



**ÇİN'İN KUŞAK YOL GİRİŞİMİ
TÜRKİYE VE ORTA DOĞU STRATEJİLERİ**

Salih Berk BÜYÜKYURT

**Yüksek Lisans Tezi
Küreselleşme ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı
Danışman: Prof. Dr. Ayşe TEKDAL FİLDİŞ**

2024

T.C.
TEKİRDAĞ NAMIK KEMAL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KÜRESELLEŞME VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

ÇİN'İN KUŞAK YOL GİRİŞİMİ
TÜRKİYE VE ORTA DOĞU STRATEJİLERİ

Salih Berk BÜYÜKYURT

KÜRESELLEŞME VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI
DANIŞMAN: PROF. DR. AYŞE TEKDAL FİLDİŞ

TEKİRDAĞ-2024
Her hakkı saklıdır.

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

Hazırladığım Yüksek Lisans Tezinin bütün aşamalarında bilimsel etiğe ve akademik kurallara riayet ettiğimi, çalışmada doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, yazımda enstitü yazım kılavuzuna uygun davranıldığını taahhüt ederim.

03/07/2024

Salih Berk BÜYÜKYURT



ÖZET

Kurum, Enstitü, : Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü
ABD : Küreselleşme ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı
Tez Başlığı : Çin'in Kuşak Yol Girişimi Türkiye ve Orta Doğu Stratejileri
Tez Yazarı : Salih Berk BÜYÜKYURT
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Ayşe TEKDAL FİLDİŞ
Tez Türü, Yılı : Yüksek Lisans Tezi, 2024
Sayfa Sayısı : 366

Çin, 1978'de uygulamaya koyduğu "Reform ve Dışa açılma" politikası sayesinde küresel ekonominin belirleyici bir aktörü haline gelmiştir. Çin'in lideri Xi Jinping, 2013 yılında Dünya nüfusunun büyük bir bölümünü ve yüzden fazla ülkeyi etkileyecek bir kapsama sahip Kuşak ve Yol Girişimi'ni dünyaya duyurmuştur. Bu girişim, Afro-Avrasya üzerindeki kara ve deniz yolları ile bir ticaret ve altyapı ağı oluşturmayı amaçlamaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi, geçtiği rotadaki ülkelerin ekonomilerini Çin ekonomisiyle bütünleştirmeyi hedeflemektedir. Bu girişim, Orta Doğu ülkeleri ile Çin arasında enerji ve teknoloji alanındaki iş birliğinde Türkiye ve Çin arasında ise hammadde temini, taşımacılık ve ticari ilişkilerde yapısal bir dönüşüm yaratabilecek potansiyele sahiptir. Kuşak ve Yol Girişimi, Türkiye ve Orta Doğu ülkeleri ile Çin arasındaki ilişkilerin daha ileri bir düzeye taşınmasını sağlayabilir. Bu çalışmada girişimin Türkiye ve Orta Doğu'da uyguladığı stratejiler ve projeler incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Orta Doğu, Kuşak ve Yol, Çin, Enerji

ABSTRACT

Institution, Institute :Tekirdağ Namık Kemal University, Institute of Social Sciences,
Department :Department of Globalization and International Relations
Thesis Title :China's Belt Road Initiative Strategies in Türkiye and the
Middle East
Thesis Author :Salih Berk BÜYÜKYURT
Thesis Adviser :Prof. Dr. Ayşe TEKDAL FİLDİŞ
Type of Thesis, Year :MS Thesis, 2024
Total Number of Pages : 366

China has become a decisive player in the global economy through its "Reform and Opening-Up" policy implemented in 1978. Xi Jinping, the leader of China, announced the Belt and Road Initiative in 2013, which aims to create a trade and infrastructure network through land and maritime routes across Afro-Eurasia, influencing a significant portion of the world's population and over a hundred countries. This initiative seeks to integrate the economies of the countries along its route with the Chinese economy. The Belt and Road Initiative also has the potential to foster collaboration in energy and technology between China and Middle Eastern countries, while creating structural transformations in the supply of raw materials, transportation, and trade relations between Turkey and China. The initiative could contribute to advancing relations between Turkey, Middle Eastern countries, and China to a more advanced level. This study will examine the strategies and projects implemented by the initiative in Turkey and the Middle East.

Keywords: Middle East, Belt and Road, China, Energy

ÖNSÖZ

Ülke siyasetimiz genel olarak Batı merkezli olarak ilerlemekte ve dış politikamızı Batı'ya göre şekillendirmektedir. Ancak günümüzde Doğu ve özellikle Çin, göz ardı edilemez bir biçimde büyümüş ve yeni bir sistemi dünyaya kabul ettirmek için çalışmalara başlamıştır. Tek kutuplu sisteme karşı önerilen çok kutuplu yapıyı ve alternatif düzenleri iyi analiz etmek ve ülkemiz için en iyi olacak seçenekleri değerlendirmek, dış politika ile ilgilenen ve akademiye ilgisi olan her bireyin sorumluluğu olarak görülmelidir. Bu amaçla, Çin'in meydana çıkarttığı Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye ve Türkiye için kritik önemi olan Orta Doğu'daki faaliyetlerini içeren bir çalışma kaleme aldım. Böylece farklı alternatifler içerisinde ülkemizin çıkarına en uygun olanı seçebileceğimizi umuyorum.

Öncelikle, tez çalışmam boyunca ilk günden itibaren gece gündüz demeden desteğini hiçbir zaman esirgemeyen, daima zaman ayırarak akademik yönden gelişmem için sabırla bana yol gösteren, akademik tecrübesi, değerlendirmeleri ve tavsiyeleriyle ufhumun genişlemesinde büyük katkısı olan değerli danışmanım Prof. Dr. Ayşe TEKDAL FİLDİŞ'e gönülden şükranlarımı sunuyorum. Kendisinin danışmanım olması benim için bir onurdur. Aynı zamanda, tez konumun fikrini bana kazandıran Doç. Dr. Emre BAYSOY'a yürekten minnettarım. Tüm yüksek lisans öğrenimim boyunca bana kazandırdığı fikirler ve aktardığı değerli bilgiler ile gelişimimde çok önemli bir yere sahip oldu. Lisans öğrenimim süresince Asya-Pasifik'in önemini fark etmemi sağlayarak bakış açımı genişleten Dr. Barış ADIBELLİ'ye, Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesinin yüksek öğrenimde benim için ne kadar faydalı olacağı hakkında bana verdiği bilgiler sayesinde çok kıymetli hocalarım ile tanışmamda etkili olan Dr. Ramazan GÜREŞÇİ'ye ve yüksek lisans yapmam için beni yönlendiren, bana yol gösteren Selçuk Üniversitesinde öğretim görevlisi olan merhum Kadir YALÇIN'a teşekkürlerimi ve saygılarımı sunarım.

Tüm eğitim ve öğrenimim süresince bana desteklerini hiç esirgemeyen annem Ufuk KAPLAN, büyükbabam Seyfettin KAPLAN, büyük annem Fatma KAPLAN ve dayım Selçuk KAPLAN'a ayrıca araştırmalarımda bana destek olan ve de tüm eğitim hayatımda sabırla yanımda duran yol arkadaşım Özge DİNÇER'e; Lisans öğrenimimden itibaren verdiği kitap desteği ile katkı sağlayan Halil GÜR'e; Lise öğrenimim boyunca desteklerini asla eksik etmeyen Yalova Koleji kurucu başkanı Ali ÇANKAYA ile lise öğrenimimde akademik kariyere yönelmem için beni teşvik eden lise müdürüm Mehmet ŞENDURAN'a; ve Yüksek Lisans öğrenimim süresince fikirleri ve tavsiyeleri ile yolumu aydınlatan Büşra Yağmur MUNGAN'a ve de tüm eğitim öğretim hayatımda benim üzerimde emeği olan tüm öğretmenlerime teşekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ.....	ii
TEZ ONAY SAYFASI	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ.....	vi
İÇİNDEKİLER	viii
TABLolar LİSTESİ	xv
HARİTALAR LİSTESİ	xvi
ŞEKİLLER LİSTESİ	xix
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xx
GİRİŞ	1
Araştırmanın Amacı ve Önemi.....	3
Materyal ve Yöntem	4
Araştırmanın Sınırlılıkları	5
BİRİNCİ BÖLÜM.....	6
KURULUŞTAN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİNE (BRI) ÇİN HALK CUMHURİYETİ'NİN GELİŞİMİ	6
İKİNCİ BÖLÜM	17
TARİHİ İPEK YOLU	17
2.1. Tarihi İpek Yolunun Tarihi.....	21
2.2. Tarihi İpek Yolu Güzergahları.....	29
2.3. Tarihi İpek Yolu ve Anadolu	31
2.4. Tarihi İpek Yolu ve Türkler.....	33
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	36
İPEK YOLUNU CANLANDIRMA DENEMELERİ	36

3.1. Trans Asya Demiryolu Projesi (TAR)	36
3.2. Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (TRACECA).....	39
3.3. Orta Koridor Girişimi	41
3.3.1. Kervansaray Projesi	44
3.4. ABD İpek Yolu Projesi.....	46
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	49
KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİNİN DUYURULMASI.....	49
BEŞİNCİ BÖLÜM	59
21. YÜZYIL İPEK YOLU EKONOMİK KUŞAĞI (SREB).....	59
5.1. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC).....	64
5.2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)	66
5.3. Çin-Orta ve Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC).....	68
5.4. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC).....	71
5.5. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC).....	73
5.6. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC).....	76
ALTINCI BÖLÜM	78
21. YÜZYIL DENİZ İPEK YOLU (MRS).....	78
6.1. İnci Deniz Stratejisi	79
6.1.1. Gwadar Limanı	80
6.1.2. Çabahar-Gwadar Rekabeti	84
6.2. Çin'in yatırım yaptığı başlıca limanlar	87
6.3. Deniz İpek Yolunun Hedefi ve Güzergahları	91
6.3.1. Kutup İpek Yolu (PSR)	95
6.3.1.1. Arktik Konsey.....	95
6.3.1.2. Çin'in Arktik Bölgeye İlgisi	96
6.3.1.3. Arktik Beyaz Kitap	99
6.3.1.4. Kuzey Deniz Yolu Güzergahları.....	99
YEDİNCİ BÖLÜM	103
ÇİN'İN DİJİTAL İPEK YOLU GİRİŞİMİ	103
7.1. Türkiye ve Dijital İpek Yolu.....	105
7.2. Orta Doğu ve Dijital İpek Yolu	106
SEKİZİNCİ BÖLÜM	109

ENERJİ İPEK YOLU	109
8.1. Orta Doğu Güzergahı.....	115
8.2. Rusya Güzergahı.....	118
8.3. Orta Asya Güzergahı	122
8.4. Malakka Boğazı Yerine Kullanılabilecek Güzergahlar	125
8.4.1. Myanmar Güzergahı.....	126
8.4.2. Pakistan Güzergahı.....	126
DOKUZUNCU BÖLÜM	128
GİRİŞİMİN FİNANSE EDİLMESİ	128
9.1. Çinli Finansal Kuruluşlar	130
9.1.1. Çin Kalkınma Bankası/ China Development Bank (CDB).....	131
9.1.2. Çin İhracat-İthalat Bankası (Eximbank)	131
9.2. Çin Devleti'nin Sahip Olduğu Bankalar	131
9.3. Çin Devleti Fonları	132
9.3.1. İpek Yolu Fonu / Silk Road Fund (SRF).....	132
9.4. Uluslararası Finans Kuruluşları	132
9.4.1. Asya Altyapı Yatırım Bankası / Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB).....	133
9.4.2. Yeni Kalkınma Bankası / New Development Bank (NDB)	138
ONUNCU BÖLÜM	142
GİRİŞİMİN HAYATA GEÇMESİNDE Kİ ENGELLER	142
10.1. Finansman ve Borç Sorunları	142
10.2. Güvenlik ve Jeopolitik Endişeler	142
10.2.1. Dağlık Karabağ Sorunu.....	143
10.2.1.1. İkinci Dağlık Karabağ Savaşında Gizli Kazanan Kuşak ve Yol Girişimi.....	147
10.2.2. Rusya-Ukrayna Savaşı	148
10.2.3. Güney Çin Denzinde Anlaşmazlıklar.....	151
10.2.4. Doğu Türkistan Sorunu	152
10.2.5. Deniz Korsanlığı ile Mücadele	158
10.2.6. Doğu Akdeniz Sorunu	159
10.2.7. Keşmir Sorunu	162
10.2.8. Belucistan'da ki istikrarsızlık.....	165

10.2.9. Arakan Olayları	166
10.2.10. Orta Doğudaki İstikrarsız Ortam.....	167
10.2.10.1. Kalkınmacı Barış Yaklaşımı	169
10.2.10.2. Yemen İç Savaşı.....	170
10.2.10.2.1. Husilerin Kızıldeniz’de ki Ticaret Gemilerine Saldırması	171
10.2.10.2.1.1. Husilerin Günümüze Kadar ki Gelişimi.....	172
10.2.10.2.1.2. Kızıldeniz’de Ticaretin Aksaması ve Alınan Önlemler	173
.....	
10.2.10.2.1.3. Husi saldırılarına karşı Çin Halk Cumhuriyeti’nin	
Tutumu	175
10.2.10.2.1.4. Krizden Kuşak ve Yol Girişiminin Olası Kazanımı	175
10.2.10.3. İsrail-Filistin sorunu.....	176
10.2.10.4. Suriye İç Savaşı	178
10.2.10.5. Arap-İran Çatışması/ İran’ın yalnızlaştırılması.....	181
10.3. Dirençli Yerel Nüfus.....	183
10.4. Diğer Devletlerin Çin’den Çekinceleri	183
10.5. Batıdan Kuşak ve Yol Girişimine Alternatif: Hindistan-Orta Doğu-Avrupa	
Ekonomik Koridoru / India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC)	184
ON BİRİNCİ BÖLÜM.....	188
KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ’NİN ORTA DOĞU STRATEJİLERİ.....	188
11.1. Çin’in Orta Doğu’da ki askeri varlığı	192
11.1.1. Çin’in Aden Körfezi’nde Deniz Kuvvetleri	193
11.1.2. Çin Donanması’nın Orta Doğu’daki Teknik Destek Durakları.....	193
11.1.3. Çin’in Orta Doğu’daki Barış Gücü	193
11.2. Çin’in Orta Doğu Siyaseti	194
11.2.1. Çin’in Arap Politika Belgesi	194
11.2.2. Çin Arap Ülkeleri Zirvesi.....	197
11.2.3. Körfez-Çin İş Birliği Kalkınma Zirvesi	199
11.3. Çin’in Orta Doğu Devletlerinde ki Yatırımları ile Kuşak ve Yol Girişimi	
.....	200
11.3.1. BAE açısından Kuşak ve Yol Girişimi	201
11.3.1.1. Akademik İş Birliği	202
11.3.1.2. Seyahat ve Turizmin Artırılması.....	202

11.3.2. Bahreyn açısından Kuşak ve Yol Girişimi	203
11.3.3. Filistin açısından Kuşak ve Yol Girişimi.....	204
11.3.4. Irak açısından Kuşak ve Yol Girişimi.....	204
11.3.5. İran açısından Kuşak ve Yol Girişimi.....	207
11.3.5.1. Çin-İran İş Birliği Anlaşması.....	208
11.3.5.2. Çin'in İran Enerji Yatırımları.....	209
11.3.5.2.1. Tabas Kömür Yakıtlı Enerji Santrali Projesi	209
11.3.5.2.2. Rudbar Lorestan Hidroelektrik Projesi	210
11.3.5.2.3. Arak Ağır Su Nükleer Reaktörünün Yeniden Tasarlanması Projesi	210
11.3.5.3. Çin'in İran Ulaşım Yatırımları.....	211
11.3.5.3.1. Tahran-Meşhed Demiryolu Projesi	211
11.3.5.3.2. Beş Ulus Demiryolu Koridoru Projesi.....	212
11.3.5.3.3. Tahran-Kum-İsfahan Hattı	214
11.3.5.3.4. Zhejiang Tahran demiryolu hattı.....	214
11.3.5.3.5. İran-Ermenistan Demiryolu Bağlantısı	215
11.3.5.3.6. Çin'in İran'da ki Diğer Demiryolu Projeleri	216
11.3.5.4. Çin'in İran'da ki Ticari Yatırımları.....	216
11.3.6. İsrail açısından Kuşak ve Yol Girişimi.....	217
11.3.6.1. Çin'in İsrail'de ki Enerji Yatırımları.....	220
11.3.6.2. İsrail'de ki Çin destekli Liman Projeleri	220
11.3.6.3. İsrail'de ki Çin destekli Demir Yolu ve Kara Yolu Projeleri	221
11.3.6.3.1. Red-Med Projesi	223
11.3.6.3.1.1. Red-Med için alternatif “Barış İçin Demiryolu” Projesi.....	225
11.3.6.4. Çin'in İsrail'de ki Dijital İpek Yolu Yatırımları.....	231
11.3.7. Katar açısından Kuşak ve Yol Girişimi	232
11.3.8. Kuveyt açısından Kuşak ve Yol Girişimi	234
11.3.8.1. Çin-Kuveyt Enerji İş Birliği	235
11.3.8.2. Kuveyt-Çin Şehirleşme İş Birliği	236
11.3.8.2.1. Akıllı Şehirler Projesi.....	237
11.3.8.2.2. İpek Şehri (Madinat Al Hareer) Projesi	237
11.3.8.2.3. Mubarak Al Kabeer Limanı Projesi	239
11.3.9. Lübnan açısından Kuşak ve Yol Girişimi.....	240

11.3.10. Mısır Açısından Kuşak ve Yol Girişimi	241
11.3.10.1. Süveyş Kanalı Ekonomik Bölgesi (SCzone)	242
11.3.10.2. TEDA Çinli Endüstri Şehri	243
11.3.10.3. Yeni İdari Başkent ve Yeni Alamein Şehri.....	243
11.3.10.4. Yenilenebilir Enerji Projeleri	243
11.3.11. Suriye açısından Kuşak ve Yol Girişimi.....	244
11.3.12. Suudi Arabistan açısından Kuşak ve Yol Girişimi	246
11.3.12.1. Çin'in Suudi Arabistan Enerji Yatırımları	247
11.3.12.2. Çin'in Suudi Arabistan Ulaşım Yatırımları.....	248
11.3.12.2.1. Mashaer Demiryolu Projesi	248
11.3.12.2.2. Cidde ve Medine'yi Bağlayan Yüksek Hızlı Demiryolu ...	248
11.3.12.2.3. Mekke Al Mashaaer Al Mugaddassah Metrosu- Güney Hattı	249
11.3.12.2.4. Haramain Yüksek Hızlı Tren - Aşama 1	250
11.3.12.2.5. COSCO'nun Kızıldeniz Geçit Terminali'nde Azınlık Hisselerini Satın Alması	250
11.3.12.2.6. Birincil ve Aşağı Endüstriler Limanı için Jazan Şehri.....	250
11.3.12.3. Çin'in-Suudi Arabistan'da Dijital ve Ticari Girişimleri.....	251
11.3.12.4. Kuşak ve Yol Girişimi ile Neom Şehri Projesi	251
11.3.12.4.1. Kuşak ve Yol Girişimi ile Suudi Vizyon 2030 Projesi.....	252
11.3.13. Umman açısından Kuşak ve Yol Girişimi	253
11.3.13.1. Çin'in Umman'da ki Enerji Yatırımları	254
11.3.13.2. Çin'in Umman'da ki Altyapı Yatırımları	254
11.3.13.2.1. Sohar Limanı Projesi.....	255
11.3.13.2.2. Duqm'daki Endüstri Parkı	256
11.3.13.3. Çin'in Ummanda ki Teknoloji Yatırımları.....	257
11.3.14. Ürdün açısından Kuşak ve Yol Girişimi.....	257
11.3.14.1. Attarat Petrol Enerji Santrali.....	259
11.3.14.2. El-Salt/El-Ardah Yolu.....	259
11.3.14.3. Eğitim ve Kültür Faaliyetleri.....	260
11.3.14.4. Ürdün 2025 Vizyon Projesi	261
11.3.15. Yemen açısından Kuşak ve Yol Girişimi	261
ON İKİNCİ BÖLÜM	263

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ’NİN TÜRKİYE STRATEJİLERİ.....	263
12.1. Türkiye Cumhuriyeti ile Çin Halk Cumhuriyeti ilişkisi	264
12.2. Türkiye Cumhuriyeti tarafından Kuşak ve Yol Girişimi	268
12.3. Çin’in Türkiye’de ki Ticari Yatırımları	270
12.4. 21. Yüzyıl İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Dahilinde Türkiye	273
12.4.1. Avrasya Tüneli.....	275
12.4.2. Yavuz Sultan Selim Köprüsü	276
12.4.3. Marmaray	277
12.4.4. Bakü- Tiflis- Kars Demiryolu (BTK) Projesi	279
12.4.5. Edirne-Kars Hızlı Tren Projesi.....	281
12.5. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Dahilinde Türkiye	282
SONUÇ.....	285
KAYNAKÇA/BİBLİYOGRAFYA.....	294

TABLÖLAR LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Tablo 6.1: CPEC kapsamındaki Gwadar Projeleri	83
Tablo 6.2: Çin'in Kutup ilişkilerinin Aşamaları	98
Tablo 6.3: Süveyş Kanalı ve PSR ile Farklı Limanlardan Rotterdam Seferinin Uzunluğu	100
Tablo 8.1: 2022'de Çin, en yüksek USD değerine sahip ham petrol ithalatını gerçekleştirdiği ilk 15 tedarikçi	115
Tablo 9.1: AIIB Üyeleri	134
Tablo 9.2: AIIB'in Orta Doğu ülkelerinde desteklediği projeler	135
Tablo 9.3: AIIB'in Türkiye de desteklediği projeler	137
Tablo 10.1: UNSC Suriye Görüşmelerinde Çin'in Kullandığı Oylar	180
Tablo 11.1: Çin'in Orta Doğu'da ki Yatırımları ve İnşaatı (2005 - 2022)	190
Tablo 11.2: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında BAE Yatırımları	203
Tablo 11.3: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında Irak Yatırımları	206
Tablo 11.4: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında İsrail Yatırımları	218
Tablo 11.5: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında Katar Yatırımları	234
Tablo 11.6: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında Mısır Yatırımları	243
Tablo 11.7: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında Suudi Arabistan Yatırımları	247
Tablo 11.8: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında Umman Yatırımları	257
Tablo 11.9: BRI Kapsamında Ürdün Enerji Santrali Yatırımları	259
Tablo 11.10: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında Ürdün Yatırımları	260
Tablo 12.1: Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri Ticari Veriler	267
Tablo 12.2: 2005-2020 Yılları arası Türkiye'deki Çinli Enerji Yatırımcılarının Listesi	271
Tablo 12.3: BRI Kapsamında Türkiye Enerji Santrali Yatırımları	271
Tablo 12.4: 2005-2018 Yılları Arası Çinli Firmaların Türkiye'deki yatırımlarının Sektörel Dağılımı	271
Tablo 12.5: Çinli Firmaların 2013-2018 Yılları Arası Türkiye'de ki Yatırımları	272

HARİTALAR LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Harita 2.1: Zhang Qian'ın Geçtiği Güzergah	22
Harita 2.2: Tarihi İpek Yolu	24
Harita 2.3: Tarihi İpek Yolu'nun Asya Güzergahı	30
Harita 2.4: Anadolu İpek Yolu Güzergahları ve Kervansaraylar	33
Harita 3.1: TAR Haritası	37
Harita 3.2: TAR Güney Koridoru	37
Harita 3.3: TAR Türkiye Hattı	38
Harita 3.4: TRACECA	40
Harita 3.5: TRACECA-Türkiye Haritası	40
Harita 3.6: Orta Koridor ve Kuzey Koridoru	43
Harita 3.7: Lapis Luzuli Yolu	44
Harita 3.8: Türkmenistan-Afganistan-Pakistan-Hindistan Boru Hattı (TAPI)	47
Harita 4.1: BRI Haritası	49
Harita 4.2: BRI'ya 2013-2023 Yılı arası dahil olan ülkeler	50
Harita 4.3: BRI Demiryolları, Limanları ve Boru Hatları	55
Harita 5.1: Demir İpek Yolu	60
Harita 5.2: BRI Güzergahları	63
Harita 5.3: CMREC Güzergahı	65
Harita 5.4: Afro-Avrasya BRI Haritası	66
Harita 5.5: TAR ve Avrasya Kara Köprüsü	67
Harita 5.6: NELBEC	68
Harita 5.7: Afro-Avrasya SREB güzergahları	69
Harita 5.8: Orta Koridor	69
Harita 5.9: CCWAEC	70
Harita 5.10: CICPEC	72
Harita 5.11: CPEC Karayolları Ağı	74
Harita 5.12: CPEC Fiber Optik Projesi	75
Harita 5.13: CPEC Demiryolları Ağı	75
Harita 5.14: BCIMEC	76
Harita 6.1: Şangay-Gwadar Limanı Güzergahı	81
Harita 6.2: CPEC	82
Harita 6.3: Çabahar Limanı ve Planlanan Güzergahları	85
Harita 6.4: Bharat ve Çabahar Limanı Planlanan Güzergah	86
Harita 6.5: Çabahar Limanı Mumbai/Kandla ulaşım hattı	87
Harita 6.6: MSR ile Gwadar Limanının bağlantısı	93
Harita 6.7: BRI Kara ve Deniz Güzergahı	94
Harita 6.8: MSR Güzergahı ve Limanları	94
Harita 6.9: BRI ve PSR	100
Harita 6.10: MSR ile PSR Güzergahı ve Mesafesi	101
Harita 6.11: Arktik Deniz Yolları	102

Harita 7.1:	Dijital İpek Yolu Haritası	105
Harita 8.1:	Çin Enerji Koridorları	117
Harita 8.2:	Rusya'nın Enerji hatları	119
Harita 8.3:	ESPO	120
Harita 8.4:	Sibirya'nın Gücü 1 ve 2 Doğalgaz Boru Hatları	121
Harita 8.5:	Yamal LNG Çin Deniz Ulaşım Hattı	121
Harita 8.6:	Kazakistan Boru Hatları	122
Harita 8.7:	Türkmenistan Boru Hatları	123
Harita 8.8:	Orta Asya-Çin Enerji Koridorları	124
Harita 8.9:	Çin Enerji İthalat Rotaları	125
Harita 9.1:	AIIB Kurucu Üyesi Ülkeler	134
Harita 9.2:	BRICS ve Yeni Kalkınma Bankasının 2023 Genişlemesi	138
Harita 10.1:	BRI boru hattı projeleri dahil risk	143
Harita 10.2:	Birinci Dağlık Karabağ savaşı Ermenistan ordusunun işgal etti Azerbaycan toprakları	144
Harita 10.3:	İkinci Dağlık Karabağ savaşı ateşkes anlaşması sorası	146
Harita 10.4:	Zengezur Koridoru	147
Harita 10.5:	BRI'nın Karadeniz ve Ukrayna Bağlantısı	148
Harita 10.6:	BRI'nın Rusya ve Ukrayna'nın ortak kullandığı bölümü	149
Harita 10.7:	Güney Çin Denizi'ndeki devletlerin deniz yetki alanı talepleri	152
Harita 10.8:	Sincan Uygur Özerk Bölgesi üzerinden geçen BRI ve Enerji Hattı	156
Harita 10.9:	Sincan Uygur Özerk Bölgesi üzerinden CPEC Koridoru	157
Harita 10.10:	Sevilla Haritasına Göstere Doğu Akdeniz Deniz Sahası	160
Harita 10.11:	Türkiye'nin Mavi Vatan Haritası	162
Harita 10.12:	Kerşmir'in Jeopolitik Bölümü	163
Harita 10.13:	CPEC ile bölünmüş Keşmir	164
Harita 10.14:	Yemen İç Savaşı	171
Harita 10.15:	Husiler'in hakimiyet kurduğu bölgeler	172
Harita 10.16:	Yemen açıklarında Husi saldırılarının konumları	174
Harita 10.17:	BRI Irak ve Suriye üzerinden geçmesi muhtemel kısmı	180
Harita 10.18:	IMEC Koridor Pire Güzergahı	186
Harita 10.19:	IMEC Koridor Fransa Güzergahı	187
Harita 11.1:	Çin'in MENA Bölgesindeki Ülkelerin Ticaret Ortaklığı Sıralaması	191
Harita 11.2:	Kalkınma Yolu Projesi ve BRI	206
Harita 11.3:	İran'daki Demiryolu Projeleri Haritası	211
Harita 11.4:	Beş Ulus Demiryolu Koridoru	213
Harita 11.5:	Beş Ulus Demiryolu Koridoru Deniz Bağlantısı	213
Harita 11.6:	Demiryolu ve İran'ın Uluslararası Bağlantıları ve İletişimi	216
Harita 11.7:	Gush Dan Hafif Raylı Sistemi Planlanan Hatlar	221
Harita 11.8:	Red-Med Demiryolu	224
Harita 11.9:	İsrail Dışişleri Bakanlığı Resmi X Hesabı "Barış İçin Demiryolu" tanıtım videosu görüntüleri 1	225
Harita 11.10:	İsrail Dışişleri Bakanlığı Resmi X Hesabı "Barış İçin Demiryolu" tanıtım videosu görüntüleri 2	225

Harita 11.11:	İsrail Dışışleri Bakanlığı Resmi X Hesabı “Barış İçin Demiryolu” tanıtım videosu görüntüleri 3	227
Harita 11.12:	2017 yılında Yisrael Katz'ın Önerdiği Demiryolu Projesi Haritası	228
Harita 11.13:	İsrail Dışışleri Bakanlığı Resmi X Hesabı “Barış İçin Demiryolu” tanıtım videosu görüntüleri 4	229
Harita 11.14:	Orta Doğu'daki tren rotaları	229
Harita 11.15:	İsrail-BAE kara köprüsü projesi haritası	229
Harita 11.16:	Hamad ile Şanghay Limanı Hattı	233
Harita 11.17:	Kurulacak İpek Şehri ile Kuveyt'i Birbirine bağlayacak olan Jaber Köprüsü	238
Harita 11.18:	Körfez Demiryolu	240
Harita 11.19:	Suudi Arabistan Demiryolu	249
Harita 11.20:	Neom Şehri	252
Harita 11.21:	Umman Limanları	255
Harita 12.1:	Çin'in 2005-2020 yılları Türkiyede ki Elektrik Yatırımının Konumu	272
Harita 12.2:	Avrasya Tüneli Geçiş Hattı	275
Harita 12.3:	Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu	276
Harita 12.4:	Marmaray Hattı	278
Harita 12.5:	BTK Hattı	280
Harita 12.6:	Türkiye'nin Demiryolu Projeleri	282
Harita 12.7:	Kumport Limanı ve Bulgaristan-Romanya Hattı	283
Harita 12.8:	Kumport Limanı ve Gürcistan Hattı	284

ŞEKİLLER LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Şekil 8.1: 2021 Yılı Çin'de yakıta göre toplam birincil enerji tüketimi	109
Şekil 8.2: 2013–2022 yıllarında Çin'in rafine edilmiş petrol ürünleri tüketimi	110
Şekil 8.3: 2021 Yılı Çin'in ham petrol ithalatı	111
Şekil 8.4: 2022 Yılı Çin'in ham petrol ve kondensat ithalatı	112
Şekil 8.5: 2022 Yılı Çin'in ham petrol ithalatı	113
Şekil 8.6: Çin'in 2021 Yılı doğal gaz ithalatı yaptığı ülkeler	113
Şekil 8.7: Çin'in 2022 Yılı doğal gaz ithalatı yaptığı ülkeler	114
Şekil 9.1: 2018 Yılı Sonu Kaynak Türüne Göre BRI Finansmanı (milyar USD)	129
Şekil 9.2: 2018 Sonunda Kaynağa Göre BRI Finansmanı (milyar USD)	130
Şekil 12.1: Türkiye Ülkelerine göre ihracat, Aralık 2022	266
Şekil 12.2: Türkiye Ülkelerine göre ithalat, Aralık 2022	267

KISALTMALAR LİSTESİ

ABC	:Agricultural Bank of China/ Çin Ziraat Bankası
ABD	:Amerika Birleşik Devletleri
ADB	:The Asian Development Bank/ Asya Kalkınma Bankası
a.g.e.	:Adı Geçen Eser
a.g.m.	:Adı Geçen Makale
AIIB	:Asian Infrastructure Investment Bank/ Asya Altyapı Yatırım Bankası
ASEAN	:Association of Southeast Asian Nations/Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
BAE	:Birleşik Arap Emirlikleri
BCIMEC	:Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru
BİT	:Bilgi ve İletişim Teknolojisi
BOC	:Bank of China/ Çin Bankası
BOP	:Büyük Orta Doğu Projesi
BRI	:Belt and Road Initiative/ Kuşak ve Yol Girişimi
BRICS	:Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin, Güney Afrika Cumhuriyeti
BTk	:Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu
CCWAEC	:Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru
CDB	:China Development Bank/ Çin Kalkınma Bankası
CEEC's	:Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri
CHEC	:China Harbour Engineering Company/ Çin Limanı Mühendislik Şirketi
CHP	:Cumhuriyet Halk Partisi
CIC	:China Investment Corporation /Çin Yatırım Şirketi
CICPEC	:Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru
CMREC	:Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru
CNNC	:China National Nuclear Corporation/ Çin Ulusal Nükleer Şirketi
CNPC	:China National Petroleum Corporation/ Çin Ulusal Petrol

	Şirketi
COSCO	:China Ocean Shipping Corporation/ Çin Okyanus Nakliye Şirketi
CPEC	:Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru
CRCC	:Çin Demiryolu İnşaat Şirketi
ÇKP	:Çin Komünist partisi
DEAŞ	:İslam Devleti
DEWA	:Dubai Electricity and Water Authority /Dubai Elektrik ve Su İdaresi
EAEU	:Eurasian Economic Union/ Avrasya Ekonomik Birliği
EBRD	:European Bank for Reconstruction and Development/ Avrupa İmar Bankası
ECO	:Economic Cooperation Organization /Ekonomik İş Birliği Teşkilatı
ESCAP	:Economic and Social Commission for Asia and the Pacific /Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
ESPO	East Siberia-Pacific Ocean/ Doğu Sibirya-Pasifik Okyanusu Petrol Boru Hattı
EU	:European Union/ Avrupa Birliği
FETÖ	Fethullahçı Terör Örgütü
G7	:Group of Seven/ Yedili Grup
G20	:Group of 20 /20 Grubu
GCC	:Gulf Cooperation Council/ Körfez Arap Ülkeleri İş Birliği Konseyi
GSYİH	:Gayri safi yurt içi hasılaya
HPH	:Hutchins Port Holdings Ltd/ Hutchins Liman Holdings Şirketi
ICBC	:Industrial and Commercial Bank of China/ Çin Endüstri ve Ticaret Bankası
IEA	:International Energy Agency/ Uluslararası Enerji Ajansı
IMEC	:Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru
IMF	:International Monetary Fund/Uluslararası Para Fonu

IsDB	:Islamic Development Bank/ İslam Kalkınma Bankası
IŞİD	:Irak ve Şam İslam Devleti
İHA	:İnsansız Hava Aracı
KM	:Kilometre
KM²	:Kilometrekare
KMT	:Çin Milliyetçi Partisi/Kuomintang
KOBİ	:Küçük ve Orta Ölçekli İşletme
LNG	:Liquefied natural gas/ Sıvılaştırılmış doğalgaz
LPG	:Liquefied petroleum gas/ Sıvılaştırılmış petrol gazı
MEB	:Münhasır Ekonomik Bölge
MENA	:Middle East and North Africa/ Orta Doğu ve Kuzey Afrika
MIGD	:Million Imperial Gallons per Day/Günde Milyon İmparatorluk Galonu
MSR	:21st-Century Maritime Silk Road/ 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu
MWe	:Megawatt
NATO	:North Atlantic Treaty Organizatio/ Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
NDB	:New Development Bank/ Yeni Kalkınma Bankası
NELBEC	:Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru
NSR	:Northern Sea Route/ Kuzey Denizi Rotası
OBOR	:One Belt One Road/ Bir Kuşak Bir Yol
OPEC	:Organization of Petroleum Exporting Countries/ Petrol İhraç Eden Ülkeler Teşkilatı
OSCE	:Organization for Security and Co-operation in Europe/ Avrupa Güvenlik ve İş Birliği Teşkilatı
PKK	:Partiya Karkerên Kurdistanê/Kürdistan İşçi Partisi
PSR	:Polar Silk Road/ Kutup İpek Yolu
QNV2030	:Qatar National Vision 2030/ Katar Ulusal Vizyonu 2030
RECCA	:Regional Economic Cooperation Conference for Afghanistan Afganistan için Bölgesel Ekonomik İş Birliği Konferansı
RMB	:Yuan/Renminbi

SCO	:Shanghai Cooperation Organisation/ Şanghay İş Birliği Örgütü
SREB	:Silk Road Economic Belt/ İpek Yolu Ekonomik Kuşağı
SRF	:Silk Road Fund/ İpek Yolu Fonu
SSCB	:Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TAR	:Trans Asian Railway/ Trans Asya Demiryolu
TAPI	:Türkmenistan-Afganistan-Pakistan-Hindistan Boru Hattı
TBMM	:Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	:Türkiye Cumhuriyeti
TRACECA	:Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru
UN	:United Nations/ Birleşmiş Milletler
UNSC	:United Nations Security Council/ Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
USD	:United States dollar /Amerikan Doları
WTO	:World Trade Organization/ Dünya Ticaret Örgütü
YPG	:Yekîneyên Parastina Gel/Halk Koruma Birlikleri

GİRİŞ

Eski İpek Yolu, sadece bir alışveriş güzergahı olmanın çok ötesinde bir rol oynadı. Bu rotayı kullanan tüccarlar, yalnızca ticaret yapmadılar, aynı zamanda bilgilerini de takas ettiler.¹ İpek Yolu olmasaydı Asya ve Avrupa (Avrasya) medeniyetleri birbirlerini ticari, siyasi ve kültürel olarak çok daha sınırlı etkilerlerdi. Bu yol, farklı medeniyetler arasında köprüler oluşturmuş, doğunun zenginliklerini batıya taşıyarak dünya tarihinde derin etkilerde bulunmuştur.²

Çin, uzun bir tarihe, büyük bir nüfusa ve köklü bir uygarlığa sahiptir. Felsefe, kültür, sanat, teknolojik yenilik ve siyasi etkiye büyük ilerlemeler kaydetmiştir. Tarih boyunca Dünyanın önemli üretim merkezlerinden biri olmuş, tarım üretimi, teknolojik gelişmeler ve yaşam standartları açısından öncü olmuştur.³ 19. yüzyılın (yy) başlarına kadar diğer ülkelerden daha gelişmiş olan Çin medeniyeti, Avrupa’da ortaya çıkan Sanayi Devrimi sonrasında meydana gelen teknolojik gelişmeler ve deniz aşırı ticaret karşısında geri kalmış ve de hızla çöküş süreci yaşamıştır. Bu dönemde Çin, sömürgeci güçlerin hedefi haline gelmiştir. Çin bu durumdan ancak Soğuk Savaş’ın son bulması ile küreselleşme üzerinden yükselişe geçebilmiştir. Bu yükseliş, Dünya’nın dengesini değiştirebilir ve Çin’in yeni bir süper güç olarak ortaya çıkmasına neden olabilir.⁴

21. yy başlarında, gelişmekte olan Çin’in küresel ekonomide daha aktif bir rol almasıyla güç ilişkileri önemli ölçüde değişti.⁵ Çin günümüzde Dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olmuştur.⁶ Çin için 2012 senesinde ortaya atılan bir görüşte 2030 yılın da Amerika Birleşik Devletleri’ni (ABD) aşarak dünyanın birinci ekonomi haline geleceği öne sürülmektedir.⁷ Ekonomik, politik ve askeri olarak hızla gelişen Çin, son

¹ Xi Jinping, The Governance of China, Foreign Languages Press Beijing, 2017, c.2. s. 553-569.

² İrfan Kalaycı, "Deniz Ticareti Ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu’nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler." *Avrasya Etüdleri* 45.1 ,2017, S.87-122.

³ Zbigniew Brezezinski "Büyük Satranç Tahtası." *İnkılap, İstanbul* (2005). S. 219-221

⁴ Atilla,Sandıklı, Geleceğin süper gücü Çin." *Bilge Strateji* 1.1, 2009, s. 40-50.

⁵ Emile Kok-Kheng Yeoh (2016), "Introduction – Political Governance and Strategic Relations: Domestic-Foreign Policy Nexus and China’s Rise in the Global System", *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal (CCPS)*, Cilt. 2, No. 01.04.2016, s. 1-108.

⁶ Alain New Türkçe, 2023 Dünyanın En Büyük Ekonomileri Arasında Yer Alan Ülkeler, <https://tr.al-ain.com/article/2023-ekonomileri-ulkeler>, (10.10.2023).

⁷ BBC Türkçe, Asya 2030'da Avrupa ve ABD'yi geçecek, https://www.bbc.com/turkce/haberler/2012/12/121211_us_report , (02.04.2023)

zamanlarda sıkça gündeme gelmiştir. Bazı bilim insanları ve düşünürler, Çin'i geleceğin "süper gücü" olarak nitelendirmektedirler.⁸

Kuşak ve Yol Girişimi/ Belt and Road Initiative (BRI) Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2013 yılında başlattığı bir küresel altyapı ve ticaret girişimidir. Bu girişim, Afrika, Avrupa ve Asya'nın (Afro-Avrasya) bağlantısını sağlamayı amaçlamaktadır.⁹ Çin Devlet başkanı olan Xi Jinping, açıkça BRI'nın jeopolitik vede askeri ittifaklar için değil, ekonomik iş birliği için tasarlanmış bir girişim olduğunu belirtmiştir. Girişimin tüm ülkelere açık olduğunu ve hiçbir şart aranmadan dahil olmak isteyen tüm ülkelerin dahil olabileceğini ifade etmiştir.¹⁰

Çin Dışişleri Bakanlığı, BRI'nin herkes için avantajlı olan, açık ve kapsamlı bir girişim olduğunu ve yeni bir küreselleşme çağını tetikleyeceğini belirtmiştir.¹¹ 2017 Davos Zirvesi'nde ise Xi Jinping BRI Çin'in yatırımın ve serbest ticaretin öncüsü yaparak globalleşmeyi (küreselleşme) yeni bir noktaya getireceğini belirtmiştir.¹² ABD'nin küresel ekonomik düzenden çekilmeye başlaması da Çin için bu boşluğun doldurulmasına olanak sağlamakta ve bu durumda Çin'in uluslararası etkisini artırarak yumuşak gücünü yükseltmektedir.¹³ Bazı uzmanlar, BRI'nın sadece ticaret değil, altyapı ve diğer sektörel yatırımlarla küreselleşmenin farklı bir versiyonunu temsil ettiğini düşünmektedir.¹⁴ Ancak, girişimin "büyük bir uluslararası kamu yararı" sağlayıp sağlamayacağı veya Çin'in dünya ekonomisine hakim olma amacına hizmet edip etmeyeceği hala soru işareti taşımaktadır.¹⁵ BRI bir anlamda da altyapıda ki eksiklerin tamamlanması adına Afro-Avrasya'nın daha hızlı ekonomik büyümesine

⁸ Veli Boztepe. "Bir Yumuşak Güç Kaynağı Olarak Türkiye'deki Çin Medyası." *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 16.4 (2016): 93-110.

⁹ Julia Breuer. "Two Belts, One Road?-The role of Africa in China's Belt & Road initiative" Stiftung Asienhaus (2017) s.4

¹⁰ Xi Jinping, *a.g.e.*, c.3. s. 562-566.

¹¹ Reuters, Exclusive: China seeks to cement globalization credentials at Silk Road summit, <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-summit-idUSKBN17S19C>, (02.09.2023)

¹² Larry Elliott & Graeme Wearden, Xi Jinping signals China will champion free trade if Trump builds barriers, <https://www.theguardian.com/business/2017/jan/17/china-xi-jinping-chinafree-trade-trump-globalisation-wef-davos>, (20.09.2023)

¹³ Ümit Alperen. "Bir Kuşak Bir Yol: Çin Karakteristiği ile Küreselleşme", <http://www.karar.com/gorusler/bir-kusak-bir-yol-cin-karakteristigi-ile-kuresellesme-487431#>, (20.09.2023)

¹⁴ Amitav Acharya, (2014). *The End of American World Order.*: Polity Press. Cambridge s.37

¹⁵ Sági, Judit, and István Engelberth. "The Belt and Road Initiative—a Way Forward to China's Expansion." *Contemporary Chinese political economy and strategic relations* 4.1 (2018): 9-XI. s.8-9

olanak sağlamaktadır.¹⁶ Bu amaçla, Çin, bir dizi altyapı projesini finanse etmektedir. Bu projeler arasında limanlar, demiryolları, karayolları, havaalanları ve enerji tesisleri yer almaktadır.¹⁷ Türkiye ve Orta Doğu coğrafyası, BRI'nın merkezinde bulunan stratejik önemi olan bir parçadır.¹⁸ Türkiye, girişimin birçok farklı yönüyle ilgilenmektedir. Bunlar arasında ticaret, yatırım, lojistik ve enerji yer almaktadır.¹⁹

Araştırmanın Amacı ve Önemi

2013 yılında Dünyaya duyurulan Kuşak ve Yol Girişimi hala tamamlanmamış ve çalışmalar hali hazırda devam etmektedir. Bu girişim için merkezi bir konumda bulunan Türkiye ve Orta Doğu devletlerinin BRI ile bağlantıları ve Çin'in BRI ekseninde bu ülkelerde ki stratejileri ile ilgili detaylı bir çalışmanın eksikliği bu çalışmanın hazırlanması gerekliliğini doğurmuştur. Bu çalışma ile BRI'nın Türkiye ve Orta Doğu ülkelerinde ki projeleri ile birlikte Türkiye ve Orta Doğu devletlerinin BRI'ya karşı bakışları incelenerek BRI'nın bölge stratejilerinin anlaşılması amaçlanmaktadır.

Çalışmanın ilk kısmında, Çin Halk Cumhuriyeti'nin ilanından BRI'nın duyurulmasına kadar ki süreç ele alınmıştır. İkinci kısımda, tarihi İpek Yolu incelenmiştir. Üçüncü kısımda, İpek Yolu'nu yeniden canlandırma çabaları üzerinde durulmuştur. Dördüncü kısımda, BRI'nın ilan edilme süreci detaylandırılmıştır. Beşinci kısımda, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı/ Silk Road Economic Belt (SREB) ve rotaları hakkında bilgi verilmiştir. Altıncı kısımda, 21. yüzyıl Deniz İpek Yolu/21st-Century Maritime Silk Road (MSR) ve geçtiği yollar üzerinde durulmuştur. Yedinci kısımda, Çin'in Dijital İpek Yolu Girişimi hakkında bilgi verilmiştir. Sekizinci kısımda, Enerji İpek Yolu Girişimi üzerinde durulmuştur. Dokuzuncu kısımda, BRI'nın finansmanı ele alınmıştır. Onuncu kısımda, BRI'nın uygulanmasını engelleyebilecek potansiyel engeller üzerinde durulmuştur. On birinci kısımda, Çin'in

¹⁶ Bunkerist, Kuşak ve Yol Girişimi (Belt and Road Initiative – BRI), <https://www.bunkerist.com/kusak-ve-yol-girisimi-belt-and-road-initiative-bri/>, (05.09.2023)

¹⁷ Wade Shepard, "Beijing To The World: Don't Call The Belt And Road Initiative OBOR", <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/08/01/beijing-to-the-world-please-stop-saying-obor/?sh=2b8e24fb17d4>, (03.09.2023)

¹⁸ Xi Jinping, *a.g.e.*, c.3. s. 558-561.

¹⁹ Bahar Yiğitel, "Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Türkiye." *Bir kuşak bir yol projesi: Kavramlar, aktörler, uygulamalar*. Astana Yayınları, 2020. s.154-173

Arap Politikası ve Orta Doğu açılımı ile Çin'in Orta Doğu Devletlerinde ki yatırımları incelenmiştir ve son olarak on ikinci kısımda, Çin-Türkiye ilişkileri ile Çin'in Türkiye'de ki yatırımları incelenmiştir.

Materyal ve Yöntem

Çalışmada ilişkisel tarama modeli kullanılacaktır. Bu bağlamda Çin Halk Cumhuriyetinin kuruluşundan BRI ilanına kadar ki süreci, eski İpek Yolu ve Dünyada İpek Yolu'nu tekrardan canlandırma girişimleri incelenerek BRI'nın oluşum zemininin Dünyada ve Çin Halk Cumhuriyetinde ki karşılığı anlaşılmaya çalışılmıştır. Sonraki süreçte BRI'nın Avrasya üzerinde ki genel durumunu kavramak için BRI'nın ilan edildiği süreç, SREB, MSR, Dijital İpek Yolu ve Enerji İpek Yolu güzergahları incelenmiştir. BRI'nın sürdürülebilirliğinin anlaşılması adına BRI'nın finansman kaynakları ile BRI'nın uygulanması önünde ki engeller irdelenmiştir. Son olarak Çalışmanın ana noktası olan Kuşak ve Yol Girişiminin Türkiye ve Orta Doğu Stratejilerini anlayabilmek adına Ortadoğu devletleri ve de Türkiye'de ki BRI projeleri ile Çin destekli hayata geçirilen projeler incelenmiştir. Çalışmada kaynak taraması, Çin Halk Cumhuriyeti'nin çıkardığı BRI ile ilgili resmi belgelerin çevirisi, Türkiye Cumhuriyetinin BRI ile ilgili resmi resmi belgeleri ve TBMM tutanakları, Çin ve Türkiye devlet başkanlarının konu ile ilgili yazdığı makaleler ve kitaplar, konu ile ilgili yazılmış kitaplar, akademik makaleler, kongre belgeleri, ulusal ve uluslararası kuruluş raporları, yüksek lisans ve doktora tezleri ile internet kaynaklarında devlet kurumlarının resmi internet sitelerinde yayınlanan duyurular, bu konuda yazılmış, ABD, Afganistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Çin, Ermenistan, Fransa, Hindistan (Bharat), Hong Kong, Irak, İngiltere, İran, İsrail, Kanada, Katar, Kazakistan, Mısır, Nepal, Rusya, Suriye, Suudi Arabistan, Türkiye ve Ürdün basınlarında çıkan haberlerin İngilizce ve Türkçe tercümelerinden faydalanılmıştır. Literatür taramasında bölgede ki projeler hakkında geniş kapsamlı bir çalışmanın bulunmaması ile birlikte bölgedeki BRI çalışmaları hakkında kesin bilgilerin eksikliği görülmüştür.

Araştırmanın Sınırlılıkları

Çalışma içerisinde birtakım sınırlılıklar bulunmaktadır. İlk olarak Kuşak ve Yol Girişimi için Kuşak Yol Projesi, Kuşak ve Yol Projesi ve Bir Kuşak Bir Yol gibi birçok isimlendirme bulunmasından dolayı çalışma içerisinde Çin Halk Cumhuriyeti tarafından da kabul gören “Kuşak ve Yol Girişimi” ifadesi çalışma içerisinde kullanılacaktır. Bunun yanında Çin medeniyetinin geniş tarihi içinde birçok farklı isimlendirme bulunmasına karşın günümüz Çin Halk Cumhuriyeti’nin tarihsel Çin ile konu bütünlüğünün sağlanması adına “Çin Halk Cumhuriyeti” yerine genellikle “Çin” kullanılmıştır. Çince isimleri ile kurulan Çinli firmaların isimleri Türkçe anlamları ile belirtilmiştir. İngilizce isimleri olan Çinli firmaların isimleri orijinal halinde kullanılmıştır. Bunun yanında Yabancı kişilerin isimleri Türkçe okunuşunun yerine Latin alfabesi ile yazılışı kullanılmıştır. Uluslararası kuruluşların İngilizce kısaltmaları kullanılırken Ülkelerin, Siyasi partilerin ve terör örgütlerinin kısaltmaları Türkiye kamuoyunun kullanımı üzerinden düzenlenmiştir.

Orta Doğu kavramı geniş anlamda değerlendirilmemiş Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Çin Halk Cumhuriyeti’nin Orta Doğu ülkeleri içinde değerlendirdiği ülkeler (Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen, Bahreyn, Ürdün, Filistin, Umman, Irak, İran, Suudi Arabistan, İsrail, Suriye, Katar, Mısır, Kuveyt ve Lübnan) bu kapsamda değerlendirmeye alınmıştır.

Çalışmada Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında ki projeleri hakkında ki bilinçli belirsizlik oluşturmaları ve ev sahibi ülkelerin konu dahilinde ki her yatırımın Kuşak ve Yol Girişimi projesi olduğunu iddia etmesi sebebi ile oluşan belirsizliğin aşılması için bölge ülkelerinde BRI hattı üzerinde olan projeler ile Çin yatırımlarının çalışmaya dahil edilerek aşılmaya gayret edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

KURULUŞTAN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİNE (BRI) ÇİN HALK CUMHURİYETİ'NİN GELİŞİMİ

Çin, Asya'nın nüfus açısından en büyük ülkesi ve dünyanın en güçlü ekonomilerinden biri olarak kabul edilir. Ancak, mevcut gücünü ve etkisini kazanmak için, ülkenin tarihindeki çeşitli dönemlerin her birinin önemli bir rolü olmuştur. Bu dönemlerden biri, özellikle Mao Zedong dönemidir. Mao dönemi, Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşunda ve sonraki yıllarda ülkenin modernizasyon sürecinde kilit bir rol oynamıştır.²⁰

Çin Halk Cumhuriyeti'nin günümüzde ki siyasi ve ekonomik durumunu anlamak için Çin'de monarşinin devrildiği dönemi bilmek doğru olacaktır. Çin'de monarşi Qing Hanedanlığının yıkılmasına kadar sürmüştür. Bu hanedanlık batılılar tarafından yarı sömürge haline getirilmiş, sarı ırk beyaz ırkın altında kalmıştır. Qing Hanedanlığı'nın zayıflaması ve Japonya'nın Kore'yi ele geçirmesi sonrasında Çin'de monarşi devrilmiş ve yerine cumhuriyet ilan edilmiştir. Ancak bu dönemde ülkede otorite boşluğu olmuş ve ülkede türeyen savaş ağaları yönetim bölgeleri oluşmuştur. Çin Milliyetçi Parti lideri Sun Yatsen, ülkeyi birleştirme çabaları için Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nden (SSCB) destek istedi.²¹ SSCB, desteği, Şangay'daki Çin Komünist Partisi (ÇKP) ile iş birliği yapılmasını ve ülkede otorite sağlandığında hükümette ÇKP üyelerinin de yer alması koşulu ile vereceğini belirtti. Bu koşul kabul edildi ve Çin Milliyetçi Partisi/Kuomintang (KMT) ile ÇKP, 1. Birleşik Cephe'yi oluşturdu. Ancak, Sun Yatsen'in ardından KMT'nin lideri olan Çan Kay Şek, ÇKP'nin gücünü kısıtlayan bir yasa çıkardı ve ittifak sona erdi. Savaş ağaları yenildi ve Çin'de

²⁰ Fatih Oktay, *Çin: Yeni Büyük Güç ve Değişen Dünya Dengeleri*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2020, s.100-200

²¹ Barış Adıbelli, *Osmanlı'dan Günümüze Türk-Çin İlişkileri*, IQ Yayıncılık, İstanbul, 2016, s.113-119.

merkezi otorite yeniden kurulduğunda, Çin komünist "Kızıl Ordu" oluşturuldu ve gerilla savaşları başladı.²²

Çin'in geçmişi, 1927-1936 ve 1946-1950 yılları arasında Mao'nun liderliğindeki ÇKP yanlıları ile Çan Kay Şek'in liderliğindeki KMT hükümet güçleri arasında yaşanan iç savaşla şekillenmiştir. Japonlar Çin'e savaş ilan ettiğinde, iç savaşın tarafları Japonya'ya karşı birleşme kararı almış ve ateşkes ilan etmişlerdir. Ancak, İkinci Dünya Savaşı sonlandıktan sonra çatışma yeniden alevlenmiş ve nihayetinde komünistler zafer kazanarak milliyetçi güçleri Tayvan'a çekilmeye zorlamışlardır. 1949'da, Milliyetçi Çin güçleri anakaradan çekildikten sonra Çin Halk Cumhuriyeti kurulmuştur. Aynı yıl, Doğu Türkistan Cumhuriyeti ve Tibet, Çin Halk Ordusu tarafından ilhak edilmiştir. Bu dönemde ABD, Tayvan'daki Çin Cumhuriyeti sürgün hükümetini tanımıştır.²³

1949'da ÇKP tarafından oluşturulan Çin Halk Cumhuriyeti,²⁴ Mao Zedong liderliğinde Marksizm ve Leninizm ideolojisi ile yönetildi. Mao, toplumun dönüşümünü sağlamak için radikal reformlar önerdi.²⁵ Toprak reformu, endüstrileşme ve kamulaştırma gibi önemli girişimlerle ülkenin modernleşmesini hedefledi. Mao Zedong döneminin ekonomik politikaları, genellikle tarım ve endüstrileşmeye yoğunlaştı. Bu politikalar, kırsal üretimi artırmayı ve devlet kontrolündeki büyük endüstriyel kuruluşlara yatırım yapmayı amaçladı.²⁶ 1958-1961 senelerinde hayata geçen "Büyük İleri Hamle" politikası, ülkenin geniş nüfusunu oluşturan köylüleri endüstrileştirmeyi ve modern topluma entegre etmeyi hedefledi. Bu politika ile ağır sanayi ve tarımın üretimdeki payı arttı, ancak hafif sanayinin payı azaldı.²⁷ Ancak, bu politika sırasında tarım üretiminde yaşanan düşüş nedeniyle ülkede gıda kıtlığı yaşandı ve milyonlarca insan açlıkla karşı karşıya kaldı. Mao'nun öncelikleri arasında ülkenin

²² Umut Bekcan, "Gönülsüz Muhabbetten Dostluğa: 1949 Çin Devrimiyle Birlikte Sovyetler Birliği-Çin Komünist Partisi/Çin Halk Cumhuriyeti İlişkilerinin Değişen Yüzü", Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2017, s.371-387.

²³ Barış Adıbelli, *Osmanlı'dan Günümüze...* s.141-143.

²⁴ Barış Adıbelli, *Pax Sinica: Çin'in dünya düzeni*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2009, s.10-300

²⁵ İpek Nil, Ozat, *Alternatif Uluslararasılaşma: Çin*, 2022, s.62.

²⁶ Wayne M., Morrison, *China's Economic Rise: History, Trends, Challenges, and Implications for the United States*. Washington, DC: Congressional Research Service, 2013. s.1-42

²⁷ Zeynep, Çalışkan, *Çinin Küresel Stratejisinde Ortadoğu*, İyi Düşün Yayınları, 2020, s.30-124

sanayisini geliştirmek, eğitim sistemini yeniden yapılandırmak ve toprak reformunu gerçekleştirmek vardı.²⁸

"Planlı Ekonomi" politikası ile yüksek düzeyde merkeziyetçilik ilkesi benimsendi ve ülkenin kaynakları ve teknolojik g akılcı bir şekilde projelere dağıtıldı. Bölgesel ekonomiler arasında denge sağlanarak temel sanayileşme yapıları oluşturuldu ve sosyalist dönüşüm gerçekleştirildi. 1949-1956 dönemi, bölgesel ekonomiler arasında denge kurularak temel sanayileşme yapıları oluşturulduğu ve sosyalist yapılanmanın tamamlandığı bir dönem olarak kabul edilir. Ancak 1966'da başlayan ve 1976'ya kadar devam eden Kültür Devrimi döneminde ekonomi alanında hatalar yapıldı ve ülke ekonomisi ciddi kayıplar yaşadı. Kültür Devrimi, lke ekonomisinde tahrip edici sonuçlar doğurdu.²⁹

1955'te Endonezya'nın Bandung şehrinde gerçekleştirilen Bandung Konferansı, Asya ve Afrika'daki ülke liderlerinin Batı egemenliğine karşı birleşmeyi ve kendi kaderlerini belirlemeyi savundukları bir toplantıydı. Çin de bu ülkeler arasında, Doğu ve Güneydoğu Asya'da bağımsızlık için savaşan ülkelerin liderleriyle birlikteydi. Konferans da sömürgecilik karşıtı hareketlere destek olmak için bir fon kurma kararı alındı ve bu, küresel politik sahnede önemli bir dönüm noktası olarak görüldü.³⁰ Her ne kadar Konferansa katılan devletler tarafsızlık bazında ortak bir tutum içinde olmasa da Çin'in istediği nc kutup nispeten oluşmuştur.³¹

Mao, 30 Haziran 1949 tarihinde "Halk Demokrasi Hakimiyeti" zerine yazdığı bir makalede ilk kez Çin'in dış politikasının ana hedefini "Sovyet Rusya'ya yönelme" olarak belirtmiştir. "Tek Tarafa Yaslanma Stratejisi" esasen, Çin'in ABD emperyalizmine karşı SSCB'ye ve Komünizm'e doğru kaydđı, SSCB'den ekonomik ve askeri yardım aldığı sonuç olarak SSCB ekseninde ilerlediği bir dönemi ifade eder. Stalin'in ölümünün ardından Nikita Kruşçev'in Stalin'i sert bir şekilde eleştirmesi ve kötülemesi zerine Mao, Kruşçev'e tepki göstermiş ve "Tek Tarafa Yaslanma Stratejisi" sona ermiştir.³²

²⁸ Fatih Oktay, *a.g.e.*, s. 96-97.

²⁹ Atilla, Sandıklı, *a.g.m.*, s. 40-50.

³⁰ ağdaş ngr, "Çin ve 3. Dünya", *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 2011, s. 7-38.

³¹ Murat, Turgay, "Bandung Konferansı Ve Türkiye." *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 28.2, 2018, s. 363-379.

³² Nuraniye Hidayet Ekrem, *Çin Halk Cumhuriyeti dış politikası: 1950-2000*, ASAM, 2003. s.12-19

Çin Halk Cumhuriyeti'nin Batılılarla ilişkisi İngiltere'nin Çin'i tanınmasıyla başladı ve diğer Avrupa devletlerinin benzer şekilde izlemesiyle güçlenmiştir.³³ ABD ile olan ilişkiler, Henry Kissinger'ın 1971'de üstlendiği Polo-1 Koruma Görevi ile başlar.³⁴ 1971 senesinde, ABD Başkanı olan Richard Nixon'ın Ulusal Güvenlik İşlerinden Sorumlu Yardımcısı olan Dr. Henry Kissinger tarafından gerçekleştirilen Polo-1 Koruma Görevi ya da Marco Polo Operasyonu, Çin ile ABD arasında gerçekleşen gizli diplomatik temasları ifade eder. Bu operasyon sonucunda Çin Başbakanı Zhou Enlai ile yapılan görüşmeler, Çin ve ABD arasında yeni bir sayfa açılmasına yol açmıştır. Kissinger'ın bu temasları, ABD Başkanı Richard Nixon'un 1972 yılında Çin'e davet edilmesiyle sonuçlanmıştır. Bu davet, ABD ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında ikili ilişkilerin kurulmasını sağlamıştır. Bu operasyon, Soğuk Savaş dönemindeki dengeleri etkilerken uluslararası ilişkiler içinde önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilmektedir.³⁵ Nixon-Kissinger ikilisi, SSCB'yi dengelemek için Çin'i küresel ekonomiye katılmaya davet etmiştir.³⁶

Nixon'ın Çin'e yaptığı ziyaret, soğuk savaş sona erdirmiş ve Çin için yeni bir çağın başlangıcını işaret etmiştir. Tayvan ise Birleşmiş Milletler'deki/ United Nations (UN) temsil hakkını kaybetmiş ve bu hakkı Çin Halk Cumhuriyeti devralmıştır.³⁷

Çin'in ekonomik geçmişine genel bir bakış atıldığında, 1949'da Mao Zedong'un liderliğindeki Komünist Parti'nin uyguladığı kapalı ekonomi politikası, ülkenin iç istikrarını sağlamış, ancak ekonomik büyüme ve refah seviyesinde aksaklıklar yaşanmıştır. Küreselleşmenin artan etkisiyle birlikte Çin, kapalı ekonomi ve diplomasi politikalarını terk ederek dış dünyaya açılmıştır. Bu durum, nüfus yapısı, teknolojik kapasitesi ve jeostratejik konumu gibi avantajları sayesinde Çin'in uluslararası sahnede güçlü bir oyuncu olmasını sağlamıştır.³⁸

Mao Zedong'un 1976 yılında ölümünden sonra Çin'de kısa süreli bir iktidar mücadelesi yaşanmış ve sonunda Deng Xiaoping iktidara gelmiştir. Deng, ülkenin

³³ İpek Nil, Ozat, *a.g.e.*, s. 62.

³⁴ Mehmet Akif, Okur, *Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygular: Akademik Hassasiyetler*. 4 (8), 45-55, 2017, s.48

³⁵ Global Times, The Prelude to China-US Relations — Dr. Henry Kissinger's "Operation Marco Polo", <https://www.globaltimes.cn/page/202107/1227845.shtml>, (05.06.2022).

³⁶ Mehmet Akif, Okur, *a.g.e.*, s. 49

³⁷ Barış Adıbelli, *Pax Sinica...*, s.61

³⁸ Filiz Kutluay Tutar and Fatma Şura Bahsi Koçer. "Çin'in yeni ipek yolu projesi: Bir kuşak bir yol." *Journal Of OSocial, Humanities and Administrative Sciences* 5.17 ,2019, s.618-626.

ekonomik durumunu iyileştirmek için radikal adımlar atmaya karar vermiştir. O dönemde Çin ekonomisi, Stalinist ilkelere dayalı politikalar nedeniyle önemli bir daralma yaşamış ve dünya üretimindeki payı %5 civarına düşmüştür.³⁹

Deng'in Çin yönetiminde karşılaştığı en büyük zorluk "ekonomik gelişme" olarak belirlenmiştir.⁴⁰ Deng'in 1978'de başlattığı ekonomik reformlar sonucunda Çin hızla büyümüştür.⁴¹ 1978'de, nüfusunun sadece %18'i şehirlerde yaşayan ve yoksullukla mücadele eden bir ülke olan Çin, "açık ekonomi" prensiplerini benimseyerek reform sürecine girmiştir.⁴² Deng, tarım komünlerini, malzeme dengesi planlamasını, dış ticareti ve fiyat kontrolünü reddederek "Sosyalist Piyasa Ekonomisi" adlı yeni bir ekonomi politikası uygulamaya koymuştur. Bu politika, dış ticaretin ve yatırımların liberalleştirilmesi gibi reformlar sayesinde Çin ekonomisinin hızla büyümesini ve dünya ekonomisinde daha etkin bir rol oynamasını sağlamıştır.⁴³

Deng Xiaoping'in ilerlettiği "Reform ve Dışa Açılım" stratejileri, 1978'de Çin ekonomisinin büyüme yolculuğuna başlamasına olanak sağlamıştır.⁴⁴ Bu reformlar, kapalı bir ekonomiden sosyalist market ekonomisine geçişi mümkün kıldı. Xiaoping, Mao'nun aksine bölge ülkeleri ile diplomatik ilişkileri kurarken daha az ideolojik bakmıştır.⁴⁵ Ancak bu politikalar, hızlı globalleşmeyle beraber kırsal ile kent arasındaki kalkınmada makasın açılmasına neden oldu.⁴⁶ Bu nedenle Çin, Tarihî İpek Yolu'nda ki gibi tüketimin üzerinde ürettiği ürünleri ihraç edeceği yeni pazarlar aramaktadır.⁴⁷

Açık Kapı Politikası kapsamındaki reformlar, sanayileşme, tarımın teşviki, küresel entegrasyon, piyasa ekonomisine geçiş, özelleştirme ve yerel yönetimlerin

³⁹ Atilla,Sandıklı, *a.g.m.*, s. 40-49.

⁴⁰ Atilla Sandıklı-İlhan Güllü, "Gelişen Çin Ekonomisi ve Türk Dış Ticaretine Etkileri", *Geleceğin Süper Gücü Çin*,TASAM Yayınları, İstanbul, Mayıs 2005, s. 294.

⁴¹ Barış Doster, "Çin'in Yükselişi ve Bir Kuşak Bir Yol Girişimi." *İran Araştırma Merkez,-Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi* , 2018, s.7-16.

⁴² Bülent Güner "Obor Girişimi'nin Coğrafyası." *Marmara Coğrafya Dergisi*, sayı.37 ,2018, s.112-123.

⁴³ Atilla,Sandıklı, *a.g.m.*, s. 40-48.

⁴⁴ Ronald Coase, Ning-wang, *Çin Nasıl Kapitalist Oldu?* (Çev: İlkay YILMAZ),BigBang Yayınları:19, Ankara,2015,. s.80-85

⁴⁵ Ayşe Yıldız, "Çin-İsrail İlişkileri". İNSAMER Araştırma 127, 2020 s.1-6

⁴⁶ Abdürreşit Celil,Karluk, Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Yumuşak Gücü. I. Uluslararası İnsan ve Toplum Bilimleri Kongresi. (Ed. G. B. Durgun ve T. Korkmaz). Ankara: Gazi Üniversitesi Matbaası, 2017, s. 303

⁴⁷ Taner Sabancı, "Yeni İpek Yolu Projesi: Tarihi Olanla Benzerlikleri ve Hakkındaki Bazı Çalışmaların Kısa Bir Değerlendirmesi". *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*. 1 (2), 1-19. ,2017, s. 86.

yetkilerinin genişletilmesi gibi stratejileri içeriyordu. Serbest ticaret bölgelerinin oluşturulması ve yatırımı teşvik etmek için yasal düzenlemelerin basitleştirilmesi gibi önlemler de alındı. Bu politikalar, üretim ve ihracat odaklı bir büyüme stratejisi oluşturdu ve Çin, kendi markalarını oluşturan, verimlilik odaklı ve ortalama olarak %10'luk bir büyüme oranı elde eden büyük bir ekonomiye dönüştü.⁴⁸ Deng liderliğindeki reformlar, özellikle kırsal alanlarda başlayarak ülkenin genel ekonomik sisteminin yeniden düzenlenmesi için koşulların oluşmasına ve tecrübe kazanılmasına yardımcı oldu. Ekim 1984'te ÇKP'nin 12. Merkez Komitesi Toplantısından ekonomik sistemin yeniden düzenlenmesi kararı çıktı, sosyalist piyasa ekonomisi'nin önünü açtı. Bu reformlar, Çin ekonomisindeki büyük değişimlerin temelini oluşturdu.⁴⁹

Deng Xiaoping'in 1978'de önerdiği dışa açılma ve reform politikaları, Çin ekonomisinin önemli bir evrim geçirmesini sağladı. Ülke, yarı yoksul bir durumdan güçlü bir ekonomiye dönüştü. Ancak, Çin'in batı ve doğu bölgelerinin aralarındaki sosyo-ekonomik dengesizlik arttı.⁵⁰ 1980'lerde kırsal alanlardaki başarılı uygulamalardan sonra ülke çapında ekonomik sistem yeniden yapılandırıldı. Fiyat reformu uygulandı ve mülkiyet yapısında değişiklikler yapıldı. Ayrıca, piyasa sistemi geliştirildi ve planlama, kamu maliyesi ve bankacılık sistemleri kademeli olarak reforme edildi ve makroekonomik yönetim de kademeli olarak geliştirildi. Bu süreçte planlamaya dayalı yönetim daraltılmış, piyasanın belirleyici rolü güçlendirildi.⁵¹ Bu politikaların sonucunda, Çin, ucuz iş gücü ve yatırım teşvikleriyle yabancı kapital'i çekerek dünyanın önde gelen üretim merkezi haline geldi. Sonuç olarak, birçok küresel şirket, Çin'e yatırım yaparak, ülkeyi "Dünya'nın Fabrikası" olarak nitelendirdiler.⁵²

Çin'in dış politikası, Mao Zedong döneminde ideolojik odaklı iken, Deng Şiaoping liderliğinde ulusal çıkarlar ve düşük profilli bir nitelik kazanmıştır.⁵³ Deng, dış ticaretinde uluslararası standartları takip ederek ülkenin koşullarına uygun bir şekilde devam etmeyi hedefledi. Bu amaçla ihracat sübvansiyonları ve ithalat vergileri

⁴⁸ Barış Doster, "Çin'in Avrasya ve Ortadoğu Politikaları" *Teori Dergisi* 4 2016 sayı 315 s. 7-16.

⁴⁹ Atilla, Sandıklı, *a.g.m.*, s. 40-47.

⁵⁰ Filiz Kutluay Tutar & Fatma Şura Bahsi Koçer, *a.g.m.*, s.618-626.

⁵¹ Atilla, Sandıklı, *a.g.m.*, s. 40-46.

⁵² Mehmet Seyfettin Erol & Mustafa Cem Koyuncu. "Çin'in İnci Dizisi Stratejisi." *Bölgesel Araştırmalar Dergisi* 6.1 , 2014, S.41-66.

⁵³ Emine Akçadağ Alagöz "İç İstikrar, Refah ve Güç Hedefleri Ekseninde Çin'in Orta Doğu Politikası." *Güvenlik Stratejileri Dergisi* 15.29 ,2019, s.79-113.

kaldırıldı, ticari mal kotaları ve lisans zorunlulukları büyük oran azaltıldı ve zorunlu ihracat ve ithalat planlaması sona erdi. Gelir dağılım sistemi düzenlenerek, "herkese çalıştığına göre" prensibi korundu ve farklı gelir dağılım biçimleri benimsendi. Çin, sosyalist piyasa ekonomisi sistemi, Çin'in ekonomik örgüsel düzenleme için genel bir plan ve aksiyon programı oldu. Bu noktada beş temel düzenleme alanı belirlendi bunlar: Finansal sistem reformunun tamamlanması, devlete ait şirketlerin anonim şirket haline getirilmesi, mali reform yapılması, yatırım sisteminin ve ticaret sisteminin geliştirilmesi.⁵⁴

Deng Xiaoping, Çin'in Batı ile çatışma yerine uyum içinde olması gerektiğini belirterek, "düşük profilli politika" yaklaşımını öne sürdü. Bu yaklaşım, Çin'in ABD ile jeopolitik bir çatışmaya girişmeden önce olası olumsuz etkileri geciktirmesine yardımcı oldu.⁵⁵ Deng'in amacı, Çin'in ulusal gücünü artırarak modernleşme sürecine devam etmek ve bölgesel barışı teşvik etmektir. Bu politikanın temel amacı, kimseye tehdit oluşturmada gücünü artırmak ve "Barış İçinde Bir Arada Yaşama Beş İlkesi" prensiplerine uymaktır. Bu prensipler, içişlerine karışmama, egemenlik, karşılıklı saygı, saldırmazlık, toprak bütünlüğü, eşitlik ve karşılıklı fayda üzerine kuruludur.⁵⁶

Deng Xiaoping döneminde, hem Makao'nun Portekiz'den hem de Hong Kong'un Britanya'dan Çin'e geçişi gerçekleşti. Bu bölgelerin siyasi durumu, "Tek Ülke, İki Sistem" politikası ile belirlendi.⁵⁷ Bu politika, Hong Kong ve Makao'nun özerkliklerini sürdürmelerine izin verirken, aynı zamanda Çin'in egemenliğini kabul etmelerini sağladı. Her iki özel idari bölge, kendi siyasi ve hukuki sistemlerini koruma ve kendi yasama organlarını seçme hakkına sahiptir.⁵⁸

Jiang Zemin döneminde, ekonomik reformların bir sonucu olarak Çin, sektörler ve bölgeler arasındaki gereksinimlere dayalı bir strateji benimsedi. Yabancı kapital akışları ve dış ticaret önem kazandı, belirli mal ve hizmetlerde piyasa kuralları uygulanmaya başlandı. Kısıtlamalar ortadan kaldırıldı, fiyatlar serbestçe belirlenmeye başlandı. Ayrıca, kamu işletmelerinin finansmanı ve vergilendirilmesi için bir

⁵⁴ Atilla, Sandıklı, *a.g.m.*, s. 41-49.

⁵⁵ Mehmet Seyfettin Erol & Mustafa Cem Koyuncu, *a.g.m.*, s. 41-66.

⁵⁶ Emine Akçadağ Alagöz, *a.g.m.*, s. 79-113.

⁵⁷ Ezra Feivel Vogel, "Deng Xiaoping ve Çin'in Dönüşümü (Çev. Mehveş Leliç) Modus Kitap, 2011, s.200-500

⁵⁸ Meryem Özgür & Çağla Vural. "'Tek Devlet, İki Sistem' Politikası Çerçevesinde Hong Kong'un Statüsünün Analizi." *Mülkiye Dergisi* 45.4 ,2021, s.878-911.

bankacılık sistemi oluşturulması amaçlandı. 1995 yılında Çin, dünya üretimindeki payını %10,9'a çıkardı.⁵⁹

Öte yandan, 1990'larda gerçekleştirilen ekonomik reformlar, 1993 anayasa değişikliğiyle resmîyet kazandı. "Çin Tarzı Sosyalist Piyasa Ekonomisi" bu değişiklikle anayasal koruma altına alındı. Reformlar, devlet denetiminde bir piyasa sistemi üzerine inşa edildi ve aynı zamanda sosyalist ilkelerin gözetilmesi gerektiği vurgulandı.⁶⁰ Dışa açılma hızlandırıldı, ticaret kotaları ve lisans zorunlulukları önemli ölçüde azaltıldı, gelir dağılımı sistemi iyileştirildi. Bu adımlar, Çin'in sosyalist piyasa ekonomisi sistemini kurma yolunda önemli ilerlemeler kaydetmesini sağladı ve 1993'teki anayasa değişikliğiyle bu ekonomik sistem anayasal koruma altına alındı.⁶¹

Jiang Zemin dönemi boyunca Çin ekonomisi istikrarlı bir büyüme sergiledi, dünyanın en büyük ekonomilerinden biri haline geldi. Gelir düzeyi yükseldi, yoksulluk oranları azaldı ve yaşam standartları genel olarak iyileşti.⁶² Jiang Zemin'in ekonomik politikaları, Çin'in küresel ekonomideki gücünü artırmasına ve uluslararası alanda etkisini genişletmesine katkıda bulundu. Bu dönemdeki reformlar, Çin'in hem iç piyasada hem de uluslararası ticarete etkin bir oyuncu haline gelmesini sağladı.⁶³

1997-2002 yılları arasında Çin ekonomisinde büyüme oranında bir azalma görüldü ve bu durum fiyatların stabil hale gelmesine yol açtı. Bu yavaşlamanın ana nedenleri arasında verimlilik eksikliği ve teknolojik aksaklıklar bulunuyordu. Kamu ekonomik kuruluşları ve özel sektör, başlangıçta verimlilik ve teknoloji konusunda büyük farklılıklar göstermiyordu, ancak zamanla bu farklar arttı ve kamu kuruluşları geride kaldı. Kar marjları düşmeye başladı ve 1996'nın ilk çeyreğinde kamu ekonomik kuruluşlarının genel olarak zarar ettiği belirlendi.⁶⁴ Bankalar da geri dönmeyen kredilerle mücadele etmek zorunda kaldı. Büyümenin yavaşlamasıyla birlikte, işletmeler borç ödemelerinde zorlandı ve bankalar, işletmelere yeni krediler sağlamayı reddedince iflas riskiyle karşı karşıya kaldılar.⁶⁵

⁵⁹ Atilla,Sandıklı, *a.g.m.*, s. 40-50.

⁶⁰ Ferhat Koçoğlu, "Sosyalist Piyasa Ekonomisine Geçiş Sürecinde Siyasal Reformlar: Çin Halk Cumhuriyeti Örneği" *Sosyal Bilimler*, s.71.

⁶¹ Atilla,Sandıklı, *a.g.m.*, s. 41-50.

⁶² Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 112-123.

⁶³ Erdal Tanas, Karagöl " Modern İpek Yolu Projesi" ,*Seta Perspektif*, 2017, sayı 174, s.1-7.

⁶⁴ Atilla,Sandıklı, *a.g.m.*, s. 42-50.

⁶⁵ Fatih Oktay, *a.g.e.*, s. 96-98.

1997 yılında Çin, etkin olmayan küçük kamu işletmelerini özelleştirmeye karar verdi. Bu politika, büyük kamu işletmelerinin devlet denetiminde kalmasını sağlayan bir stratejiyi ifade ediyordu ve bu, SSCB'de gerçekleştirilen geniş çaplı özelleştirme uygulamalarından ayrılıyordu.⁶⁶ Çin, 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne/ World Trade Organization (WTO) katılarak küresel ekonomik sisteme tamamen entegre oldu.⁶⁷

Çin, dış politikada revizyonist amaçlarına karşın barışçıl stratejiler izlemiştir. "Bir Ülke, İki Sistem" politikasıyla Hong Kong ve Makao gibi bölgeleri ülke sınırları içerisine dahil etmiştir. Bu bölgeler, özel yönetim ve yapısal özerklikle kendi yasalarını uygulayarak sosyal ve ekonomik yaşamlarını sürdürmüştür. Entegrasyon süreci başarılı olmuş ve bu politika, Çin'e ekonomik ve stratejik açıdan büyük faydalar sağlamıştır. Çin, gelecekte Tayvan sorununu benzer bir sistemle çözebileceği beklentisini taşımaktadır.⁶⁸

Çin, serbest ticaret ve küresel rekabete açık bir ülke olarak kendini konumlandırmıştır. 2001'de WTO'ya üye olan Çin, yabancı kapitali şirketlerin üretim ve ihracat oranlarını yükseltmiştir. Açık Kapı Politikası ile merkezi planlamaya dayalı serbest piyasa ekonomisi modeli başarıyla uygulanmıştır. Tarım, hizmet ve endüstri sektörleri, planlama çerçevesi içinde büyümüştür. Küçük ve orta büyüklükteki işletmelerin (KOBİ) teşvik edilmesi, üretim, istihdam, milli gelir artışı ve ulusal gelişme üzerinde pozitif etkiler oluşturmuştur.⁶⁹

Hu Jintao'nun liderliğindeki 2000'li yıllar, Çin'in küresel bir üretim merkezi olma yolunda ilerlediği bir dönemi temsil eder.⁷⁰ Çin'in güçlenmesiyle birlikte temkinli diplomasi politikalarının devam ettiği bir dönemdir.⁷¹ Hu'nun "barışçıl yükseliş" ve "ahenkli toplum" söylemleri, 2008 küresel mali krizinin ardından güç kazanmasına rağmen, politikalarda önemli bir değişiklik yaratmamıştır. Bölgesel ekonomik gücünü artıran Çin, komşularıyla ekonomik bağlarını güçlendirmiştir ve "Batıya doğru

⁶⁶ Katsuji Nakagane, *SOE Reform and Privatization in China---A note on several theoretical and empirical issues* (No. CIRJE-F-95). CIRJE, Faculty of Economics, University of Tokyo, 2000, s.1-26

⁶⁷ Mehmet Seyfettin Erol & Mustafa Cem Koyuncu, *a.g.m.*, s. 41-65.

⁶⁸ Atilla, Sandıklı, *a.g.m.*, s. 43-50.

⁶⁹ Barış Doster, Çin'in Avrasya..., s.7-16.

⁷⁰ Varis Çakan "Yeni İpek Yolu projesi: Beklentiler sorunlar ve gerçekler" *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi* 1.1 ,2017, s.35-52.

⁷¹ Hüseyin Korkmaz "Teori ve Pratik: Çin'in 'Barışçıl Yükselişi' Üzerine" *DS JOURNAL Diplomasi ve Strateji dergisi*, 2020, s.3-10.

ilerleme" stratejisini benimsemiştir. Hu, devlet içinde istikrarı önceleyerek düşük profil stratejisiyle krizleri önlemeyi hedefledi. Barışçıl yükseliş terimi, Hu Jintao tarafından 2003 yılında kullanılmış⁷² olsa da, 2004 yılında "barışçıl gelişme" terimi daha yaygın kullanılmaya başlandı. Hu Jintao'nun vurguladığı "yeniden yapılanma arayışındaki gelişme" ve "uyumlu toplum" kavramları, barışçıl yükselişin temelini oluşturdu. Daha sonra yükseliş kavramının yanıltıcı olabileceği düşünülerek "barışçıl gelişme" terimi tercih edildi.⁷³

Hu Jintao, dünya politikasında tarafsız bir duruş sergileyerek dikkat çeken bir lider oldu. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nde/ United Nations Security Council (UNSC) riskli kararlar söz konusu olduğunda çekimser oy kullanmasıyla tanınıyordu.⁷⁴ Aynı zamanda, Çin ekonomisi bu dönemde önemli bir büyüme yaşadı. 2003-2007 yılları arasında yıllık büyüme oranı %9.3 ile %11.4 arasında değişti, bu oran dünya genelindeki ortalama büyüme oranının %5 olduğu bir dönemde gerçekleşti.⁷⁵ Çin, 1978-2013 arasında ortalama %10 büyüme performansı gösterdi ve 2011'de ekonomisi, 1977'ye kıyasla 25 kat daha büyük hale geldi.⁷⁶ Çin, 2010 yılı itibari ile dünyanın ikinci en büyük ekonomisi oldu.⁷⁷ Aynı zamanda, bütçe fazlası veren nadir ülkelerden biri oldu. Dış ticaret fazlası yaklaşık 260 milyar Amerikan Doları/ United States dollar (USD) düzeyindeydi ve dış ticaret hacmi 1970'lerin sonlarında 20 milyar USD'den 2007'de 21.70 milyar USD'ye yükseldi.⁷⁸

Çin'in ekonomik gelişimiyle paralel olarak, Hu Jintao döneminde dış politikada daha iddialı adımlar atıldı. Adil uluslararası düzen ve çok kutupluluk söylemleri, Jiang Zemin döneminde başladı ve Hu Jintao döneminde daha da güçlendi. Hu Jintao'nun dile getirdiği "Dünya siyasetinde ahenk" fikri, uluslararası iş birliği, çok taraflılık, adil düzen ve UN reformu gibi unsurlara önem veriyordu ve Çin'in emperyalist

⁷² Özlem Zerrin Keyvan "Başlangıçtan Günümüze Çin Dış Politikasının Dönüşümü: Büyük Ülke Diplomasisi." *Liberal Düşünce Dergisi* 106 , 2022, s.141-168.

⁷³ Hüseyin Korkmaz, *a.g.m.*, s. 3-10.

⁷⁴ Mehmet Ali Koçakoğlu "Deng Xiaoping Sonrası Sloganlarla Çin'in Gelişimi. *Apam Çin Çalışmaları-I*, s.31.

⁷⁵ Atilla,Sandıklı, *a.g.m.*, s. 44-50.

⁷⁶ Barış Doster, Çin'in Avrasya..., s.7-15.

⁷⁷ Emine Akçadağ Alagöz, *a.g.m.*, s. 79-112.

⁷⁸ Atilla,Sandıklı, *a.g.m.*, s. 45-50.

hedeflerinin olmadığını vurguluyordu. Bu yaklaşım, Çin'in kazan-kazan yaklaşımını benimseyen çok boyutlu bir dış politika izlediğini göstermektedir.⁷⁹

2011'den itibaren Çin ekonomisinde dalgalanmalar yaşandı ve bu durum Çin'in yeni lideri Xi Jinping'in yeni bir kalkınma modeli uygulama ihtiyacını ortaya çıkardı. Xi Jinping tarafından duyurulan BRI, Çin'in ekonomik büyümesinin duraksadığı ve iç tüketimin artırılması gibi konuların gündeme geldiği bir süreçte başlatıldı.⁸⁰

Çin'in hedefi, BRI ile dünya pazarlarında daha fazla varlık göstermek ve ekonomik dengeyi sağlamaktır. Aynı zamanda enerji kaynaklarına daha kolay erişim sağlayabileceği ülkeler üzerinden girişimin güzergahı belirlenmiştir. Çin, jeoekonomik yaklaşımını kullanarak ulusal çıkarlarını korumak ve stratejik çevreleri şekillendirmek için ekonomik araçları etkin bir şekilde kullanmaktadır.⁸¹

Çin Rüyası doktrini ise Xi Jinping yönetimi altında ortaya çıkmıştır. Bu doktrin, ekonomik refah, iç istikrar, ulusal prestij artışı ve güçlü bir ulus devleti statüsüne odaklanmaktadır. Çin'in 2049 senesine kadar " demokratik, güçlü, zengin ve ahenkli sosyalist modern bir ulusun inşası" hedefine ulaşma amacını taşımaktadır.⁸²

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması, Çin'in küresel pazarlarda daha belirgin bir rol oynamasına ve dünya çapında daha güvenilir bir ticaret rotası oluşturmaya katkıda bulunacağı öngörülmektedir.⁸³

⁷⁹ Emine Akçadağ Alagöz, *a.g.m.*, s. 79-111.

⁸⁰ Varis Çakan, *a.g.m.*, s. 35-52.

⁸¹ Filiz Kutluay Tutar & Fatma Şura Bahsi Koçer, *a.g.m.*, s.619-626.

⁸² Sinem Kocamaz & Seda Gozde Tokatlı. "Güç Dengelerindeki Değişimin Uluslararası Sistem Üzerindeki Dönüştürücü Etkisi: ABD Ve Çin Rekabeti Üzerine Bir Analiz." *Novus Orbis: Siyaset Bilimi Ve Uluslararası İlişkiler Dergisi* 3.2, 2021, s.105-142.

⁸³ Filiz Kutluay Tutar & Fatma Şura Bahsi Koçer, *a.g.m.*, s.620-626.

İKİNCİ BÖLÜM

TARİHİ İPEK YOLU

Bütün tarih boyunca teknolojik gelişmelerin ve fikirlerin ticaret rotalarında ayıldığı gözlemlenmiştir. Tüccarlar bütün bu süreç içinde ki gelişmelerde başrol olmuşlardır. Tüccarlar sadece ticaret yapmamış geçtikleri yollarda ve alışveriş yaptıkları milletlerden yeni şeyler öğrenmiş, o milletlerdeki insanlar ile sosyal ilişkiler kurmuşlar ve öğrendiklerini kendi topraklarındaki insanlara aktarmışlardır.⁸⁴

İpek Yolu, bin yılı aşkın süredir uluslararası ticaretin en önemli yollarından biridir.⁸⁵ Pasifikten Atlas okyanusuna kadar ulaşan Uzak doğuyu Doğu Akdeniz ile buluşturan bir medeniyet köprüsüdür.⁸⁶ Bu güzergah, 64.000 kilometre (km)⁸⁷ uzunluğunda, sert kışların ve sıcak yazların geçtiği topraklardan geçmektedir.⁸⁸ Milattan Önce (MÖ) 200'lü yıllarda başlayan İpek Yolu⁸⁹ MÖ 100'lü yıllarda Çin'inden başlayarak Orta Asya'yı bir uçtan diğerine geçip Batı'ya ulaşmıştır.⁹⁰ Bu bilgiye bakarak 100 yıl içinde ticaret güzergahının Avrasya boyunca yayıldığını görmekteyiz İpek yolunu bir uçtan bir uca geçen seyyah sayısı ilk zamanlarda çok azdı. Genellikle mallar, yol boyunca bir dizi tüccar aracılığıyla taşınırdı. İpek yolu güzergahı zor ve meşakkatli bir yoldu, iklimin çetin olmasının yanı sıra haydutlar da seyyahlara çok zorluk çıkartıyordu.⁹¹ İpek Yolu güzergahındaki devletlerin birbirleri ile olan ilişkileri her zaman savaşa müsait olmuş ve bölge devletlerinin birbirleri ile olan mücadeleleri ile oluşan güvensiz ortam nedeniyle kervanların rotaları hep

⁸⁴ Richard Foltz, *Religions Of The Silk Road: Premod Patterns Of Globalization*, 2nd. Ed., Usa, Palgrave/Macmillan, 2010, s. 8

⁸⁵ David Grace, "The Silk Road", *New Word City* 19/10 ,1. Baskı ,2016, s.1-13.

⁸⁶ Filiz Kutluay Tutar & Fatma Şura Bahsi Koçer, a,g,m , s.619-625.

⁸⁷ Turgay Düğen, 21.Yy'da İpek Yolu, 21. Yüzyıl, Kasım ,2011, S.48

⁸⁸ David Grace, *a.g.e.*, s. 1-13

⁸⁹ Vadime Elisseeff, *The Silk Roads: Highways Of Culture And Commerce*, Oxford, Berghahn Books, 2001, s.30-350

⁹⁰ Luce Boulnois, *Silk Road: Monks, Warriors & Merchants*, Hong Kong, Odyssey Books, 2005,s.20-200

⁹¹ Frances Wood,"The Silk Road Two Thousand Years In The Heart Of Asia", University Of California Press, 2002, 1-33

değiştirilmiştir.⁹² Savaşlardan etkilenen mülteciler, İpek Yolu üzerinden daha güvenli bölgelere göç ederek kendi teknolojilerini ve dini inançlarını da beraberlerinde getirmiştir.⁹³ Bütün bu şartlar nedeniyle deniz taşımacılığının gelişmesi ile daha avantajlı olan deniz İpek Yolu gelişmiş ve zaman ilerledikçe daha çok tercih edilen bir yol olmuştur.⁹⁴

İpek Yolu yüzyıllarca Avrasya bölgesinin halkları arasında aktif ticareti sağladığı gibi kültürlerin⁹⁵, fikirlerin ve dinlerin yayılmasını, tanınmasını, geçişini sağlamış, Avrasya halkları⁹⁶ arasında kültür zenginleşmesinin, şekillenmesinin bir nedeni olmuştur.⁹⁷ Endonezya'da bulunan Beitung Batığı ve Çin'in Şangay kentinde sergilenen bronz ipek böceği gibi kalıntılar, medeniyetlerin geçişinin önemli kanıtlarıdır.⁹⁸ Kağıdın İpek Yolu üzerinden önce İslam dünyasına, ardından İber Yarımadası ve Sicilya'daki Müslümanlar aracılığıyla Avrupa'ya taşınması, başka bir önemli kanıt olarak sunulabilir.⁹⁹ Bu nedenle, İpek Yolu'nun, ilk küreselleşme çabasının aracı olduğunu düşünebiliriz.¹⁰⁰

Tarih boyunca İpek Yolu birçok büyük medeniyete ev sahipliği yapmış ve Marco Polo gibi İtalyan gezginler, Du Huan gibi Çinli gezginler ve İbn Battuta gibi Faslı gezginlerin yolculuklarına tanıklık etmiştir.¹⁰¹ Batıya ipek, kağıt ve porselen bu yol üzerinden taşınmıştır.¹⁰² Çin'den Anadolu'ya oradan Avrupa'ya ve de Kızıldeniz üzerinden Afrika'ya ulaşarak kültürü ve ticareti Afro-Avrasya'nın bütününe

⁹² Veda Hastürk, *Çin Ekonomisindeki Dönüşümün Küresel Ekonomi Üzerine Etkileri: Bir Kuşak Bir Yol Projesi*. Diss. Marmara Üniversitesi, 2019. s.15-85

⁹³ Valerie Hansen, "The Silk Road A New History", Oxford University Press, 2012, s.1-25.

⁹⁴ Shang Congcong, "Bir Kuşak Bir Yol" Projesi İle Türkiye, Gazi Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2017. s. 20-40

⁹⁵ Esmâ Özdaşlı, "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi Ve Küresel Etkileri". *Turkish Studies*, 2015, s.584-585.

⁹⁶ Chirstoper Beckwith, *İpek Yolu İmparatorlukları Bronz Çağı'ndan Günümüze Orta Asya Tarihi*, Odtü Yayıncılık, Ankara, 2011, s.24

⁹⁷ Muzaffer Bakırcı. "Coğrafi Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı Ve İpek Yolu." *Avrasya Etüdleri* 45.1 ,2014, s.63-86.

⁹⁸ Necmettin Mutlu. "Kuşak Ve Yol Girişimi (Kyg) Projelerinin İncelenmesi; Türkiye İçin Öneriler." *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi* 5.2 ,2021, s.129-150.

⁹⁹ Valerie Hansen, *a.g.e.*, s. 1-25

¹⁰⁰ Çağlayan Yıldız, *Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Çin: Orta Doğu Enerji İlişkileri*, Gazi Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2019, s.5-6

¹⁰¹ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 129-150.

¹⁰² Mehmet Marangoz & Büşra Tuncer, "Yeni İpekyolu Projesi Ve Türkiye-Kazakistan-Çin İlişkileri Kapsamında Ulaştırma Koridorları", *Pamukkale Üniversitesi İşletme Araştırmaları Dergisi* ,2020, s.223-225.

ulaşmasını sağlayan İpek yolunun ismi ilk kez¹⁰³ Alman Coğrafyacı Ferdinand von Richthofen tarafından¹⁰⁴ 1877 yılında yazdığı “Çin” isimli kitabında geçmiştir. Kitabında, batıya ipeğin bu yol üzerinden geldiğini belirtmiş,¹⁰⁵ ipeğin bir ödeme aracı olarak kullanılması¹⁰⁶ ve ticaretinin yoğun yapılması nedeniyle bu isim verilmiştir.¹⁰⁷ Bu bölgede en çok ticareti yapılan ürün İpek olsa da daha çeşitli ürünlerin ticareti yapılmıştır.¹⁰⁸ Baron Ferdinand Von Richthofen aslında Çin ile ilgili yaptığı araştırmayı Alman etki alanında olan Xi’an yakınlarında ki kömür yataklarından Almanya’ya kadar uzanan bir demiryolu hattını tasarlamak için görevlendirildiği iddia edilmiştir.¹⁰⁹ Ancak kavram İsveçli coğrafyacı Sven Hedin tarafında daha tanınır hale getirilmiştir¹¹⁰ Sven Hedin’in Orta Asya Keşifleriyle ilgili 1936 tarihli kitabının 1938 İngilizce Çevirisinde İpek Yolu başlığını taşıyordu.¹¹¹ Sven Hedin Çin ile ilgili yazdığı yazısında Makedonyalı ipek tüccarı olan Maies Titianus tarifine göre önce Yunanlı coğrafyacı Tyrus Marinus ve daha sonra Ptolemaeus İpek Yolu’nu tanıtmışlardır.¹¹²

İpek Yolu isimlendirmesi tarihte sadece batılılar tarafından kullanılmıştır, Çinliler bu ismi kullanmamışlardır.¹¹³ O zamana kadar Kaşgar yolu, Taklamakan çölü yolu gibi¹¹⁴ gidilecek olan şehrin ismi ile ya da yönüne göre yollar isimlendirilirdi.¹¹⁵ İpek yolunun güzergahlarında devletler hakimiyet savaşları verdiği gibi¹¹⁶ tüccarlar da

¹⁰³ Muzaffer Bakırcı, *a.g.m.*, s. 63-86.

¹⁰⁴ Ahmet Burçin Yereli, *Yeniden Canlanan İpek Yolu'nda Ekonomik Stratejiler. İpek Yolunda Türk Kültür Mirası* (S. 301-307). Ankara: Türk Yurdu. 2014, S.301

¹⁰⁵ Filiz Kutluay Tutar & Fatma Şura Bahsi Koçer, *a.g.m.*, s.620-625.

¹⁰⁶ Çağlayan Yıldız. " Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Ve Çin...", s.20-30

¹⁰⁷ Sema Gökenç Gülez, “Yeni İpek Yolu’nun İlham Kaynağı “Antik İpek Yolu”: Çin’in İpek Yolu Yönetimi Temelinde “Bir Kuşak Bir Yol” girişimine Bakış”, *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sbe Dergisi* 12/1 , 2022, s.98-112.

¹⁰⁸ Cengiz Yıldızdağ, *VII.-X. Yy.'larda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005, s.7-24

¹⁰⁹ Valerie Hansen, *a.g.e.*, s. 1-24

¹¹⁰ Laura Pozzi, "China, The Maritime Silk Road, And The Memory Of Colonialism In The Asia Region." *Regions Of Memory: Transnational Formations*. Cham: Springer International Publishing, 2022, s.139-160.

¹¹¹ Valerie Hansen, *a.g.e.*, s. 1-23

¹¹² Layoş Ligeti, *Bilinmeyen İç Asya I-II*. Çev. Sadrettin Karatay. İstanbul: M.E.B. Yay. I, 1997, S.169

¹¹³ Güray Kirpik. "Haçlılar Ve İpek Yolu." *Bilgi* 61 ,2012, s.173.

¹¹⁴ Valerie Hansen, *a.g.e.*, s. 1-22

¹¹⁵ Esma Özdaşlı, “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi...s.584-585.

¹¹⁶ Sema Gökenç Gülez, *a.g.m.*, s. 98-112.

yerleşip buraları yerleşim noktalarına çevirmişlerdir.¹¹⁷ Bu noktadan İpek Yolu ilerlediği hatlardaki bölgelerde yaşamı yada da savaşı oluşturduğunu düşünebiliriz.

Başta İpek olmak üzere Çin'in ürettiği ürünler¹¹⁸ İpek Yolu ile Orta Asya üzerinden Hint Alt kıtasına, oradan İran üzerinden Arap bölgesi, Anadolu ve Avrupa'ya ulaşmıştır.¹¹⁹ Haritaların çoğu İpek Yolunun Çin'in Xi'an şehrinden başladığını gösterse de Çin İpeği daha güneyde ürettiyordu.¹²⁰ Ancak İpek denildiğinde insanların aklına Çin ile birlikte Doğu Türkistan da geliyordu.¹²¹ Bunun nedeni Doğu Türkistan'ın ipeğin diğer bölgelere ihraç merkezi olmasıdır.¹²²

İpeğin kökeniyle ilgili farklı görüşler olsa da, ipeğin yaratılışı M.Ö. 2698-2598 yılları arasında yaşayan Sarı İmparatorun karısı Xi Ling'e ait olduğu görüşü olsa da M.Ö. 3600 tarihinden kalma boyalı ipek tüller ve dokuma aletlerinin bulunması ipeğin tarihini çok daha gerilere götürmektedir.¹²³ Sonuç olarak İpek, Çin'de altın gibi saklanan yeri geldiğinde para yerine de kullanılan bir ürün olarak ekonominin temel ürünlerinden biri haline geldi.¹²⁴ İpek Yolu, M.Ö. 200 yıllarında Batı ve Doğu medeniyetleri arasında bağlantı sağlayan ticaret hattı olarak kurulmuştur. İpek yolunun ticaretinin yanı sıra, yeni teknolojilerin, kültürlerin, felsefi düşüncelerin ve Hristiyanlık, İslam, Zerdüştlük, Maniheizm ve Budizm gibi¹²⁵ dinlerin de yayılmasını başka coğrafyalara taşınmasını sağlamıştır.¹²⁶ Aynı zamanda devletler arasında anlaşmazlıklara ve savaşlara da neden olmuştur.¹²⁷

Antik Çin medeniyeti, Kara ve Deniz İpek Yolları aracılığıyla dış dünyayla ticaretini gerçekleştirmiştir. Fransız Sinolog Edouard Chavannes, tarihi İpek Yolu'nu kara ve deniz olarak ikiye ayırmıştır. Kara İpek Yolu'nun Kuzey ve Güney İpek Yolu

¹¹⁷ Mehmet Marangoz & Büşra Tuncer, *a.g.m.*, s.223-225.

¹¹⁸ Jerry Bentley, *Old World Encounters: Cross-Cultural Contacts And Exchanges In Pre-Modern Times*, New York, Oxford University Press, 1993, s.10-230

¹¹⁹ Arslan Hammet, "Budizm'in Çin'e Girişinde İpek Yolunun Önemi Ve İşlevi", *Çukurova Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 18.1, 2018, s.1-21.

¹²⁰ Frances Wood, *a.g.e.*, s. 1-33

¹²¹ Paul Vidal Lablache, *Marko Polo'nun Seyahati Avrupa İle Asya'nın Münasebatı*. Çev. Emiroğlu Ziya. İstanbul: Ziya Emiroğlu Matbaacılık Ve Neşriyat, 1932, s.45.

¹²² Layoş Ligeti, *a.g.e.*, s. 47-48.

¹²³ Frances Wood, *a.g.e.*, s. 2-33

¹²⁴ Güray Kirpik, *a.g.m.*, s. 173-193

¹²⁵ Arslan Hammet, *a.g.m.*, s. 1-21.

¹²⁶ Richard Foltz, *a.g.e.*, s. S.8

¹²⁷ Elbrus İsayev & Mustafa Özdemir. "Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası." *Zeitschrift für die Welt der Türken/Journal of World of Turks* 3.1, 2011, s.111-120.

olarak ayrılır. Kuzey İpek Yolu Avrupa'ya ulaşırken Güney İpek Yolu, Bharat ve Myanmar'a ulaşmaktadır.¹²⁸

İtalya'nın Venedik, Cenova ve Roma'dan başlayarak, Çin'in Xian şehrine kadar ulaşan 12.000 km mesafeli hat üzerindeki kervanlar zorlu arazi koşulları, eşkıyalık faaliyetleri, devletler arasındaki savaşları ki bu noktada hükümdarların bu kervanlara olan ilgisi sevgisi ve dostça yaklaşmaması bakımından siyasi durumlar olarak da belirtebiliriz ve bununla birlikte doğal afetleri atlatıp ticaret yapmışlar.¹²⁹ İpek Yolu iki ile on altıncı yüzyıl aralığında ekonomik güç merkezi olmuştur.¹³⁰ Coğrafi keşiflerin bir sonucu olarak tarihi İpek Yolu kritik konumunu yitirmiştir.¹³¹

2.1. Tarihi İpek Yolunun Tarihi

İngilizce kaynaklarda “Greeat Silk Road”, Arapça kaynaklarda “et-Tarîku'l-Harîr” ve Moğolca'da Jamb olarak isimlendirilen İpek yolunun en büyük koluna “Kral Yolu” dendiği kaynaklarda belirtilir.¹³² İpek Yolu'nun ne zaman başladığına dair çeşitli teoriler bulunmaktadır. Bunlardan ilki İpek Yolu tarihinin 4000 sene evvel gerçekleşen Hint- Avrupalı göçlerine dayandığını iddia eden görüştür.¹³³ Ancak genel kabul gören ikinci görüş ise doğu ile batı arasındaki ilişki ilk olarak MÖ 139'da Çinli Han İmparatorunun Zhang Qian'ı elçi olarak Batıya göndermesi ile başlar.¹³⁴ Zhang Qian'ın geçtiği bu yol ilerleyen yıllarda ticaret için kullanılmaya başlandığı görüşüdür.¹³⁵

¹²⁸ Sema Gökenç Gülez, *a.g.m.*, s. 99-112.

¹²⁹ Muzaffer Bakırcı, *a.g.m.*, s. 63-85

¹³⁰ Esmâ Özdaşlı, “Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi...s.583-585.

¹³¹ Mehmet Marangoz & Büşra Tuncer, *a.g.m.*, s.223-224.

¹³² Sven Hedin, *İpek Yolu*. Çev. A. Arpad. İstanbul: Milliyet Yay. ,1974, S. 225

¹³³ Chirstoper Beckwith, *a.g.m.*, s. 24

¹³⁴ Valerie Hansen, *a.g.e.*, s. 1-21

¹³⁵ Richard Foltz, *a.g.e.*, s.3-4.

Harita 2.1: Zhang Qian'ın Geçtiği Güzergah



Kaynak: David Wijeratne, Frank Lyn & Mark Rathbone, "Repaving the Ancient Silk Routes", PwC Global Mobility Consulting, 2017, s. 3

İpek Yolu ticaretinin ilk belgelenmiş anlatımı, M.Ö. 138'de Han Hanedanı İmparatoru Wu'nun hüküm sürdüğü bir dönemde, günümüz Moğolistan'ında bulunan¹³⁶ Hun devletine karşı¹³⁷ ittifak kurmak amacıyla, günümüz Özbekistan'ının Ferghana bölgesinde yaşayan Yuezhi halkına bir elçi olarak Zhang Qian'ın gönderilmesiyle başlar.¹³⁸ Zhang, Yuezhi'ye giderken Hun bölgesinden geçer ve Hunlar tarafından tutuklanır. Hapisten kaçması tam 10 yıl sürer. Kaçtıktan sonra Yuezhi'ye olan yolculuğuna devam eder ve M.Ö. 126'da İmparatora döner ve Orta Asya'nın çeşitli halkları hakkında edindiği bilgileri aktarır. Zhang Qian'ın dönüşüyle Han Hanedanlığı, kuzeybatıya doğru sınırlarını genişletir. M.Ö. 2. yy sonunda Gansu koridorunu ve Dunhuang'ı kontrol altına alır.¹³⁹ Çinlilerin MÖ 119 yılında Kansu Koridorunu ele geçirmesiyle İpek Yolu doğmuş oldu.¹⁴⁰ Çin ordusu, fethettikleri topraklarda işaret kuleleri inşa eder ve aynı zamanda yeni garnizonlar kurar.¹⁴¹ Han Hanedanlığı zamanında askere paranın dışında tahıl ve ipek ile de ödeme yapılıyordu ancak ipek tahıl gibi bozulmadığı için daha güvenilir bir ödeme yöntemi¹⁴² aynı

¹³⁶ Valerie Hansen, *a.g.e.*, s. 2-25

¹³⁷ Taner Sabancı, *a.g.m.*, s. 83.

¹³⁸ İsayev Elbrus & Mustafa Özdemir, "Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası." *Zeitschrift für die Welt der Türken/Journal of World of Turks* 3.1, 2011, s.111-120.

¹³⁹ Valerie Hansen, *a.g.e.*, s. 3-25

¹⁴⁰ Peter Frankopan, *İpek Yolu: Alternatif Dünya Tarihi*. İstanbul: Pegasus Yayınları, 2018, s.11.

¹⁴¹ Valerie Hansen, *a.g.e.*, s. 4-25

¹⁴² Peter Frankopan, *a.g.e.*, s. 12-13

zamanda ipeği pazarda satan askerler ticaretin canlanmasına da neden oluyordu.¹⁴³ Gerektiği kadar sikke üretmek sorun oluşturduğu gibi sikke tüm Çin’de geçmiyordu. Bu da askeri ödemelerde sorun oluşturunuyordu.¹⁴⁴ Zhang'ın yolculuğu sayesinde, Çin'den Orta Asya'ya üç farklı yol olduğu keşfedilir.¹⁴⁵ Bu güzergahta, İran ile Çin arasındaki ilk ipek ticareti M.Ö. 114-105 yılları arasında başladı.¹⁴⁶

Batının ipeği, Büyük İskender’in Bharat seferinden sonra tanıdığı düşünülmektedir.¹⁴⁷ Bunda Büyük İskender’in doğu seferlerinin İpek Yolunun Avrupa Kıtasına ulaşmasına büyük etkisi olmuştur.¹⁴⁸ MÖ 100’lü senelerde ipeğin batıda iyi kazanç sağlayan ticari ürün olarak fark edilmesiyle başladığı düşünülür.¹⁴⁹ Ancak Romalılar ipeği ilk M.Ö. 53 yılında Partlar ile girdikleri Carrhae savaşında tanımışlardı. Partların ipekten yapılmış bayrakları, Romalıların dikkatini çekmiş ve Roma Lejyonlarının ilgisini çekmiştir (Perslerin İpek Bayraklarının Roma Lejyonlarının dikkatini dağıttığı için savaşı kaybettiği kaynaklarda geçmektedir).¹⁵⁰ Yine de Çin ile Roma arasında Doğu Roma dönemine kadar direkt bir ticaret olmamıştır. Bunu Çin’de yapılan Arkeolojik kazılarda hiçbir Roma sikkesi’nin bulunmaması ve sadece bulunan en eski Roma sikkesinin Doğu Roma döneminde kullanılan solidus sikkelerinin olması ile kanıtlar niteliktedir.¹⁵¹

Devletlerin siyasi sorunları İpek Yolu ile güzergah ülkelerinin de etkilenmesine neden olmuştur. Bunun örneği olarak Hun Devletinin MÖ 58 yılında başlayan çöküşü ve bu çöküş sürecinde Çinlilerin at ihtiyaçlarını Hunların karşılayamamış olması Çin’i de olumsuz etkilemiştir.¹⁵² Ancak Hun Devletinin bölünmesinden sonra Kuzey ve Güney Hun devletleri Çin ile ticari ilişkilerini devam ettirebilmişlerdir.¹⁵³

Bunun yanında birçok savaş ve ittifak da bu yolun hakimiyeti için yapılmıştır.

1. Göktürk Kağanlığı İpek Yoluna egemen olan Ak Hun Devletine karşı Sasaniler ile

¹⁴³ Valerie Hansen, *a.g.e.*, s. 5-25

¹⁴⁴ Peter Frankopan, *a.g.e.*, s.12-14

¹⁴⁵ Wilhelm Heyd , *Yakındoğu Ticaret Tarihi*. Çev. Enver Ziya Karal. Ankara: Ttk Yay. S.16

¹⁴⁶ Güray Kirpik, *a.g.m.*, s. 174-193

¹⁴⁷ Helmut Uhlig, *İpek Yolu. Çin Ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü* (Çev. Alev Kırım), Okyanus Yayınları, İstanbul, 2000, s. 23.

¹⁴⁸ Peter Frankopan, *a.g.e.*, s. 21

¹⁴⁹ Muzaffer Bakırcı, *a.g.m.*, s. 63-84

¹⁵⁰ David Grace, *a.g.e.*, s. 1-13

¹⁵¹ Valerie Hansen, *a.g.e.*, s. 6-25

¹⁵² Wolfram Eberhard , *Çin Tarihi*. Ankara: Ttk Yay, 1947, S.89

¹⁵³ Güray Kirpik, *a.g.m.*, s. 175-193

ittifak yapıp bu devleti yıkmış sonrasında ise Sasanilere karşı Bizans ile ittifak yapmıştır. İç Asya bölgesi ortalama 1000 sene Türk ve Çin devletlerinin egemen olmayı hedeflediği bir bölge olarak kalmıştır.¹⁵⁴

Harita 2.2: Tarihi İpek Yolu



Kaynak: China Discovery, Silk Road Map 2023 - useful maps of Silk Road routes, <https://www.chinadiscovery.com/china-silk-road-tours/maps.html>, (27.03.2023)

Güneydoğu Asya'dan ve Çin'den gelen ipek ile Bharat'tan gelen baharat, Akdeniz coğrafyasının temel ithalat mallarıydı ve Roma, Selçuklular, Bharat ve Çin medeniyetleri arasında ilişkiler kurulmasına neden olmuştu.¹⁵⁵ Batılı ülkelerin liderleri için ipek ve silah büyük değer görüyordu.¹⁵⁶ Ancak, Akdeniz devletlerinde Hint baharatı ve Çin ipeğine karşı ihraç edilebilecek bir ürün yoktu. Bu açık altın ile kapatılıyordu. Sonuç olarak Roma altınları ipek ile baharat karşılığında Doğu Asya'ya gönderildi.¹⁵⁷

Haçlılar, Antakya ve Suriye çevresini işgal ederek batılı tüccarlara doğu ile direkt ticaret yapma imkanı vermiş ve bu minvalde Akdeniz ticaret bölgelerinde kalıcı olarak İpek Yolu'nun önemli limanlarını ele geçirmeyi istemişlerdir.¹⁵⁸ Tarihsel olarak, Dicle ve Fırat Nehirleri'nden Basra Körfezi'ne kadar ulaşan bölgedeki şehirler, hem

¹⁵⁴ İbrahim Kafesoğlu, *Türk Milli Kültürü*. İstanbul: Boğaziçi Yay. ,1995, S.17

¹⁵⁵ Bernard Lewis, *Ortadoğu -Hristiyanlığın Doğuşundan Günümüze Ortadoğu'nun 2000 Yıllık Tarihi*, İstanbul: Yeni Bin Yıl Yay. ,1995, s.30

¹⁵⁶ Güray Kirpik, *a.g.m.*, s. 176-193

¹⁵⁷ Bernard Lewis, *a.g.e.*, s. 31

¹⁵⁸ Güray Kirpik, *a.g.m.*, s. 177-193

ticari hem de siyasi açıdan önemliydi ve aynı zamanda İpek Yolu'nun geçiş noktalarıydı.¹⁵⁹ Haçlı Seferleri, İpek Yolu üzerindeki doğudan batıya giden Akdeniz ticaret yolunu kontrol altında tutan Müslüman devletlerini etkisiz hale getirmeyi hedeflemiştir. Bu seferler sırasında batı dünyası, İslam ve Çin dünyalarının teknik bilgi ve bilimsel gelişmelerini keşfetmiş ve bunları kendi kültürleriyle birleştirerek daha ileri bir medeniyetin doğuşuna katkıda bulunmuştur. Haçlı askerleri için doğuda karşılaştıkları yeni tatlar da bu kültür etkileşiminin bir parçasıydı. Şeker kamışı, ıspanak, limon gibi gıdalar batının kazanımları arasına katıldı. Ayrıca, şurup, amiral gibi kelimelerin batıda da kullanılması, İpek Yolu ve Haçlı seferleri aracılığıyla gerçekleşen kültür etkileşiminin örnekleri olarak görülebilir.

Haçlılar, Asî Nehri, Fırat Nehri ve Bartın Çayı'nın belirli bir kısmına kadar nehir taşımacılığı ile ticaret ve ulaşım gerçekleştiriyorlardı. Bu yol üzerinden, Pisa gemileri Samanda Süvediy'e den nehrî kullanarak Antakya'daki Haçlı birliklerine asker ve malzeme taşıyordu. Dicle Nehri, Basra Körfezi'ne kadar nehir ulaşımına uygun bir akarsu seviyesine sahipti. Haçlılar, Dicle, Fırat ve Nil Nehirlerini küçük ticaret gemileri ile nehir taşımacılığına açmışlar, nehrin belirli bölgelerinde limanlar kurarak taşımacılığın kesintisiz devam etmesi için kanallar kazmışlardır.¹⁶⁰

13. yüzyılda başlayan Moğol istilası ile Avrasya bölgesinin önemli bir kısmını fethederek bir araya getirilmiş ancak¹⁶¹ İpek Yolu ticaretini durdurmuş, siyasi düzen alt üst olmuştur.¹⁶² Moğol liderleri, bu durumun olumsuz etkilerini fark etmiş ve İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için çaba göstermişlerdir.¹⁶³ Moğollar uzun süren ve büyük yıkıma sebep olan savaflara rağmen ulaşım hatlarına önem vermişlerdir.¹⁶⁴ Cengiz Han'ın, ilk hükümdarlık döneminden ölene kadar tüccarlara ve ticarete çok önem vermiştir. Ekleği toprakların belirli bölgelerine "karakçi" adında bekçiler atamıştır. Karakçilerin görevi, tüccarların sattığı mallardan Han için uygun olanları almak, Han'a ulaştırmak ve tüccarların güvenliğini sağlamaktır. Cengiz Han, merkezi

¹⁵⁹ İbn Cübeyr, *Endülü's'ten Kutsal Topraklara Seyahatname*. Çev. İsmail Güler. İstanbul: Selenge Yay S.,2003, S.168-170

¹⁶⁰ Güray Kirpik, *a.g.m.*, s. 174-192

¹⁶¹ Muhammed Emin Koçak "Moğollar Zamanında Ticaretin Beşığı: İpek Yolu." *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi* 1.1 ,2019, s.37-46.

¹⁶² Ekrem Kalan, "XIII-XIV. Yüzyıllarda Kuzey İpek Yolu Ve Altın Orda Hanları'nın Ticaret Politikaları" *Avrasya Etüdleri* 45.1 , 2014 , S.43-62.

¹⁶³ Güray Kirpik, *a.g.m.*, s. 173-190

¹⁶⁴ Muhammed Emin Koçak, *a.g.m.*, s. 37-46.

otoritenin uzak bölgelere ulaşabilmesi ve ticari malların korunabilmesi için “Yam” adında posta menzilleri kurmuştur.¹⁶⁵ Seyahat eden birisine istediği yorgun olmayan atı vermemek ve gece kalması için yer vermemek Moğol kanunlarında suç olmuştur.¹⁶⁶ Papa tarafından 1245 yılında Moğol devletine gönderilen din adamlarından Simon de Saint Quentin, Moğolları Tatar olarak adlandırarak, “Tatar ya da Tatarlara bağlı biri yolda birisini bulursa, Tatarlardan alınan bir izin belgesine sahip bir tüccar değilse, alan yada bulanın kişinin, sonsuza kadar kölesi olur.”¹⁶⁷ sözü ile Moğolların tüccarlara ve ticarete ne kadar önem verdiğini anlatmıştır. Cengiz Han’ın ticaret ve tüccarı koruma düzeni topraklarında kurulan devletler tarafından da üzerine konularak sürdürülmüştür. Hanlar yeni şehirler kurmuş, olan kervansaraylar tamir edilmiş, köprüler, yollar yapılmış ve adaletli vergi sistemi bunlara örnek olarak gösterilebilir.¹⁶⁸

Marco Polo’nun Çin seferini yaptığı zamanda Karadeniz’den büyük Okyanusa kadar uzanan topraklar Moğol hakimiyetindeydi.¹⁶⁹ Polo, her ne kadar Çin’in gelişen ticaretini ve gelişmiş ekonomisini vurgulasa da¹⁷⁰ yolculuğu sırasında İpek ticareti yapılmıyor bu hat üzerinden baharat, porselen ve çay ticareti yapılıyordu.¹⁷¹ Her ne kadar Moğol hakimiyetinin ilk dönemlerinde oluşan ortam İpek Yolu ticaretini olumsuz etkilese de¹⁷² Moğollar devrinde İran ile Batı arasında yoğun ticari ilişkiler kurulmuştur. Moğolların ticarete verdiği öneme bir örnek olarak 14. yüzyıl başlarında Fransa’nın 3 milyon, İngiltere’nin ise 4 milyon frank oranında bütçesi varken sadece Tebriz ve civarının gelirinin aynı oranda olduğu söylenmektedir.¹⁷³ Moğolların oluşturduğu Altın Orda Devleti, coğrafi konumu nedeniyle İpek Yolu’nun Kuzey

¹⁶⁵ Alâeddin Atâ Melik Cüveynî, *Tarih-İ Cihan Güşâ*, Çev. Mürsel Öztürk, Ttk, Ankara 2013., S. 90-116.

¹⁶⁶ Curt Alinge, *Moğol Kanunları*, Çev. Coşkun Üçok, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Sevinç Matbaası, Ankara 1967, S. 118.

¹⁶⁷ Simon De Saint Quentin, Bir Keşiş’in Anılarında Tatarlar Ve Anadolu (1245-1248), Haz. Tufan Karasu, Doğu Akdeniz Kültür Ve Tarih Araştırmaları Vakfı, Antalya 2006, S. 13

¹⁶⁸ Muhammed Emin Koçak, *a.g.m.*, s.37-45.

¹⁶⁹ Albert Howe Lybyer, Osmanlı Türkleri Ve Doğu Ticaret Yolları”. Çev. Necmi Ülker. *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İnceleme Dergisi* 11, 1987, S.141-157.

¹⁷⁰ Hyunhee Park, "Marco Polo's China In The Fra Mauro Map." *Make Boluo Yangzhou Sichou Zhilu [Marco Polo, Yangzhou, And The Silk Road]*, 2016, S.215-234.

¹⁷¹ Albert Howe Lybyer, *a.g.e.*, s. 141-157.

¹⁷² Güray Kirpik, *a.g.m.*, s. 173-188

¹⁷³ İsmail Aka, “İpek Yolu Üzerinden İran”, Makaleler I, Haz. S. Yalçın- Ş. Gedikli, *Berikan Kitabevi*, Ankara ,2005. S. 428.

rotasında kritik bir noktada yer alıyordu ve devletin gelirine en büyük katkıyı, tüccarlardan alınan “Tamga” adlı vergi sağlıyordu.

Moğollar “Ortaklık” sistemi denilen bir sistemi İpek Yolu ticaretine eklemişlerdir. Bu düzenin Uygurlardan ilham alındığı düşünülmektedir.¹⁷⁴ Bu düzene göre, Hanların veya önemli politik figürlerin de dahil olduğu ticari birliğe, yani şirkete üye olan tüccarlar, düşük faizle devlet hazinesinden kredi alabilme imkanına sahip olmuşlardır.¹⁷⁵ Ortaklar, bu kredileri sadece ticarete değil, aynı zamanda başkalarına faizle kredi vermek için de kullanmışlardır.¹⁷⁶ Bununla birlikte bu teşkilata üye olan tüccar uluslararası ve büyük oranda ticaret yapabilme imkanına sahip oluyordu.¹⁷⁷ 13-14. yüzyıl arasında Moğol devletlerinde “ortaklık” terimi Hanların özel ticaret üreticileri anlamına gelmiştir. Ortaklar, birçok kez hanların ticari girişimlerine ortak olarak dahil olmuşlardır.¹⁷⁸ Ortaklık teşkilatı, birçok vergiden ve sorumluluklardan muaf olmuş bu durumu ile de diğer tüccar gruplarına göre daha avantajlı ve özel bir konuma ulaşmıştır.¹⁷⁹ Kelime anlamı olarak “ticaret birliğinin üyesi olan tüccar” olarak belirlenen Ortaklık kurumu kredili ticaret ve artan dış ticaretin bir sonucu olarak ortaya çıktığı düşünülür.¹⁸⁰ Moğol İmparatorluğunun ticarete açıklığı ve verdiği güvenceler sonucunda İtalyan Polo Ailesi gibi tüccarlar bölgeye ilgi duymuş ve Moğollar ile karlı anlaşmalar yapmıştır.¹⁸¹ Moğol hanları ortak tüccarların uluslar arası alanda da haklarını korumuştur. Buna örnek olarak Altın Orda Hanı Uluğ Muhammed’in, Osmanlı Padişahına gönderdiği mektupta “ortak” tüccarların denizden ve karadan gidiş geliş imkanının tanınmasını istemesini gösterebiliriz.

Moğollar, dengeli ticaret ve gümrük vergi politikaları ile ticaretlerine olumlu etki bırakmıştır. Moğol devletlerinden biri olan Altın Orda Devleti’nde, gümrük vergisi oranları %3-5 arasında uygulanmıştır.¹⁸² Aynı zamanda savaşta bile olsa kervanlara giriş imkanı verilerek tüccarların yolculukları kolaylaştırılmıştır. Esir edilen tüccarlar

¹⁷⁴ İlyas Kemaloğlu, *Altın Orda Ve Rusya, Ötüken Neşriyat*, İstanbul 2015., S. 276.

¹⁷⁵ Aleksandr Yakuboskiy, *Altın Ordu Ve Çöküşü*, Çev. Hasan Eren, Kültür Bakanlığı Yayınları, Milli Eğitim Basım Evi, Ankara 1976., S. 132-133.

¹⁷⁶ Muhammed Emin Koçak, *a.g.m.*, s. 37-44.

¹⁷⁷ İlyas Kemaloğlu, *a.g.e.*, s. 276.

¹⁷⁸ Aleksandr Yakuboskiy, *a.g.e.*, s. 132-133.

¹⁷⁹ İlyas Kemaloğlu, *a.g.e.*, s. 276-277.

¹⁸⁰ Muhammed Emin Koçak, *a.g.m.*, s. 38-46.

¹⁸¹ Chirstoper Beckwith, *a.g.m.*, s. 170-171.

¹⁸² Muhammed Emin Koçak, *a.g.m.*, s. 39-46.

milletine bakılmaksızın serbest bırakılmıştır. Denizde kaza geçiren tüccar gemilerinden kıyıya vuran mallar koruma altına alınmış ve sahiplerine iade edilmesi için çaba gösterilmiştir.¹⁸³

İlhanlılar, Bharat ve Uzakdoğu'ya transit ticaretin önemli bir merkezi konumuna gelmiştir.¹⁸⁴ İlhanlılar para birimi dinarı belirlemişlerdir.¹⁸⁵ 1294 yılında İlhanlılarda “çav” ismiyle kâğıt para kullanılmaya başlanmıştır.¹⁸⁶ Gürcistan da, ticarete dahil olmak amacıyla zorunlu olarak bu paraları kullanmıştır.¹⁸⁷ Çin’de ise Kubilay Han döneminde “çav” yaygın bir şekilde kullanılmıştır ve İpek Yolu ticaretine büyük bir canlılık kazandırmıştır.¹⁸⁸ Bu dönem için İlhanlılar ile Çin hanedanı arasında ki özel ilişki Çin ile ticareti özel bir konuma taşımıştır. Birçok ticari ürün ile birlikte ipek İran’a Çin’den geliyordu.¹⁸⁹ 1240-1340 senelerinde, Moğol İmparatorluğu topraklarının Çin topraklarına kadar olan bölümünün kullanılması için zenginlere, yabancı tacirlere ve misyonerlere güvenceler veriliyor ve özgürce seyahat etmeleri için elverişli bir ortam oluşturuluyordu.¹⁹⁰

MS 3. yy sonuna kadar çok tercih edildiği söylenen İpek Yolu¹⁹¹ 16. yüzyılda, yeni deniz yollarının keşfedilmesi ile birlikte, giderek daha az önem kazanmaya başlamıştır.¹⁹² Avrupalıların denizlere açılması ile sömürgecilik üzerinden küreselleşme de başlamıştır.¹⁹³ Yeni deniz güzergahları, daha güvenli, ekonomik ve ucuz olmaları nedeniyle tercih edilmeye başlanmıştır. Bu, özellikle Vasco de Gama'nın 1400'lü yılların sonunda Ümit Burnunu dolaşarak Bharat 'a ulaşması, Bharat'a ve Uzakdoğu'ya ulaşımın sağlanabilmesiyle gerçekleşmiştir.¹⁹⁴ İpek Yolunun önemini

¹⁸³ İlyas Kemaloğlu, *a.g.e.*, s. 277.

¹⁸⁴ Bertold Spuler, *İran Moğolları*. Çev.Cemal Köprülü. Ankara: Ttk Yay, 1987, s.483

¹⁸⁵ Nadir Devlet, “İlhanlılar”, *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, Haz. Hakkı Dursun Yıldız, *Çağ Yayınları*, C.Ix, İstanbul 1992, S.65-102.

¹⁸⁶ İsmail Aka, *a.g.e.*, s. 429.

¹⁸⁷ Ekrem Kalan, “Moğollar Devrinde İpek Yolu”, *İpek Yolu*, Ed. Ahmet Taşağıl, *Türk Kültürüne Hizmet Vakfı Yayınları*, İstanbul 2015, S.93-108.

¹⁸⁸ Muhammed Emin Koçak, *a.g.m.*, s. 40-46.

¹⁸⁹ Bertold Spuler, *a.g.e.*, s. 473

¹⁹⁰ Wilhelm Heyd, *a.g.e.*, s. 166

¹⁹¹ Elena Efimovna Kuzmina, *The Prehistory Of The Silk Road* (Ed. Victor H. Mair), University Of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2008, P. 108

¹⁹² İsayev Elbrus & Mustafa Özdemir, *a.g.m.*, s.111-120.

¹⁹³ Wang Yiwei, “Çin’in Kazan-Kazan Projesi Çağdaş İpek Yolu: Bir Kuşak Bir Yol”, Çev:Gülizar Özkaya Canut Yayinevi, İstanbul, 2016, s.7

¹⁹⁴ Muzaffer Bakırcı, *a.g.m.*, s. 63-83

kaybetmesiyle doğu medeniyeti muhafazakarlaşarak kendi içine kapanmış ve dünya günümüzde de etkisini sürdüren Avrupa merkezli sisteme geçiş yapmıştır.¹⁹⁵

2.2. Tarihi İpek Yolu Güzergahları

İpek, Çin'den Kızıldeniz aracılığı ile de Afrika'ya, Akdeniz ve Anadolu zerinden Avrupa'ya Afro-Avrasya'da yoğun şekilde ticareti yapılan bir üründür.¹⁹⁶ İpeğin ticaretinin yoğun bir şekilde yapıldığı İpek Yolu tarihin en eski ve en uzun kara yoludur.¹⁹⁷ İpek Yolu, büyük olasılıkla Afro-Avrasya'nın ilk yol bağlantısıdır.¹⁹⁸ Milattan nce 2. Yüzyıldan 18. Yüzyıla kadar uzanan bir geçmişi vardır.¹⁹⁹ İpek Yolu, Çin'in Xi'an şehrinden başlar Çin seddini takip ederek Afganistan ve sonrasında Doğu Ak denize ulaşana kadar ortalama 6,4 bin km mesafe kat edilen bir yoldur.²⁰⁰ Tarihi ipek yolunun doğu batı ekseninde ana güzergahı bugünkü Çin, Pakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran, Irak, Suriye, Türkiye ve İtalya topraklarından geçmektedir.²⁰¹

İpek Yolu düz bir yol değildir. Doğu-Batı ile Güney-Kuzey yönünde birçok ticaret yolunu birleştiren bir ağ gibi uzanan yollar bütünüdür.²⁰² İpek Yolu'nun çeşitli rotaları bulunması, bazı uzmanların ona 'İpek Yolları' demesine yol açmıştır.²⁰³

İpek Yolu'nun Hint denizi üzerinden Yemene oradan da Akdeniz sahillerine ulaşan baharat yolu üzerinde Bizans ile İran'ın çıkarları çakışıyordu. Bu bölgelerdeki savaşların sonunda İran ticaret yolunun önemli bir blne sahip olmuş ve büyük bir avantaj kazanmıştır. Bu dönemde İran, Çin mallarını almak için deniz yoluyla Bharat ve Seylan adasına yeni bir rota oluşturdu ve bu devletlerin ticareti deniz yoluyla ilerledi. Çin ipeği batıya 5. yy ortalarına kadar bu yol ile taşındı.²⁰⁴

¹⁹⁵ Wang Yiwei, *a.g.e.*, s. 7

¹⁹⁶ İrfan Kalaycı, *a.g.m.*, s. 88-121.

¹⁹⁷ Ahmet Burçin Yereli, *a.g.e.*, s. 301

¹⁹⁸ Güray Kirpik, *a.g.m.*, s. 173-189

¹⁹⁹ İsayev Elbrus & Mustafa zdemir, *a.g.m.*, s.111-119.

²⁰⁰ İrfan Kalaycı, *a.g.m.*, s. 89-119.

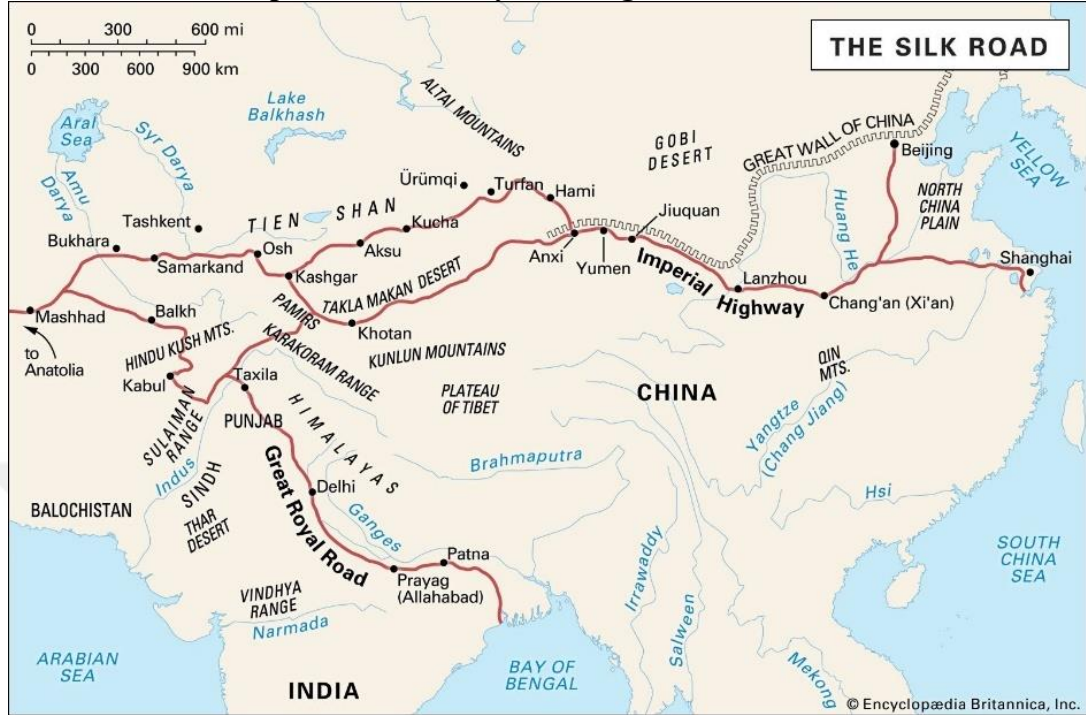
²⁰¹ Taşkın Deniz, "Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası" *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 34, 2016, S.195-202.

²⁰² Yaşar Bedirhan, "Orta ağda İpek Yolu Hakimiyeti Ve Türk Yurtları" Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, S. Iıı. ,1994, s.20

²⁰³ İrfan Kalaycı, *a.g.m.*, s. 90-119.

²⁰⁴ İsayev Elbrus & Mustafa zdemir, *a.g.m.*, s.112-120.

Harita 2.3: Tarihi İpek Yolu'nun Asya Güzergahı



Kaynak: Britannica, Silk Road trade route, <https://www.britannica.com/topic/Silk-Road-trade-route>, (28.03.2023)

Sergey Grigoreviç Agacanova'nun ifadeleriyle, İpek Yolu, Çin den başlayarak Orta Asya, İran, Güney Kafkasya, Irak, Suriye ve Anadolu rotası üzerinden ilerlemektedir. Bu yol, Karadeniz limanlarından Doğu Akdeniz limanlarına erişen kuzey-güney ticaret hattı ile birleşir. Bu hattın devamında, Kuzey Karadeniz de yer alan Kırımdan geçen kürk yolu bulunmaktadır. Ayrıca, İpek Yolu, Akdeniz'in Doğusunda ki Baharat Yoluyla da birleşerek geniş alanını kapsar.²⁰⁵ Bununla birlikte Dicle, Volga, Tuna, Fırat ve Nil nehirleri üzerinden de nehir ticaret güzergahları mevcuttur.²⁰⁶

Kuzey rotası sırasıyla Çin'den başlayıp Kaşgar'a oradan Hazar Denizi'ne ve Karadeniz'e ulaşan, Çin'den başlayıp Kaşgar'a, oradan Orta Asya üzerinden İran'a ve Irak a ulaşan son olarak Çin'den başlayıp Tufan, Talgar ve Kazakistan'a giden üç yoldan oluşur.²⁰⁷

²⁰⁵ Sergey Grigoreviç Agacanova, *Oğuzlar*. Çev. Ekber N. Necef Ve Ahmet Annabardiyev. İstanbul: Selenge Yay. 2002, S. 148-149

²⁰⁶ İrfan Kalaycı, *a.g.m.*, s. 87-121.

²⁰⁷ Taşkın Deniz, *a.g.e.*, s. 195-202.

Güney rotası sırasıyla Çin'den başlayıp Pakistan'a oradan Afganistan üzerinden Suriye ve Kuzey Afrika'ya ulaşan yol ile deniz yolu ile Ürdün, Mısır ve Doğu Akdeniz üzerinden İtalya'ya ulaşan iki yol vardır²⁰⁸ İki yolda da deniz ile bağlantı kurulmuştur.²⁰⁹

Layoş Ligeti'nin "Bilinmeyen İç Asya" adlı eserinde, Kuzey yolunun Turfan-Urumçi rotası üzerinden geçtiği belirtilmiştir. Orta yolun Kurla-Kuç'a üzerinden geçtiği belirtilir. Güney yolu ise Lopnor üzerinden Çarlık'a oradan da Kaşgar'a ulaştığı anlatılır.²¹⁰

İpek Yolu, sadece kara yolu değil aynı zamanda deniz yollarının da kullanıldığı bir kara-deniz birleşimi bir yoldur.²¹¹ Doğudan Batıya uzanan kara yolu dışında Kızıldeniz üzerinden Doğu Çin denizine giden bir "Deniz İpek Yolu" hattı da mevcuttur. Bu sayede dairesel bir ticaret yolu ortaya çıkmıştır.²¹² Başlıca deniz güzergahı şu şekildedir: Debal, Aden, Roma, Lothal, Quanzhou, Cochin, Venedik, Kanton, Masulipatnam, Basra, Astrahan, Kolombo, Süveyş, Derbent, Goa, Bombay, Yumurtalık, Sinop, İzmir, Tarsus, İstanbul, Trabzon²¹³

2.3. Tarihi İpek Yolu ve Anadolu

Anadolu hem karadan hem de denizden gelen İpek Yolu hatları için stratejik bir durak noktasıdır. Batı ile doğu arasında bir bağlantı noktası olan Anadolu'nun jeopolitik konumu, onu İpek Yolu'nun kritik bölgelerinden biri yapmıştır. Bu durum, limanlara dayalı liman şehirlerinin bu bölgede gelişmesine yol açmıştır. Dolayısıyla, yol, kervansaray, köprü gibi çeşitli yatırımlar Anadolu'ya çekilmiştir. Yeni limanlar ve liman şehirlerinin gelişmesi, İpek Yolu'nun Anadolu'nun görünümünü de değiştirmiştir.²¹⁴ İpek Yolu'nun Anadolu'da geçtiği önemli şehirler: İstanbul, Erzurum,

²⁰⁸ Taşkın Deniz, *a.g.e.*, s. 195-202.

²⁰⁹ İrfan Kalaycı, *a.g.m.*, s. 90-119.

²¹⁰ Layoş Ligeti, *a.g.e.*, s. 60-61.

²¹¹ İrfan Kalaycı, *a.g.m.*, s. 88-118.

²¹² Li Qingxin, *Nanhai I ve Deniz İpek You*, Ankara, 2017, s. 50-65.

²¹³ İrfan Kalaycı, *a.g.m.*, s. 88-117.

²¹⁴ Muzaffer Bakırcı, *a.g.m.*, s. 63-82

Bursa, Erzincan, İskenderiye, İznik, Kayseri, Antakya, Sivas, Konya, Maraş, Adana, Tarsus, Antep, Ayas, Trabzon²¹⁵

İpek Yolu rotasında, bazı bölgelerde ulaşım sürekli olmadığından deniz yolları da devreye giriyordu. Bu durumda, kara ve deniz yollarının entegrasyonu gerekiyordu. Anadolu, bu entegrasyonun mükemmel bir örneğidir. Karayolu ile gelen ürünler, bu bölgedeki gemilere yüklenip Avrupa'ya gönderiliyordu. Avrupa'dan gelen ürünler için ise aynı işlem tersine uygulanıyordu. Bu bağlamda, Anadolu, İpek Yolu'nun kritik bir noktası olarak kendine özgü bir konuma sahiptir.²¹⁶

Anadolu'nun önemli ticaret limanlarına baktığımızda bunlar Trabzon, Sinop, İstanbul, İzmir, Efes, Milet, Antalya, Alanya²¹⁷, Antakya, İskenderun ve Seleukeia Pierria(Samandağ, Hatay)'dır. Bu liman kentleri Anadolu'nun her tarafını kaplamaktadır. Bu liman şehirleri, Anadolu'nun geniş bir alanını kapsar. Coğrafi değişiklikler veya akarsulardan gelen alüvyonların kıyıları doldurması gibi nedenlerle, bu liman şehirlerinden bazıları ticari önemini kaybetmiştir. Ancak, bu şehirlerin büyük bir bölümü hala ticari önemini sürdürmektedir.

Anadolu, sadece İpek Yolu için değil, tarih boyunca ulaşım sistemleri için de jeopolitik açıdan önemli bir merkez olmuştur. Anadolu yarımadası tarih boyunca doğu-batı ve kuzey-güney arasında bir bağlantı noktası olmuş, tam bir üretici veya tüketici durumuna gelmemiştir.²¹⁸

Haçlı seferlerinin başlamasıyla birlikte, Anadolu üzerinden geçiş süreci devam etmiştir. Haçlılar, Kudüs'ü fethetmek için Anadolu'dan geçen yol, İpek Yolu'nun bir kolu olarak hizmet veriyordu. Ancak, 3. Haçlı Seferleri sırasında, ordunun geçtiği şehirler aynı zamanda ticaret yolunun bir parçasıydı ve savaş koşulları ticareti doğrudan etkiledi. 13. yüzyıldan itibaren Anadolu'daki savaş halinin hafiflemesiyle, İpek Yolu üzerindeki şehirler tekrar canlanmaya ve zenginleşmeye başladı.²¹⁹

Anadolu da bu dönüşümden nasibini almaya çalışmış ve geçmişin temel ihtiyaçlarından doğan limanlar, liman kentleri, ticaret şehirleri, yol ağları,

²¹⁵ İrfan Kalaycı, *a.g.m.*, s. 88-116.

²¹⁶ Muzaffer Bakırcı, *a.g.m.*, s. 64-86

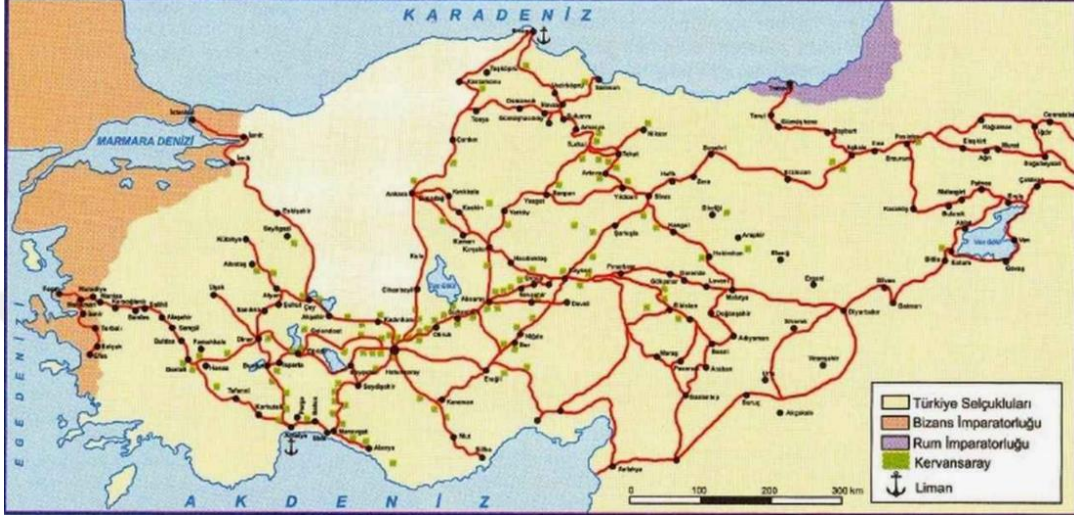
²¹⁷ Oğuz Erol, "Asi Nehri Deltasının Jeomorfolojisi Ve Dördüncü Zaman Deniz-Akarsu Sekileri" Ankara Üniversitesi, *Dil Ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayını*, Ankara, 1963, s. 24

²¹⁸ Muzaffer Bakırcı, *a.g.m.*, s. 65-86.

²¹⁹ Güray Kirpik, *a.g.m.*, s. 173-191

kervansaraylar, köprüler gibi birçok ulaşım kalıntısı günümüzde de önemli turistik lokasyonlar olarak Anadolu topraklarına değer katmaktadır.²²⁰

Harita 2.4: Anadolu İpek Yolu Güzergahları ve Kervansaraylar



Kaynak: Mehmet Alper Cantimer, "İpek Yolu Ve Sakarya- I",
<https://www.adayorum.com/makale/9838584/mehmet-alper-cantimer/ipek-yolu-ve-sakarya-i>,
(20.09.2023)

2.4. Tarihi İpek Yolu ve Türkler

Doğu medeniyeti ile batı medeniyeti ilk teması MÖ 600'lü senelerde Avrasya bozkırlarında ulaşımın binek at ile yapılmasının yaygın hale gelmesi ile ve MÖ 400'lü senelerde atın savaşta kullanılması ile başladığı düşünülmektedir.²²¹ Atın çok önemli olduğu Türklerin tarihinde ve kültüründe İpek Yolu önemli bir konumdadır. Türk devletlerini dış dünyaya bağlayan tek yol olması ve bu yol üzerinden zenginleşmelerini sağlaması sebebiyle İpek Yolu önem kazanmaktadır. Türklerin ikamet ettiği bölgeler, İpek Yolu'nun yaklaşık 20.000 km'lik bir bölümünü kapsar. İpek Yolu dolaylı olarak Türk savaş tarihine de etki etmektedir. Türk devletleri İpek Yolunun hakimiyeti için çok çetin savaşlara girmişlerdir. Bu savaşlardan biri olan Sasaniler ile Ak Hunlar arasında meydana gelen savaşlardan birinde "Turan Taktiği" olarak bilinen savaş sistemi de ortaya çıkmış ve Türk savaş düzeninde yerini almıştır.²²²

²²⁰ Muzaffer Bakırcı, *a.g.m.*, s. 66-86.

²²¹ Xinru Liu, *The Silk Road In World History*, Oxford University Press, Oxford, 2010, s. 1.

²²² İsayev Elbrus & Mustafa Özdemir, *a.g.m.*, s.113-120.

İpek Yolunun önemli bir hattı olarak görülen ve Çin ile Bizans bağlantısını sağlayan güzergah Türklerin kontrolündeydi. Türk sınırları Çin'den başlayıp Hazar Denizine, İran'a ve Ural Dağlarına kadar ulaşmaktaydı. Sınırlara baktığımızda o çağın büyük devletleri olan Bizans, Çin ve İran ile komşu olan Türkler ticaretin esas yöneticisi konumunda olan devlet oluyor ve jeopolitik olarak avantajlı bir konumda bulunuyordu.²²³

Hun İmparatorluğu'nun hüküm sürdüğü dönemde, Çin'den batı yönünde üç ana güzergah olduğu anlaşılmıştır. Bunlar; merkez, kuzey ve güney yollardır. Bu yolların hepsi, bugün Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nden geçer ve Çin'in İran Bharat ve Roma ile ticaret yaptığı hat üzerindedir, bu da onları stratejik bir konuma getirir.

İpek Yolu üzerinde kontrol sahibi olan devletlerin ekonomik gücü, bu ticaret yoluna doğrudan bağlıdır. Bu durumun en belirgin örneği, Hun İmparatorluğu'nun yükseliş ve düşüş dönemleridir. Hun Devleti'nin en parlak zamanı olarak bilinen Mete Han'ın yönetiminde devletin ekonomik yükselişinin ana sebebi, İpek Yolu'nun üzerindeki hakimiyetleriydi. Bu dönemde Çin İmparatorluğu, Hun Devleti'ne vergi vererek bu yolu kullanma hakkını elde etmiştir. M.Ö. 209-160 yılları arasında bu statüyü koruyan Çin İmparatorluğu, bu tarihten sonra Hun Devleti'ni zayıflatmak, kendi etki alanını arttırmak ve vergi vermemek adına devletin parçalanmasını sağlamak için çalışmalara başladı ve Hun Devleti'nin iç çatışmalar içine girmesiyle Çin oluşan ortamdan faydalanarak İpek Yolu'nun güzergahında ki devletleri işgal etmeye başladı. Hun Devletinin çöküşünün en büyük sebeplerinden biri olarak İpek Yolunun Çin egemenliğine geçmesi gösterebiliriz.²²⁴

Giray Kirpik "Haçlılar ve İpek Yolu" eserinde İpek Yolu için Osmanlı Devleti'nin yaptığı fetihlerin yeri ve ilerleyişinde etkili olabileceğine değinmiştir. 1. Murat döneminde Osmanlının Çorum'a ilerlemesi, 1. Bayezit'in Erzincan'a kadarki önemli ticaret merkezlerini almasını buna örnek olarak göstermiştir. Osmanlı'nın hakimiyeti altına aldığı Doğu Akdeniz'e hakim olan devlet tarihin her döneminde zenginleşmiştir. Bu bölge aynı zamanda İpek Yolu'nun kalbi olmuş bir bölgedir. Bu bölgeye hakim olduğu dönemde Osmanlı ilk ve orta çağda doğu ile batı arasında ki

²²³ Yılmaz Öztuna, *Türk Tarihinden Yapraklar*, İstanbul: Meb Yayınları, 1969, s.331

²²⁴ İsayev Elbrus & Mustafa Özdemir, *a.g.m.*, s.114-120.

ticaretin kalbini elinde tutmuştur.²²⁵ Osmanlı'nın İpek Yolu'nun tüm rotaları üzerindeki egemenliği ("Osmanlı Duvarı" olarak da bilinir), Avrupalıların karşısında tekelleşmesine ve sonuç olarak Avrupa devletlerini açık denizlerde yeni rotalar aramaya zorlamıştır.²²⁶ Bu durum, coğrafi keşiflerin sonucunda İpek Yolu'nun önemini kaybetmesine yol açmıştır.²²⁷ Bu nedenle, Türkler İpek Yolu'nun tarihin tozlu sayfalarına karışmasında önemli bir rol oynamıştır.



²²⁵ Güray Kirpik, *a.g.m.*, s. 173-192

²²⁶ Wang Yiwei, *a.g.e.*, s. 7-11

²²⁷ Mehmet Marangoz & Büşra Tuncer, *a.g.m.*, s.224-225.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İPEK YOLUNU CANLANDIRMA DENEMELERİ

3.1. Trans Asya Demiryolu Projesi (TAR)

Trans Asya Demiryolu/ Trans Asian Railway (TAR), Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu/ Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) tarafından yürütülen "Asya Kara Ulaştırma Altyapısı Geliştirme" programının bir parçasıdır. Bu program, Güneydoğu Asya ve Güney Asya üzerinden Orta Asya'ya oradan Avrupa'ya ulaşan Asya Karayolu ve Trans Asya Demiryolu Projesi ağına genişlemeyi hedeflemektedir. Bu hedef, tarihi İpek Yolu ticaret yollarına atıfta bulunularak bazen "Demir İpek Yolu" olarak da adlandırılmaktadır.²²⁸

TAR fikri ilk kez 1960'larda ortaya atılmıştır. Proje, 40 yıl boyunca çeşitli değişiklikler geçirmiştir²²⁹ ve ESCAP Ulaştırma ve Turizm Bölümü, 1992'de Asya Kara Taşımacılığı Altyapı Geliştirme projesini başlatarak bu girişim üzerinde çalışmaya başlamıştır. "Trans-Asya Demiryolu Ağı Anlaşması", ESCAP'ın bir parçası olarak 17 Asya ülkesi tarafından 10 Kasım 2006'da imzalanmış ve Çin ile Avrupa arasında "Kıtalararası Demiryolu Ağı" inşa etmek için tasarlanmıştır.²³⁰

Trans-Asya Demir Yolu Ağı, Hindişin, kuzey-güney, kuzey ve güney olarak 4 ana güzergahtan oluşmaktadır. Bu ağ, sadece Asya ülkelerini birbirine bağlamakla kalmayıp aynı zamanda Asya'nın İran üzerinden Orta Doğu ile Rusya üzerinden de Avrupa ile bağlantısını sağlayarak Avrasya ticaret koridorunun oluşması istenmiştir.²³¹ Anlaşma, resmen 11 Haziran 2009'da yürürlüğe girmiştir.²³²

²²⁸ Mohammed Sabirul Karim, Nurul Mohammad Zayed, And Mithila Afrin. "Trans-Asian Railway Network: A Get Way To The East And West To Attain Sustainable Development Goals." *International Journal Of Arts And Social Science* 3.3 ,2020, S.130-141.

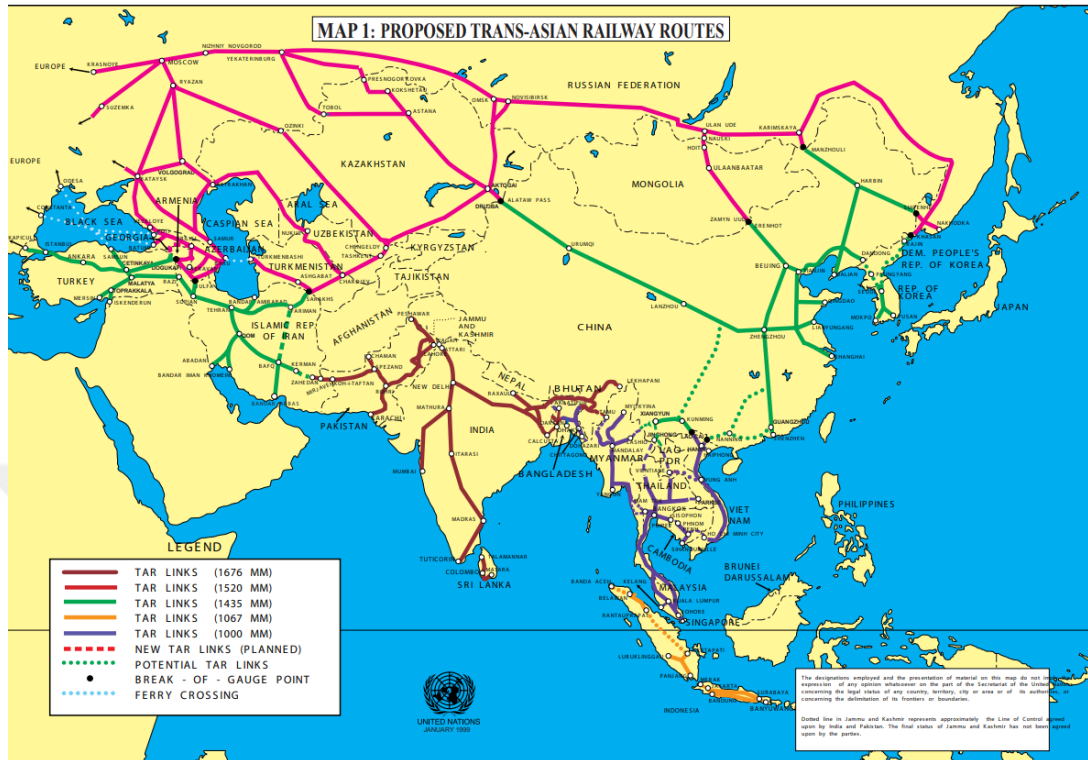
²²⁹ UTİKAD, Trans Asya Demiryolu Ağı Anlaşması, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/3210/trans-asya-demiryolu-agi-anlasmasi> ,(28.06.2022)

²³⁰ Mohammed Sabirul Karim, *a.g.m.*, s.130-141.

²³¹ UTİKAD, Trans Asya Demiryolu Ağı Anlaşması, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/3210/trans-asya-demiryolu-agi-anlasmasi> ,(28.06.2022)

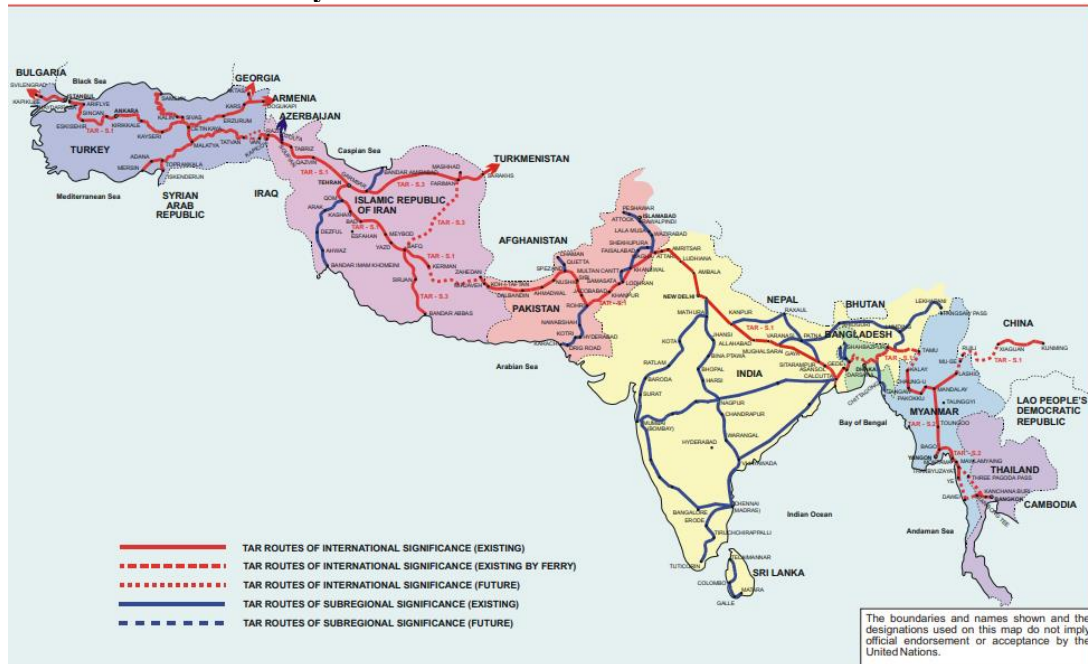
²³² Mohammed Sabirul Karim, *a.g.m.*, s.130-141.

Harita 3.1: TAR Haritasi



Kaynak: UNESCAP, Development of The Trans-Asia Railway: Trans-Asian Railway in The Southern Corridor of Asia-Europe Routes. United Nations. New York 1999. s.2.

Harita 3.2: TAR Güney Koridoru

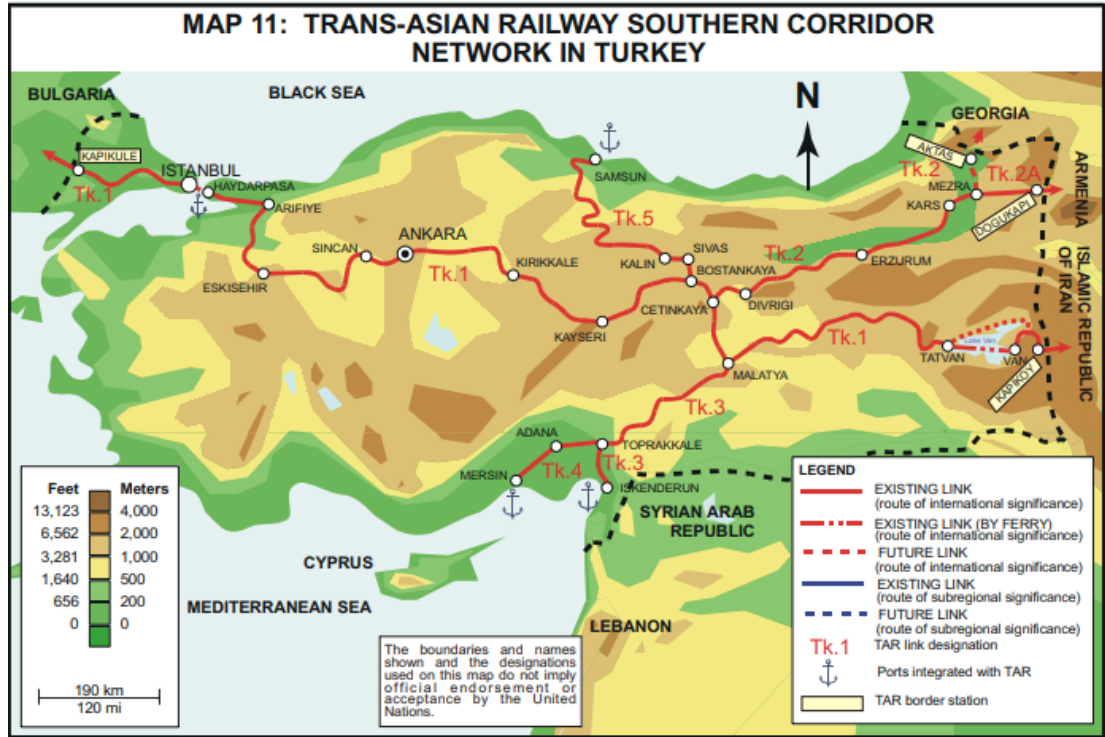


Kaynak: UNESCAP, 1999.

Bu proje, Güneydoğu Asya, Singapur, Pakistan, Bangladeş, Bharat, İran ve İstanbul'a kadar ulaşan bir demiryolu hattı olarak belirmiştir.²³³

Asya devletlerinin ekonomik faaliyetlerin çoğunlukla deniz kıyısında yoğunlaşması alması nedeniyle, TAR bu devletlerin başkentlerini, tarım merkezleri, önemli sanayi kentleri, konteyner dağıtım merkezleri, önemli hava ve deniz limanları ve ulaşım merkezlerini birbirine bağlamayı hedeflemektedir.²³⁴ Şu anda Türkiye-İran koridoru faaliyette olup, hattın devamında Pakistan'a kadar uzanması planlanmaktadır. Bu sayede, BRI ile de entegre olabilme imkanı doğmaktadır.²³⁵ Bu bakımdan bu UN tarafından ortaya konan Proje Çin'in geliştirdiği BRI ile entegre olarak devam etme şansı bulacağı düşünülebilir.

Harita 3.3: TAR Türkiye Hattı



Kaynak: UNESCAP, 1999.

²³³ Filiz Kutluay Tutar & Fatma Şura Bahsi Koçer, a.g.m , s.619-624.

²³⁴ UTİKAD, Trans Asya Demiryolu Ağı Anlaşması, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/3210/trans-asya-demiryolu-agi-anlasmasi> ,(28.06.2022)

²³⁵ The Pioneer, Trans-Asian rail connectivity: South Asian perspective, <https://www.dailypioneer.com/2021/columnists/trans-Asian-rail-connectivity--south-asian-perspective.html>, (14.09.2023)

3.2. Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (TRACECA)

İpek Yolu'nun canlandırılması için ilk denemelerden biri olarak, TRACECA projesini söyleyebiliriz. Büyük İpek Yolu Projesi olarak da adlandırılan bu proje,²³⁶ Orta Asya'dan Karadeniz ve Kafkaslar üzerinden Avrupa'ya uluslararası ticari ulaşımı kolaylaştırmayı amaçlamaktadır.²³⁷

TRACECA, küresel ve bölgesel ulaştırma sistemlerindeki merkezi aksaklıkları gidermek amacıyla yürütülen bir projedir. Proje, demiryolu, denizyolu, karayolu ve havayolu taşımacılığından oluşan çok yönlü bir ulaşım koridorudur. Avrupa Birliği'nin/ European Union (EU) geliştirmekte olan bölge ülkelerine sunduğu bu proje, İpek Yolu'nun önceki önemini tekrar kazanarak uluslararası ticaretin gelişimine katkı sağlamayı amaçlamaktadır.²³⁸

1993 yılında Brüksel'de gerçekleştirilen konferansa Tacikistan, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kırgızistan, Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan ticaret ve ulaştırma bakanları katılarak, "Yeni İpek Yolu"²³⁹ programının temelleri atılmıştır. Bu program kapsamında, doğudan batıya kara yolları ile demiryolları yapılacak ve deniz güzergahı için yatırımlar gerçekleştirilecekti. Programın finansmanı ise EU tarafından sağlanacaktı.

TRACECA, Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru olarak da bilinir ve Bağımsız Devletler Topluluğu devletlerini Avrupa'ya doğu-batı yönünden Kafkasya üzerinden bağlamayı hedefleyen bir koridorudur. Proje, üye ülkeler arasındaki ticari ilişkileri geliştirmeyi ve uluslararası taşımacılığı kolaylaştırmayı amaçlamaktadır.²⁴⁰

TRACECA, ilk genişlemesini Moldova ve Ukrayna'yı 1996-1998 yıllarında projeye dahil ederek gerçekleştirdi. 2000 yılında Tiflis'te yapılan bir toplantıda, Bulgaristan, Romanya ve Türkiye, Avrupa Komisyonu'na katılım isteklerini ileterek programa dahil oldular²⁴¹ ve böylece projenin ikinci genişlemesi gerçekleşmiş oldu.

²³⁶ İrfan Kalaycı, *a.g.m.*, s. 91-117.

²³⁷ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 129-149.

²³⁸ Filiz Kutluay Tutar & Fatma Şura Bahsi Koçer, *a.g.m.*, s.621-626.

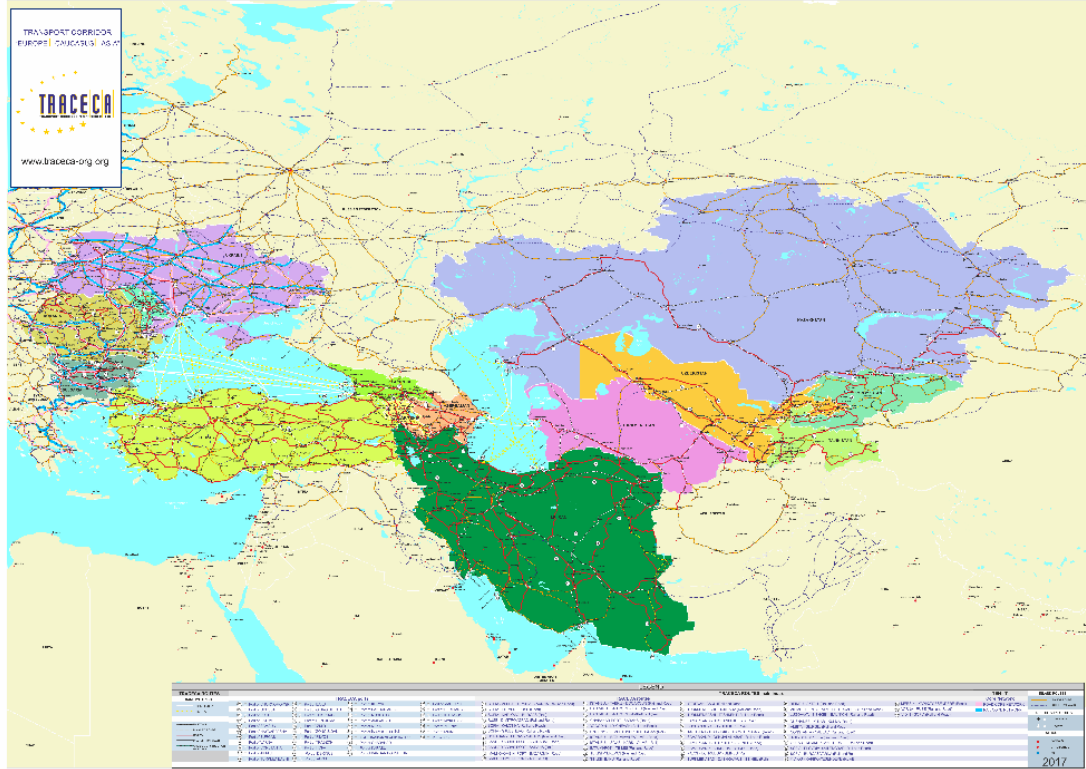
²³⁹ İrfan Kalaycı, *a.g.m.*, s. 92-119.

²⁴⁰ Filiz Kutluay Tutar & Fatma Şura Bahsi Koçer, *a.g.m.*, s.618-624.

²⁴¹ T.C. Dışişleri Bakanlığı, Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), <http://www.mfa.gov.tr/Avrupa-Kafkasya-Asya-Ulastirma-Koridoru.tr.mfa>, (22.09.2023)

Son olarak, İran 2009 yılında projeye dahil oldu ve aynı yıl Litvanya'ya gözlemci statüsü verildi.²⁴²

Harita 3.4: TRACECA



Kaynak: TRACECA, TRACECA Map (Routes), <http://www.traceca-org.org/en/routes/maps-downloads/> (20.09.2022)

Harita 3.5: TRACECA-Türkiye Haritası



Kaynak: TRACECA, 2009.

²⁴² TRACECA, Tarihçe, <https://traceca.uab.gov.tr/traceca-avrupa-kafkasya-asya-ulasim-koridoru>, (22.09.2023)

Yeni İpek Yolu projesi, tarihi İpek Yolundan farklı olarak Avrupa'nın en büyük limanına sahip Rotterdam bölgesine ulaşmayı hedeflemektedir. Merkezi ise Orta Asya olarak planlanmıştır. Bu proje Avrasya coğrafyasının tamamını kapsayacak şekilde genişletilmiştir ve merkezi Bakü'dedir. EU, projeye 2000 yılına kadar 80 milyon USD üzerinde yatırım yapmış, uluslararası finans kuruluşları da 300 milyon USD üzerinde destek sağlamıştır.²⁴³

3.3. Orta Koridor Girişimi

Türkiye'nin liderleri, 90'lardan beri İpek Yolu'nun tekrar hayata geçirilmesi vizyonunu dile getirmiş ve bu hedef doğrultusunda çeşitli girişimlerde bulunmuşlardır. 1997 senesinde gerçekleştirilen "İpek Yolu 2000" konferansının açılışında konuşan o dönem Cumhurbaşkanı olan Süleyman Demirel, Sovyetlerin yıkılmasıyla birlikte İpek Yolu, birleştirdiği topluluklar arasında barış ve ortak refahı temin edecek yeni olanakları, yeni umutları ve yeni potansiyelleri beraberinde getirerek, dünya sahnesine yeniden çıkmakta olduğunu söylemiştir.²⁴⁴ Orta Koridor projesi kapsamında, Çin'de Xi'an şehrinden kalkan bir tren, Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nin başkenti olan Urumçi'den Özbekistan, Kazakistan ve Türkmenistan'ın Türkmenbaşı Limanı veya Kazakistan'ın Aktau Limanı'na ulaşacak, Hazar Denizi'ni geçerek Azerbaycan'ın Bakü Limanı'na varacak oradan Gürcistan'dan Türkiye'ye gelecektir. Orta Koridor, Rusya'dan geçen Kuzey Koridorundan ve İran'dan geçen Güney Koridordan daha kısa rota olarak öne çıkmaktadır. Bu, Avrasya kara bağlantılarında Orta Koridor maliyet ve zaman olarak en avantajlı hat olduğu görülmektedir. Buna örnek olarak, Çin'den kalkan bir yük gemisi Avrupa'ya kırk gün'de ulaşırken, Orta Koridor ile bu süre on dört gün civarı olacağı düşünülmektedir. Çin'in Avrupa ihracatının %96'sı deniz yoluyla gerçekleştirildiği göz önüne alındığında, Orta Koridor'un süre avantajı sayesinde ticaretin belli bölümünü çekebileceği düşünülüyor.²⁴⁵

²⁴³ İrfan Kalaycı, *a.g.m.*, s. 93-119.

²⁴⁴ Hürriyet, Demirel: "İpekyolu bu kez Batı'dan Doğu'ya uzanacak, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/demirel-ipekyolu-bu-kez-batidan-doguya-uzanacak-39264642> (20.04.2023)

²⁴⁵ T.C. Dışişleri Bakanlığı, Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası, https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulastirma-politikasi.tr.mfa, (09.10.2022)

“Lapis Lazuli” Yolu, Orta Koridor’un olası güzergahlarından biri olup, adını Orta Asya’nın önemli ihracat kalemlerinden biri olan “lapis lazuli” taşından almaktadır. 1997’de hayata geçirilen Orta Asya Bölgesel Ekonomik İş Birliği Programı kapsamında, Afganistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Gürcistan ve Türkiye arasında bir transit hat oluşturulması amacıyla yapılan müzakereler, 14-15 Kasım 2017 tarihlerinde Türkmenistan’da organize edilen Afganistan için Bölgesel Ekonomik İş Birliği Konferansı’nda/ Regional Economic Cooperation Conference for Afghanistan (RECCA) sonlanmıştır.²⁴⁶ Lapis Lazuli Yolu, Afganistan’ın Herat şehrinden başlayarak Türkmenistan’ın Türkmenbaş limanına, oradan Hazar Denizi’nden Azerbaycan’ın Bakü şehrine, ardından Gürcistan’ın Batum ve Poti limanlarına ve de Tiflis şehrine ve de nihayetinde Türkiye’nin Kars şehrine uzanır. Afganistan sınırından Türkiye’ye kadar olan toplam mesafe yaklaşık 2400 km’dir. Türkiye’nin Orta Koridor girişimi, var olan demiryolu ve karayolu hatlarını daha etkin kullanmayı hedeflemektedir. Bu çerçevede, Çin’in Shihezi kentinden başlayarak Kazakistan’ın Nomad Ekspres projesi, Astana şehrindeki II. Uluslararası Ulaşım ve Lojistik İş Forumu’nda Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan Demiryolları ile Aktav, Batum ve Bakü Liman işletmeleri arasında imza edilen “Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Hattının Geliştirilmesi için Koordinasyon Komitesi Kuruluşu” anlaşması çerçevesinde planlanmıştır. Türkiye ve Çin, sürece dahil olarak Nomad Ekspres projesinin başarılı deneme seferlerini gerçekleştirmiştir. Nomad Ekspres, Çin’in Shihezi kentinden Azerbaycan’ın Kishli İstasyonu’na, Lianyungang kentinden İstanbul’a ve Ukrayna’da ki Çornomorsk şehrinden Kazakistan’da ki Dostık şehrine üç başarılı sefer düzenlemiştir. Bu rota, 3540 km’lik mesafeyi beş gün içinde kat edebilir ve bu, Türkiye’nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası açısından büyük bir öneme sahiptir.²⁴⁷

²⁴⁶ T.C. Dışişleri Bakanlığı, Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası, https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-terafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa, (09.10.2022)

²⁴⁷ Nuri Gökhan Toprak, ‘Orta Koridor Girişimi bağlamında Türkiye’nin değişen Orta Asya Politikası’, Ahidevran üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 6(1) , 2020, s.19-20

Harita 3.6: Orta Koridor ve Kuzey Koridoru



Kaynak: T.C. Dışişleri Bakanlığı, Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası,
https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulastirma-politikasi.tr.mfa, (06.06.2022)

Orta Koridor, Çin'den yola çıkarak Orta Asya'yı geçerek Hazar Denizi'ni aşarak Azerbaycan ile Gürcistan üzerinden Türkiye'ye ulaşan bir taşımacılık ağıdır. Bu girişim, BRI'nın Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC) ile paralel olmasına rağmen, İran'ı dışarıda bırakarak Hazar Denizi üzerinden karayolu ve demiryolu taşımacılığına yoğunlaşır. Orta Koridor'un aktif kullanılması, Türkiye ve Orta Asya ülkelerinin Çin-Avrupa ticaretinden ve altyapı yatırımlarından daha çok yararlanmasını sağlayabilir.²⁴⁸ Türkiye, İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması amacıyla birçok projeye başlatmıştır. Bu kapsamda, Türkiye'yi Orta Asya üzerinden Çin ile bağlantısını sağlayan "Orta Koridor" çerçevesinde üye devletlerin gümrüklerinde iş birliğini hedefleyen "Kervansaray Projesi" ve Avrasya bağlantısını sağlayan Çanakkale Boğazı Köprüsü, Avrasya Tüp Geçidi, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havalimanı ve Marmaray gibi projeler tamamlanmıştır. Ayrıca, 3 Katlı Tüp Geçit Projesi, Edirne - Kars Hızlı Tren ve Bağlantıları Demiryolu Projesi, Çandarlı (İzmir), Filyos (Zonguldak) ve Mersin Limanları'nın inşası da devam etmektedir.²⁴⁹

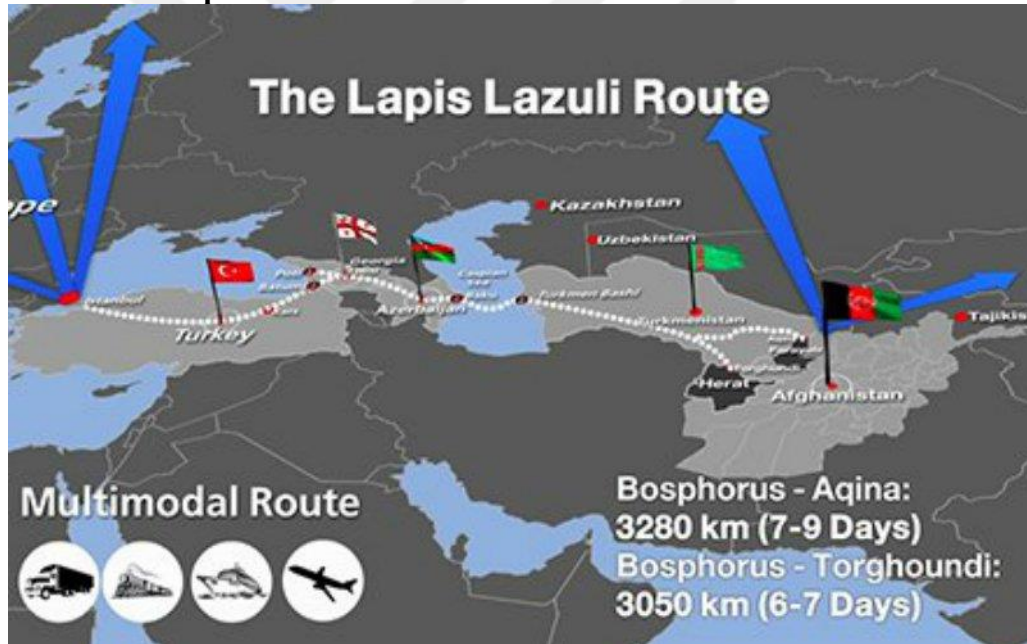
²⁴⁸ Mehmet Sait Arkman, "Turkey's Middle Corridor and Belt and Road Initiative: Coherent or Conflicting?", <https://www.ispionline.it/en/publication/turkeys-middle-corridor-and-belt-and-road-initiative-coherent-or-conflicting-24526>, (21.08.2021)

²⁴⁹ T.C. Dışişleri Bakanlığı, Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası, https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulastirma-politikasi.tr.mfa, (09.10.2022)

3.3.1. Kervansaray Projesi

Türkiye Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından 2008 yılında başlatılan İpek Yolu Projesi, Avrupa ve Asya pazarları arasında tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırmayı hedeflemektedir. Proje, özellikle gümrük formalitelerinin birleştirilmesi ve basitleştirilmesi yoluyla ticaretin daha verimli bir şekilde yapılmasını amaçlamaktadır.²⁵⁰ Türkiye'nin İpek Yolu Girişimi, sınırlarda ulaşım, güvenlik, lojistik ve gümrük prosedürlerine odaklanarak, İpek Yolu girişimine önemli bir katkı sağlamaktadır. Bu proje, bölgesel iş birliğini artırmayı, ticaret hacmini büyütmeyi ve bölgedeki ülkeler arasındaki ticaret engellerini azaltmayı hedeflemektedir.²⁵¹

Harita 3.7: Lapis Lazuli Yolu



Kaynak: Avim, President Ghani Inaugurates Lapis Lazuli Corridor, <https://avim.org.tr/en/Bulten/PRESIDENT-GHANI-INAUGURATES-LAPIS-LAZULI-CORRIDOR>, (09.10.2022)

Türkiye 1990'lı seneler itibari ile İpek Yolu'nu tekrar canlandırmak için girişimlere başlamıştır. Girişimlerin sonucunda 26 ülkenin katılımı ile 1997 senesinde

²⁵⁰ Vladimir Fedorenko, *The new silk road initiatives in Central Asia*. Vol. 10. Washington, DC: Rethink Institute, 2013. s.2-35

²⁵¹ TC Ticaret Bakanlığı, 5. İpek Yolu Forumu İstanbul'da Başlıyor, <https://ticaret.gov.tr/haberler/5-i%CC%87pek-yolu-forumu-i%CC%87istanbulda-basliyor>, (20.09.2023)

İstanbul'da "İpek Yolu 2000" konferansı organize edilmiştir. Türkiye, İpek Yolu Girişimi ile Kervansaray Projesi'ni 2008 senesinde start verilmiş. Bu proje ortak tarih, kültür, köken ve dil bağıllığı bulunan Türki Cumhuriyet ve Asya ülkelerini içermektedir. İran, Irak, Suriye, Özbekistan, Kırgızistan, Azerbaycan, Pakistan, Gürcistan, Türkmenistan, Moğolistan, Tacikistan, Kazakistan, Bharat, Afganistan, Rusya ile Çin bu projeye katılan ülkelerdir. Projeye katılan ülkeler arasındaki gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması ve eşgüdümleme yolu ile bölgenin ticaret kapasitesinin artırılması ve ipek yolu üzerinde ki tarihi kervansaray ve han gibi yapıların restore edilerek yeni işlevler kazandırılarak korunması, bu projenin amaçları arasındadır.²⁵²

Antalya'da düzenlenen İpek Yolu forumu, sınır geçiş prosedürlerinin kolaylaştırılması ve ticaretin geliştirilmesi için somut adımların atılması amacıyla gerçekleştirilmiştir. Forum sonucunda hazırlanan "Antalya Deklarasyonu", gümrük formalitelerinin daha şeffaf ve düzenli hale getirilmesi, gümrük-iş ortaklığının geliştirilmesi, yasa dışı faaliyetlerin önlenmesi ve ticaretin kolaylaştırılması gibi bir dizi konuda anlaşmalar içermektedir.²⁵³

Türkiye, İran, Gürcistan, Azerbaycan ve Kazakistan arasındaki sınır geçişlerini daha kolay ve hızlı hale getirmeyi hedefleyen bir proje kapsamında, 2008-2014 yılları arasında 6 farklı uluslararası forum düzenlenmiştir. Bu forumlar, bölgedeki ülkeler arasında iş birliğini güçlendirmek ve sınır geçişlerindeki zorlukları azaltmak için kritik bir platform olmuştur. Projenin temel amacı ise bölgedeki ülkeler arasındaki ticareti kolaylaştırmaktır.²⁵⁴

2009 yılında Bakü'de düzenlenen forum, İpek Yolu rotalarının etkinliğini artırmayı hedefleyen Kervansaray Projesi'nin tanıtımına ev sahipliği yapmıştır. 2010 yılında Tahran'da gerçekleştirilen forumda ise, İpek Yolu'nun canlandırılması için belirgin eylemler gerçekleştirildi. Bu eylemler arasında demiryolu hizmetlerinin geliştirilmesi ve Ekonomik İş Birliği Teşkilatı/ Economic Cooperation Organization

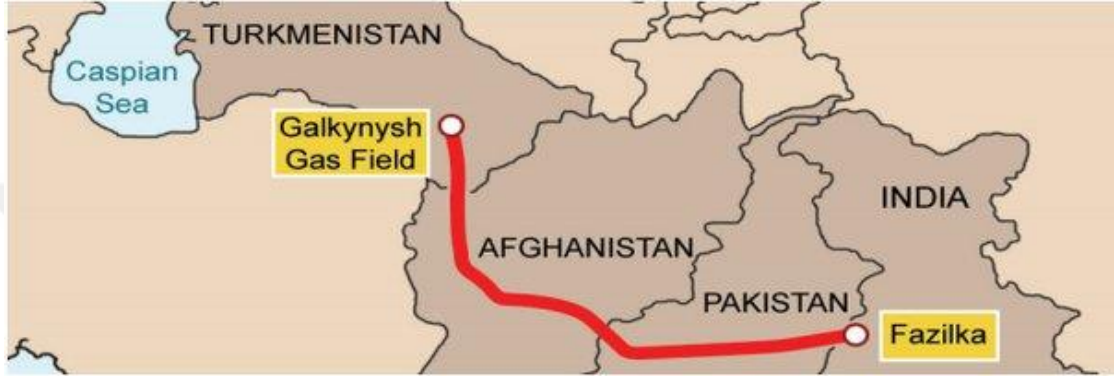
²⁵² Erdem Ateş & Dilek Seymen , "Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dâhil Olmalı mı?." *Gazi Akademik Bakış*, 16(31), 2022, s.287

²⁵³ TC Ticaret Bakanlığı, 5. İpek Yolu Forumu İstanbul'da Başlıyor, <https://ticaret.gov.tr/haberler/5-i%CC%87pek-yolu-forumu-i%CC%87istanbulda-basliyor>, (20.09.2023)

²⁵⁴ İlker Eralp, "Çin'in 21. Yüzyıl stratejisi: Kuşak, yol girişimi ve Türkiye." *Türkiye Günlüğü* 138.2 , 2018, s. 6-24.

Yeni İpek Yolu Projesi'ni ilan etmiştir.²⁶² Bu politikanın, BRI 'nın ortaya çıkmasında etkili olduğu düşünülmektedir, çünkü bu girişim Çin'in etkinliğini artırdığı ve küresel rekabeti kızıştırdığı için ABD'nin Çin'i çevreleme politikasına yanıt olarak ortaya çıkmıştır.²⁶³

Harita 3.8: Türkmenistan-Afganistan-Pakistan-Hindistan Boru Hattı (TAPI)



Kaynak: Quora, What is TAPI pipeline? How does this benefit India?, <https://www.quora.com/What-is-TAPI-pipeline-How-does-this-benefit-India>, (22.10.2021)

"Yeni İpek Yolu Stratejisi", Orta Asya ülkelerini Afganistan üzerinden Pakistan ile Bharat arasında bağlantı sağlayarak demiryolları, boru hatları ve otoyollar gibi altyapı projeleri aracılığıyla bölgeyi birbirine bağlamayı ve ticaret, ekonomi ve sosyal hayatı canlandırarak refah ve istikrar getirmeyi hedeflemekteydi. Bu projeye, Rusya ve Çin gibi ülkelerden tepkiler gelmesine rağmen, ABD'nin bölgedeki varlığını sürdürme ve kaynakları kontrol etme amacıyla devam edildi.²⁶⁴ Bu yaklaşım, İpek Yolu üzerindeki ülkelerin bir kısmının Büyük Orta Doğu Projesi (BOP) kapsamındaki ülkeler olması nedeniyle BOP ile bağlantılı olabilir. BOP, bölgedeki politik, ekonomik ve sosyal değişimi desteklemeyi hedefleyen bir girişimdir ve enerji kaynaklarına ulaşım, istikrar ve güvenlik gibi konuları kapsar.²⁶⁵ Bu noktada ABD'nin Yeni İpek Yolu Stratejisi üzerinden BOP'un bir parçası olarak, bölgesel bağlantıları güçlendirerek ve ekonomik bütünleşmeyi teşvik ederek Orta Asya ve Orta Doğu arasındaki ilişkileri derinleştirmeyi hedeflediği düşünülebilir.

²⁶² Otabek Omonkulov, "Kuşak ve Yol Projesi Bağlamında Çin-Orta Asya İlişkileri." *Bölgesel Araştırmalar Dergisi* 4.1, 2020, s.45-115.

²⁶³ Ümit Alperen, "Bir Kuşak Bir Yol" Girişimi ve Çin'in Orta Asya Politikası." *Bilge Strateji* 10.19, 2018, 17-38. s.22

²⁶⁴ Vladimir Fedorenko, *a.g.m.*, s. 4

²⁶⁵ Altuğ Günel, Büyük Ortadoğu Projesi Ve Türkiye. *Ege Academic Review*, 4(1),2004,S.156-164.

ABD'nin İpek Yolu projesi, 2014 yılında Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü/ North Atlantic Treaty Organizatio (NATO) güçlerinin Afganistan'dan geri çekilmesinin ardından geliştirilen bir ekonomik iş birliği stratejisi olarak karşımıza çıkar. Bu girişim, ABD tarafından, Bharat, Pakistan, Afganistan ve Türkmenistan'ın bölgesel entegrasyon politikalarını desteklemek amacıyla sunulan bir iş birliği önerisidir.

BRI, Güney Asya ile Orta Asya arasındaki enerji bağlantılarını güçlendirmeye ve yeni ticaret eğilimleri yaratarak ABD'nin küresel ekonomik kontrolünü azaltmaya yönelik bir proje olarak görülmektedir. Özellikle Türkmenistan gazının, Pakistan ve Bharat 'ın enerji ihtiyaçlarını karşılamakta kullanılması ve Afganistan'ın transit gelirlerinden faydalanması düşünülmüştür.²⁶⁶

Projeye ekonomik destek sağlanamaması²⁶⁷ ve Orta Asya devletlerinin ABD'nin dalgalı Avrasya siyaseti sebebiyle ABD'den uzaklaşmış ve bu durum ABD'nin bölgede üslerini kaybetmesine neden olmuştur. Bu durumda, Hillary Clinton'ın önerdiği "Yeni İpek Yolu Stratejisi" de rafa kaldırılmıştır.²⁶⁸

²⁶⁶ Tabasum Firdous, "The New Silk Road". Journal Of Central Asian Studies. 21 (1) ,2014, s.70

²⁶⁷ Kadir Ertaç Çelik & Mehmet Seyfettin Erol, *a.g.m.*, s.11-39.

²⁶⁸ Abdürreşit Celil,Karluk, *a.g.m.*, s. 305

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİNİN DUYURULMASI

Tarihi İpek Yolu, yüzyıllar boyunca Afro-Avrasya'nın ticaret arterlerinden biri olmuştur. Ancak, modern ulaşım yöntemleri ve küreselleşme ile birlikte önemi azalmıştır. Bu nedenle, gelişmekte olan ülkeler kara yolu ticaret yollarını geliştirerek ekonomik ve ticari ilişkilerini güçlendirmeye ve İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için çalışmalara başlamışlardır.²⁶⁹ BRI, Çin liderliğindeki bir küresel altyapı ve ticaret projelerinin toplamıdır. 2013 yılında kurulan BRI, o zamandan beri hızla büyümüştür. Girişimin coğrafi sınırları Avrasya ile sınırlı değil ve esnek politikası ile genişlemeye devam etmektedir. Çin, Afrika'da maliyetli sanayi, enfrastrüktür (altyapı) ve enerji yatırımları yaparak, BRI'nin hedeflerini bu kıtada da gerçekleştirmektedir.²⁷⁰

Harita 4.1: BRI Haritası



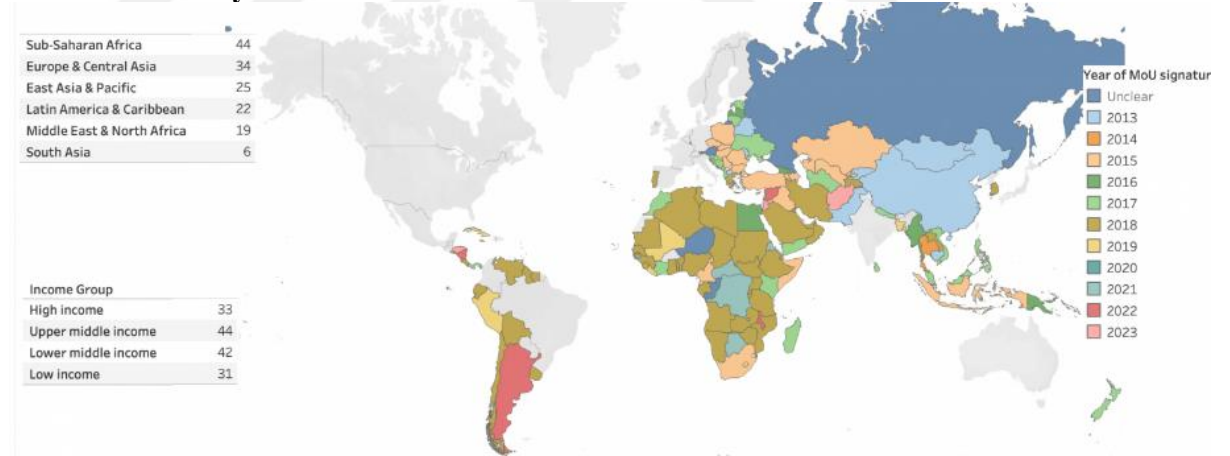
Kaynak: James Jay Carafano, "The strategic implications of China's Arctic Road", <https://www.gisreportsonline.com/r/chinas-strategic-balance/>, (25.09.2022)

²⁶⁹ Varis Çakan, *a.g.m.*, s. 35-51.

²⁷⁰ Julia Breuer, "Two Belts, One Road?-The role of Africa in Chinas's Belt & Road initiative". Stiftung Asienhaus, 2017, s.4-6

Girişimin 148 ülkeyi²⁷¹ ve 4 milyardan fazla insanı etkilemesi beklenmektedir.²⁷² Çin'e bağlı olan Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nden başlayarak, Kazakistan ve Moğolistan üzerinden İran ve Rusya'ya uzanan kara yolu ve Güney Çin Denizi üzerinden Endonezya'ya, oradan Hint Okyanusu'na geçip Kenya ve Kızıldeniz'i aşarak Akdeniz'e, nihayetinde Avrupa'ya ulaşan deniz yolu ile oluşturulan bu girişim, bölgesel ülkelerle ticareti teşvik edici ve kolaylaştırıcı adımlarla birlikte, Çin'in daha az gelişmiş iç bölgelerinin kalkınmasına yardımcı olmayı amaçlamaktadır. Bu girişim, enfastrüktür (altyapı), e-ticaret, enerji, iletişim, endüstriyel üretim, gümrük, ekonomi, yazılım, ticaret, denizcilik gibi çok çeşitli alanlarda ilerlemeyi ve büyümeyi hedefler.²⁷³ İpek Yolu ismini batılı gezginler kullanmış olsa da, Çin de yeni ticaret yolu projesine yeni İpek Yolu olarak isimlendirerek Batı dünyasını ikna etmeye çalıştığı iddia edilmektedir. Girişimin 2049 yılında tamamlanması hedeflenmektedir.²⁷⁴

Harita 4.2: BRI'ya 2013-2023 Yılı arası dahil olan ülkeler



Kaynak: Christoph Nedopil, 2023.

²⁷¹ Christoph Nedopil, "Countries of the Belt and Road Initiative"; Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>, (11.11.2023)

²⁷² Dusko Dimitrijevic, "New Silk Road: Achievements & Prospects Of Serbia-China Economic Cooperation". Executive Intelligence Review. 45 (28), 34-38,2018, s.67

²⁷³ Mehmet Güneş, "Çin Kendi Halkını Dang'an Modeli ve Diğer Halkları Bir Kuşak Bir Yol Projesi ile Nereye Götürüyor". II.Uluslararası Kahramanmaraş Yönetim Ekonomi ve Siyaset Kongresi,2019, s. 795-806.

²⁷⁴ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 129-148.

BRI, Afro-Avrasya’da ticaret ve yatırımları birleştirmeyi hedefleyen bir girişimdir. Bu proje, altyapı yatırımları aracılığıyla hızla büyüyen Çin’in bölgesel ve küresel güç olma hedeflerine destek olmaktadır.²⁷⁵ Bu girişim, uluslararası taşımacılık rotalarını kullanarak ekonomik koridorları oluşturur ve denizde büyük limanları birbirine bağlayacak taşımacılık yollarını inşa eder.²⁷⁶ Girişim, Çin’in yüksek verimli üretim kapasitesi ve devasa pazarı ile beraber Avrupa’nın teknolojisi ve kapitali, Orta Asya ve Orta Doğu’nun enerji kaynaklarını dahil eden çok yönlü bir bölgeyi kapsar.²⁷⁷ Planlanan ve devam eden taşımacılık projeleri ile BRI’nin taşımacılık hedefleri şunlardır:

- Çin’i Rusya ve Orta Asya üzerinden Avrupa bağlantısını sağlamak.
- Çin’i Orta ve Batı Asya üzerinden, Hazar Denizi’nin güney ve kuzey bölgesinden Avrupa bağlantısını sağlamak.
- Çin’i Güneydoğu ve Güney Asya ile Hint Okyanusu’nu birleştirmek
- Hint Okyanusu, Güney Çin Denizi, güney Pasifik ve Avrupa arasındaki bağlantıyı etkili bir şekilde sağlamak.²⁷⁸

BRI, Çin’in İpek Yolu’nun canlandırılması hedefiyle oluşturulmuş bir girişim olarak ortaya çıktı. SREB ve MSR Projelerinin birleştirilmesiyle oluşturulmuştur.²⁷⁹ 7 Eylül 2013 yılında Çin Devlet Başkanı olan Xi Jinping, Kazakistan’ı ziyaret ettiği sırada Nazabayev Üniversitesinde gerçekleştirdiği konuşmasında, Avrasya ülkelerinin aralarındaki ekonomik bağlantıları güçlendirerek işbirliğini derinleştirmeyi hedefleyen bir yeni ülkelerarası iş birliği modeli geliştirerek SREB’in ortaklaşa oluşturulabileceğini belirtti.²⁸⁰ Bu girişim, Doğu’dan Batı’ya uzanan küresel bir ağı

²⁷⁵ Figen Aydın "Kuşak Yol Projesi ve Yeniden Gelişen İran-Çin Ekonomik Ortaklığı." *Proceedings Book/Bildiriler Kitabı*, 2018, s.65-70

²⁷⁶ Mert Şakı, "Çin’in dünya ekonomisindeki yeni yüzü: Kuşak ve Yol Projesi." *İktisat ve Toplum*, 2020 , s.4-11

²⁷⁷ Esma Saraç Özdaşlı, "Çin’in Gölge Politikası: Uluslararası Sistemde Paralel Yapılar ve Yeni İpek Yolu Ekonomik Kuşağı", 21. Yüzyıl Türkiye Enstitüsü, <https://21yyte.org/tr/merkezler/bolgesel-arastirma-merkezleri/asya-pasifik-arastirmalari-merkezi/cinin-golge-politikasi-uluslararasi-sistemde-paralel-yapilar-ve-yeni-ipek-yolu-ekonomik-kusagi>, (16.09.2023)

²⁷⁸ HKTDC, The Belt and Road Initiative, Retrieved October 26, 2017, <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-RoadInitiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>, (16.09.2023)

²⁷⁹ Ersan Bocutoğlu, "Çin’in Bir Kuşak-Bir Yol Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler". International Conference On Eurasian Economie Session 1C Bölgesel Çalışmalar, 2017, s.265

²⁸⁰ Zeynep Balcı , Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi, *İnsani ve Sosyal Yardımlaşmalar Merkezi*, Ocak 2018 ,s.3

hedefleyerek, Kara ve Deniz İpek Yolu projelerini birleştirir ve karayolları, demiryolları, petrol ve doğalgaz boru hatları²⁸¹ ile fiberoptik ağlar gibi altyapı yatırımlarını içerir.²⁸² Çin'in Orta Asya ile ilişkilerini güçlendirmek için yeni bir vizyon geliştirdiğini ve bunu ilk kez SREB adıyla açıkladığını duyurmuştur. Çin, bu projenin karşılıklı fayda ilkesine dayandığını belirterek, birçok ülkeye ekonomik büyüme ve bölgesel entegrasyon sağlama hedefini vurguladı.²⁸³ Vladimir Putin'in de Trans-Avrasya Demiryolu'na bağlanmasını istediği SREB, yenileştirilmiş tren yolları aracılığıyla İpek Yolu güzergahında ki ülkeleri ve öncelikle Orta Asya ülkelerinin bağlantısını sağlamayı ve bölgenin ekonomisini canlandırmayı hedeflemektedir.²⁸⁴

Bir ay sonra, Çin Başbakanı olan Li Keqiang, Brunei'deki 16. Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği/ Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)- Çin zirvesinde, girişimin deniz kısmına dair planların da olduğunu duyurdu. Bu duyurunun ertesinde, 3 Ekim 2013 tarihinde Çin lideri Xi Jinping, Endonezya Temsilciler Meclisinde bir konuşma yaparak MSR girişimini tanıttı.²⁸⁵ Konuşmasında, Çin-ASEAN ülkeleri Deniz İş Birliği Fonu'nu kullanarak sağlam bir deniz ortaklığı oluşturmayı ve Çin'in ASEAN ile denizcilik sektöründe iş birliğini güçlendirmeyi önerdi. Ayrıca, birlikte MSR'un oluşturulmasını teklif etti. Bu öneri sonucunda "Deniz İpek Yolu" da ilan edildi ve BRI'nın iki bacağı da uluslararası topluma tanıtıldı.²⁸⁶

BRI, 2013 yılında duyurulmasına rağmen Çin'in daha önce gerçekleştirdiği ticari yatırımlar, ikili anlaşmalar ve bölgesel iş birliği organizasyonları tarafından şekillendirilmiştir. Bunlardan olan ASEAN 1967'de kurulmuş, Şanghai İş Birliği Örgütü/ Shanghai Cooperation Organisation (SCO) 2001'de kurulmuş ve Güney Afrika Cumhuriyeti, Brezilya, Bharat, Rusya ve de Çin (BRICS) devletleri ise 2006'da bir araya gelmiştir.²⁸⁷

²⁸¹ Serdar Yılmaz, Bir kuşak bir yol projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye'ye etkisi. OPUS–Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi, 16(32),2020, s.5274-5301.

²⁸² Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 112-122.

²⁸³ Otabek Omonkulov, *a.g.m.*, s. 45-112.

²⁸⁴ Esme Özdaşlı, "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri." *Turkish Studies* 10.14 ,2015,s.579-596.

²⁸⁵ Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, https://www.fmprc.gov.cn/eng/topics_665678/2015zt/xjpcxbayzlt2015nnh/201503/t20150328_705553.html, (05.01.2024)

²⁸⁶ Xi Jinping, *a.g.e.*, c.1. s. 320-325.

²⁸⁷ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 112-121.

Rusya ve Çin, SCO'da farklı odaklara sahipler. Rusya güvenlik konularına önem verirken, Çin ekonomi ve enerjiye odaklanıyor. İki ülke arasında 2017'de imzalanan bir sözleşme ile Yuan/ Renminbi (RMB) para birimi üzerinden petrol ticareti yapılıyor ve Şangay Enerji Borsası'nda RMB karşılığı petrol kontratları işlem görüyor. Terör, ayrılıkçı hareketler ve aşırılıkçı akımlara karşı birlikte çalışarak, SCO'yu güçlendirmeyi amaçlıyorlar.

Dünya ekonomik ve politik güç dengesi, batıdan doğuya doğru bir kayma göstermektedir. Bu durum, Atlantik'ten Pasifik'e kadar olan geniş bölgede bölgesel iş birliği yapılarının oluşmasını ve güç kazanmasını tetiklemiştir. BRI, bu trende paralel olarak, bölgesel ekonomik entegrasyonu hızlandırmayı hedefleyen bir girişim olarak belirmiştir.²⁸⁸

ÇKP Merkez Komitesi'nin Üçüncü Genel Oturumu'nda, SREB ve MSR projeleri Bir Kuşak Bir Yol Projesi/ One Belt One Road (OBOR) adı altında birleştirildi ve bir bildiri ile ilan edildi. Bu proje, Çin'in resmi devlet politikalarından biri olarak onaylandı.²⁸⁹ 2015 yılında ilk kez yayınlanan "Vizyon ve Aksiyon Belgesi" ile bu projelerin ismi BRI olarak güncellendi²⁹⁰ ve SREB ve MSR projelerinin kısaltması olan OBOR/ BRI ifadesi resmileşti.²⁹¹

BRI, Çin'in uluslararası alanda öne sürdüğü ilk büyük girişimdir.²⁹² Girişime farklı durumlar ve oyuncular tarafından çeşitli yaklaşımlar geliştirilmiştir. Rusya, Avrasya Ekonomi Birliği ile BRI'yı dengelemeye çalışırken,²⁹³ ABD ve Batılı ülkeler alternatif stratejiler geliştirmektedir. Batılı uzmanlar, girişimi tek taraflı bir inisiyatif olarak eleştirerek ABD'nin Marshall Planı ile BRI'yı kıyaslamışlardır. Çin Dışişleri Bakanı olan Wang Yi tarafından girişimin etraflı bir ortaklık olduğu ve jeopolitik bir araç olmadığı vurgulanmıştır. Girişime ilişkin farklı görüşler ve yorumlar olmasına rağmen, Çin'in bu girişimi, dünya ekonomik ve siyasi güç dengelerinin doğuya doğru

²⁸⁸ Barış Doster, Çin'in Avrasya..., s.7-14.

²⁸⁹ Arzu Durdular, "Çin'in "Kuşak-Yol" projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi." *Avrasya Etüdleri* 49.1 ,2016, s. 77-97.

²⁹⁰ Çağlayan Yıldız, Kendini arayan "Asya Altyapı Yatırım Bankası" ve Kuşak-Yol Girişimi içerisindeki yeri." *Uluslararası Sempozyum Çin'in Yükselişi Bir Kuşak Bir Yol Girişimi*. Bildiriler Kitabı, Ankara, 2018, s.77-87.

²⁹¹ Umut Ergünsü "İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri", *TYB AKADEMİ* İ (Dil Edebiyat ve Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl 7 Sayı, 20, Mayıs 2017. s. 9

²⁹² Çağlayan Yıldız, "Kendini Arayan "Asya Altyapı Yatırım Bankası... s.77-87.

²⁹³ Ümit Alperen "Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, *a.g.m.* s.31

kaydığı bir dönemde, küresel ölçekte etkili bir stratejik hamle olarak kabul edilmektedir.²⁹⁴

BRI temelde Çin ile Afro-Avrasya devletleri arasında ortak çıkarlara dayalı bir girişimdir ve bölgesel üretim, enerji enfrastrüktürleri (altyapı), ulaşım, havaalanları, limanlar, kablolar, otoyollar, fiber optik ve değer zincirlerini geliştirmeyi hedeflemektedir.²⁹⁵ Girişimin rotası boyunca bulunan ülkelerin küresel ekonomiye entegrasyonunun sağlanacağı ve bu sayede bu ülkelerin iç refahının artacağı öne sürülmektedir. Ek olarak, girişim sayesinde rotadaki ülkelerde kapital akışının sağlanacağı ve bu devletlerde istihdamın artırılmasında önemli bir rol oynayacağı düşünülmektedir.²⁹⁶

BRI, ABD'nin tek kutuplu dünyasına alternatif olarak, çok kutuplu sistem ortaya koymaktadır. Girişimin amacı, jeoekonomik bir temel üzerine kurulu olarak, tarihi İpek Yolu ticaret yolunu canlandırmak ve Afro-Avrasya boyunca uzanan bir ticaret ve altyapı ağı oluşturmaktır. Bu strateji, ABD'nin olası deniz ablukasına karşı önlem almak ve nüfuzunu artırma imkanı vermektedir. Ayrıca, Asya'da çevreleme politikası izleyen ABD'nin planının boşa çıkartılmasının hedeflendiği söylenebilir.²⁹⁷ BRI'nın felsefesi, ABD'nin kemer sıkma ve hızlı tüketim sistemine bir alternatif olarak, "çıkarların uyumu" ilkesini benimsemektedir. Bu girişim, UN, 20 Grubu/ Group of 20 (G20) ve Asya Pasifik Ekonomik İş birliği gibi önemli kuruluşların da dahil olduğu uluslararası bir girişim olduğu için hegemonya tartışmalarını da beraberinde getirmektedir. Ancak, Çin'in girişime katılan ülkelerde sağladığı ekonomik faydalar, girişimin önemini ve etkisini vurgulamaktadır.²⁹⁸

Çin, 2008 küresel finansal krizinin ardından ekonomik büyüme hızında bir yavaşlama yaşadı. Bu durumun üstesinden gelmek ve iç piyasada canlılık sağlamak amacıyla Çin, geniş bir coğrafyaya yayılan BRI'yı başlattı. Bu girişim, Afro-Avrasya ve Latin Amerika gibi geniş bir bölgeye etki etmeyi hedeflemektedir.²⁹⁹

²⁹⁴ Esme Özdaşlı, Çin'in Yeni İpek Yolu... s. 580-596.

²⁹⁵ Frank Umbach, Slawomir Raszewski, "Strategic Perspectives for Bilateral Energy Cooperation between the EU and Kazakhstan - Geo-economic and Geopolitical Dimensions in Competition with Russia and China's Central Kuşak yol projesi Asia Policies". Konrad-Adenauer-Stiftung, 2016, s. 34.

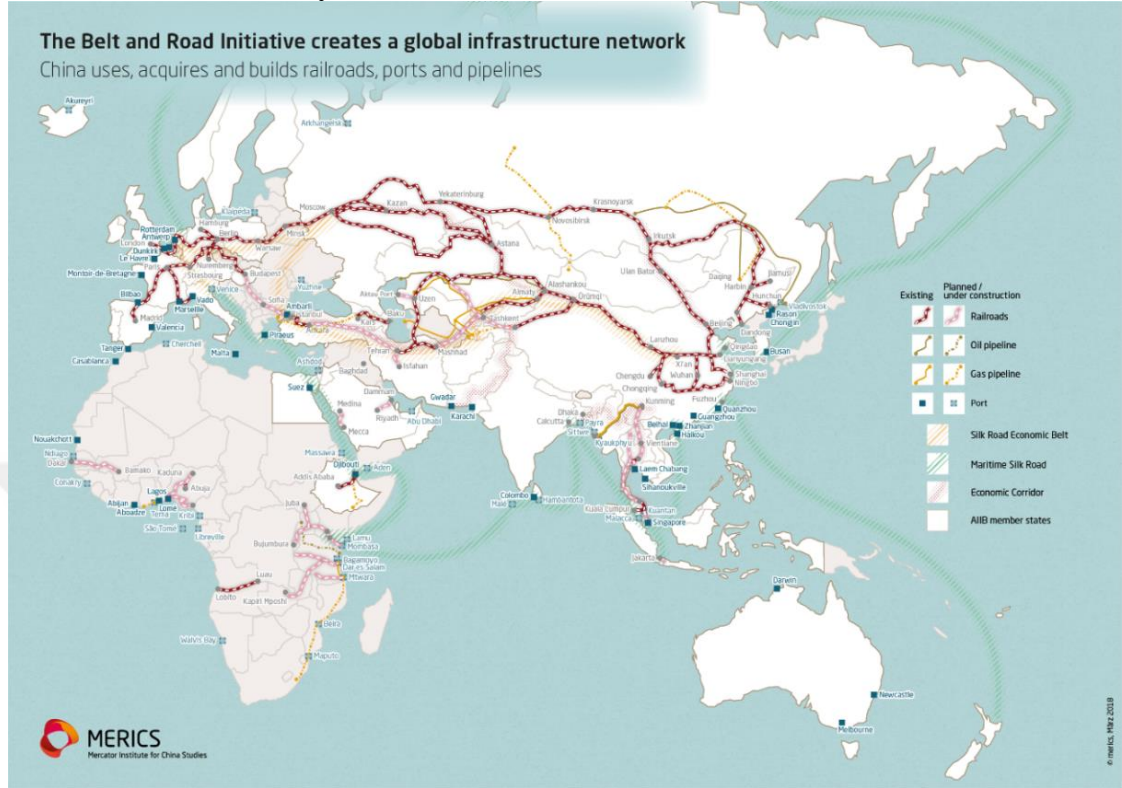
²⁹⁶ Xi Jinping, *a.g.e.*, c.2. s. 549-553.

²⁹⁷ Figen Aydın, *a.g.e.*, s.65-70

²⁹⁸ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 129-147.

²⁹⁹ Serdar Yılmaz, "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi." *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 24 ,2020, s. 631-648.

Harita 4.3: BRI Demiryolları, Limanları ve Boru Hatları



Kaynak: Meric, Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand”,
<https://www.merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>,
(17.09.2022)

Çin ekonomisi, 2016 yılında %6,7 oranında küçülerek son 26 yılın en düşük büyüme hızına ulaştı. Bu durum, aşırı üretim yapan sektörleri zor duruma soktu. Bu nedenle, BRI’yi uygulayarak, ihracatın yükselmesini ve ekonomik momentumun yeniden kazanılmasını hedeflemekte ve aşırı üretimi azaltmak için güçlü sektörlerle yatırım yapmayı planlamaktadır. Ek olarak, artan enerji ihtiyacını güvenli bir şekilde karşılamak da bu girişimin başka bir önemli amacıdır.³⁰⁰

Çin’in altyapı ve ulaşım ağlarını geliştirme amacının altında iki ekonomik motivasyon yatmaktadır. Birincisi, ihracat odaklı ekonomik politikalar uygulayan Çin, talep daralması durumunda alternatif yollar aramaktadır. Çin’in artan üretim kapasitesi nedeniyle oluşacak üretim fazlasının bu tür projelerle tüketilmesi hedeflenmektedir. İkinci motivasyon ise, BRI ile Avrupa ülkeleriyle daha kolay ve ucuz bir şekilde bağlantı kurarak, Çin’in en büyük dış ticaret partnerlerinden olan Avrupa pazarına daha

³⁰⁰ Varis Çakan, *a.g.m.*, s. 35-50.

rahat ulaşabilmesidir. BRI, Çin'in ürünlerinin pazara ulaşması için güvenli bir ticaret yolu oluşturmak amacını taşıdığı gibi.³⁰¹ Çin'in RMB para biriminin işlem hacmini de genişleterek daha geniş coğrafyalarda kullanımını sağlamayı da hedeflenmektedir.³⁰²

Çin, güçlü deniz güçleriyle çatışma olasılığına karşı Afro-Avrasya ticaretini karadan gerçekleştirebilecekleri bir ulaşım altyapısı oluşturarak bu riski minimize etmeyi hedefliyor. ABD'nin Asya'ya deniz yoluyla odaklanmasına karşın, Çin BRI ile Avrupa ve Orta Doğu'ya karadan erişim sağlamayı amaçlıyor. Çin'in ekonomik refahı, dünya ticaretiyle deniz yollarına erişimin engellenmesi veya kısıtlanması durumunda ciddi bir güvenlik tehdidi oluşturabilir. Bu sebeple, Çin alternatif rotalar üzerinden Avrupa, Orta Doğu ve Afrika ile ticaret ilişkilerini sürdürerek, bir kriz durumunda mali yükünü azaltmayı planlıyor.³⁰³

ÇKP, küresel çapta paylaşılan İpek Yolu Ruhu'nun hedefinin, Çin'in gençleştirilmesi, ekonomik rekabette Japonya ve ABD ile önemli bir aktör haline gelmesi, Asya'da bölgesel güvenlik ve iş birliği konularında öne çıkması ve sonuç olarak süper güç olma amacı taşıdığını ifade etmektedir.³⁰⁴

BRI, Çin'in küresel etkinliğini genişletmeyi ve Afro-Avrasya bölgesindeki iş birliği ve ticaret fırsatlarını çoğaltmayı hedefleyen bir girişimdir. Altyapı yatırımlarını çoğaltmayı, bölgesel gelişmeyi teşvik etmeyi ve küresel ekonomik büyümeyi hızlandırmayı amaçlar.³⁰⁵ Bu girişim, Avrasya'yı birleştirmeyi hedefleyen bir altyapı projesidir. Bu hedef doğrultusunda, rotadaki ülkelerdeki altyapı planlarının ve standartların belirlenmesi, ana taşımacılık yollarının inşası, yatırımı ve ticareti kolaylaştıracak önlemlerin alınması, finansal iş birliği, siyasi alanda bölgesel iş birliğine yönelme, kültürel, teknoloji, akademik, bilim, insan kaynakları, turizm ve medya alanlarında iş birliği öngörülmektedir.³⁰⁶ BRI'nin ana çerçevesine bakıldığında, aşağıdaki başlıklar öne çıkmaktadır:

³⁰¹ Mehmet Akif, Okur, *a.g.m.*, s. 45-55.

³⁰² Mehmet Güneş, *a.g.m.*, s. 795-806.

³⁰³ Mehmet Akif, Okur, *a.g.m.*, s. 46-55.

³⁰⁴ Theresa Fallon "The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia". American Foreign Policy Interests. 37 (3), 2017, s.140-147.

³⁰⁵ Xi Jinping, *a.g.e.*, c.2. s. 546-569.

³⁰⁶ TBMM, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı, <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss378.pdf>, (02.09.2022)

- Güzergah boyunca yer alan ülkeler arasında politik ilişkilerin kurulması;
- Ülkelerin coğrafi bilgilerinin paylaşılmasıyla bölgesel iş birliğinin artırılması;
- Altyapının modernize edilmesi ve yeni yolların inşa edilmesi;
- Ülkeler arasında ticari ilişkilerin oluşturulması ve gümrük işlemlerinin daha verimli ve düşük maliyetli hale getirilmesi;
- Kapital yapısının iyileştirilmesi ve finansal işbirliklerinin kurulması;
- Kültür, turizm ve bilim alanlarında ilerlemelerin teşvik edilmesi.³⁰⁷

Çin, BRI ile dünya ekonomisindeki etkisini artırmayı hedeflemektedir. Bu girişimde yer alan devlete ait şirketler ve ulusal varlık fonları aracılığıyla Çin, kapital ihracatçısı rolünü üstlenerek, dünya ekonomisinde daha da etkin bir konuma gelmektedir. Bu girişim, Çin'in Avrasya bölgesindeki ekonomik ağırlığını artırarak, dünya ekonomisinin yönünü değiştirmeyi amaçlamaktadır.³⁰⁸ BRI, dünya için yeni bir dönüşüm sağlamayı hedefleyerek, mülteci krizi, finansal riskler, çatışmalar, açlık, salgın hastalıklar ve kıtlık gibi küresel sorunların üstesinden geleceği düşünülmektedir.³⁰⁹

BRI'nın hedefi, ekonominin istikrarlı gelişimi, devletlerin refahı ve gücüdür. Çin lideri, iş birliğini güçlendirmek için siyasi diyalog, coğrafi yakınlık ve ekonomik tamamlayıcılığı kullanarak ortak çıkarların yaratılması gerektiğini vurgulamaktadır.³¹⁰

BRI, Afro-Avrasya bağlantısını sağlayarak ortaklıklar kurmayı hedeflemektedir. Amacı, ülkeler arasında ekonomik koordinasyonu arttırmak, ticareti kolaylaştırmak, altyapıyı geliştirmek ve barış ve refahı teşvik etmektir. Ayrıca, girişim Çin'in dünya ekonomisine daha derin bütünleşmeyi ve insanlığın gelişimine katkı sağlamayı amaçlar. Girişim, barış içinde Bir arada yaşama ilkesi ile farklı medeniyetler arasında diyalogu teşvik etmeyi ve karşılıklı yarar sağlayacak şekilde piyasa kurallarına uygun olarak işlemeyi de hedeflemektedir.³¹¹

BRI'nın beş ana hedefi şunlardır:

³⁰⁷ Xi Jinping, *a.g.e.*, c.2. s. 546-569.

³⁰⁸ Orhan Şimşek, "Küreselleşmenin Dönüşümü ve Çin'in Rolü" *Sosyoekonomi*, 27(40), 2019, s.185-196.

³⁰⁹ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 129-146.

³¹⁰ Gharayagh-Zandi, Davoud. "Iran's Perspective on Europe, Iran and Turkey Triangular Interdependencies: Based on BRI Initiative." *Proceedings Book/Bildiriler Kitabı*, 2018, s.169.

³¹¹ Xi Jinping, *a.g.e.*, c.1. s. 315-320.

- 1-Politika koordinasyonunu artırmak: BRI'ya katılan ülkeler arasında politika koordinasyonu sağlanarak bölgesel istikrarın ve iş birliğinin artırılması hedeflenmektedir.
- 2-Tesis bağlantısı: Girişim kapsamında yer alan ülkeler arasında altyapı bağlantılarının geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Bu kapsamda, ulaşım, liman ve havaalanı altyapısı gibi tesislerin iyileştirilmesi ve uluslararası taşımacılığın kolaylaştırılması hedeflenmektedir.
- 3-Engelsiz ticareti teşvik etmek: BRI kapsamında serbest ticaret bölgelerinin açılması, ticaret ve yatırım engellerinin kaldırılması, gümrük iş birliğinin geliştirilmesi, tarım, balıkçılık, enerji ve çevre gibi alanlarda iş birliğinin artırılması hedeflenmektedir.
- 4-Finansal bütünleşmeyi güçlendirmek: BRI için finansal bütünleşme hayati önem taşımaktadır. Bu kapsamda, Asya'da para birimi istikrarının sağlanması, yatırım ve finansman sistemlerinin geliştirilmesi, finansal regülasyon iş birliğinin güçlendirilmesi, egemen varlık fonları ve ticari kapital yatırım fonları gibi finansal kurumların Girişimin kilit projelerinde yer alması hedeflenmektedir.
- 5-İnsanlar arası bağları teşvik etmek: BRI, halkların bir araya gelmesi ve dostane iş birliği ruhunun geliştirilmesi için önemli bir fırsattır. Bu kapsamda, turizm, spor ve öğrenci değişimleri gibi alanlarda iş birliği artırılması, bilgi paylaşımı ve tıbbi iş birliği ile salgınla mücadele edilmesi, bilim ve teknoloji, genç istihdamı, sivil toplum, kültür ve medya alanlarında iş birliği artırılması hedeflenmektedir.³¹²

³¹² Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, Initiative offers road map for peace, prosperity, http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080041500.htm (16.09.2023)

BEŞİNCİ BÖLÜM

21. YÜZYIL İPEK YOLU EKONOMİK KUŞAĞI (SREB)

"Tek Kuşak" veya SREB, Çin ile Avrupa bağlantısını sağlayan kara ipek yollarını belirtir.³¹³ Çin, BRI ülkeleriyle 2017 yılına kadar yaklaşık 130 ulaşım projesi anlaşması imzalamıştır.³¹⁴ BRI ile birlikte, Avrasya demiryolu koridorlarına yapılan altyapı yatırımları hız kazandı. Bu girişim, SREB ve MSR aracılığıyla Afro-Avrasya'yı birbirine bağlamayı hedeflemektedir.³¹⁵ Özellikle, Avrupa ve Asya arasındaki ticaretin gelişmesi, Çin'in BRI'nın etkisiyle demiryolu taşımacılığının yaygınlaşmasına neden oldu. Demiryolları, yüksek miktarlı yükleri uzun mesafelere düşük maliyetle taşıma fırsatı sunarak kıtalar arası taşımacılıkta alternatif bir seçenek haline geldi. Bu girişim aynı zamanda Yeni İpek Yolu olarak da adlandırılmaktadır ve konteyner trenleri girişimde önemli bir rol oynamaktadır.³¹⁶

2011'de, Yuxinou hattı, Avrasya'da düzenli ekspres demiryolu konteyner treni olarak Çin'den Almanya'ya ilk seferlerini gerçekleştirdi. Bu hat, kıtalararası demiryolu konteyner taşımacılığında lider bir rol üstlendi.³¹⁷ Yuxinou gibi hatlar, Çin'den Avrupa'ya hızlı taşımacılık imkanı sunarak ticaretin ivmesini artırmaktadır. Konteyner trenleri, deniz taşımacılığına göre daha güvenilir ve mantıklı bir seçenek olarak kabul edilmektedir. Bu girişim, Çin'in küresel etkinliğini yükseltme ve dünya ekonomisine pozitif katkılarda bulunma potansiyeli olduğu düşünülmektedir.³¹⁸

³¹³ OBOReuropa, One Road, <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/maritime-silk-road/>, (16.09.2023)

³¹⁴ China Daily, China Sings Over 130 Transport Pacts With Belt And Road Countries, Retrieved, http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-04/20/content_29017833.htm, (18.09.2023)

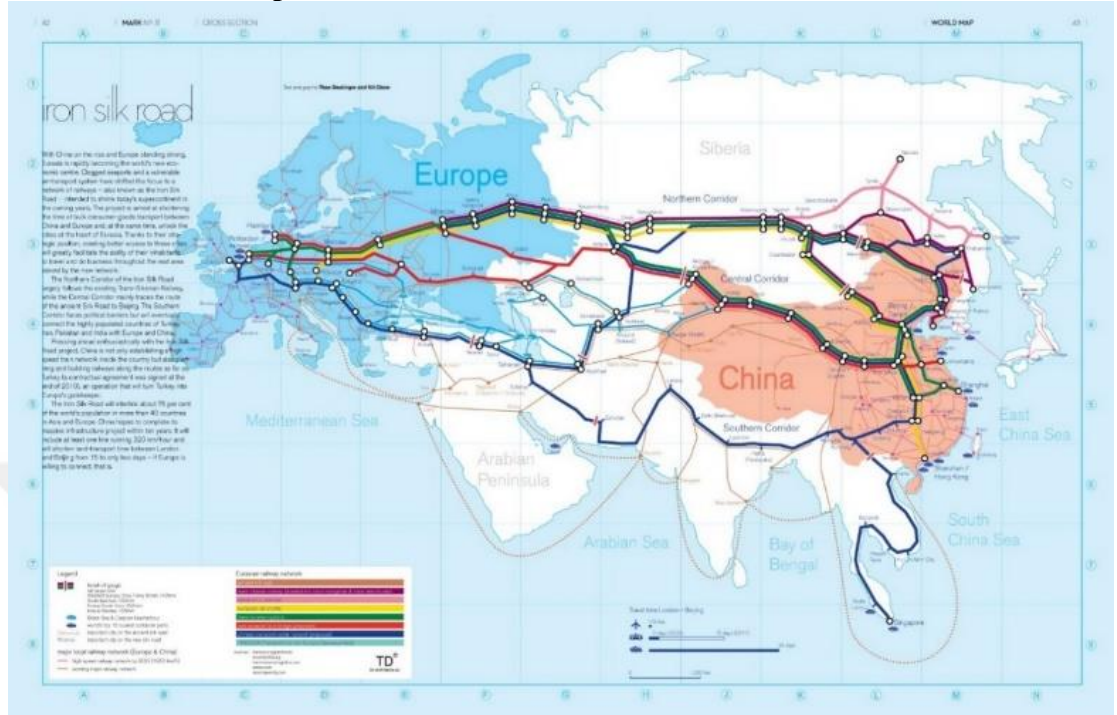
³¹⁵ Nur Jale Ece "Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri Açısından Önemi." *Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 2023, s.38-56.

³¹⁶ Man Hung Thomas Chan, The Belt And Road Initiative – The New Silk Road: A Research Agenda. *Journal Of Contemporary East Asia Studies*.7:2, 2019, s.113

³¹⁷ Yuan Li, Kierstin Bolton & Theo Westphal, The effect of the New Silk Road railways on aggregate trade volumes between China and Europe, Working Papers on East Asian Studies, No. 109/2016, University of Duisburg-Essen, Institute of East Asian Studies (IN-EAST), Duisburg, 2016

³¹⁸ Esme Özdaşlı, Çin'in Yeni İpek Yolu... s. 579-596.

Harita 5.1: Demir İpek Yolu



Kaynak: Natoassociation, Bridging Eurasia: The New Silk Road,
<https://natoassociation.ca/bridging-eurasia-the-new-silk-road/>, (17.09.2022)

Çin ve Avrupa arasındaki demiryolu hattı, 50’den fazla ülke üzerinden geçerek 17.000’den fazla trenle faaliyet göstermektedir. Özellikle Çin-Almanya arasındaki demiryolu hattı, deniz taşımacılığı maliyetlerini %30’a kadar düşürmesi beklenen bir proje olarak kabul edilmektedir.³¹⁹ Konteyner malların demiryoluyla taşınması, deniz yoluyla taşıma maliyetine göre daha pahalı olmasına rağmen, deniz taşımacılığındaki risklerin yol açtığı sigorta maliyetleri dikkate alındığında, demiryolu taşımacılığı önemli bir seçenek olarak görülmektedir. Bu sayede mallar, deniz yoluyla 40 gün süren taşıma süresine karşın demiryoluyla yaklaşık 21 gün gibi daha kısa bir sürede teslim edilebilmektedir.³²⁰

Kıtalararası konteyner trenlerinin kullanımı, taşımacılık ve lojistik alanında gelir ve kârın artmasına yardımcı olmaktadır. 2018 yılında, Batı ve Doğu arasındaki trafik dengesizliği azaldı ve Çin’in Avrupa’ya gönderdiği konteyner trafiğinin %56,6’sını oluşturdu. Aynı zamanda, Çin’e giden trafik oranı %43,4’e çıktı. Bu

³¹⁹ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 129-145.

³²⁰ Mert Şakı , *a.g.m.*, s.84-92

ilerlemeler, kıtalararası ticaretin daha dengeli bir biçimde gerçekleşmesine olanak sağlamıştır.³²¹

Deniz taşımacılığına göre kara ulaşımı daha hızlıdır, ancak maliyeti daha yüksek olduğu ve lojistik sınırlamaları olduğu için genellikle seçilmez. BRI kapsamında, Çin kara ulaşımını yeniden canlandırmak için çabılıyor. Bu çabanın nedenleri arasında aşağıdakiler bulunmaktadır:

- Çin'in ekonomik olarak geri kalan batı bölgesini küresel ekonomiye entegre etme hedefi
- BRI kara ağından mümkün olduğunca çok ülkenin geçmesini sağlama ve çeşitli bağlantılarla birçok ülke ve şehre erişim sağlama çabası
- Ticaretin deniz yolu bağımlılığından kurtarılması ve olması ihtimal uluslararası krizlere karşı başka yollarla ticari ilişkilerin korunması hedefi.³²²

Çin, Başkan Xi'nin önerisi ve gereksinimler doğrultusunda, BRI'yi uluslararası iş birliğini artırmak amacıyla hayata geçirmiştir. Bu girişim, beş farklı yol üzerinde yoğunlaşmaktadır. SREB, Kuzeybatı ve Kuzeydoğu Çin'den Avrupa'ya uzanan bir rota, Orta ve Batı Asya üzerinden Akdeniz'e ve Basra Körfezi'ne ulaşan bir hat ve Güneybatı Çin'den Hint Okyanusu'na uzanan Çinhindi Yarımadası boyunca bir rota olmak üzere üç rota içerir. MSR, Çin'in kıyı limanlarından başlayarak Güney Çin Denizinden Malakka Boğazı ve Hint Okyanusundan Avrupa'ya uzanan bir hat ve Güney Pasifik ve Güney Çin Denizi'ne uzanan bir rota olmak üzere iki ana rota üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu girişim, iş birliği ve mekansal dağılıma odaklanarak altı koridor ve altı iletişim aracını belirlemiştir. Altı koridor şunlardır:

Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)

Çin-Hindişin Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)

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

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)

Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)

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

³²¹ Hulya Zeybek, "Yeni İpek Yolunun Kıtalar Arası Demiryolu Konteyner Taşımacılığına Etkisi: Pestle Analizi." *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 13.4 ,2020. S.724-740.

³²² Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 112-120.

Altı iletişim aracı ise demiryolu, karayolu, denizyolu taşımacılığı, havacılık, boru hatları ve bilgi ağını içermektedir. Ayrıca, birden fazla ülke ve bağlantı noktası da girişimde önemli rol oynamaktadır. Bu çerçevede, Çin BRI üzerindeki ülkelerle iş birliğini teşvik etmek için limanlar ve kilit şehirler inşa etmektedir. Bu girişim, BRI'nın ortak inşası için bir çerçeve sunarak katılımcı ülkelerin iş birliğine net bir yön vermektedir. Pragmatizm ilkeleri doğrultusunda belirli ülkelerle iş birliği yapma ihtiyacını da içermekte ve daha fazla ülkenin ilgisini çekmeyi hedeflemektedir.³²³

Ortaklaşa ekonomik koridorlar inşa etmek NELBEC, CMREC ve CCWAEC, Orta ve Doğu Avrasya'yı birleştirerek dinamik Doğu Asya finansal çevresini gelişmiş Avrupa finansal çevresiyle entegre eder. Aynı zamanda Basra Körfezi'nden Akdeniz'e sorunsuz bir iş birliği kanalı oluşturarak Baltık Denizi'ne kadar uzanır. Bu koridorlar, verimli ve sorunsuz bir Avrasya pazarı oluşturmayı ve hinterlandındaki ülkeler için kalkınma fırsatları yaratmayı amaçlar.

CICPEC, CPEC ve BCIMEC, Asya'nın doğu ve güney kısımlarını kapsar. Bu koridorlar, BRI çerçevesinde şehirler, nüfus merkezleri ve sanayi bölgelerini birbirine bağlar ve dünyanın en kalabalık bölgelerini bir araya getirir. Lancang-Mekong Nehri, uluslararası deniz yolları ve bölgesel demiryolları, otoyollar ve petrol-gaz ağları, SREB ve MSR arasında bir köprü görevi görür. Bu koridorlar, Güney Asya, Güneydoğu Asya, Hint Okyanusu, Güney Pasifik ve diğer bölgeler üzerinde etkili olan bir ağ oluşturur.³²⁴

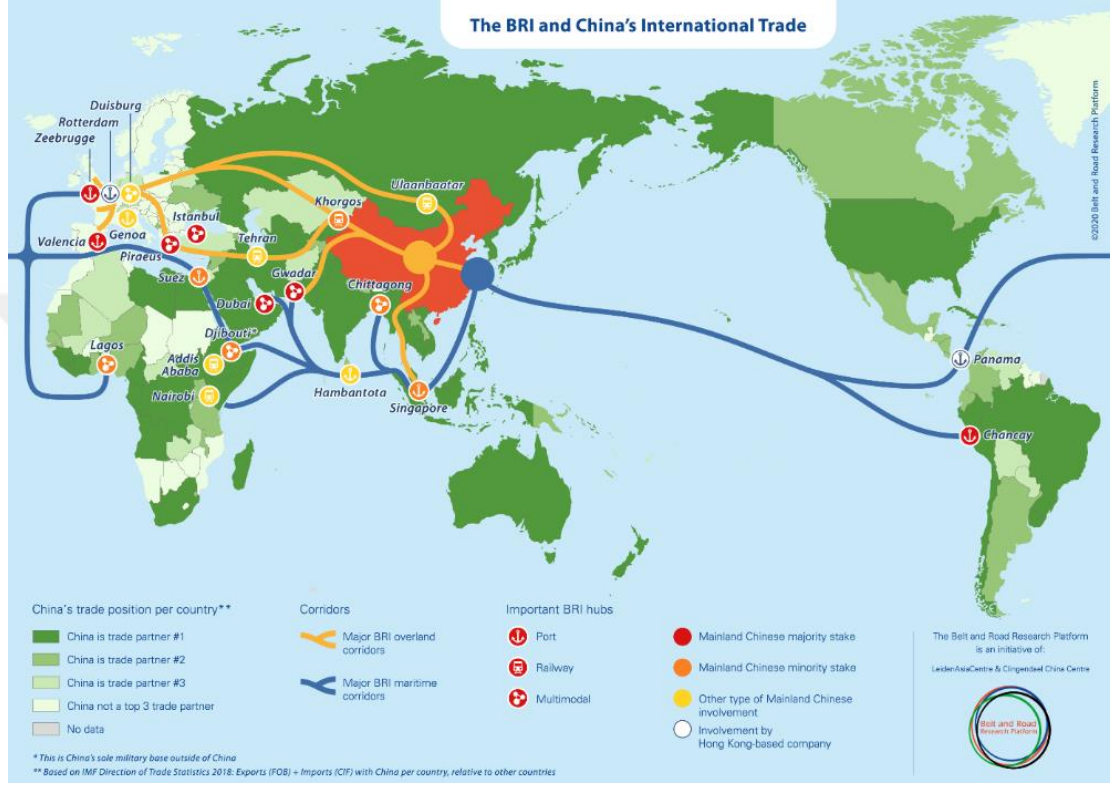
BRI, Afro-Avrasya'nın beş hat ile altı koridor üzerinden bağlantısını sağlamaktadır. Kara yolu üç güzergahta ilerlemektedir: Rusya ve Orta Asya üzerinden Çin ile Avrupa'nın bağlantısını sağlayan bağlayan bir güzergah, Çin ile Orta Doğu bağlantısını Orta Asya aracılığıyla sağlayan bir güzergah ve Çin ile Güney ve Güneydoğu Asya ile Hint Okyanusu'yla birleştiren bir güzergah. Bu girişimin kara bağlantısı, dünyanın en uzun ekonomik koridoru olma potansiyeline sahiptir ve yaklaşık 65ten fazla ülkeyi kapsamaktadır. BRI, bu bölgelerde finansal krizlerin

³²³ Foreign Languages Press. "Building the Belt and Road: Concept, practice and China's contribution." *Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative*, 2017. s. 7-20

³²⁴ Foreign Languages Press, *a.g.m.*, s. 21-31

aşılması, ekonomik kalkınma ve ekonomik yeniden yapılanma gibi konularda büyük beklentilere sahiptir.³²⁵

Harita 5.2: BRI Güzergahları



Kaynak: Belt Road Research, The BRI and China's International Trade Map,
<https://www.beltroadresearch.com/the-bri-and-chinas-international-trade-map/>, (10.10.2021)

BRI, Avrasya bölgesi ulaşımı sağlayan altı ana "ekonomik koridor"dan oluşan bir kara ağı oluşturuyor. Bu koridorlar, çoğunlukla demiryollarından oluşur ve Çin-Orta ve Batı Asya, Çin-Avrupa, Çin-Güneydoğu Asya ve Çin-Güney Asya'nın bağlantısını sağlar. Bu koridorlar sadece ulaşımı amaçlamazlar, aynı zamanda sanayi yatırımlarını ve ekonomik iş birliği kuşaklarını da içerir.³²⁶

³²⁵ Yong Wang "Offensive for Defensive: The Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy". The Pacific Review, 2016, s.455-463.

³²⁶ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 112-119.

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

CMREC, Moğolistan, Çin ve Rusya'nın sınır ticaretini ve ekonomik iş birliğini güçlendirmek için oluşturduğu bir girişimdir. Bu koridor, Moğolistan'ın Bozkır Yolu (Steppe Road) projesi ile Rusya'nın Avrasya Ekonomik Birliği/ Eurasian Economic Union (EAEU) arasında bir bağlantı oluşturmayı hedefler.³²⁷ Bu koridor, Rusya'nın Trans-Sibirya Demiryolu'nun modernizasyonu ile birlikte Çin'den Baltık Denizi'ne ulaşımı kolaylaştırmayı amaçlamaktadır.³²⁸ Ayrıca, Moğolistan'ı Rusya ile Çin arasında bir merkez haline getirmek için enerji ulaşım ve telekomünikasyon ağlarını modernize ederek Moğolistan ile Çin arasındaki ticareti hacmini büyütmeyi hedeflemektedir.³²⁹

Bu ekonomik koridor, Çin'in Pekin-Tianjin-Hebei kentlerinden yola çıkarak İç Moğolistan Özerk Bölgesi'nde bulunan Hohhot kentinden Moğolistan'a uzanan bir güzergahtan ve Çin'in Dalian, Changchun, Shenyang, Manzhouli, Harbin kentlerinden ilerleyerek Rusya'nın Chita kentine kadar uzanan bir güzergahtan oluşmaktadır. Bu güzergahlar, ulaşım altyapısı, yatırım ve sanayi iş birliği, sınır geçişleri, insani etkileşim, ticari ilişkilerin geliştirilmesi, çevre koruma ve sınır ötesi iş birliği gibi alanlarda iş birliğini desteklemektedir.³³⁰

2013 yılında Moğolistan, Çin'in güneyi ile Rusya'nın kuzeyi arasında 1.100 km'lik petrol/doğal gaz boru hatları ve elektrikli demiryolu hatlarını kapsayan 50 milyar USD'lik yeni hatların inşası için bir girişim başlattı. Bu proje, üç hükümetin ekonomik faydaları artırmak amacıyla bir ekonomik koridor inşa etme ve ulaşım enfrastrüktürü (altyapı), ticaret, liman inşaatı, yatırım, endüstriyel kapasite, ekonomi, kültürel alışveriş ve de çevre koruma alanlarında iş birliğini derinleştirmeyi kabul ettiği bir anlaşma gereği gerçekleştirildi. Demiryolu taşımacılığı, bu ekonomik

³²⁷ Serdar Yılmaz "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi...", s.638

³²⁸ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 112-118.

³²⁹ OBOReuropa, One Road, <https://www.oboreuropa.com/en/beltandroad/maritime-silk-road/>, (16.09.2023)

³³⁰ Serdar Yılmaz "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi...", s.631-648.

koridorun temelini oluşturuyor ve Moğol-Rus-Çin ortak demiryolu taşımacılığı ve lojistik şirketinin kurulması planlandı.³³¹

Harita 5.3: CMREC Güzergahı



Kaynak: Gal Luft, "It takes a road: China's one belt one road initiative: An American response to the new silk road." Institute for the analysis of global security, 2016, s.18

11 Eylül 2014'te, Başkan Xi, Rusya ve Moğolistan devlet başkanlarıyla bir toplantı düzenledi ve SREB'in EAEU önerisi ile Moğolistan'ın Prairie Road programını birleştirmek için Çin, Moğolistan ve Rusya'nın CMREC'yi inşa etmelerini teklif etti. 9 Temmuz 2015'te, üç ülkenin ilgili bakanlıkları arasında "CMREC'nin Kurulmasına İlişkin Planın Ana Hatlarının Derlenmesine İlişkin Mutabakat Zaptı" imzalandı. 23 Haziran 2016'da, üç devlet başkanı, BRI çerçevesindeki ilk çok taraflı iş birliği planı olan "CMREC Kurulmasına İlişkin Planın Ana Hatları'nın imzalanmasına şahitlik etti. Bu plan, üç ülkenin ortaklaşa çabaları sonucunda hayata geçirildi.³³²

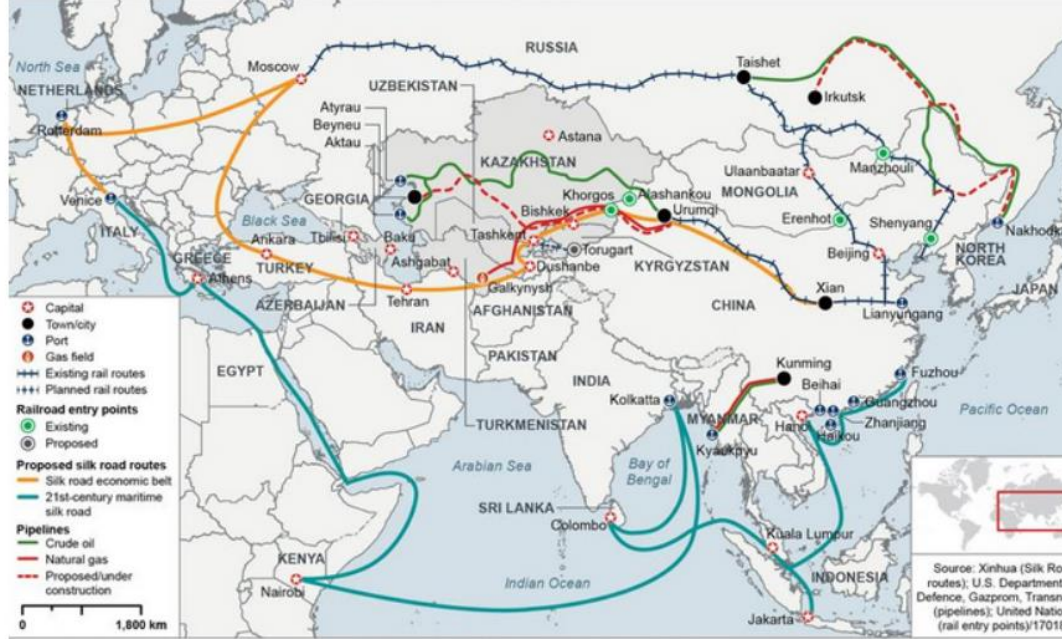
Bu projeler, bölgesel ekonomik bütünleşmeyi teşvik ederek ticaret ve yatırımları artırmayı, ulaşım altyapısını geliştirmeyi ve bölgesel iş birliğini güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Aynı zamanda, bu ekonomik koridorların

³³¹ Ben Derudder, Xingjian Liu, And Charles Kunaka, *Connectivity Along Overland Corridors Of The Belt And Road Initiative*, World Bank, 2018, Sayfa.10-75

³³² Foreign Languages Press, *a.g.m.*, s. 14

oluşturulmasıyla birlikte Çin, Moğolistan ve Rusya arasındaki iş birliği ve ilişkilerin derinleşmesi beklenmektedir.³³³

Harita 5.4: Afro-Avrasya BRI Haritası



Kaynak: İkbaş, ‘Bir Kuşak Bir Yol Projesi’ nedir? Projeye dahil 65 ülke hangileri?, <https://iktibasdergisi.com/2018/01/12/bir-kusak-bir-yol-projesi-nedir-projeye-dahil-olan-65-ulke-hangileri/>, (20.11.2022)

5.2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)

NELBEC, Atlantik ve Pasifik okyanusları arasında bir köprü oluşturmayı amaçlayan ve Avrupa ile Çin’i Kazakistan, Rusya ve Belarus üzerinden kara yolu bağlantısını sağlayan bir koridordur. Bu koridor, dünya genelinde 30’dan fazla ülkeyi içine alarak yaklaşık 10 bin 800 km’lik bir mesafeyi kapsar ve geniş bir coğrafi alanı kapsar.³³⁴

NELBEC, Çin’in Rizhao ve Lianyungang kentlerinden Belçika’nın Antwerp ve Hollanda’nın Rotterdam şehrine kadar uzanan önemli bir Asya projesidir.³³⁵ Hattın, Çin’in doğu, orta ve batı bölgelerinden geçer. Çin’den çıktıktan sonra, Rusya, Kazakistan, Polonya ve Beyaz Rusya üzerinden Avrupa kıyılarında ki limanlara

³³³ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 113-122.

³³⁴ Ben Derudder, Xingjian Liu, Charles Kunaka, *a.g.m.*, s.11.

³³⁵ Otabek Omonkulov, *a.g.m.*, s. 45-111.

ulaşmaktadır.³³⁶ Bazı kaynaklarda ise NELBEC, Çin'in Lianyungang limanından çıkarak Rusya'ya Kazakistan ve Moğolistan üzerinden ilerlemekte olan bir güzergahta yer almaktadır.³³⁷

Harita 5.5: TAR ve Avrasya Kara Köprüsü



Kaynak: The Geography of Transport Systems, The Trans-Asian Railway (Eurasian Landbridge), <https://transportgeography.org/contents/chapter7/transborder-crossborder-transportation/aurasian-landbridge/>, (20.07.2022)

Aynı zamanda, Çin'in Lianyungang ve Shandong sahil kentlerinden Rusya'nın Doğu kıyısında yer alan Vladivostok limanına oradan da Belçika'nın Antwerp ve Hollanda'nın Rotterdam kentleriyle birleşmektedir.³³⁸ Ayrıca, Rotterdam üzerinden Londra'ya uzanan bir tünelin inşa edilmesi fikri de mevcuttur.³³⁹

NELBEC, Çin'in uluslararası yük demiryolu hatlarını da içerir. Bu hatlar içinde Wuhan'dan Mělník, Pardubice'ye (Çek Cumhuriyeti) ve Chongqing'den Duisburg'a (Almanya) doğrudan yük treni, Zhengzhou'dan Hamburg'a (Almanya) ve Chengdu'dan Lodz'a (Polonya) giden hatlar mevcuttur. Bu yeni demiryolu hatları, "tek beyan, tek denetim, tek kargo teslimi" kolaylığını sağlayarak yük taşımacılığını

³³⁶ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 113-121.

³³⁷ Serdar Yılmaz, "Bir kuşak bir yol projesinin Azerbaycan...", s. 5275-5301.

³³⁸ Ben Derudder, Xingjian Liu, Charles Kunaka, *a.g.m.*, s.11-12.

³³⁹ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 130-150.

hızlandırır. Bu, göndericilerin hızlı hizmet taleplerine daha çabuk yanıt verilmesini mümkün kılar.³⁴⁰

Bu girişim, Çin'in Avrupa ile olan ticari ilişkilerini derinleştirmeyi hedefliyor. Ayrıca Avrasya Kara Köprüsü olarak bilinen bu proje, İkinci Kara Köprü veya Yeni Avrasya Kıtasal Kara Köprüsü olarak da anılıyor. Genellikle Çin-Kazakistan-Moğolistan-Rusya-Polonya ve Almanya rotasını izler. Ancak, bazı haritalarda, rotanın Moğolistan'ı atlayıp doğrudan Kazakistan üzerinden geçtiği görülüyor.³⁴¹

Harita 5.6: NELBEC



Kaynak: Wataru Suzuki, "Nikkei staff writer Asia Nikkei", <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/China-s-Belt-and-Road-hits-a-speed-bump-in-Kazakhstan>, (20.07.2021)

5.3. Çin-Orta ve Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC)

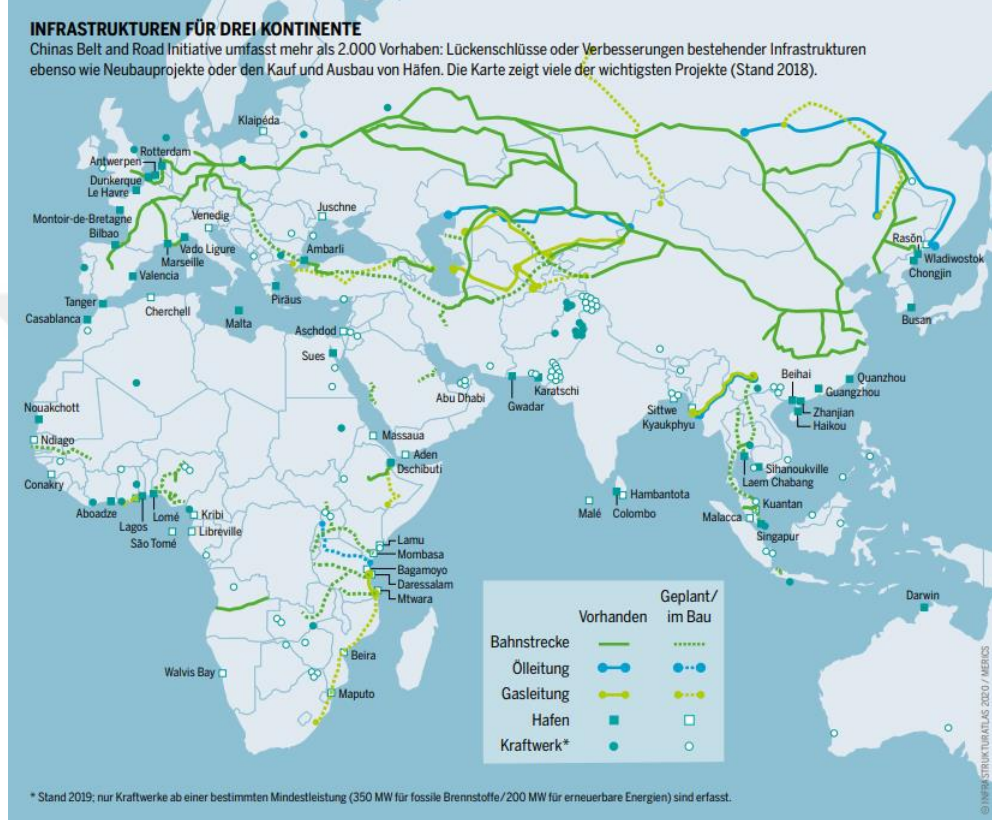
Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Arap Yarımadası ile Çin arasında oluşturulan ve tarihi İpek Yolu güzergahıyla uyuşmakta olan bir koridordur. Bu koridor, batı Çin de bulunan Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nden başlayarak Orta Asya devletlerini dahil ederek ve Suudi Arabistan, İran ve Türkiye dahil olmak üzere

³⁴⁰ Ben Derudder, Xingjian Liu, Charles Kunaka, *a.g.m.*, s.5-70

³⁴¹ Serdar Yılmaz, "Bir kuşak bir yol projesinin Azerbaycan....s.5276-5301

17 Batı Asya ülkesine ulaşır.³⁴² Bunun yanında Çin'den Avrupa'ya giden en kısa kara güzergahı hattı olması hedeflenmektedir.³⁴³

Harita 5.7: Afro-Avrasya SREB güzergahları



Kaynak: Heinrich Böll Stiftung, "Daten und Fakten über Öffentliche Räume und Netze." *Infrastrukturatlas*, 2020, s. 45

Bu koridor, Orta Asya'dan Çin'e ve Avrupa'ya kadar birçok ulaşım ve enerji altyapısının inşasını gerektirmektedir. Ticareti artırmayı amaçlayan çeşitli önlemlerle desteklenmektedir.³⁴⁴ Bu hat, Çin'in Batı ve Orta Asya demiryolu ağlarıyla bütünleşerek Arap Yarımadası ve Akdeniz sahiline açılma hedefini taşımaktadır. Tarihi İpek Yolu rotasını takip eden³⁴⁵

³⁴² Jonathan Fulton, "An Analysis Of Two Corridors In China's One Belt One Road Initiative: China-Pakistan And China Central-West Asia." *Proceedings Of International Conference On Inter-Regional Connectivity: South Asia And Central Asia*. 2016, S.46-47.

³⁴³ Otabek Omonkulov, *a.g.m.*, s. 45-110.

³⁴⁴ OBOREurope, One Road, <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/maritime-silk-road/>, (16.09.2023)

³⁴⁵ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 113-120.

Harita 5.8: Orta Koridor

The Middle Corridor



Kaynak: Tuba Eldem, "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/>, (20.11.2022)

bu hat, Türkmenistan, Kazakistan, Tacikistan, Kırgızistan, Özbekistan, ve Afganistan gibi Orta Asya devletleri ile İran ve Türkiye'yi içermektedir. Ayrıca, Azerbaycan, Rusya ve Gürcistan üzerinden Ukrayna'ya ulaşması ek bir hat planlanmaktadır. Bu koridorun bileşenleri zaten kısmen uygulanmış durumdadır.³⁴⁶

Harita 5.9: CCWAEC



Kaynak: David Wijeratne, Frank Lyn & Mark Rathbone, "Repaving the Ancient Silk Routes", *PwC Global Mobility Consulting*, 2017, s. 20

³⁴⁶ Ben Derudder, Xingjian Liu, Charles Kunaka, *a.g.m.*, s.5-75

Çin ve Orta Asya devletleri arasında imza edilen iş birliği anlaşmalarıyla tamamlanan bu girişim, bölge ekonomilerinin Avrupa ve Çin bağlantısını geliştirmeyi hedeflemektedir. Aynı zamanda Orta Asya ülkelerine kıtalararası iletişim ağında yeni fırsatlar sunar. Bu koridor, bölgenin genel kalkınmasına katkıda bulunmayı amaçlar.³⁴⁷ CCWAEK'nın tamamlandığında, trenler Doğu Çin'den İran'a, deniz yoluyla alternatif bir rotaya kıyasla daha kısa bir sürede seyahat edebilecektir. Aynı zamanda bu koridor, bölge ülkeleri arasında ticareti artırmayı ve ekonomik bağları güçlendirmeyi hedeflemektedir.³⁴⁸

5.4. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)

CICPEC, Büyük Mekong bölgesindeki iş birliğini artırmayı hedefleyen geniş bir ekonomik koridor oluşturur ve Malezya, Tayland, Kamboçya, Laos, Myanmar ve Vietnam gibi ülkeleri kapsar. Bu koridor, deniz yoluyla yürütülen projelerin bir parçasıdır ve liman yatırımları ve altyapı projelerini içerir.³⁴⁹ CICPEC, Asya-Afrika Kalkınma Koridoru'nun alternatifi olarak görülerek Japonya ve Bharat tarafından desteklenen bir inisiyatif olarak önemli bir rol oynamaktadır. Amacı, Çin ve Hindiçini Yarımadası ülkeleri arasındaki ekonomik iş birliğini güçlendirmek ve bölgesel kalkınmaya katkı sağlamaktır.³⁵⁰ Aynı zamanda, Güneydoğu Asya'da Kuzey-Güney doğrultusunda ticareti artırmak için Çin'i ASEAN ülkeleri arasındaki Hindiçini Yarımadası ile birleştirmektedir.³⁵¹

2013-2014 yıllarından itibaren yapılan iş birliğiyle başlayan CICPEC projelerinin, resmiyete geçmesi için 2 ila 3 yıllık bir süreye ihtiyaç duydu. 26 Mayıs 2016'da gerçekleşen "9. PanBeibu Körfezi Ekonomik İş Birliği Forumu" ile "Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru Kalkınma Forumu" tarafından imza edilen

³⁴⁷ OBOReuropa, One Road, <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/maritime-silk-road/>, (16.09.2023)

³⁴⁸ Ben Derudder, Xingjian Liu, Charles Kunaka, *a.g.m.*, s.5-70

³⁴⁹ Zehra Ayvaz & Jelang Ramadhan ,'' Avrasya Jeopolitiğinin Yeniden Hareketlenmesinde Kuşak-Yol İnisiyatifi'nin Rolü.'' *Upa Strategic Affairs*, 2(1), 2021, S.73-95.

³⁵⁰ Cenk Tamer, "Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru", *Ankasam | Ankara Kriz Ve Siyaset Araştırmaları Merkezi*, Yayın No: 64, Sayı: 17,2019, s.1-11

³⁵¹ Ben Derudder, Xingjian Liu, Charles Kunaka, *a.g.m.*, s.11.

ortak duyuru ile CICPEC hayata geçirildi.³⁵² Başbakan Li Keqiang, 2014 yılında Bangkok'taki Büyük Mekong Alt Bölgesi Liderler Toplantısı'nda Hindîçin Yarımadası ülkeleriyle ilişkilerin derinleştirilmesini teşvik etti. Çin'in öncelikli projesi, Pan-Asya Demiryolu Ağı olarak da bilinen Kunming-Singapur Demiryolu'nun geliştirilmesidir. 2014'ten itibaren Çin, BRI kapsamında hızlı tren ve metro projelerini demiryolu projelerine dahil etmeye başladı.³⁵³

Harita 5.10: CICPEC



Kaynak: Standard Chartered, <https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors/>, (05.06.2022)

³⁵² Foreign Languages Press, *a.g.m.*, s. 15.

³⁵³ Cenk Tamer, *a.g.m.*, s.1-11

Çin, Hindeğin Yarımadası'na ulaşmayı hedefleyen bir koridor tasarlamıştır. Bu koridor, Kunming'den başlar ve Vietnam'ın başkenti Hanoi'ye, oradan sahil boyunca Ho Chi Minh'e, Kamboçya'nın başkenti Phnom Penh'e ve sonrasında Tayland'ın başkenti Bangkok'a ulaşır. Ayrıca, Guangxi ve Yunnan eyaletlerini doğrudan Bangkok'a bağlayan bir orta koridor ve Çin'in Myanmar'dan Tayland'a bağlantısını hedefleyen batı yönünde hat da bulunmaktadır.³⁵⁴ Bu girişim, Büyük Mekong alt bölgesindeki ülkeler arasındaki iş birliğini güçlendirmeyi hedefleyen otoyollar, demiryolları ve hava bağlantıları gibi ulaşım altyapısının geliştirilmesini içerir. Çin-ASEAN serbest ticaret anlaşmalarını temel alarak ticareti teşvik eden bir girişimdir.³⁵⁵ Bu koridor, Çin ve ASEAN arasında geniş kapsamlı bir iş birliği kanalı olarak önemli bir rol oynar.³⁵⁶

5.5. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)

CPEC, Pakistan ve Çin arasındaki önemli bir bağlantıyı temsil eder ve BRI'nin öncü projelerinden biridir.³⁵⁷ 2013 yılında, Çin Başbakanı Li Keqiang'ın Pakistan'ı ziyareti sırasında CPEC duyurulmuştur. Bu koridor, sadece Pakistan ve Çin'in değil, aynı zamanda Afganistan, İran, Bharat ve Orta Asya devletlerinin de yararlanabileceği bir girişim olarak kabul edilir. Ayrıca, BRI'nin stratejik unsurlarından biri olarak görülür.³⁵⁸ Koridor, Gwadar limanını Çin'e bağlayarak Hint Okyanusu'na daha kısa bir erişim sağlamayı hedeflemektedir. CPEC, Orta ve Batı Çin'i küresel ekonomiye entegre etmeyi amaçlamaktadır.³⁵⁹ CPEC, Mayıs 2013'te Sincan Uygur Özerk Bölgesinden, Pakistan'ın liman şehri Gwadar'a ulaşan bir finansal koridor inşa edilmesi kararı alındı. Demiryolu, karayolu,³⁶⁰ fiber optik ağlar, havaalanı ve özel

³⁵⁴ Cenk Tamer ,*a.g.m.*, s.2-11

³⁵⁵ OBOReupe, One Road, <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/maritime-silk-road/>, (16.09.2023)

³⁵⁶ Foreign Languages Press, *a.g.m.*, s. 15.

³⁵⁷ Britannica, China-Pakistan Economic Corridor, <https://www.britannica.com/topic/China-Pakistan-Economic-Corridor>, (15.08.2023)

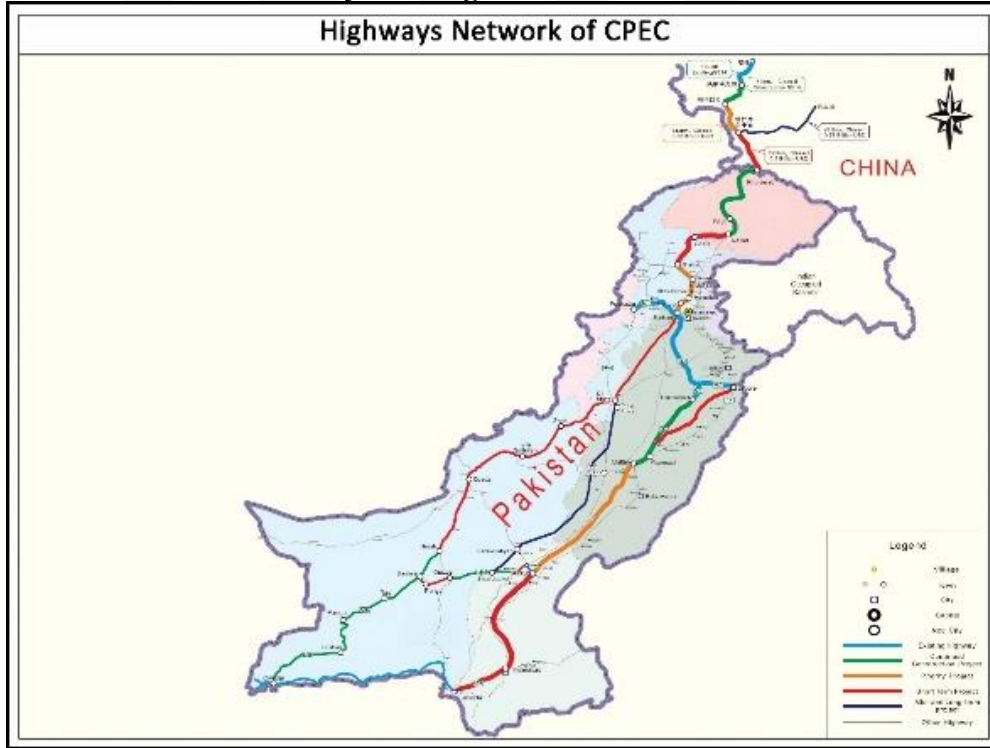
³⁵⁸ Mehmet Seyfettin Erol & Mustafa Cem Koyuncu, *a.g.m.* , 41-64.

³⁵⁹ Muhammad Abbas hasan "Pakistan The Key Country", *Bildiriler Kitabı*, 2018 ,s.153.

³⁶⁰ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 114-122.

ekonomik bölgelerin inşasını içermektedir.³⁶¹ 2030 yılında tamamlanması planlanan bu koridor³⁶², Orta ve Güney Asya'yı Basra Körfezi ve Kuzey Afrika ile bağlantılandıracak ve yaklaşık üç milyar insanı buluşturacaktır. Koridorun güvenliğini sağlamak için Pakistan ordusu özel komando birlikleri ve paramiliter güçlerden oluşan özel bir kuvvet kullanmaktadır.³⁶³ CPEC, Çin-Pakistan ilişkilerini ve BRI'nın jeo-stratejik önemini vurgular. Bharat, Keşmir sorunu ve geçmiş çatışmalar nedeniyle CPEC rotasına itiraz etmektedir.³⁶⁴ Çin'in Pakistan'dan beklentisi, Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ne sızan grupları engellemek ve Bharat politikalarına karşı denge sağlamaktır. Gwadar Limanı, Kaşgar-Gwadar taşıma koridoru ile ilişkilidir ve stratejik bir konumda bulunarak Çin'e Malakka Boğazı'na alternatif yaratma fırsatı vermektedir.³⁶⁵

Harita 5.11: CPEC Karayolları Ağı



Kaynak: CPEC, China Pakistan Economic Corridor Maps, <https://cpec.gov.pk/maps>, (08.10.2022)

³⁶¹ OBOReuropa, One Road, <https://www.oboreuropa.com/en/beltandroad/maritime-silk-road/>, (16.09.2023)

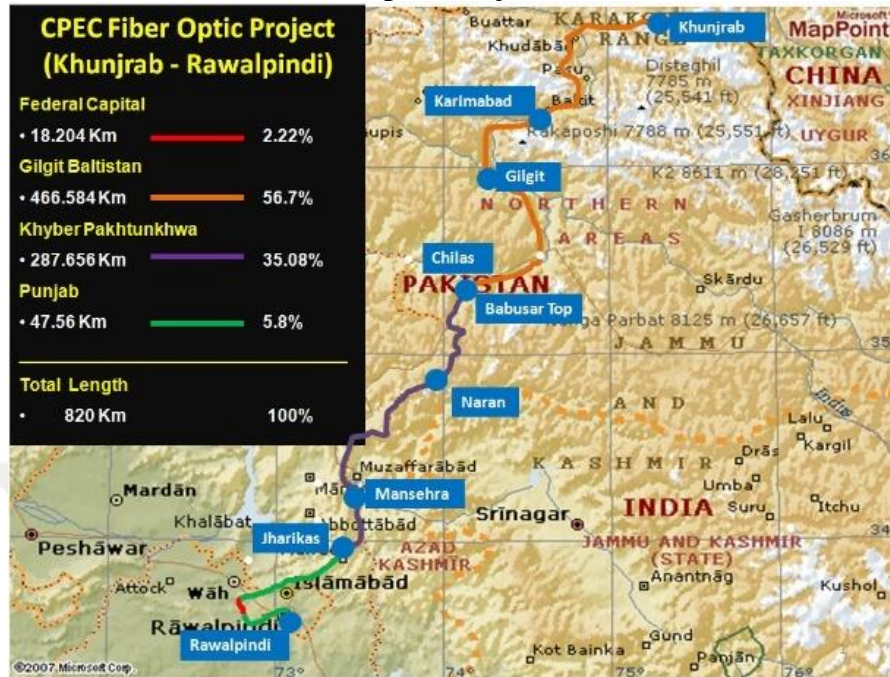
³⁶² Yeşim Demir, "Çin'in Deniz İpek Yolu Projesi: Gwadar Limanı." *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 55 , 2022, S.101-117.

³⁶³ Serdar Yılmaz, "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi.....s.632-648.

³⁶⁴ Kerem Gökten, "Hindistan'ın 'Bir Kuşak, Bir Yol' girişimine Ekonomik Ve Stratejik Yaklaşımı Üzerine." *Fsecon International Congress On Social Sciences*, 2018, S.40

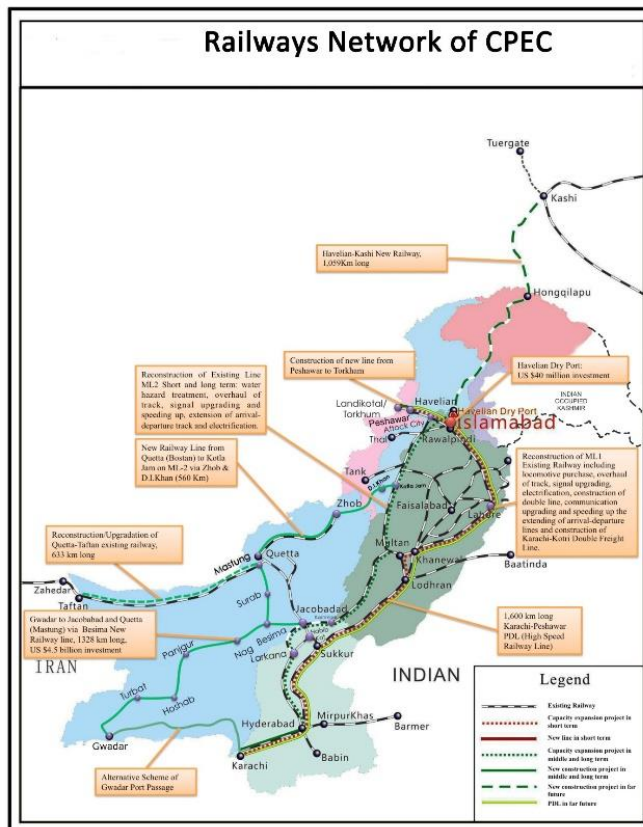
³⁶⁵ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 130-149.

Harita 5.12: CPEC Fiber Optik Projesi



Kaynak: CPEC, China Pakistan Economic Corridor Maps, <https://cpec.gov.pk/maps>, (08.10.2022)

Harita 5.13: CPEC Demiryolları Ağı



Kaynak: CPEC, China Pakistan Economic Corridor Maps, <https://cpec.gov.pk/maps>, (08.10.2022)

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

BCIMEC, Bangladeş, Bharat, Çin ve Myanmar arasında bir finansal koridor oluşturmayı amaçlayan bir projedir. Bu koridor, BRI'nın bir parçası olarak ortaya çıkmıştır. Karayolları, demiryolları, su yolları³⁶⁶, petrol boru hatları ve enerji nakil hatları gibi diğer ulaşım altyapıları da inşa edilecektir. BCIMEC, Bharat 'ın Batı Bengal eyaleti dahil olarak 400 milyondan fazla insanı ortak bir pazarla birleştirmeyi hedeflemektedir.³⁶⁷

Harita 5.14: BCIMEC



Kaynak: Abhishek G Bhaya, "India offers China access to northeast in BRI strategic shift", https://news.cgtn.com/news/3d3d414d7a597a4e79457a6333566d54/share_p.html, (20.07.2021)

Bu koridor, Doğu Asya, Güney Asya ve Güneydoğu Asya'nın üç alt bölgesini birbirine bağlar ve Pasifik ile Hint okyanuslarını birleştirir.³⁶⁸ İlk toplantı 2013 yılında gerçekleşti ve BCIMEC için hükümetler arası iş birliğini resmen başlatan bir araştırma

³⁶⁶ Kerem Gökten, "Güvenlik İle Bölgesel Ekonomik İşbirliği ...s. 99-113.

³⁶⁷ Ben Derudder, Xingjian Liu, Charles Kunaka, *a.g.m.*, s.5-70

³⁶⁸ Foreign Languages Press, *a.g.m.*, s. 17

planı imzalandı.³⁶⁹ 2014 yılında yapılan ikinci toplantıda dört ülke, koridorun inşası için beklentileri, öncelikleri ve gelişme yönünü tartıştı.³⁷⁰

Koridorun Bangladeş'deki başlangıç noktası, başkent Dhaka olup, Çin'in Yunnan eyaletindeki Kunming'e kadar uzanacaktır. Yol ağı, Bharat'ın Batı Bengal eyaletinin başkenti Kalküta'yı da kapsayacak ve Myanmar'ın Mandalay şehrine kadar devam edecektir.³⁷¹

BCIMEC'in hedefleri, ticaretin hızlandırılması, altyapının iyileştirilmesi, enerji projelerinin hayata geçirilmesi, turizmin teşvik edilmesi ve kültürel değişimin artırılmasıdır. Bu koridorun kurulması, dört ülke arasındaki ekonomik iş birliğini güçlendirmeyi ve bölgesel kalkınmayı desteklemeyi amaçlar.³⁷²

BCIMEC, karayolu, demiryolu, hava ve bilgi teknolojisi ağlarını kullanarak şehirler arası ulaşımı daha verimli hale getirmeyi hedefler. Yolcu taşımacılığı ana odak olsa da, geniş kapsamlı politika hedefleri, malların ve insanların hareketini iyileştirmeyi amaçlar. Bu projenin kilit unsurlarından biri, Çinli üretim firmalarının iç bölgelere taşınması ve Bharat, Bangladeş gibi pazarlara yönelmesidir. BCIMEC'in başarısı, mevcut geniş demiryolu ağlarıyla ne kadar iyi entegre olabileceği gibi çeşitli faktörlere bağlıdır.³⁷³

³⁶⁹ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 114-121.

³⁷⁰ Foreign Languages Press, *a.g.m.*, s. 17-18

³⁷¹ Ben Derudder, Xingjian Liu, Charles Kunaka, *a.g.m.*, s.11-12

³⁷² OBOReuropa, One Road, <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/maritime-silk-road/>, (16.09.2023)

³⁷³ Ben Derudder, Xingjian Liu, Charles Kunaka, *a.g.m.*, s.6-70

ALTINCI BÖLÜM

21. YÜZYIL DENİZ İPEK YOLU (MRS)

Okyanuslar, insanlık için hayati öneme sahip olup, yaşamın oluşumuna, dünya ülkelerinin birbirine bağlanmasına ve ekonomik gelişmeye katkıda bulunmuştur.³⁷⁴ Dünya'nın yüzde 70'i su ile kaplı olup, insanların yüzde 80'i kıyılarda yaşamaktadır.³⁷⁵ Uluslararası ticaretin %90'ı deniz yolu ile gerçekleşir.³⁷⁶ Deniz taşımacılığı, ticari malların büyük bir kısmının taşınmasını sağlar. Deniz nakliyeciliği, demiryolu nakliyeciliğine göre takribi 3,5 kat, kara yolu nakliyeciliğine göre takribi 7 kat ve havayolu taşımacılığına göre yaklaşık 14 kat daha ucuzdur.³⁷⁷

Günümüzde, Çin ve Avrupa arasındaki ticaretin %96'sı deniz yoluyla gerçekleşir.³⁷⁸ Çin, deniz ticaretinden önemli bir kazanç elde etmekle birlikte ticari mallarının takribi %90'ını ve gaz-petrol ithalatının %95'ini deniz yoluyla taşımaktadır.³⁷⁹ Çin, enerji kaynaklarına olan bağımlılığının %80'ini Hint Okyanusu üzerinden Afrika ve Orta Doğu'dan gelen kaynaklara dayandırmaktadır. Ancak, Çin henüz denizlerde istediği düzeyde kontrolü sağlayabilmiş değildir ve deniz yetki alanları konusunda bazı komşu ülkelerle anlaşmazlıklar yaşamaktadır. Çin'in enerji kaynaklarına ve uluslararası pazarlara olan bağımlılığı arttıkça, deniz geçiş noktalarına erişimin korunması Çin için büyük önem taşımaktadır,³⁸⁰ petrol ithalatının %80'i Malakka Boğazı üzerinden gerçekleşmektedir.³⁸¹

Dönemin Çin lideri olan Hu Jintao'nun 2012'deki ÇKP Kongresi'nde sunduğu çalışma raporu ve 2013 Savunma Belgesi, Çin'in deniz gücü olma hedeflerini ve deniz kaynaklarının kullanımı, ekolojisi ve haklarına koruma gerekliliğini vurgulamıştır.

³⁷⁴ Xi Jinping, *a.g.e.*, c.3. s. 538-540.

³⁷⁵ Mehmet Seyfettin Erol & Mustafa Cem Koyuncu, *a.g.m.*, 41-63.

³⁷⁶ UTİKAD (2015). "Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma, Teşvik ve Gemi Sanayi İstatistikleri". Ankara: TC Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. s.6

³⁷⁷ İrfan Kalaycı, *a.g.m.*, s. 88-115.

³⁷⁸ Balazs Sarvari & Anna Szeidovitz, "The Political Economics of the New Silk Road". *Baltic Journal of European Studies*. 6 (1), 2018, s.9

³⁷⁹ Yeşim Demir, *a.g.m.*, s.101-117.

³⁸⁰ Mehmet Seyfettin Erol & Mustafa Cem Koyuncu, *a.g.m.*, 41-62.

³⁸¹ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 130-148.

2015 Savunma Belgesi, günümüzde Çin'in deniz stratejisinin ana belgesi olarak kabul edilir.³⁸² Güney Çin Denizi, Çin başta olmak üzere denizlerde ABD ile rekabet etmektedir ve deniz ticaret filosunun yanında deniz kuvvetlerini de genişletmekte ve gençleştirmektedir.³⁸³

2013'te, Çin'in Başbakanı olan Li Keqiang, Brunei'de gerçekleştirilen 16. Çin-ASEAN zirvesinde bir açıklama yapmıştır. Bu açıklamada, İpek Yolu diplomasisinin sadece kara yoluyla kısıtlı olmadığını, aynı zamanda bir deniz bileşeninin de planlandığını belirtmiştir.³⁸⁴ Bu açıklamadan sonra, Çin lideri Xi Jinping, 2013 senesinde Endonezya Parlamentosu'nda yaptığı konuşmada "Deniz İpek Yolu" kavramını ortaya attı ve Çin ile ASEAN ülkeleri arasındaki deniz ticaretinde iş birliğini artırma hedefini vurguladı.³⁸⁵ Ayrıca, girişimin finansmanını sağlamak ve bölgesel bağlantıların sağlanması ile finansal bütünleşmeyi desteklemek amacıyla Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurulmasını önerdi.³⁸⁶

6.1. İnci Deniz Stratejisi

"İnci Dizisi", Çin'in Hint Okyanusu bölgesindeki stratejik hamlelerini ifade eden bir terimdir. Bu strateji, Çin'in Orta Doğu, Afrika ve Avrupa'ya bağlanmasını sağlayan Hint Okyanusu'nda ki deniz yollarını güvence altına alma ve enerji ve ticaret yollarının güvenliğini sağlama amacını içerir.³⁸⁷ "İnci Dizisi" stratejisi, bölgede askeri ve ticari üsler kurma gibi çeşitli stratejileri içermektedir.³⁸⁸ Bu terim, 2005 yılında ABD'deki bir danışmanlık şirketi olan³⁸⁹ Booz Allen Hamilton tarafından hazırlanan

³⁸² Mehmet Seyfettin Erol & Mustafa Cem Koyuncu, *a.g.m.* , 41-61.

³⁸³ Barış Doster, Çin'in Avrasya..., s..7-13.

³⁸⁴ Justyna Tatar Szczudlik ,China's New Silk Road Diplomacy. The Polish Institute of International Affairs, Policy Paper,2013 s.1-8

³⁸⁵ Tiezzi Shannon, "The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls", <https://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>, (16.09.2022)

³⁸⁶ Esme Özdaşlı, Çin'in Yeni İpek Yolu... s. 581-594.

³⁸⁷ Duygu Çağla Bayram & Mohammad Arafat ,'' Hindistan-Çin-ABD Üçgeninde "Hint-Pasifik" Kavramsallaştırması .'' *Bölgesel Araştırmalar Dergisi* , 2 (2), 2018, s.69-102 .

³⁸⁸ Mehmet Seyfettin Erol & Mustafa Cem Koyuncu, *a.g.m.* , 41-60.

³⁸⁹ Duygu Çağla Bayram & Mohammad Arafat, *a.g.m.* ,s.69-102.

"Asya'da Enerjinin Geleceği" başlıklı raporda kullanılmış,³⁹⁰ ancak resmi olarak Çin tarafından kullanılmamıştır.³⁹¹

"İnci Dizisi", Malakka Boğazı, Bab'ül Mendep Boğazı ve Hürmüz Boğazı gibi önemli geçit noktalarını kapsarken, Myanmar (Sittwe ve Kyaukphyu limanları), , Sri Lanka (Colombo ve Hambantota limanları), Bangladeş (Chittagong Limanı) Maldivler (Marao Adası-denizaltı üssü), Pakistan (Gwadar Limanı) ve Cibuti (Djibouti-ilk denizaşırı askeri üssü) gibi limanları içeren potansiyel "inciler" olarak adlandırılan limanları içerir. Strateji, Tayland'da Kra Isthmus Kanalı inşasına finansman sağlama, Bengal Körfezi'nde elektronik istihbarat toplama tesisleri, Kamboçya ile askeri anlaşmalar ve diğer faaliyetleri de içermektedir.³⁹² Çin, "İnci Dizisi" stratejisiyle Hint Okyanusu'ndaki finansal, diplomatik ve askeri nüfuzunu artırmayı hedefler. Bu strateji, Çin'in Hint-Pasifik üzerinde güvenceye almaya uğraştığı bir güç alanını temsil eder. Çin, donanması ve ticari filoları için ev sahipliği yapacak, ikmal operasyonları gerçekleştirecek ve doğal veya yapay limanlar kurarak denizlerdeki gücünü artırarak küresel ticaret sisteminde ve askeri çevrelemede etkin bir rol oynamayı amaçladığı düşünülmektedir.³⁹³

6.1.1. Gwadar Limanı

Çin, Orta Doğu petrolüne ulaşmak için Basra Körfezi ve Malakka Boğazı güzergahlarını kullanıyor, ancak Malakka Boğazı'nın güvenli olmaması güvenlik sorunu oluşturuyor. Bu nedenle Çin, bölgesel gücünü genişletmek için limanlar ve alternatif güzergahlar ile ilgilenmektedir. Bu noktada Pakistan Çin'e sıcak denizlere ulaşmak için en kısa yolu sunmaktadır.³⁹⁴ Gwadar Limanı, Çin'in önem verdiği limanlardan biridir ve Orta Doğu petrolü ile ticaret malzemelerini Çin'in iç kesimlerine bağlayan ana hatlardan biridir. Liman, Çin'in Avrupa ve Afrika'ya bağlantı kurmasını kolaylaştırırken Hint Okyanusu'na ve Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını azaltarak

³⁹⁰ Mehmet Seyfettin Erol & Mustafa Cem Koyuncu, *a.g.m.* , 42-66.

³⁹¹ Tiezzi Shannon, "The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls", <https://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>, (16.09.2022)

³⁹² Duygu Çağla Bayram & Mohammad Arafat , *a.g.m.* , S.71-102 .

³⁹³ Mehmet Seyfettin Erol & Mustafa Cem Koyuncu, *a.g.m.* , 43-66.

³⁹⁴ Muhammad Abbas Hasan, *a.g.e.* , S.153.

alternatif kara ve deniz yolları sağlamaktadır. "İnci Dizisi Stratejisi" ile Hint Okyanusu'ndaki varlığını genişletmeye çalışan Çin için Pakistan'ın stratejik konumu önemli bir rol oynamaktadır.³⁹⁵

Harita 6.1: Şangay-Gwadar Limanı Güzergahı



Kaynak: China Dialogue Ocean, What's happening at Pakistan's Gwadar port?, <https://chinadialogueocean.net/en/governance/3215-pakistan-gwadar-port/>, (15.11.2022)

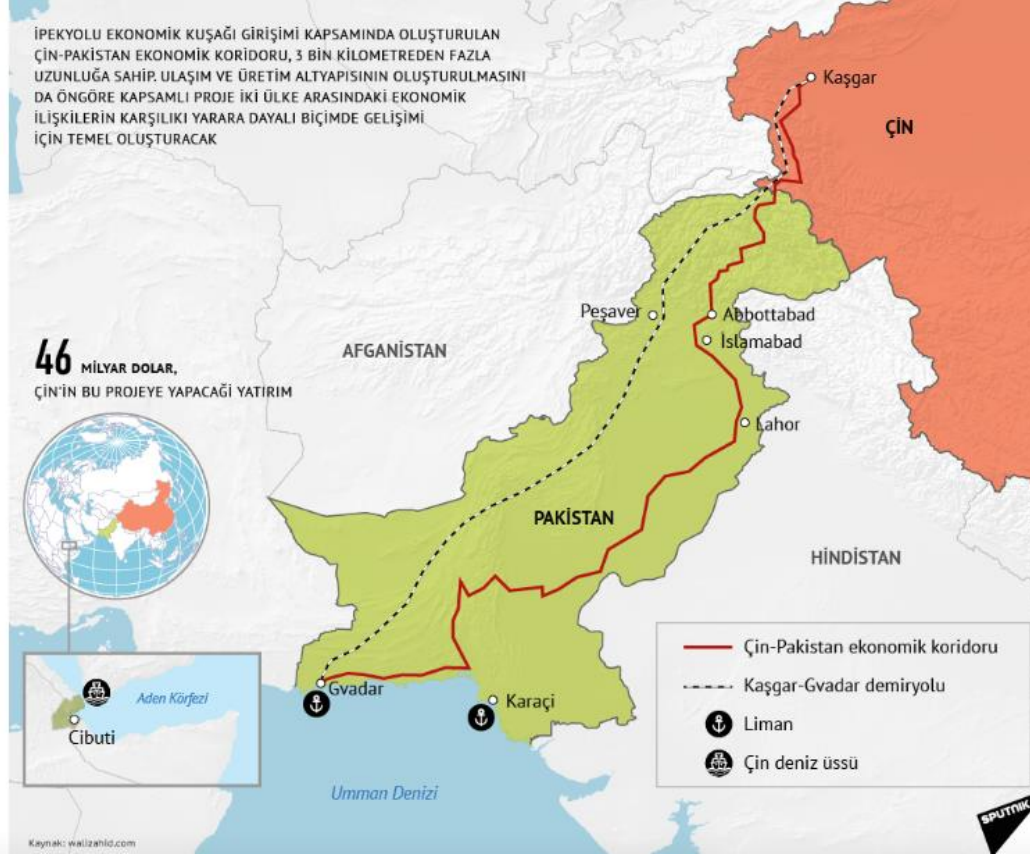
Çin, Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nden başlayıp Pakistan içlerinden geçerek Gwadar Limanı'na kadar uzanan 3200 km'lik hatla Orta Doğu 'dan Çin'e giden deniz yolunu 12000 km kısalıyor. Çin, Gwadar Limanı aracılığıyla doğrudan Hint Okyanusu'na erişebiliyor. 2016'da Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nden kalkan ticari tren, 15 günde Gwadar Limanı'na ulaşması hattın önemini göstermektedir.³⁹⁶ Liman askeri olarak korunabilir olması, Basra Körfezi, Süveyş ve Doğu Afrika güzergahlarından devam eden ticaret için farklı bir güzergah sağlaması özelliğine de sahiptir. Liman, Çin'in deniz ticaretinde çeşitlilik sağlayacak ve Malakka Boğazı'nın kapanması gibi riskli bir durumdan kaçınarak deniz güvenliğini artırma imkanına kavuşacaktır.³⁹⁷

³⁹⁵ Yeşim Demir, *a.g.m.*, s.101-116.

³⁹⁶ Mehmet Seyfettin Erol & Mustafa Cem Koyuncu, *a.g.m.*, 44-66.

³⁹⁷ Mehmet Akif, Okur, *a.g.m.*, s. 47-55.

Harita 6.2: CPEC



Kaynak: Sputnik, Çin-Pakistan ekonomik koridoru, <https://sputniknews.com.tr/20160826/Cin-Pakistan-Sincan-Gvadar-1024577741.html>, (20.07.2021)

Gvadar liman projesi, Pakistan’da muhalefeti, Çin'in ülkede sanayi kollarını ele geçireceği konusunda endişelendirmiştir. Bharat -Pakistan gerilimi Çin ile Pakistan ilişkisini olumlu etkilemektedir. Bunun yanında Pakistan ile Sincan Uygur Özerk Bölgesi’nin sınırdaş olması, Pakistan’ın Batı’dan uzak olması ve Çin’inde Pakistan gibi Bharat ile sınır sorunlarının bulunması, iki ülkenin iş birliğini etkilemektedir. Gvadar Limanı, Pakistan’ın doğal derin su limanıdır ve dünya petrollerinin %17’sinin geçtiği Hürmüz Boğazı’na yakın konumuyla stratejik bir öneme sahiptir. Aynı zamanda Basra Körfezi’ni gözetleme noktasında kritik bir konumda bulunarak dünya petrol trafiğinin izlenmesine olanak tanır.

Gvadar bölgesi, 1891’de İngilizler tarafından, daha sonra ise 1947-1958 seneleri arasında Umman hakimiyetinde kalmıştır. 1958 senesinde Pakistan, Üç milyon sterlin ödeyerek bölgeyi almıştır. İran Şahı, İran donanması için Gvadar’da bir üs kurulması için bir liman inşa etme önerisinde bulunmuş, ancak bu plan

gerçekleşmemiştir. Gwadar Limanı, sonunda Pakistan tarafından inşa edilmiştir. 2000'li yılların başında Çin'in 200 milyon USD'lik yatırımıyla gerçek gelişimi başlanmış ve Çinli mühendisler tarafından inşa edilen liman, 2013 yılında Çin devlet şirketi China Overseas Ports Holding tarafından devralınmıştır. Gwadar Limanı üzerinden ABD'nin Körfez'deki menfaatlerini etkileyecek konumdaki Makran sahilini kontrol etme şansı yakalamıştır. Pakistan hükümeti Limanın güvenliğinden endişe etmektedir. Pakistan Deniz Kuvvetleri tarafından güvenlik önlemleri alınmaktadır. Bu durum, limanın sadece sivil amaçlarla inşa edildiği iddialarını zayıflatmıştır ve projeye şüpheyile yaklaşılmasına neden olmuştur. CPEC ve Gwadar limanının varlığı Pakistan'ın ekonomik ve askeri olarak güçlenmesi anlamına gelirken, Bharat CPEC'in engellemek için ayrılıkçı grupları kullanma konusunda özel bir istihbarat masası kurmasına neden oldu. Ayrıca, Bharat Gwadar Limanı'na karşı çıkarlarını korumak için denizcilik faaliyetlerini geliştirmektedir. Gwadar Limanı projesi, Bharat ve İran tarafından endişeyle karşılanmış ve bu nedenle bu devletler Çabahar Liman Projesi'ne yönelmişlerdir.³⁹⁸

Tablo 6.1: CPEC kapsamındaki Gwadar Projeleri

Tamamlanan Projeler	Yapım Aşamasındaki Projeler	Boru Hattı Projeleri
• Liman ve Serbest Bölge Geliştirme • Gwadar Akıllı Liman Şehri Ana Planı • Gwadar'daki Pak-Çin Teknik ve Meslek Enstitüsü • Gwadar Doğu Körfezi Otoyolu	• Yeni Gwadar Uluslararası Havaalanı • Tatlı suyun arıtılması, suyun sağlanması ve dağıtılması için gereken altyapılar ve tesisler. • Pak-Çin Dostluk Hastanesi • Gwadar'da 300 Megawatt (MWe) Kömür Yakıtlı Enerji Projesi • 1.2 MGD Tuzdan Arındırma Tesis • 5 MGD Su Arıtma Tesis	• Mendirek(Dalgakıran) İnşaatı • Yanaşma alanlarının ve kanallarının taranması • Batı Körfezi'nde Balık Çıkarma İskelesi ve Balıkçı Teknesi Yapım Endüstrisi • Gwadar Akıllı Çevre Sanitasyon Sistemi ve Düzenli Depolama Projesi

Kaynak: CPEC, Gwadar Projects Under CPEC, <https://cpec.gov.pk/gwadar>, (20.07.2021)

³⁹⁸ Yeşim Demir, *a.g.m.*, s.101-115.

6.1.2. Çabahar-Gwadar Rekabeti

Çin'in Hint Okyanusu'ndaki deniz üsleri, finansal menfaatlerine destek sağlamakla birlikte stratejik varlığını güçlendiriyor. Bharat ise Gwadar Limanı hamlesine karşılık olarak Çabahar Limanı'nı tercih ederek Afganistan çevresinde etki alanını genişletme, bölgede Çin'in etkisini azaltmayı, Pakistan'ı saf dışı bırakmayı hedefliyor. Çabahar Limanı, Bharat'ın Orta Asya'ya açılan kapısı olarak enerji ihtiyaçlarını karşılamada avantaj sağlamaktadır.³⁹⁹ "Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru" ise Bharat liderliğinde Güney Kafkasya'da BRI'ya alternatif bir güzergah sunuyor. Ermenistan ve Gürcistan üzerinden alternatif bir yola da sahip olan bu koridor, İran, Azerbaycan ve Rusya üzerinden geçerek Bharat'ı Orta Asya ve Avrupa'ya bağlayarak ticaret ve ulaşımı kolaylaştırmayı amaçlıyor. Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru, malların Bharat'dan İran üzerinden Afganistan ve Orta Asya'ya, Pakistan'ı baypas ederek geçişini sağlıyor. Bharat, Azerbaycan ve Türkiye gibi ülkelerle iş birliği yaparak Pakistan ile rekabeti göz önünde tutarak, Pakistan'ın müttefiklerini de baypas ederek riskleri önlemeye çalışmaktadır.⁴⁰⁰

Bharat, Çin'in doğu-batı eksenli BRI ve ABD'nin kuzey-güney eksenli bağlantısı arasında önemli bir aktör olarak ortaya çıkmıştır. Afganistan'daki savaş sebebiyle, Bharat İran'da Chabahar Limanı yatırımını yüklenmiştir.⁴⁰¹ Bharat, BRI'yi dengelemek için İran-Afganistan demiryolu projesi üzerinde çalışmaktadır.⁴⁰²

Çabahar Limanı, İran'ın Sistan-Belucistan Eyaleti'nde Arap Denizi'nin kuzeyinde yer alır. Liman, Bharat'a Hürmüz Boğazı'nı kullanmadan doğrudan erişim sağlamaktadır. Ancak limanın gelişimi, Afganistan'daki istikrarsızlık ve bölgesel ilişkiler nedeniyle engellenmektedir. Afganistan'ın istikrara kavuşması, enerji yollarının güvenliği açısından da önemlidir. Ayrıca, ABD yaptırımları nedeniyle zor durumda kalan İran ekonomisi için de Chabahar Limanı kritik bir rol oynamaktadır.⁴⁰³

³⁹⁹ Duygu Çağla Bayram & Mohammad Arafat, *a.g.m.*, s.70-102 .

⁴⁰⁰ Paruyr Abrahamyan, EVN Report, Was China All Innocent During the 2020 Artsakh War?, <https://evnreport.com/opinion/was-china-all-innocent-during-the-2020-artsakh-war/>, (09.01.2023)

⁴⁰¹ Tabasum Firdous, *a.g.m.*, s. 71

⁴⁰² Kerem Gökten, "Hindistan'ın 'Bir Kuşak....", s.42

⁴⁰³ Yeşim Demir, *a.g.m.*, s.102-117.

Harita 6.3: Çabahar Limanı ve Planlanan Güzergahları



Kaynak: Anadolu Ajansı, Chabahar Port, https://www.drishtiiias.com/daily-updates/daily-news-editorials/chabahar-port-6/print_manually, (28.09.2022)

Çin'in ekonomik ve deniz gücünün artması, Hint-Pasifik bölgesinde Bharat, Japonya, Avustralya ve ABD gibi Quad ülkelerinin Çin'e karşı denge kurmak için işbirliklerini güçlendirmesine yol açmıştır. Bu duruma karşılık olarak Çin, İran ile 25 yıllık bir iş birliği anlaşması imzalayarak yakınlaşma adımları atmıştır. Bharat'ın ABD ile ilişkilerinin bozulmasından endişe duyması sonucunda İran, Çin ile liman projeleri konusunda görüşmeler yaparak Çabahar ve Gwadar limanlarının birbirine bağlanmasını önermiştir. Bu öneri, İran ve Çin arasında stratejik bir anlaşmaya yol açmış ve Çin'in bölgedeki varlığını artırmasına ve Bharat ile rekabetini güçlendirmesine olanak tanımıştır. İran, Bharat ve Çin'in ilgisiyle birlikte liman projesinde jeopolitik rekabetten fayda sağlayacak ve hem finansal rahatlama şansı yakalayacak hem de tek bir devletin etkisi altında kalmamış olacak. Ancak Bharat, Afganistan ile İran bağlantısını sağlayacak Çabahar-Zahedan Demiryolunun inşa edilmesi için maddi destek sağlamamış olduğundan, İran demiryolunun inşasını tek başına üstlenmek durumunda kalmıştır.⁴⁰⁴

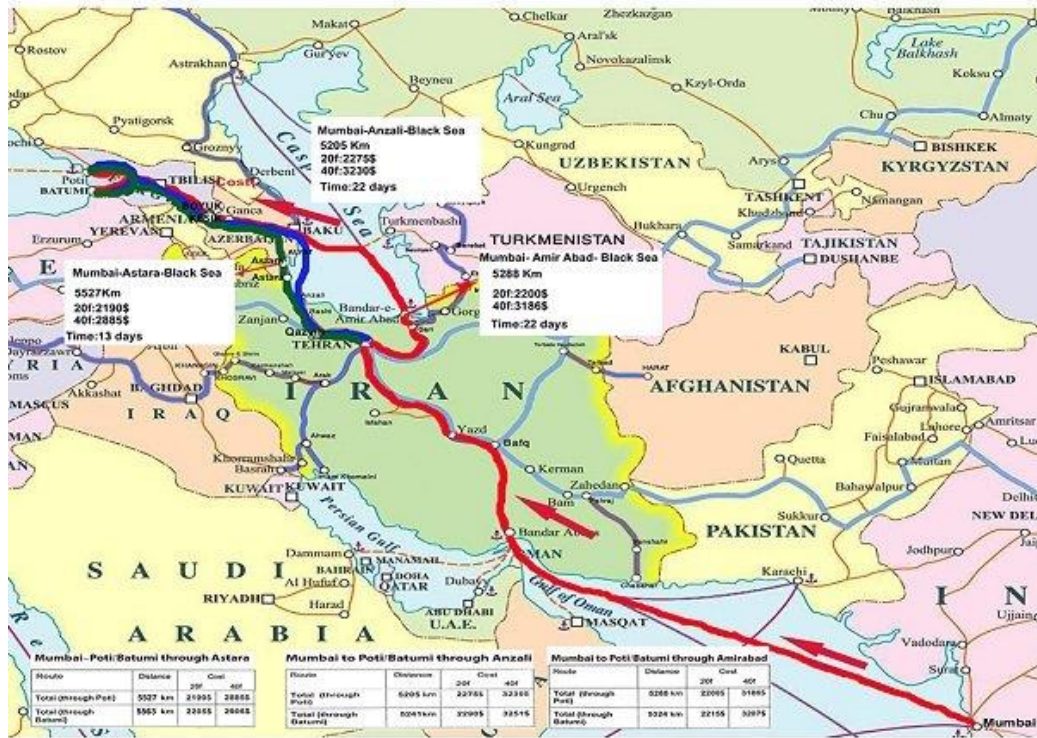
⁴⁰⁴ Yeşim Demir, *a.g.m.*, s.103-117.

İki liman arasındaki avantaj ve dezavantajlar:

- Çin'in "İnci Dizisi Stratejisi" ile yaptığı liman inşaatlarından dolayı deneyim sahibi olması da önemli bir avantajdır.
- Pakistan ve Çin'in sınır komşusu olması, Bharat ve İran'a nazaran avantajlı bir durum yaratıyor.
- Gwadar ve Çabahar limanlarının güvenlik konusunda risk taşıması, terör saldırısı endişeleri doğursa da, Gwadar'ın Çabahar'dan daha avantajlı olduğu düşünülmektedir.

Çabahar Limanı'nın taşıma kapasitesindeki sınırlılık ve demiryolu bağlantısının yetersizliği, Gwadar Limanı'nı daha cazip hale getirmektedir.⁴⁰⁵

Harita 6.4: Bharat ve Çabahar Limanı Planlanan Güzergah



Kaynak: Avrasya İncelemeleri Merkezi, İran'ın Çabahar Limanı Uluslararası Ticarete Açılıyor, <https://avim.org.tr/tr/Bulten/IRAN-IN-CABAHAR-LIMANI-ULUSLARARASI-TICARETE-ACILIYOR>, (20.07.2021)

⁴⁰⁵ Yeşim Demir, *a.g.m.*, s.104-117.

Harita 6.5: Çabahar Limanı Mumbai/Kandla ulaşım hattı



Kaynak: Geopolitical Monitor, Backgrounder: Iran's Chabahar Port, <https://www.geopoliticalmonitor.com/backgrounder-irans-chabahar-port/>, (20.07.2021)

6.2. Çin'in yatırım yaptığı başlıca limanlar

Çin, BRI kapsamında stratejik limanlar inşa etmeyi hedeflemektedir. Bu limanların inşası, Çin'in kendi öz kapital yatırımlarıyla veya devletlerle ortak girişimlerle gerçekleştirilmektedir. Özellikle finansal açıdan zayıf olan ülkelerde, Çinli işletmeler bu limanları işletme hakkına sahip olabilmektedir.⁴⁰⁶ Bunun ışığında:

Afrika kıtasında, Çinli firmalar, Cezayir'deki Oran Limanı, Angola'daki Lobito Limanı ve Gabon'daki Libreville-Moore limanına yatırım yapıyor. Gana'da Takoradi Port'unda Tema Limanı inşa ediliyor ve Kamerun'da derin su limanı inşa ediliyor. Aynı zamanda Çin Eximbank, Fildişi Sahili'nde Abidjan Limanı'nda ikinci konteyner terminalinin inşası için kredi sağlamıştır.⁴⁰⁷

⁴⁰⁶ Serdar Yılmaz, "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi...", s.631-647.

⁴⁰⁷ Van der Putten, Frans-Paul ve Minke Meijnders. *Çin, Avrupa ve deniz ipek yolu*, Clingendael Enstitüsü, 2015, s.35-36

Tanzanya'da Çinli Hutchins Liman Holdings Şirketi/ Hutchins Port Holdings Ltd (HPH), Uluslararası Konteyner Terminalini işletiyor. Lagos Konteyner Terminali'nin %47,5'ine, Nijerya ve Togo konteyner terminallerinin %50'sine ve Cibuti Limanı'nın %23,5'ine sahip olan⁴⁰⁸ Çin Tüccarlar Holding Şirketi, Cibuti Limanı'nı işletiyor ve aynı limanı askeri üs olarak kullanıyor.⁴⁰⁹

Çin ve Mozambik, Beira balıkçı limanını iyileştirmek için anlaşma imzaladı. Aynı zamanda, Çinli firmalar Mozambik'teki Maputo Limanına yatırım yapıyor. Moritanya Dostluk Limanı için yeni konteyner rıhtımları inşa ediyorlar. Kenya'daki Lamu Limanı'nda yatırım yapılıyor ve Mombasa Limanı da Çinli şirketlere devredildi.⁴¹⁰ Sudan limanında rıhtımlar ve konteyner rıhtımları inşa edilirken, Mısır'da İskenderiye Limanı ve El Dekheila Limanı'nı işletiyorlar. Ayrıca, Çin Okyanus Nakliye Şirketi/ China Ocean Shipping Corporation (COSCO) Süveyş Kanalı Terminali'nin %20'sine sahip ve limanı işletiyor. Aynı zamanda Mısır'daki Port Said Doğu Limanı'ndaki Süveyş Kanalı Konteyner Terminalini de yönetmek ve işletmek için bir ortak girişime sahiptirler.

Avrupa kıtasında, HPH, Almanya'da DeCeTe Duisburginland terminali, İspanya'da Barcelona EuropeGüney Terminali, İsveç'te Stockholm'de Frihamnen Konteyner Terminali, Polonya'da Gdynia'da BalticContainer Terminali, Birleşik Krallık'ta Felixstowe Limanı, Harwich Uluslararası Liman ve London Thamesport ve Fransa'nın Marsilya Limanı'ndaki Fos 4XL terminalini geliştirmektedir. Çin İletişim İnşaat Şirketi, Malta limanına yatırım yapmaktadır.⁴¹¹

COSCO, Yunanistan'daki Pire Terminali'ni satın almıştır ve aynı zamanda Pire Konsolidasyon ve Dağıtım Merkezi'nin %50 ortağıdır.⁴¹² Türkiye'deki İstanbul Kumport Limanı'nı da satın almıştır.⁴¹³

İtalya'da Taranto Konteyner Terminali ve Ligurya'daki Vado Limanı, Hollanda'da Euromax Limanı,⁴¹⁴ Amsterdam Konteyner Terminali, Moerdijk

⁴⁰⁸ Van der Putten, Frans-Paul ve Minke Meijnders, *a.g.m.* ,s.35-36

⁴⁰⁹ Serdar Yılmaz, "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi...", s.631-646.

⁴¹⁰ Jonathan Fulton, *a.g.m.* ,s.1-7

⁴¹¹ Van der Putten, Frans-Paul ve Minke Meijnders, *a.g.m.* ,s.30-36

⁴¹² Serdar Yılmaz, "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ...s.631-645.

⁴¹³ Hürriyet, Kumport Limanı Cosco Pacific'e satıldı, www.hurriyet.com.tr/ekonomi/kumport-limani-cosco-pacific-satildi-30099213, (02.01.2023)

⁴¹⁴ Serdar Yılmaz, "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi....s.631-644.

terminali, Rotterdam'daki ECT Delta Terminali ve Trimodal Konteyner Terminali Venlo'nun işletmesini üstlenmektedir. Ayrıca, Çinli şirketler Belçika'daki Antwerp Terminalinin %20'sine ve Zeebrugge kentindeki APM Terminalinde %24'lük hisseye sahiptirler. Willebroek'te Trimodal Konteyner Terminali'nin işletme hakkı ise HPH. şirketi tarafından yapılmaktadır.

Amerika kıtasında, Çin Nakliye Grubu, ABD'deki Los Angeles Limanında bulunan West Basin Konteyner Terminalini işletiyor. HKDN Grup, Nikaragua Büyük Kanalı'nı 100 yıl süreyle planlama, tasarlama, inşa etme, işletme ve yönetme hakkını almıştır. Çin şirketleri, Panama'da Balboa Limanı ve Cristoba Limanı'ndaki iki terminali, Meksika'daki Ensanada Uluslararası Terminali, Lazaro Cardenas Terminali Portuaria de Contenedores, Terminal Internacional de Manzanillo ve Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz terminallerini işletmektedir. Ayrıca, Bahamalar'daki Freeport Konteyner Limanı'nı ve Arjantin'deki Buenos Aires Konteyner Terminalini de işletmektedir.⁴¹⁵

Çin Limanı Mühendislik Şirketi/ China Harbour Engineering Company (CHEC), Jamaika'daki Port Bight'ta bir aktarma merkezi⁴¹⁶, Venezuela'da bir deniz terminali ve yeni konteyner iskelesi, Küba'daki Santiago Limanı'nda bir terminal ve Meksika, Manzanillo'da bir Konteyner Terminali inşa ediyor. Ayrıca, CHEC, Trinidad ve Tobago Aktarma Limanı'nın inşası için bir anlaşma imzaladı.

Avustralya kıtasında HPH, Sidney'deki Port Botany'de ve Brisbane Limanı'nda yeni konteyner terminalleri geliştirdi ve işletti.

Çinli şirketler, Asya kıtasında Endonezya'da Jakarta'daki Tanjung Priok Limanı'nda iki terminal, Kore Cumhuriyetinde (Güney Kore) Busan ve Gwangyang limanlarında iki terminal, Myanmar'da Yangon'da Thilawa Limanı, Vietnam'da Saigon Uluslararası Terminalleri ve Tayland'da Laemchabang Limanı'nda iki terminal işletilmektedir. Ayrıca, Malezya'da Klang'daki Westports Malezya⁴¹⁷ ve Malakka Boğazı'nda bulunan Kuantan Limanı,⁴¹⁸ Pakistanda Çin firmaları Karaçi Uluslararası Konteyner terminalinin işletim hakkını ile birlikte Karaçi'de yeni bir liman, Karaçi

⁴¹⁵ Van der Putten, Frans-Paul ve Minke Meijnders, *a.g.m.*, s.31-36.

⁴¹⁶ Rfa, China Makes Inroads In Caribbean Nations Through Aid, Trade, <https://www.rfa.org/english/vommentaries/caribbean-china-08302017165130.html>, (20.05.2023)

⁴¹⁷ Van der Putten, Frans-Paul ve Minke Meijnders, *a.g.m.*, s.32-36.

⁴¹⁸ Serdar Yılmaz, "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi....s.631-643.

yakınlarında Qasim Limanı'nın genişletme çalışmaları ve Gwadar limanının inşası ve işletmesini üstlenmektedir.⁴¹⁹ Pakistan'ın Gwadar şehrindeki liman, 44 yıl süreyle Çinli şirketlere devredilmiştir.⁴²⁰

Singapur'da COSCO PSA Terminali'nde %49 hisse sahibi olan Çinli şirketler, Tuas South Limanı için çeşitli rıhtımlar ve iskeleler tasarlamış ve inşa etmiştir.⁴²¹ Aynı zamanda Singapur'daki Pasir Panjang Limanı'nın işletmesini de yürütmektedirler.⁴²²

Vietnam'da Saigon Uluslararası Terminali'ni geliştirme çalışmalarına katkıda bulunurken, Bangladeş'te Chittagong'daki New Mooring Limanı'nda bir konteyner terminali inşa etmek ve Sonadia Adası'nda derin deniz limanı yapmak için anlaşma imzalamışlardır. Malezya'da Kuantan Limanı'nı geliştirmek üzere Kuantan Liman Konsorsiyumu'nda %40 hisseye sahipler. Umman Uluslararası Konteyner Terminali'nin işletme sorumluluğunu üstlenen şirketler, BAE'de Ajman Limanı'ndaki Hutchison Ajman Uluslararası Terminali⁴²³ ve Abu Dabi'deki Khalifa Limanı'nın işletmesini de yürütmektedirler.⁴²⁴ İsrail'de yeni bir özel Ashdod Limanı inşa eden ve al-Adabiya Limanı'nda rıhtım çalışmalarını gerçekleştiren şirketler, Lübnan'daki Trablus Limanı'nı genişletme projeleri ve Katar'da Doha Yeni Limanı'nın inşası üzerinde de çalışmaktadırlar. Suudi Arabistan'da Dammam'daki Uluslararası Liman Hizmetlerini işleten şirketler, Ras Az Zwar Limanı'nda iki yeni rıhtım inşa ederken, Ma'aden Limanı'nın tasarımı ve inşası, Cidde'de Kızıldeniz Geçidi Terminali'nin inşası gibi önemli projelerde de yer almaktadırlar. Sri Lanka'da Colombo Limanı'nın geliştirilmesinde aktif olan Çinli şirketler, aynı zamanda Sri Lanka'nın Hambantota Limanı'nı inşa etmiş⁴²⁵ ve bu limanın haklarını China Merchant Grup'a 99 yıl süreyle kiralamışlardır.⁴²⁶

⁴¹⁹ Van der Putten, Frans-Paul ve Minke Meijnders, *a.g.m.*, s.33-36.

⁴²⁰ Jonathan Fulton, *a.g.m.*, s.3-7

⁴²¹ Van der Putten, Frans-Paul ve Minke Meijnders, *a.g.m.*, s.34-36.

⁴²² Serdar Yılmaz, "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi.....s.631-642.

⁴²³ Van der Putten, Frans-Paul ve Minke Meijnders, *a.g.m.*, s.35-37.

⁴²⁴ Wade Shepard, "Next Up On China's Maritime Silk Road: Abu Dhabi", <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/08/02/next-up-abu-dhabi-chinas-maritime-silk-road-breaks-into-the-middle-east/?sh=660e7b549bbe>, (22.10.2022)

⁴²⁵ Van der Putten, Frans-Paul ve Minke Meijnders, *a.g.m.*, s.35-38.

⁴²⁶ Jonathan Fulton, *a.g.m.*, s.2-7

6.3. Deniz İpek Yolunun Hedefi ve Güzergahları

"Deniz İpek Yolu", Çin'in doğu kıyılarından başlayarak Malakka Boğazı ve Güney Çin Denizi'nden Hint Okyanusu'na, ardından Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı yoluyla Akdeniz'e yönlendirilen geniş coğrafi alana uzanan bir deniz ulaşım koridorudur. Bu yol, Kuzey'de Karadeniz, Güney'de Afrika, Doğu'da Arap İslam Dünyası ve Batı'da EU ekonomik alanı ile Türkiye boğazları yer alır.⁴²⁷

MRS'nin temel amacı, Çin'in küresel ticaretteki rolünü ve deniz ulaşım koridorlarında etkinliği sağlayarak deniz gücünü artırıp enerji ve ticaret akışını kesintisiz hale getirmektir.⁴²⁸ Bu proje, özellikle Hint Okyanusu'nun çevresi, Güney-Doğu Asya ve Doğu Akdeniz'de ki limanları geliştirerek deniz ayağını güçlendirmeyi hedefler.⁴²⁹ Pürüzsüz, güvenli ve verimli ulaşım yolları oluşturarak büyük deniz limanlarını birbirine bağlamaya odaklanır.⁴³⁰ Afro-Avrasya bölgesi ve komşu kıyılar arasındaki bağlantıları güçlendirerek ortaklıklar kurmayı ve çok boyutlu ağlar oluşturmayı amaçlar. Katılımcı ülkelerin kalkınma stratejilerini uyumlu hale getirerek iş birliğini teşvik ederek, pazar potansiyelinden faydalanmayı ve tüketimi artırmayı hedefler.⁴³¹ Ayrıca, denize kıyısı olmayan ülkelerin deniz taşımacılığına erişimini kolaylaştırmak için altyapı projelerini de içerir.⁴³² Stratejik bir ekonomik kuşak olarak Güney Çin Denizi ile Pasifik ve Hint Okyanusunu da kapsayan bu proje, Çin'in denizcilik alanındaki önemini ve etkinliğini artırmayı hedefler.⁴³³

Çin, Pire Limanı aracılığıyla Orta ve Doğu Avrupa ülkeleriyle (CEEC's) tüm Avrupa'ya en etkin ulaşım yolunu görüyor. Yunanistan'dan başlayarak Belgrad-Budapeşte demiryolu ile Baltık bölgesine uzanan güney-kuzey koridoru, Avrupa

⁴²⁷ Ye Zhangxu, "Kuşak Ve Yol Girişimi Bağlamında Çin Ve Doğu Akdeniz Ülkeleri Arasında İşbirliği: Güncel Durum, Fırsatlar Ve Zorluklar", *Briq Kuşak Ve Yol Girişimi Dergisi*, 4(2),2023, S.62-77.

⁴²⁸ Mehmet Seyfettin Erol & Mustafa Cem Koyuncu, *a.g.m.*, 45-66.

⁴²⁹ Van der Putten, Frans-Paul ve Minke Meijnders, *a.g.m.*, s.7.

⁴³⁰ Mia Bennett, "The Silk Road Goes North: Russia's Role Within China's Belt And Road Initiative". *Area Development And Policy*, 1(3), 2016, S.341-351.

⁴³¹ Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu. "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı İle 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon Ve Faaliyetler." 2015, s.1-12

⁴³² Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 130-147.

⁴³³ Serdar Yılmaz, *Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar*. Ankara:Astana Yayınları, 2020, s.32-36

deniz-kara ulaşımının önemli bir tamamlayıcısıdır.⁴³⁴ Yunanistan Pire Limanı, Çin'in yatırımları sayesinde dünya konteyner ticaretinde hızla yükselmiş ve Akdeniz'in en büyük limanlarından biri haline gelmiştir. Polonya'nın Małaszewicze şehri ve Pire Limanı bağlantısının tamamlanmasıyla Pire'nin daha önemli bir lojistik merkez haline gelmesi hedeflenmektedir.⁴³⁵ Belgrad-Budapeşte-Viyana demiryolu ile Romanya'nın Köstence Limanı bağlantısı da düşünülmektedir.⁴³⁶

Afrika'da da Çin'in önemli projeleri bulunmaktadır. Etiyopya-Cibuti ve Sudan-Somali demiryolu⁴³⁷, Kenya-Güney Sudan petrol boru hattı ve Uganda petrolünün Kenya'dan taşıma projesi gibi projelerle kıtadaki ulaşım ağını güçlendirmeyi hedefler.

438

Çin aynı zamanda alternatif geçiş güzergahları üzerinde de çalışmaktadır. Malakka Boğazı, enerji hammadde geçiş yolunda önemli bir rol oynamaktadır⁴³⁹ ancak çatışma riski taşıyan bir noktadır. Bu nedenle, Çin, Tayland'ın önerdiği Kra Kanalı Projesi'ni desteklemekte ve Pasifik'teki mal akışını artırmayı hedeflemektedir. Ayrıca, Çinli firmaların inşa ettiği ikinci Panama Kanalı da Büyük Okyanus ile Atlas Okyanusu arasındaki en kısa geçiş yollarından biridir.⁴⁴⁰

Deniz SREB, Güney Çin Denizi üzerinden Hint Okyanusu'na ve Süveyş Kanalı üzerinden ise Akdeniz'e uzanmaktadır. Bu yol sayesinde Çin, Güney Asya, Güneydoğu Asya, Orta Doğu, Afrika ve Avrupa olacak şekilde altı ana ekonomik bölgeye erişim sağlamaktadır. Ayrıca, bu rota Çin'in stratejik hammadde ihtiyaçlarının birçoğunu, petrol, demir cevheri ve bakır cevheri gibi kaynakları da karşılamaktadır.⁴⁴¹

⁴³⁴ Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman & Miguel Otero-Iglesias. "Europe and China's New Silk Roads." *A Report by the European Think-tank Network on China*, 2016, s. 9

⁴³⁵ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 131-150.

⁴³⁶ Balazs Sarvari & Anna Szeidovitz, *a.g.m.*, s. 5-26.

⁴³⁷ Sami Yıldırım, Uluslararası Sempozyum Çin'in Yükselişi Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. *Bildiriler Kitabı*. Ankara: Çankaya, 2018, s.21

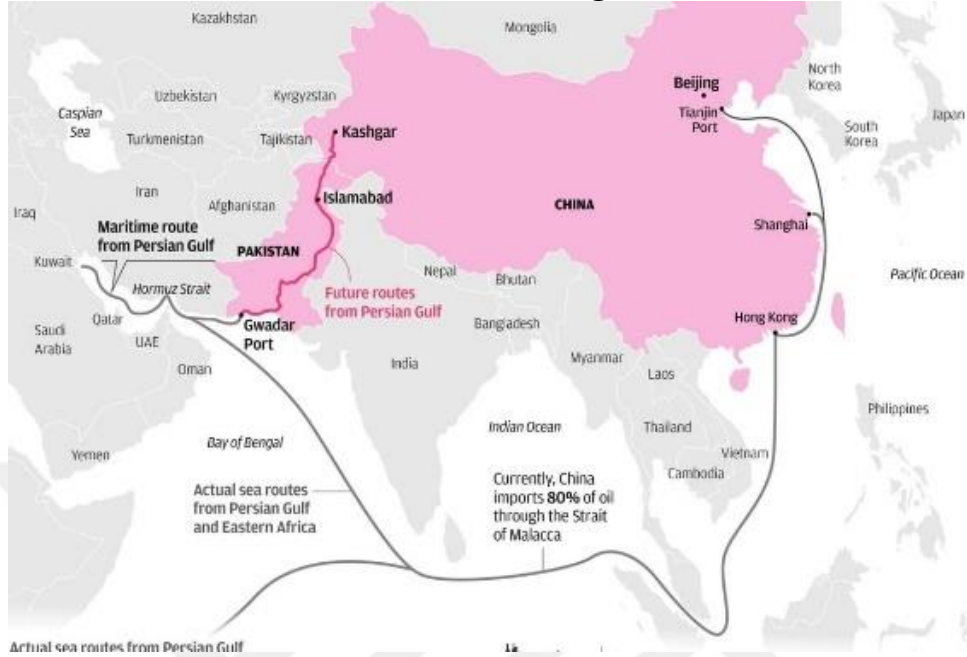
⁴³⁸ Serdar Yılmaz "Bir Kuşak Bir Yol Projesi Bağlamında Afrika Ülkelerini Bekleyen Muhtemel Tehlikeler". *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*. 20 (77), 2021, s.362

⁴³⁹ Serdar Yılmaz, "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi....", s.636

⁴⁴⁰ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 131-149.

⁴⁴¹ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 114-120.

Harita 6.6: MSR ile Gwadar Limanının bağlantısı



Kaynak: Debasish Roy Chowdhury, “Pakistan happy to aid in China’s quest for land route to the west; India, not so much”, <https://www.scmp.com/business/commodities/article/1359761/pakistan-happy-aid-chinasquest-land-route-west-india-not-so>, (20.07.2021)

İlk güzergah, Çin Denizi üzerinden başlayarak Bharat’ın Kalküta şehrine uğradıktan sonra⁴⁴² Sri Lanka⁴⁴³ ve Hint Okyanusu üzerinden⁴⁴⁴ Kenya’ya varıp buradan Kızıldeniz den geçerek önce Yunanistan⁴⁴⁵ sonrada Venedik’te deniz yolu kara yolu ile birleşmektedir.⁴⁴⁶

Aynı yolu takip eden ancak Sri Lanka’dan sonra Pakistan ve Irak üzerinden Kızıl Denizde Cibuti limanına uğrayan oradan da Akdeniz limanlarına ulaşan bir hatta mevcuttur.⁴⁴⁷

İkinci hat ise Güney Çin Denizi üzerinden güney bölgesine ilerleyerek Pasifik Okyanusu ve Okyanusya ile Güney Pasifik Ekonomik Koridorunu içerir. Bu hat, İran

⁴⁴² Esme Özdaşlı, Çin’in Yeni İpek Yolu... s. 584-596.

⁴⁴³ Christina Lin, "The Belt and Road and China’s long-term visions in the Middle East." ISPSW Strategy Series, 512, 2017, s.1-10.

⁴⁴⁴ Esme Özdaşlı, Çin’in Yeni İpek Yolu... s. 585-596.

⁴⁴⁵ Christina Lin, "The Belt and Road and China’s long-term visions in the Middle East." ISPSW Strategy Series, 512, 2017, s.2-10.

⁴⁴⁶ Esme Özdaşlı, Çin’in Yeni İpek Yolu... s. 586-596.

⁴⁴⁷ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 131-148.

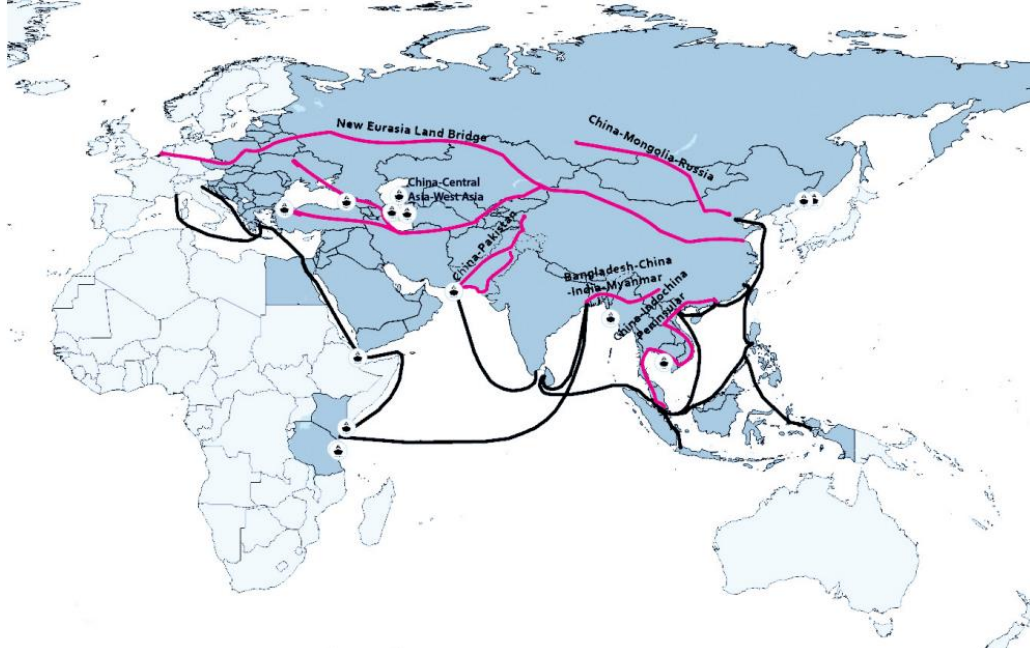
Körfezi, Arap Yarımadası, Kızıl Deniz üzerinden Somali, Mısır, Kenya ile Venedik gibi bölgelere erişim sağlar.⁴⁴⁸

Harita 6.7: BRI Kara ve Deniz Güzergahı



Kaynak: Indra Budiman Syamwil, "Resources Growth Logistic Centers and The Challenge for staple Reproduction of Sustainable Regional Infrastructure Connectivity.", *Fidic Aspac Konferansı*, 2018, s. 3

Harita 6.8: MSR Güzergahı ve Limanları



Kaynak: World Bank Group, "Belt and Road Economics Opportunities and Risk of Transport Corridors", Washington DC, 2019, s. 3.

⁴⁴⁸ Serdar Yılmaz, "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesis.634-648.

6.3.1. Kutup İpek Yolu (PSR)

Kuzey Kutbu, 8 milyon kilometrekarelik (km²) bir alanda Kanada, ABD (Alaska), Danimarka (Grönland), Finlandiya, Norveç, İzlanda, Rusya ve İsveç'e ait kara ve deniz bölgelerini içermektedir. Arktik Okyanusu ise kıyı devletlerinin 12 milyon km²'den fazla bir alanda uluslararası hukuka uygun olarak deniz haklarını ve çıkarlarını paylaştığı bir bölgedir.⁴⁴⁹

Buzulların erimesi, keşfedilmemiş enerji kaynaklarına ve değerli minerallere erişilebilirliği artırarak taşımacılık sektöründe yeni bir dönemi başlatmaktadır. Yeni deniz ticaret rotaları ve enerji nakil hatlarının oluşması beklenmektedir.⁴⁵⁰ Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyindeki bölge, zengin petrol, gaz ve mineral kaynaklarına sahiptir. Bu bölge, dünya yüzeyinin sadece %6'sını kaplasa da, keşfedilmemiş petrol ve doğal gaz kaynaklarının %20'sine ev sahipliği yapmaktadır. Rusya'nın Arktik batı kesiminde en büyük gaz rezervlerinin olduğu düşünülmektedir.⁴⁵¹

Kuzey Kutup Bölgesi'ndeki iklim değişikliği, ekolojik bir felakete yol açsa da, bu durum birçok ülke için ekonomik ve siyasi fırsatlar sunmaktadır. Bilimsel çalışmalar, Arktik'in yeni ekonomik potansiyellere sahip olduğunu göstermektedir. Küresel ticaret yollarına farklı rotalar, iş birliği, değerli minerallere erişim ve enerji kaynakları gibi birçok alanda fırsatlar ortaya çıkmaktadır.⁴⁵²

6.3.1.1. Arktik Konsey

Arktik Konseyi, 1991 yılında Finlandiya'nın önerisiyle kurulmuş ve 1996 yılında Ottawa'da imzalanan Kuzey Kutbu Konseyi Kurulması Bildirgesi ile resmîyet kazanmıştır. Üye ülkeler Norveç, İsveç, Finlandiya, Rusya Federasyonu, ABD,

⁴⁴⁹ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China's Arctic Policy, https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm, (24.07.2021)

⁴⁵⁰ Anıl Çağlar Erkan & Ayça Eminoğlu, "Grand Strateji Olarak Kuşak ve Yol İnisiyatifinde Arktik: Kutup İpekyolu'nun Çin-Rusya Enerji İş Birliğindeki Rolü." *Akdeniz İİBF Dergisi*, 2019, s.145-173.

⁴⁵¹ Veli Ahmet Çevik & Tülin Durukan, "Çin'in Kuzey Kutbu'na Olan İlgisi: Kutup İpek Yolu." *Akdeniz İİBF Dergisi* 20.2 ,2020, S.254-262.

⁴⁵² Anıl Çağlar Erkan & Ayça Eminoğlu, *a.g.m.*, s.145-173.

Kanada, Danimarka ve İzlanda'dır.⁴⁵³ Ayrıca, Arktik Konseyi'nde gözlemci statüsünde Almanya, Hollanda, Polonya, Birleşik Krallık, Fransa, İspanya, İtalya, Japonya, Çin, Bharat, Singapur, Kore Cumhuriyeti ve İsviçre bulunmaktadır. Çin 2013 yılında organizasyona dahil olmuştur.⁴⁵⁴ Ayrıca Türkiye de bölgeye ilgi duymakta ve faaliyet göstermektedir.⁴⁵⁵

Arktik Konseyi'nin temel amaçları şunlardır:

- Kuzey Kutbu İzleme ve Değerlendirme Programı kapsamındaki projeleri koordine etmek ve denetlemek.
- Kuzey Kutup Devletleri arasında iş birliğini, etkileşimi teşvik etmek ve koordinasyonu için bir platform oluşturmak.
- Bilgi yaymak, Eğitimi desteklemek etmek ve Kuzey Kutbu'na ilgiyi artırmak.
- Sürdürülebilir kalkınma programları için görev tanımını kabul etmek, koordine etmek ve denetlemek.⁴⁵⁶

6.3.1.2. Çin'in Arktik Bölgeye İlgisi

Çin, ekonomik güçlenme ve enerji kaynaklarına olan bağımlılığı nedeniyle kutup bölgelerinde yeni taşıma yolları arayışına odaklanıyor. Arktik bölgesindeki buzulların erimesi, Çin'e daha kısa ticaret rotaları ve kullanılmamış enerji ve mineral kaynaklarına erişim fırsatları sunarak Arktik bölgesine olan ilgisini hızla artırmıştır.⁴⁵⁷

Çin, kendisini coğrafi olarak "Yakın Kutup Devleti" olarak tanımlamaktadır ve ve bölgeye olan ilgisini 1925 yılında Spitsbergen Antlaşması'na katılmasıyla başlamıştır.⁴⁵⁸ 1981 yılında Çin Arktik ve Antarktika İdaresi'nin kurulması ve 1989 yılında Çin Kutup Araştırma Enstitüsü'nün faaliyete geçmesiyle Arktik bölgesine olan ilgisi resmiyet kazanmıştır.⁴⁵⁹ Aynı zamanda 1996 yılında Uluslararası Arktik Bilim

⁴⁵³ Veli Ahmet Çevik & Tülin Durukan ,*a,g,m.*,s.254-262.

⁴⁵⁴ Arctic Consil, Arctic Council Observers <https://arctic-council.org/about/observers/>, (21.09.2022)

⁴⁵⁵ Anıl Çağlar Erkan & Ayça Eminoğlu, *a,g,m.* ,s.145-172.

⁴⁵⁶ Veli Ahmet Çevik & Tülin Durukan ,*a,g,m.*,s.254-261.

⁴⁵⁷ Veli Ahmet Çevik & Tülin Durukan ,*a,g,m.*,s.254-260.

⁴⁵⁸ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China's Arctic Policy, https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm Erişim, (24.07.2021)

⁴⁵⁹ Veli Ahmet Çevik & Tülin Durukan ,*a,g,m.*,s.255-262.

Komitesi'ne üye olmuş, Snow Dragon araştırma gemisi ile Kuzey Kutbu'nda bilimsel çalışmalar gerçekleştirmiş ve 2004 yılında Arctic Yellow River İstasyonu'nu inşa etmiştir.⁴⁶⁰

2013 yılında Çin, devlet işletmesi COSCO'nun Kuzey Deniz Yolu'nu 19.000 tonluk Yong Sheng konteyner gemisi ile başarıyla kullanarak Hollanda'nın Rotterdam Limanı'na ulaşmıştır. 2015 senesinde yayınlanan Ulusal Güvenlik Yasası ve 2016 senesinde yayınlanan 13. Beş senelik planda, yeni buzkıran gemisi yapımı ve Kuzey Kutbu'ndaki gözlem noktaları için iş birliği hedeflerini içermiştir.⁴⁶¹ 2017 yılında "Kuşak ve Yol İnisiyatif Kapsamında Denizcilik İş birliği Vizyonu" adlı politika beyanıyla Kutup İpek Yolu/ Polar Silk Road (PSR) duyurulmuş ve 2018 yılında yayınlanan "Arktik Beyaz Kitap" belgeleriyle PSR desteklenmiştir.⁴⁶²

Çin Ulusal Nükleer Şirketi/ China National Nuclear Corporation (CNNC), 2018 yılında nükleer enerjiyle çalışan bir buz kırıcı gemi projesi başlatmış ve bu gemi kutup denizindeki buzları kırarak su yollarını açma, elektrik sağlama ve arama kurtarma görevlerini yerine getirecek. Gemi tasarımının 2025'e kadar tamamlanacağı söylenmektedir. Nükleer enerjinin, buz kırma kapasitesini artıracığına dikkat çekiliyor ve küçük modüler reaktörler bu projede önemli bir rol oynamaktadır.⁴⁶³

2015 yılında, Rusya'nın teklifiyle başlayan Çin-Rusya iş birliği, PSR'nin ilerlemesinde etkili olmuştur.⁴⁶⁴ 2017 yılında Rusya Başbakanı Medvedev ve Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in açıklamalarıyla birlikte, PSR Vizyonu hayata geçirilmiş ve her iki devlet tarafından da benimsenmiştir. Başlangıçta Rusya, Çinli firmaları Arktik enerji projelerine dahil etmeye olumlu bakmamış olsa da, Batı'nın Rus-Ukrayna krizinde uyguladığı yaptırımların etkisiyle birlikte Çin'in finansal gücü, Rusya'nın PSR güzergahına konumu ve Arktik bölgesinin Rusya tarafında enerji kaynaklarının %80'ine ev sahipliği yapması önemli etkiler yaratmıştır.⁴⁶⁵

⁴⁶⁰ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China's Arctic Policy, https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm Erişim, (24.07.2021)

⁴⁶¹ Veli Ahmet Çevik & Tülin Durukan ,*a.g.m.*,s.256-262.

⁴⁶² Yun Sun , "The Northern Sea Route: The Myth of Sino-Russian Cooperation, Stimson Central, 2018,s.2-16

⁴⁶³ Trym Eiterjord, Checking Back in on China's Nuclear Icebreaker, <https://thediplomat.com/2023/02/checking-back-in-on-chinas-nuclear-icebreaker/>, (03.03.2023)

⁴⁶⁴ Yun Sun , *a.g.m.* ,s.2-16

⁴⁶⁵ Anıl Çağlar Erkan & Ayça Eminoğlu, *a.g.m.* ,s.145-171.

Tablo 6.2: Çin'in Kutup ilişkilerinin Aşamaları

1925	1920 Svalbard Antlaşması'nı onaylandı.
1989	Çin Kutup Araştırma Enstitüsü'nü oluşturdu.
1996	Çin, Uluslararası Arktik Bilim Komitesi'ne (IASC) üye oldu.
1999	1994 yılında Ukrayna'da inşa edilen buz kırıcı kutup araştırma gemisi Xue Long (Buz Ejderi) ile Kuzey Kutbu'nda bilimsel araştırmalar yaptı.
2004	Norveç Ny Alesund'da Kuzey Kutup Yellow River İstasyonu'nu (Huange zhan) inşa etti.
2007	Arktik Konseyi'nde gözlemci statüsü elde etmek istediği belirtildi.
2010	Çin Okyanus Üniversitesi bünyesinde Kutup Hukuku ve Politika Araştırma Enstitüsü'nü kurdu.
2013	Arktik Konseyi'ne gözlemci olarak kabul edildi.
2013	Çin'in COSCO Grubu tarafından işletilen kargo gemisi Ying Sheng, Çin'in Dalian Limanı'ndan Rotterdam'a doğru yola çıktı ve Çin'in ilk ticari geçişini Rusya'nın kuzey kıyısındaki Kuzeydoğu Geçidi üzerinden yaptı.
2014	Kuzey Denizi Rotası bölgesi için bir navigasyon kılavuzu yayınladı.
2015	Çin Donanmasından 5 savaş gemisi, ABD karasuları boyunca Alaska kıyısı açıklarında seyahat etti.
2016	COSCO, Kuzey Denizi Rotası'ndan baş gemi göndermiştir.
2016	Kanada açıklarındaki Kuzeybatı Geçidi ile ilgili bir navigasyon rehberi yayınladı.
2016	Çin-Finlandiya tasarımı dayanan ilk Çin yapımı nükleer enerji buzkıran kutup araştırma gemisi Xue Long 2'nin inşasına başlandığı duyuruldu.
2017	Çin bandıralı Xue Long gemisi, ilk kez Orta Arktik Alanı geçti.
2018	Arktik Politikası Beyaz Kitap'ı yayınladı.

Kaynak: Veli Ahmet Çevik & Tülin Durukan. "Çin'in Kuzey Kutbu'na Olan İlgisi: Kutup İpek Yolu." *Akdeniz İİBF Dergisi* 20.2 ,2020, s.254-262.

Çin'in 26 Ocak 2018'de yayınlanan Arktik Politikası Beyaz Kitap, ülkenin kutup bölgelerine olan ilgisini daha da belirginleştirmiştir. Bu politika, Kuzey Deniz Yolu'nun/ Northern Sea Route (NSR) kullanımıyla Doğu Asya ile Avrupa limanları arasında konteyner taşıyan gemi şirketlerine yakıt ve mesafe maliyeti tasarrufu sağlamayı hedefleyen alternatif kutup taşımacılık yollarının geliştirilmesine odaklanmaktadır.⁴⁶⁶ Çin, diğer ülkelerle iş birliği yaparak kutup nakliye yollarını geliştirme vizyonu doğrultusunda altyapı inşaatı ve deniz yolu güvenliği gibi alanlarda çalışmayı planlamakta ve bir PSR oluşturma hedefine ulaşmayı amaçlamaktadır.⁴⁶⁷

⁴⁶⁶ Veli Ahmet Çevik & Tülin Durukan ,a,g,m.,s.257-262.

⁴⁶⁷ Yun Sun , a.g.m. ,s.3-16

6.3.1.3. Arktik Beyaz Kitap

Çin'in Arktik bölgesine olan ilgisi, Ocak 2018'de yayınlanan Arktik Politikası belgesi olarak da adlandırılan Beyaz Kitap ile açıkça ortaya konulmuştur.⁴⁶⁸ Belgede, Kuzey Kutbu nakliye yollarını kullanarak bir PSR inşa etme isteği vurgulanmış ve Kuzey Denizi Bölgesi'nde seyrüsefer özgürlüğünün korunmasının önemi vurgulanmıştır. Bunun yanında Çin'in Kuzey Kutbu'nda saygı, iş birliği, kazan-kazan ve sürdürülebilirlik ilkesini belirlerken,⁴⁶⁹ bölgenin küresel bir müşterek olduğunu vurgulamaktadır. Kuzey Kutbu devletleri ulusal egemenliğe odaklanırken, Çin bu bölgenin tüm dünya için önemli olduğunu göz önünde bulundurmaktadır.⁴⁷⁰

Çin'in Arktik Politikası, belgede belirtilen beş temel politika alanına odaklanmaktadır: bilimsel araştırmaları teşvik etmek, çevre ve iklim korumasına katkıda bulunmak, Arktikte bulunan petrol, gaz ve maden kaynaklarının iş birliği içinde kullanımını savunmak, Kuzey Kutbu yönetimine katılımı geliştirmek ve bölgedeki barış ve istikrarı teşvik etmek. Bu politikalar, Çin'in Arktik bölgesindeki iş birliği ve katılımına yönelik taahhütlerini yansıtmaktadır.⁴⁷¹

6.3.1.4. Kuzey Deniz Yolu Güzergahları

PSR, Arktik bölgesindeki buzulların erimesiyle ortaya çıkan deniz yollarını kullanmayı içerir. Kıtalararası ticarette özellikle Avrupa'ya mal taşıma sürelerini ve maliyetlerini azaltmak için alternatif güzergahları keşfetmek ve deniz nakliyatını çeşitlendirmek isteyen⁴⁷² Çin, deniz ticaretine olan büyük bağımlılığının neden olduğu endişeleri gidermek için yeni güzergahlar arayışındadır.⁴⁷³

⁴⁶⁸ Gharayagh-Zandi, Davoud , *a.g.e.*, s.168-169.

⁴⁶⁹ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China's Arctic Policy, https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm Erişim, (24.07.2021)

⁴⁷⁰ Sanna Kopra, "China's Arctic interests." *Arctic yearbook* 2013, 2013,s.1-16.

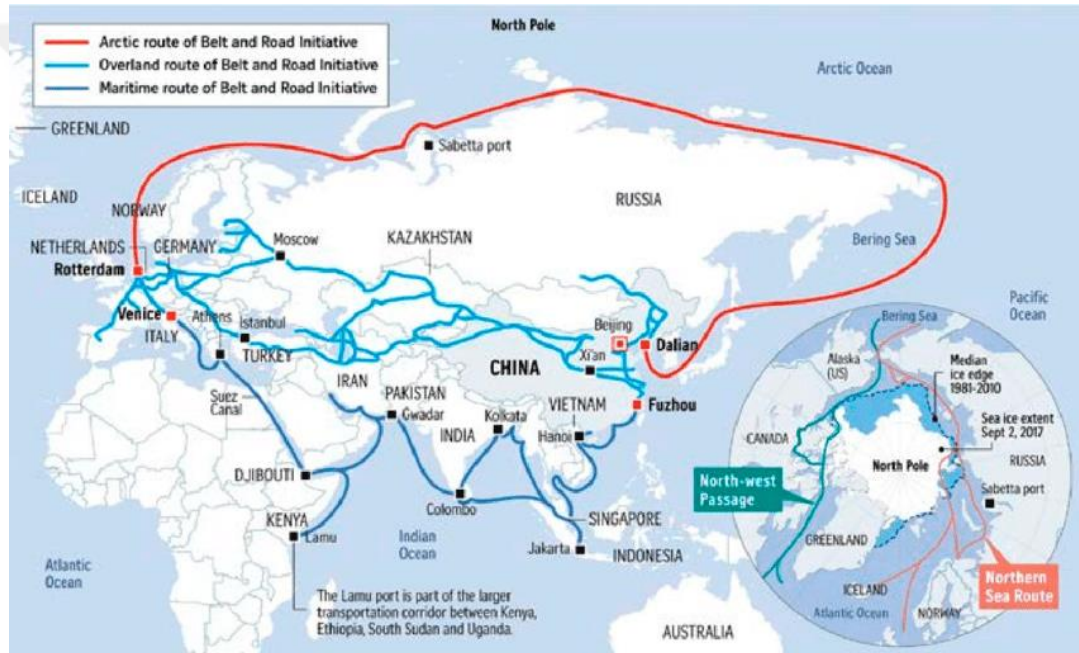
⁴⁷¹ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China's Arctic Policy, https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm Erişim, (24.07.2021)

⁴⁷² Anıl Çağlar Erkan & Ayça Eminoğlu, *a.g.m.* ,s.146-173.

⁴⁷³ Veli Ahmet Çevik & Tülin Durukan ,*a.g.m.*,s.255-261.

Çin'in tercih ettiği güzergah, Avrupa limanlarına en kısa yoldan ulaşmak için NSR olarak bilinir. Bering Boğazı'ndan başlayıp Rusya kıyılarındaki limanlara veya Avrupa limanlarına ulaşan ortalama uzunluğu 5632 km olan⁴⁷⁴ bu deniz yolunun kullanımı, Hamburg ile Şanghay arası taşımacılık süresini 6,400 km kısaltarak Süveyş Kanalı alternatifine göre 15 gün daha kısa olacaktır. Bu durum, Çin'in deniz nakliyatında zaman ve yakıt tasarrufu sağlamasını ve küresel ticarete daha etkin bir rol oynamasını hedefler.⁴⁷⁵

Harita 6.9: BRI ve PSR



Kaynak: Ewa Oziewicz & Joanna Bednarz. "Challenges and opportunities of the Maritime Silk Road initiative for EU countries." *Zeszyty Naukowe/Akademia Morska w Szczecinie* 59.131, 2019, . s. 112

Tablo 6.3: Süveyş Kanalı ve PSR ile Farklı Limanlardan Rotterdam Seferinin Uzunluğu

	Süveyş Kanalı (mil)	Kutup İpek Yolu (mil)	Mesafe tasarrufu yüzde (%)
Rotterdam-Yokohama	12,894	8,452	34,45
Rotterdam-Shanghai	12,107	9,297	23,2
Rotterdam-Vancouver	10,262	8,032	21,67

Kaynak: Svetlana Chernova & Anton Volkov, *Economic feasibility of the Northern Sea Route container shipping development* (Master's thesis, Høgskolen i Bodø), 2010, s. 14

⁴⁷⁴ Veli Ahmet Çevik & Tülin Durukan, *a.g.m.*, s.258-262.

⁴⁷⁵ Anıl Çağlar Erkan & Ayça Eminoğlu, *a.g.m.*, s.147-173.

Kuzey Kutbu'nun erimesi, üç ana nakliye rotası sunar⁴⁷⁶: Kanada kıyısındaki "Kuzeybatı Geçidi", Rusya kıyısındaki "Kuzeydoğu Geçidi" ve Kuzey Kutup bölgesindeki "Merkez Geçidi".⁴⁷⁷ Kuzey Geçidi, yaz aylarında açık olacak ve ticari deniz taşımacılığına daha kısa bir rota sunarak Çin'in "Malacca ikilemi"ni hafifletecektir. Çin, bu Arktik deniz nakil güzergahlarına odaklanarak ekonomik kalkınmasında uluslararası nakliyenin önemini artırmayı hedefler.⁴⁷⁸

Harita 6.10: MSR ile PSR Güzergahı ve Mesafesi



Kaynak: Chernova, S., & Volkov, A. (2010). *Economic feasibility of the Northern Sea Route container shipping development* (Master's thesis, Høgskolen i Bodø). s. 13

⁴⁷⁶ Sanna Kopra, *a.g.e.*, s.1-16.

⁴⁷⁷ Anıl Çağlar Erkan & Ayça Eminoğlu, *a.g.m.*, s.148-173.

⁴⁷⁸ Sanna Kopra, *a.g.e.*, s.2-16.

Harita 6.11: Arktik Deniz Yolları



Kaynak: Arctic Portal, "Arctic Sea Routes and EEZs"
<https://arcticportal.org/maps/download/maps-shipping/2796-arctic-sea-routes-and-eezs>,
(03.08.2022)

YEDİNCİ BÖLÜM

ÇİN'İN DİJİTAL İPEK YOLU GİRİŞİMİ

Dijital İpek Yolu, Çin liderliğinde geliştirilen BRI'nın bir uzantısıdır. Bu inisiyatif, Bilgi ve İletişim Teknolojisi (BİT) destekli finansal iş birliği ve diğer yeni teknolojilerin BRI devletlerinde uygulanmasını hedefler.⁴⁷⁹ Dijital İpek Yolu, veri merkezleri, fiber optik enfrastrüktür (altyapı), mobil ağlar ve akıllı şehirler üzerine kurulu bir yapıdır.⁴⁸⁰ İlk 2015 yılında duyurulan bu fikir, dijital ekonomi, akıllı şehirler, e-ticaret ve inovasyon eylemlerini kapsamaktadır.⁴⁸¹ Çin, Dijital İpek Yolu'nun gelişimini üç aşamalı bir stratejiyle gerçekleştirmiştir. İlk aşamada 2015 yılında "Made in China 2025" politikası ile yüksek teknoloji üretim pazarlarında lider olma hedeflenmiştir. İkinci aşama, 2016'da hükümetin yurtdışı bilişim sektörü yatırımlarını teşvik eden "Bilişim Stratejisi"dir. Üçüncü aşama ise Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2018'deki BRI Zirvesi'nde dijital ekonomiyi öncelikli alanlardan biri olarak duyurmuştur etmesidir.⁴⁸²

Ancak 2017'de Dördüncü Dünya İnternet Konferansında Çin, Türkiye, Mısır, BAE, Laos, Tayland, Suudi Arabistan ve Sırbistan temsilcileri ile birlikte BRI kapsamında Dijital İpek Yolunu gerçekleştirmeyi taahhüt ederek BRI'nın Dijital İpek Yolu versiyonu ortaya konulmuştur.⁴⁸³

Dijital İpek Yolu'nun gelişimi sonucunda, Çinli kamu iktisadi teşekküllerinin birçok gelişmekte olan ülkenin telekom altyapısını oluşturduğu görülmektedir. 176 adet 5G altyapısı projesinden 35'i tamamlanmış durumda ve 99'u hala inşa halindedir.

⁴⁷⁹ Gong Sen, Melissa Leach, Jing Gu, The Belt and Road Initiative and the SDGs: Towards Equitable, Sustainable Development, 2019, s.9-45

⁴⁸⁰ Dai Mochinaga, The Digital Silk Road and China's Technology Influence in Southeast Asia. *Council on Foreign Relations, New York*. URL: <https://www.cfr.org/blog/digital-silk-road-and-chinas-technology-influences-southeast-asia>, 2020, s. 2-10

⁴⁸¹ Ilaria Carrozza & Bruni, Giacomo, "China's Digital Silk Road and Malaysia's Technological Neutrality", <https://thediplomat.com/2023/08/chinas-digital-silk-road-and-malaysias-technological-neutrality/>, (22.08.2023)

⁴⁸² Ceren Ergenç & Sırma Altun, "Çin'in Dijital İpek Yolu nerede başlayıp bitiyor?", <https://fikirturu.com/jeo-strateji/cinin-dijital-ipek-yolu-nerede-baslayip-bitiyor/>, (20.01.2023)

⁴⁸³ Ferhat Kurban Tanrıdağı, Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol" Gerçeği ve Türk Dünyası, İstanbul, 2020, s. 38.

Ayrıca Çin, 44 fiber optik ağ döşeme, 164 güvenlik sistemleri, 54 akıllı kent altyapısı ve 14 uydu sistemleri ihalesini kazanmıştır. 91 dijital şirketin yabancı ortağı da Çinli firmalardan oluşmaktadır.⁴⁸⁴

Fiberoptik bağlantı anlaşmaları öncelikle Türkmenistan, Pakistan, Bharat, Özbekistan, Afganistan, Tacikistan ve Çin-Rusya-Avrupa arasında gerçekleştirilmiştir.⁴⁸⁵ Kırgızistan'ın "Taza Koom" inovasyon programına katkı sağlayan Çin teknoloji şirketleri, ülkenin dijital merkezi olma hedefine yardımcı olmaktadır.⁴⁸⁶ Afganistan-Çin uydu projesi de yine bu kapsamda yer almaktadır.⁴⁸⁷ Afrika kıtasında, Kamerun, Zimbabve, Kenya, Nijer ve Togo gibi ülkelerde internet bağlantısını geliştirme ve yeni bağlantı hatları oluşturma yatırımları yapılmaktadır.⁴⁸⁸ Dijital İpek Yolu'nun etkisi Latin Amerika'ya da yayılmıştır. Ocak 2018'de Çin-Latin Amerika ve Karayip Devletleri Topluluğu Forumu ile Latin Amerika'nın BRI'ya katılma daveti, bölge ülkelerinin girişime dahil olmasını sağlamıştır. Bu sayede Latin Amerika, BRI ve ilgili programlara katılma imkanı bulmuştur.⁴⁸⁹

BRI, geleneksel altyapı projelerinin ötesine geçerek bir dijital altyapı projelerini barındırır. MATRIX AI adlı projeyi ekosistemine dahil ederek blokzinciri teknolojisi ve yapay zeka ile yenilikçi bir altyapı yaratmayı amaçlar. MATRIX AI projesi, Dijital İpek Yolu'nun teknoloji altyapısını oluşturan önemli projelerden biri olarak öne çıkmaktadır.⁴⁹⁰

⁴⁸⁴ Ceren Ergenç & Sırma Altun, "Çin'in Dijital İpek Yolu nerede başlayıp bitiyor?", <https://fikirturu.com/jeo-strateji/cinin-dijital-ipek-yolu-nerede-baslayip-bitiyor/>, (20.01.2023)

⁴⁸⁵ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 114-119.

⁴⁸⁶ Otabek Omonkulov, *a.g.m.*, s. 45-114.

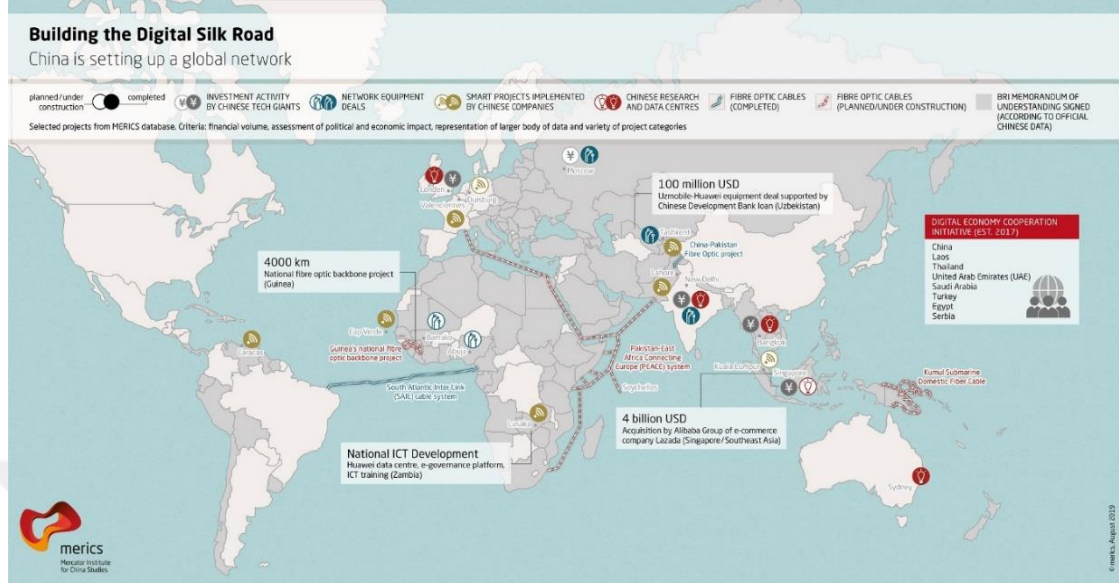
⁴⁸⁷ Pajhwok, China, Afghanistan Sign Agreement On Optic Fiber Link, <https://www.pajhwok.com/en/2017/04/20/china-afghanistan-sign-agreement-optic-fiber-link>, (09.11.2022)

⁴⁸⁸ The Diplomat, China's 'Digital Silk Road': Pitfalls Among High Hopes, <https://thediplomat.com/2017/11/chinas-digital-silk-road-pitfalls-among-high-hopes/>, (09.11.2022)

⁴⁸⁹ Malena, Jorge, "The Extension of the Digital Silk Road to Latin America: Advantages and Potential Risks", <https://www.cfr.org/blog/extension-digital-silk-road-latin-america-advantages-and-potential-risks>, (09.11.2022)

⁴⁹⁰ Şahver Kaya, "Dijital İpek Yolu ve Türkiye – 3", <https://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/sahver-kaya/dijital-ipek-yolu-ve-turkiye-3-40945491>, (20.01.2023)

Harita 7.1: Dijital İpek Yolu Haritası



Kaynak: Thomas S. Eder, Rebecca Arcesati & Jacob Mardell, "Networking the "Belt and Road" - The future is digital", <https://merics.org/en/tracker/networking-belt-and-road-future-digital>, (27.01.2023)

7.1. Türkiye ve Dijital İpek Yolu

Türkiye, farklı ticaret ortaklarına bağlı olan EU gibi ülkelerin aksine, Çin'in dijital altyapısına entegre olma konusunda tereddüt etmiyor. Çin ve Türkiye, 2015 senesinden bu yana Dijital İpek Yolu dahilinde üç iş birliği anlaşması imza etti. Bu anlaşmalar finans faaliyetlerini artırma, BRI ve Orta Koridor uzgörülerini birleştirme ve uluslararası ulaşım, lojistik ve koordinasyon stratejilerini ele alma amaçlarını taşıyor.

Çin, Türkiye'de Dijital İpek Yolu kapsamında özellikle telekomünikasyon, akıllı şehirler ve platform ekonomileri alanlarında yatırımlar gerçekleştiriyor.⁴⁹¹ 2018 yılında Alibaba, Trendyol'un çoğunluk hisselerini satın aldı.⁴⁹² Aynı dönemde Turkcell ve Huawei, Samsun Büyükşehir Belediyesi desteğiyle Akıllı Şehir İş birliği Protokolünü imza etti. Huawei, Vodafone ve Turkcell ile ilerlettiği ortak çalışmalarla birlikte, 2015 yılında İstanbul Üniversitesi ve Yıldız Teknik Üniversitesi'ne yazılım

⁴⁹¹ Ceren Ergenç & Sırma Altun, "Çin'in Dijital İpek Yolu nerede başlayıp bitiyor?", <https://fikirturu.com/jeo-strateji/cinin-dijital-ipek-yolu-nerede-baslayip-bitiyor/>, (20.01.2023)

⁴⁹² Sputnik, Türk e-ticaret devi Trendyol, Alibaba'ya resmen satıldı, <https://sputniknews.com.tr/20180724/alibaba-trendyol-satin-aldi-1034429384.html>, (02.06.2022)

geliştirme desteği sağladı. 2019'da Türk Hava Yolları, Huawei ile dijital dönüşüm çalışmalarını gerçekleştirmeye karar verdi. 2022 yılında Türk Telekom ve Huawei, TurkTech adıyla ortak olarak birlikte 5G şebekelerini geliştirme konusunda anlaştı.⁴⁹³ 2017 yılında ise Çinli ZTE , öne çıkan bir 5G teknolojisi firması olarak Türkiye'nin en büyük Ar-Ge merkezi olan Netaş'ın %48'ini 101 milyon USD karşılığında satın aldı.⁴⁹⁴

7.2. Orta Doğu ve Dijital İpek Yolu

Körfez Arap Ülkeleri İş Birliği Konseyi/ Gulf Cooperation Council (GCC) ülkeleri ile Çin arasındaki dijital ekonomik iş birliği hızla artıyor. Bu ülkeler, geniş bant erişimini yaygınlaştırmak, e-ticaretin ve uluslararası standartların gelişimini teşvik etmek için Çin ile iş birliği yapıyor.⁴⁹⁵ COVID-19 salgını, bu iş birliğini daha da güçlendirdi. GCC, dijital dönüşümü kolaylaştırmak amacıyla dijital sektörlerini genişletiyor, dijital altyapıya yatırım yapıyor, e-devlet platformları benimsiyor ve teknoloji parkları ile iş kuluçka merkezleri kuruyor.⁴⁹⁶ Çin, salgın kısıtlamalarını hafiflettiğinden beri, dünya çapındaki telekomünikasyon sağlayıcılarının endüstriyel internetini daha düşük maliyetlerle geliştirmek için çeşitli önlemler alıyor.⁴⁹⁷ Son yıllarda, Çin ve GCC ülkeleri arasındaki ilişkiler güçlenmiş ve teknoloji ile inovasyon işbirlikleri öne çıkmıştır. "Dijital ekonomi" terimi yaygınlaşmış ve GCC ülkeleri için finansal ve dönüşümün ana motivasyonu olmuştur. Bu ülkelerin dijital ekonomileri, gelişmiş ekonomilere kıyasla iki kat daha hızlı büyüyor.⁴⁹⁸

⁴⁹³ Ceren Ergenç & Sırma Altun, "Çin'in Dijital İpek Yolu nerede başlayıp bitiyor?",

<https://fikirturu.com/jeo-strateji/cinin-dijital-ipek-yolu-nerede-baslayip-bitiyor/>, (20.01.2023)

⁴⁹⁴ Hürriyet, Netaş'ın %48'i Çinlilere satıldı, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/netasin-48i-cinlilere-satildi-40299136>, (11.06.2022)

⁴⁹⁵ Sam Blatteis, "Why China wants to lead the Middle East's tech revolution, <https://www.arabianbusiness.com/industries/technology/383751-why-china-wants-to-lead-the-middle-easts-tech-revolution.>, (11.12.2022)

⁴⁹⁶ Wuzhenwic, Middle East sees digital transformation of economy, http://www.wuzhenwic.org/2021-01/22/c_584633.htm. (11.12.2022)

⁴⁹⁷ Sam Blatteis, "Why China wants to lead the Middle East's tech revolution, <https://www.arabianbusiness.com/industries/technology/383751-why-china-wants-to-lead-the-middle-easts-tech-revolution.>, (11.12.2022)

⁴⁹⁸ Edward Liamzon, "Laying the foundation of the region's digital economy" <https://www.arabianbusiness.com/opinion/laying-the-foundation-of-the-regions-digital-economy>. (11.12.2022)

Körfez ülkelerinin telekomünikasyon şirketleri, Çin firmalarıyla 5G teknolojisi için anlaşmalar yapmışlardır.⁴⁹⁹ RWR Advisory şirketinin 2020 yılı araştırmasına göre Orta Doğu'daki 15 ülke Çin'den akıllı şehir teknolojisi ithal ediyor.⁵⁰⁰ Bununla birlikte GCC ülkelerindeki internet kullanıcılarının yaklaşık yüzde 80'i Çin'e ait e-ticaret platformlarına erişebilmektedir.⁵⁰¹ Çinli teknoloji şirketleri, özellikle Huawei, Körfez bölgesinde dijital varlıklarını hızla genişletiyor. Bunlara örnek olarak: Suudi Arabistan, akıllı şehir inşası ve Arapça yapay zeka teknolojileri konularında Çinli firmalar ve kurumlarla iş birliği anlaşmaları imzaladı. Huawei, Suudi Arabistan'ın Kızıldeniz bölgesindeki dünyanın en büyük fotovoltaik enerji depolama projesine çözümler sunuyor. Ayrıca, Hac ve Umre Bakanlığı ile iş birliği yaparak Mekke ve Medine'deki kontrol odalarını içeren dijital altyapı geliştirme projeleri ile hac yolculuğunu kolaylaştırmaya çalışıyor. Suudi Dijital Akademisi, Huawei ile iş birliği yaparak yapay zeka, bulut bilişim, siber güvenlik ve 5G teknolojisi gibi alanlarda yerel yetenekleri geliştirmeyi planlıyor.⁵⁰² Suudi Arabistan Ulusal Yapay Zeka Merkezi, Huawei ile iş birliği yaparak yerel AI mühendislerini eğitmeyi ve veri odaklı bir ekonomiyi desteklemeyi hedefliyor.⁵⁰³ Çinli popüler e-ticaret platformlarından Jollychic, Suudi Arabistan'da dijital ödeme çözümleri sunarak hizmetlerini genişletiyor ve çevrimiçi gıda teslimatı, seyahat ve ulaşım rezervasyonları gibi alanlarda ekosistemini genişletmeyi hedeflemektedir.⁵⁰⁴ Suudi Veri ve Yapay Zeka Kurumu, akıllı şehir çözümlerini güçlendirmek için Alibaba Cloud ile anlaşma imzaladı. Alibaba Cloud, Suudi Arabistan ile iş birliği yaparak akıllı şehir hedeflerini desteklemek için emniyet,

⁴⁹⁹ John Calabrese, "The Huawei Wars and the 5G Revolution in the Gulf," https://www.mei.edu/publications/huawei-wars-and-5g-revolution-gulf#_ftn1. (11.12.2022)

⁵⁰⁰ James Kynge & Nian Liu, "From AI to facial recognition: how China is setting the rules in new tech", <https://www.ft.com/content/188d86df-6e82-47eb-a134-2e1e45c777b6>., (11.12.2022)

⁵⁰¹ Zhang Yunbi, "China, Arab states upgrade digital collaboration", <https://www.chinadaily.com.cn/a/202103/31/WS6063b015a31024ad0bab29fe.html>., (11.12.2022)

⁵⁰² Mordechai Chaziza, "China-GCC Digital Economic Cooperation in the Age of Strategic Rivalry", <https://www.mei.edu/publications/china-gcc-digital-economic-cooperation-age-strategic-rivalry>, (11.12.2022)

⁵⁰³ Karl Flinders, "Saudi Arabian authorities work with Chinese IT giants on digital goals," <https://www.computerweekly.com/news/252490964/Saudi-Arabian-authorities-work-with-Chinese-IT-giants-on-digital-goals>, (11.12.2022)

⁵⁰⁴ Mordechai Chaziza, "China-GCC Digital Economic Cooperation in the Age of Strategic Rivalry", <https://www.mei.edu/publications/china-gcc-digital-economic-cooperation-age-strategic-rivalry>, (11.12.2022)

güvenlik, mobilite, şehir planlaması, enerji, eğitim ve sağlık gibi alanlarda dijital ve yapay zeka geliştirmeleri sağlayacak.⁵⁰⁵

Alibaba, Orta Doğu'da büyük bir "Teknoloji Kasabası" inşa etmek için 600 milyon USD'lik yatırım planlıyor. Proje, robotik, yapay zeka ve mobil uygulamalar geliştiren 3.000 teknoloji firmasına ev sahipliği yapacak⁵⁰⁶ ve Dubai'nin Jebel Ali serbest limanı yakınlarına inşa edilecek.⁵⁰⁷ BAE, Huawei ile 5G teknolojisi konusunda iş birliği yapıyor. Huawei ayrıca Dubai Uluslararası Havalimanı'nda Modüler Veri Merkezi Kompleksi Projesi inşası, Dubai Elektrik ve Su İdaresi/ Dubai Electricity and Water Authority (DEWA) ile fiber optik altyapı ve video gözetimi projesi,⁵⁰⁸ Abu Dabi Şehir Belediyesi ile Mohammed bin Rashid Al Maktoum Güneş Parkı'nda güneş enerjisiyle çalışan en büyük Uptime Tier III sertifikalı veri merkezini kurulması⁵⁰⁹ ve 2020 yılında Dubai Dünya Ticaret Merkezi'nde gerçekleşen 6. yıllık GITEX Teknoloji fuarının organizasyonunu üstlenme gibi projelerde yer aldı. Huawei, Orta Doğu'da 5G ve bulut bilişimde lider bir konumda bulunuyor.⁵¹⁰ Diğer büyük Çin teknoloji şirketleri Tencent, Baidu ve Xiaomi de bölgedeki faaliyetlerini genişletiyor. Tencent, özellikle popüler WeChat uygulaması üzerinden sohbet, çevrimiçi görüntülü görüşmeler ve e-ödemeler gibi hizmetler birleştirerek bölgeye giriş yapıyor.⁵¹¹

⁵⁰⁵ Karl Flinders, "Saudi Arabian authorities work with Chinese IT giants on digital goals," <https://www.computerweekly.com/news/252490964/Saudi-Arabian-authorities-work-with-Chinese-IT-giants-on-digital-goals>, (11.12.2022)

⁵⁰⁶ Sam Blatteis, The Middle East's role in China's Digital Silk Road, <https://themenacatalysts.com/the-middle-east-s-role-in-chinas-digital-silk-road/>, (20.05.2023)

⁵⁰⁷ Sam Blatteis, "Why China wants to lead the Middle East's tech revolution," <https://www.arabianbusiness.com/industries/technology/383751-why-china-wants-to-lead-the-middle-east-s-tech-revolution.>, (11.12.2022)

⁵⁰⁸ China Daily, Dubai airport benefits from Modular Data system made by China's Huawei, <https://global.chinadaily.com.cn/a/201802/14/WS5a83a2a9a3106e7dcc13cb7d.html>, (11.12.2022)

⁵⁰⁹ Jason Saundalkar, "ADM and Huawei announce build and certification of municipal data centre", <https://meconstructionnews.com/43618/adm-and-huawei-announce-build-and-certification-of-municipal-data-centre.>, (11.12.2022)

⁵¹⁰ Sophie Zinser, "China's Digital Silk Road Grows With 5G in the Middle East", <https://thediplomat.com/2020/12/chinas-digital-silk-road-grows-with-5g-in-the-middle-east/>, (02.11.2022)

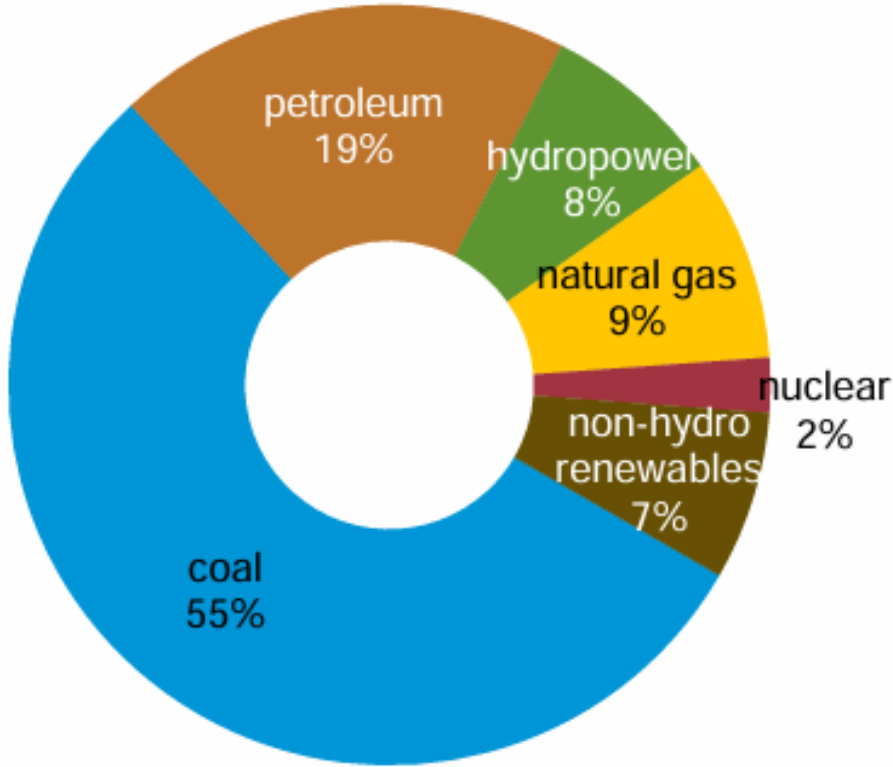
⁵¹¹ Sam Blatteis, "Why China wants to lead the Middle East's tech revolution," <https://www.arabianbusiness.com/industries/technology/383751-why-china-wants-to-lead-the-middle-east-s-tech-revolution.>, (11.12.2022)

SEKİZİNCİ BÖLÜM

ENERJİ İPEK YOLU

Çin, kendi yerel enerji kaynaklarının yetersizliği nedeniyle enerji konusunu önceliklendirmiştir. Son 20 yılda, enerji ticaret politikalarını benimseyerek ekonomik gücünü artırmıştır. Ancak çevresel etkiler ve verimlilik sorunları, kömür tüketiminin neden olduğu zorlukları daha da artırmış ve alternatif enerji kaynaklarına olan ilgiyi hızlandırmıştır. Çin, petrol, hidroelektrik, doğal gaz, nükleer güç ve yenilenebilir enerji gibi kaynaklar üzerine yoğunlaşmıştır.⁵¹²

Şekil 8.1: 2021 Yılı Çin'de yakıta göre toplam birincil enerji tüketimi

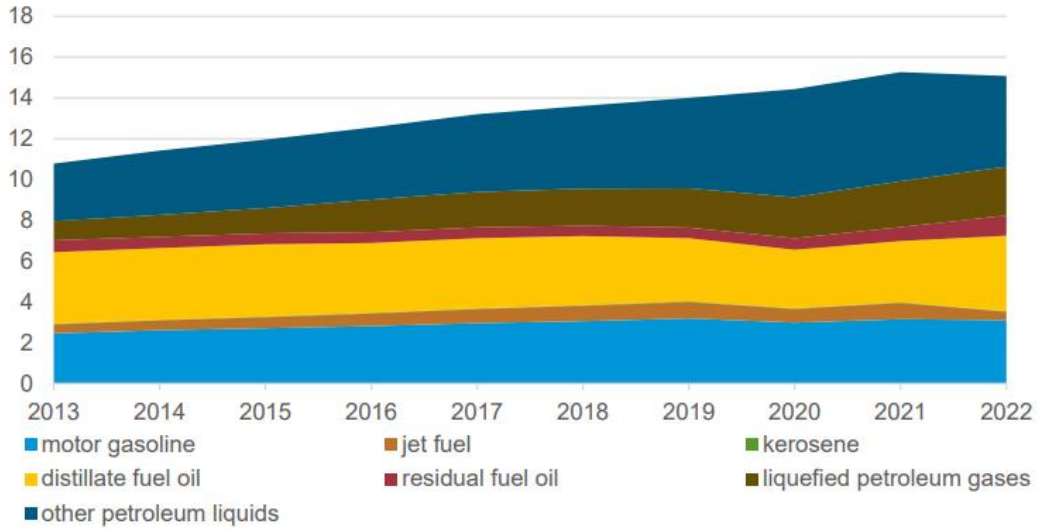


Kaynak: EİA, "Country Analysis Executive Summary: China." *U.S. Energy Information Administration*, 2022, s.12..

⁵¹² Kübra Sarı "Çin'in Orta Asya Ülkeleri ile Enerji Diplomasisi." *Çin'in Yükselişi ve Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Uluslararası Sempozyum Bildiriler Kitabı*, 2018, s.91.

Enerji tüketiminde dünya lideri olan Çin, Malakka Boğazı'na olan bağımlılığın sınırlandırılması ve enerji güvenliğini artırmak idealiyle enerji ithalatını karaya çekmeyi hedeflemektedir.⁵¹³ "Enerji İpek Yolu" olarak adlandırılan enerji taşıma ve altyapı projeleri, enerji arz güvenliğini sağlamak ve kaynak çeşitliliğini artırmak için tasarlanmıştır. Bu projeler, farklı bölgelerle iş birliği yaparak Çin'in enerji ihtiyaçlarını karşılamak ve enerji kaynaklarını güvenli bir şekilde taşıyabilmek amacıyla oluşturulmuş bir ağı ifade eder.⁵¹⁴

Şekil 8.2: 2013–2022 yıllarında Çin'in rafine edilmiş petrol ürünleri tüketimi



Kaynak: EİA, "China Country Analysis Brief" *U.S. Energy Information Administration, 2023*, s.15.

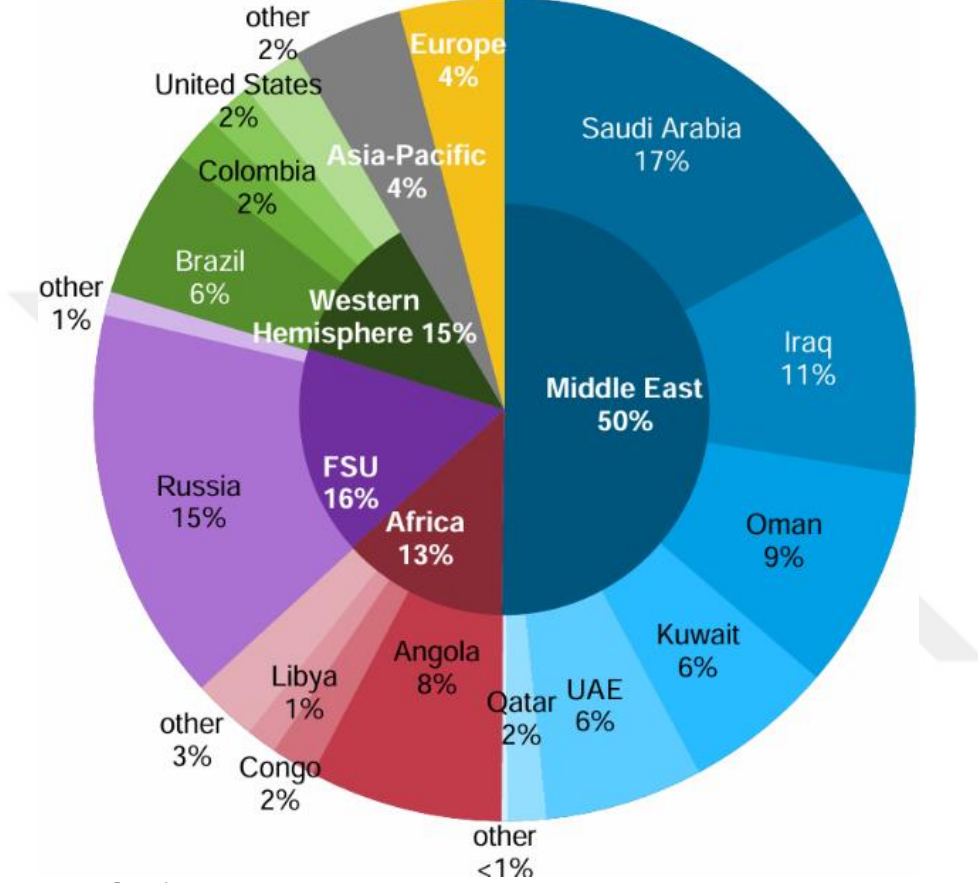
Çin, petrol talebindeki artışın temel nedeninin ağır sanayi ve ulaştırma sektörlerindeki büyüme olduğunu görüyor. Özellikle ulaşım sektöründeki kara, deniz ve hava taşımacılığındaki gelişmelerle birlikte petrol talebinin artmasına yol açmıştır. Çin hükümeti, petrolün ulusal finansal güvenlik ve istikrar için önemli bir rolü bulunduğunu belirterek, kalkınma planlarını bu temel üzerine inşa etmektedir. Petrol, Çin'in ekonomik büyümesi için olmazsa olmaz bir faktör olduğundan, ülkenin dış politika stratejisinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Ancak, Çin, arz güvenliğini

⁵¹³ Barış Doster, Çin'in Avrasya..., s.8-16.

⁵¹⁴ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 114-118.

sağlamak ve ekonomik büyümeyi sürdürebilmek için barışçıl bir petrol diplomasisi yürütmek zorundadır.⁵¹⁵

Şekil 8.3: 2021 Yılı Çin'in ham petrol ithalatı



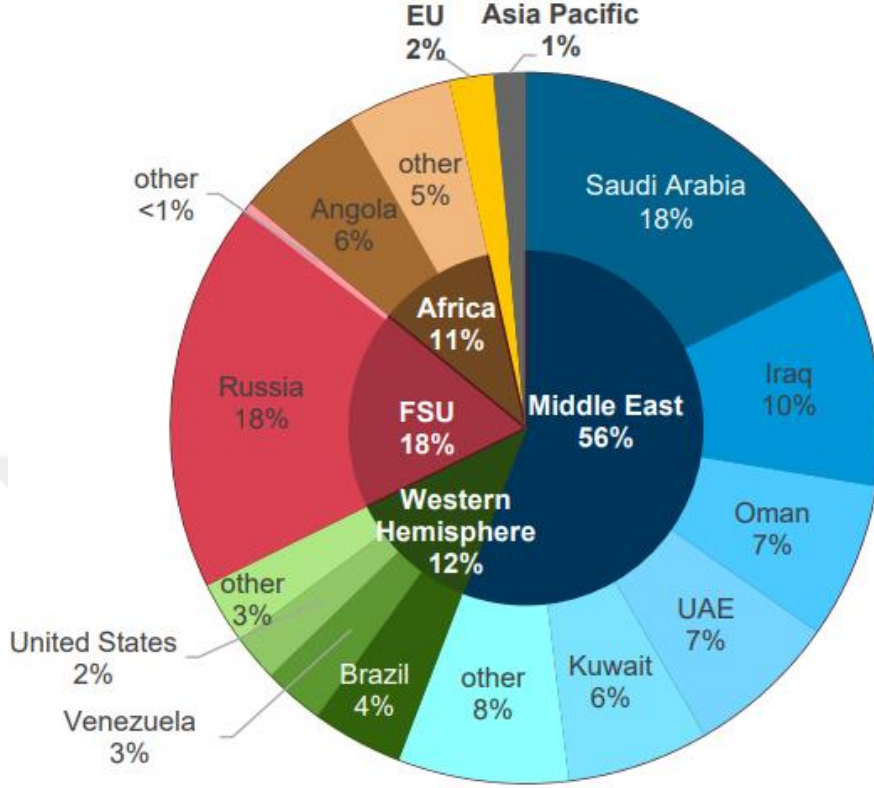
Kaynak: Eia, 2022

Enerji, ekonomik kalkınma, toplumsal ilerleme ve modern uygarlığın temelini oluşturan bir unsur olarak öne çıkar. Enerji güvenliğinin anahtarı, çeşitlilik prensibine dayanmaktadır. Çin'in enerji nakil güzergahının savunmasızlığı, özellikle %80'inin Malakka Boğazı'ndan geçtiği bir gerçektir. Yeni altyapı projeleri, Orta Doğu ve Orta Asya enerji kaynaklarını taşıyarak bu sıkışıklığı hafifletecektir.⁵¹⁶

⁵¹⁵ Kübra Sarı, *a.g.e.*, s.91

⁵¹⁶ Figen Aydın, *a.g.e.*, s.65-77.

Şekil 8.4: 2022 Yılı Çin'in ham petrol ve kondensat ithalatı



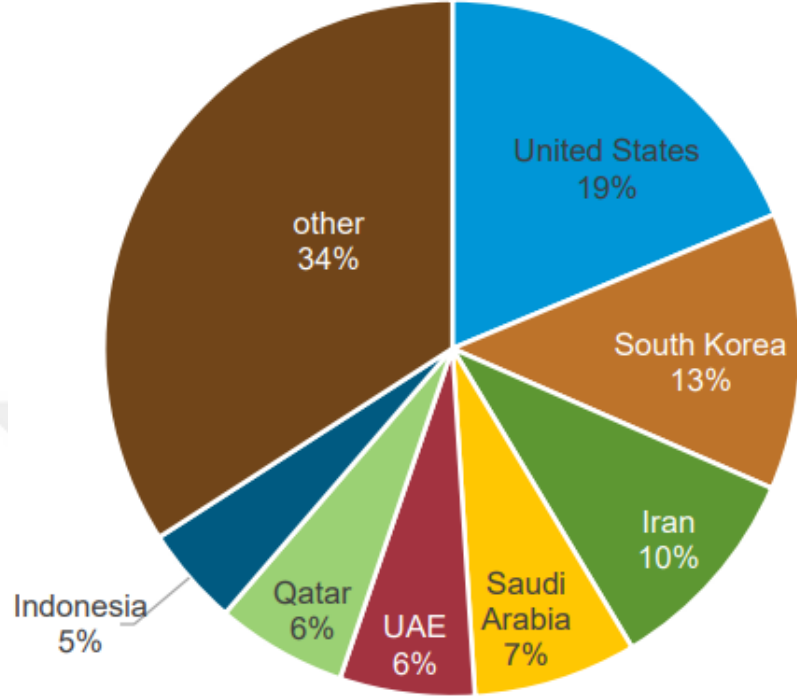
Kaynak: Eia, 2023

Çin, 2007 küresel mali krizi sırasında imalat sektörünün etkilenmesi sonucu talep fazlasını karşılamak amacıyla enerji arzını artırmış ve enerji hammaddesi ihtiyacına büyük yatırımlar yapmıştır.⁵¹⁷ Ekonomisinin hızlı büyümesiyle birlikte enerji ihtiyacı da artmıştır.⁵¹⁸ Uluslararası Ticaret Merkezi verilerine göre, Çin'in ham petrol ithalatının büyük bir bölümü (%53,3) Petrol İhraç Eden Ülkeler Teşkilatı/ Organization of Petroleum Exporting Countries (OPEC) ülkelerinden gelmektedir. Suudi Arabistan, Rusya Federasyonu ve Irak, en büyük üç tedarikçi olarak toplam ithalatın %44,4'ünü oluştururlar.

⁵¹⁷ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 131-147.

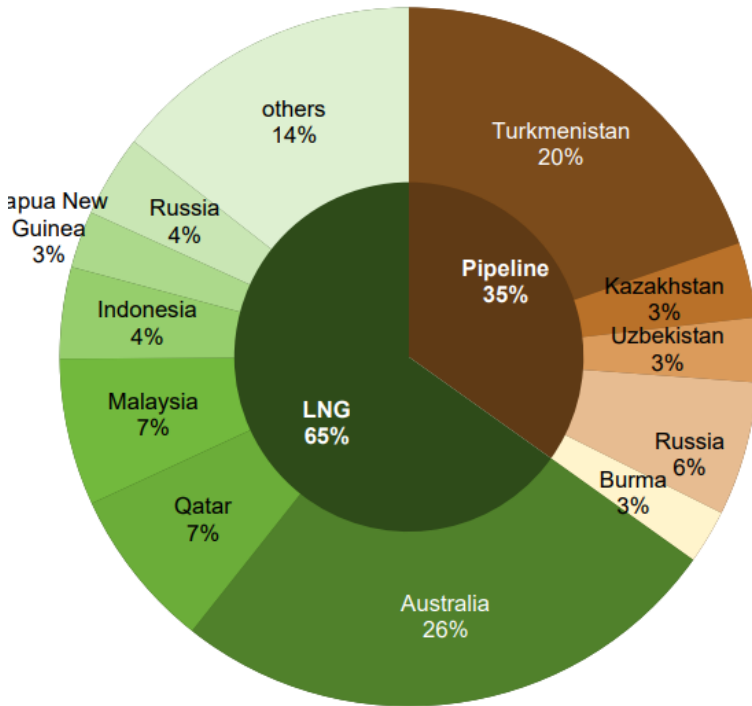
⁵¹⁸ Mustafa Tüter “Çin Gücü Statükoya Karşı Yeni Güç Arayışları”, Kopernik, 2018, İstanbul, s.167-168

Şekil 8.5: 2022 Yılı Çin'in ham petrol ithalatı



Kaynak: Eia, 2023

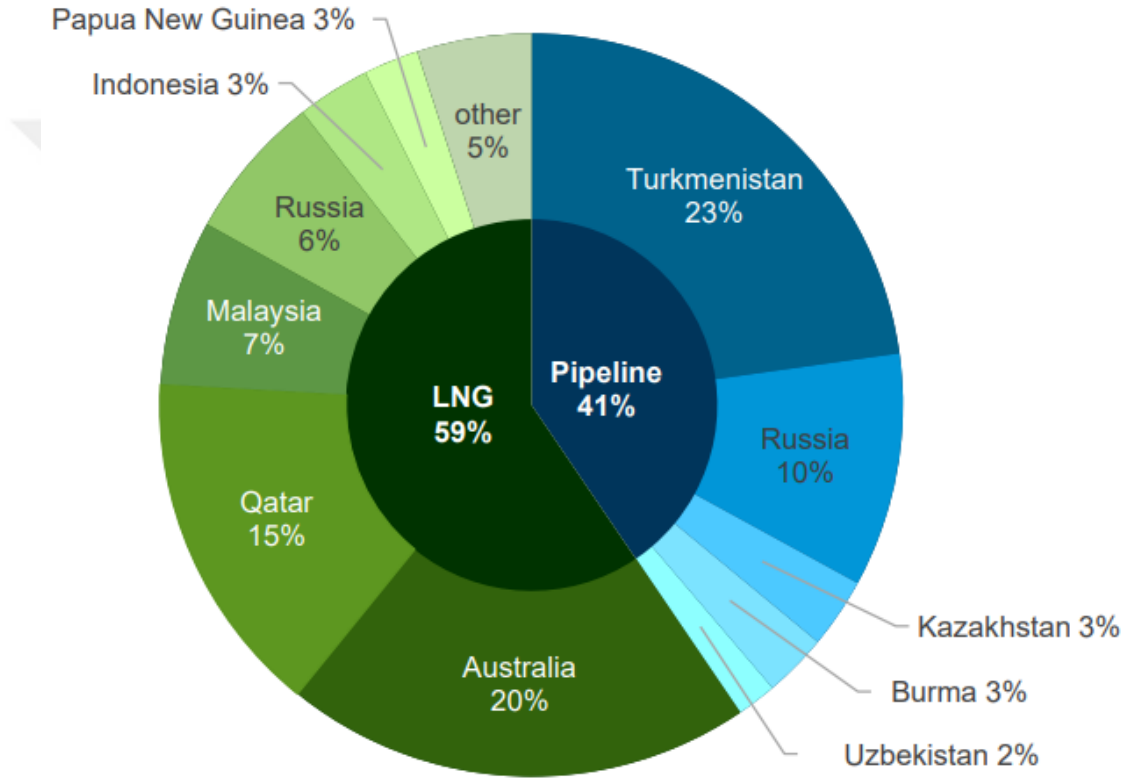
Şekil 8.6: Çin'in 2021 Yılı doğal gaz ithalatı yaptığı ülkeler



Kaynak: Eia, 2022

Bu 15 ülke, Çin'in 2022 ham petrol ithalatının %93,9'unu temsil eder. En hızlı büyüyen tedarikçiler arasında Malezya (%144,8 artış), Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) (%96,9 artış), Kazakistan (%91 artış) ve Kuveyt (%60,7 artış) yer alır. Çin'in ham petrol ithalat değeri, 2021'den bu yana tüm tedarikçi ülkelerden %41,6 artmış, toplamda 258,1 milyar USD'lik bir artış göstermiştir.⁵¹⁹

Şekil 8.7: Çin'in 2022 Yılı doğal gaz ithalatı yaptığı ülkeler



Kaynak: Eia, 2023

Enerji İpek Yolu'nun temel hedefleri şunlardır: Çin, enerji ithalatına olan bağımlılığın artmasıyla birlikte ekonomik büyümeyi sürdürme amacı gütmekte ve bu bağlamda enerji güvenliğini öncelikli bir amaç olarak görmektedir.⁵²⁰ Bu nedenle BRI, Çin'in enerji talebini karşılamayı hedeflemektedir.⁵²¹ Enerji güvenliğini sağlamak, Çin'in enerji diplomasisinin temel önceliğini oluşturmaktadır ve bu strateji, ekonomik

⁵¹⁹ Daniel Workman, "Crude Oil Imports by Country", <https://www.worldstopexports.com/crude-oil-imports-by-country/>, (11.11.2023)

⁵²⁰ Kübra Sarı, *a.g.e.*, s.91-92

⁵²¹ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 115-123.

büyümenin sürekliliğini temin etmeyi amaçlamaktadır.⁵²² Ayrıca, Çin'in ABD ile olası bir Malakka Boğazı geçişi sorununa karşı karşılaşması, ulaştırma açısından risk oluşturabilir. Bu sebeple Çin, Malakka Boğazı'na olan bağımlılığın sınırlandırılması için yeni enerji taşıma yolları oluşturmak idealiyle yeni “enerji koridorları” oluşturmaktadır.⁵²³ Enerji İpek Yolu'nun önemli güzergahları şunlardır:

Tablo 8.1: 2022'de Çin, en yüksek USD değerine sahip ham petrol ithalatını gerçekleştirdiği ilk 15 tedarikçi

1	Suudi Arabistan	65 milyar ABD USD
2	Rusya	58,4 milyar USD
3	Irak	39,1 milyar USD
4	Birleşik Arap Emirlikleri	32,2 milyar USD
5	Umman	29,2 milyar USD
6	Kuveyt	24,6 milyar USD
7	Angola	22,6 milyar USD
8	Malezya	21,7 milyar USD
9	Brezilya	18,6 milyar USD
10	Katar	6 milyar USD
11	Amerika Birleşik Devletleri	5,8 milyar USD
12	Kolombiya	5,8 milyar USD
13	Kongo	5,2 milyar USD
14	Kazakistan	4,6 milyar USD
15	Norveç	4,5 milyar USD

Kaynak: Daniel Workman. "Crude Oil Imports by Country",
<https://www.worldstopexports.com/crude-oil-imports-by-country/>, (11.11.2023)

8.1. Orta Doğu Güzergahı

BRI, Çin'in Orta Doğu ve Kuzey Afrika/ Middle East and North Africa (MENA) bölgesindeki erişim ve etki genişletme stratejisinin merkezi bir unsurudur. Temelde ekonomi odaklı olan bu motivasyon, Çin'in ekonomik büyümesini sürdürebilmesi için doğal kaynakların kontrolünü veya erişimini hedefler.⁵²⁴ Güneybatı Asya ve Afrika'dan gelen enerji tedarikinin önemini göz önünde bulunduran

⁵²² Marlene Laruelle, Sebastien Peyrouse, "China as A Neighbor: Central Asian Perspectives and Strategies". Washington DC: Central Asia and Caucasus Institute, Silk Road Monograph. ,2009,s.44

⁵²³ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 115-122.

⁵²⁴ Deborah Lehr, "The Middle East is the Hub for China's Modern Silk Road",
<https://www.mei.edu/publications/middle-east-hub-chinas-modern-silk-road>, (23.09.2022)

Çin, enerji ihtiyacının artacağı tahmin edilen gelecekte de bu bölgelerle iş birliğini devam ettirmektedir. Uluslararası Enerji Ajansı/ International Energy Agency (IEA) verileri, 2035'e kadar Çin'in ham petrol ithalatını ikiye katlanacağını öngörerek enerji kaynaklarına olan bağımlılığını artırmakta ve enerji tedarikinde alternatif arayışlarını hızlandırmaktadır. Bu bağlamda, Çin'in enerji politikaları, BRI'nın enerji koridorları ile yakından bağlantılıdır.⁵²⁵

Orta Doğu, Çin'in ham petrol ithalatının büyük bir bölümünü sağlayan ana enerji tedarikçisidir.⁵²⁶ Çin, MENA bölgesiyle enerji ithalatına dayalı iş birliklerini geliştirirken⁵²⁷, kazan-kazan prensibine dayalı diplomasi ve Çin-Arap iş birliği forumu gibi mekanizmalar aracılığıyla Körfez bölgesinde büyük petrol ihracatçısı konumuna gelmiştir.⁵²⁸ Aynı zamanda İran'a da büyük yatırım yapmıştır. Suriye'deki iç savaş sonrası yeniden imar sürecinde Rusya ile iş birliği önemli bir rol oynamıştır.⁵²⁹ Sinopec gibi Çinli enerji üreticileri, İran ve Suudi Arabistan ile enerji ithalatına dayalı iş birliklerini sürekli artırmaktadır.⁵³⁰ Suudi Arabistan, son zamanlarda Çin'in en büyük petrol tedarikçisi olarak Rusya'yı geçmiş ve Suudi Arabistan Kralı Selman bin Abdulaziz'in 2017'deki Çin ziyaretinde elektrik, yenilenebilir enerji ve hidrojen gibi alanlarda da iş birlikleri anlaşmaları imzalanmıştır.⁵³¹

Çin, İran ile kara yolu bağlantısı kurarak Türkistan ve Pakistan üzerinden bölgesel ticari iş birliklerini artırmayı amaçlamaktadır. Bu sayede Türkistan, Körfez ülkeleri, Türkiye ve İran arasında bağlantılar kurarak Akdeniz gibi bölgelerde ticari işbirlikleri geliştirme hedefindedir.⁵³² Çin, BRI çerçevesinde özellikle İran ve Türkmenistan gazına öncelik vermektedir.⁵³³

⁵²⁵ Umut Ergünsü, *a.g.m.*, s. 6

⁵²⁶ Emine Akçadağ Alagöz, *a.g.m.*, s. 79-110.

⁵²⁷ Hany Besada, Justine Salam, "The New Silk Road: China' Energy Policy and Strategy in the Mena Region". *Studies in Business & Economics*, 2017, s.35-57.

⁵²⁸ Serkan Dere, Sadık Öncü, "Stratejik Kalıcılık: Asya-Pasifik Ekseninde ABD'nin Menbiç Politikası". *Econder Uluslararası Akademik Dergi*, s.359

⁵²⁹ Barış Doster, Çin'in Avrasya..., s..9-16.

⁵³⁰ Hany Besada, Justine Salam, *a.g.m.* s.49

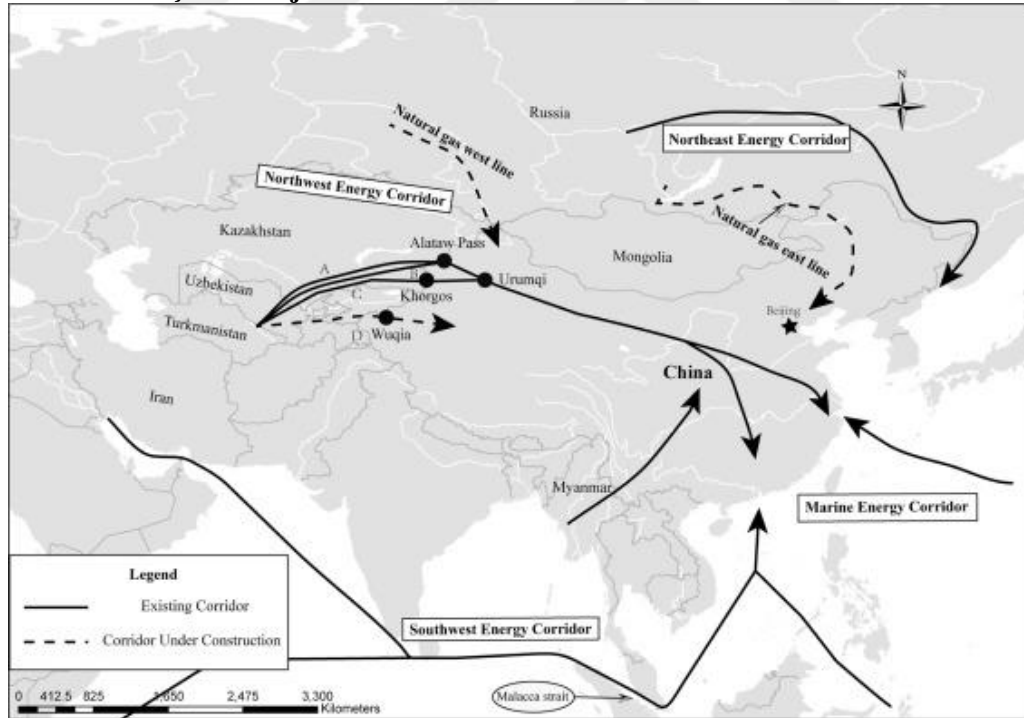
⁵³¹ Anadolu Ajansı, Uzmanlara göre ABD hegemonyasına karşı Orta Doğu'da var olmaya çalışan Çin bölgede nüfuzunu artırıyor, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/uzmanlara-gore-abd-hegemonyasina-karsi-orta-doguda-var-olmaya-calisan-cin-bolgede-nufuzunu-artiriyor/2756811>, (07.01.2023)

⁵³² Eugene Rumer, Richard Sokolsky & Paul Stronski, "U.S. Policy Toward Central Asia 3.0". *Washington: Carnegie Endowment for International Peace*, 2016, p.14

⁵³³ Kadir Ertay Çelik & Mehmet Seyfettin Erol, *a.g.m.*, s.12-41.

İran, Çin'in enerji stratejisinde öncelikli bir rol oynamaktadır. 2004 yılında iki ülke arasında 70 milyar USD'lik bir enerji anlaşması imzalandı. Bu anlaşma, OPEC üyesi bir ülkenin bugüne kadar imzaladığı en büyük enerji anlaşması olarak kayıtlara geçti. İran-Çin stratejik enerji iş birliğinin bir sonraki adımı, İran'ın petrolünü Çin-Kazak boru hattına bağlayacak olan 386 km'lik bir hatın inşasıdır. Bu hat şu anda projelendirme aşamasındadır.⁵³⁴ 2021 yılında İran ve Çin arasında 25 yıllık bir stratejik ve ekonomik ortaklık anlaşması da imzalandı. Bu anlaşma, Çin'in BRI ile uyumlu olarak, uzun vadeli altyapı yatırımları ve iş birliği ile ekonomik ve güvenlik alanlarında etki yaratmayı amaçlamaktadır. Anlaşmanın kapsamında petrol, gaz, petrokimya, yenilenebilir enerji, nükleer enerji ve enerji altyapısı gibi sektörler bulunmaktadır. Ayrıca yüksek teknoloji ve askeri iş birliği, İran'ın BRI ticaret rotalarına bütünleşmeyi kolaylaştırmak için liman inşası da yer almaktadır.⁵³⁵

Harita 8.1: Çin Enerji Koridorları



Kaynak: Fei-fei Guo, Cheng Feng Huang & Xiao Ling Wu, Strategic analysis on the construction of new energy corridor China-Pakistan-Iran-Turkey. *Energy Reports*, 5, 2019, s. 828-840.

⁵³⁴ Ragıp Kutay Karaca, Çin'in değişen enerji stratejisinin dış politikasına etkileri (1990–2010). *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 9(33), 2012, s. 93-118.

⁵³⁵ Ariel Cohen, "China-Iran \$400 Billion Accord: A Power Shift Threatens Western Energy", <https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2021/04/05/china-iran-400-billion-accord-a-power-shift-threatens-western-energy/?sh=1a2283b79e00>, (20.11.2022)

Çin, dünyanın en büyük petrol ithalatçısıdır ve Umman, Kuveyt, İran ve Suudi Arabistan gibi ülkelerden gelen petrolün yaklaşık %32'sini Basra Körfezi üzerinden alıyor.⁵³⁶ Bu nedenle, stratejik bir öneme sahip olan enerji boru hatları "Enerji İpek Yolu" olarak adlandırılıyor. Özellikle MENA'dan gelen petrol, Malakka Boğazı üzerinden gemilerle Çin'e taşınıyor.⁵³⁷ En kötü senaryoda, ABD'nin Malakka Boğazı'nı kapatması gibi durumlarda, Afrika ile Orta Doğu 'dan farklı nakliye yollarının ehemniyeti artıyor. Bu durumda Çin'i enerji tedarik güvenliğinin temini için farklı taşıma yolları ve güzergahları oluşturmaya yönlendiriyor.⁵³⁸ Çin, enerji ithalatının önemli bir bölümünü sağladığı bölgelerdeki enerji kaynaklarının kontrolünü ABD denetiminden çıkarmayı hedefliyor, böylece uluslararası imajını güçlendirmeyi amaçlıyor.⁵³⁹ Bu amaçla Çin, enerji ithalat rotalarının güvenliğini sağlamak amacıyla Cibuti, Pakistan gibi bölgelerde askeri üsler kuruyor. Aynı şekilde Rusya, İran ve Umman Körfezi'nde askeri tatbikatlar düzenleyerek enerji ithalat rotalarının güvenliğine vurgu yapıyor. Bu durum, Çin'in enerji politikasının jeopolitik boyutlarını ön plana çıkarıyor.⁵⁴⁰

8.2. Rusya Güzergahı

Rusya, Çin'e doğal gaz tedarik eden önemli bir ülkedir. Sibiryaya üzerinden geçen doğal gaz boru hatları, Çin'e gaz taşıyan ana güzergahı oluşturur.⁵⁴¹ Bu güzergah, Rusya'nın Çin'e doğal gaz tedarikini sağlar. Ayrıca, Taishet ve İrkutsk bölgelerindeki 5000 km uzunluğundaki petrol ve doğalgaz boru hatları da bu tedarik yolunu destekler.

⁵³⁶ Chiristina Lin, "The Belt and Road and China's long-term visions in the Middle East". *ISPSW Strategy Series*, 512, 2017, s.1-10.

⁵³⁷ Fei-fei Guo, Cheng Feng Huang & Xiao Ling Wu, Strategic analysis on the construction of new energy corridor China-Pakistan-Iran-Turkey. *Energy Reports*, 5, 2019, s.828-841.

⁵³⁸ Mika Aaltola, Juha Käpylä, *US and Chinese silk road initiatives: towards a geopolitics of flows in Central Asia and beyond*. B. Budrich, 2016, s.226.

⁵³⁹ Tesnim Haber Ajansı, İran-Çin yakınlaşmasının ardından Ortadoğu'yu yeni bir jeopolitik yapılandırma bekliyor, <https://www.tasnimnews.com/tr/news/2016/09/13/1185145/iran-%C3%A7in-yak%C4%B1nla%C5%9Fmas%C4%B1n%C4%B1n-ard%C4%B1ndan-ortado%C4%9Fu-yu-yeni-bir-jeopolitik-yap%C4%B1land%C4%B1rma-bekliyor>, (07.01.2023)

⁵⁴⁰ Anadolu Ajansı, Orta Doğu Çin için "vazgeçilmez" bir enerji kaynağı, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/orta-dogu-cin-icin-vazgecilmez-bir-enerji-kaynagi/2757682>, (07.01.2023)

⁵⁴¹ BBC News Türkçe, Rusya-Çin doğalgaz boru hattı açıldı, Sibiryaya'nın Gücü yılda 38 milyar metreküp gaz taşıyacak, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-50629873>, (20.03.2023)

Petrol akışı daha önce gerçekleşti ve şu anda doğalgaz boru hattının yapımı devam etmektedir.⁵⁴² BRI, Çin'in enerji stratejisi için çok önemlidir. Çin, 2016 yılında Rusya'yı en büyük petrol tedarikçisi olarak kabul etmiştir.⁵⁴³

Harita 8.2: Rusya'nın Enerji hatları



Kaynak: Haber Rus, Rusya, Çin'e doğalgaz sevkiyatını rekor seviyede artırdı,
<https://haberrus.ru/economics/2022/01/25/rusya-cine-dogalgaz-sevkiyatini-rekor-seviyede-artirdi.html>, (20.01.2023)

Doğu Sibirya-Pasifik Okyanusu Petrol Boru Hattı/ East Siberia-Pacific Ocean (ESPO): Rusya ile Çin meyanında ki enerji münasabetleri, Rusya'nın Doğu Sibirya'da bulunan zengin enerji kaynaklarının merkezinde yer almaktadır.⁵⁴⁴ Rus Rosneft ve Çin Ulusal Petrol Şirketi/ China National Petroleum Corporation (CNPC), Skovorodino'dan Daqing'e erişen ana boru hattının inşası için iş birliği yapmıştır. Rusya'nın işlettiği ESPO, Rusya'nın geleneksel Avrupa pazarının dışında yeni pazarlara yönelik çeşitlendirme girişimlerine katkı sağlayacaktır. Aynı zamanda, Rusya bu proje ile enerji gereksinimi daha fazla olan Japonya ve Çin gibi ülkelere

⁵⁴² Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 115-121.

⁵⁴³ Gharayagh-Zandi, Davoud, *a.g.e.*, s.169.

⁵⁴⁴ James Henderson, "The Strategic Implications of Russia's Eastern Oil Resources." *The Oxford Institute for Energy Studies*, WPM 41, 2011. s. 11-14.

doğru tedarik yönünü çevirme fırsatı elde edecektir. Son 10 yıldan fazla bir süre içinde, Rusya temel enerji boru hatlarını Çin'e yönelik olarak devreye almıştır. Ayrıca, Pasifik Okyanusu üzerinde yeni Kozmino Limanı'nı faaliyete geçirmiş ve Kazakistan üzerinden geçen bir boru hattı aracılığıyla da Çin'e petrol sevkiyatı gerçekleştirmiştir. Bu dönem boyunca, Çin, çeşitli boru hatları ve Kozmino Limanı üzerinden sağladığı büyük petrol tedarikleri ile Rus petrolünün en büyük alıcısı olmuştur.⁵⁴⁵

Harita 8.3: ESPO



Kaynak: Carol Zu, Russia crude oil pipeline capabilities to mainland China—The ESPO crude oil pipeline, <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/ci/research-analysis/espo-crude-oil-pipeline.html>, (02.07.2023)

Sibirya'nın Gücü Doğalgaz Boru Hattı: Bu hat, Rusya'nın Sibirya bölgesinden Çin'e doğalgaz taşıyan bir enerji iletim projesidir. Bu iş birliği, enerji güvenliği ve kaynak çeşitliliği hedefleri doğrultusunda geliştirilmiştir. Hattın Sibirya'dan başlayarak Çin'in kuzeydoğusuna uzandığı görülmektedir.⁵⁴⁶ Hem fiziksel hem de enerji altyapısı ile iki ülke arasındaki enerji ticaretini artırmayı ve bölgeler arası enerji dengelemeyi amaçlamaktadır. Proje, Çin'in artan enerji talebine cevap verirken, Rusya'nın Sibirya'daki doğalgaz rezervlerini en etkili şekilde kullanmayı hedefler.

⁵⁴⁵ Ozan Ormeci & Sina Kısacık, 'Şanghay İşbirliği Örgütü'nün Enerji Güvenliği Politikaları Çerçevesinde Çin-Rusya İlişkilerini Anlamak', *İstanbul Kent Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 2(1), 2021, s.1-24.

⁵⁴⁶ Xinhua, China-Russia east-route natural gas pipeline in operation, http://www.xinhuanet.com/english/2019-12/02/c_138600270_2.htm, (15.06.2022)

Böylece kaynak çeşitliliği artırılır ve iki ülke arasındaki ekonomik ve siyasi iş birliği güçlendirilir. "Sibirya'nın Gücü Doğalgaz Boru Hattı" projesi, enerji alanındaki stratejik iş birliğini somutlaştırarak, bölgesel enerji istikrarına katkı sunar.⁵⁴⁷

Harita 8.4: Sibirya'nın Gücü 1 ve 2 Doğalgaz Boru Hatları

Power of Siberia

Where the natural gas pipelines run between Russia and China



Kaynak: Jörn Petring, "Power of Siberia 2 is not making progress", <https://table.media/china/en/feature/power-of-siberia-2-does-not-progress/>, (10.07.2023)

Harita 8.5: Yamal LNG Çin Deniz Ulaşım Hattı



Kaynak: Mia M. Bennett, "The silk road goes north: Russia's role within China's Belt and Road Initiative." *Area Development and Policy*, 1.3, 2016, s.346.

⁵⁴⁷ Ozan Ormeci & Sina Kısacık ,a.g.m., s.1-24.

8.3. Orta Asya Güzergahı

Çin, Kazakistan ve Türkmenistan gibi zengin doğal gaz ve petrol yataklarına sahip komşu ülkelerden enerji ithali yapmak için boru hatları tesis ediyor. Bu ülkelerin enerji kaynakları, Orta Doğu'ya kıyasla daha istikrarlı ve komşu olduğundan Çin'in enerji güvenliği politikasını etkiliyor. Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan farklı petrol ve doğal gaz oranlarına sahipken, Kırgızistan ve Tacikistan hidrokarbon rezervlerine sahip değildir ancak su kaynakları zengindir. Bu nedenle enerji projelerinde genellikle kendi toprakları üzerinden boru hattı geçişlerini istemektedirler.⁵⁴⁸ Orta Asya'nın doğal gaz ve petrol kaynakları, dört boru hattı projesinin üçünün tamamlanmasıyla Çin'e aktarılmaktadır. Hazar Denizi'ne kıyısı olan Türkmenistan'ın doğalgaz rezervleri ile Kazakistan'ın doğal gaz ve petrol kaynakları, bu boru hatları aracılığıyla Çin'e taşınmaktadır. Bu boru hatlarının toplam uzunluğu 10.000 kilometreyi bulmaktadır.⁵⁴⁹

Harita 8.6: Kazakistan Boru Hatları



Kaynak: Kazakistan.kz, Kazakistan petrol boru hatları (ANALİZ),
<https://www.kazakistan.kz/kazakistan-petrol-boru-..hatlari/>, (20.12.2022)

⁵⁴⁸ Kübra Sarı, *a.g.e.*, s.91-93

⁵⁴⁹ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 115-120.

Çin-Kazakistan Boru Hattı: Bu enerji yolu, Kazakistan'dan Çin'e kadar uzanmaktadır ve büyük bir öneme sahiptir. Kazakistan'ın Hazar Denizi'ne komşu olan doğal gaz ve petrol kaynakları, bu boru hattı üzerinden Çin'e ulaştırılmaktadır. Çin-Kazakistan doğalgaz boru hattı, Türkmenistan'dan başlamak üzere Buhara-Taşkent-Bişkek-Almatı güzergahını izleyerek Kazakistan ve Çin'e doğalgaz sevkiyatı gerçekleştiren bir projedir.⁵⁵⁰ Bu proje Kazak-Çin ortaklığında yönetilmektedir.⁵⁵¹

Harita 8.7: Türkmenistan Boru Hatları



Kaynak: Stefan Hedlund, "Turkmenistan Comes into Focus", <https://www.gisreportsonline.com/r/turkmenistan-international-politics/>, (05.11.2022)

Çin-Türkmenistan Boru Hattı: Türkmenistan, geniş doğal gaz rezervleriyle bilinir ve bu doğal gazın Çin'e taşınması için önemli bir boru hattı inşa edilmiştir. Bu boru hattı, Hazar Denizi kıyısından başlayarak Çin'e uzanmaktadır. Türkmenistan'ın enerji kaynakları, Çin'in enerji ihtiyaçlarını karşılamada önemli bir rol oynamaktadır.⁵⁵² Çin ve Türkmen liderleri, Türkmen gazının Çin'e yeni bir boru hattı ile taşınması konusunda 2006 yılında görüşmelere başladı. Orta Asya-Çin Gaz Boru Hattı, 2009'da ilk hattıyla (Hat A) faaliyete geçti. Ardından 2010'da ikinci hattı (B

⁵⁵⁰ Gülzira Zhaxyglova & Maiya Myrzabekova, Boru Hattı Lojistiği: Kazakistan-Türkiye İşbirliği İmkânların Değerlendirmesi. *The International New Issues in Social Sciences*, 3(3),2016, s.7-23.

⁵⁵¹ Serdar Yılmaz, Bir kuşak bir yol projesinin Azerbaycan..., s. 5277-5301.

⁵⁵² Dante Schulz, "China-Turkmenistan Bilateral Relations", <https://www.caspianpolicy.org/research/security-and-politics-program-spp/china-turkmenistan-bilateral-relations>, (03.10.2022)

Hattı), ve 2014'te üçüncü hattı (C Hattı) devreye alındı.⁵⁵³ 2022 yılında Türkmenistan ve Çin arasında, Çin-Türkmenistan doğalgaz boru hattının dördüncü hattın inşaat projesi konusunda antant kalındı.⁵⁵⁴ 2014 itibariyle Türkmenistan'dan Çin'e uzanan bu üç hat, toplamda yılda 55 milyar metreküp gaz nakletme imkanına sahip oldu. Bu Orta Asya'dan Çin'e erişen boru hattı ağı, 5.511 km uzunluğuyla sadece bölgedeki en uzun boru hattı ağı değil, aynı zamanda bölgede yürütülen en maliyetli Çin projesidir.⁵⁵⁵ Yeni hattın hizmete girmesiyle, Türkmenistan'ın Çin'e taşıdığı doğalgaz'ın yıllık 65 milyar metreküp seviyesine ulaşması planlanmaktadır.⁵⁵⁶

Harita 8.8: Orta Asya-Çin Enerji Koridorları



Kaynak: South China Morning Post, The Central Asian gas pipeline, <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/gasPipeline.html>, (27.06.2022)

⁵⁵³ Farkhod Aminjonov & Olesya Dovgalyuk, Central Asia–China Gas Pipeline (Line A, Line B, and Line C), <https://thepeoplesmap.net/project/central-asia-china-gas-pipeline-line-a-line-b-and-line-c/>, (05.04.2023)

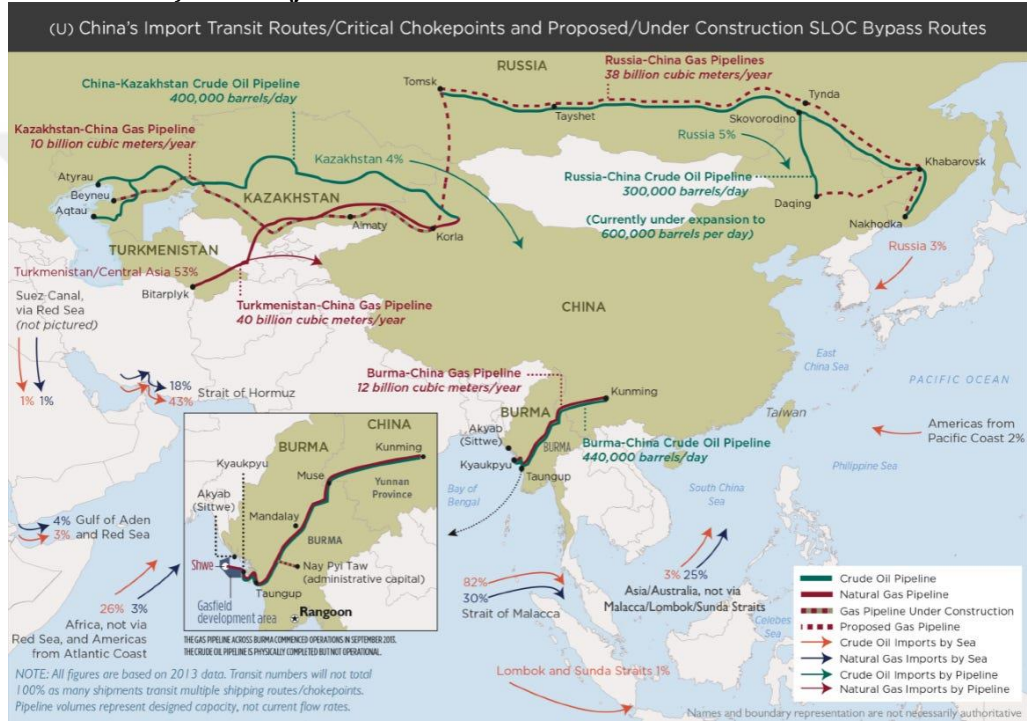
⁵⁵⁴ TRT Haber, Türkmenistan ile Çin arasında 4. doğal gaz boru hattı projesi onaylandı, <https://www.trthaber.com/haber/dunya/turkmenistan-ile-cin-arasinda-4-dogal-gaz-boru-hatti-projesi-onaylandi-652309.html>, (22.02.2023)

⁵⁵⁵ Farkhod Aminjonov & Olesya Dovgalyuk, Central Asia–China Gas Pipeline (Line A, Line B, and Line C), <https://thepeoplesmap.net/project/central-asia-china-gas-pipeline-line-a-line-b-and-line-c/>, (05.04.2023)

⁵⁵⁶ BT Business, Türkmenistan'ın Çin'e doğalgaz ihracatı \$10,25 milyar oldu, <https://business.com.tr/post/9738/eksport-turkmenskogo-prirodnogo-gaza-v-kitai-sostavil-1025-mlrd>, (22.02.2023)

Çin-Özbekistan Enerji İş Birliği: Özbekistan, Çin ile enerji sektöründe yakın bir iş birliği içindedir. Özbekistan, Çin'in doğal gaz tedarikçilerinden biri olarak kabul edilmekte ve Çin-Orta Asya doğal gaz boru hattının bütün güzergahları ülkeden geçmektedir. Bu iş birliği kapsamında CNPC, ülkede doğal gaz boru hattı için yatırım gerçekleştirmiştir.⁵⁵⁷

Harita 8.9: Çin Enerji İthalat Rotaları



Kaynak: Jeremy Bender & Armin Rosen, "This Pentagon map shows what's really driving China's military and diplomatic strategy", <https://www.businessinsider.com/this-map-shows-chinas-global-energy-ties-2015-5>, (05.12.2022)

8.4. Malakka Boğazı Yerine Kullanılabilecek Güzergahlar

Çin, Malakka Boğazı'na olan bağımlılığının sınırlandırılması için alternatif enerji taşıma yolları oluşturmaktadır. Bu yollar:

⁵⁵⁷ Otabek Omonkulov, *a.g.m.*, s. 45-113.

8.4.1. Myanmar Güzergahı

Myanmar, yaklaşık 600 milyon varil petrol ve 2.5 trilyon metreküp doğal gaz kaynağına sahip. Çin, 2010 senesinde Myanmar ile doğal gaz ve petrol boru hattı inşası anlaşmasını imzaladı⁵⁵⁸ ve 2017'de tamamlandı. Bu bağlantı sayesinde Myanmar'dan gelen petrol ve doğal gaz, Kuzey Afrika ve Orta Doğu'dan gelen kaynaklarla birleşerek Çin'e iletiliyor. Ham petrol ve doğalgaz, Myanmar'ın Made adasına gemilerle taşınıp buradan boru hatlarıyla Çin'e gönderiliyor. Toplamda 2800 km uzunluğa sahip olan bu iki boru hattı, deniz yolu taşımacılığını 2000 km kısaltarak Malakka Boğazı'na olan bağımlılığı azaltıyor.⁵⁵⁹

8.4.2. Pakistan Güzergahı

Çin-Pakistan boru hattı, stratejik bir altyapı projesi olan CPEC çerçevesinde yürütülen bir inisiyatiftir. Proje, Pakistan'ın ulaşım, enerji ve ekonomik altyapısını güçlendirerek aynı zamanda Çin ile Pakistan arasındaki ticaret ve ekonomik iş birliğini artırmayı amaçlamaktadır. Bu çerçevede Gwadar Limanı ile Sincan Uygur Özerk Bölgesini birbirine bağlayan bir petrol ve doğalgaz boru hattı öncelikli olarak öne çıkmaktadır.⁵⁶⁰

Boru hattı, Gwadar Limanı'ndan başlayarak Sincan Uygur Özerk Bölgesine uzanmaktadır.⁵⁶¹ Hedef, Körfez bölgesinden gelen enerji kaynaklarını daha hızlı ve güvenli bir şekilde Çin'e taşımaktır.⁵⁶² Bu proje, aynı zamanda Myanmar enerji koridoru ile beraber Malakka Boğazı'nı köprüleyen alternatif bir geçiş sağlayarak

⁵⁵⁸ Ragıp Kutay Karaca , *a.g.m.*,s93-118.

⁵⁵⁹ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 116-123.

⁵⁶⁰ Britannica, China-Pakistan Economic Corridor, <https://www.britannica.com/topic/China-Pakistan-Economic-Corridor>, (15.08.2023)

⁵⁶¹ The Nation, China to build mega oil pipeline from Gwadar to Kashgar, <https://www.nation.com.pk/13-Jun-2016/china-to-build-mega-oil-pipeline-from-gwadar-to-kashgar>, (02.01.2022)

⁵⁶² ICSANA, Gwadar Port: Implications for GCC and China, http://www.icsana.com/index.php?option=com_content&view=article&id=433:gwadar-port-implications-for-gcc-and-chinacontinued&catid=9&Itemid=561&lang=en, (22.06.2022)

Pakistan enerji k ridorunu oluşturmaktadır. Projenin tamamlanmasıyla Çin'in enerji ihtiyacının %17'si bu boru hattı aracılığıyla karşılanacaktır.⁵⁶³

Ancak, bu projeyle ilgili olarak bazı kaynaklar, önerilen petrol boru hattının ekonomik sürdürülebilirlik açısından endişe verici olduğunu iddia etmektedir. Coğrafi olarak yüksek bölgeleri aşarak Çin'e ulaşması gereken bu hattın güçlü pompalama ekipmanlarına ve büyük enerji kaynaklarına ihtiyaç duyabileceği belirtiliyor. Ayrıca, depremler ve heyelanlar gibi periyodik tehlikeler projenin maliyetlerini artıracabileceği üzerinde durulmaktadır.⁵⁶⁴

Buna ek olarak Pakistan, Çin'e olan borçlarının bir kısmını ödemek için önemli projeleri Çinli şirketlere devretmeye başladı. Ayrıca, Pakistan, boru hattındaki tüm hisselere Çin'in sahip olmasını kabul ettiği ve Çinli şirketlerin ham petrol boru hattından elde ettiği kar ve gelir için 20 yıl vergi alınmaması kararı verdiği iddia edilmiştir.⁵⁶⁵

⁵⁶³ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 116-122.

⁵⁶⁴ Rahul Jaybhay, "China's pipeline dream in Pakistan", <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/china-s-pipeline-dream-pakistan>, (20.02.2023)

⁵⁶⁵ ANI, Pakistan cedes strategic pipeline contract to China to repay mountain of debt, <https://www.aninews.in/news/world/asia/pakistan-cedes-strategic-pipeline-contract-to-china-to-repay-mountain-of-debt20211203230914/>, (06.12.2022)

DOKUZUNCU BÖLÜM

GİRİŞİMİN FİNANSE EDİLMESİ

Çin'in dünya ekonomisindeki ikinci konumu, sömürgeci bir güç olup olmadığı tartışmalarını beraberinde getiriyor. Özellikle BRI bu tartışmaları daha da karmaşık hale getiriyor. Bazı kesimler, Çin'in Asya'da ekonomik bir hegemonya oluşturarak yeni bir dünya düzeninde egemen bir güç haline gelme kaygısını taşıyorlar.⁵⁶⁶ Ayrıca, BRI ile Marshall Planı'nı karşılaştırarak iki projenin birbirine benzediğini ileri sürmektedirler.⁵⁶⁷ Ancak, BRI ile Marshall Planı arasında bazı önemli farklar bulunuyor:

- BRI, Marshall Planı'ndan tam 12 kat daha büyük bir toplam maliyete sahiptir.
- Bu girişimde, Çinli firmaların üretim fazlası malzemelerin kullanılması ve yerel firmaların ve işçilerin daha fazla rol alması teşvik edilmektedir.⁵⁶⁸
- BRI'nın askeri bir amacı yoktur, bu nedenle Marshall Planı'ndan farklıdır.
- Her iki plan da odaklarını Avrupa kıtasına yönlendirse⁵⁶⁹ de, BRI daha geniş bir coğrafyayı kapsar.

Bu nedenle, Çin'in küresel ekonomideki yükselişi ve BRI, çeşitli tartışmalara neden olmuş olsa da, bu iki girişimin özünde farklılıklar bulunmaktadır.

BRI, bölgesel ülkelerin ulaşım ve altyapı projelerine destek sağlamıştır. Çin'in bakış açısına göre, altyapıdaki yetersizlikler sadece bölgenin ilerlemesini engellemekle kalmaz, aynı zamanda Çin'in kendi gelişimini de olumsuz yönde etkiler.⁵⁷⁰ Bu amaçla farklı fonlar ve bankalar kurulmuş ve girişimin finansmanı, planlaması ve organizasyonu büyük ölçüde Çin tarafından yönetilmektedir. Bu üye ülkeler arasında milli gelir düzeyleri, gelişmişlik seviyeleri ve siyasi yaklaşımlar

⁵⁶⁶ Varis Çakan, *a.g.m.*, s. 36-52.

⁵⁶⁷ Balazs Sarvari & Anna Szeidovitz, *a.g.m.*, s.5

⁵⁶⁸ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 132-150.

⁵⁶⁹ Ahmet İkiz, "Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri". *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*. 18 (72), 2019, s.1693

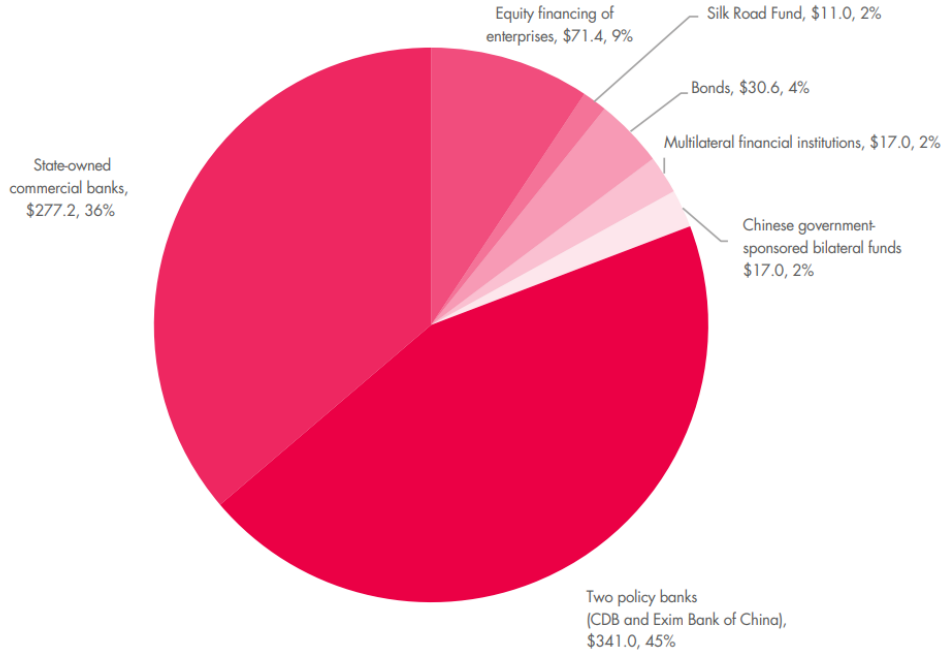
⁵⁷⁰ Scott Enright, "One Belt One Road: Insights for Finland." *Team Finland Future Watch Report*, 2016, s.4

açısından büyük çeşitlilik göstermektedir. Ancak hepsi, farklı düzeylerde olsa da, Çin ile çeşitli derecelerde siyasi, ekonomik ve güvenlik iş birliği geliştirmiştir.⁵⁷¹

BRI için planlanan alt yapı yatırımları son derece maliyetlidir ve bu maliyetleri etkileyen birçok ekonomik ve coğrafi faktörler mevcuttur. Bunlar arasında şunlar bulunmaktadır:

- Çin'in Avrupa'ya ulaşım için farklı kara ulaşım yolları oluşturma stratejisi.
- BRI üyelerinin genelinin gelişmekte olan devletler olması ve bu ülkelerin altyapı eksiklikleri.
- Asya'nın bazı bölgelerinde zorlu coğrafi koşullar. Bu sebeple, mali olarak en yüksek yatırımlar genellikle Asya'da kıtasında yerine getirilmektedir.⁵⁷²

Şekil 9.1: 2018 Yılı Sonu Kaynak Türüne Göre BRI Finansmanı (milyar USD)



Kaynak: Alex He, The Belt and Road Initiative: Motivations, financing, expansion and challenges of Xi's ever-expanding strategy, 2019, s. 14

BRI, farklı yollarla finanse edilmiştir. Bu büyük altyapı projesinin finansmanı, çok taraflı bir yaklaşım gerektirir ve çeşitli kaynaklardan gelir. BRI'nın finansmanında kullanılan temel yollar:

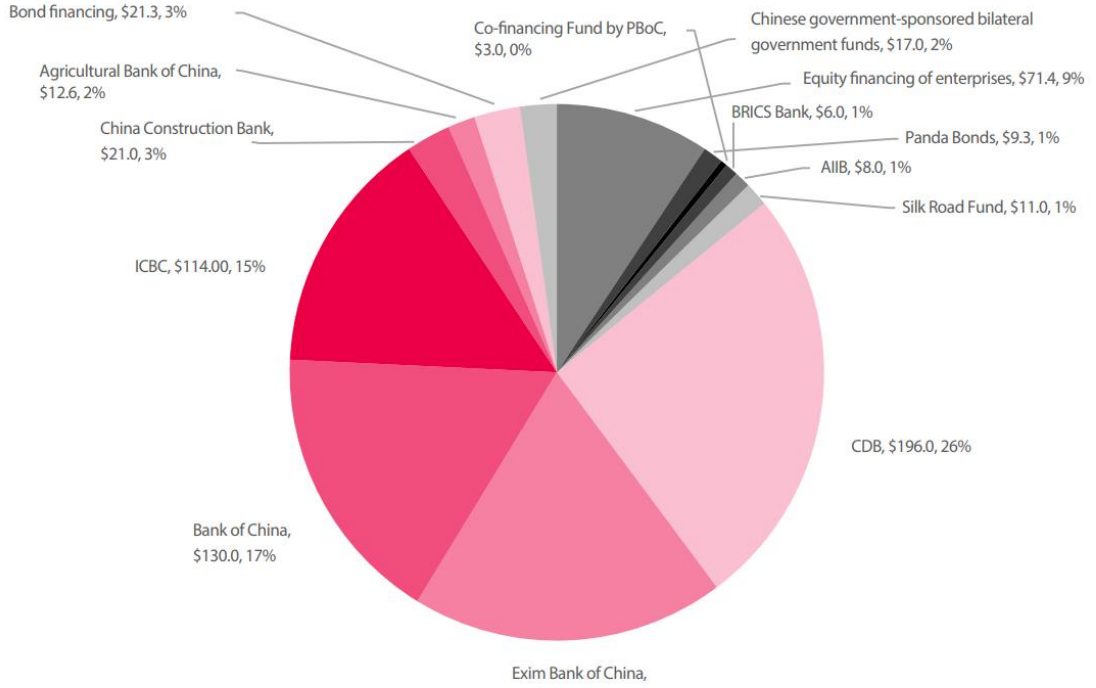
⁵⁷¹ Ulaş Birkan Çakılcı, "Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye Üzerine Etkileri." *Fiscioeconomia*, 5.1, 2021, s.91.

⁵⁷² Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 116-121.

9.1. Çinli Finansal Kuruluşlar

Çin'in politikalarını desteklemek için kurulan bu kuruluşlar,⁵⁷³ BRI'nın finansmanını sağlamak ve kredi vermek gibi görevleri üstlenirler.⁵⁷⁴ Son olarak Çin lideri Xi Jinping'in 3. Kuşak ve Yol Forumu'nda, Çin İhracat-İthalat Bankası ve Çin Kalkınma Bankası/ China Development Bank (CDB), bu tür projelerin finansmanı için 350 milyar RMB'lik (47,8 milyar USD) bir kredi penceresi açmayı planladıklarını duyurmuştur⁵⁷⁵

Şekil 9.2: 2018 Sonunda Kaynağa Göre BRI Finansmanı (milyar USD)



Kaynak: Alex He, 2019

⁵⁷³ İltiş Turan, *Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Türkiye*, Ankara, 2021, s. 14-15.

⁵⁷⁴ Esme Özdaşlı, Çin'in Yeni İpek Yolu... s. 583-596.

⁵⁷⁵ Bloomberg, Kuşak ve Yol Girişimi için 8 maddelik eylem planı, <https://www.bloomberght.com/kusak-ve-yol-girisimi-icin-8-maddelik-eylem-planı-2340366>, (18.10.2023)

9.1.1. Çin Kalkınma Bankası/ China Development Bank (CDB)

CDB, büyük enfastrüktür (altyapı) projeleri için uzun vadeli krediler sunar ve BRI projelerinin finansmanına destek olur. Bu banka, BRI kapsamındaki yüksek maliyetli altyapı projelerine 3 trilyon USD kredi sağlamıştır.⁵⁷⁶

9.1.2. Çin İhracat-İthalat Bankası (Eximbank)

Eximbank, BRI projelerine finansal destek sunan önemli bir kuruluştur. Özellikle Çinli şirketlerin yurtdışındaki projelerini finanse etmek için kullanılır. Eximbank, projelerin döşenmesi, inşa edilmesi ve sürdürülmesi için krediler ve finansman imkanları sağlar.⁵⁷⁷ Örneğin, Çin, Eximbank'ın desteğiyle yürütülen projeler arasında Bişkek elektrik santrali, Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu, Taza Koom (Akıllı Şehir) inovasyon programı⁵⁷⁸ ve 19,2 km uzunluğundaki Kemçik Tüneli bulunmaktadır.⁵⁷⁹

9.2. Çin Devleti'nin Sahip Olduğu Bankalar

Çin'in sahip olduğu birçok banka arasından Çin İnşaat Bankası, Çin Endüstri ve Ticaret Bankası/ Industrial and Commercial Bank of China (ICBC), Çin Bankası/ Bank of China (BOC), Çin Ziraat Bankası/ Agricultural Bank of China (ABC) bankaları ve BRI'ya finansman desteğinde bulunan bankalardır.⁵⁸⁰

⁵⁷⁶ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 116-120.

⁵⁷⁷ The Export-Import Bank of China, About the Bank, <http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/>, (11.12.2022)

⁵⁷⁸ Otabek Omonkulov, *a.g.m.*, s. 46-115.

⁵⁷⁹ Ümit Alperen, *a.g.m.*, s.25

⁵⁸⁰ İteriş Turan, *a.g.e.*, s. 14.

9.3. Çin Devleti Fonları

Çin hükümeti, BRI girişimini desteklemek için devlet fonlarını kullanıyor. Bu fonlar, BRI'nın genişlemesini ve etkisini güçlendirmeyi hedefliyor. Ayrıca, bu fonlar, BRI kapsamındaki diğer ülkelerle iş birliğini artırmak ve Çin'in Devlet Bankalarına BRI projelerinin finansmanında yardımcı olmak için kullanılıyor. Bu, BRI'nın genişlemesi ve etkisini artırma stratejisinin önemli bir parçasıdır. Bu fonlar: Çin Hayat Sigortası Şirketi, Çin Yatırım Şirketi/ China Investment Corporation (CIC), İpek Yolu Fonudur/ Silk Road Fund (SRF) ve Çin Ulusal Sosyal Güvenlik Fonu.⁵⁸¹

9.3.1. İpek Yolu Fonu / Silk Road Fund (SRF)

Çin devletinin kurduğu bir kuruluş olan İpek Yolu Fonu 29 Aralık 2014'te 10 milyar USD'lik başlangıç kapital ile kurulmuş olup orta ve vadeli bir fondur. Fon şu anda toplam 40 milyar USD ve 100 milyar RMB kapitale sahiptir.⁵⁸² Bununla birlikte 2023 yılında organize edilen 3. Kuşak ve Yol Forumu'nda, Çin lideri Xi Jinping İpek Yolu Fonu'na da bu doğrultuda 80 milyar RMB (yaklaşık 10,9 milyar USD) ek kaynak aktaracaklarını duyurmuştur.⁵⁸³

9.4. Uluslararası Finans Kuruluşları

Uluslararası finansal kuruluşlar, BRI gibi büyük projelerin başarılı bir şekilde uygulanmasına destek sağlayan önemli aktörlerdir. Bu kuruluşlar: Uluslararası Para Fonu'na International Monetary Fund (IMF), Asya Altyapı Yatırım Bankası/ Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), Asya Kalkınma Bankası/ The Asian

⁵⁸¹ İlteriş Turan ,*a.g.e.*, s. 15-16.

⁵⁸² CRI Türkçe, İpek Yolu Fonu devrede, <http://turkish.cri.cn/781/2015/02/17/1s166503.htm>, (20.05.2023)

⁵⁸³ Bloomberg, Kuşak ve Yol Girişimi için 8 maddelik eylem planı, <https://www.bloomberght.com/kusak-ve-yol-girisimi-icin-8-maddelik-eylem-planı-2340366>, (18.10.2023)

Development Bank/ (ADB) ve Yeni Kalkınma Bankasıdır.⁵⁸⁴ Bu Bankalardan AIIB ve Yeni Kalkınma Bankası, BRI'ya finansmanında aktif destek vermiştir.

9.4.1. Asya Altyapı Yatırım Bankası / Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 2014'teki Asya İşbirliği ve Güven Artırıcı Önlemler Konferansı'nda BRI'ye mali destek sağlamak amacıyla AIIB'ın teşekkül edilmesini önerdi etti ve Çin'in gelecekte bankaya aşağı yukarı 40 milyar USD'lik yardımında bulunacağını sözünü verdi. 2015 yılında 100 milyar USD'lik kuruluş kapitali ile AIIB'nın kuruluşu planlandı. Bu kuruluş, IMF gibi bir organizasyon oluşturmayı hedefliyor.⁵⁸⁵ Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in önerisiyle kurulan AIIB⁵⁸⁶, 2015 yılında 57 kurucu üye tarafından oluşturuldu ve 16 Ocak 2016'da faaliyete geçti.⁵⁸⁷ AIIB, ABD'nin baskısına rağmen bankanın en büyük dördüncü hissedarı olan Almanya ile birlikte⁵⁸⁸, Britanya, Fransa, Avustralya, Yeni Zelanda, Kanada⁵⁸⁹ ve Bharat gibi ülkelerin bankanın kurucu üyeleri olduğu bir organizasyondur.⁵⁹⁰ Türkiye de AIIB'ın kurucu üyelerindendir.⁵⁹¹

⁵⁸⁴ İlteriş Turan ,*a.g.e.*, s. 15-17.

⁵⁸⁵ Mert Şakı , *a.g.m.*, s.85-92

⁵⁸⁶ G. John Ikenberry & Darren J. Lim, China's emerging institutional statecraft: The Asian Infrastructure Investment Bank and the prospects for counter-hegemony, The Brookings Institution, 2017, s.10.

⁵⁸⁷ Çağlayan Yıldız, "Kendini Arayan "Asya Altyapı Yatırım Bankası... s.77-86.

⁵⁸⁸ Barış Doster, Çin'in Yükselişi..., s. 12

⁵⁸⁹ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 132-149.

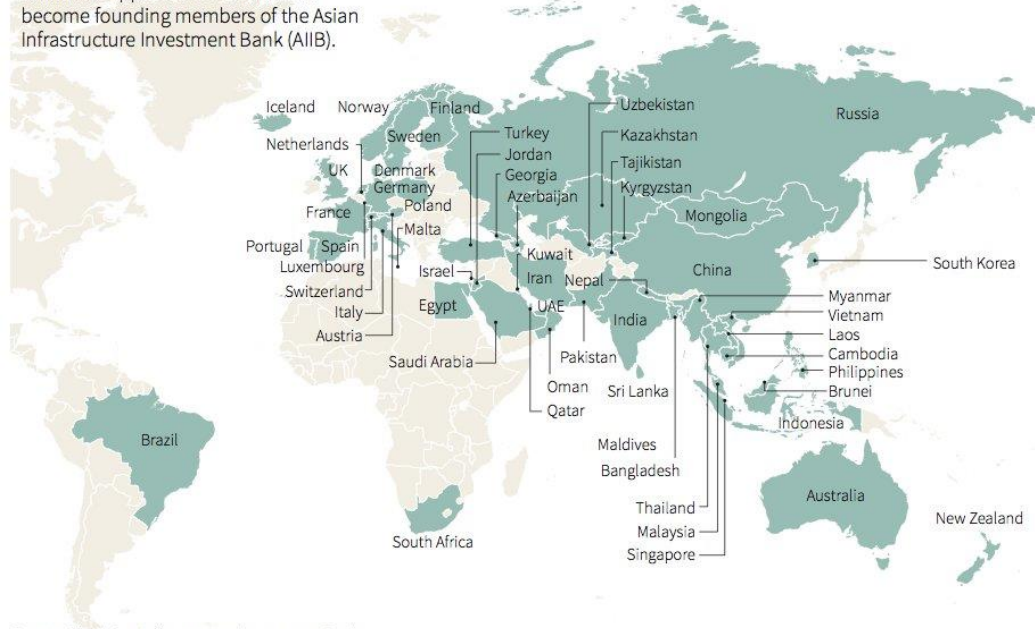
⁵⁹⁰ Çağlayan Yıldız, "Kendini Arayan "Asya Altyapı Yatırım Bankası... s.86

⁵⁹¹ Mehmet Güneş, *a.g.m.*, s. 796-806.

Harita 9.1: AIIB Kurucu Üyesi Ülkeler

AIIB founding members

China has approved 57 countries to become founding members of the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB).



Source: The Asian Infrastructure Investment Bank

J. Pong, 19/05/2015

REUTERS

Kaynak: Jin Lique, "How will the new Asian Infrastructure Investment Bank boost development?", <https://www.weforum.org/agenda/2016/01/how-will-the-new-asian-infrastructure-investment-bank-boost-development/>, (09.06.2022)

Tablo 9.1: AIIB Üyeleri

Bölge Üyeleri	Bölge Dışı Üyeler	Bölge Aday	Bölge Dışı Aday
Afganistan, Avustralya, Azerbaycan, Bahreyn, Bangladeş, Brunei Sultanlığı, Kamboçya, Çin, Cook Adaları, Kıbrıs, Fiji, Gürcistan, Hong Kong, Bharat, Endonezya, İran, Irak, İsrail, Ürdün, Kazakistan, Güney Kore, Kırgızistan, Laos, Malezya, Maldivler, Moğolistan, Myanmar, Nepal, Yeni Zelanda, Umman, Pakistan, Filipinler, Katar, Rusya, Samoa, Suudi Arabistan, Singapur, Sri Lanka, Tacikistan, Tayland, Doğu Timor, Tonga, Türkiye, BAE, Özbekistan, Vanuatu, Vietnam	Cezayir, Arjantin, Avusturya, Belarus, Belçika, Benin, Brezilya, Kanada, Şili, Fildişi Sahili, Hırvatistan, Danimarka, Ekvador, Mısır, Etiyopya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Gana, Yunanistan, Gine, Macaristan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Liberya, Lüksemburg, Madagaskar, Malta, Fas, Hollanda, Norveç, Peru, Polonya, Portekiz, Romanya, Ruanda, Sırbistan, İspanya, Sudan, İsveç, İsviçre, Tunus, Birleşik Krallık, Uruguay	Ermenistan, Kuveyt, Lübnan, Papua Yeni Gine	Bolivya, Cibuti, Kenya, Libya, Moritanya, Nijerya, Togo, Senegal, Venezuela, Güney Afrika

Kaynak: AIIB, MEMBERS AND PROSPECTIVE MEMBERS OF THE BANK, <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>, (07.09.2023)

Tablo 9.2: AIIB'in Orta Doğu ülkelerinde desteklediği projeler

KABUL YILI	ÜLKE	SEKTÖR	PROJE ADI	BÜTÇE
2016	Umman	Taşıma	Duqm Limanı Ticari Terminal ve Operasyon Bölgesi Geliştirme	265 milyon USD
2017	Umman	Dijital Altyapı ve Teknoloji	Umman Geniş Bant Altyapısı	152,1 milyon USD
2017	Mısır	Enerji	Mısır Round II Güneş PV Besleme Tarifeleri Programı	210 milyon USD
2018	Mısır	Su	Sürdürülebilir Kırsal Sanitasyon Hizmetleri Programı, Faz-2	300 milyon USD
2019	Mısır	Çok sektörlü	Mısır Merkez Bankası Altyapı için Borç Verme Kolaylığı	150 milyon USD
2020	Umman	Enerji	Ibri II 500 MWe Güneş PV Bağımsız Enerji Santrali Projesi	60 milyon USD
2021	Ürdün	Ekonomik Dayanıklılık	Sonuçlar için Kapsayıcı Şeffaf ve İklim Duyarlı Yatırımlar Programı	250 milyon USD
2021	Mısır	Ekonomik Dayanıklılık	Sürdürülebilir Kurtarma DPF Programı için Kapsayıcı Büyüme	360 milyon USD
2022	Mısır	Taşıma	İskenderiye – Ebu Qir Metro Hattı	250 milyon Euro

Kaynak: AIIB, 2017.

AIIB üyeleri, bölge ve bölge dışı olmak üzere iki gruba ayrılır. Bölge ülkeleri Asya Kıtası, Avustralya ve çevresindeki adaları içerirken, bölge dışı ülkeler diğer kıtalardan katılanları ifade eder. Avrupa'dan yoğun bir AIIB üyeliği gözlenirken, Afrika'dan da ilgi artmaktadır. Amerika Kıtası'ndan AIIB'ye katılım konusunda belirgin bir eğilim gözlenmemektedir. Çin, AIIB'de en büyük oy gücüne sahiptir (%26,59), Bharat (%7,64) onu izler. Bölge ülkeleri arasında Kore Cumhuriyeti (%3,54), Rusya (%6,01), Endonezya (%3,20), Avustralya (%3,50), Suudi Arabistan (%2,48) ve Türkiye (%2,54) gibi ülkeler önemli oy gücüne sahiptir. Bölge dışı ülkeler arasında ise Fransa (%3,22), Almanya (%4,20) ve İngiltere (%2,93) öne çıkar.⁵⁹² AIIB üye sayısı 2017 yılında 57'den 80'e yükseldi ve 2021 itibarıyla 92 üyeye sahiptir.⁵⁹³ Bankanın amacı Asya'daki altyapı ve yatırım eksikliklerine katkıda bulunarak bölgedeki ekonomik kalkınmaya destek olmaktır.⁵⁹⁴

BRI, Asya'daki altyapı ve yatırım eksikliklerini hedefleyen bir girişimdir ve genellikle AIIB gibi finansal kuruluşlarla ilişkilendirilir. AIIB'nin üyeleri ve çeşitliliği,

⁵⁹² Çağlayan Yıldız, "Kendini Arayan "Asya Altyapı Yatırım Bankası... s.77-85.

⁵⁹³ AIIB, Members And prospective members of the bank, <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>, (11.12.2022)

⁵⁹⁴ Çağlayan Yıldız, "Kendini Arayan "Asya Altyapı Yatırım Bankası... s.77-84.

BRI'ye katılan ülkelerle benzerlikler taşır.⁵⁹⁵ Çin, AIIB'nin kuruluşunda liderlik etmesine rağmen, son zamanlarda AIIB ile BRI arasında farklar olduğunu belirtmiştir. Resmi açıklamalara göre, AIIB, BRI projelerine destek sağlayabilir, ancak bu projelerin ayrı bir girişime ait olduğu vurgulanmaktadır.⁵⁹⁶

AIIB, Maliye Bakanları tarafından oluşturulan bir Yöneticiler Kurulu ve 12 kişilik bir Direktörler Kurulu'na sahiptir. Bankanın hisselerinin %75'i bölge ülkelere, %25'i ise bölge dışı ülkelere ayrılmıştır. Bu nedenle, 12 direktörlük koltuğunun 9'u bölge ülkelere, 3'ü ise bölge dışı ülkelere aittir. Ülkeler, oy güçlerini birleştirerek direktörlükler elde edebilirler. Çin ve Bharat dışındaki ülkeler tek başına direktörlük alamaz gruplar halinde çalışarak direktörlük alabilmektedirler.⁵⁹⁷ AIIB, Asya'daki altyapı yatırımlarını finanse etmek için odaklanmıştır ve enerji, ulaşım, kentsel altyapı gibi sektörlerde projelere finansman sağlar.⁵⁹⁸

AIIB'nin özellikle enerji ve ulaştırma sektörlerine odaklandığını görmekteyiz, bu da Banka'nın altyapı yatırımlarının ana sektörlerini yansıtmaktadır. Başlangıçta Çin dış politikasının bir parçası olarak görülen AIIB, Çin'in BRI ile ilişkilendirilmiştir. Ancak AIIB'in desteklediği projeler genellikle IMF ve ADB gibi diğer finans kurumları tarafından da finanse edilmektedir.⁵⁹⁹

AIIB, IMF ve ADB gibi kurumlardaki Çin'in oy gücü adaletsizliğini gerekçe göstererek kuruldu. Ancak daha sonra bu banka, IMF, ADB, İslam Kalkınma Bankası/ Islamic Development Bank (IsDB) ve Avrupa İmar Bankası/ European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) gibi kuruluşlarla iş birliği anlaşmaları imza ederek global ekonomi sistemi içinde etkin bir rol oynamaya başladı.⁶⁰⁰

⁵⁹⁵ Malik. R. Dahlan, "Dimensions of the New Belt & Road International Order: An Analysis of the Emerging Legal Norms and a Conceptionalisation of the Regulation of Disputes.", Beijing Law Review, 2018, 9, s. 87-112.

⁵⁹⁶ Martin A. Weiss, Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), *Congressional Research Service* s. 5-22

⁵⁹⁷ Çağlayan Yıldız, "Kendini Arayan "Asya Altyapı Yatırım Bankası... s.78-87.

⁵⁹⁸ AIIB, Our Projects, https://www.aiib.org/en/projects/list/year/All/member/All/sector/All/financing_type/All/status/Approved, (11.12.2022)

⁵⁹⁹ Çağlayan Yıldız, "Kendini Arayan "Asya Altyapı Yatırım Bankası... s.79-87.

⁶⁰⁰ Çağlayan Yıldız, "Kendini Arayan "Asya Altyapı Yatırım Bankası... s.84

Tablo 9.3: AIIB'in Türkiye de desteklediği projeler

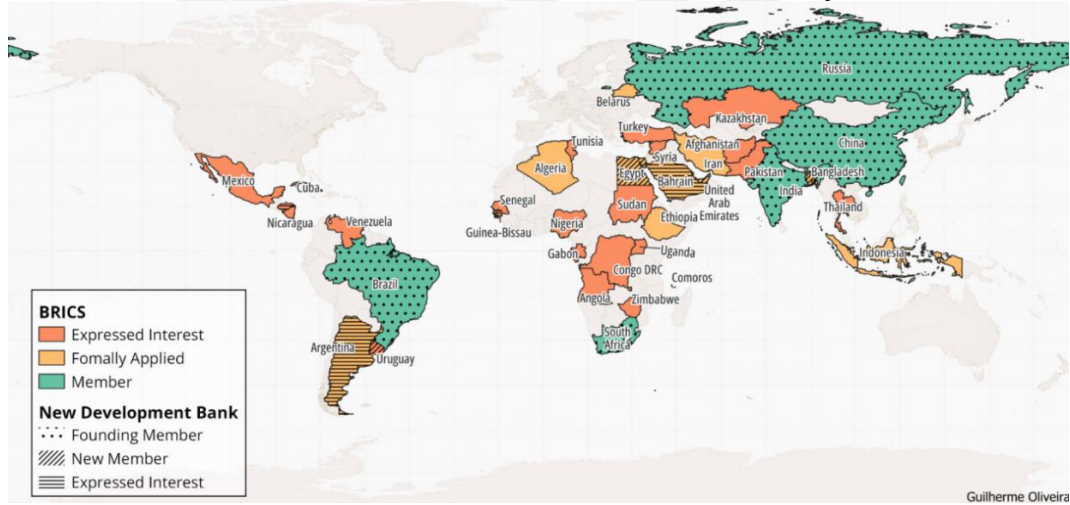
KABUL YILI	ÜLKE	SEKTÖR	PROJE ADI	BÜTÇE
2018	Türkiye	Enerji	TSKB Sürdürülebilir Enerji ve Altyapı Kredi Tesisi	200 milyon USD
2018	Türkiye	Enerji	Tuz Gölü Türkiye Gaz Depolama Genişletme Projesi	600 milyon USD
2019	Türkiye	Enerji	Efeler 97.6 MWe Jeotermal Enerji Santrali Genişletme Projesi	100 milyon USD
2019	Türkiye	Kentsel	İstanbul Sismik Riskin Azaltılması ve Acil Durumlara Hazırlık Projesi	300 milyon USD
2019	Türkiye	Enerji	TKYB Yenilenebilir Enerji ve Enerji Verimliliği Kredi Tesisi	300 milyon USD
2020	Türkiye	Finans	Akbank COVID-19 Kriz Kurtarma Fonu	100 milyon USD
2020	Türkiye	Halk Sağlığı	COVID-19 Tıbbi Acil Durum Müdahale (MER) Projesi	82,6 milyon USD
2020	Türkiye	Taşıma	İzmir Metrosu Genişleme Etabı 4: Fahrettin Altay – Narlıdere Hattı Projesi	56 milyon USD
2020	Türkiye	Finans	COVID-19 Kredi Limiti Projesi	500 milyon USD
2021	Türkiye	CRF-Finans	Türkiye İş Bankası COVID-19 Kredi Hattı Projesi	100 milyon USD
2021	Türkiye	CRF-Finans	Eximbank COVID-19 Kredi Hattı Projesi	250 milyon USD
2021	Türkiye	Kentsel	İstanbul Atıktan Enerjiye Üretim Projesi (Daha önce: Atık Yakma ve Enerji Üretim Tesisi İnşaatı ve İşletilmesi)	100 milyon Euro
2021	Türkiye	Enerji	Osmangazi Elektrik Dağıtım Şebekesi Modernizasyonu ve Genişletilmesi Projesi	85 milyon USD
2021	Türkiye	Taşıma	Ispartakule-Çerkezköy Demiryolu Projesi (Daha önce: Halkalı-Çerkezköy Demiryolu Projesi)	300 milyon Euro
2022	Türkiye	CRF-Halk Sağlığı	COVID-19 Kriz Kurtarma Tesisi kapsamında COVID-19 Aşısı Projesi	250 milyon USD
2022	Türkiye	Enerji	Aklease Çok Sektörlü Tesis	50 milyon USD
2022	Türkiye	Çok sektörlü	TSKB Sürdürülebilir Enerji ve Altyapı Kredi Tesisi, Faz 2	200 milyon USD
2023	Türkiye	Enerji	Akbank Sürdürülebilir Enerji Tesisi	75 milyon USD
2023	Türkiye	Taşıma	Antalya Havalimanı Genişletme Projesi	150 milyon USD

Kaynak: AIIB, 2017.

9.4.2. Yeni Kalkınma Bankası / New Development Bank (NDB)

2013'te ilk kez duyurulan Yeni Kalkınma Bankası/ New Development Bank (NDB), IMF'ye benzer bir yapıya sahip olması planlanmış ve ülkelerin altyapı projelerine uygun maliyetli finansman sağlamayı hedefler.⁶⁰¹ IMF'ye alternatif bir seçenek sunar.⁶⁰² Bu banka, BRICS ülkeleri tarafından kurulmuş olup, 7 Temmuz 2015'te kurulmuş 27 Şubat 2016'da resmi olarak faaliyete geçmiştir.⁶⁰³ 2021'de Bangladeş ve BAE, 2023'te Mısır üye olmuş, ve Uruguay aday üye statüsündedir.⁶⁰⁴ Özellikle 1997 Asya Mali krizine yanıt olarak başlatılan BRICS Koşullu Rezerv Düzenlemesi, Çin'in BRICS ülkeleri ile birlikte Latin Amerika, Asya ve Afrika'nın geniş bir bölgesinde alternatif bir ekonomik yapı önerdiği bir yapıdır.⁶⁰⁵

Harita 9.2: BRICS ve Yeni Kalkınma Bankasının 2023 Genişlemesi



Kaynak: Maps on the Web, BRICS and New Development Bank's Expansion, <https://mapsontheweb.zoom-maps.com/post/725203193582223360/brics-and-new-development-banks-expansion>, (07.09.2023)

⁶⁰¹ BBC New Türkçe, BRICS ülkelerinden IMF ve Dünya Bankası'na alternatif, http://www.bbc.com/turkce/ekonomi/2014/07/140715_bric_imf, (22.12.2022)

⁶⁰² Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 132-148.

⁶⁰³ New Development Bank, History, <https://www.ndb.int/about-ndb/history/>, (20.12.2022)

⁶⁰⁴ New Development Bank, Members, <https://www.ndb.int/about-ndb/members/>, (20.12.2022)

⁶⁰⁵ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 132-147.

9.5. Çin'in Borç Diplomasisi

Çin, Afro-Avrasya boyunca altyapı yatırımları yaparak çok boyutlu koridorlar oluşturmak için girişime üye ülkelerle iş birliğini teşvik eder. Ancak bu projelerde yer alan ülkelerin çoğu az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelerdir. Çin, bu ülkelerle iş birliği yaparken projeler için kredi sağlar.⁶⁰⁶

Çin, düşük faizli kredilerle üçüncü dünya ülkelerine finansal destek sağlarken,⁶⁰⁷ Çin'in koşulsuz kredileri, ülkeleri daha fazla borç almaya teşvik ediyor ve bu, kendi kendini besleyen bir borç döngüsüne yol açıyor. Kredi sözleşmeleri genellikle gizli tutuluyor ve bu krediler direkt hükümetlere yönlendirilmemekte, devlete bankalara, ait şirketlere, özel sektör kurumlarına ve özel amaçlı araçlara yönlendiriliyor. Bu durum, alıcı ülkelerin Çin'in borç tuzaklarına düşmesine ve bazılarının stratejik varlıklarını kreditörlere devretmek zorunda kalmasına neden olabilir.⁶⁰⁸

Çin'in bu yaklaşımı "Borç Diplomasisi" olarak adlandırılır ve ödeme zorluğu yaşayan ülkeler üzerinde siyasi baskı oluşturarak borçlarını tahsil etmeyi amaçlar. Bu şekilde, Çin, borçlu ülkeleri kendi çıkarları doğrultusunda şekillendirebilir ve onları kendisine bağımlı hale getirerek küresel etkisini artırır. Çin, projelere yatırım yapar ve bu yatırımların geri ödenmesini bekler. Çin, kredi verdiği ülkelere çeşitli koşullar talep etmez veya müdahale etmez, bu da gelişmekte olan ülkeler için alternatif bir kaynak olarak görülebilir. Ancak, aynı zamanda bu ülkelerin borç sorunlarına sürüklenmesine neden olabilir. Çin, kredilerin ödenmemesi durumunda belirli varlıklara el koyma hakkını saklı tutar.⁶⁰⁹ Bu da ekonomik ilişkilerin siyasi bir baskı aracına dönüştüğü anlamına gelir ve Çin'in küresel bir güç olarak yükselmesine katkıda bulunabilir.⁶¹⁰ Bu duruma birkaç örnek vermek gerekirse Sri Lanka'nın borcunu ödeyememesi sonucu Çin devlet şirketinin 2017'de Hambantota limanını 99

⁶⁰⁶ Serdar Yılmaz, "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi....", s.636-648.

⁶⁰⁷ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 133-150.

⁶⁰⁸ Brahma Chellaney, "Çin'in dizayn ettiği borç esareti", <https://www.dunya.com/kose-yazisi/cinin-dizayn-ettigi-borc-esareti/675219#:~:text=Yaln%C4%B1zca%20en%20b%C3%BCy%C3%BCk%20C3%BC%C3%A7%20bor%C3%A7lu,ara%20en%20b%C3%BCy%C3%BCk%20bor%C3%A7lu%20oldu.> (20.12.2022)

⁶⁰⁹ Daniel R. Russel & Blake Berger. "Navigating the belt and road initiative." Asia Society Policy Institute 20 (2019). s. 14

⁶¹⁰ Serdar Yılmaz, Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar....s. 15-16

yıllığına borç karşılığında işletme haklarını devralması,⁶¹¹ Maldivlerin, Çin'e olan borç oranının %70 civarı olması ve ulusal gelirlerinin %10'luk bir bölümünü bu borcunu ödemeye ayırmak durumunda kalması,⁶¹² Pakistan'ın borçları sebebiyle Gwadar limanını 40 yıllığına Çin'e devretmesi,⁶¹³ Myanmar'ın Çin tarafından inşa edilen petrol boru hattını işletme iznini 7 milyar USD karşılığında Çin'e devretmesi, Tacikistan'ın dış borcunun yarısı Çin'e aitken, Kırgızistan'ın toplam dış borcunun %42'si Çin'e ait olması ve Tacikistan'ın büyük bir bölümünü oluşturan dış borç tutarı Çin'e ait. 2018 senesinde, Duşanbe hidroelektrik santrali karşılığında Kumarg altın madeni ocağı dahil olmak üzere toplam bir kömür ve yedi altın madeni Çin'e devredilmiş,⁶¹⁴ Tacikistan ayrıca borcunun bir bölümünün silinmesi mukabilinde topraklarının yaklaşık %1'ini Çin'e devretmek zorunda kalması.⁶¹⁵

Afrikada, Kenya'daki Mombasa Limanı ve Zambia'daki Kenneth Kaunda Uluslararası Havalimanı gibi altyapı varlıklarına Çin'in el koyması.⁶¹⁶ Şubat 2018 itibarıyla Kırgızistan'ın Çin'e olan borcu, toplam dış borcunun %44'ünü oluşturmuştur. Ek olarak, Kırgızistan, BRI'nin sağladığı kredi hattından toplamda 4,5 milyar USD borç almıştır. Uluslararası ekonomi kurumları ve uzmanlar, Kırgızistan'ı, Çin'in BRI dahilinde aşırı borçlanma riski taşıyan dünya genelindeki sekiz ülkeden biri olarak belirtmiştir.⁶¹⁷ Çin'e en fazla borcu olan 8 ülke Tacikistan, Cibuti, Kırgızistan, Pakistan, Lao, Madagaskar, Maldivler ve Karadağ olarak belirtebiliriz.⁶¹⁸

Yunanistan, ekonomik zorluklar sırasında 2016'da Pire Limanı'nın %67 hissesini Çinli Cosco şirketine sattı⁶¹⁹ Aynı şekilde, Türkiye'deki Kumport Limanı da Çin'in kullanım haklarını aldığı limanlardan biri haline geldi. Çinli Cosco Denizcilik

⁶¹¹ Sinem Kocamaz & Seda Gozde Tokatlı ,*a.g.m.* ,s.105-142.

⁶¹² Soner Doğan, "21. Yüzyılda Yükselen Güç: Çin, İpek Yolu Projesi Ve Ortadoğu'daki Etkisi." *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi* 4.1, 2020, s.51-64.

⁶¹³ The Maritime Executive, Pakistan Gives China a 40-Year Lease for Gwadar Port, <https://www.maritime-executive.com/article/pakistan-gives-china-a-40-year-lease-for-gwadar-port>, (11.12.2022)

⁶¹⁴ Serdar Yılmaz, Bir kuşak bir yol projesinin Azerbaycan....s.5289

⁶¹⁵ Lily Kuo & Niko Kommenda, "What is China's belt and road initiative.", <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>, (05.09.2022)

⁶¹⁶ Serdar Yılmaz "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi....",s.636-648.

⁶¹⁷ Otabek Omonkulov, *a.g.m.*, s. 47-115.

⁶¹⁸ Muhammed Tandoğan, "Çin'in borç diplomasisi ve Afrika", <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/cin-in-borc-diplomasisi-ve-afrika/1260770>, (10.09.2022)

⁶¹⁹ Anadolu Ajansı, Yunanistan'ın en büyük limanı resmen Çinlilerin, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/yunanistanin-en-buyuk-limani-resmen-cinlilerin/551781>, (20.10.2022)

Kumport Limanı'nın %65 hissesi, 2015 yılında 940 milyon USD'ye satın alındı.⁶²⁰ Bu gelişmelerle birlikte, Sri Lanka Devlet Başkanı, Çin'den aldıkları borçların yeniden yapılandırılması anlaşmasıyla IMF'den 2,9 milyar USD'lik bir kurtarma paketi talep ederek borç döngüsünden çıkmak istemiştir.⁶²¹ Ayrıca, Yedili Grup/ Group of Seven (G7) liderleri, gelişmekte olan ülkelerin altyapı ihtiyaçlarını karşılamak için 5 yıl içinde 600 milyar USD tahsis edeceklerini açıkladılar. Bu adım, Çin'in BRI'ye karşı bir hamle olarak kabul ediliyor.⁶²²



⁶²⁰ Ayşegül Sakarya Pehlivan, "Kumport Limanına 100 milyon yatırılacak."

<https://www.ekonomist.com.tr/haberler/kumport-limanina-100-milyon-yatiracak.html>, (20.10.2022)

⁶²¹ Hürriyet, Sri Lanka IMF paketini onaylayacak, https://bigpara.hurriyet.com.tr/haberler/ekonomi-haberleri/sri-lanka-imf-paketini-onaylayacak_ID1476008/, (08.03.2023)

⁶²² Euronews, G7 Zirvesi: Çin'in 'Kuşak ve Yol' girişimine karşı 600 milyar dolarlık yatırım planı açıklandı, <https://tr.euronews.com/2022/06/27/g7-zirvesi-cinin-kusak-ve-yol-girisimine-karsi-600-milyar-dolarlik-yatirim-plani-aciklandi>, (12.12.2022)

ONUNCU BÖLÜM

GİRİŞİMİN HAYATA GEÇMESİNDE Kİ ENGELLER

BRI, küresel altyapı ve ticaret ağı oluşturma bakımından önemli ve kapsamlı olması yönüyle eşsizdir. Ancak bu girişimin gerçekleşmesini engelleyen bazı önemli faktörler bulunmaktadır:

10.1. Finansman ve Borç Sorunları

BRI'nın karşılaştığı önemli risklerden biri, güzergah ülkelerinin ekonomik dengesizlik ve altyapı yetersizliği gibi faktörlerdir. Bu girişim kapsamında bulunan ülkeler arasında ekonomik gelişmişlik düzeyinde önemli farklılıklar bulunmaktadır.⁶²³ Bu durum, Çin'in bölge ülkelerine altyapı projelerini finanse etmesini ve bu finansmanı da kredi olarak bölge ülkelere vermesini içermektedir. Ancak projeler, ekonomisi güçlü olmaı bölge ülkeleri için yüksek maliyetli olabilmekte ve ülkelerin daha fazla kredi almasına neden olabilmektedir. Borçlarını ödeyemeyen ülkeler içinde Çin'in ülkelerin arazi veya stratejik varlıklarını alması gidi ciddi sorunlara yol açabilecek sonuçlar doğurabilmektedir.⁶²⁴

10.2. Güvenlik ve Jeopolitik Endişeler

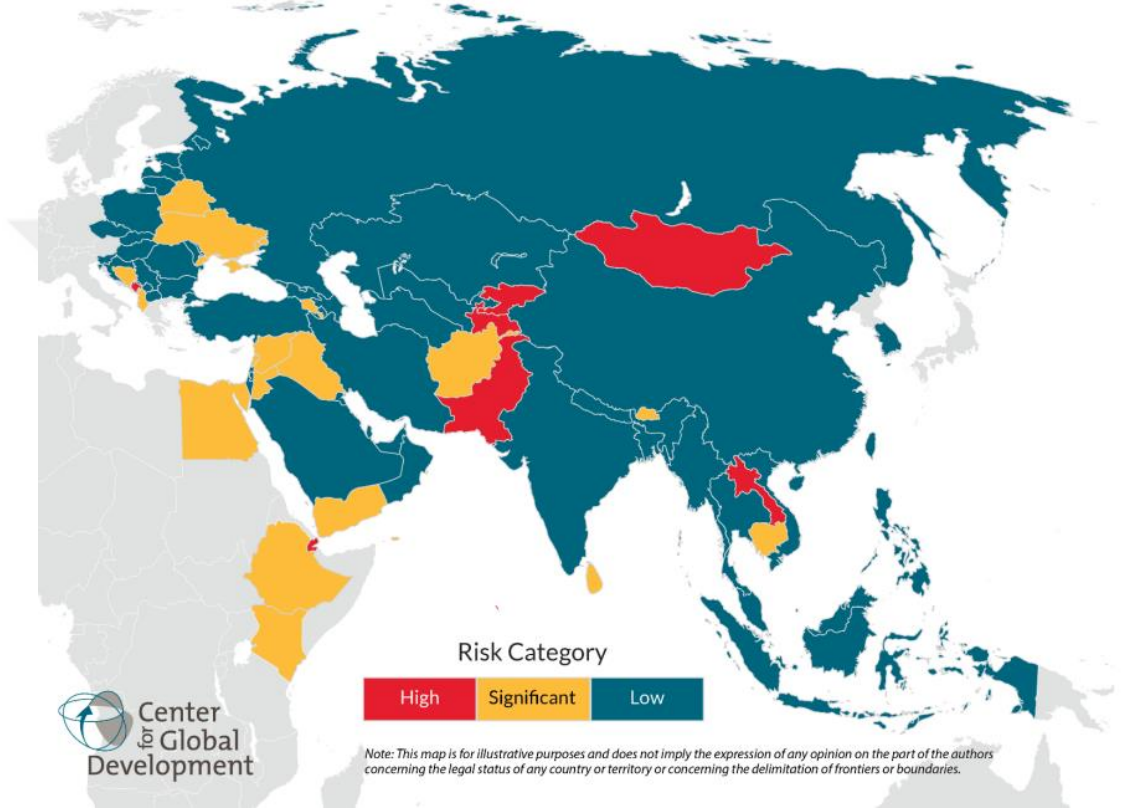
BRI'nın başarısı, güzergah üzerindeki ülkelerin güvenlik ve istikrarına bağlıdır. Ancak, bu ülkelerde terör, sınır çatışmaları ve iç savaşlar gibi sorunlar bulunmaktadır. Özellikle deniz güzergahları ve stratejik bölgelerde uluslararası güvenlik sorunları ve siyasi gerginlikler yaşanmaktadır. Girişimin başarılı olabilmesi için, ülkelerin iç siyasi istikrarı sağlaması ve etkili bir yönetim kurması gerekmektedir. Aksi takdirde, siyasi istikrarsızlık terör örgütlerine meşruiyet

⁶²³ Filiz Kutluay Tutar & Fatma Şura Bahsi Koçer, a,g,m , s.618-623.

⁶²⁴ Zekerıyya Akdağ 'Türkiye-çin ilişkilerinde kuşak ve yol girişiminin önemi.' *Birey Ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(1),2019 ,s. 65-96.

kazandırabilir ve bölgesel güvenliğı tehlikeye atabilir. Dolayısıyla, girişimin başarısı için terör örgütlerinin yok edilmesi ve güvenliğin sağlanması şarttır.⁶²⁵ Girişimin önünde güvenliğı tehdit ederek engel oluşturabilecek sorunlar:

Harita 10.1: BRI boru hattı projeleri dahil risk



Kaynak: John Hurley, Scott Morris & Gailyn Portelance, *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*, 2019, s.1-34

10.2.1. Dağlık Karabağ Sorunu

Çin ve Azerbaycan arasındaki ilişkiler iş birliği ve dostane bir ortamda ilerliyor. Azerbaycan'ın coğrafi ve stratejik konumu, Çin için önemli bir ortaklık fırsatı sunuyor. Azerbaycan'ın Avrupa ile Hazar Havzası arasındaki ulaşım altyapısı ve enerji projeleri, Çin'in bölgedeki etkisini artırma şansını artırıyor. Azerbaycan'ın SREB'in kurulmasını

⁶²⁵ Mohamad Zreik & Changfeng Zhao, "Doğu Akdeniz'de Çin Varlığı: Suriye Örneği, " *BRIQ Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi*, 4(1),2022, s.72-89.

desteklemesi⁶²⁶ ve Hazar Havzası'ndaki enerji kaynaklarına sahip olması, bu ilişkiyi daha önemli hale getiriyor. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı BRI'nın bir parçası olması Azerbaycan'ı daha önemli bir ortak haline getirmektedir.⁶²⁷

Harita 10.2: Birinci Dağlık Karabağ savaşı Ermenistan ordusunun işgal etti Azerbaycan toprakları



Kaynak: Nancy Nicole Falco, "Mapping the Nagorno-Karabakh Conflict", University of Kent, <https://blogs.kent.ac.uk/carc/2018/04/15/the-nagorno-karabakh-conflict/>, (19.05.2023)

Çin ve Ermenistan arasındaki ilişkiler de gelişiyor ve bu, Çin'in Ermenistan üzerindeki etkisini artırıyor.⁶²⁸ Ermenistan Başbakanı Nikol Paşinyan'ın 2019'daki Pekin ziyareti sırasında Çin lideri Xi Jinping, Ermenistan'daki ulaşım ve altyapı projelerine yatırım yapmaya hazır olduklarını ifade etti.⁶²⁹ Ermenistan, Azerbaycan ve Türkiye'nin uyguladığı ticaret izolasyonunu aşmak için⁶³⁰ "Basra Körfezi-Karadeniz" ulaşım koridorunu oluşturmaya çalışıyor ve bu proje Çin'in yatırım yapmasını

⁶²⁶ Nazrin Alizada, "Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nde Güvenilir Ortak: Azerbaycan." Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi 12.2, 2022, s.107-118.

⁶²⁷ Benyamin Poghosyan, "China's OBOR Initiative - Opportunities for the South Caucasus." *IndraStra Global* 4(7), 2018, s. 1-5

⁶²⁸ Barış Doster, Çin'in Avrasya..., s.10-16.

⁶²⁹ Vasif Hüseyinov, "The Diplomat, "Can China Broker the Resolution of the Armenia-Azerbaijan Conflict?", <https://thediplomat.com/2019/06/can-china-broker-the-resolution-of-the-armenia-azerbaijan-conflict/>, (20.05.2023)

⁶³⁰ Muhammet Faruk Çakır & Oğuzhan Ataman, " Post-Sovyet Dönemde Güney Kafkasya'da Güvenlik: Başlıca Gelişmeler ve Çatışma Ortamının Dönüşümü. " *Güvenlik Çalışmaları Dergisi*, 22(2), 2020, s. 201-225.

sağlamak istemektedir.⁶³¹ Çin ayrıca İran ile olan demiryolu bağlantısını Kuzey-Güney Koridoru ile bağlamayı olmasını hedefliyor.⁶³²

Çin, Ermenistan'ın toprak bütünlüğünü savunmakta ve Çinli iş insanları üzerinden Ermenistan savunmasını yatırım yapılabileceği söylenmektedir.⁶³³

Çin, Dağlık Karabağ sorununa tarafsız bir yaklaşım sergilese de, Dağlık Karabağ'ın Azerbaycan toprağı olduğunu kabul etmektedir. Çin, taraflar arasında diyalog ve müzakerelerin önemini vurgulayarak uzlaşmaya dayalı bir çözümü desteklediğini belirtmiştir. Çin, UN ve diğer uluslararası toplumlarda bu sorunun çözümüne yardımcı olmaya hazır olduğunu belirtir.⁶³⁴ Temel hedefi, taraflar arasında karşılıklı anlayış ve kalıcı bir çözüme ulaşmaktır. Çin, Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı/ Organization for Security and Co-operation in Europe (OSCE) Minsk Grubu'nun çabalarını desteklediğini belirtmiştir. OSCE Minsk Grubu, Dağlık Karabağ krizinin barışçıl çözüme ulaşması için uluslararası platform olarak faaliyet gösterir ve genellikle Rusya, Fransa ve Amerika Birleşik Devletleri tarafından temsil edilir. Çin, Kasım 2020 anlaşmalarını memnuniyetle karşılamış ve OSCE Minsk Grubu'ndaki olumlu gelişmeleri destekleyeceklerini belirtmiştir.⁶³⁵ Çin, çatışmanın sona erdirilmesi, diyalogun yeniden başlatılması ve barışçıl çözüm için bölgedeki tüm taraflara çağrıda bulunur. Aynı zamanda, bölgesel istikrar ve güvenliği sürdürülebilir bir şekilde sağlamak için taraflar arasında uzlaşma sağlanmasını destekler.⁶³⁶

Dağlık Karabağ Sorunu, Kafkasya'daki enerji kaynaklarına ve bu kaynakların taşınmasına yönelik bir sorunu temsil ediyor.⁶³⁷ Bu bölgedeki petrol ve doğalgaz

⁶³¹ Vasif Hüseyinov, "The Diplomat, "Can China Broker the Resolution of the Armenia-Azerbaijan Conflict?", <https://thediplomat.com/2019/06/can-china-broker-the-resolution-of-the-armenia-azerbaijan-conflict/>, (20.05.2023)

⁶³² Benyamin Poghosyan ,*a.g.m.*,s. 1-5.

⁶³³ Yıldız Deveci Bozkuş, "Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Çin-Ermenistan İlişkilerine Genel Bir Bakış" *Proceedings Book/Bildiriler Kitabı*,2018, s.117.

⁶³⁴ Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Nagorno-Karabakh Conflict, https://www.fmprc.gov.cn/eng/gjhdq_665435/dqzzywt_665451/2633_665453/2639_665461/200011/t20001115_697241.html, (20.05.2023)

⁶³⁵ Armenpress, Armenia-Azerbaijan normalization is inseparable from NK conflict resolution – China at UN Security Council, <https://armenpress.am/eng/news/1092662/>, (20.05.2022)

⁶³⁶ Emre Aytekin, Nuri Aydın, Büşra Selvi Ögütçen & Fuat Kabakcı, "Azerbaycan ile Ermenistan arasındaki Dağlık Karabağ anlaşması dünya medyasında yankı buldu", AA, <https://www.aa.com.tr/tr/azerbaycancephe-hatti/azerbaycan-ile-ermenistan-arasindaki-daglik-karabag-anlasmasi-dunya-medyasinda-yankibuldu/2038598>, (20.05.2023)

⁶³⁷ Esme Özdaşlı, "İkinci Karabağ Savaşı'nda Ermenilerin Sivillere Yönelik Saldırıların Uluslararası İnsancıl Hukuk Açısından Değerlendirilmesi." *Giresun Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi* 7.1, 2021, s.51-83.

kaynakları,⁶³⁸ BRI’de büyük bir rol oynamakta,⁶³⁹ ancak Dağlık Karabağ sorunu nedeniyle bölgenin siyasi ve güvenlik durumu belirsizliğini korumaktadır. Bu, enerji kaynaklarının taşınması ve genel olarak girişimin ilerlemesini engelleyebilir.⁶⁴⁰ Ancak Çin’in BRI, bölgesel iş birliği ve kalkınma konularında olumlu bir rol oynamaya devam ediyor. Bu inisiyatif, bölgedeki ülkeler arasında ticaret ve yatırım fırsatları yaratarak ekonomik büyümeyi ve refahı artırmayı hedeflemektedir. Ancak, Dağlık Karabağ Sorunu, bu iş birliği ve kalkınma çabalarını olumsuz etkileyebilir.⁶⁴¹

Harita 10.3: İkinci Dağlık Karabağ savaşı ateşkes anlaşması sonrası



Kaynak: Stefan Hedlund, GIS, "The Nagorno-Karabakh war's double tragedy for Armenia"
<https://www.gisreportsonline.com/r/nagorno-karabakh-armenia/>, (19.05.2023)

⁶³⁸ Elnur Kazımlı, "Azerbaycanın Jeopolitik Konumu Ve Karabağ Sorunu." *Karadeniz Ve Kafkaslar*, 2018, s.101.

⁶³⁹ Bülent Güner, *a.g.m.*, s. 117-123.

⁶⁴⁰ Levent Özdemir, "Dağlık Karabağ Meselesinde Değişen Gidişat Ve Türkiye'nin Rolü." *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi* 11.2, 2021, s. 81-107.

⁶⁴¹ Vasıf Hüseyinov, "The Diplomat, "Can China Broker the Resolution of the Armenia-Azerbaijan Conflict?", <https://thediplomat.com/2019/06/can-china-broker-the-resolution-of-the-armenia-azerbaijan-conflict/>, (20.05.2023)

10.2.1.1. İkinci Dağlık Karabağ Savaşında Gizli Kazanan Kuşak ve Yol Girişimi

İkinci Karabağ Savaşı'nı sona erdiren Dağlık Karabağ ateşkes anlaşmasının⁶⁴² bazı maddeleri, BRI için yeni fırsatlar sunmaktadır. Anlaşma, Azerbaycan'ın Nahçıvan'a ulaşmak için Ermenistan topraklarından geçen Zengezur koridorunun oluşturulmasını öngörüyordu. Bu koridor, Bakü-Tiflis-Kars güzergahına alternatif bir rota sunarak Nahçıvan'a oradan da Türkiye'ye doğrudan erişim sağlayan alternatif rota sunar.⁶⁴³ Bu koridorun korunması Rus askerleri tarafından yapılacak olması, Çin için ikinci bir avantaj olarak ortaya çıkıyor.⁶⁴⁴ Zengezur koridoru, Ermenistan ve İran'ı atlayabileceği için Çin'in İran'a baskı yapma yeteneğini artırabilir.⁶⁴⁵ Çin'in Azerbaycan Büyükelçisi Go Min'in bu koridorun BRI'ya katkıda bulunacağını söylemesi, bu görüşü destekler nitelikte.⁶⁴⁶

Harita 10.4: Zengezur Koridoru



Kaynak: TRT World, What is the Zangezur Corridor and why does it matter to Eurasia?, <https://www.trtworld.com/magazine/what-is-the-zangezur-corridor-and-why-does-it-matter-to-eurasia-58405>, (25.01.2023)

⁶⁴² Emre Aytekin, Nuri Aydın, Büşra Selvi Ögütçen & Fuat Kabakçı, "Azerbaycan ile Ermenistan arasındaki Dağlık Karabağ anlaşması dünya medyasında yankı buldu", AA, <https://www.aa.com.tr/tr/azerbaycancephe-hatti/azerbaycan-ile-ermenistan-arasindaki-daglik-karabag-anlasmasi-dunya-medyasinda-yankibuldu/2038598>, (20.05.2023)

⁶⁴³ Nima Khorrami, "Perspectives | How China gains from Armenia-Azerbaijan war", Eurasianet, <https://eurasianet.org/perspectives-how-china-gains-from-armenia-azerbaijan-war/>, (20.05.2023)

⁶⁴⁴ Paruyr Abrahamyan, EVN Report, Was China All Innocent During the 2020 Artsakh War?, <https://evnreport.com/opinion/was-china-all-innocent-during-the-2020-artsakh-war/>, (09.01.2023)

⁶⁴⁵ Nima Khorrami, "Perspectives | How China gains from Armenia-Azerbaijan war", Eurasianet, <https://eurasianet.org/perspectives-how-china-gains-from-armenia-azerbaijan-war/>, (20.05.2023)

⁶⁴⁶ Paruyr Abrahamyan, EVN Report, Was China All Innocent During the 2020 Artsakh War?, <https://evnreport.com/opinion/was-china-all-innocent-during-the-2020-artsakh-war/>, (09.01.2023)

10.2.2. Rusya-Ukrayna Savaşı

Rusya-Ukrayna Savaşı, 2014 yılından günümüze kadar devam eden çatışmadır.⁶⁴⁷ Rusya, Ukrayna hududuna askeri yığınak yapmasıyla savaş başlamıştır. 2014'te Rusya, Ukrayna'nın doğusundaki Luhansk ve Donetsk bölgelerinin büyük bir bölümünü ele geçiren Rusya taraftarı isyancıları desteklemiştir. Bu durum, iki ülke arasında uzun süre devam eden çatışmalara yol açmıştır.⁶⁴⁸ 2022 senesinde Rusya, Luhansk ve Donetsk Halk Cumhuriyetlerini resmi olarak tanıdığını açıklamış ve ardından, 22 Şubat 2022'de Ukrayna'yı istila hareketini başlatmıştır.⁶⁴⁹ Bu durum, uluslararası toplumda tepki çekmiştir.⁶⁵⁰ Savaştan önce demiryolu yükünün %90'ı Rusya ve Beyaz Rusya üzerinden geçerken şimdi büyük nakliye şirketleri Rusya'da çalışmak istememiş, Çin-Avrupa demiryolu ticareti 2022'de %35'in üzerinde düşüş göstermiştir.⁶⁵¹

Harita 10.5: BRI'nın Karadeniz ve Ukrayna Bağlantısı



Kaynak: Middlecorridor; The Trans-Caspian International Transport Route starts from Southeast Asia and China, runs through Kazakhstan, the Caspian sea, Azerbaijan, Georgia and further to European countries, <https://middlecorridor.com/en/route>, (20.01.2023)

⁶⁴⁷ Cihan Kazancıoğlu & Ayşe Tekdal Fildiş, *Rusya'nın Güvenlik Algısı Suriye Krizi Sonrası Doğu Akdeniz Stratejileri ve Ukrayna Krizi*, Gazi Yayın Evi, Ankara, 2022, s.93-108

⁶⁴⁸ BBC New Türkçe, Rusya-Ukrayna krizi nasıl savaşa dönüştü, bugüne nasıl gelindi?, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-60477870>, (22.05.2022)

⁶⁴⁹ Cihan Kazancıoğlu & Ayşe Tekdal Fildiş, *a.g.e.*, s.93-108

⁶⁵⁰ BBC New Türkçe, Rusya-Ukrayna krizi nasıl savaşa dönüştü, bugüne nasıl gelindi?, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-60477870>, (22.05.2022)

⁶⁵¹ Eurasiareview, Ukraine War: Impact On China's BRI To Europe – OpEd, <https://www.eurasiareview.com/09042023-ukraine-war-impact-on-chinas-bri-to-europe-oped/>, (15.04.2023)

Çin ve Rusya arasındaki güçlü iş birliği, iki ülkenin ekonomik bağlarını kuvvetlendirmiştir. Çin, Rusya'nın en büyük ticaret ortağıdır ve enerji kaynaklarının başlıca alıcısıdır. Batı'nın Ukrayna savaşı nedeniyle uyguladığı yaptırımlar sırasında Çin, Rusya'ya ekonomik destek sağlamış ve bu durum iki ülke arasındaki ticaretin rekor seviyelere ulaşmasını sağlamıştır. Bu dönemde RMB, Moskova Borsası'nda USD'yi aşarak en çok işlem gören para birimi olmuştur. İki ülke, UNSC'de genellikle aynı yönde oy kullanmaktadır ve siyasi ilişkilerini güçlendirmektedirler.⁶⁵²

Rusya ve Ukrayna arasındaki politik sorunlar, 2016 yılında NELBEC'den geçiş sorunlarına neden olmuştur. Rusya, Ukrayna demiryolları ile iş birliğini durdurmuş ve Ukrayna üzerinden gelen demiryolu transit geçişlerini engellemiştir.⁶⁵³ Bu durum, Avrupa ve Çin'deki kargo sahipleri ile demiryolu operatörleri, CCWAEAC'ın geliştirilmesini alternatif bir seçenek olarak öne çıkarmıştır.⁶⁵⁴

Harita 10.6: BRI'nın Rusya ve Ukrayna'nın ortak kullandığı bölümü



Kaynak: Atlantic Council, What are the implications of expanded Chinese investment in the MENA region?, <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/menasource/what-are-the-implications-of-expanded-chinese-investment-in-the-mena-region/>, (02.10.2022)

⁶⁵² Graham Allison, "Xi and Putin Have the Most Consequential Undeclared Alliance in the World" <https://foreignpolicy.com/2023/03/23/xi-putin-meeting-china-russia-undeclared-alliance/>, (29.11.2023)

⁶⁵³ Hulya Zeybek, *a.g.m.*, s.724-740.

⁶⁵⁴ Chris B. Wensink, "The Truth About Eurasian Rail Freight Transport", <https://thediplomat.com/2023/09/the-truth-about-eurasian-rail-freight-transport/>, (18.09.2023)

Rusya-Ukrayna çatışması, Çin'in enerji güvenliğini de etkilemiştir⁶⁵⁵ Çin Dışişleri Bakanı Qin Gang, Çin'in Rusya-Ukrayna savaşında tarafsız kalacağını ve iki ülkeye de silah satmayacağını belirtmiştir. Ayrıca, Çin'in çatışmanın barışçıl bir şekilde çözülmesini desteklediğini söylemiştir⁶⁵⁶ Çin Başbakanı Li Keqiang, Çin'in Rusya ve Ukrayna arasındaki ateşkes görüşmelerini desteklediğini belirtmiştir. Çin, Ukrayna'daki krizin barışçıl bir şekilde çözülmesini desteklemekte ve barış sürecine olumlu bir katkıda bulunmayı hedeflemektedir. Li, ilgili yaptırımların dünya ekonomisine zarar verebileceği konusunda uyarıda bulunmuştur.⁶⁵⁷

Çin, Rusya-Ukrayna savaşı sırasında “savaş” ve “işgal” terimlerinden kaçınmıştır ve UN Genel Kurulu'nda Moskova'yı kınamayan az sayıdaki ülkeden biri olmuştur.⁶⁵⁸ Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Ukrayna krizinin siyasi çözümü için bir tutum belgesi açıklamıştır. Bu belgede, tüm ülkelerin egemenliğine saygı, soğuk savaş zihniyetinden vazgeçme, düşmanlıkların durdurulması, barış görüşmelerinin devamı, insani krizin çözümü, sivililerin ve savaş esirlerinin korunması, nükleer santrallerin güvenliği, stratejik risklerin azaltılması, hububat ihracatının kolaylaştırılması, tek taraflı yaptırımların durdurulması, sanayi ve tedarik zincirlerinin sabit tutulması, çatışma sonrası yeniden yapılanma gibi konular ele alınmıştır.⁶⁵⁹

Çin lideri Xi Jinping, Ukrayna lideri Volodymyr Zelensky ile 26 Nisan 2023'te gerçekleştirdiği telefon görüşmesinde, Çin'in Rusya-Ukrayna Savaşı'nda siyasi bir çözüme ulaşma sürecine arabuluculuk yapmaya hazır olduğunu ifade etmiştir.⁶⁶⁰

⁶⁵⁵ Ye Zhangxu, *a.g.m.*, s.62-77.

⁶⁵⁶ Anadolu Ajansı, Çin'den "Rusya-Ukrayna Savaşı'nın taraflarından hiçbirine silah satmama" sözü, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cinden-rusya-ukrayna-savasinin-taraflarından-hicbirine-silah-satmama-sozu/2872434>, (18.09.2023)

⁶⁵⁷ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China calls for supporting Russia-Ukraine ceasefire talks, offers humanitarian aid”, http://english.www.gov.cn/premier/news/202203/11/content_WS622ad15cc6d09c94e48a6725.html, (17.10.2022)

⁶⁵⁸ Anadolu Ajansı, Çin'den "Rusya-Ukrayna Savaşı'nın taraflarından hiçbirine silah satmama" sözü, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cinden-rusya-ukrayna-savasinin-taraflarından-hicbirine-silah-satmama-sozu/2872434>, (18.09.2023)

⁶⁵⁹ Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, China's Position on the Political Settlement of the Ukraine Crisis, https://www.fmprc.gov.cn/eng/zxxx_662805/202302/t20230224_11030713.html, (24.02.2023)

⁶⁶⁰ Emre Aytekin, "Çin, Ukrayna krizinin çözümü için arabulucu rolüne soyunuyor", Anadolu Ajansı, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cin-ukrayna-krizinin-cozumu-icin-arabulucu-rolune-soyunuyor/2882549>, (28.04.2023)

10.2.3. Güney Çin Denzinde Anlaşmazlıklar

Güney Çin Denizi, Çin için oldukça stratejik bir öneme sahip bir bölge olarak kabul edilir. Bu deniz bölgesi, Malakka Boğazı'ndan batıda Tayvan Boğazı'na kadar uzanır ve Hint Okyanusu ile Malakka Boğazı aracılığıyla ayrılır. Güney Çin Denizi, dünya çapında en gergin bölgelerden biri olarak kabul edilir ve potansiyel bir çatışma bölgesi olarak tanımlanır. Bölgenin deniz tabanının altında, büyük miktarda doğal gaz ve petrol rezervleri keşfedilmiştir ve bu kaynakların toplam değeri 5 trilyon USD'nin üzerinde tahmin edilmektedir.⁶⁶¹

Güney Çin Denizi, çevreleyen ülkelerin İkinci Dünya Savaşı'nın ardından bağımsızlıklarını elde etmeleriyle birlikte, egemenlik çatışmalarının odağında bulunmuştur. Çin, 1947'de yayınladığı bir harita ile Güney Çin Denizi'nin %80'ini kendi toprakları olarak belirlemiş ve bu durum, Filipinler, Vietnam, Brunei ve Malezya gibi komşu ülkelerle egemenlik çatışmalarını tetiklemiştir.⁶⁶²

Çin, bu tartışmalı adalarda askeri üsler inşa etmiş ve sivil gemi filolarını uzun süre boyunca bölgede tutmuştur. Bu durum, bölge ülkeleri ve ABD'nin de içinde bulunduğu birçok devlet tarafından tenkit etmiştir.⁶⁶³ Güney Çin Denizi ihtilafı, Çin'in komşu ülkelerle yaşadığı sınır ve deniz kullanımı anlaşmazlıkları nedeniyle, BRI üzerinde olumsuz bir etkiye neden olabilir.⁶⁶⁴ Güney Çin Denizi'nde Filipinler, Vietnam ve Malezya gibi ülkelerle yaşanan çatışmalar ve anlaşmazlıklar hala devam etmektedir. Ayrıca, Çin tarafından inşa edilen yapay adalar, bölgesel gerilimi daha artırmıştır.⁶⁶⁵ Bu ihtilafların barışçıl bir şekilde çözülmesi, bölgede istikrarın sağlanması açısından son derece önemlidir.⁶⁶⁶

⁶⁶¹ Ali Burak Biber & Hafize Yurt Ateş, "Güney Çin Denizi'nde ABD ve Çin'in güç mücadelesi", <https://www.trthaber.com/haber/dunya/guney-cin-denizinde-abd-ve-cinin-guc-mucadelesi-566452.html>, (15.07.2022)

⁶⁶² Euronews, Çin, denize düşen roket parçasını Filipinler'den zorla aldı, <https://tr.euronews.com/2022/11/21/cin-denize-dusen-roket-parcasini-filipinlerden-zorla-aldi>, (25.11.2022)

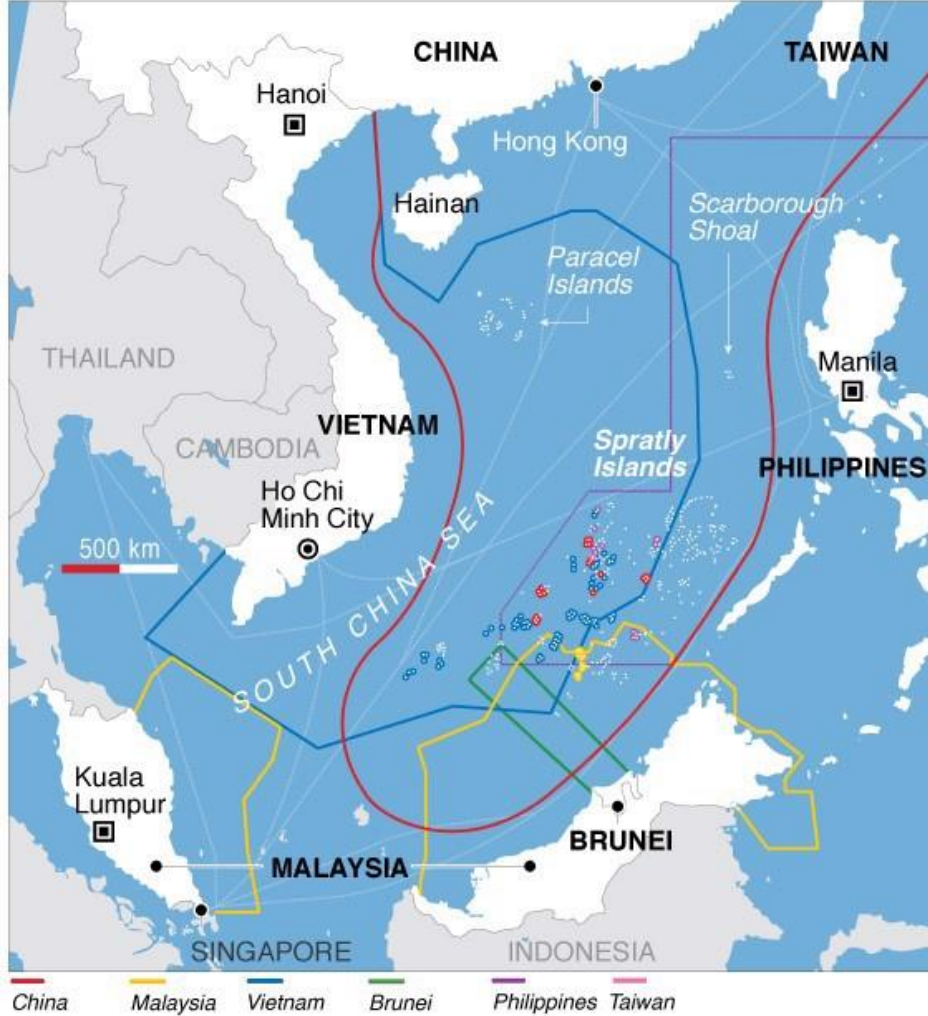
⁶⁶³ Bloomberg HT, Güney Çin Denizi'nde yeni gerilim, <https://www.bloomberght.com/guney-cin-denizi-nde-yeni-gerilim-2284138>, (12.11.2022)

⁶⁶⁴ Esme Özdaşlı, Çin'in Yeni İpek Yolu... s. 581-596.

⁶⁶⁵ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 134-150.

⁶⁶⁶ Esme Özdaşlı, Çin'in Yeni İpek Yolu... s. 582-596.

Harita 10.7: Güney Çin Denizi'ndeki devletlerin deniz yetki alanı talepleri



Kaynak: Kadri Cevdet Kırımlı, “Çin’i Anlama Kılavuzu (II): “Çin Rüyası” Bağlamında Tayvan ve Güney Çin Denizi”, <https://birikimdergisi.com/guncel/11108/cini-anlama-kilavuzu-ii-cin-ruyasi-baglaminda-tayvan-ve-guney-cin-denizi>, (22.09.2022)

10.2.4. Doğu Türkistan Sorunu

Çin’in farklı bölgeleri arasındaki kalkınma eşitsizliği, BRI’nın temel dinamiklerinden birini oluşturuyor. Özellikle Çin’in topraklarının yaklaşık %16’sını oluşturan kuzeybatıdaki Sincan Uygur Özerk Bölgesi, bu girişimin stratejik merkezini oluşturuyor.⁶⁶⁷ Uygur sorunu, BRI’yı etkileyebilir ve post-küreselleşme tezlerini olumsuz yönde etkileyebilir. Bu konu, Türkiye ve diğer Türk kökenli ülkelerde takip edilmektedir. Hükümetler, kısa vadeli iş birliğini sürdürmek için bu hassasiyetleri

⁶⁶⁷ Varis Çakan, *a.g.m.*, s. 37-52.

dengelerken, zaman içinde Uygur sorunu hükümet-muhalefet ilişkilerinin bir parçası olabilir. Ayrıca, BRI'yi engellemek isteyen güçler, Uygur sorununu siyasi bir araç olarak kullanmak isteyebilir isteyebilir.⁶⁶⁸

Çin, Uygurlar ve diğer Müslüman toplulukları etnik, dini ve kültürel kimliklerini asimile etme amacıyla "Tüm Dinlerin ve İnançların Çinlileştirilmesi" politikasını uyguluyor. Doğu Türkistanlılar, "radikal İslam'la mücadele ve Komünist Parti'ye bağlılığı aşılama" gerekçesiyle toplama kamplarında tutuluyor. Bu kamplarda 1 milyonu aşkın Uygur Türkü, işkence ve siyasi beyin yıkamaya maruz kalıyor. Ayrıca, küçük yaşta Müslüman kız çocuklarının zorla Çinli erkeklerle evlendirilmesi ve Çinli yetkililerin Uygur ailelerini düzenli olarak denetleyerek uyum düzeylerini rapor etmeleri gibi uygulamalar mevcut. UN, 1 milyonu aşkın Uygur Türkü'nün cebren toplama hapishanelerde ve kamplarında tutulduğu haberlerini endişe verici olarak değerlendiriyor. Türk Dışişleri Bakanlığı da Çin'i toplama kamplarını kapatmaya çağırıyor.⁶⁶⁹

Bu politikalar nedeniyle birçok Uygur Türkü sürgün edilerek farklı ülkelerde yaşamak zorunda kalmıştır.⁶⁷⁰ Bu konu uluslararası kamuoyunda büyük dikkat çekmiş ve UN, bu kampları ziyaret etmek için talepte bulunmuştur.⁶⁷¹ Tüm bu tepkilere rağmen, Çin hükümeti kampların küçültüleceğini söylemiştir.⁶⁷²

Doğu Türkistan meselesi, Türkiye'de farklı etkilere yol açmaktadır. Türkiye, Doğu Türkistan'daki insan hakları ihlallerine karşı milli ve dini bağları nedeniyle tepki göstermektedir.⁶⁷³ Ancak, ticari ilişkilerin zarar görmemesi adına bazen bu mesele Türkiye'de yeterince gündeme gelmemektedir.⁶⁷⁴

⁶⁶⁸ Mehmet Akif, Okur, *a.g.m.*, s. 48-55.

⁶⁶⁹ Mehmet Güneş, *a.g.m.*, s. 797-806.

⁶⁷⁰ Euronews, Uygurlara "Çin işkencesi": Doğu Türkistan'da neler oluyor? <https://tr.euronews.com/2020/07/08/uygurlara-cin-iskencesi-dogu-turkistan-da-neler-oluyor>, (19.11.2022)

⁶⁷¹ Euronews, BM, Çin'in Uygur Türklerini topladığı kamplara girmek istiyor, <https://tr.euronews.com/2018/12/06/bm-ciniin-uygur-turklerini-topladigi-kamplara-girmek-istiyor>, (19.11.2022)

⁶⁷² Euronews, Çin, Doğu Türkistan'da toplama kamplarını küçültme vaadinde bulundu, <https://tr.euronews.com/2019/03/15/cin-dogu-turkistan-da-toplama-kamplarini-kucultme-vaadinde-bulundu>, (19.11.2022)

⁶⁷³ Taner Ulus, *Türkiye-Doğu Türkistan İlişkileri (1923-2009)*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı, Ankara, 2019, s.13-148.

⁶⁷⁴ Osman Kubilay Gül, 'Doğu Türkistan'dan Türkiye'ye Hazin Bir Göç Hikâyesi.' *Electronic Turkish Studies*, (1), 2007, s.1-22.

Çin'in Uygur Türklerine karşı yürüttüğü şiddet ve baskı dolu politikalarına rağmen, Türkiye'nin genellikle arabuluculuk görevini üstlendiği görülmektedir. Bu durum, Türkiye'nin komşu ülkelerle 'sorunsuz ilişkiler' hedefi doğrultusunda Doğu Türkistan için çok fazla etkili olmamıştır.⁶⁷⁵

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Türkiye'nin Çin'in bağımsızlığını, ulusal egemenliğini, terörle mücadelesini ve toprak bütünlüğünü desteklediğini açıkça dile getirmiştir. Uygur Türklerinin Çin'deki eşit vatandaşlar olarak özgürlük, huzur ve refah içinde yaşam sürmelerinin Türkiye için önemini vurgulamıştır. Erdoğan, Türkiye'de bulunan ayrılıkçı faaliyetleri deneyen ve Çin'in toprak bütünlüğünü bozmak isteyen kişilere Türkiye'nin karşı olduğunu belirtmiştir.⁶⁷⁶ Aynı şekilde dönemin İçişleri Bakanı Süleyman Soylu da, Uygur Türklerinin kışkırtılmış olabileceğini ve bu meseleyi uluslararası bir çatışma vesilesi olarak kullanmak isteyenlerin olduğunu ifade etmiştir.⁶⁷⁷

Bununla birlikte, Sincan Uygur Özerk Bölgesindeki özgürlük hareketinin merkezinin Türkiye'deki Doğu Türkistanlılar ve Türk hükümeti olduğunu düşünen Çin, Uygur Özerk Bölgesi konusunu Türkiye ile sürdürdüğü ekonomik ve siyasi ilişkilerin gündemine taşımaktadır. Ek olarak, Doğu Türkistan sorunu, Türkiye'deki sivil toplum örgütleri ve halk nezdinde önemli bir konumdur. Bu durum, muhalefet partilerinin bu konuyu gündeme getirmesine ve hükümetten daha aktif politikalar uygulamasını talep etmesine yol açmaktadır.⁶⁷⁸

Muhalefet partileri genellikle hükümetin Doğu Türkistan konusundaki politikalarını eleştirir ve hükümetin daha aktif bir rol oynaması gerektiğini savunur.⁶⁷⁹ Örneğin, Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) Eskişehir Milletvekili Utku Çakırözer, Türkiye'nin 'Uygur Türkleri' mektubuna imza atmamasını eleştirdi ve Meclis gündemine taşıdı. Çakırözer, "Türkiye'nin bu zulme karşı sessiz kalması kabul

⁶⁷⁵Yusuf Sayın & Gamze Koçak , " Müslüman Dünyanın Bir Sorun Alanı Olarak Doğu Türkistan Meselesi ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin İzlediği Politikalar. " *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, 3(4),2017, s.10-24.

⁶⁷⁶ Aydınlik, Erdoğan, Xi görüşmesinde iş birliği vurgusu, <https://www.aydinlik.com.tr/haber/erdogan-xi-gorusmesinde-is-birligi-vurgusu-250751>, (12.11.2022)

⁶⁷⁷ Aydınlik, Bakan Soylu'dan 'Uygur' açıklaması, <https://www.aydinlik.com.tr/haber/bakan-soyludan-uygur-aciklamasi-233146>, (25.12.2022)

⁶⁷⁸ Taner Ulus, *Türkiye-Doğu Türkistan İlişkileri (1923-2009)*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı, Ankara, 2019,s.13-147.

⁶⁷⁹ Osman Kubilay Gül, *a.g.m.*, s.1-22

edilemez. Çin ile ilişkiler, yüz binlerce Uygur Türkü kardeşimizin haklarından feragat edilmesi anlamına gelmemelidir" ifadelerini kullandı.⁶⁸⁰ Bunun yanında bir diğer muhalefet partisi olan İyi Parti'nin o dönemki genel başkanı Meral Akşener, partisinin grup toplantısına ailesinin toplama kamplarına götürüldüğünü iddia eden Doğu Türkistanlı Nursiman Abduraşid'i davet etmiş ve Abduraşid'in konuşması sırasında Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) TV yayını kesmiştir.⁶⁸¹

Vatan Partisi'nin lideri Doğu Perinçek ise, Nursiman Abduraşid'in Türkistan İslam Partisi militanı olduğunu, Fethullahçı Terör Örgütü (FETÖ) etkinliklerine dahil olduğunu, Uygurları değil İslam Devleti (DEAŞ) ile El-Kaide içinde olan bir örgütü temsil ettiğini ve Uygur olmadığını iddia ederek Uygur sorununa daha mesafeli bir yaklaşım benimsemektedir.⁶⁸²

Ayrıca, Vatan Partisi'ne yakın bir yayın organı olan Aydınlık gazetesi, Doğu Türkistan sorununu genel olarak ABD'nin Çin'i bölmek ve parçalamak istediği bir plan olarak lanse etmiş⁶⁸³ ve Doğu Türkistan hakkındaki haberlerin asılsız olduğunu iddia etmiştir.⁶⁸⁴ Gazete, bölgede gerçekleştirdiği araştırmalarda, Çin tarafının sözde toplama kampları olarak bahsedilen yerlerde aslında terörle mücadele için Uygurları eğittiğini, onlara Çince, hukuk ve vatandaşlık bilgisi, meslek eğitimi ve aşırı dincilikten arınma dersleri verdiğini savunmuştur.⁶⁸⁵

2017 yılında Türkiye, Doğu Türkistan İslami Hareketi'ni (ETİM) terör örgütü olarak tanıdı. Türkiye Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu ve Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, terörle mücadele ve ortak güvenlik konularında anlaştılar. Wang,

⁶⁸⁰ Cumhuriyet, CHP'den iktidara Uygur Türkleri tepkisi, <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/chpden-iktidara-uygur-turkleri-tepkisi-1772077>, (12.11.2022)

⁶⁸¹ Onedio, Akşener, Doğu Türkistanlı Kadını Kürsüye Çağırdı; TBMM TV Yayından Çıktı, <https://onedio.com/haber/aksener-dogu-turkistanli-kadini-kursuye-cagirdi-tbmm-tv-yayindan-cikti-956402>, (12.11.2022)

⁶⁸² Cihat Arpacık, "İYİ Parti grubunda konuştuktan sonra Perinçek'in hedef aldığı Nursiman'ın 6 kişilik ailesinden 4'ü toplama kampında... Dava açmaya hazırlanan Uygur kadın: Çin'in oradaki argümanlarını burada Perinçek kullanıyor", <https://www.indyuturk.com/node/308491/haber/i%CC%87yi%CC%87-parti-grubunda-konu%C5%9Ftuktan-sonra-perin%C3%A7ekin-hedef-ald%C4%B1%C4%9F%C4%B1-nursiman%C4%B1n-6>, (12.11.2022)

⁶⁸³ Ercan Küçük, "Kavuncu ABD'den fonlananlarla buluştu", <https://www.aydinlik.com.tr/haber/kavuncu-abdden-fonlananlarla-bulustu-274790>, (15.12.2022)

⁶⁸⁴ Adnan Akfirat, "Emperyalist 10 yalan ve Uygur gerçeği", <https://www.aydinlik.com.tr/koseyazisi/emperyalist-10-yalan-ve-uygur-gercegi-232705>, (25.12.2022)

⁶⁸⁵ Tunç Akkoç, "Aydınlık Gazetesi gitti, gördü, gerçeği Uygurlardan dinledi", <https://www.aydinlik.com.tr/haber/aydinlik-gazetesi-gitti-gordu-gercegi-uygurlardan-dinledi-131038>, (12.11.2022)

Türkiye'nin egemenliğini desteklerken, Çavuşoğlu da Türkiye'nin Çin'in güvenliğini kendi güvenliği olarak gördüğünü ifade etti.⁶⁸⁶

Harita 10.8: Sincan Uygur Özerk Bölgesi üzerinden geçen BRI ve Enerji Hattı



Kaynak: Alexandra Ma, “This map shows a trillion-dollar reason why China is oppressing more than a million Muslims”, <https://www.businessinsider.com/map-explains-china-crackdown-on-uighur-muslims-in-xinjiang-2019-2>, (22.09.2022)

2016 yılında Türkiye, 2001 yılından bu yana ülkede yaşayan tanınmış Uygur politik aktivisti Abdulkadir Yapcan'ı gözaltına aldı ve iade sürecini başlattı. 2017'de Türkiye ve Çin, bir suçun sadece bir ülkede yasa dışı olması durumunda bile iadeye izin veren bir anlaşmayı imzaladılar. 2019 yılının başından itibaren Türkiye, yüzlerce Uygur Türk'ünü derdest ederek geri gönderme merkezlerine yerleştirdi.⁶⁸⁷ Suçluların iadesi anlaşması, TBMM'de eleştirildi ve İYİ Parti milletvekilleri Feridun Bahşi ve Behiç Çelik tarafından gündeme getirilmeye çalışıldı, ancak bu öneriler mecliste kabul

⁶⁸⁶ China, China, Turkey underscore security, counter-terrorism cooperation, http://www.china.org.cn/world/2017-08/03/content_41346952.htm, (22.11.2021)

⁶⁸⁷ Ayça Alemdaroğlu & Sultan Tepe, “Erdogan Is Turning Turkey Into a Chinese Client State”, <https://foreignpolicy.com/2020/09/16/erdogan-is-turning-turkey-into-a-chinese-client-state/>, (22.11.2021)

görmedi.⁶⁸⁸ Anlaşma imzalandı ancak TBMM’de onaylandığına dair bir bilgi bulunmamaktadır.⁶⁸⁹

Doğu Türkistan, 2013 yılında ilan edilen BRI’da merkezi bir konuma sahiptir ve bu girişim sayesinde Sincan Uygur Özerk Bölgesi’nin Orta Asya ile etkileşimi artmıştır. Bu durum Çin’i Orta Doğu’daki radikal hareketleri daha fazla kontrol etmeye yönlendirmiştir.⁶⁹⁰

Harita 10.9: Sincan Uygur Özerk Bölgesi üzerinden CPEC Koridoru



Kaynak: China.org, Economic corridor to further boost Pakistan's development, http://www.china.cn/business/2019-04/22/content_74708130.htm, (22.09.2022)

⁶⁸⁸ TBMM Tutanak Dergisi, Dönem: 27, Yasama Yılı: 3, Birleşim: 55, Oturum:3 [Online]. <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d27/c066/b055/tbmm270660550268.pdf>, (02.11.2023)

⁶⁸⁹ TBMM Tutanak Dergisi, Dönem: 27, Yasama Yılı: 3, Birleşim: 49, Oturum:2 [Online]. <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d27/c063/b049/tbmm270630490473.pdf>, (02.11.2023)

⁶⁹⁰ Süleyman Erkan & Müge Yüce. "Çin Dış Politikasında Ortadoğu'nun Değişen Konumu: Arap Baharı Sonrası Bölgesel Gelişmeler Üzerinden Bir Analiz." *Bölgesel Araştırmalar Dergisi* 4.1, 2020, s.11-44.

10.2.5. Deniz Korsanlığı ile Mücadele

2002'de Hu Jintao, Çin'in deniz savunma stratejisini yakın deniz savunmasından uzak deniz savunmasına doğru değiştirmeyi hedefledi. Bu değişiklik, Çin ekonomisi büyüdükçe savunma harcamalarının artmasını da beraberinde getirdi. Genişletilmiş savunma bütçesi ve "uzak denizler" doktrini, Çin'in Hint Okyanusu'ndaki uluslararası meselelere katılımını etkiledi. Bu noktada ticarete, enerji güvenliğine ve denizcilik faaliyetlerine önem veren Çin Halk Cumhuriyeti için korsanlık faaliyetler zararlı olmaktadır.⁶⁹¹

Bu nedenle, Çin Halk Kurtuluş Ordusu Deniz Kuvvetleri, denizcilik kabiliyetlerini geliştirme faaliyetleriyle birlikte⁶⁹² Aden Körfezi, Guardafui Boğazı, Bâbülmendep Boğazı ve Somali Denizi'nde fırkateynler, tedarik gemileri, helikopterler ve personel ile refakat ve koruma görevlerini sürdürüyor.⁶⁹³ Cibuti, Pakistan, Kenya, Suudi Arabistan ve Umman limanları, bu görevler için kullanılmaktadır. Son 10 yılda Çin donanması, 26,000 askeri personelin katıldığı operasyonlarda 6,595 gemiye refakat etmiş ve 60 geminin kurtarılmasına yardımcı olmuştur.⁶⁹⁴

Aden Körfezi'ndeki UN korsanlıkla mücadele misyonlarına da aktif olarak katkı sağlarken⁶⁹⁵ Çin aynı zamanda Kızıldeniz'de kendi başına da korsanlıkla mücadele çalışmaları gerçekleştirmektedir.⁶⁹⁶ Çin, Somali korsanlarına karşı uluslararası iş birliği içinde bulunuyor. Çin vatandaşlarının Somalili korsanlarca kaçırılması ve saldırıya uğraması, Çin'in bu konuyla daha ilgili olmasına neden

⁶⁹¹ Jack Moore, "China's Growing Role In Counter-Piracy Operations", <https://cimsec.org/chinas-growing-role-in-counter-piracy-operations/>, (12.10.2022)

⁶⁹² Yusuf Ahmet Abdi & Mustafa Nail Alkan, "Afrika Boynuzu'nda Politik ve Ekonomik Bir Güç Olarak Çin Halk Cumhuriyeti". *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*. 4 (2), 2020, s.238

⁶⁹³ Cheng Yang, Ortadoğu'da Güvenlik İkileminin Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne Etkisi Çev. Kurtuluş Özgür Yıldız Briç, Cilt 1, Sayı 2, 2020, s.38-46

⁶⁹⁴ Selim Öterbülül, "Xi Jinping Döneminde Çin'in Ortadoğu'daki Güvenlik Stratejisi." *The Turkish Yearbook of International Relations* 53, 2022, s. 41-70.

⁶⁹⁵ Sebastian Hornschild, "China in the Middle East: not just about oil." *EUISS (European Union Institute for Security Studies)* 13 ,2016. s.31

⁶⁹⁶ Mansour,Imad, "The GCC States and the Viability of a Strategic Military Partnership with China", <https://www.mei.edu/publications/gcc-states-and-viability-strategic-military-partnership-china>, (28.12.2022)

oluştur.⁶⁹⁷ 2008'de Somali sularına gönderilen Çin donanması, Orta Doğu ülkeleriyle ortak deniz haydutluğuyla mücadele tatbikatları düzenlemiş ve bölgede askeri diplomasi yürütmüştür.⁶⁹⁸ Bölgede Yemen ve Libya da sivililerin tahliye edilmesi gibi askeri operasyonlar gerçekleştiren Çin Halk Kurtuluş Ordusu Deniz Kuvvetleri 2014 yılından günümüze Basra Körfezi'nde İran ile ortak deniz tatbikatları yürütmektedir.⁶⁹⁹

Çin'in uluslararası korsanlıkla mücadele misyonlarına katılan askeri varlığı, donanmanın ihtiyaçlarına dair tartışmaları gündeme getirmiştir. Bu bağlamda, Seyşel Adalarında planlanan ancak vazgeçilen donanma lojistik ikmal üssü projesi yerine⁷⁰⁰ 2017'de Çin'in Cibuti'de ilk askeri üssü kurulmuştur.⁷⁰¹ Cibuti'nin seçimi jeopolitik açıdan önemlidir çünkü ABD'nin Camp Lemonnier üssünün karşısında yer almaktadır ve Bâbülmendep Boğazı üzerindedir, bu da dünya deniz ticaretinin büyük bir kısmının geçtiği ve petrol ticaretinin önemli olduğu bir bölgedir.⁷⁰²

10.2.6. Doğu Akdeniz Sorunu

Doğu Akdeniz sorunu, temelde bölgedeki doğalgaz rezervlerinin ve deniz yetki alanlarının paylaşımı konusundaki anlaşmazlık sebebiyle ortaya çıkmıştır. Özellikle Türkiye, Yunanistan ve Kıbrıs Cumhuriyeti arasında yoğunlaşan bu sorun,⁷⁰³ 2000'lerin başında başlamış ve hala çözüme kavuşturulamamıştır. Bu anlaşmazlık, deniz yetki alanlarının paylaşımına dair farklı görüşlerin savunulması nedeniyle gerginliklere yol açmıştır.⁷⁰⁴

Sevilla Üniversitesi'nde iki profesör tarafından hazırlanan "Deniz Avrupası ve EU Genişlemesi: Jeopolitik Bir Perspektif" adlı makalede, Ege ve Akdeniz'deki

⁶⁹⁷ Martin Murphy, " International cooperation against piracy: China's role, problems, and prospects. " *WMU Journal of Maritime Affairs*, 11, 2012, s.71-81.

⁶⁹⁸ Degang Sun, "China's Soft Military Presence in the Middle East", <https://www.mei.edu/publications/chinas-soft-military-presence-middle-east>, (28.09.2022)

⁶⁹⁹ Emine Akçadağ Alagöz, *a.g.m.*, s. 79-109.

⁷⁰⁰ Selim Öterbülbul, *a.g.m.*, s.41-70.

⁷⁰¹ Göktuğ Çalışkan, "Çin'in Dünyada Askeri Üssü Bulunan Tek Yer: Cibuti", <https://www.ankasam.org/cinin-dunyada-askeri-ussu-bulunan-tek-yer-cibuti/>, (28.09.2022)

⁷⁰² Selim Öterbülbul, *a.g.m.*, s.41-69.

⁷⁰³ Emre Baysoy, Bölgeselleşme Olgusu Çerçevesinde Doğu Akdeniz'in Yenilenen Jeopolitiği., İstanbul: Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2012, s.1-181.

⁷⁰⁴ Akcan, H.i. *SETA Analiz: Doğu Akdeniz'de Deniz Sınırı Sorunu ve AB'nin Yaklaşımı Türkiye 2021 Raporu ve Anlamı*. SET Vakfı İktisadi İşletmesi, 2022, s.1-16

Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) ve kıta sahası sınırları konusunda Türkiye, Yunanistan ve Kıbrıs arasındaki deniz sınırlarının nasıl çizilmesi gerektiğine dair farklı bir bakış açısı sunulmuştur.⁷⁰⁵ Makale, 2006 yılında İngiliz/Hollanda yayıncısı olan analiz firması "Elsevier" tarafından yayınlanmış, aynı zamanda EU ajansları ve web sitelerinde yer almıştır.⁷⁰⁶

Harita 10.10: Sevilla Haritasına Göstere Doğu Akdeniz Deniz Sahası



Kaynak: Keep Talking Greece, The Seville Map that challenges Turkey, Greece, US and the EU, <https://www.keeptalkinggreece.com/2020/09/22/seville-map-us-turkey-greece/>, (02.06.2022)

Bu haritaya göre, Türkiye'nin ön gördüğü 140 bin km²'lik bir deniz alanının 70-80 bin km²'lik bölümü Yunanistan'a, geri kalan bölümü ise Kıbrıs Cumhuriyeti'ne ayrılmıştır. Türkiye'nin deniz sınırı ise Antalya Körfezi'yle sınırlıdır.⁷⁰⁷ Bu harita İspanya merkezli Ediciones del Serbal'ın yayınladığı "Atlas of Maritime Europe: Jurisdictions, Uses and Management" adlı bir atlas da bulunmaktadır.⁷⁰⁸

Doğu Akdeniz hakkındaki ihtilaflar 2008 yılında bölgede petrol ve doğal gaz keşifleri ile başlamıştır.⁷⁰⁹ ABD Jeoloji Araştırmaları Kurumu'nun 2010 raporunda, bölgede aşağı yukarı 122 trilyon m³ doğal gaz ile 1,7 milyar varil petrol rezervi

⁷⁰⁵ Juan Luis Suárez De Vivero & Juan Carlos Rodríguez Mateos, Maritime Europe and EU enlargement. A geopolitical perspective. *Marine policy*, 30(2),2006 , s.167-172.

⁷⁰⁶ Cem Gürdeniz, *Anavatandan Mavi Vatan'a*. İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2021, s.441

⁷⁰⁷ Ulvi Keser & Gökhan Ak, "Kıbrıs Adası Çevresindeki Deniz Dibi Hidrokarbon Zenginliklerinin Adadaki Sorunun Çözümüne Muhtemel Etkileri", 8. *Uluslararası Kıbrıs Araştırmaları Kongresi Bildirileri*, Cilt I, Sayı 1, 2012, s. 147.

⁷⁰⁸ Juan Luis Suárez De Vivero & Juan Carlos Rodríguez. Atlas of the European Seas and Oceans, Marine jurisdictions, sea uses and governance. *Ediciones del Serbal*,2007 , s.25-105

⁷⁰⁹ Tayfur Yumuşak, "Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması Sorunu ve Türkiye Bakımından Değerlendirme. " *Terazi Hukuk Dergisi*, 16(174), 2021, s.325 - 345.

bulunabileceği tahmin ediliyordu.⁷¹⁰ Bu keşifler, Doğu Akdeniz'i odak noktası haline getirdi.⁷¹¹ Çin'in Doğu Akdeniz'e alakası özellikle BRI ile arttı. Bu girişim, bölgenin coğrafi önemini vurgulayarak Çin'in bu bölgeye yönelik ilgisini artırdı. Türkiye, Suriye, Mısır, Libya, Yunanistan, İsrail ve Kıbrıs gibi önemli Doğu Akdeniz ülkeleri, BRI'ye olumlu bakmakla birlikte AİİB'e de üyedirler.⁷¹² Çin, bölgesel enerji, ulaşım, teknoloji ve telekomünikasyon projelerine yatırım yaparak ve askeri tatbikatlar düzenleyerek⁷¹³ Doğu Akdeniz'deki ilgi alanlarını ve faaliyetlerini genişletmektedir.⁷¹⁴ Ayrıca, liman endüstrilerinin geliştirilmesi ve modern limanların inşası konusunda bölge ülkeleriyle iş birliği yapıyor. Bunlara: Ashdod Güney Limanı Projesi (İsrail), İstanbul Kumport Limanı (Türkiye), Pire Limanı (Yunanistan) ve Damietta Uluslararası Konteyner Terminali (Mısır) örnek gösterilebilir. Özellikle Pire limanının alınması Çin'in bölgede önemli bir konum kazanmasına katkı sağlıyor⁷¹⁵ Çin için Güney Kıbrıs, İsrail ve Mısır'ın doğal gaz satışının çeşitlenmesine destek sağlayacağı düşünülmektedir.⁷¹⁶ Çin, bölgesel ilişkilerini devlet içişlerine karışmama politikası çerçevesinde sürdürüyor ve BRI'nın bölge ülkeleriyle iş birliği için istikrarlı bir temel oluşturuyor. Ancak, bölgedeki ekonomik dengesizlikler, istikrarsızlık ve dış müdahaleler, girişimin inşasında zorluklara neden oluyor. Bölgedeki iç krizler ve istikrarsızlık, projenin güvenlik sorunlarını gündeme getiriyor. Çin, Doğu Akdeniz'deki tüm büyük ülkelerle iyi ilişkiler sürdürüyor⁷¹⁷ ve bu, ABD'nin bölge ülkeleriyle olan ilişkilerine alternatif bir seçenek sunuyor.⁷¹⁸

⁷¹⁰ Christopher J. Schenk, Mark A. Kirschbaum, Ronald R. Charpentier, Timothy R. Klett, Michael E. Brownfield, Janet K. Pitman, Troy A. Cook, and Marilyn E. Tennyson, 2010, Assessment of undiscovered oil and gas resources of the Levant Basin Province, Eastern Mediterranean: U.S. Geological Survey Fact Sheet 2010-3014, s.4

⁷¹¹ BBC New Türkçe, Doğu Akdeniz sorunu: Bölgede ne kadar gaz var, hangi ülke ne istiyor?, <https://www.bbc.com/turkce/articles/cydm7qlr5qeo>, (17.11.2022)

⁷¹² Ye Zhangxu, a.g.m., s.62-76.

⁷¹³ Cihan Dizdaroğlu ' Jeopolitik Güç Mücadelesi: Çin'in Doğu Akdeniz'deki Varlığı' ' *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi* , 6 (11) ,2023, s.1-22

⁷¹⁴ Gizem Sınır & Gökmen Kantar, 'Çin'in Doğu Akdeniz'deki Artan Rolü.' ' *Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(1),2021, s.29-43.

⁷¹⁵ Ye Zhangxu, a.g.m., s.63-77.

⁷¹⁶ Ayşe Yıldız, "Çin-İsrail İlişkileri". İNSAMER,2020, s.1-5

⁷¹⁷ Ye Zhangxu, a.g.m., s.64-77.

⁷¹⁸ Cihan Dizdaroğlu, a.g.m., s.1-22.

Harita 10.11: Türkiye'nin Mavi Vatan Haritası



Kaynak: Yaycı, Cihat, Mavi Vatan “Bir Harita ve Bir Doktrin Kitabı” Türkiye’nin Denizlerdeki Misak-ı Milli’si, İstanbul University Press, İstanbul 2022.

10.2.7. Keşmir Sorunu

Keşmir meselesi, Bharat, Pakistan ve Çin arasında 1947 yılından beri süregelen bir konudur. Bu durum, özellikle Bharat ve Pakistan arasında çatışmaların çıkmasına neden olmuştur. Keşmir’in yönetimine ilişkin bir karara varamayan Pakistan ve Bharat, bu sorunu UN’un gündemine getirmişlerdir. UN, Keşmir bölgesi için bir referandum kararı almış, ancak Bharat, kontrolü altındaki bölgede referandum yapmayı reddederek sorunun büyümesine yol açmıştır. Her iki devlet de bölge üzerindeki hak taleplerinden ödün vermemiş, bu da sorunun daha da büyümesine ve çözülememesine yol açmıştır. Soğuk Savaş döneminde UN’nin çözüm arayışları esnasında ABD, Çin ve SSCB gibi güçlü ülkelerin konuya dahil olması, sorunun uluslararası önemini daha çok artırmıştır. Soğuk Savaş’ın sona ermesinin ardından

Bharat ve Pakistan'ın nükleer silahlar edinmesiyle sorun daha da önem kazanmış ve dünya nükleer savaş tehdidiyle yüz yüze gelmiştir.⁷¹⁹

Keşmir, Pakistan, Bharat ve Çin arasında bölüşülen bir bölgedir. Kuzey Keşmir, Pakistan'ın denetimindedir ve Azad Keşmir İslam Cumhuriyeti olarak adlandırılır. Güney Keşmir ise Bharat tarafından yönetilir.⁷²⁰ Doğu kesiminde, 1962 yılında Çin ile Bharat arasındaki savaş sonucunda Çin'in kontrolüne geçen "Aksai Çin" bölgesi bulunur. Aynı dönemde, 1963 yılında Pakistan'ın bu bölgeden feragat ettiği ve Bharat 'ın iddia ettiği bir diğer bölge yer alır.⁷²¹ Bu bölge, stratejik bir öneme sahip olan Karakurum Otoyolu'nun kontrolünü içerir. Karakurum Otoyolu, Doğu Türkistan'dan başlayarak veya Doğu Türkistan'da sonlanarak, Pakistan ile Çin arasında kara yolu bağlantısını sağlar.⁷²²

Harita 10.12: Keşmir'in Jeopolitik Bölümü



Kaynak: BBC New, Kashmir profile, <https://www.bbc.com/news/world-south-asia-11693674>, (16.10.2023)

⁷¹⁹ Hasan Hüseyin Akkaş & Aabid Majeed Sheikh, "Çözülemeyen Keşmir Sorunu Ve Birleşmiş Milletler", International Academic Social Resources Journal, 2021, s.1044-1053

⁷²⁰ Osman Metin Öztürk, "KEŞMİR SORUNU VE ÇİN", <http://ascmer.org/kesmir-sorunu-ve-cin/>, (15.09.2022)

⁷²¹ Erdal Selcen "Çözumsuzlüğün Adı: 'Birleşmiş Milletler'e Rağmen Keşmir'", İstanbul Üniversitesi Yayınevi, Public and Private International Law Bulletin, 38(1), 2018, s.85-106

⁷²² Osman Metin Öztürk, "KEŞMİR SORUNU VE ÇİN", <http://ascmer.org/kesmir-sorunu-ve-cin/>, (15.09.2022)

Son gelişme olarak, 27 Ekim 2023 tarihinde, Pakistan ve Bharat askerlerinin Cammu Keşmir sınırında karşılıklı ateş açtıkları rapor edildi. Bharat'ın Cammu Keşmir bölgesinden gelen bir insansız hava aracı, Pakistan'ın Sialkot şehrine bağlı sınırı geçmeye çalışırken Pakistanlı güvenlik güçleri tarafından vuruldu. Bu olayda herhangi bir can kaybı olmadığı belirtildi.⁷²³

CPEC sorunlu Keşmir bölgesinden geçmektedir. CPEC BRI için stratejik bir konumdadır ve bu güzergah Çin'i Malaka boğazına bağımlılığını azaltmaktadır. Çin Pakistan ile Bharat'ı 2017 yılında Şangay İşbirliği Çatısı altında birleştirse de, Bharat'ı BRI'ye dahil etmek için aktif bir şekilde de uğraşsa bu uğraşlarının karşısında ABD'nin bölgedeki gerilimi sabit tuttuğu iddia edilmektedir.⁷²⁴

Harita 10.13: CPEC ile bölünmüş Keşmir



Kaynak: Kamran Bokhari, "China Joins India and Pakistan in the Kashmir Battlespace", <https://newlinesinstitute.org/strategic-competition/china/china-joins-india-and-pakistan-in-the-kashmir-battlespace/>, (16.10.2023)

⁷²³ Sözcü, Pakistan-Hindistan sınırında çatışma, <https://www.sozcu.com.tr/2023/dunya/pakistan-hindistan-sinirinda-catisma-7843529/>, (27.10.2023)

⁷²⁴ Cem Gürdeniz, "Kuşak ve Yol Girişimi üzerinde Keşmir Gölgesi" *İpek Yolu Dergisi* 7,2019, s.35-38

Çünkü büyüyen Çin-Rus ittifakına karşı ABD bölgede tutunabilmek için ve kendi çıkarları ile ters düştüğünü düşündüğü BRI'nın engellenebilmesi için Bharat'a ihtiyacı olduğu iddia edilmektedir.⁷²⁵

10.2.8. Belucistan'da ki istikrarsızlık

Belucistan'da ki isyan, Çin'in bölgedeki çıkarlarına doğrudan bir tehdit oluşturmaktadır. Gwadar limanının geliştirilmesi, Çin'in Hint Okyanusu üzerindeki etkisini genişletmesini ve Bharat ile ABD'nin gücünü dengelemesini sağlamaktadır. Kara bağlantısı ile Kaşgar, Çin'in Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını hafiflettiğinden dolayı, Belucistan'da ki güvenlik durumunun bozulması, Çin'i Pakistan kadar olumsuz etkileyecektir. Çin'in ilk adımı, Pakistan'a askeri yardımı artırmaktır. 2016 yılında Çin, Pakistan ordusunun kullandığı silahlarının %63'ünü temin etmiştir. Bu rakam, Pakistan'ı Çin'in askeri mühimmatının en büyük alıcısı yapar ve Çin'in toplam silah ihracatının yaklaşık %35'ini oluşturur. Bunun karşılığında, Pakistan'ın Belucistan'da ki Çin çıkarlarını koruma taahhüdü yerine getirilmiş olur. Pakistan yetkilileri, polis kuvvetlerini ve Çin vatandaşlarının daha sıkı denetimini içeren güvenlik planlarını belirlemiştir. CPEC projelerini koruma görevi olan 15.000 asker görevlendirilmiştir. Belucistan'daki Sind eyaletindeki 4.000 Çinli işçi, 2.600 polis memuru tarafından korunmaktadır. Çinli şirketlerle milyarlarca dolarlık sözleşmeler imzalayan Khyber-Pakhtunkhwa eyaletinde, yabancıları korumak için yaklaşık 4.200 memurluk bir güç oluşturulmaktadır. Çin ayrıca Belucistan'daki kendi askeri varlığını da genişletmektedir. Çin, Gwadar limanının yakınında bir deniz üssü kuracağını açıklamıştır, bu da Çin'in ikinci büyük yabancı üssünü kuracağını işaret ettiği söylenebilir. Çinli askeri yetkililer, yeni üssün gerekli olduğunu belirtti ve mevcut limanın yetersizliğine işaret etti, çünkü bu liman çoğunlukla tüccar gemilerine hizmet vermektedir. Bu nedenle, Çin'in Gwadar'a yakın Pakistan'ın Jiواني yarımadasında bir askeri üs inşa ettiği bildiriliyor. Ancak bu, yerel nüfusun yerinden

⁷²⁵ Mehmet Ali Güler, "İpek Yolunun İki Düğümü: Xinjiang ve Keşmir" *İpek Yolu Dergisi* 7, 2019, s.41-44

edilmesini ve bir güvenlik bölgesi oluşturulması gerekliliğini de unutmamak gerekir.⁷²⁶

10.2.9. Arakan Olayları

Çin, BRI çerçevesinde Myanmar'da çeşitli büyük projeleri hayata geçirmekte ve bu projeleri finanse etmektedir. Ancak, Arakan'da ki isyanlar, Çin'in bölgedeki çıkarlarını tehdit ettiği için Çin, Myanmar hükümeti ve isyancılar arasında arabuluculuk yaparak çatışmayı hafifletmeye çalışıyor. Ancak, Çin, uluslararası toplumun Myanmar'ın Rohingyalara (Arakanlı Müslümanlar) karşı aşırı güç kullanımını kınadığı bir dönemde UNSC'nin bölgeye daha güçlü müdahalesini engellemektedir. Çin, Myanmar hükümetinin Arakan'da ki baskılarını destekleyerek çatışmanın erken aşamalarında daha fazla önlem alınmasını teşvik ettiğinden dolayı, Myanmar hükümetinin Arakan Eyaleti'ndeki baskılarını onayladığını ifade etti. Çin'in Myanmar Büyükelçisi Hong Liang, Rohingyalı aşırı teröristler olarak nitelendirdiği için Myanmar güvenlik güçlerinin karşı saldırılarını memnuniyetle karşıladı, bu baskıları Myanmar'ın iç işi olarak tanımladı. Myanmar hükümetine desteğini sürdürme taahhüdünde bulunan Çin, Arakan'da ki olaylara uluslararası müdahalenin engellenmesinde aktif bir rol oynadı.⁷²⁷

Çin, Arakan'daki savaşı desteklerken, aynı zamanda bir çözüm planı oluşturmaktadır. 19 Kasım 2017'de Dışişleri Bakanı Wang Yi, Arakan olayları için üç aşamalı bir planı duyurdu. İlk aşamada, Çin, toplumsal istikrarın sağlanması için ateşkes çağrısında bulundu. İkinci aşamada, Çin, mültecilerin geri dönüşü konusunda Myanmar ve Bangladeş arasında iletişimi teşvik etti. Üçüncü aşamada, Çin, çatışmanın temel nedeni olarak gördüğü bölgedeki yoksulluğun giderilmesini önerdi. Yoksulluğun giderilmesi için Çin, uluslararası topluluğun desteğini bekliyor ve bölgenin ekonomik gelişimine katkı sağlamayı taahhüt ediyor.⁷²⁸

⁷²⁶ Gökhan Tekir, "The Security Challenges of Belt and Road Corridors." *Ekonomi Politika ve Finans Araştırmaları Dergisi*, 4(1), 2019, s.100.

⁷²⁷ Gökhan Tekir, *a.g.m.*, s. 96-98.

⁷²⁸ Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Wang Yi: China Proposes 3-Phase Solution to Address Issue of the Rakhine State of Myanmar, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/gjhdq_665435/2675_665437/2747_663498/2749_663502/201711/t20171121_519087.html, (28.01.2024)

Bu barış planı, Çin'in yeni ve aktif dış politikasının bir yansıması olarak görüldü. Çin, bölgedeki çıkarlarını korumak için istikrarı sağlamak istemekte. Ayrıca, mülteci kriziyle sarsılan ve BCIMEC ekonomik koridorunun bir parçası olan Bangladeş'i yatıştırmak istemektedir. Üçüncü aşama, ana nedenin yoksulluk olduğunu belirterek uluslararası topluluğun Arakan'a yatırım yapmasını teşvik ederek, istikrarsız bölgeye yatırım yapılmayacağı süreçte kendi yapacağı yatırımlarının önünü hazırlamakta ve Arakan'da ki Çin'in etkisini güvence altına almak istemektedir.⁷²⁹

10.2.10. Orta Doğudaki İstikrarsız Ortam

Orta Doğu, coğrafi konumu, doğal kaynakları, ve zengin tarihi geçmişiyle dikkat çeken fakat 20. yy başlarından bu yana askeri çatışmaların ve siyasi şiddet merkezi haline gelmiş bir bölgedir.⁷³⁰ Orta Doğu, Çin için dört ana güvenlik unsuru barındırır: bol enerji kaynakları, küresel jeostratejik bir kesişim noktası olması, Çin'in milli çıkarlarının kapsama alanında bulunması ve büyük güçler arasında temel etki alanı yarışının gerçekleştiği bir bölge olması.⁷³¹

Çin, Orta Doğu'ya kendi iç işlerine karışmama ve kalkınmacı iş birliği prensipleri doğrultusunda yaklaşıyor.⁷³² Bölgesel çatışmalara taraf olmaktansa doğrudan müdahale etmeden dengeleme politikası izliyor. Örneğin, Yemen'de Suudi Arabistan'a destek verirken, Suriye'de İran ve Rusya ile iş birliği yapma eğiliminde.⁷³³ Orta Doğu'da güvenlik sorunlarının varlığı olduğu sürece bölgede BRI varlık gösteremez.⁷³⁴ Çin, Orta Doğu ile sıkı ekonomik ve ticari ilişkiler sürdürerek enerji kaynaklarına kesintisiz erişim sağlamayı hedefliyor. Bu nedenle bölgenin istikrarını korumak Çin için kritik bir öneme sahip. BRI'nın başarısı, bölgedeki istikrar ve barışla doğrudan ilişkilendiriliyor, ancak girişimi etkileyebilecek bölgedeki krizler ve çatışmalar konusunda endişeler bulunuyor. Terörle mücadelede ise net bir tavır

⁷²⁹ Gökhan Tekir, *a.g.m.*, s. 97-98.

⁷³⁰ Chen Yang, *a.g.m.*, s.37-48

⁷³¹ Süleyman Erkan & Müge Yüce, *a.g.m.*, s.11-44.

⁷³² Kadir Temiz "Arap Baharı Sonrası Çin'in Ortadoğu Politikası" *Arap Baharı Sonrası Ortadoğu; Kuram ve Siyaset*, 1. Baskı, Ankara 2019, s. 243-268

⁷³³ Süleyman Erkan & Müge Yüce, *a.g.m.*, s.11-43.

⁷³⁴ Chen Yang, *a.g.m.*, s.38-48

sergileyerek bu alanda iş birliği yapmayı destekliyor ve Sincan Uygur'dan katılımın artması ve terör gruplarının bölgede istikrarı bozmasından endişe duymaktadır.⁷³⁵

Çin, Orta Doğu'daki İslami hareketlerin yükselişinden rahatsızlık duyuyor çünkü kendi Müslüman azınlıkları, özellikle Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde yaşayanları için güvenlik endişeleri taşıyor.⁷³⁶ Çin, radikal İslam'ın Uygur nüfusu içinde yayılmasından da endişe etmektedir. Terörle mücadele yasasının kabulü bu endişeyi yansıtıyor.⁷³⁷ BRI, Afro-Avrasya içinde Orta Doğu'da da geniş bir uygulama alanı buluyor.⁷³⁸ Ancak, Orta Doğu'daki güvenlik zorlukları, bu girişimin etkisini olumsuz yönde etkileyebilir. Bu nedenle, Çin'in Orta Doğu'daki güvenlik sorunlarına bulduğu çözüm önerileri büyük önem taşıyor.⁷³⁹

Çin, Orta Doğu'da güvenlik ve istikrar için beş adımlık bir girişim öneriyor, bu adımlar arasında karşılıklı saygı, eşitlik, kitle imha silahlarının yayılmasının önlenmesi ve kalkınma alanında iş birliği yer alıyor. Çin, bölgede diyalogu teşvik ediyor ve silahlı çatışmalara katılmamayı tercih ediyor. Ayrıca, uluslararası terörizmle mücadeleye odaklanıyor.⁷⁴⁰ Ayrıca, Arap Baharı sonrası çatışmaların yeniden alevlenmesi durumunda tarafsız bir tutum benimseyerek herhangi bir tarafı desteklemiyor. Körfez ülkelerinin terörle mücadeleye destek vermesini ve bölgedeki istikrarı teşvik eden girişimleri destekliyor. İnsani yardım operasyonlarına ve misyonlarına katkıda bulunarak küresel bir sorumlu aktör olarak hareket ediyor.⁷⁴¹ Bölge deki güvenlik sorunları nedeniyle Çin'in Orta Doğu'da daha fazla politik ve askeri rol üstlenme ihtimali bulunuyor. Bu olumsuz etkiler arasında projelerin uygulanmasının gecikmesi ve maliyetlerin artması yer alıyor.⁷⁴²

⁷³⁵ Emine Akçadağ Alagöz, *a.g.m.*, s. 79-108.

⁷³⁶ Mohamad Zreik & Changfeng Zhao, *a.g.m.*, s.72-89.

⁷³⁷ Emine Akçadağ Alagöz, *a.g.m.*, s. 80-113.

⁷³⁸ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 135-150.

⁷³⁹ Chen Yang, *a.g.m.*, s.37-47

⁷⁴⁰ Xi Jinping, *a.g.e.*, c.2. s. 502-508.

⁷⁴¹ Kadir Temiz, *a.g.m.*, s. 243-268

⁷⁴² Chen Yang, *a.g.m.*, s.37-46

10.2.10.1. Kalkınmacı Barış Yaklaşımı

Çin, Orta Doğu'da sorunların çözümü için "Kalkınmacı Barış" yaklaşımını benimsemektedir. Bu yaklaşım, terör örgütlerinin ortadan kaldırılması ve güvenliğin sağlanmasının, BRI'nın başarısı için kritik olduğunu öne sürmektedir.⁷⁴³ Çin, bu yaklaşımda ekonomik önlemleri, bölgedeki güvenlik yönetimiyle birleştirmeyi amaçlamaktadır. Bu yaklaşım, ilk olarak 2016 senesinde Çin lideri Xi Jinping tarafından Arap Birliği'nin Kahire merkezinde açıklanmıştır. "Kalkınmacı Barış" yaklaşımına göre, istikrarsızlık ve çatışmanın temel nedeni ekonomik zorluklardır. Çin'e göre, bir devlet ekonomik refaha ulaştığında, çatışmaya ihtiyaç duymayacak ve istikrarı sürdürebilecektir. Bu nedenle, Çin Orta Doğu'da bölgenin refahını ve saygınlığını gözeterek bir kalkınma stratejisi oluşturma çabasındadır.⁷⁴⁴ Çin'in kendi kalkınma deneyimi, yoksulluğun temel bir sorun olduğunu göstermektedir ve bu nedenle "Kalkınmacı Barış" politikasını benimsemektedir. Çin'e göre, ekonomik kalkınma ve sosyal istikrar sağlamak için siyasi sistemlerin değiştirilmesi gerekmez. Bunun yerine Çin bölgeye yatırımlarla, kalkınma projeleriyle ve ticaret fırsatları oluşturarak bölge ülkelerinin refah seviyesini arttırmayı ve ekonomik olarak geliştirmeyi hedeflemektedir.⁷⁴⁵

Çin'in barışçıl kalkınması, BRI ve BRICS iş birliği, dünyanın genelinde olumlu sonuçlar doğurabilir. BRI, Orta Doğu'da bir "yeşil kuşak" oluşturmayı amaçlamaktadır. İran, Türkiye, Irak, Suriye ve Lübnan gibi beş ülke, BRI'nın bir parçası olmayı hedeflemektedir.⁷⁴⁶ "Kalkınma yoluyla barışın sağlanması" teması, özellikle "Arap Baharı" sonrası dönemde Çin- Orta Doğu ilişkilerinde büyük öneme sahiptir. Çin, Orta Doğu'da "kalkınmacı barış" politikasını Çinli şirketler aracılığıyla uygulayarak, bölge ile daha fazla iş birliği yapmayı planlamaktadır. Xi Jinping'in

⁷⁴³ Mohamad Zreik & Changfeng Zhao ,*a.g.m.*, s.72-88.

⁷⁴⁴ Xi Jinping, President Xi's Speech at Arab League Headquarters, https://www.chinadaily.com.cn/world/2016xivisitmiddleeast/2016-01/22/content_23191229.htm, (20.05.2023)

⁷⁴⁵ Degang Sun, & Jieying Zhang, Çin'in Doğu Akdeniz'de Çözüm Önerisi: "Kalkınmacı Barış" *"Yaklaşımı. Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi*, 4(1),2022, s.32-53.

⁷⁴⁶ Ziad Ayoub Arbache & Bassam Abu Abdullah, "Ortadoğu'da uluslararası ilişkilerin kavramsal mimarisi: bölgesel işbirliği için yeni bir ekonomik politika yolunun teşvik edilmesi. " *BRIQ Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi*, 4(2),2023, s.6-22.

Suudi Arabistan ile bölgesel kalkınma konusunda iş birliği yapma niyetini belli etmesi, bu politikanın bir örneğidir. "Arap Baharı" sonrası dönemde Çin, bölge ile iletişimini güçlendirmiş ve "kalkınma yoluyla barışın sağlanması" konusunu vurgulamıştır.⁷⁴⁷

10.2.10.2. Yemen İç Savaşı

Yemen iç savaşı, Orta Doğu'daki istikrarsızlığa olumsuz etki eden bir durumdur.⁷⁴⁸ Bu çatışma, Suudi Arabistan ve İran'ın desteklediği gruplar arasında bir "vekalet savaşı" olarak kabul edilir. Suudi Arabistan ve İran, her ikisi de Çin'in önemli ekonomik iş birliği yaptığı ülkelerdir ve enerji kaynaklarına sahiptir. Bu nedenle Çin, bu çatışma sırasında tarafsız bir tavır benimsemiş ve her iki tarafı dengelemeye çalışmıştır. Çin, krizin başlangıcında tarafsız kalmış ve diplomatik bir çözümün önemini vurgulamıştır. Sorunun diplomasi yoluyla çözülmesini uluslararası topluma önermiştir.⁷⁴⁹

Çin'in Yemen Büyükelçisi Shao Zheng, yaptığı bir açıklamada, 2015 savaşı öncesinde Çin'in Yemen'de yaklaşık 100 projesi olduğunu ve Çinli firmaarın savaş sonrası ülkeden ayrılmak durumunda kaldığını belirtti. Zheng, bu durumda bile Çinli şirketlerin ülkenin yeniden yapılandırılmasına katkıda bulunma istekliliğini dile getirdi. İki devlet arasındaki ticaret miktarı şu an için 3 milyar USD civarında olduğu biliniyor. Ayrıca, çoğunluğu tüccar olan yaklaşık 30.000 Yemenli'nin Çin'de yaşadığı biliniyor. Sonuç olarak, Çin'in bölgesel diplomatik etkisinin genişlemekte olduğu görülmektedir. Çin'in Suudi Arabistan ile İran arasında arabuluculuğu ile bir normalleşme anlaşması imzalandı. Bu anlaşma, özellikle Yemen'de ki çatışmalara çözüm bulunması durumunda ve de bölgesel gerginlikleri azaltırsa, Çin'in bölgede ki etkisi için daha fazla fırsat yaratabileceği düşünülmektedir.⁷⁵⁰

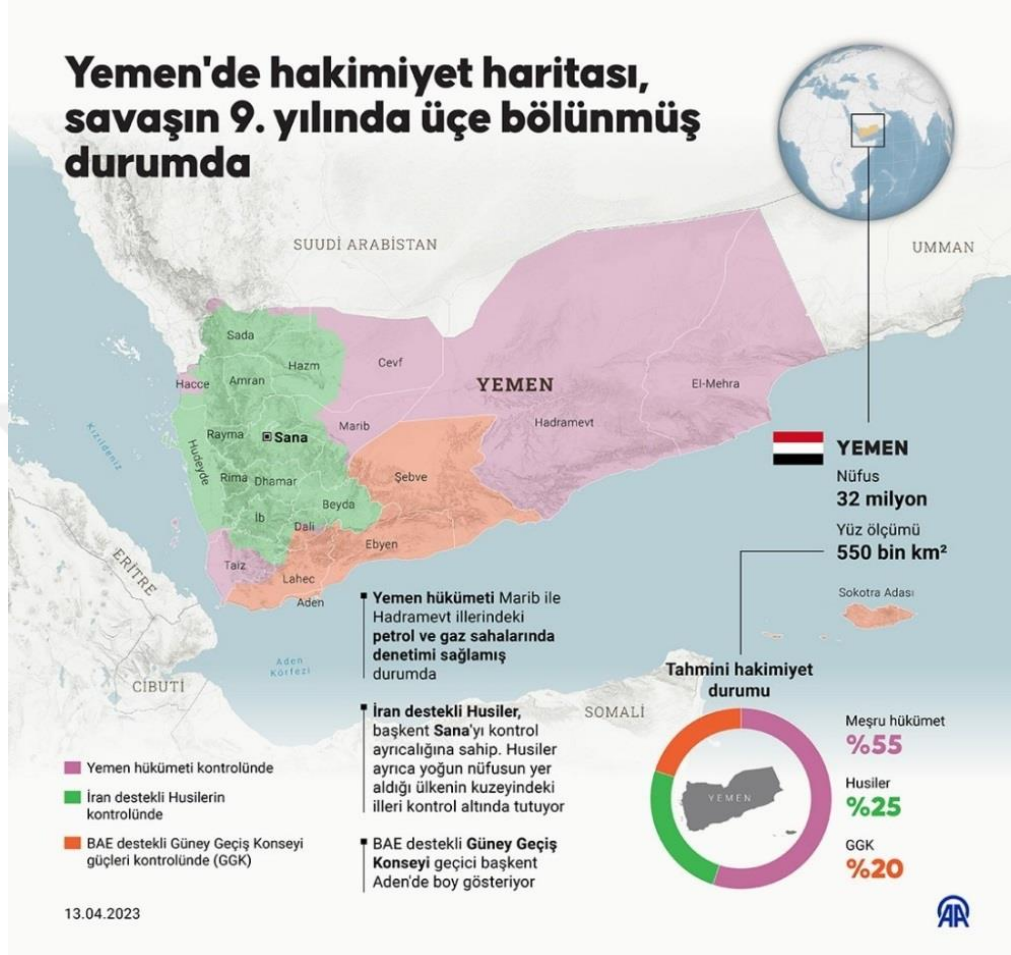
⁷⁴⁷ Degang Sun, & Jieying Zhang, *a.g.m.*, s.32-53

⁷⁴⁸ Kadir Temiz, *a.g.m.*, s. 243-267

⁷⁴⁹ Süleyman Erkan & Müge Yüce, *a.g.m.*, s.12-44.

⁷⁵⁰ İsmail Sarı, "Çin'in Yemen Diplomasisi: Jeopolitik Hedefler ve Stratejik Adımlar", <https://orsam.org.tr/tr/cinin-yemen-diplomasisi-jeopolitik-hedefler-ve-stratejik-adimlar/>, (15.10.2023)

Harita 10.14: Yemen İç Savaşı



Kaynak: Anadolu Ajansı, Yemen'de hakimiyet haritası, savaşın 9. yılında üçe bölünmüş durumda, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/yemende-hakimiyet-haritasi-savasın-9-yilinda-uce-bolunmus-durumda/2871288>, (16.04.2023)

10.2.10.2.1. Husilerin Kızıldeniz'de ki Ticaret Gemilerine Saldırması

Kızıldeniz, Asya, Afrika ve Avrupa'yı bağlayan kritik bir deniz koridorudur ve dünya ticaretinin yaklaşık %10'u - ve Asya ve Avrupa arasındaki ticaretin %40'ı - bu koridor üzerinden seyahat eder. Ayrıca, Orta Doğu ve Afrika'dan enerji sevkiyatları için hayati bir transit rotadır. Kızıldeniz'in stratejik konumu, onu Afrika ve Batı Asya'ya bağlantı ve ticaret fırsatları sunan MSR için önemini arttırmaktadır.⁷⁵¹

⁷⁵¹ Mordechai Chaziza, "China's Response to the Houthi Attacks in the Red Sea", <https://thediplomat.com/2024/01/chinas-response-to-the-houthi-attacks-in-the-red-sea/>, (20.02.2024)

10.2.10.2.1.1. Husilerin Günümüze Kadar ki Gelişimi

Husiler, Yemen'in kuzeyindeki Saada ilinde ortaya çıkan bir Zeydi harekettir ve resmi olarak Ensarullah olarak tanınırlar. Hareketin adı, kurucusu Hüseyin Bedreddin el-Husi'den gelmektedir. 1990'ların sonlarına doğru kurulan bu grup, 2004 senesinde Yemen rejimine karşı silahlı bir isyan başlatmıştır. Yemen'in başkenti olan Sana'yı 2014 senesinde ele geçirerek Yemen'de de facto hükümet oluşturmuşlardır. Husilerin silahlı militan sayısının 7.000 ile 30.000 arasında olduğu ve yaklaşık 450.000 sivil destekçisi olduğu tahmin edilmektedir.⁷⁵² Husiler, kendilerini İran'ın liderliğindeki "direniş eksenini"nin bir parçası olarak görüyorlar ve bu eksen, İsrail, ABD ve geniş anlamda Batı'ya karşı direnen Hamas ve Lübnan'daki Hizbullah hareketi gibi silahlı grupları içeriyor.

Harita 10.15: Husiler'in hakimiyet kurduğu bölgeler



Kaynak: The Guardian, Who are the Houthis and how did the US and UK strikes on Yemen come about?, <https://www.theguardian.com/world/2024/jan/12/yemen-houthi-rebels-who-are-they-what-attacking-us-uk-airstrikes-red-sea-crisis>, (20.02.2024)

⁷⁵² Hürriyet, Hüsiler kimdir, nerede, hangi ülkede? Hüsiler askeri gücü ne kadar?, <https://www.hurriyet.com.tr/bilgi/husiler-kimdir-nerede-hangi-ulkede-husiler-askeri-gucu-ne-kadar-42389588>, (20.02.2024)

Husiler 2015'te Yemen'in batısındaki geniş bir alanı kontrol altına aldı. Yemen'in Husiler tarafından ele geçirilmesi ve İran'ın bir uydusu haline gelmesi ihtimali, komşu Suudi Arabistan'ı endişelendirdi. Bu duruma müdahale etmek için Arap ülkelerinden oluşan bir koalisyon oluşturuldu. Ancak, yıllar süren hava bombardımanları ve kara çatışmaları, Husileri kontrol ettikleri toprakların büyük bir kısmından çıkaramadı. Şu anda Suudi Arabistan, Husilerle bir barış anlaşması yapmayı amaçlıyor ve Nisan 2022'den bu yana Birleşmiş UN aracılığıyla ateşkes uygulanıyor.⁷⁵³

10.2.10.2.1.2. Kızıldeniz'de Ticaretin Aksaması ve Alınan Önlemler

İsrail'in Gazze'deki operasyonlarını yoğunlaştırmasının ardından, Huthi militanları, Kızıldeniz'deki gemilere füze ve drone saldırıları düzenlemeye başladılar. 19 Kasım'da, militanların bir Japon şirketine ait ve bir İsrailli iş adamıyla bağlantılı bir otomobil taşıyıcısını ele geçirmek için bir helikopter kullandıkları ve mürettebatı rehin aldıkları bir olay meydana geldi. Husiler, İsrail veya müttefikleriyle ilişkilendirilen tüm gemileri "meşru askeri hedef" olarak gördüklerini açıkladılar.⁷⁵⁴

Husiler'in açıklamasının ardından, en büyük beş denizcilik şirketi, konteyner gemilerini, Süveyş Kanalı'na ulaşmak için geçmeleri gereken ve küresel ticaretin %10'unu taşıyan stratejik Bab al Mandab boğazını kullanmama kararı aldılar. Bu duyurunun ardından Kızıldeniz'deki trafik %35 oranında azaldı. Gemilerin Afrikayı dolanmaları sebebi ile ticaret durmasa bile maliyetler yükseldi. İsrail, güneydeki Eilat limanından geçen trafiğin durma noktasına gelmesiyle liman kazancı düştü. Avrupa ve

⁷⁵³ BBC, Who are the Houthis and why are they attacking Red Sea ships?, <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-67614911>, (20.02.2024)

⁷⁵⁴ The Guardian, Who are the Houthis and how did the US and UK strikes on Yemen come about?, <https://www.theguardian.com/world/2024/jan/12/yemen-houthi-rebels-who-are-they-what-attacking-us-uk-airstrikes-red-sea-crisis>, (20.02.2024)

Akdeniz ülkeleri bu krizin etkilerini hissetmeye başladılar.⁷⁵⁵ Deniz ticaretinde sigorta maliyetleri artış gösterdi.⁷⁵⁶

Harita 10.16: Yemen açıklarında Husi saldırılarının konumları



Kaynak: BBC, Tracking Houthi attacks in the Red Sea, <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-68031732>, (20.02.2024)

ABD, bu durumun önüne geçmek ve Husi gücünü kırmak adına Kızıldeniz'in güneyinde devriye görevi yürütecek Refah Muhafızı Operasyonu adlı Bahreyn, Birleşik Krallık, Kanada, İtalya, Fransa, Hollanda, Seyşeller, İspanya ve Norveç'i içeren uluslararası deniz görev gücünü duyurdu. Kızıldeniz'i BRI için önemli bir köprü olarak görmesine rağmen Refah Muhafızı Operasyonu görev gücüne Çin dahil olmamıştır.⁷⁵⁷ Fransa, İtalya ve İspanya Kızıldeniz'deki operasyonlarda ABD

⁷⁵⁵ Gregory Brew, "How—and Why—Yemen's Houthi Rebels Are Poised to Seriously Disrupt the Global Economy", <https://time.com/6548968/houthi-rebels-shipping-attacks-red-sea-disrupt-global-economy-costs/>, (20.02.2024)

⁷⁵⁶ The Asia Live, Houthi Threat: Assessing the Impact and Formulating Responses, <https://theasialive.com/houthi-threat-assessing-the-impact-and-formulating-responses/2024/01/07/>, (20.02.2024)

⁷⁵⁷ Susan Stigant, "Houthi Attacks in the Red Sea Disrupt Global Supply Chains", <https://www.usip.org/publications/2023/12/houthi-attacks-red-sea-disrupt-global-supply-chains>, (20.02.2024)

komutası dışında özerk hareket edeceklerini duyurmakla birlikte görev gücüne 20'ye yakın ülkenin katıldığı bildirildi.⁷⁵⁸

10.2.10.2.1.3. Husi saldırılarına karşı Çin Halk Cumhuriyeti'nin Tutumu

Çin, bölgeden geçen çok sayıda ticaret gemisi olmasına rağmen, bu konuda pasif bir tutum sergiliyor. Çin'in bu duruşu, bölgesel istikrarı destekleme ve doğrudan müdahale etmekten kaçınma stratejisini yansıtıyor. Pekin, Husi saldırılarına hedef olan kargo gemilerinin güvenliğini sağlamak için ABD liderliğindeki uluslararası göreve katılmaya karşı çekimser. Çin Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Wang Wenbin, Kızıldeniz'deki deniz yollarının güvenliğinin sağlanmasında "özellikle etkili büyük ülkelerin" yapıcı ve sorumlu bir rol oynaması gerektiğini belirtti. Bu, Çin'in bölgedeki güvenlik sorunlarına büyük güçleri sorumlu tutma eğilimini gösteriyor. ABD Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Matthew Miller, Husi saldırılarının Çin'i de etkilediğini belirtti ve Çin'in bu tür saldırıların önlenmesine yardımcı olacak yapıcı bir rol oynamasını memnuniyetle karşıladığını ifade etti. Bu durum, Çin ekonomisindeki mevcut baskıları daha da artırabilir. Nakliye maliyetlerindeki artış ve gecikmeler, Çin'in üretim ve ihracat sektörlerini etkileyerek potansiyel olarak ürün fiyatlarında yükselişe neden olabilir. Husi saldırıları, Çin'in ticari çıkarlarını dolaylı yoldan etkiliyor.⁷⁵⁹

10.2.10.2.1.4. Krizden Kuşak ve Yol Girişiminin Olası Kazanımı

Husilerin Kızıldeniz'deki saldırıları, bölgesel projelerin ve girişimlerin gelişimini engelleyebileceği düşünülmektedir. Kimi çevrelerce bölgedeki kriz, IMEC'in bir an önce hayata geçmesi gerekliliğini ve alternatif yollara duyulan ihtiyacı

⁷⁵⁸ Hüseyin Korkmaz, "Görüş - Husilerin Kızıldeniz saldırıları ve jeopolitik fırtına", <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-husilerin-kizildeniz-saldirilari-ve-jeopolitik-firtina/3092635>, (20.02.2024)

⁷⁵⁹ Hüseyin Korkmaz, "Görüş - Husilerin Kızıldeniz saldırıları ve jeopolitik fırtına", <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-husilerin-kizildeniz-saldirilari-ve-jeopolitik-firtina/3092635>, (20.02.2024)

gösterdiği düşüncesini ortaya koymakla birlikte⁷⁶⁰ bölgedeki krizin IMEC'in uygulanmasına da olumsuz bir etki yarattığını düşünün bir kesim bulunmaktadır. Ayrıca, ABD'nin bölgeye donanmasını göndermesiyle, ABD donanmasının Pasifik'teki faaliyetlerinin kısıtlanacağı öngörülmektedir.⁷⁶¹

17 Aralık 2023'te, Çin'in Ulusal Savunma Üniversitesi'nde profesör olan Xiao Yunhua, Tiktok hesabında yaptığı bir açıklamada, Husilerin eylemlerinin, ABD'nin deniz hegemonyasını kırdığını ve Amerikan deniz gücünü zayıflattığını belirtti.⁷⁶² Ayrıca, Kızıldeniz'de ki krizin BRI'nın gelişmesine ve uluslararası ticaretin demir yoluna kaymasına neden olduğunu ve bu durumun SREB'in önemini artırdığını ve de BRI'ya yeni bir ivme kazandıracağını ifade etmiştir. Bu noktada Kızıldeniz'de ki krizin Çin'in faydasına olacağını belirtmiştir.⁷⁶³

10.2.10.3. İsrail-Filistin sorunu

Çin, Filistin ve İsrail'i BRI için önemli iş birliği ortakları olarak görüyor. Çin, Filistin'in kalkınmasını desteklemek ve kalkınma odaklı bir barışa katkı sağlamak istiyor.⁷⁶⁴ Çin temelde, Çin-Filistin-İsrail üçlü mekanizmasını oluşturmayı ve Filistin'e yardım projelerini koordine etmeyi hedefliyor.⁷⁶⁵ Tarihsel olarak, Çin, Arap-İsrail çatışmasında Filistine destek vermiş ve 1965-1970 yılları arasında Filistinli gruplara yaklaşık 5 milyon USD'lik silah yardımı yapmıştır.⁷⁶⁶ Kudüs'ün İsrail'in başkenti olarak tanınmasını eleştirmiştir.⁷⁶⁷ Ancak zaman içinde daha adil ve barışçıl bir

⁷⁶⁰ Parag Khanna, "The Red Sea Crisis Proves China Was Ahead of the Curve", <https://foreignpolicy.com/2024/01/20/url-red-sea-houthis-china-belt-road-suez-trade-corridors/>, (20.02.2024)

⁷⁶¹ Hüseyin Korkmaz, "Görüş - Husilerin Kızıldeniz saldırıları ve jeopolitik fırtına", <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-husilerin-kizildeniz-saldirilari-ve-jeopolitik-firtina/3092635>, (20.02.2024)

⁷⁶² Memri, Chinese Military Expert Yun Hua: By Accelerating The Use Of Land Routes In Eurasian Trade, The Houthis Have Inadvertently Advanced Our Strategy To Sever U.S. Hegemony, Undermine American Sea Power, <https://www.memri.org/reports/chinese-military-expert-yun-hua-accelerating-use-land-routes-eurasian-trade-houthis-have>, (21.02.2024)

⁷⁶³ Sputnik India, How Houthis Unintentionally Did China a Great Favor, <https://sputniknews.in/20240115/how-houthis-unintentionally-did-china-a-great-favor-6212636.html>, (21.02.2024)

⁷⁶⁴ Degang Sun, & Jieying Zhang, *a.g.m.*, s.32-52

⁷⁶⁵ İbrahim Uzgur "Çin-İsrail İlişkilerinde Üçüncü Tarafların Etkisi." *Ortadoğu Etütleri* 12.1, 2020, s.182-205.

⁷⁶⁶ Soner Doğan, *a.g.m.*, s.51-64.

⁷⁶⁷ Emine Akçadağ Alagöz, *a.g.m.*, s. 81-113.

çözümü desteklemeye başlamıştır.⁷⁶⁸ Çin, İsrail-Filistin sorununda Arap ülkeleri ile uyumlu bir politika izlemiştir ve Arap-İsrail barış anlaşmalarının ardından 1992 senesine kadar İsrail ile diplomatik ilişkilere başlamayı beklemiştir.⁷⁶⁹

1988'de Çin, Arap-İsrail çatışmasını çözmek için beş maddeli bir öneri sundu. Öneriler arasında İsrail'in işgal altındaki Arap topraklarından çekilmesi, İsrail'in güvenliğinin sağlanması, İsrail ve Filistin devletlerinin birbirini tanıması ve Arap ile Yahudi halklarının barış içinde bir arada yaşaması bulunuyordu.⁷⁷⁰ 2017'de Çin lideri Xi Jinping'in önerdiği 4 maddelik öneriye göre, başkenti Doğu Kudüs olan 1967 sınırları içinde bağımsız bir Filistin devletinin kurulması, İsrail ve Filistin barış yanlılarının katılacağı bir seminer düzenlemesi, barış görüşmelerinin hızla başlatılması ve UN'un 2334 sayılı kararına uygun olarak İsrail'in işgal altındaki yerleşim alanlarında inşaatın kesilmesi öneriliyordu. Ayrıca, Çin'in barış görüşmelerini koordine etmesi öneriliyordu. Çin, siyasi görüşmelerin yanı sıra Filistin-İsrail iş birliği için de kalkınmaya vurgu yapıyordu.⁷⁷¹ 2021'de Çin'in Dışişleri Bakanı Wang Yi, Filistin-İsrail çatışmasının çözümü için üç yeni fikir öne sürdü. Bu fikirler, Filistin Ulusal Yönetimi'nin güçlendirilmesi ve özerklik düzeyinin artırılması, uluslararası topluluğun Filistin hükümetini iç huzur ve birleşik müzakere pozisyonu oluşturma konusunda desteklemesi ve Filistin ile İsrail arasında İki Devletli Çözümüne dayanan barış görüşmelerinin tekrar başlatılmasını teşvik etme çabalarını içeriyordu.⁷⁷² 2023 yılında Filistin'in Aksa Tufanı operasyonundan sonra İsrail'in karşı saldırısı sırasında Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi ile ABD'li mevkidaşı Antony Blinken ile yaptığı telefon müzakeresinde, Filistin sorununda çözüm'ün bağımsız bir Filistin devletinin kurulması ve iki devletli çözüm'ün hayata geçirilmesi ile ulaşılabileceği, İsrail ile Arap halklarının uzlaşmadıkça Orta Doğu'da barışın gelemeyeceği şeklinde konuşuldu.⁷⁷³

⁷⁶⁸ Guang Pan, "China's Success in the Middle East", <https://www.meforum.org/373/chinas-success-in-the-middle-east>, (05.12.2022), s.35-40

⁷⁶⁹ Mansour,Imad, "The GCC States and the Viability of a Strategic Military Partnership with China", <https://www.mei.edu/publications/gcc-states-and-viability-strategic-military-partnership-china>, (28.12.2022)

⁷⁷⁰ Guang Pan, *a.g.m.*, s. 35-40

⁷⁷¹ İbrahim Uzgur, *a.g.m.*, s.182-205.

⁷⁷² Degang Sun, & Jieying Zhang, *a.g.m.*,s.32-51

⁷⁷³ CRI Türk, Çin ve ABD dışişleri bakanları İsrail-Filistin çatışmasını görüştü, <https://criturk.com/cin-ve-abd-disisleri-bakanlari-israil-filistin-catismasini-gorustu/>, (15.10.2023)

Çin, Filistin-İsrail çatışmasından derin endişe duyuyor ve tarafları itidal göstermeye, çatışmayı durdurmaya ve barış görüşmelerini yeniden başlatmaya çağırıyor. İki devletli çözümü temel alan geniş tabanlı uluslararası bir fikir birliği oluşturmak için hızla bir zaman çizelgesi ve yol haritası oluşturulması gerektiğini vurguluyor. Çin, UNSC'yi Filistin-İsrail çatışması konusunda acil bir toplantı düzenlemeye ve insani kaygılara odaklanmaya, ateşkes ilan edilmesini, şiddetin sona ermesini ve sivillerin korunmasını talep etmeye destek veriyor. Ayrıca, bağlayıcı bir uluslararası fikir birliği oluşturulması ve somut adımlar atılması gerektiğini kabul ediyor.⁷⁷⁴

10.2.10.4. Suriye İç Savaşı

2011 Arap Baharı, Suriye'de iç savaşa dönüşerek küresel güçler arasında vekalet savaşı halini aldı. Çin, Suriye'nin önde gelen ticaret partnerlerinden biriydi, ancak AB'nin Suriye'ye uyguladığı petrol ambargosu nedeniyle petrol alımını durdurdu. Çin, Suriye'deki istikrarsızlığı önlemek için diplomasi ve barışçıl çözümü destekledi.⁷⁷⁵ Suriye'nin egemenliği, birliği ve toprak bütünlüğünün uluslararası toplum tarafından tanınması gerektiğini dile getirmiştir. İnsani yardımların sağlanması ve diyalog ortamının oluşturulması gerektiğini vurguladı, ancak silahlı müdahale veya hükümet değişikliği baskısına karşı çıktı.⁷⁷⁶ Libya da ki gibi Rejimin değiştirilmek istendiği gerekçesiyle⁷⁷⁷ UNSC'nin Suriye kararlarını Rusya ile birlikte veto etti.⁷⁷⁸ Bu hareketi GCC devletleri tarafından Çin, Suriye politikasını Rusya ve İran ile dolaylı bir ittifak olarak algılandı.⁷⁷⁹

Çin, Suriye krizine siyasi çözümü savunarak doğrudan askeri müdahaleden kaçınmıştır. Birinci ve ikinci Cenevre görüşmelerine katılmış, 2016 senesinde Suriye

⁷⁷⁴ Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Foreign Ministry Spokesperson Wang Wenbin's Regular Press Conference on October 13, 2023, https://www.fmprc.gov.cn/eng/xwfw_665399/s2510_665401/202310/t20231013_11160691.html, (14.10.2023)

⁷⁷⁵ Süleyman Erkan & Müge Yüce, *a.g.m.*, s.13-44.

⁷⁷⁶ Mohamad Zreik & Changfeng Zhao, *a.g.m.*, s.73-89.

⁷⁷⁷ Kadir Temiz, *a.g.m.*, s. 244-268

⁷⁷⁸ Selim Öterbülül, *a.g.m.*, s.42-70.

⁷⁷⁹ Mansour,Imad, "The GCC States and the Viability of a Strategic Military Partnership with China", <https://www.mei.edu/publications/gcc-states-and-viability-strategic-military-partnership-china>, (28.12.2022)

özel temsilcisini atanmış ve 2018 senesinde Suriye Ulusal Diyalog Kongresi'ne iştirak etmiştir. Çin'in Suriye politikasını Dışişleri Bakanı Wang Yi, askeri müdahaleden kaçınma, geçiş süreci, siyasi çözüm ve insani yardım faaliyetleri üzerine kurmuştur.⁷⁸⁰ Suriye çatışması, askeri aşama ve savaş sonrası yeniden inşa olmak üzere iki aşamada gelişti. Çin, askeri aşamada Suriye'nin içişlerine karışmama ilkesine uyarak UN tarafından yürütülen çözüm çalışmalarına destek verdi. Ancak savaşın sona ermesi ve yeniden inşa sürecinde Çin, Suriye'nin yeniden imarı için çeşitli anlaşmaları teşvik etti ve Çinli şirketler bu alanda aktif bir rol oynadı. Çin, işletmelerine "kalkınmacı barış" prensiplerine dayalı katkıda bulunmalarını teşvik etmektedir.⁷⁸¹

Suriye savaşında, bazı Doğu Türkistanlı terör örgütleri Çin'e karşı savaşa katılmaları için çağrıda bulunmuştur ancak bu teröristlerin Çin'e dönmesi, Çin'in güvenliğini tehdit edeceği düşünülmektedir.⁷⁸² Suriye, Çin'in BRI'ye katılma konusunda ilgi göstermiştir.⁷⁸³ Bu girişim, Suriye'nin ekonomik yeniden inşasına katkı sağlayarak ülkeyi dış tehditlere karşı koruyabilir. Özellikle İran, Irak, Suriye ve Lübnan gibi ülkelerin Güney-Batı Asya'yı yeniden şekillendirebilir.⁷⁸⁴

Suriye iç savaşı, BRI'yi şu şekillerde etkileyebilir: Savaş, altyapı projelerinin inşasını ve bakımını güçleştirebilir, çünkü iç savaş koşulları iş gücünü, malzeme tedarikini ve projelerin güvenli yönetimini olumsuz etkileyebilir. Ayrıca, bölgedeki güvenlik durumunu karmaşıktırarak projelerin fiziksel güvenliği ve çalışanların kişisel güvenliği üzerinde tehdit oluşturabilir. Suriye'deki iç savaş, Çin'in diğer ülkelerle olan diplomatik ilişkilerini etkileyerek özellikle Çin'in Suriye'deki faaliyetlerinin diğer ülkelerle olan ilişkilerini etkileyebilir.

⁷⁸⁰ Emine Akçadağ Alagöz, *a.g.m.*, s. 82-113.

⁷⁸¹ Degang Sun, & Jieying Zhang, *a.g.m.*, s.33-53

⁷⁸² Chen Yang, *a.g.m.*, s.39-48

⁷⁸³ Mohamad Zreik & Changfeng Zhao, *a.g.m.*, s.74-89.

⁷⁸⁴ Ziad Ayoub Arbache & Bassam Abu Abdullah, *a.g.m.*, s.6-22.

UN Çözümü	Çözümün Amacı	Çin'in Kullandığı Oy
04.10.2011	- Suriye'yi Kınama - Sivillere karşı güç kullanımı devam ederse Suriye'ye karşı yaptırım uygulama	Red
04.02.2012	- Çatışmanın tüm taraflarına şiddeti durdurmaları çağrısında bulunmak - Arap Ligi üyesi devletlerin 22 Ocak 2012'de almış oldukları Suriye kararını uygulamalarını talep etmek	Red
14.04.2012	- Suriye İç Savaşı'nda gözlemci kuvvetlerin konuşlanması	Kabul
21.04.2012	- Birleşmiş Milletler Suriye Gözetim Misyonu kurulması	Kabul
19.07.2012	- Yerleşim bölgelerindeki askeri birliklerini ve ağır silahlarını geri çekmesi için Esad rejimine 10 günlük süre tanınması - Kurallara uymayan aydınlar için yaptırım kararı alınması	Red
22.05.2014	- Suriye Krizi'nin Uluslararası Ceza Mahkemesi'ne sevk edilmesi	Red
14.07.2014	- Sınır ötesi yardım koridorunun kullanılması - Yaptırım tehdidi	Kabul
18.12.2015	- Krize yönelik siyasi çözüm ihtiyacını ortaya koymak	Kabul
08.10.2016	- Rus ve Suriye hava kuvvetlerine ait uçaklar tarafından Halep zerinde gerçekleştirilen hava bombardımanına son verilmesi - İnsani yardım ulaştırılması ve ateşkesin yeniden başlatılması	Çekimser
05.12.2016	- Kuşatma altında bulunan Halep'te yedi günlük ateşkes ilan edilmesi	Red
28.02.2017	- Kimyasal silah kullandığı iddia edilen Suriye yönetimine karşı yaptırım kararı almak	Red
12.04.2017	- Kuzey Suriye'de kimyasal silah kullandığından şüphe duyulan Suriye yönetimini kınamak ve bölgede konunun araştırılması çağrısında bulunmak	Çekimser

Harita 10.17: BRI Irak ve Suriye üzerinden geçmesi muhtemel kısmı



180

10.2.10.5. Arap-İran Çatışması/ İran'ın yalnızlaştırılması

ABD Başkanı Trump'ın son Orta Doğu gezisindeki açıklamaları ve Körfez'deki İran karşıtı koalisyonu yapılan silah satışları, Güney Koridoru için bir tehlike olarak kabul edilebilir. Bu gelişmeler, bölgedeki çatışma ve krizlerin artabileceğine işaret ediyor. Çin, bölgedeki çatışma ve krizlerle başa çıkmak için tarafsız bir politika izlemeye çalışsa da, özellikle İran-Suudi Arabistan gerilimi gibi durumlarda tarafsız kalmak zorlaşıyor. Bu durum CCWAEK'in güney hattının hayata geçirilmesini zorlaştırmaktadır.⁷⁸⁵

GCC ülkeleri ve ABD, İran'ı hala temel bir tehdit olarak görmektedirler ve İran'ı kontrol altına almayı ve gerektiğinde müdahale etmeyi amaçlamaktadırlar. Çin'in dış politikası ise müdahaleci olmayan ve ulusal egemenliği saygılayan bir yaklaşım benimsemektedir, bu nedenle GCC ülkeleri için çekici bir özelliktir. Ancak Çin'in İran ile güvenlik ve askeri ilişkileri, GCC ile olan bağlantılarından daha açık bir şekilde öne çıktığı için bu durum endişe yaratmıştır. GCC gözlemcileri, İran'ın Körfez bölgesine karşı daha sert bir tutum almasının, İran'ın Rusya ve Çin tarafından korunduğu hissine yol açtığına inanmaktadır. Çin ve İran arasındaki olası daha yakın ilişkiler, GCC için büyük bir endişe kaynağıdır.⁷⁸⁶

Suudi Arabistan ve İran, Çin için stratejik konumu ve önemli petrol tedarikçisi olmaları yönüyle önemli ülkelerdir. Ancak bu iki ülke arasındaki rekabet, Çin'in enerji bağımlılığını artırır.⁷⁸⁷ Bu rekabet, petrol fiyatlarını etkileyebilir ve Çin ekonomisi ile küresel ekonomi üzerinde olumsuz etkilere neden olabilir.⁷⁸⁸ Özellikle enerji zengini Körfez bölgesindeki istikrarsızlık, Çin için risk oluşturur. Çin'in enerji güvenliği, bölgedeki güvenlik durumundan etkilenir çünkü Çin'in petrolünün büyük bir kısmı bu bölgeden gelir.⁷⁸⁹ Çin, bu nedenle Suudi Arabistan ile İran arasında bir denge sağlama

⁷⁸⁵ Mehmet Akif, Okur, *a.g.m.*, s. 49-55.

⁷⁸⁶ Mansour, Imad, "The GCC States and the Viability of a Strategic Military Partnership with China", <https://www.mei.edu/publications/gcc-states-and-viability-strategic-military-partnership-china>, (28.12.2022)

⁷⁸⁷ Iain MacGillivray, "Maturing Sino-Saudi strategic relations and changing dynamics in the Gulf." *Global Change, Peace & Security* 31, 2019, s.61-80.

⁷⁸⁸ Sami Yıldırım, "Körfez Ülkelerinde Yeni Liman-Şehir ve Askerî Üsler Kurulmasının Kuşak-Yol Projesi'yle İlişkisi." *Proceedings Book/Bildiriler Kitabı*, 2018, s.17.

⁷⁸⁹ Chen Yang, *a.g.m.*, s.40-48

konusunda çaba sarf eder.⁷⁹⁰ Çin, bu krizde arabulucu olmaya hazır olduğunu ifade etmektedir. Orta Doğu, Çin için sadece petrol ticareti açısından değil, aynı zamanda BRI için büyük bir fırsat olarak görülür.⁷⁹¹

Ayrıca, Orta Doğu'da yaşanan istikrarsızlık ve Çin'in BRI ile Orta Doğu'daki yatırımları, Çin için önemli bir fırsat ve risk oluşturmaktadır. Özellikle Çin, İran ile 25 senelik emektaşlık anlaşması imzalamıştır. Bu anlaşma, İran'a Çin'in büyük yatırımlar yapmasını ve İran'ı Çin'in BRI'ye yakından bağlamasını içermektedir. Ancak bu iş birliği, Körfez Arap devletleri, İsrail ve ABD'yi endişelendirmiştir, çünkü bu ülkeler İran'ın büyüyen etkisinden rahatsızdır.⁷⁹²

Çin, bölgedeki çatışma ve krizlerle başa çıkmak için tarafsız bir politika izlese de, İran-Suudi Arabistan gerilimi gibi durumlarda tarafsızlık zorlaşabilir. İran'a yakın bir duruş sergilediğinde, diğer Körfez ülkeleri olumsuz tepki verebilmektedir. Her bölgesel çatışma ve kriz, Çin'i daha aktif ve tarafını belli eden bir siyaset izlemeye zorlayabilir. Örneğin, Suriye sorununda Çin'in İran ile benzer bir duruş sergilediğinde Suudi Arabistan ile fikir çatışması yaşaması söz konusu olabilir.⁷⁹³ Çin, İran'a uygulanan yaptırımların ve Suudi Arabistan'ın İran ile ilişkilerini kesmesinin BRI'ye olumsuz etkisi olabileceğinden endişelenmektedir. Bu tür sorunlar, BRI'nı başarısını etkileyebilir.⁷⁹⁴

Çin, İran ve Arap dünyası arasındaki gerilimi çözme konusunda önemli bir rol oynamıştır. Özellikle, Çin'in arabuluculuğunda, İran ile Suudi Arabistan ilişkilerini normalleşmesi üzerine anlaşma sağladığı belirtilmiştir.⁷⁹⁵ Bu anlaşma, bölgedeki siyasi gerilimlerin azaltılmasına yardımcı olmuştur.⁷⁹⁶ Ayrıca, Çin'in Xinhua Haber Ajansı, İran ile birkaç Arap ülkesi arasında bir deniz ittifakı kurulması fikrine dair bir haberi yayınladı. Bu gelişme, bölge ülkelerinin ABD'ye olan güvensizliklerini

⁷⁹⁰ Necmettin Acar, İran-Suudi Arabistan rekabeti karşısında Çin dış politikası. *Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi*, 9(1),2022, s.187-216.

⁷⁹¹ Sami Yıldırım, *a.g.e.*, s.17.

⁷⁹² The Maritime Executive, China's Belt and Road Initiative Arrives in Iran, <https://maritime-executive.com/editorials/china-s-belt-and-road-initiative-arrives-in-iran>, (20.11.2022)

⁷⁹³ Kadir Temiz, *a.g.m.*, s. 245-268

⁷⁹⁴ Emine Akçadağ Alagöz, *a.g.m.*, s. 83-113.

⁷⁹⁵ BBC New Türkçe, İran ve Suudi Arabistan 7 yıl sonra yeniden diplomatik ilişki kuruyor, <https://www.bbc.com/turkce/articles/c51kyd982wjo>, (10.03.2023)

⁷⁹⁶ Fehim Taştekin, "Suriye'nin Arap Birliği'ne dönüşü gündemde: Suudi Arabistan ve Mısır'ın Esad'dan talepleri neler, ABD sürece nasıl bakıyor?", <https://www.bbc.com/turkce/articles/c3grjen57x2o>, (06.04.2023)

artırarak, bölgesel güvenliklerini sağlama kapasitelerine olan inançlarını pekiştirmenin bir işareti olarak görülüyor.⁷⁹⁷ Bu noktada Çin bu soruna bir çözüm ürettiği gibi sorunun çözümü ile yeni bir ittifakında zeminini attığı düşünülebilir.

10.3. Dirençli Yerel Nüfus

Kazakistan'da toprakların yabancılara kiralanması veya satılması endişeleri artıyor. Çinli firmalara toprakların 25 yıl gibi uzun vadeli kiralanabilmesi fikri, 2016'daki çiftçi protestolarının ardından Kazakistan hükümeti tarafından askıya alındı.⁷⁹⁸ Bu durum, Çin'in Kazakistan'a verdiği büyük kredi ile daha da dikkat çekti. Bazı Kazakistanlılar, Çin'in niyetlerinin belirsiz olduğunu ve ülkelerini etkisi altına almaya çalışabileceğini düşünüyor. Ayrıca, Çin'in kredilerinin özel şartları, Çinli işçilerin ve müteahhitlerin kullanılmasını gerektirdiğinden, Kazakistan'da Çinli nüfusun artmasından kaygı duyuluyor. Bu endişeler, Orta Asya'da Çin'in genişlemesine yönelik artan eleştirileri de içeriyor.⁷⁹⁹ Benzer şekilde, Kenya'da demiryolu hatlarının yerel gruplar tarafından adaletsiz işçi dağılımı nedeniyle saldırıya uğramış ve bu BRI'nın bölgedeki en büyük güvenlik sorunu olarak ön plana çıkmaktadır.⁸⁰⁰

10.4. Diğer Devletlerin Çin'den Çekinceleri

Çin'in bir süper güç olup olmadığı ve diğer ülkeler üzerinde hegomanik bir güç oluşturup oluşturmayacağı konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Deng Xiaoping'in 1974'teki konuşmasında, Çin'in bir süper güç olması durumunda dünya halklarının onu sosyal-emperyalizm olarak tanımlaması gerektiğini söylemiştir. Ancak

⁷⁹⁷ IRNA, Şinhua: İran-Arap deniz ittifakı fikri, bölgede ABD'ye duyulan güvensizliğin arttığını gösteriyor, <https://tr.ima.ir/news/85133549/%C5%9Einhua-%C4%B0ran-Arap-deniz-ittifak%C4%B1-fikri-b%C3%B6lgede-ABD-ye-duyulan>, (07.06.2023)

⁷⁹⁸ Reuters, Kazakh leader delays land reform, yielding to protests, <https://www.reuters.com/article/us-kazakhstan-president/kazakh-leader-delays-land-reform-yielding-to-protests-idUSKCN0XW1C5>, (09.12.2022)

⁷⁹⁹ Otabek Omonkulov, *a.g.m.*, s. 61

⁸⁰⁰ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 136-150.

bu görüşü savunanlar, Çin'in şu anda bu tarz bir tehdit oluşturmadığını ve hegemonya kurma niyetinde olmadığını savunmaktadır.⁸⁰¹

BRI, Çin'in Asya'daki petrol zengini ülkelerde artan etkisi nedeniyle endişelere yol açtı.⁸⁰² Özellikle Kazakistan'da Çin'in yatırımları ve BRI, yerel halk ve elitler arasında şüphe uyandırdı. Bazıları, projelerin gizli toprak ele geçirme amaçları olduğuna inanırken, bunun kesin kanıtı bulunmamaktadır. Ayrıca, Çin'in Kazakistan'a sağladığı kredilerin özel şartları, Kazakistan halkının tepkisine neden oldu.⁸⁰³

Malezya'da, eski Başbakan Mahathir Muhammed döneminde "Doğuya Bak" stratejisi benimsenmiş, ancak BRI kapsamında olan 20 milyar USD'lik demiryolu, Malezya geçidi liman projesi ile 2,3 milyar USD'lik petrol boru hattı projeleri ertelemiştir.⁸⁰⁴ Benzer şekilde, Avustralya ulusal çıkarları nedeniyle 2021 yılında BRI anlaşmalarını iptal etmiştir. Bu durumlar, Çin'in bölgesel etkisine karşı çeşitli ülkelerdeki endişeleri yansıtmaktadır.⁸⁰⁵ Son olarak, BRI'ya dahil olan tek G7 ülkesi olan İtalya, BRI'dan ayrıldığını Çin'in Roma Konsolosluğuna belirtmiştir.⁸⁰⁶

10.5. Batıdan Kuşak ve Yol Girişimine Alternatif: Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru / India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC)

IMEC, Hindistan'ı (Bharat) Orta Doğu ve Avrupa ile birleştirecek bir geçiş yoludur. Bu geçiş yolu, deniz, kara ve demiryolu gibi çoklu taşıma modlarını kullanacaktır. Ülkelerin iki ay içinde eylem planlarını oluşturması beklenen koridor iki bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm, Bharat ile Körfez ülkeleri arasındaki bağlantıyı

⁸⁰¹ Adnan Akfırat, "Çin Emperyalistmi?", <https://vatanpartisi.org.tr/genel-merkez/makaleler/adnan-akfırat-cin-emperyalist-mi-29189>, (20.06.2022)

⁸⁰² Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 137-150.

⁸⁰³ Otabek Omonkulov, *a.g.m.*, s. 48-115.

⁸⁰⁴ Muharrem Gürkaynak & Diren Doğan "Malezya'nın Güney Çin Denizi Stratejisi ve Mahathir Doktrini". Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. 3 (3), 2019. s.324

⁸⁰⁵ Haber Türk, Avustralya, Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol Projesi" üzerindeki devlet anlaşmalarını ulusal çıkar nedeniyle iptal ettiğini açıkladı, <https://www.haberturk.com/avustralya-cin-in-bir-kusak-bir-yol-projesi-uzerindeki-devlet-anlasmalarini-ulusal-cikar-nedeniyle-i-3047747>, (27.03.2022)

⁸⁰⁶ Cumhuriyet, İtalya, Çin'in 'Kuşak ve Yol Girişimi'nden çekildi, <https://www.cumhuriyet.com.tr/dunya/italya-cinin-kusak-ve-yol-girisiminden-cekildi-2148829>, (06.12.2023)

kuracak olan Doğu geçiş yolu'dur. İkinci bölüm ise Körfez ile Avrupa arasındaki bağlantıyı sağlayacak olan Kuzey geçiş yolu'dur.⁸⁰⁷

Bu yolun Bharat'ın Mumbai Limanı'ndan başlayıp, Almanya'nın Hamburg kentinde sonlanması beklenmektedir. Türkiye'yi es geçen bu koridor, Batı'nın Çin'i dengeleyebilme arayışlarından biri olma özelliği taşır. Bu arayışta, hem Çin ile sorunlu ilişkileri hem de ucuz işgücü nedeniyle Bharat ön plana çıktı.⁸⁰⁸

Bu proje, 2021 yılında da Bharat, BAE ve İsrail arasında düşünülmüş ve Dünyaya ilan edilmişti.⁸⁰⁹ Dönemin ABD lideri Donald Trump'ın da desteklediği bir girişimle Körfez ülkeleri, İsrail ile ilişkilerini normalleştirme yolunda ilerlemiştir. Bu gelişme, Akdeniz'i Bharat ve Körfez üzerinden bağlantı sağlayan koridor fikrini ortaya çıkarmıştır. Bharat, BAE ve İsrail, bu hattın temelini atmışlardır. Özellikle 2020 senesinde BAE ile İsrail arasında imzala edilen normalleşme anlaşması, Bharat 'ı Orta Doğu ve Akdeniz üzerinden Avrupa'ya erişimi geliştirmeye teşvik etmiştir. Bu gelişmeler, İsrail-Arap barışına Bharat 'ın katılımını işaret ederek "Hint-İbrahim İttifakı" olarak adlandırılmıştır.⁸¹⁰ Aynı zamanda projede yer verilmese de projede bulunan altyapı girişimlerini Çin, BRI için inşa etmiştir ve bir noktada Çin'in yatırımları projede yer bulmuştur. İsrail Hayfa da bulunan Bay Port limanı ve Pire limanı buna örnek gösterilebilir.⁸¹¹

Bharat'ın yeni bir üretim merkezi haline dönüştüğü süreçte, ABD öncülüğündeki G7 ülkeleri 2021'de 40 trilyon USD'lik "Daha İyi Bir Dünyayı Yeniden İnşa Et" politikasını benimsedi. 2022'deki zirvede, BRI'ya alternatif olarak Küresel

⁸⁰⁷ Beyaz Saray, Memorandum of Understanding on the Principles of an India – Middle East – Europe Economic Corridor, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/>, (15.09.2023)

⁸⁰⁸ Emrah Kaya, "Hindistan-Orta Doğu-Avrupa koridoru niye önemli? Türkiye'nin planı ne?", <https://fikirturu.com/jeo-strateji/hindistan-orta-dogu-avrupa-koridoru/>, (02.10.2023)

⁸⁰⁹ Navdeep Suri, "An India-Europe Trade Corridor? The geoeconomics dimension of an emerging West Asia Quad", <https://www.orfonline.org/expert-speak/an-india-europe-trade-corridor/>, (06.10.2023)

⁸¹⁰ Cenk Tamer, "Hindistan'ın IMEC Projesi Çin'e Rakip Olabilir mi?", <https://www.ankasam.org/hindistanin-imec-projesi-cine-rakip-olabilir-mi/>, (16.10.2023)

⁸¹¹ Navdeep Suri, "An India-Europe Trade Corridor? The geoeconomics dimension of an emerging West Asia Quad", <https://www.orfonline.org/expert-speak/an-india-europe-trade-corridor/>, (06.10.2023)

Altyapı ve Yatırım Ortaklığı kabul edildi.⁸¹² 9-10 Eylül 2023 tarihlerinde gerçekleştirilen G20 Zirvesi'nde, Küresel Altyapı ve Yatırım Ortaklığı bünyesinde hayata geçirilmesi kararlaştırılan IMEC için mutabakat metni imzalandı.⁸¹³ Orta Doğuda BRI'ya alternatif olacağı düşünülen projeye Suudilerin 20 milyar USD yatırım yapacağı duyurulmuş ve IMEC metninin imzalanmasının ardından İtalya BRI'dan ayrıldığını duyurmuştur.⁸¹⁴ Projede Hicaz Demir Yolunun canlandırılmasına rağmen projede Türkiye bypass edilmiştir. İsrail-Filistin savaşı⁸¹⁵ ve Doğu Akdeniz'de Türkiye ile anlaşmaya varılamaması gibi faktörler projenin önündeki engellerdir.⁸¹⁶

Harita 10.18: IMEC Koridor Pire Güzergahı



Kaynak: Euractiv, At G20, US, India, Saudi, EU unveil alternative to Belt-and-Road, <https://www.euractiv.com/section/global-europe/news/at-g20-us-india-saudi-eu-unveil-alternative-to-belt-and-road/>, (10.09.2023)

⁸¹² Euronews, G7'den Çin'in yol ve kuşak projesine rakip: 'Daha İyi Bir Dünyayı Yeniden İnşa Et' girişim' nedir?, <https://tr.euronews.com/2021/06/14/g7-den-cin-in-yol-ve-kusak-projesine-rakip-daha-iyi-bir-dunyay-yeniden-insa-et-girisim-ned>, (02.10.2023)

⁸¹³ Beyaz Saray, Memorandum of Understanding on the Principles of an India – Middle East – Europe Economic Corridor, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/>, (15.09.2023)

⁸¹⁴ Hüseyin Şeyhanlıoğlu, "Bereketli Hilal'de Çin İpek Yolu (Bri) - Hint Baharat Yolu (Imec) ve Türkiye", <https://www.indyturk.com/node/661411/turkiyeden-sesler/bereketli-hilalde-cin-ipek-yolu-bri-hint-baharat-yolu-imec-ve>, (09.02.2024)

⁸¹⁵ BirGün, Reuters: İsrail-Filistin çatışması, Çin'e karşı kurulan yeni ticaret rotasını etkileyebilir, <https://www.birgun.net/haber/reuters-israil-filistin-catismasi-cin-e-karsi-kurulan-yeni-ticaret-rotasini-etkileyebilir-474832>, (10.10.2023)

⁸¹⁶ İftikhar Gilani, "India-Middle East-Europe Economic Corridor: A passage of possibilities", <https://frontline.thehindu.com/world-affairs/how-the-india-middle-east-europe-economic-corridor-opens-up-a-passage-of-possibilities/article67344064.ece>, (06.10.2023)

Harita 10.19: IMEC Koridor Fransa Güzergahı



Kaynak: Swarajya, India's Modern Route with Ancient Roots,
<https://swarajyamag.com/newsletters/indias-modern-route-with-ancient-roots>, (13.09.2023)

ON BİRİNCİ BÖLÜM

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NİN ORTA DOĞU STRATEJİLERİ

Orta Doğu, çevresindeki su kaynaklarıyla tanınır. Bu bölge, Hint Okyanusu, Hazar Denizi, Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz ve Arap Körfezi gibi büyük su kütlelerinin yanı sıra Nil, Dicle, Fırat ve Ürdün nehirleri gibi önemli su yollarını içerir. Ayrıca, Süveyş Kanalı, İstanbul ve Çanakkale boğazları, Bab-ül Mendebe ve Hürmüz Boğazı gibi stratejik su yollarına ev sahipliği yapar. Bu su yolları, bölgesel ve uluslararası ticarete kritik bir rol oynar ve bölgenin stratejik önemini artırır.⁸¹⁷ Çin, Orta Doğu'yu kendi yakın bölgelerinden biri olarak görür ve bu bölge için “Batı Asya” terimini kullanır. Bu yaklaşım, günümüzde de devam etmektedir.⁸¹⁸

Çin'in Orta Doğu ile ilk doğrudan teması 1955'te Bandung Konferansı'nda gerçekleşmiştir.⁸¹⁹ Bu konferansta Mısır, Çin ile ilk diplomatik ilişki kuran ülke olmuştur. Çin, Orta Doğu ülkeleriyle anti-empyralist politikalar ve Batı'ya karşı duruş temelinde yakın ilişkiler kurmuştur. Özellikle Mısır'ın Süveyş Kanalı'nı millileştirmesi ve yaşadığı saldırılara karşı Çin'in desteği bu ilişkiyi güçlendirmiştir. 1958 yılındaki ABD'nin Lübnan'a müdahalesi ve İngiltere'nin Ürdün politikalarına Çin tarafından tepki gösterilmiştir. 1958 Irak darbesi ve SSCB yanlısı bir yönetimin iktidara gelmesi, Çin ile Irak arasındaki diplomatik ilişkilerin gelişmesine neden olmuştur. İsrail'in ABD ile yakın ilişkisi nedeniyle, İsrail-Çin ilişkileri ancak Çin'in 1990'lardan sonra İsrail'in askeri teknolojilerine ilgi göstermesiyle gelişmeye başlamıştır. Çin, İsrail'in gelişen teknolojisine ilgi göstermiş ve bazı askeri teknolojileri İsrail'den satın almıştır. Tayvan'ın UNSC'den çıkarılması ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin yerine geçmesi, Çin'in uluslararası alandaki etkinliğini artırmıştır.

⁸¹⁷ Mohamad Zreik. & Changfeng Zhao, “Doğu Akdeniz’de Çin Varlığı: Suriye Örneği.” *BRIQ Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi*, 4(1),2022,s. 72-89.

⁸¹⁸ Süleyman Erkan, & Müge Yüce "Çin Dış Politikasında Ortadoğu'nun Değişen Konumu: Arap Baharı Sonrası Bölgesel Gelişmeler Üzerinden Bir Analiz." *Bölgesel Araştırmalar Dergisi* 4.1, 2020, s.11-44.

⁸¹⁹ Yoram Evron, “China-Japan Interaction in the Middle East: a battleground of Japan’s remilitarization”, *The Pacific Review*, 2017, s.4-5.

Orta Doğu ülkeleri, bu süreçte Çin'i tanıma yolunda adımlar atmıştır. Lübnan, Kuveyt ve Irak 1971'de, ardından Ürdün (1977), Umman ve Libya (1978) Çin Halk Cumhuriyeti'ni tanıyan ülkeler arasında yer almıştır. Diğer Orta Doğu ülkeleri arasında BAE (1984), Katar (1988), Suudi Arabistan (1990), Bahreyn (1989)⁸²⁰ ve İsrail (1992) de diplomatik ilişkiler kurulmuştur.⁸²¹

Soğuk Savaş döneminde uluslararası arenada pasif bir rol oynayan Çin, Soğuk Savaş'ın bitişinin ardından Orta Doğu ülkeleriyle bağlarını güçlendirmeye başlamıştır. Küreselleşmenin getirdiği fırsatlarla yeni pazarlara giriş yapmayı hedefleyen Çin, enerji gereksinimlerini karşılamak için 1990'lı yıllardan itibaren Orta Doğu ülkeleriyle çift taraflı ilişkilerini derinleştirmeye yönelmiştir.⁸²² İsrail ile de askeri teknoloji alanında iş birliği yapmış, Körfez ülkeleri ve diğer petrol tedarikçisi ülkelerle enerji ilişkilerini güçlendirmiştir. Ayrıca, Sudan ve İran'da doğalgaz ve petrol faaliyetlerine katılmış, Suudi Arabistan ile petrol iş birliği anlaşması imzalamış, İran'da rafineri kurmuştur.⁸²³ Çin, 2000 yılından itibaren Orta Doğu ile ilişkilerini güçlendirerek özellikle enerji güvenliği konusunda bu bölgeye odaklanmıştır. Lübnan iç karışıklığı, Irak'taki Kürt-Arap ilişkileri, İsrail-Filistin sorunu, Arap Baharı ve İran'ın nükleer programı gibi konularda Çin, pragmatik bir yaklaşım benimsemiştir. 2004 yılında kurulan Çin-Arap İş Birliği Forumu ile uzun vadeli planlar oluşturulmuş, bu forumda ikili ilişkilerin geliştirilmesi, yatırım ve ticaretin artırılması, kültürel ilişkilerin geliştirilmesi ve uluslararası iş birliğinin teşvik edilmesi önerilmiştir.

Çin, Orta Doğu politikasını tarafsız ve apolitik bir yaklaşımla yürütmekte ve BRI ile stratejik ortaklık ilişkilerini derinleştirmeye çalışmaktadır.⁸²⁴ Çin-Arap Devletleri İş Birliği Forumu'nu oluşturmuş, askeri bağlantılarını genişletmiş ve bölgesel krizlere daha aktif bir şekilde müdahale etmiştir. Çin-Arap İş Birliği Forumu'nda kabul edilen eylem planları, Çin ve Arap Devletleri arasında siyasi, ekonomik ve sosyal-kültürel alanlarda iş birliğini teşvik etmektedir.⁸²⁵ 2014 yılından

⁸²⁰ Soner Doğan, "21. Yüzyılda Yükselen Güç: Çin, İpek Yolu Projesi Ve Ortadoğu'daki Etkisi." *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi* 4.1, 2020, s.51-64.

⁸²¹ Emine Akçadağ Alagöz, "İç İstikrar, Refah ve Güç Hedefleri Ekseninde Çin'in Orta Doğu Politikası." *Güvenlik Stratejileri Dergisi* 15.29, 2019, s.79-113.

⁸²² Süleyman Erkan, & Müge Yüce, a.g.m., s.11-44

⁸²³ Emine Akçadağ Alagöz, a.g.m., s.79-113.

⁸²⁴ Soner Doğan, a.g.m., s.51-64.

⁸²⁵ Süleyman Erkan, & Müge Yüce, a.g.m., s.12-44

bu yana, İran, Suudi Arabistan ve Mısır gibi bir dizi Orta Doğu ülkesi ile ‘kapsamlı stratejik ortaklık anlaşmaları’ veya ‘stratejik ortaklık’ anlaşmaları imzalanmıştır.⁸²⁶

Çin, Arap devletlerini SREB ve MSR’nin kesişim noktasında bulunması ve tarihi İpek Yolu’nun önemli bir bölümünü oluşturması nedeniyle BRI’nın doğal partneri olarak görmektedir. Arap devletleri ve Çin’in çıkarları birbirine uymaktadır. Araplar, Çin’in enerji ihtiyaçlarını karşılayabilirken, Çin de Arapların altyapı yatırımlarına destek olmaya isteklidir. Çin, Orta Doğu’da kalkınmanın barışa bağlı olduğuna inanmaktadır.⁸²⁷

Tablo 11.1: Çin’in Orta Doğu’da ki Yatırımları ve İnşaatı (2005 - 2022)

Mısır	5.99 Milyar USD
Suriye	3.76 Milyar USD
Lübnan	Bilinmiyor
Irak	13.59 Milyar USD
İran	4.72 Milyar USD
Kuveyt	650 Milyon USD
Bahreyn	Bilinmiyor
Katar	100 Milyon USD
Birleşik Arap Emirlikleri	8.02 Milyar USD
Umman	2.01 Milyar USD
Yemen	470 Milyon USD
Suudi Arabistan	12.78 Milyar USD
İsrail	12.03 Milyar USD
Filistin	Bilinmiyor
Ürdün	1.96 Milyar USD

Kaynak: AEI, China Global Investment Tracker, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>, (20.11.2022)

Çin, son yıllarda MENA ülkeleriyle ekonomik iş birliğini yoğunlaştırmıştır. Bölge, Çin için hayati bir enerji kaynağı olarak görülürken, Orta Doğu’daki etkisini artırma çabası, karşılıklı iş birliğinin ekonomi ve ticaretin büyümesine odaklanmaktadır.⁸²⁸ Çin’in Orta Doğu politikasında enerji, altyapı inşaatı,

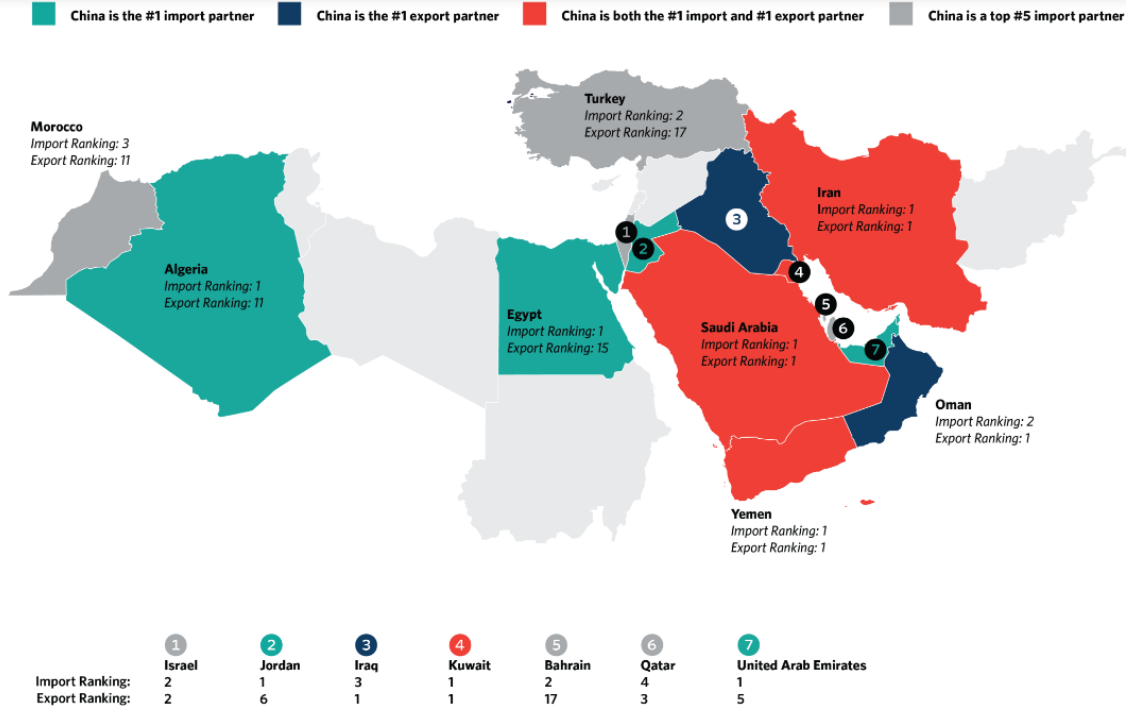
⁸²⁶ Sebastian Hornschild, "China in the Middle East: not just about oil." *EUISS (European Union Institute for Security Studies)* 2016. s. 31

⁸²⁷ Xi Jinping, *a.g.e.*, c.3. s. 556-562.

⁸²⁸ Anadolu Ajansı, Çin’in Arap ülkelerine siyasi destekle başlayan ilişkileri ekonomik iş birliğiyle geliştirdi, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cinin-arap-ulkelerine-siyasi-destekle-baslayan-iliskileri-ekonomik-isbirligiyle-gelisti/2758627>, (20.12.2022)

ticaret/finans ve yüksek teknoloji alanlarında iş birliğini artırmak hedeflenmektedir.⁸²⁹ Çin, özellikle stratejik limanlara ve ticaret hatlarına yapılan yatırımlar, Çin'in ticaret akışını kontrol etme stratejisinin bir parçasını oluşturmaktadır. Suudi Arabistan ve İran'da sivil nükleer enerji üretimine yönelik planlarını sürdüren Çin, aynı zamanda Orta Doğu'daki enerji sektöründe çeşitli alanlarda faaliyet göstermeyi hedeflemektedir. Petrol arama, üretim, nakliye, rafinasyon ve mühendislik hizmetleri gibi sektörlerde aktif olmayı hedefleyen Çin, enerji altyapısını güçlendirmek ve yenilenebilir enerji kaynaklarına yatırım yapmak istemektedir. Bu yatırımlar, Orta Doğu'nun enerji sektörünü dönüştürmekte ve Çin'in bölgedeki etkisini artırmaktadır.⁸³⁰

Harita 11.1: Çin'in MENA Bölgesindeki Ülkelerin Ticaret Ortaklığı Sıralaması



Kaynak: Amr Hamzawy, "The Potential Inroads and Pitfalls of China's Foray Into Middle East Diplomacy", <https://carnegieendowment.org/2023/03/20/potential-inroads-and-pitfalls-of-china-s-foray-into-middle-east-diplomacy-pub-89316>, (23.04.2023)

⁸²⁹ Wang Jin, "One Belt One Road": A Vision for the Future of China-Middle East Relations", <https://studies.aljazeera.net/en/reports/2017/05/belt-road-vision-future-china-middle-east-relations-170509102227548.html>, (11.09.2022)

⁸³⁰ Tristan Kenderdine, "One Country, One Province: China's External Industrial Policy in the Middle East", <https://www.mei.edu/publications/one-country-one-province-chinas-external-industrial-policy-middle-east>, (09.11.2022)

Çin, Orta Doğu'daki iş ortaklarıyla ilişkilerini güçlendirmeyi hedefleyerek "1+2+3" iş birliği modelini benimsemiştir. "1+2+3" iş birliği modeli, enerjiyi merkeze alarak, altyapı inşaatını ve ticaret/finansı bu merkez etrafında iki kanat olarak ve nükleer enerji, uzay uydusu ve yeni enerji gibi yüksek teknoloji alanlarındaki gelişim iş birliğini de bahsi geçen iki alanı güçlendirme prensibine dayanmaktadır.⁸³¹

Çin'in Orta Doğu politikası, kendi siyasi istikrarını, ekonomik refahını ve uluslararası etkisini güçlendirme hedefleri doğrultusunda şekillenmektedir. Çin, diğer ülkelerin içişlerine müdahale etmeme, toprak bütünlüğünü savunmayı prensip edinmiş ve ekonomik büyümesini sürdürülebilir kılma konusunda kararlı bir tutum sergilemektedir. Çin, Orta Doğu'da askeri müdahalelere karşı çıkararak diyalog ve siyasi çözümleri desteklemekte, bu bölgedeki etkisini artırmak için yumuşak güce önem vermektedir. Konfüçyüs Enstitüleri gibi kurumlar aracılığıyla Çin dilini ve kültürünü yaygınlaştırma çabalarına ek olarak, eğitim alanındaki yatırımlar ve öğrencilere verilen burslarla Orta Doğu'daki ilişkilerini güçlendirmektedir. Xinhua gibi yayın organları aracılığıyla yapılan Arapça yayınların yanında UN öncülüğünde barışı koruma operasyonlarına katılım gibi adımlarla sorumlu bir uluslararası güç olarak tanınmaya çalışmaktadır.⁸³²

11.1. Çin'in Orta Doğu'da ki askeri varlığı

Çin, diplomatik prensipleri gereği "etki alanları" zihniyetini reddederken, çıkarlarını tehdit edildiğinde geçici askeri konuşlanmayı kabul edebilir. Çin donanması, barış ve kalkınma odaklı olarak genişlemiş, deniz diplomasisi, korsanlıkla mücadele, afet yardımı ve okyanus kurtarma gibi alanlarda aktif bir rol oynamaktadır. Ayrıca, çeşitli ülkelerle askeri iş birliğini artırmış ve denizaşırı askeri varlığını genişletmiştir. Askeri modernizasyonun hızlanması, Çin'in denizaşırı ülkelere askeri gücünü daha etkin bir şekilde yansıtmayı sağlamıştır. İlk uçak gemisi Liaoning, Çin'in stratejik bölgelere ulaşmasına önemli katkı sağlamıştır. Çin'in askeri diplomasisinin temel bileşenlerinden biri, yumuşak askeri varlığın etkin bir şekilde

⁸³¹ Xi Jinping, *a.g.e.*, c.1. s. 344-355

⁸³² Emine Akçadağ Alagöz, *a.g.m.*, s.80-113.

yansıtılması ve lojistik destek sahalarının kurulmasıdır. Çin'in denizaşırı askeri varlığı, genel olarak üç ana şekilde ortaya çıkmaktadır.⁸³³

11.1.1. Çin'in Aden Körfezi'nde Deniz Kuvvetleri

2009 ile 2015 yılları arasında, Çin Aden Körfezi ve Somali sularına toplamda 19 deniz eskort filosu sevk etti. Bu filoların uğradığı ülkeler arasında Kenya, Cibuti, Suudi Arabistan, Pakistan ve Umman yer alıyor.⁸³⁴

11.1.2. Çin Donanması'nın Orta Doğu'daki Teknik Destek Durakları

Bu duraklar üç kategoriye ayrılır. Birinci kategori, gemi yakıtı ve malzeme ikmali için kullanılan limanları içerir, örneğin Cibuti, Aden, Cidde ve Salalah gibi. İkinci kategori, sabit tedarik gemilerinin yanaştığı ve sabit kanatlı keşif uçaklarının iniş-kalkış yaptığı limanları içerir, Seyşeller'deki limanlar bunlara örnektir. Bu duraklamalar genellikle kısa vadeli anlaşmalara dayanır. Üçüncü kategori ise büyük gemi onarımları için kullanılan ve uzun vadeli anlaşmalara dayanan limanları içerir, Pakistan'daki limanlar bu kategoriye girer.⁸³⁵

11.1.3. Çin'in Orta Doğu'daki Barış Gücü

Bu birlikler toplamda 1.152 kişiden oluşur ve UN barış gücünün bir parçasını oluşturur. Görev yaptıkları bölgeler arasında Güney Sudan'daki UN Misyonu (444 asker ve 12 askeri gözlemci, 18 polis), Lübnan'daki UN Geçici Gücü (343 asker), Darfur'daki UN-Afrika Birliği Hibrit Operasyonu (321 asker), UN Batı Sahra

⁸³³ Degang Sun, "China's Soft Military Presence in the Middle East", <https://www.mei.edu/publications/chinas-soft-military-presence-middle-east>, (16.10.2022)

⁸³⁴ Degang Sun, "China's Soft Military Presence in the Middle East", <https://www.mei.edu/publications/chinas-soft-military-presence-middle-east>, (16.10.2022)

⁸³⁵ Degang Sun, "China's Soft Military Presence in the Middle East", <https://www.mei.edu/publications/chinas-soft-military-presence-middle-east>, (16.10.2022)

Referandum Misiyonu (12 askeri gözlemci) ve UN Ateşkes Denetleme Örgütü (2 gözlemci) bulunmaktadır.⁸³⁶

11.2. Çin'in Orta Doğu Siyaseti

Çin'in Orta Doğu siyasetini 2016 yılında yayınlanan Arap Politika belgesi ile 2022 yılında gerçekleşen Çin-Arap Ülkeleri Zirvesi ve Körfez-Çin İş Birliği Kalkınma Zirvesi üzerinden incelenecektir.

11.2.1. Çin'in Arap Politika Belgesi

Çin'in 2016'da yayımlanan 'Arap Politikası Belgesi', Orta Doğu'daki stratejik planlarını ve Arap devletleriyle olan ilişkilerini detaylı bir şekilde ortaya koymaktadır.⁸³⁷ Bu belge, beş bölümden oluşmaktadır:

Belgenin ilk bölümünde, Çin ve Arap devletlerinin toplam toprakları, nüfusları ve ekonomik büyüklükleri ile gelişmekte olan ülkeler arasında önemli bir konuma sahip olduğu belirtilmiştir. Ayrıca, çok kutuplu bir dünyada Çin ile Arap medeniyetleri arasında kurulan dostluğun ve bu dostluğun Çin tarafından ilerletilme ve stratejik iş birliği ilişkilerini sürdürme arzusunun altı çizilmiştir.⁸³⁸

Belgenin ikinci kısmında, Orta Doğu'nun Çin devletinin en büyük petrol sağlayıcısı ve en önemli ticaret partneri olduğu belirtilmiştir. Çin'in bölgede Barış İçinde Bir Arada Yaşamının Beş İlkesini kabul ettiği, yani karşılıklı saldırmazlık, egemenlik ve toprak bütünlüğüne karşılıklı saygı, birbirlerinin iç meselelerine karışmama, eşitlik ve karşılıklı çıkar ilkelerini benimsediği ifade edilmiştir. Ek olarak, Çin'in İsrail-Filistin sınırının 1967 öncesi hâline dönülmesini, Doğu Kudüs'ün başkent olduğu bağımsız bir Filistin devletinin oluşturulmasını ve bölgede nükleer silah bulunmaması gerektiği görüşünü desteklediği belirtilmiştir.

⁸³⁶ Degang Sun, "China's Soft Military Presence in the Middle East", <https://www.mei.edu/publications/chinas-soft-military-presence-middle-east>, (16.10.2022)

⁸³⁷ Sebastian Hornschild, *a.g.m.*, s.31

⁸³⁸ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China's Arab Policy Paper, http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm, (20.06.2022)

Belge ayrıca, Çin'in Arap devletlerini terörle mücadele konusunda desteklediğini, BRI kapsamında Arap devletleri ile kalkınma stratejilerinin uyumlu hale getirmeyi, üretimde iş birliğini, altyapı inşasını, ticaret ve yatırımın kolaylaştırılmasını hedeflediğini ifade etmektedir. Çin, Arap ülkeleriyle danışma ve koordinasyonu güçlendirmeyi, UN Şartı'nın amaç ve ilkelerini desteklemeyi, sürdürülebilir kalkınma için UN 2030 Gündemini uygulamayı ve uluslararası düzeni daha adil hale getirmeyi kararlı bir şekilde sürdürmeyi istediğini belirtmiştir.⁸³⁹

Belgenin üçüncü bölümünde, Çin ile Arap devletleri arasındaki iş birliği planları detaylandırılmıştır. Bu planlar Siyasi, Yatırım ve Ticaret, Sosyal Gelişim, Kültür ve İnsandan İnsana Değişim ile Barış ve Güvenlik Alanlarını kapsar.

Siyasi iş birliği, Çinli yetkililerin Arap devletlerinin liderleriyle düzenli toplantılar yapması, hükümetler arası danışma ve iş birliği mekanizmalarının oluşturulması, yasama organları, siyasi partiler ve yerel yönetimler arasında iş birliğinin artırılması ve uluslararası arenada ortak hareket etme arzusunun içerir. Çin, Arap devletlerinin UNSC'deki temsiliyetini artırmak için ortak çaba göstermeyi taahhüt etmiş, Tayvan meselesinde Arap devletlerinin tutumunun takdir etmiştir.⁸⁴⁰

Yatırım ve ticaret iş birliği, Çin ve Arap devletlerinin birlikte BRI'yı desteklemesi, enerji iş birliği, ticaret ve yatırımın kolaylaştırılması, nükleer enerji, uzay uyduları ve yeni enerji alanlarındaki yüksek teknolojiler gibi temel altyapı inşaatını içeren "1+2+3" iş birliği modelini benimsemesi anlamına gelir. Çin, üretim gücünün Arap devletlerinin ihtiyaçlarını karşılamasını ve Arap devletlerinin sanayileşmesini desteklemeyi taahhüt etmiştir. Ayrıca, karşılıklı yatırımların teşvik edilmesi, Çin'in Arap devletlerine kredi ve denizaşırı yatırım sigortası sağlaması, çifte vergilendirmenin kaldırılması ve kaçakçılığın önlenmesi gibi yatırımlar için uygun bir ortamın oluşturulması hedeflenmiştir.

Enerji alanında, Çin ve Arap devletlerinin petrol ve doğal gaz arama, çıkarma ve rafine etme alanında yatırım yapması, petrol sahası mühendisliği teknolojisi

⁸³⁹ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China's Arab Policy Paper, http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm, (20.06.2022)

⁸⁴⁰ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China's Arab Policy Paper, http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm, (20.06.2022)

hizmeti, ekipman ticareti ve endüstri standartlarının artırılması ve yenilenebilir enerji alanlarında iş birliği yapılması planlanmıştır.

Altyapı geliştirme konusunda, Çinli şirketlerin ve finans kuruluşlarının demiryolu, otoyol, limanlar, havacılık, enerji, iletişim, Beidou Navigasyon Uydusu gibi alanlarda katılımı ve kapsamlı iş birliğinin artırılması hedeflenmiştir. Ayrıca, Çin ve Arap devletlerinin uzay alanında iş birliği yapması, konuyla ilgili personelin eğitilmesi ve Arap ülkelerinin nükleer enerji kullanımının Çin tarafından desteklenmesi planlanmıştır.

Finansal entegrasyonun artırılması için, iki tarafın bankalarının birbirlerinin ülkelerinde şubeler açması, merkez bankalarının iş birliklerini artırarak, sınır ötesi döviz takas ve döviz takası düzenlemelerini genişletmesi ve Arap ülkelerinin AİİB'e dahil olması öngörülmüştür.

Hükümetler arası ekonomik ve ticari komisyonlar ile Çin-Arap Ortak Ticaret Odası gibi mekanizmaların rolünün artırılması, işletme ve hükümetler arası ziyaretlerin ve iletişimin teşvik edilmesi planlanmıştır.⁸⁴¹

Sosyal gelişim iş birliği, Çin ve Arap devletlerinin sağlık hizmetleri, eğitim ve insan kaynakları alanlarında iş birliğini güçlendirmeyi, üniversiteler arasında ortak bilimsel araştırmaları teşvik etmeyi, Arap devletleri de verilen Çin'ce eğitimini geliştirmeyi ve mesleki eğitimde değişim ve iş birliklerinde Çin'in aktif rol almasını içerir. Ayrıca, tarım ve hayvancılık alanında iki tarafın ortak çalışması ve iklim değişikliği, çevre koruma ve ormancılık konularında iş birliği sağlanması planlanmıştır.⁸⁴²

Kültür ve insandan insana değişimin ortak çalışması, dinler arası iletişimin, platformların sağlanması ile dini uyum ve hoşgörü ortamı oluşturulması ve de aşırılığın ortadan kaldırılması için iş birliği yapılmasını içerir. Çin ve Arap devletlerinin kültür, yayıncılık, sinema, televizyon, basın, yayın ve düşünce kuruluşları alanında iş birliği yapması, karşılıklı sanatçıların birbirlerinin ülkelere ziyarette

⁸⁴¹ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China's Arab Policy Paper, http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm, (20.06.2022)

⁸⁴² Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China's Arab Policy Paper, http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm, (20.06.2022)

bulunması ve eski kitapların tercümesi gibi ortak çalışmaların yürütülmesi planlanmıştır. Ayrıca, toplumsal cinsiyet eşitliği konuların da birlikte çalışılacak olması ve turizm alanında iş birliği yapmak için Çin ve Arap devletleri, Turizm departmanlarının ve işletmelerinin teşvik edilmesi öngörülmüştür.⁸⁴³

Barış ve güvenlik alanında iş birliği, Çin'in Orta Doğu devletleri ile kalkınma, refah ve barış temelli çok uluslu iş birliği mekanizmasını oluşturma isteği, silah ve askeri personel değişimi, teknoloji ve teçhizat alanında ortaklığı, ortak askeri uygulamaların yapılması ve Çin'in, Arap devletlerinin ulusal savunma ve askeri güçlerinin geliştirilmesine destek vermesinin taahhüdünü içerir. Ayrıca, Çin ve Arap devletlerinin ortak terör ile mücadelesi ve de bu hususta istihbarat paylaşımı ile personel eğitimleri konusunda da iş birliği yapılması ve siber güvenlik alanında da Arap devletleri ile ortak çalışılacağı belirtilmiştir.⁸⁴⁴

Belgenin dördüncü bölümünde, Çin'in Çin-Arap Devletleri İş Birliği Forumu'nun geliştirilmesine bağlı kalacağı ve Arap ülkeleriyle iş birliğini daha ileri taşıyacağı belirtilmiştir. Beşinci bölümde ise, Çin ve Bölgesel Arap Örgütleri Arasındaki İlişkiler konusu ele alınmıştır. Bu bölümde Çin'in Arap Devletleri ile ilişkileri önemseydiği, Arap Birliği ile ilişkilerini güçlendirmeye istekli olduğu ve GCC gibi Arap alt-bölgesel örgütleri ile dostane iş birliğine niyeti olduğu anlatılmıştır.⁸⁴⁵

11.2.2. Çin Arap Ülkeleri Zirvesi

Çin ve Arap ülkeleri arasındaki bağlar, yeni bir seviyeye ulaştı. Çin Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Mao Ning'in ifadesiyle, bu zirve Çin-Arap ilişkilerinde yeni bir dönemin başlangıcını simgelemektedir.⁸⁴⁶ Zirvede, Çin lideri olan Xi Jinping'in,

⁸⁴³ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China's Arab Policy Paper, http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm, (20.06.2022)

⁸⁴⁴ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China's Arab Policy Paper, http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm, (20.06.2022)

⁸⁴⁵ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China's Arab Policy Paper, http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm, (20.06.2022)

⁸⁴⁶ CNN Türk, Çin Devlet Başkanı Xi, Suudi Arabistan'da, <https://www.cnnturk.com/dunya/cin-devlet-baskani-xi-suudi-arabistanda>, (19.12.2022)

Mısır, Filistin, Ürdün, Tunus, Yemen, Moritanya, Sudan gibi ülkelerin liderleri katıldı. Ayrıca, Suudi Arabistan, Umman, Cezayir, Kuveyt ve Lübnan'dan temsilciler de zirvede yer almıştır. Arap Birliği Genel Sekreteri olan Ahmed Ebu Gayt da zirveye katılanlar arasındaydı.⁸⁴⁷

Xi Jinping'in açılış konuşmasında, Çin ve Arap devletlerinin tarih boyunca geliştirdiği derin dostluğa ve bu dostluğun tarihi İpek Yolu sayesinde nasıl şekillendiğine dikkat çekmiştir. Ekonomik küreselleşme döneminde iki tarafın iş birliği yaparak karşılıklı kazanç sağladığını belirtmiştir. Çin ve Arap devletlerinin dayanışma, eşitlik, kapsayıcılık ve karşılıklı öğrenme temelinde bir dostluk ruhu geliştirdiğini vurgulamıştır. Ayrıca, medeniyetler arası diyalogu savunarak, ayrımcılığı reddettiklerini ve dünya medeniyetlerinin çeşitliliğini korumak için çaba sarf ettiklerini ifade etmiştir. Çin ve Arap devletlerinin kalkınma stratejileri arasındaki sinerjiyi güçlendirmeleri ve BRI iş birliğini teşvik etmeleri gerektiğini belirtmiştir. Son on senede Çin-Arap ticaretinin artışından ve tamamlanan BRI projeleri ile sağlanan faydalardan bahsedilmiştir. Ticaret, ekonomi, enerji ve altyapı geliştirme gibi geleneksel alanlardaki iş birliğinin artırılması gerektiğini, yeşil ve düşük karbonlu kalkınma, tıbbi ve sağlık hizmetler, finansve yatırım gibi güncel büyüme alanlarının güçlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca, uzay ve havacılık, dijital ekonomi ve nükleer enerjinin barışçıl kullanımı gibi yeni alanlarda sınırların genişletilmesi gerektiğini ifade etmiştir.⁸⁴⁸

Zirvede, insan hakları alanında iş birliği, karşılıklı saygı ilkesine dayalı olacak şekilde vurgulandı. Orta Doğu'daki mevcut krizlere ve Filistin sorununa odaklanıldı. Filistin için iki devletli bir çözüm gerektiği belirtildi ve Suriye, Libya ile Yemen'deki krizlerin çözümü için uluslararası iş birliği çağrısı yapıldı. Ayrıca, Lübnan, Somali ve Sudan'ın istikrar ve kalkınma çabalarının desteklenmesi gerektiği belirtildi. Tayvan'ın

⁸⁴⁷ Cumhuriyet, Çin Cumhurbaşkanı Şi Çin-Arap zirvesinde açılışı yaptı, <https://www.cumhuriyet.com.tr/dunya/cin-cumhurbaskani-si-cin-arap-zirvesinde-acilisi-yapti-2010721>, (19.12.2022)

⁸⁴⁸ Qiushi, Full text of Xi Jinping's keynote speech at China-Arab States Summit, http://en.qstheory.cn/2022-12/10/c_838564.htm, (20.12.2022)

(Çin Cumhuriyeti) Çin Halk Cumhuriyeti topraklarının ayrılmaz bir parçası olduğu kabul edildi.⁸⁴⁹

Zirvede ayrıca, iş birliğini güçlendirme kararı alındı.⁸⁵⁰ Bu karar, Çin ve Arap ülkeleri arasındaki ekonomik ve politik bağları güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu, Riyad Bildirisinde belirtildi ve sürdürülebilir kalkınma ile BRI'ya katılımın önemini vurgulandı.⁸⁵¹ Bildiride, Çin ve Arap ülkeleri arasındaki iş birliğinin derinleştirilmesi ile stratejik ortaklığın güçlendirilmesi kararlaştırıldı. Ayrıca, bölgesel konulara ve adil, kalıcı çözümlere dikkat çekildi. Suriye, Libya ve Yemen'deki krizlerin çözümü için bölgesel ve de uluslararası iş birliği çağrısı yapıldı ve Lübnan, Somali ve de Sudan'ın istikrar ve kalkınma çabalarının desteklenmesi gerektiği belirtildi.⁸⁵²

11.2.3. Körfez-Çin İş Birliği Kalkınma Zirvesi

GCC ve Çin arasında 2022 yılında gerçekleşen Körfez-Çin İş Birliği ve Kalkınma Zirvesi, stratejik ortaklıklarını pekiştirmeyi hedeflemiştir. Bu toplantı, siyasi, ekonomik ve kültürel boyutlarda iş birliğini artırmayı ve ekonomik iyileşmeyi hızlandırmayı amaçlamıştır. Zirvede, tedarik zinciri esnekliği, gıda ve enerji güvenliği, temiz enerji ve insani yardım gibi konularda iş birliği yapılması kararlaştırılmıştır. Çin ve GCC ülkeleri, ortak çıkarları elde etmek için birlikte çalışacaklarını belirtmişlerdir. Ayrıca, , ticaret, yatırım, enerji, sanayi, teknoloji, finans, uzay ve sağlık gibi alanlarda iş birliğini genişletmeyi ve terörizmle mücadeleyi güçlendirmeyi kararlaştırmışlardır. Zirvede, uluslararası barış ve güvenliği tekrardan sağlamak için ülkeler arasında karşılıklı saygı ve iş birliği gerektiği vurgulanmıştır. Liderler, Nükleer Silahların Yayılmasını Önleme Antlaşması'nı desteklemiş ve İran'ı Uluslararası Atom Enerji Ajansı ile iş birliği yapmaya çağırmışlardır. Ayrıca, balistik füze ve insansız hava

⁸⁴⁹ Anadolu Ajansı, Suudi Arabistan'daki Çin-Arap Ülkeleri Zirvesi'nde 'ortaklığı güçlendirme' kararı alındı, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/suudi-arabistandaki-cin-arap-ulkeleri-zirvesinde-ortakligi-guclendirme-karari-alindi/2760084>, (19.12.2022)

⁸⁵⁰ CRI Türkçe, Çin-Arap Ülkeleri Zirvesi, iki tarafı daha iyi bir geleceğe taşıyor, <https://turkish.cri.cn/2022/12/11/ARTIahjrRZ4bw6nStCJ42DFP221211.shtml>, (19.12.2022)

⁸⁵¹ CRI Türkçe, Çin Dışişleri, Xi Jinping'in Çin-Arap Devletleri Zirvesi'ne katılımı hakkında bilgi verdi, <https://turkish.cri.cn/2022/12/07/ARTI0T4EqMUf6qLYxgQkbRZm221207.shtml>, (19.12.2022)

⁸⁵² TRT Haber, Çin-Arap Ülkeleri Zirvesi sona erdi, <https://www.trthaber.com/haber/dunya/cin-arap-ulkeleri-zirvesi-sona-erdi-729778.html>, (19.12.2022)

araçlarının (İHA) yayılmasını engellemeye ve milletlerarası denizcilik güvenliğini sağlamaya odaklanmışlardır. Zirvede, Filistin sorununun adil bir çözümünü 1967 sınırlarına dayalı bağımsız bir Filistin devletinin kurulması olarak görmüşlerdir. Yemen'deki Başkanlık Konseyi'ni desteklemişler ve tüm tarafları ateşkese ve insani yardım sağlanmasına devam etmeye çağırmışlardır. Irak'ın egemenliğine, güvenliğine, istikrarına ve kalkınmasına tam destek vermişlerdir. Suriye ve Libya krizlerine siyasi bir çözüm bulunması gerektiğini belirtmişlerdir. Afganistan'da güvenliği ve istikrarı artırmak ve tüm Afganların haklarını koruyacak bir hükümet kurmak için adımların atılmasını talep etmişlerdir.⁸⁵³

11.3. Çin'in Orta Doğu Devletlerinde ki Yatırımları ile Kuşak ve Yol Girişimi

BRI girişimleri on beş Orta Doğu ülkesini kapsamaktadır ve bu girişimler, karada ve denizde geniş çaplı altyapı ve dijital projeleri içermektedir. Bu projelerin durumları, planlama aşamasında olanlardan, devam edenlere, tamamlananlara, durdurulanlara veya iptal edilenlere kadar değişiklik göstermektedir ve bu durumlar, BRI'nın genel durumuna dair bir bakış açısı sunmaktadır. Ancak hem Çin'in hem de ev sahibi bölge ülkelerinin BRI projeleri etrafındaki bilinçli belirsizlik ve girişimin geniş kıtasal alanları kapsayan ölçeği nedeniyle, daha derin bir anlayış kazanmak zor olabilir. Bu şeffaflık eksikliği, BRI ve onun sonuçlarını anlaşılmasını zorlaştırmaktadır.⁸⁵⁴ Bu sebeple Orta Doğu devletlerinde Çin merkezli ve BRI temelli olan yatırımlar incelenmiştir.

⁸⁵³ Independent Türkçe, Körfez-Çin İşbirliği ve Kalkınma Zirvesi'nin sonuç bildirgesi yayınlandı, <https://www.indyturk.com/node/586076/d%C3%BCnya/k%C3%B6rfez-%C3%A7in-i%C3%87%C5%9Fbirli%C4%9Fi-ve-kalk%C4%B1nma-zirvesi%E2%80%99nin-sonu%C3%A7-bildirgesi-yay%C4%B1mland%C4%B1>, (15.12.2022)

⁸⁵⁴ Mordechai Chaziza, A Decade of China's Belt and Road Initiative in the Middle East, <https://nationalinterest.org/feature/decade-china%E2%80%99s-belt-and-road-initiative-middle-east-206525>, (01.07.2023)

11.3.1. BAE açısından Kuşak ve Yol Girişimi

Çin ile BAE arasındaki ikili ilişkiler, zamanla gelişmektedir. Her iki devlet de ticaretin artırılması için çaba harcamaktadır. BAE, MSR’de önemli bir liman olmanın yanı sıra, BRI’nın finansmanına katkı sağlayan AIIB’ın kurucu üyelerinden biridir.⁸⁵⁵

BAE’de, özellikle Dubai olmak üzere yaklaşık 5,000 Çinli şirket faaliyet göstermektedir.⁸⁵⁶ Son yıllarda enerji ve altyapı sektörlerinde önemli yatırımlar ve iş birlikleri gerçekleşmiştir. CNPC, 2017 ve 2018’de Abu Dabi’deki petrol imtiyazlarında hisse satın almıştır. 2018’de Çin, Abu Dabi’de Khalifa Limanı’ndaki bir konteyner terminali projesine ve endüstri parkına yoğun bir şekilde katılmıştır.⁸⁵⁷

2016 yılında Dubai Elektrik ve Su Kurumu, Suudi Arabistan’ın Acwa Power ve Çin’in Harbin Elektrik firmalarının birleşimine Hassyan’da bir kömür yakıtlı elektrik santrali kurma sözleşmesi imzalamıştır. 2017’de Jiangsu İl Denizaşırı İş Birliği ve Yatırım Şirketi, Abu Dabi Liman Şirketi ile bir endüstri parkı işletme anlaşması imzalayarak bölgeye beş firma yatırım yapmayı taahhüt etmiştir. Aynı yıl, Ningxia Forward Fon, Dubai Food Park’ta bir alan geliştirme anlaşması imzalamıştır.

2018’de, DP World ve Zhejiang Çin Emtia Şehir Grubu Şirketi, Jebel Ali Serbest Bölgesi’nde bir tüccar pazarı inşa etmeyi kabul etmiştir.⁸⁵⁸ Dubai Veliaht Prensi Hamdan bin Muhammed el-Maktum, Mart 2019’da, emirliğin BRI için ticaret ve lojistik kapasitesini geliştirmeye yönelik 33 proje için planlarını açıklamıştır. Çin, 2019’da özellikle Etihad Demiryolu projesi için önemli BAE altyapı sözleşmeleri almıştır.⁸⁵⁹ Etihad Demiryolu, BAE’nin ulusal demiryolu geliştirme projesinin ikinci aşamasının bir parçası olarak, Abu Dabi’yi Khalifa Sanayi Bölgesi ve limanlarına

⁸⁵⁵ Deborah Lehr, "The Middle East is the Hub for China’s Modern Silk Road", <https://www.mei.edu/publications/middle-east-hub-chinas-modern-silk-road>, (23.09.2022)

⁸⁵⁶ Gulftoday, UAE-China trade reaches \$34.7 billion in first 9 months of 2019: Envoy, [https://www.gulftoday.ae/business/2020/02/21/uae-china-trade-reaches-\\$34-7b---in-first-9-months-of-2019-envoy](https://www.gulftoday.ae/business/2020/02/21/uae-china-trade-reaches-$34-7b---in-first-9-months-of-2019-envoy), (22.12.2023)

⁸⁵⁷ Global Times, UAE-China relations growing stronger, <https://www.globaltimes.cn/content/1159044.shtml>, (22.12.2023)

⁸⁵⁸ Meed, Etihad Rail award is strategic for UAE, Gulf and China, <https://www.meedmashreqindustryinsight.com/etihad-rail-award-strategic-uae-gulf-china/>, (22.12.2023)

⁸⁵⁹ Meed, Etihad Rail award is strategic for UAE, Gulf and China, <https://www.meedmashreqindustryinsight.com/etihad-rail-award-strategic-uae-gulf-china/>, (22.12.2023)

bağlayan 216 km'lik bir demiryolu inşasına başlamıştır. Bu projeyi gerçekleştirmek üzere Çin Demiryolu İnşaat Şirketi (CRCC) ve Ghantoot Taşımacılık ve Genel Müteahhitlik firmalarından oluşan bir konsorsiyum, Haziran 2019'da imzalanan bir anlaşma çerçevesinde görev almıştır.⁸⁶⁰

11.3.1.1. Akademik İş Birliği

Çin ve BAE, eğitim alanında iş birliği yapmaktadır. Abu Dhabi New York Üniversitesi, Çince dil kursları sunmakta ve öğrencilere Çin'deki programlara katılma fırsatı vermektedir. Al Mushrif Çin Okulu ve Konfüçyüs Enstitüsü, Çin dilini ve kültürünü öğretmektedir. Dubai'deki Konfüçyüs Enstitüsü, öğrencilere Çince eğitim vermektedir. Dubai polisi, Çinli gurbetçilerle daha iyi iletişim kurmak için Çince öğrenmiştir.

Zayed Üniversitesi, kendi Konfüçyüs Enstitüsünü kurmuş ve BAE'deki diğer enstitüler de Çince dil kursları sunmaktadır. BAE, Çin İslam Derneği'ne destek vermiş ve Çin hükümetine Xinhua ve People's Daily'nin BAE şubelerini kurma izni vermiştir. Çin'de Arapça öğrenme ilgisi artmış ve 50,000'den fazla öğrenci Arapça öğrenmektedir. Çin ve BAE, eğitim programları ve değişimler aracılığıyla ilişkilerini güçlendirmekte ve birçok BAE merkezli üniversite, daha fazla öğrenci çekmek için Çin'e işe alım ekipleri göndermektedir. 2009'da, Abu Dabi Kültür ve Miras Otoritesi ile Çin Kültür Bakanlığı arasında kültürel diplomasiyi teşvik eden bir Mutabakat Zaptı imzalandı. Bu, iki ülke arasındaki kültürel bağları güçlendirmek amacıyla yapılan çeşitli etkinliklerle de desteklenmiştir.⁸⁶¹

11.3.1.2. Seyahat ve Turizmin Artırılması

Çin ve BAE arasındaki kültürel ve eğitimsel bağlar, seyahat olanaklarının artırılması ve havayolu şirketlerinin uçuşlarını artırmasıyla genişlemiştir. BAE

⁸⁶⁰ IRJ, Etihad Rail Stage 2 construction ramps up, <https://www.railjournal.com/regions/middle-east/etihad-rail-stage2b-construction/>, (22.12.2023)

⁸⁶¹ Muhammed Zülfikar Rahmet, "China and the UAE: New Cultural Horizons", <https://www.mei.edu/publications/china-and-uae-new-cultural-horizons>, (22.12.2023)

havayolu şirketi Air Arabia, Çin'e uçuşlar başlatmıştır. Abu Dabi Turizm Otoritesi, turizmi teşvik etmek için Pekin'de bir ofis açmıştır. BAE yönetimi, Çinli turistlerin sayısını artırmak için otelcilik öğrencilerini Çin kültürü ile tanıştırmış ve oteller Çince konuşan personel istihdam etmiştir. Abu Dabi hükümeti, Çin pasaportu sahiplerine çoklu giriş vizesi vermiştir ve bu önlemler sonucunda Çinli ziyaretçilerin sayısı %25 artmıştır. Bu girişimler, çeşitli gruplar arasındaki temasları derinleştirmiştir.⁸⁶²

Tablo 11.2: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında BAE Yatırımları

YIL	YATIRIMCI YADA İNŞAACI	SEKTÖR	ÜLKE	BÜTÇE(USD)
2016	Harbin Electric, Devlet Döviz İdaresi	Energy	BAE	820M
2016	COSCO	Lojistik	BAE	670M
2017	CNPC, Çin Ulusal Off-shore Petrol	Enerji	BAE	1770M
2017	Çin Kuzey Endüstrileri	Enerji	BAE	890M
2017	Jiangsu İl Denizaşırı İş birliği ve Yatırım Şirketi liderliğindeki konsorsiyum	Diğer	BAE	300M
2018	Çin Uluslararası Güven ve Yatırım	Enerji	BAE	120M
2018	CNPC	Enerji	BAE	1180M
2018	Devlet Döviz İdaresi	Enerji	BAE	1030M
2019	Roadbot Lastiği	Nakliye	BAE	610M
2020	Jinko Solar	Enerji	BAE	180M
2022	COSCO	Lojistik	BAE	140M

Kaynak: AEİ, China Global Investment Tracker, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>, (20.11.2022)

11.3.2. Bahreyn açısından Kuşak ve Yol Girişimi

Bahreyn, BRI'ya 1 Temmuz 2018 yılında dahil oldu.⁸⁶³ Çin Makine Mühendisliği Şirketi ile Bahreyn Konut Bakanlığı, Doğu Sitra'da 3.000'den fazla konut inşa etmek üzere 690 milyon USD'lik anlaşma imzaladı. Bu anlaşma, Bahreyn'de bir Çin inşaat firması tarafından kazanılan ilk büyük sözleşme olup, finansmanı da kapsar. Projenin tamamlanması için tahmini süre 72 aydır ve finansman yedi yıl sürecektir. Bu girişim, Bahreyn'in konut ihtiyaçlarını karşılamak için attığı

⁸⁶² Muhammed Zulfikar Rahmet, "China and the UAE: New Cultural Horizons", <https://www.mei.edu/publications/china-and-uae-new-cultural-horizons>, (22.12.2023)

⁸⁶³ Christoph Nedopil, "Countries of the Belt and Road Initiative"; Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>, (11.11.2023)

önemli adımlardan biridir.⁸⁶⁴ Bununla birlikte Çin Bahreyn'in 5 G altyapısını Huawei aracılığı ile oluşturmak üzere mutabakat zaptı imzalamıştır.⁸⁶⁵

Al Dur2 IWPP, SEPCO III, PowerChina ve Sidem Konsorsiyumu tarafından yürütülen bağımsız bir su ve enerji projesidir. Bu tesis, Kombine Çevrim Gaz Türbini teknolojisi kullanılarak 1.500 Megawatt (MWe) güç ve Deniz Suyu Ters Ozmoz teknolojisi ile 50 Günde Milyon İmparatorluk Galonu/Million Imperial Gallons per Day (MIGD) su üretme kapasitesine sahip olacak şekilde tasarlanmıştır. Tesis, mevcut Alma ve Çıkış tesisleri ile bütünleşik olacak ve Gaz Bağlantı Tesisleri geliştirilecektir. Doğal Gazın Tesise tedariki, Tatweer'e devredilerek kolaylaştırılacaktır. Tesisin 2022'nin 2. çeyreğine kadar tamamen operasyonel hale gelmesi planlanmıştır.⁸⁶⁶

11.3.3. Filistin açısından Kuşak ve Yol Girişimi

Filistin, BRI'ya 6 Aralık 2022 tarihinde katıldı. Bu tarihte, Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti ve Filistin Devleti Hükümeti, BRI kapsamında Ortak İlgilenecek Konular üzerinde İş birliği hakkında bir Anlaşma Memorandumu imzaladı.⁸⁶⁷ Bölge de girişimin durumu hakkında başka bir bilgi bulunmamaktadır.

11.3.4. Irak açısından Kuşak ve Yol Girişimi

BRI, enerji yatırımlarına büyük bir öncelik vermektedir. Bu çerçevede, Irak, 2013'ten bu yana BRI'da ki enerji yatırımlarında Pakistan ve Rusya'nın ardından üçüncü en büyük ortak olmuştur.⁸⁶⁸ 2022 yılında Çin, Irak'tan toplamda 55,49 ton ham

⁸⁶⁴ MEED, Bahrain joins China's Belt and Road with housing deal, <https://meedmasheqindustryinsight.com/bahrain-joins-chinas-belt-and-road-with-housing-deal/>, (06.12.2023)

⁸⁶⁵ Alexander Cornwell, "Bahrain to use Huawei in 5G rollout despite U.S. warnings", <https://www.reuters.com/article/us-huawei-security-bahrain/bahrain-to-use-huawei-in-5g-rollout-despite-us-warnings-idUSKCN1R71B3/>, (17.08.2023)

⁸⁶⁶ Nomac, Al Dur Phase II IWPP, <https://www.nomac.com/en/our-operations/nomac-globally/al-dur2-iwpp/>, (17.08.2023)

⁸⁶⁷ Çin Halk Cumhuriyeti Filistin Baş Konsolosluğu, The Chinese Government and the Palestinian Government Signed the Belt and Road Initiative Cooperation Document", http://ps.china-office.gov.cn/eng/zxxx/202212/t20221207_10986675.htm, (06.01.2023)

⁸⁶⁸ Christoph Nedopil, China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021. Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai, 2022, s. 14

petrol ithal etmiştir. Bu, Irak'ın Çin'e yaptığı petrol ihracatında %47,49'luk bir artışı temsil eder ve 39,04 milyar USD'lik gelir getirir. Öte yandan, Çin 2018'de sadece 22 milyar USD'lik ham petrol ihraç ederken, bu rakam 2022'de Irak'tan yapılan ihracat sayesinde 49 milyar USD'ye çıkmıştır.⁸⁶⁹

Bu projeler arasında Mansuriya Gaz Sahası bulunmaktadır. Çin Petrol ve Kimya Şirketi (Sinopec), İran sınırına yakın olan Irak'ın Mansuriya gaz sahasını geliştirmek için bir sözleşme kazanmıştır.⁸⁷⁰ Ayrıca, Çin ve Irak, Karbala ilinde 5 milyar USD'lik Al-Khairat Ağır Petrol Güç Santrali'ni inşa etmek için iş birliği yapmaktadır.⁸⁷¹ Çinli şirketler, Al-Khairat anlaşması kapsamında Irak'ta 1.000 okul inşa etmeyi taahhüt etmiştir. Çin Devlet İnşaat Mühendisliği Şirketi de Nassiriyah Uluslararası Havalimanı'nı geliştirmektedir.⁸⁷²

Güneş enerjisi santralleri de bu girişime dahildir. Bunlar arasında PowerChina tarafından gerçekleştirilen Rumaila Gazla Çalışan Kombine Çevrim Santrali projesi bulunmaktadır. Bu proje, 2021'de ulusal şebekeye bağlandı ve güney Irak'taki enerji eksikliğini hafifletti.⁸⁷³ Ayrıca, PowerChina, Irak'ta iki gigawatt güneş enerjisi santrali kurmayı planladığını açıkladı. İlk aşamada, ülkede 750 MWe fotovoltaiik parklar inşa edilecek. Bu projenin yaklaşık 3.7 milyar USD'ye mal olması bekleniyor.⁸⁷⁴

Çin, Irak Ulaştırma Bakanlığı ile iş birliği yaparak Irak'taki demiryolu projelerine yatırım yapmayı planlamıştır. Çin merkezli Çin Kuzey Endüstrileri şirketi (Norinco) ve Irak Ulaştırma Bakanlığı, mevcut ve potansiyel demiryolu projelerine yatırım yapmayı görüşmüşlerdir. Norinco, Najaf-Karabala demiryolu hattı için bir fizibilite çalışması yapmış ve bu çalışma toplantıda ele alınmıştır. Ulaştırma Bakanı Nasser Hussein Al-Shibli'nin yönlendirmesiyle, Körfez Kimyasalları ve Endüstriyel

⁸⁶⁹ Sercan Çalışkan, "China's Expanding Influence in Iraq", <https://thediplomat.com/2023/03/chinas-expanding-influence-in-iraq/>, (20.07.2023)

⁸⁷⁰ Tang Tianbo, "Chinese Reconstruction Investment in Iraq and How It Is Being Misunderstood", <https://manaramagazine.org/2022/07/chinese-reconstruction-investment-iraq/>, (20.07.2022)

⁸⁷¹ South China Morning Post, Iraq top recipient of China's Belt and Road Initiative financing for infrastructure projects in 2021, study shows, <https://www.scmp.com/business/china-business/article/3165611/iraq-top-recipient-chinas-belt-and-road-initiative>, (20.07.2022)

⁸⁷² John Lee, "Iraq was Largest Beneficiary of China's Belt & Road in 2021", <https://www.iraq-businessnews.com/2022/02/03/iraq-was-largest-beneficiary-of-chinas-belt-road-in-2021/>, (10.06.2022)

⁸⁷³ Powerchina, Powerchina aids Iraq reconstruction, development, https://en.powerchina.cn/2023-03/23/c_828291.htm, (20.09.2023)

⁸⁷⁴ Seth O'Farrell, "Iraq receives \$10bn in Belt and Road contracts", <https://www.fdiintelligence.com/content/News/iraq-receives-10bn-in-belt-and-road-contracts-80693>, (19.08.2022)

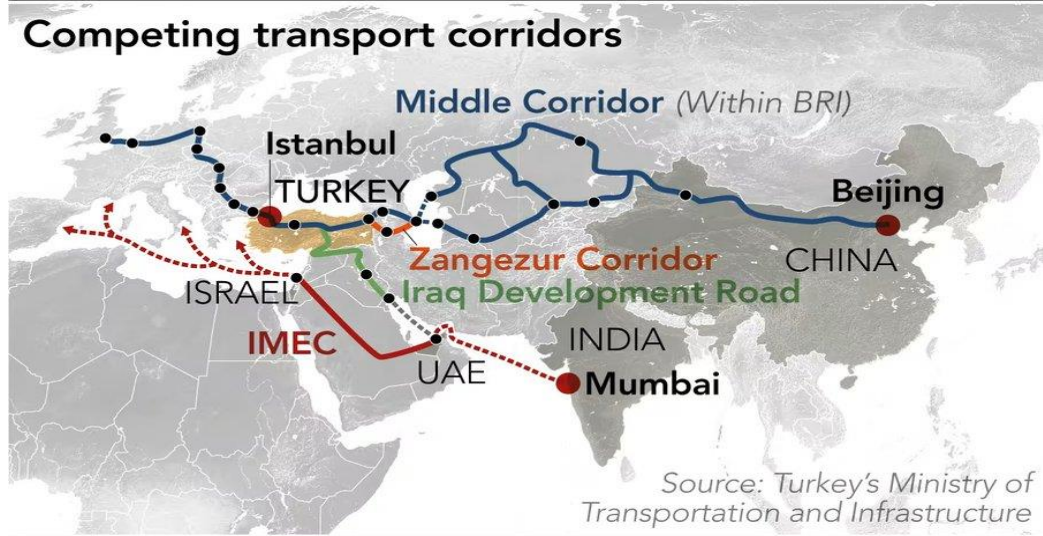
Yağlar (GCIR) ve Norinco, Irak'ın demiryolu altyapısını geliştirmek amacıyla projenin teknik ve ekonomik fizibilite çalışmasını tamamlamak üzere bir anlaşma imzalamışlardır.⁸⁷⁵

Tablo 11.3: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında Irak Yatırımları

YIL	YATIRIMCI YADA İNŞAACI	SEKTÖR	ÜLKE	BÜTÇE(USD)
2013	CNPC	Enerji	Irak	1.25 Milyar
2018	Çin Ulusal Off-shore Petrolü	Enerji	Irak	220 Milyon
2019	CNPC	Enerji	Irak	1.07 Milyar
2019	Çin Uluslararası Güven ve Yatırım	Enerji	Irak	980 Milyon
2020	Birleşik Enerji	Enerji	Irak	180 Milyon
2022	Birleşik Enerji	Enerji	Irak	610 Milyon

Kaynak: AEİ, China Global Investment Tracker, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>, (20.11.2022)

Harita 11.2: Kalkınma Yolu Projesi ve BRI



Kaynak: Clash Report, Türkiye pushes \$25 billion Iraq transport route over India-Europe corridor, <https://twitter.com/clashreport/status/1715331587632439340>, (24.10.2023)

BRI, Irak'ta "Kalkınma Yolu" adlı önemli bir demiryolu projesine dahil olmuştur. Bu 750 mil uzunluğundaki proje, Irak'ın Grand Faw Limanı'nı Türkiye'ye bağlamayı hedeflemekte ve hem petrol ve gaz ticareti hem de yolcu taşımacılığına hizmet etmeyi amaçlamaktadır.⁸⁷⁶ Bu proje, Avrasya mal ve yolcu taşımacılığını

⁸⁷⁵ Zawya, Iraq's GCIR, China's Norinco discuss investment in railway projects", <https://www.zawya.com/en/projects/bri/iraqs-gcir-chinas-norinco-discuss-investment-in-railway-projects-xofz9bb8>, (22.11.2022)

⁸⁷⁶ James Rothwell, "The £13 billion railway vision that could transform Iraq", <https://www.telegraph.co.uk/news/2023/07/20/berlin-to-baghdad-iraq-railway-dream/>, (15.08.2023)

hızlandırmayı hedeflemekte ve hatta Süveyş Kanalı'na bir alternatif olabilme potansiyelini barındırmaktadır.⁸⁷⁷

Çin, Irak'ın Kalkınma Yolu projesine dahil olmuştur. Irak hükümeti, projede aktif bir katkı sağlaması için Çin'i davet etmiştir. Bu, özellikle taşımacılık, yatırım ve altyapı alanlarında büyük Çinli şirketlerin uzmanlığına olan güvene dayanmaktadır. Ayrıca, Irak hükümeti, Kalkınma Yolu projesinin çalışma ve faaliyetlerine Çin'in aktif bir katkıda bulunmasını ummaktadır.⁸⁷⁸ Bu, BRI'nın bir parçası olarak Irak'ta gerçekleştirdiği önemli yatırımlardan biridir.⁸⁷⁹

11.3.5. İran açısından Kuşak ve Yol Girişimi

Çin ve İran arasındaki ekonomik bağlar güçlüdür ve bu iki ülke arasında büyük bir ticaret hacmi bulunmaktadır. İran, Çin'in petrol ithalatında ikinci sıradadır. ABD'nin İran'a uyguladığı ambargo, İran ekonomisini sarsmış olsa da, bu durum Çin ile İran arasındaki ilişkileri olumlu yönde etkilemiştir ve İran'ın Çin'e olan bağımlılığını artırmıştır.⁸⁸⁰ Çin devletinin evrensel bir güç olma yolunda ilerlediği bu dönemde, İran'ın Orta Doğu'daki etkinliği Çin için önemlidir. Ancak, İran'ın Çin için önemi sadece coğrafi konumuyla sınırlı değildir. İran, Çin için Batı Asya, Arap ya da Orta Doğu olarak değil, Doğu Asya'nın bir parçası olarak kabul edilir. Çin için İran, Endonezya, Hong Kong ve Japonya gibi Çin'in "iç meseleleri" bölgesinde yer alması nedeniyle önemlidir.⁸⁸¹ İran'ın stratejik konumu, Çin'in enerji ihracatını güvence altına almasına yardımcı olur. İran'dan Çin'e demiryolu hatları ve Hazar Denizi güzergahı, enerji güvenliğine katkı sağlar. İran'ın Türkiye ile olan komşuluğu, Çin için

⁸⁷⁷ Timour Azhari, "Iraq Launches \$17bn Road and Rail Project to Link Asia and Europe", <https://www.usnews.com/news/top-news/articles/2023-05-27/iraq-launches-17bn-road-and-rail-project-to-link-asia-and-europe>, (21.05.2023)

⁸⁷⁸ Iraq New Agency, The government welcomes China's participation in the Development Road, <https://www.ina.iq/eng/26799-mot-the-government-welcomes-chinas-participation-in-the-development-road.html>, (02.06.2023)

⁸⁷⁹ Baraa Sabri, "Iraqi Officials Eye a Path for Chinese-Iraqi Development", <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/iraqi-officials-eye-path-chinese-iraqi-development>, (15.10.2023)

⁸⁸⁰ Soner Doğan, *a.g.m.*, s.52-64.

⁸⁸¹ Sputnik Türkiye, İran-Çin yakınlaşmasının ardından Ortadoğu'yu yeni bir jeopolitik yapılandırma bekliyor, <https://tr.sputniknews.com/analiz/201609131024823122-iran-cin-ortadogu-ipek-yolu/>, (19.08.2023)

bir avantajdır çünkü bu durum Avrupa'ya bir kara yolu bağlantısı oluşturur. İran, ABD yaptırımları nedeniyle altyapı projelerini hayata geçirmekte zorlanmaktadır ve bu nedenle Çin'den gelen finansmanı değerli bulmaktadır. Çin, İran'ın petrol ihracatı için büyük bir pazar olarak görülür. İran, BRI'ya destek vermiş⁸⁸² ve 2016 yılında BRI'ya dahil olmuştur.⁸⁸³ İran'ın jeopolitik önemi ve coğrafi konumu, BRI için önemlidir. Bu bağlamda, İran BRI'ya büyük ilgi göstermekte ve projeye katılmak için altyapı çalışmalarını hızlandırmaktadır. Uluslararası alanda da bu girişime destek vermektedir.⁸⁸⁴

11.3.5.1. Çin-İran İş Birliği Anlaşması

Çin, 27 Mart 2021'de İran ile Stratejik İş Birliği Antantını imzaladı. Bu Antantı çerçevesinde, Çin, İran'dan sürekli bir petrol arzı karşılığında 25 yıl boyunca 400 milyar USD'lik yatırım ile ekonomik ve güvenlik hizmetleri sağlayacak.⁸⁸⁵ Bu anlaşmanın bağlayıcı bir taahhüdü olmadığı için her iki taraf da istedikleri zaman çıkabilirler. Anlaşmanın tüm detayları sunulmasa da⁸⁸⁶ sızdırılan bir taslağa göre, Çin'in İran'daki bölgelerde "havaalanları, yüksek hızlı demiryolları ve metrolar" inşa etmesi ve "serbest ticaret bölgeleri" oluşturması öngörülmektedir. Anlaşma ayrıca siber alana da yayılmakta olup, Çin dolaşımdaki bilgiler üzerinde daha fazla kontrol sunmaktadır ve ayrıca savunma konularına da değinmektedir.⁸⁸⁷ Daha önceki bir taslak, Çin'in yaklaşık 100 projeye yatırım yapmayı planladığını belirtiyordu, bunlar arasında havaalanları, yüksek hızlı demiryolları ve metrolar, İran'ın kuzeybatısında bulunan Maku'da serbest ticaret bölgeleri; Abadan'daki projeler ve Körfez'deki

⁸⁸² Figen Aydın. "Kuşak Yol Projesi ve Yeniden Gelişen İran-Çin Ekonomik Ortaklığı." *Proceedings Book/Bildiriler Kitabı*, 2018, s. 63.

⁸⁸³ Sebastien Goulard, "Iran China signed a 25-year agreement: a BRI milestone", <https://www.oboreurope.com/en/iran-china-agreement/>, (09.11.2023)

⁸⁸⁴ Kadir Ertay Çelik, & Mehmet Seyfettin Erol. "Kuşak-Yol Girişimi Bağlamında ABD'nin İran Politikasının Analizi." *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi* 3.2, 2019, s.11-41.

⁸⁸⁵ The New York Times, China, With \$400 Billion Iran Deal, Could Deepen Influence in Mideast, <https://www.nytimes.com/2021/03/27/world/middleeast/china-iran-deal.html>, (09.11.2023)

⁸⁸⁶ Rasanah, The Iran-China 25-Year Comprehensive Strategic Partnership: Challenges and Prospects, <https://rasanah-iiis.org/english/position-estimate/the-iran-china-25-year-comprehensive-strategic-partnership-challenges-and-prospects/>, (09.11.2023)

⁸⁸⁷ Dave Lawler, China-Iran deal envisions massive investments from Beijing, <https://www.axios.com/2020/07/13/china-iran-investment-deal-oil-infrastructure>, (24.01.2024)

Qeshm adasındaki projeler bulunmaktadır. Anlaşma, İran'ın petrol sektöründe hem mevcut tesislerin modernizasyonu hem de petrol ve gaz üretiminin artırılması için büyük bir Çin yatırımına yol açma ihtimali vardır.⁸⁸⁸ Bununla birlikte İran Ticaret, Sanayi, Madenler ve Tarım Odası Madenler ve Maden Endüstrileri Komisyonu Başkanı, Çin'in yapacağı 400 USD'lik yatırımın 80 milyar USD'nin madencilik sektöründe olacağını belirtmiştir.⁸⁸⁹

11.3.5.2. Çin'in İran Enerji Yatırımları

Enerji, BRI ile ilgili projelerin önemli bir parçasını oluşturur. 2007 yılından bu yana, Çinli şirketler İran'ın petrol ve doğalgaz sektörünün hem yukarı hem de aşağı akışına 11.1 milyar USD'den fazla yatırım yapmıştır. İran'ın petrokimya sektörü de Çin'den 1.53 milyar USD'lik yatırım çekmiştir. 2016 yılında İran, iki ana petrol ve doğalgaz rezervinin geliştirilmesi hakkını Çinli şirketlere devretti. Ulusal İran Petrol Şirketi kararına göre, Çinli CNPC şirketi 2016'da Kuzey Azadegan projesinin ikinci aşamasını geliştirmek için yürütücü oldu. Ayrıca, Sinopec Yadavaran projesinin ikinci aşamasını tamamlayacak. Aynı yıl, Çin'in ağır sanayi kuruluşuna Qeshm Adası'nda bir petrol terminali inşa etmek için 550 milyon USD'lik sözleşme sunuldu.⁸⁹⁰

11.3.5.2.1. Tabas Kömür Yakıtlı Enerji Santrali Projesi

Tabas Kömür Yakıtlı Enerji Projesi, 650 MWe kömür yakıtlı enerji projesidir. İran'ın Güney Horasan kentinde olması planlanan projenin inşaatının tamamlanmasının ardından projenin 2024'te devreye alınması bekleniyor.⁸⁹¹ MAPNA

⁸⁸⁸ Anthony H. Cordesman, "China and Iran: A Major Chinese Gain in "White Area Warfare" in the Gulf", <https://www.csis.org/analysis/china-and-iran-major-chinese-gain-white-area-warfare-gulf>, (11.11.2023)

⁸⁸⁹ Financial Tribune, China Willing to Invest \$80 Billion in Iran's Mining Sector, <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/108172/china-willing-to-invest-80-billion-in-iran-s-mining-sector>, (11.11.2023)

⁸⁹⁰ Seyedashkan Madani, Beyond Geopolitics: A Geoeconomic Perspective of China-Iran Belt and Road Initiative Relations. Uluslararası İlişkiler Dergisi, 19(74),2022, s. 63-64.

⁸⁹¹ Power Technology, Power plant profile: Tabas Coal Fired Power Project, Iran, <https://www.power-technology.com/data-insights/power-plant-profile-tabas-coal-fired-power-project-iran/?cf-view>, (05.02.2024)

Group ve Çin'in Şanghay Elektrik firması ile ortaklaşa desteklenen projenin 2012 yılında inşaatına başlanmış ve maliyeti milyar USD'leri bulan tesisin, kömür ihtiyacı bölgeden çıkarılan kömür ile sağlanması düşünülmüştür.⁸⁹²

11.3.5.2.2. Rudbar Lorestan Hidroelektrik Projesi

Çin ve İran, Ekim 2007'de tesisi inşa etmek için bir anlaşma imzaladı. Projenin inşaatı Nisan 2011'de başladı. Eylül 2016'da HydroWorld.com, Çin Gezhoubu Grup Şirketi'nin 153 metre yüksekliğindeki kil çekirdekli, açık bir dolusavak ve iki adet 3,4 km uzunluğunda su saptırma sistemi ile kaya dolgulu barajın inşaatını tamamladığını bildirdi.⁸⁹³ Çin ve İran'ın Ekim 2007'de tesisi inşa etmek için bir anlaşma imzaladığını ve finansmanının %51'inin İran'dan ve geri kalanının Çin'den geldiği bildirilmiştir.⁸⁹⁴

11.3.5.2.3. Arak Ağır Su Nükleer Reaktörünün Yeniden Tasarlanması Projesi

2015 yılında İran, E3/AB+3 (Çin, Fransa, Almanya, Rusya, İngiltere, ABD, EU) ile Ortak Kapsamlı Eylem Planı adı verilen bir anlaşmayı kabul etmiştir. Bu anlaşma kapsamında İran, önümüzdeki 15 sene boyunca uranyum varsıllaşma faaliyetlerini kısıtlama, orta düzeyde zenginleştirilmiş uranyum stokunu yok etme ve düşük zenginleştirilmiş uranyum stokunu sınırlama taahhüdünde bulundu. Ayrıca, İran yeni ağır su reaktörleri inşa etmeme, ağır su stoklamama ve Arak reaktörünün yeniden tasarlanması ve kullanılmış tüm yakıtın ülke dışına çıkarılması taahhüdünde bulundu.⁸⁹⁵

⁸⁹² ABD Enerji Bilgi İdaresi, Countries in and around the Middle East are adding coal-fired power plants, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=36172>, (05.02.2024)

⁸⁹³ Hydoreview, 450-MW Rudbar Lorestan hydroelectric plant opens in Iran, <https://www.hydoreview.com/world-regions/asioceania/450-mw-rudbar-lorestan-hydroelectric-plant-opens-in-iran/>, (05.02.2024)

⁸⁹⁴ Michael Harris, "Dam construction complete at Iran's 450-MW Rudbar Lorestan hydropower plant", <https://www.hydoreview.com/world-regions/asioceania/dam-construction-complete-at-iran-s-450-mw-rudbar-lorestan-hydropower-plant/>, (05.02.2024)

⁸⁹⁵ World Nuclear News, China, Iran sign first contract for Arak redesign, <https://www.world-nuclear-news.org/Articles/China,-Iran-sign-first-contract-for-Arak-redesign>, (05.02.2024)

Başlangıçta, Çin ve ABD, İran'a tesisin modernizasyonunda yardımcı olmak için bir çalışma grubu oluşturdu. Ancak, ABD 2018'de anlaşmadan çekilmesi ile birlikte İngiltere ABD'nin yerini almıştır. Bugün, Çin ve İngiltere tesisin modernizasyonunda iş birliği yapmaktadır.⁸⁹⁶

2018 yılında Çin ve İran, Arak reaktörünün dönüşümünün tasarım konsepti ve tasarımıyla ilgili bazı ön danışmanlık hizmetleri hakkında Viyana'da bir sözleşme imzalanmıştır. Sözleşme gereği, CNNC, Arak reaktörünün yenilenmesi için tasarım konseptini tamamlaması hususunda mutabakata varılmıştır.⁸⁹⁷

11.3.5.3. Çin'in İran Ulaşım Yatırımları

Çin, İran'da ki demir yolu girişimlerini desteklemiştir. Bunlar:

11.3.5.3.1. Tahran-Meşhed Demiryolu Projesi

2017'de, BOC Tahran-Meşhed demiryolunu yükseltmek için İran'ın Sanayi ve Maden Bankası'na 1,5 milyar USD'lik kredi verendi. Bu proje tamamlandığında Tahran'dan Khorasan Razavi Eyaleti'nin doğusundaki Meşhed şehrine kadar olan 926 km'lik demiryolunun elektrikleştirilmesi planlamaktadır.⁸⁹⁸ Bu yol Türkmenistan'ın Bayramalı, Özbekistan'ın Semerkend, Buhara ve Taşkent, Kazakistan'ın Almaty şehirleri üzerinden Çin'e bağlanmaktadır.⁸⁹⁹

⁸⁹⁶ Financial Tribune, Arak Reactor Redesign Going as Planned, <https://financialtribune.com/articles/national/102096/arak-reactor-redesign-going-as-planned>, (11.11.2023)

⁸⁹⁷ World Nuclear News, China, Iran sign first contract for Arak redesign, <https://www.world-nuclear-news.org/Articles/China,-Iran-sign-first-contract-for-Arak-redesign>, (05.02.2024)

⁸⁹⁸ Seyedashkan Madani, *a.g.m.*, s. 65.

⁸⁹⁹ South China Morning Post, The railway to Iran, <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/iran.html>, (05.12.2023)

Harita 11.3: İran'daki Demiryolu Projeleri Haritası



Kaynak: Radio Farda, Looming Sanctions Jeopardize Expansion Of Iran's Rail Network, <https://en.radiofarda.com/a/us-sanctions-jeopardize-iran-rail-expansion/29356866.html>, (09.11.2023)

11.3.5.3.2. Beş Ulus Demiryolu Koridoru Projesi

Proje, 2014 yılının aralık ayında Tacikistan'ın başkenti Duşanbe'de imzalanan bir anlaşma sonucunda başlatıldı.⁹⁰⁰ Proje, bir ucu Çin'de, diğer ucu İran'da olacak şekilde toplamda 2.100 km'lik bir mesafeyi kapsıyor ve bu süre zarfında Kırgızistan, Tacikistan ve Afganistan'ı geçiyor. Demiryolu koridorunun büyük bir kısmı, Afganistan'ın Herat, Badghis, Faryab, Jawozjan, Balkh ve Kunduz vilayetlerinden geçiyor. Ticaret ve transitin geniş ekonomik etkisi, teşvikler ve yan projelere yatırım yapma fırsatları dahil olmak üzere oldukça büyük olacak. Beş Ulus Demiryolu Koridoru, Türkiye ve İran üzerinden BDT ülkelerini Avrupa'ya bağlayacak.⁹⁰¹ Proje, İran'ın Çabahar ve Bender Abbas limanları ile Pakistan'ın Karaçi ve Gwadar limanlarına bağlantı imkanı sağlıyor.⁹⁰² Projenin finansmanı, Çin Merkez Bankası,

⁹⁰⁰ Mantraya, Analysis: Five Nations Railway Corridor Project: Increasing Connectivity and Chinese dominance in Afghanistan, <https://mantraya.org/analysis-five-nations-railway-corridor-project-increasing-connectivity-and-chinese-dominance-in-afghanistan/>, (05.12.2023)

⁹⁰¹ Recca, "Five Nations Railway Corridor", <https://recca.mfa.gov.af/five-nations-railway-corridor/>, (02.01.2024)

⁹⁰² Seetao, New progress in the construction of railway corridors in five countries, <https://www.seetao.com/details/213048.html>, (26.06.2023)

Kırgızistan, Afganistan, Tacikistan, İran, IMF, ADB ve ABD aracılığıyla sağlanmaktadır. Demiryolu hattının Afganistan bölümünün finansmanı kısmen ADB tarafından karşılanacak.⁹⁰³

Harita 11.4: Beş Ulus Demiryolu Koridoru



Kaynak: Afganistan Demiryolu Otoritesi, Railway Network Connectivity & Interoperability Challenges, <https://www.unescap.org/sites/default/files/Afghanistan%20presentation%20Dushanbe.pdf>, (26.06.2023)

Harita 11.5: Beş Ulus Demiryolu Koridoru Deniz Bağlantısı



Kaynak: Seetao, New progress in the construction of railway corridors in five countries, <https://www.seetao.com/details/213048.html>, (26.06.2023)

⁹⁰³ Mantraya, Analysis: Five Nations Railway Corridor Project: Increasing Connectivity and Chinese dominance in Afghanistan, <https://mantraya.org/analysis-five-nations-railway-corridor-project-increasing-connectivity-and-chinese-dominance-in-afghanistan/>, (05.12.2023)

11.3.5.3.3. Tahran-Kum-İsfahan Hattı

Tahran-Kum-İsfahan yüksek hızlı tren hattı, toplamda 410 km uzunluğunda olup, Tahran ile Kum arasında 170 km ve Kum ile İsfahan arasında 240 km mesafe bulunmaktadır.⁹⁰⁴ İsfahan Eyaleti Valiliği Teknik Ofisi Genel Müdürü, projenin finansmanının Çin Demiryolu Grubu tarafından karşılandığını ifade etmiştir. İran İslam Cumhuriyeti Demiryolları, projenin yürütülmesinden sorumludur. İran, bu demiryolu hattının inşası için Çin Demiryolu Grubu ile bir anlaşma yapmıştır. Bu anlaşma, 2015 yılında yaklaşık 1,8 milyar euro değerinde imzalanmıştır. Yollar ve Kentsel Kalkınma Bakanı Abbas Akhoundi, Tahran, Kum ve İsfahan'daki tren istasyonlarının taşınması da dahil olmak üzere, hattın daha verimli hale getirilmesi için rotanın yeniden tasarlanmasını öngörmüştür.⁹⁰⁵

11.3.5.3.4. Zhejiang Tahran demiryolu hattı

Zhejiang-Tahran demiryolu hattı, Çin ve İran arasında stratejik bir bağlantı oluşturarak, tarihsel İpek Yolu'nun modern bir yeniden canlanmasını temsil etmektedir. Bu hat üzerinde seyahat eden ilk tren, 31 Ocak 2016'da Çin'in Zhejiang Eyaletindeki Yiwu Şehrinden yola çıktı. Türkmenistan ve Kazakistan'dan geçerek 10.399 km yol kat ederek 14 gün sonra İnşeburun sınır istasyonuna ulaştı.⁹⁰⁶

Yük treni, Çin'den, Özbekistan, Kazakistan, Türkmenistan üzerinden ilerleyerek Tahran'a (İran) ulaştı. Bu tren, Çin'in doğu eyaleti Zhejiang'dan çıkan 32 konteynır ticari ürün taşıdı. Bu yolculuk, Şanghay (Çin) limanından Bandar Abbas (İran) limanına olan deniz yolculuğuna kıyasla 30 gün daha kısa sürdü.⁹⁰⁷

⁹⁰⁴ İçişleri Bakanlığı Kum Eyaleti Hükümeti, Completing Tehran-Qom-Esfahan High-Speed Railway, <https://ghom.ir/index.aspx?fkeyid=&siteid=56&pageid=2211>, (24.01.2024)

⁹⁰⁵ Financial Tribune, Çin, Tahran-İsfahan Yüksek Hızlı Demiryolunu Finanse Ediyor, <https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/68698/china-finances-tehran-isfahan-high-speed-railroad>, (11.11.2023)

⁹⁰⁶ İpek Yolu Uluslararası Ticaret Odası, B&R News: China freight trains to arrive in Tehran, <https://srcic.org/news/china-freight-trains-to-arrive-in-tehran/>, (07.01.2023)

⁹⁰⁷ UIC, Iran/China: The first train connecting China to Iran through the ancient Silk Road has arrived in the Iranian capital after travelling over 10,000 kilometres, <https://uic.org/com/enews/nr/486/article/the-first-train-connecting-china>, (06.01.2023)

Trenin rotası Tahran’da sona ermiyor, Avrupa’ya devam ediyor. Bu durum, daha fazla malın İran üzerinden Avrupa’ya taşınmasıyla İran’ın transit gelirlerinin artacağı anlamına geliyor. Bu demiryolu hattı, Çin ve batı komşuları arasındaki ticaret ve ulaşım altyapısını geliştirmek için önemli bir adımdır. Bu, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping’in BRI politikasının bir parçasıdır. Bu politika, küresel ticaret ve ulaşım ağlarını genişletmeyi ve böylece Çin’in küresel ekonomideki rolünü güçlendirmeyi amaçlamaktadır.⁹⁰⁸

11.3.5.3.5. İran-Ermenistan Demiryolu Bağlantısı

İran-Ermenistan Demiryolu Bağlantısı, İran ve Ermenistan arasında ulaşım ağını güçlendirmeyi amaçlayan kritik bir girişimdir. Bu proje, 24 Ocak 2013 tarihinde Ermenistan’ın başkenti Erivan’da, Güney Ermenistan Demiryolu’nun inşası konusunda üçlü bir anlaşma ile hayata geçirildi. Bu demiryolu hattı, Karadeniz ile Basra Körfezi’ni birbirine bağlayacak yeni bir kuzey-güney koridorunun bir parçasını oluşturacaktır. Demiryolu hattı, Gavar’ı (Erivan’ın 50 km doğusunda, Sevar Gölü yakınında) İran sınırındaki Meghri ile birleştirecektir. Projenin geliştirme konsorsiyumunun “lider üyesi” olarak Çin İletişim İnşaat Şirketi atanmıştır.⁹⁰⁹

⁹⁰⁸ Sudha Ramachandran, Iran, China and the Silk Road Train, <https://thediplomat.com/2016/03/iran-china-and-the-silk-road-train/>, (06.01.2023)

⁹⁰⁹ Keith Barrow, "Agreement signed on Armenia – Iran rail link", <https://www.railjournal.com/news/agreement-signed-on-armenia-iran-rail-link/>, (06.01.2023)

Harita 11.6: Demiryolu ve İran'ın Uluslararası Bağlantıları ve İletişimi

Jiahang Wu
HIS 246
Spring 2020



Kaynak: Jiahang Wu, "Railway and Iran's International Connections and Communication", <https://zhang.digitalscholar.rochester.edu/mapping/empire-on-railways/attachment/screen-shot-2021-07-19-at-20-35-20/>, (25.09.2023)

11.3.5.3.6. Çin'in İran'da ki Diğer Demiryolu Projeleri

Devlete ait Çin Demiryolu Mühendisliği Şirketi, Tahran ile İsfahan arasında Kum üzerinden 415 km'lik yüksek hızlı bir demiryolu hattı inşa etmektedir. Ocak 2018'de, CRCC'nin bir yan kuruluşu, İran'ın batısında Kermanşah ve Khosravi arasında 263 km'lik bir demiryolu inşa etmek için 3,53 milyar RMB (513 milyon USD) tutarında bir sözleşme imzaladı. Mart 2018'de Çin Ulusal Makine Endüstrisi Şirketi, İran'ın Tahran, Hamedan ve Sanandaj şehirlerini birbirine bağlayan 845 milyon USD'lik demiryolu inşa etmek için bir sözleşme imzalamıştır.⁹¹⁰

11.3.5.4. Çin'in İran'da ki Ticari Yatırımları

Çin ile İran arasında ekonomik iş birliğini düzenleyen 17'den fazla belge, çeşitli ekonomik sektörlerde imzalanmıştır. 2015 yılında, İran'ın önde gelen hafif otomobil üreticilerinden biri olan SAIPA, Çinli Brilliance Otomobil firması ile birlikte yeni bir üretim hattı oluşturdu. 2016 yılında Çin, İran'ın balıkçılık endüstrisinde 3 milyar USD'lik yatırım planını tamamladı. Bu plan kapsamında, Qeshm adasında ve

⁹¹⁰ Çin Danıştay Devlet Varlıklarını Denetleme ve İdare Komisyonu, Belt & Road Initiative Expands China-Iran Cooperation, http://en.sasac.gov.cn/2019/02/27/c_2098.htm, (10.12.2022)

Bandar Abbas'ın güney liman kentinde balık çiftlikleri kuruldu ve her yıl 325.000 ton balık üretimi hedeflendi.

2017'de, devlete ait yatırım şirketi olan Çin Uluslararası Tröst Yatırım Şirketi, İran'daki sanayi projelerine ve altyapı geliştirmeye 10 milyar USD yatırım yapacağını açıkladı. Aynı yıl içinde, CDB, İran'daki inşaat projeleri için 15 milyar USD'lik kredi sağlama olasılığını duyurmuştur.⁹¹¹

11.3.6. İsrail açısından Kuşak ve Yol Girişimi

İsrail, tarih boyunca bölgedeki güvenlik sorunlarıyla karşı karşıya kalmış ve ABD'ye alternatif arayarak Çin ile ilişkilerini güçlendirmeye çalışmıştır.⁹¹² İsrail, 1950'de Çin'i tanıyan ilk Orta Doğu ülkesi olmuştur, ancak diplomatik ilişkiler resmi olarak 1992'de kurulmuştur. Soğuk Savaş döneminde, Bandung Konferansı, Kore Savaşı ve Süveyş Krizi gibi olaylar nedeniyle ilişkiler gelişmekte gecikmiştir.⁹¹³

Çin'in askeri ihtiyaçları, Çin ile İsrail arasındaki ilişkilerin gelişmesine yardımcı olmuştur. Çin, Vietnam Savaşı sonrası SSCB'den aldığı askeri ekipman ve teknolojinin yetersiz olduğunu fark etmiştir. Bu durum, Çin'in askeri teknolojisini modernleştirmek için yeni yollar aramasına neden olmuştur. İsrail, bu noktada Çin için SSCB'ye bir alternatif olmuştur. İsrail ve Çin arasındaki ilk ilişki 1975'te Paris Hava Gösterisinde gerçekleşmiştir ve sonrasında, İsrail ile Çin arasındaki askeri iş birliği ve değişim programlarının gizlice ilerletilmiştir.⁹¹⁴ 1991'deki Arap-İsrail görüşmelerinin başlaması ve Soğuk Savaş'ın bitmesi, İsrail ve Çin arasında olumlu bir atmosfer oluşturmuştur ve 1992'de diplomatik tanıma anlaşması imzalanmıştır.⁹¹⁵

İsrail'in Çin'e askeri teknoloji ve ekipman sağlaması, ABD'yi rahatsız etmiştir. Özellikle 1995'te imzalanan Phalcon anlaşması, ABD'nin endişelenmesine ve İsrail'in

⁹¹¹ Seyedashkan Madani, *a.g.m.*, s. 66-67

⁹¹² Ertan Efeğil, "İsrail'in Dış Politikasının Belirleyicileri", *Ortadoğu Analiz*, 5(49), (2013), s. 53-61.

⁹¹³ İbrahim Uzgur, "Çin-İsrail İlişkilerinde Üçüncü Tarafların Etkisi", *Ortadoğu Etütleri*, 12-1 (2020), s. 182-205.

⁹¹⁴ Yiyi Chen, "China's Relationship with Israel, Opportunities and Challenges, Perspectives from China," *Israel Studies* 17, no.3, 2012, s. 4-5

⁹¹⁵ Binyamin Tjong-Alvares, "The Geography of Sino-Israeli Relations", *Jewish Political Studies Review*, No: 24, 2012, s. 97.

dış yardımın kesilme riskiyle karşı karşıya kalmasına neden olmuştur. ABD'nin Çin'e uyguladığı yaptırımlar da Çin-İsrail ilişkilerini etkilemiştir. Ancak, 2010'lardan itibaren bu ilişkiler hız kazanmıştır.⁹¹⁶

Çin-İsrail ilişkilerinde ana belirleyici unsurlar incelendiğinde, üçüncü tarafların müdahalesi öne çıkar. Çin'in uzun süre Arap yanlısı politika izlemesi ve ABD'nin İsrail'e baskısı ilişkileri etkilemiştir. Çin'in İsrail aracılığıyla ileri teknoloji ihtiyaçlarını karşılama arayışı da önemli bir faktördür. Ayrıca, İsrail'in BRI'da ki rolü de ilişkileri şekillendirmiştir. Ana belirleyicileri sıraladığımızda: İsrail'in ABD ile yakın bağlantıları, Çin'in Arap dünyasıyla ilişkileri, İsrail'in teknolojik üstünlüğü ve BRI'da ki merkezi konumu olarak özetlenebilir.⁹¹⁷

Tablo 11.4: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında İsrail Yatırımları

YIL	YATIRIMCI YADA İNŞAACI	SEKTÖR	ÜLKE	BÜTÇE(USD)
2014	Bright Foods	Tarım	İsrail	1.56 Milyar
2014	Baidu, Ping An, Qihoo	Finance	İsrail	100 Milyon
2015	Tencent, Renren	Technology	İsrail	100 Milyon
2016	Çin Ulusal Kimyasal (ChemChina)	Tarım	İsrail	1.40 Milyar
2016	Şangay Dev Ağ liderliğindeki konsorsiyum	Eğlence	İsrail	4.40 Milyar
2016	Huawei Teknolojileri	Teknoloji	İsrail	150 Milyon
2017	Midea	Diğer	İsrail	170 Milyon
2018	Venus Medtech	Sağlık	İsrail	100 Milyon
2019	Çin İletişim İnşaatı	Enerji	İsrail	260 Milyon
2020	Yinniu Mikroelektronik liderliğindeki konsorsiyum	Teknoloji	İsrail	110 Milyon
2021	Şangay Uluslararası Liman Grubu	Ulaşım	İsrail	1.70 Milyar
2021	Venus Medtech	Sağlık	İsrail	300 Milyon

Kaynak: AEİ, China Global Investment Tracker, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>, (20.11.2022)

Çin, 2021'de İsrail'in en büyük üçüncü ithalat ve en büyük ihracat partneri olmuştur.⁹¹⁸ İsrail, her yıl altyapısını geliştirmek için 4-5 milyar USD'lik yatırım yapmaktadır ve bu projelerin çoğunu Çinli şirketler gerçekleştirmektedir. Bu iş birliği, İsrail'de 10.000'den fazla iş fırsatı oluşturmuştur. Çin ve İsrail arasındaki yenilikçi iş birliği, modern tarım, medikal cihazlar, siber güvenlik ve akıllı şehirler gibi alanları kapsamaktadır. İsrail, Çin ile uzun vadeli stratejik bir ilişki kurmayı planlamakta ve

⁹¹⁶ Ayşe Yıldız, "Çin-İsrail İlişkileri", İNSAMER Araştırma 127. , 2020, s.3-5.

⁹¹⁷ İbrahim Uzgur, *a.g.m.* s.185.

⁹¹⁸ Dünya Bankası, Israel Trade, <https://wits.worldbank.org/CountrySnapshot/en/ISR>, (23.29.2022)

daha çok İsraili startup, Çin'den yatırım olarak pazara erişim sağlamaktadır.⁹¹⁹ Çin hükümeti, 2030 yılına kadar hava ve su kirliliğini önlemek için 2,3 trilyon USD'lik bütçe ayırmış ve bu projelerin ana partneri olarak İsraili firmaları seçmiştir. 2021 yılının ilk 11 ayında, Çin ve İsrail arasındaki mal ticareti, yıllık bazda %28.9 artış göstererek 20.4 milyar USD'ye ulaşmıştır. Çin ve İsrail, ekonomik iş birliğini genişletmek için bir serbest ticaret anlaşması üzerinde çalışmaktadırlar.⁹²⁰ İsrail resmi olarak BRI'ya imza atmamasına rağmen,⁹²¹ İsrail de BRI projelerinin bulunması ve ülkenin stratejik konumu, bu ilişkilerin önemini artırmıştır. Bu proje, İsrail'in Asya'dan Avrupa'ya ticaret yollarında Çin'in etkisini artırabileceği ve Doğu Akdeniz'deki doğal gaz ithalatını çeşitlendirebileceği belirtilmektedir.⁹²² İsrail'in Ulaştırma Bakanı Yisrael Katz, 2017 yılında İsrail'in BRI'da etkin bir katılımcı olmayı hedeflediğini ifade etti. İsrail Başbakanı Binyamin Netanyahu, 2013 ve 2017 yıllarında Çin'i ziyaret ederek çeşitli iş birliği anlaşmalarını onayladı. İsrail, BRI'nın yardımıyla Arap dünyasıyla bağlarını kuvvetlendirerek Orta Doğu'da hem kalkınmayı hem de güvenliği teşvik etmeyi planlamaktadır.⁹²³ BRI kapsamında Çin tarafından İsrail'de ulaşım temelli yatırımlar yapılmaktadır.⁹²⁴ İsrail'in Çin'in BRI girişimi için önemi, birkaç faktöre dayanmaktadır:

- İsrail, Akdeniz'deki stratejik durumuyla Asya, Afrika ve Avrupa kıtaları arasında bir köprü görevi görmektedir.
- İsrail, Economist Intelligence Unit BRI risk endeksinde düşük yatırım riski ile dikkat çekiyor, bu da Çin için yatırım yapma cazibesini artırmaktadır.
- ABD'nin Çin'e yönelik teknoloji transferi kısıtlamaları ışığında, İsrail Batı teknolojisine erişim sağlayan önemli bir kapı olarak görülüyor. Çin, İsrail'in bu

⁹¹⁹ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China-Israel ties bloom spectacularly, https://english.www.gov.cn/news/international/exchanges/202203/07/content_WS6225601ec6d09c94e48a6238.html, (17.11.2022)

⁹²⁰ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China-Israel ties bloom spectacularly, https://english.www.gov.cn/news/international/exchanges/202203/07/content_WS6225601ec6d09c94e48a6238.html, (17.11.2022)

⁹²¹ Christoph Nedopil, "Countries of the Belt and Road Initiative"; Shanghai, Green Finance & Development Center, Fudan University, <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>, (11.11.2023)

⁹²² Ayşe Yıldız *a.g.m.*, s.3-5.

⁹²³ Zhangxu, Ye, Kuşak ve Yol Girişimi Bağlamında Çin ve Doğu Akdeniz Ülkeleri Arasında İşbirliği: Güncel Durum, Fırsatlar ve Zorluklar. *BRIQ Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi*, 4(2), 2023, 62-77.

⁹²⁴ Gilad Katz & Tal Sticker, Israel CDR – The Belt and Road Initiative, <https://www.cdr-news.com/cdr-essential-intelligence/1100-cdr-the-belt-and-road-initiative-2021/israel>, (25.01.2023)

özelliğini değerli buluyor çünkü İsraili firmaların Amerikan ve Avrupalı firmalarla geniş bir ortaklık ağı bulunmaktadır.

- Akdeniz'deki enerji kaynaklarının keşfi ve İsrail, Yunanistan ve Kıbrıs arasındaki ekonomik yakınlaşma, Çin'in enerji kaynaklarına erişimini genişletiyor.
- Arap ülkelerinin İsrail'e karşı artan olumlu tutumu, Çin'in İsrail ve Arap ülkeleri arasında yeni ticaret koridorlarına odaklanmasını sağlamaktadır.⁹²⁵

11.3.6.1. Çin'in İsrail'de ki Enerji Yatırımları

Çin, İsrail'deki enerji sektörüne önemli yatırımlar yapmıştır. Bu yatırımların çoğu, enerji tesislerinin inşasına katkıda bulunmaktadır. Örneğin, Çinli telekomünikasyon şirketi Huawei, ABD'deki güneş enerjisi operasyonlarını kapattığını doğruladıktan bir gün sonra, İsrail'in güneş enerjisi pazarına giriş yaptığını açıkladı.⁹²⁶ Ayrıca, İsrail'deki en büyük pompalı depolama enerji santrali olan Kokhav Hayarden pompalı depolama hidroelektrik santralinin inşası, Çin Enerji İnşaat Şirketi tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu yatırımlar, Çin'in küresel enerji sektöründeki etkisini artırmaktadır.⁹²⁷

11.3.6.2. İsrail'de ki Çin destekli Liman Projeleri

“HaDarom Limanı” projesi, İsrail'in Ashdod kentinde yer alır ve BRI'nın en büyük projelerinden biridir. Bu proje, İsrail'in deniz ticaretini genişletmeyi ve hızlandırmayı hedefler. 2014 yılında başlayan proje'nin 2021'de tamamlanması planlanmıştır. İhaleyi kazanan CHEC olmuştur ve projenin inşası, İsraili Pan Akdeniz Mühendislik Şirketi tarafından gerçekleştirilmiştir. HaDarom Limanı projesi, İsrail'in

⁹²⁵ Walid 'Abd al-Hay, "Political Analysis: Israeli Status in the Chinese Belt and Road Initiative Project", <https://eng.alzaytouna.net/2019/11/15/political-analysis-israeli-status-in-the-chinese-belt-and-road-initiative-project/#.YwndS3ZBxPY>, (20.11.2023)

⁹²⁶ The Jerusalem Post, Chinese tech giant Huawei enters into Israeli solar energy market, <https://www.jpost.com/israel-news/chinese-tech-giant-huawei-enters-into-israeli-solar-energy-market-593737>, (25.01.2023)

⁹²⁷ News China, Chinese-built largest pumped storage power station in Israel in full swing, <https://english.news.cn/20221008/7b2503afb9fb434cb6bd038b3cfaacb5/c.html>, (25.01.2023)

ticaret hacmini artırmayı ve Ashdod limanındaki mevcut iskeleleri genişletmeyi amaçlar. Bu sayede, büyük gemilerin limana yanaşabilmesi sağlanacaktır.⁹²⁸

İsrail'deki bir diğer önemli BRI projesi, Hayfa şehrindeki mevcut limanın yanında inşa edilen Körfez Limanı'dır. 2015 yılında başlayan bu proje, 2021'de tamamlanması planlanmıştır. Körfez Limanı'nın inşası, kuzey İsrail'deki ekonomik ve lojistik refahı artırmayı hedeflerken, aynı zamanda İsrail'in deniz ticaret kapasitesini ve hızını da artıracaktır. İsrail'in tek doğal limanı olan Hayfa Körfezi'nde yer alacak olan bu liman, İsrail'in deniz ticaretinde önemli bir rol oynaması beklenmektedir. Proje, Çinli Şangay Uluslararası Liman Grubu'na 25 yıllığına kiralanmıştır.⁹²⁹

11.3.6.3. İsrail'de ki Çin destekli Demir Yolu ve Kara Yolu Projeleri

İsrail'deki en büyük altyapı projesi, Gush Dan'deki tamamen yeni bir hafif raylı toplu taşıma sisteminin inşasıdır. Bu proje, İsrail'in en kalabalık bölgesi olan ve Tel Aviv'in merkezi olan Gush Dan'de gerçekleştirilmektedir. Bu benzersiz proje, bölgeye hizmet verecek mevcut bir toplu taşıma sistemi olmadığından, sıfırdan inşa edilmektedir. Proje, altı farklı hat ve 100'den fazla istasyon ve durak içeriyor ve de yaklaşık 140 km'si yer altında olmak üzere toplamda 200 km'den fazla demiryolu hattının döşenmesini içeriyor. Projenin değeri yaklaşık 50 milyar USD'dir ve İsrail ekonomisini ve toplumunu desteklemesi beklenmektedir. Projeyi denetleyen şirket, İsrail devlet şirketi NTA Metropolitan Toplu Taşıma Sistemi Şirketi, ve projede Çinli şirketlerin önemli bir rol oynaması planlanmaktadır⁹³⁰ Çin devletinin sahibi olduğu altyapı şirketleri, Tel Aviv Hafif Raylı Sistem Kırmızı hattında aktif görev almasının⁹³¹ ardından Yeşil Hat ve Mor Hat'ın inşaatı ve işletmesi için teklif vermiştir.⁹³²

⁹²⁸ Gilad Katz & Tal Sticker, Israel CDR – The Belt and Road Initiative, <https://www.cdr-news.com/cdr-essential-intelligence/1100-cdr-the-belt-and-road-initiative-2021/israel>, (25.01.2023)

⁹²⁹ Gilad Katz & Tal Sticker, Israel CDR – The Belt and Road Initiative, <https://www.cdr-news.com/cdr-essential-intelligence/1100-cdr-the-belt-and-road-initiative-2021/israel>, (25.01.2023)

⁹³⁰ Gilad Katz & Tal Sticker, Israel CDR – The Belt and Road Initiative, <https://www.cdr-news.com/cdr-essential-intelligence/1100-cdr-the-belt-and-road-initiative-2021/israel>, (25.01.2023)

⁹³¹ The Jerusalem Post, Chinese firms invest heavily in Israel – and are eager to do more, <https://www.jpost.com/business-and-innovation/all-news/article-757044>, (15.10.2023)

⁹³² The Jerusalem Post, Four Chinese infrastructure giants bid for Tel Aviv light rail tender, <https://www.jpost.com/Israel-News/Four-Chinese-infrastructure-giants-bid-for-Tel-Aviv-light-rail-tender-591111>, (26.01.2023)

Harita 11.7: Gush Dan Hafif Raylı Sistemi Planlanan Hatlar



Kaynak: NTA, NTA Metropolitan Mass Transit System, <https://www.nta.co.il/en/>, (24.01.2024)

Son on yıl boyunca İsrail, ülke çapındaki yol ağını geliştirme ve genişletme konusunda büyük bir ilerleme kaydetti. Özellikle, Kudüs'ün yakın zamanda yenilenen girişinde yeni bir yol olan Yol 16'nın inşası, yoğun trafik sıkışıklığını hafifletmeye yönelik önemli bir adımdır. Bu projenin planlanması ve inşası, Kudüs'ün zorlu topografyası nedeniyle büyük bir mühendislik başarısı gerektiriyor. Bu tür yol projelerine ilişkin ihalelerde, Çinli altyapı gruplarının ve şirketlerinin de yer aldığı görülmektedir.⁹³³

⁹³³ Gilad Katz & Tal Sticker, Israel CDR – The Belt and Road Initiative, <https://www.cdr-news.com/cdr-essential-intelligence/1100-cdr-the-belt-and-road-initiative-2021/israel>, (25.01.2023)

11.3.6.3.1. Red-Med Projesi

Red-Med demiryolu projesi, İsrail'in Eilat ve Aşdod limanlarını birleştirmeyi hedefliyor. Bu 350 km uzunluğundaki demiryolu hattının 250-300 km saatlik hızla hareket eden trenlerle insanları ve yüklerin tranferedilmesi hedefleniyor. Ancak, projenin maliyeti 6,5 milyar USD olabilir ve bu maliyet 13 milyar USD'ye kadar çıkabilir.⁹³⁴ Bu proje, Süveyş Kanalı'na bir alternatif oluşturmayı amaçlıyor ve Çinli bir şirket tarafından inşa edilip işletilmesi planlanıyor.⁹³⁵ Bu proje, bölgedeki krizler nedeniyle kesintisiz ikmal hatlarını sağlamayı ve Akdeniz ile Kızıldeniz arasında hızlı ve de güvenli nakliye imkanı sunması planlanmaktadır. Ayrıca, daha büyük Asya okyanuslarına erişimi kolaylaştırabilir. Süveyş Kanalı'nın kapanması durumunda, İsrail'in Eilat limanı güvenilir bir alternatif olabilir.⁹³⁶

Çinli bir şirket, İsrail ile 18.000 konteyner kapasiteli yeni bir liman terminali inşa etmek için 25 yıllık bir anlaşma imzaladı. İsrail, Hayfa, Aşdod (Akdeniz) ve Eilat (Kızıldeniz) olmak üzere üç büyük limana sahip. Eilat, 2013 yılında özelleştirildi ve İsrail diğer limanlarını da yabancı yatırımcılara açmaya başladı. Bu adım, ticaret trafiğini daha iyi yöneterek ithal malların fiyatlarını düşürmeyi amaçlıyor. Ayrıca, Çin Devlet Şirketi CHEC, Ashdod'da yeni bir liman inşa etme ihalesini kazandı ve bu liman daha sonra İsviçreli bir şirket tarafından işletilecek. Çin, şu anda ABD'nin ardından İsrail'in ikinci büyük ticaret ortağı konumunda. İki ülke arasındaki iş birliği bir dizi konuda artmaktadır, bunlar arasında güvenlik de bulunuyor. 2014 yılında, BRI çerçevesinde Çin ile İsrail arasında tarıma ilişkin ilk anlaşma mutabakat zaptı imzalandı. İsrail, Orta Doğu'daki istikrarlı durumunu sürdürüyor ve ekonomik açıdan güçlü olduğunu göstererek Çinli yatırımcıları cezbetmeye devam etmektedir. Çinli şirketler sadece limanlarla sınırlı kalmamaktadır, aynı zamanda demiryolu sektöründe

⁹³⁴ Mordechai Chaziza. *The Red-Med Railway: New Opportunities For China, Israel, And The Middle East*. Begin-Sadat Center For Strategic Studies., 2016. S. 1-4

⁹³⁵ Ferhan Oral , "Kuşak-Yol Girişimi Bağlamında İsrail'in "Red-Med" Ve "Bölgesel Barış İçin Demiryolu" Projeleri" *Ankasam Stratejik Bakış*, Yayın Nu:68, Sayı Nu:20 Nisan, 2021, s 1-10

⁹³⁶ Salem Y. Lakhali, & Souad H'Mida. "Author the red-med railway project a serious competitor to the suez canal for cargo containers?." *Independent Journal of Management & Production* 8.3 ,2017, s. 898-917.

de faaliyet göstermektedirler. Örneğin, 2015 yılında Çin Demiryolu Tünel Grubu, Tel Aviv'in hafif raylı sistemini inşa etme ihalesini kazandı. Çin devlet şirketi SinoHydro ise kuzeydoğu İsrail'de bir hidroelektrik santrali inşa etmektedir ve bu proje, Çinli şirketlerin İsrail enerji sektöründe de aktif olduğunu göstermektedir.⁹³⁷

Harita 11.8: Red-Med Demiryolu



Kaynak: Salem Y. Lakhal & Souad H'Mida, Author the red-med railway project a serious competitor to the suez canal for cargo containers?. *Independent Journal of Management & Production*, 8(3), 2017, s. 898-917.

Red-Med demiryolu, Çin'in ihracat hedeflerine hizmet ederken, İsrail'in doğal gaz sektörü için de fırsatlar sunabileceği düşünülmektedir. Fakat, Eilat limanının büyük konteyner gemilerini ağırlayabilecek donanımına sahip olmaması bir engel teşkil etmektedir. Bu durum İsrail hükümetinin liman ve altyapıya büyük yatırımlar yapması gerekliliğini doğurmaktadır. Ancak, demiryolu hattı Ürdün'ün Akabe Limanı'na kadar genişletilirse, bu durumun değişebileceği yönünde görüşler de mevcuttur. Akabe Limanı, Eilat'tan daha büyük ve daha gelişmiş bir limandır ve İsrail hükümetinin bu

⁹³⁷ Sebastien Goulard, "Haifa and the Belt & Road Initiative", <https://www.oboreurope.com/en/haifa-and-bri/>, (22.10.2022)

limanın tesislerini kullanmayı düşündüğü söylenmektedir. Red-Med demiryolu projesi, Çin'in Orta Doğu'daki ticaret ve altyapıyı dönüştürme potansiyeline sahiptir. Proje başarılı olursa, Çin'in ticari avantajlarından yararlanmasını ve jeopolitik gücünü artırmasını sağlayabilir. Ancak, projenin yüksek maliyetleri, mühendislik zorlukları ve ekonomik uygulanabilirlik sorunları gibi risklerini de göz önünde bulundurmak gerekir. Ayrıca, Çin'in Avrupa pazarlarına kargo sevkiyatları için Süveyş Kanalı'na olan bağımlılığı, ekonomik büyümesi için bir risk oluşturmaktadır. Bu nedenle, Çin'in nakliye kesintileri riskini azaltmak için bu bağımlılığı azaltması gerekliliği göz önünde bulundurmak gerekir.⁹³⁸

11.3.6.3.1.1. Red-Med için alternatif “Barış İçin Demiryolu” Projesi

Barış İçin Demiryolu Projesi, İsrail'in Hayfa şehrinden Dubai'ye kadar bir demiryolu hattı girişimidir. Bu hat, İsrail'i Körfez ülkelerine bağlamak için Ürdün ve Suudi Arabistan üzerinden geçmeyi planlamaktadır.⁹³⁹

Projenin temel amacı, İsrail'in Avrupa ile olan kara bağlantısını güçlendirmek ve Ürdün'ü bir lojistik merkezi haline getirmektir. Bu demiryolu hattının, bölgede daha ekonomik ve hızlı bir ticaret yolu oluşturacağı ve Filistin, Ürdün, İsrail ve Körfez ülkelerine, uzun dönemde Irak ekonomisine de pay sağlayacağı düşünülmektedir. Ayrıca, bu demiryolu hattının, Basra Körfezi'ndeki Hürmüz Boğazı ile birlikte Kızıldeniz'i Aden Körfezi'ne bağlayan Babu'l Mendeb Boğazı'na bir alternatif oluşturacağı ve bu sayede İran'ın bu boğazlar üzerindeki olası tehditlerinin azaltılacağı belirtilmektedir.⁹⁴⁰ İsraili yetkililer, mevcut alt yapının projenin hızlı bir şekilde uygulanmasını mümkün kılacağına ve artan ticaret hacmi sayesinde yaklaşık 10 yıl içinde kar elde edilebileceklerini düşünmektedirler.⁹⁴¹

⁹³⁸ Mordechai Chaziza. The Red-Med Railway: New Opportunities for China, ...s. 1-4

⁹³⁹ The Times of Israel, Israel to begin promoting railway linking Haifa seaport with Saudi Arabia, <https://www.timesofisrael.com/israel-to-begin-promoting-railway-linking-haifa-seaport-with-saudi-arabia/>, (18.10.2022)

⁹⁴⁰ Anadolu Ajansı, İsrail'in Hayfa'dan Dubai'ye uzanan demir yolu projesi, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/israilin-hayfadan-dubaiye-uzanan-demir-yolu-projesi-/1312115>, (22.10.2022)

⁹⁴¹ Ferhan Oral, *a.g.m.* s. 1-10

Harita 11.9: İsrail Dışışleri Bakanlığı Resmi X Hesabı “Barış İçin Demiryolu” tanıtım videosu görüntüleri 1



Kaynak: X, Israel Foreign Ministry, <https://twitter.com/israelmfa/status/1158390734065737734>, (19.09.2022)

Harita 11.10: İsrail Dışışleri Bakanlığı Resmi X Hesabı “Barış İçin Demiryolu” tanıtım videosu görüntüleri 2



Kaynak: X, Israel Foreign Ministry, <https://twitter.com/israelmfa/status/1158390734065737734>, (19.09.2022)

Proje, Akdeniz ile Körfez arasında daha kısa, hızlı, ekonomik ve güvenli ticaret yolları oluşturmayı ve bölge ülkelerinin ekonomisine katkı sağlamayı amaçlıyor.⁹⁴² Bu projenin tamamlanması, mal taşımacılığı süresini 12 günden birkaç güne indirerek İsrail’den BAE’ye mal taşımayı hızlandıracağı düşünülmektedir.⁹⁴³

⁹⁴² Middleeastmonitor, Israel official reveals mega railway project to UAE, <https://www.middleeastmonitor.com/20210322-israel-official-reveals-mega-railway-project-to-uae/>, (22.10.2022)

⁹⁴³ Jerusalem24, Israeli official announces a huge project linking Haifa and Abu Dhabi, <https://jerusalem.24fm.ps/4496.html>, (22.10.2022)

Harita 11.11: İsrail Dışışleri Bakanlığı Resmi X Hesabı “Barış İçin Demiryolu” tanıtım videosu görüntüleri 3



Kaynak: X, Israel Foreign Ministry, <https://twitter.com/israelmfa/status/1158390734065737734>, (19.09.2022)

Umman’a da güzergah oluşturulan demir yolu projesinin kronolojik gelişimine baktığımızda, 2010 yılında güzergah için ilk fizibilite çalışmalarına başlandığı görülmektedir.⁹⁴⁴ 2016 yılında, İsrail’in Hayfa limanından Bet Şean’a kadar olan bir demiryolu hattı faaliyete geçmesi başlangıç sayılabilir. Bu girişim, eski Hicaz Demiryolunun Akdeniz kısmının yeniden hayata geçirilmesi olarak görüldü. İsrail otoriteleri, bu demiryolu hattının gelecekte Ürdün sınırına kadar genişletilmesi ve oradaki demiryolu hattıyla birleştirilmesi planlandığı açıklandı. Bu proje, Osmanlı ve İngiliz dönemlerinde yapılan Hicaz Demiryolunun Hayfa’ya kadar olan kısmını kullanmayı planlıyor. Bu bağlantı, Bet Şean’dan Ürdün sınırına kadar uzanacak ve Ürdün Demiryolu ile birleştirilerek Şam, Bağdat, Riyad, Cidde ve Kızıldeniz’e erişim sağlama potansiyelini barındırmaktadır.⁹⁴⁵ 2017 yılında Yisrael Katz’ın İsrail İstihbarat Bakanı olduğu dönemde önerdiği projeyi⁹⁴⁶ 2018’de İsrail Dışışleri Bakanı olarak kamuoyuna duyurması ile projenin nihai hedefi ve hatları da belirginleşmiş oldu.⁹⁴⁷

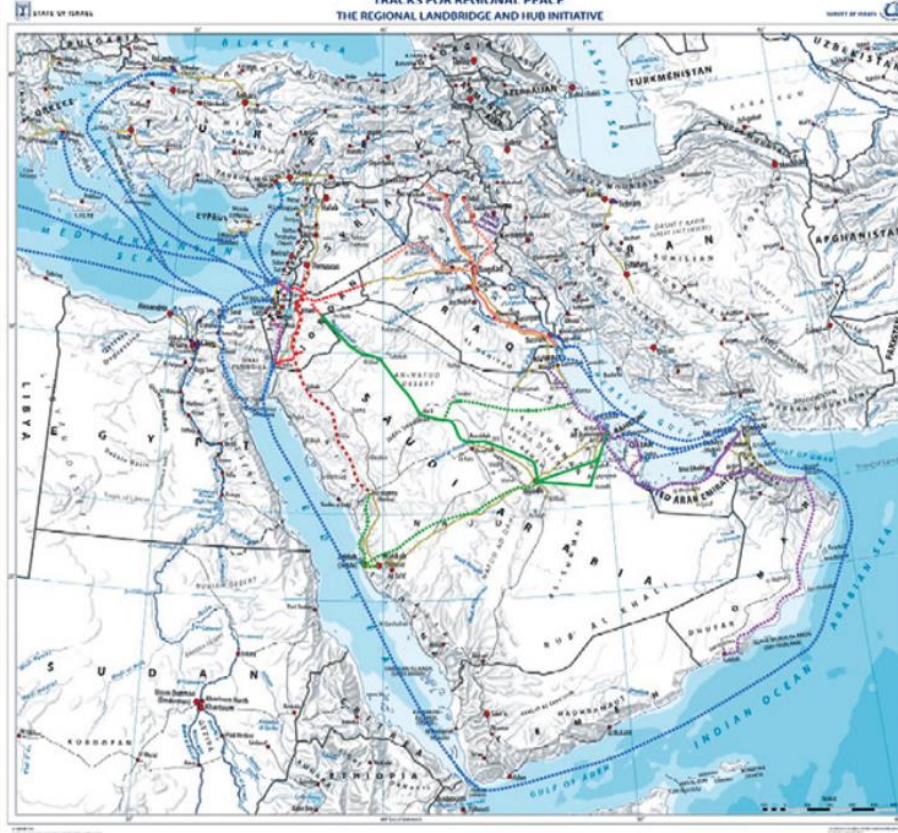
⁹⁴⁴ The Jerusalem Post, "Peace train" to Oman? How a rail could link Tel Aviv to Oman, <https://www.jpost.com/Middle-East/Peace-train-to-Oman-A-fantasy-railway-from-Tel-Aviv-to-Oman-570883>, (27.10.2022)

⁹⁴⁵ Ferhan Oral, *a.g.m.* s. 2-10

⁹⁴⁶ Jewish Standard, "A futuristic Israeli peace plan — minus the peace", <https://jewishstandard.timesofisrael.com/a-futuristic-israeli-peace-plan-minus-the-peace/>, (25.02.2023)

⁹⁴⁷ Ferhan Oral, *a.g.m.* s. 3-10

Harita 11.12: 2017 yılında Yisrael Katz'ın Önerdiği Demiryolu Projesi Haritası



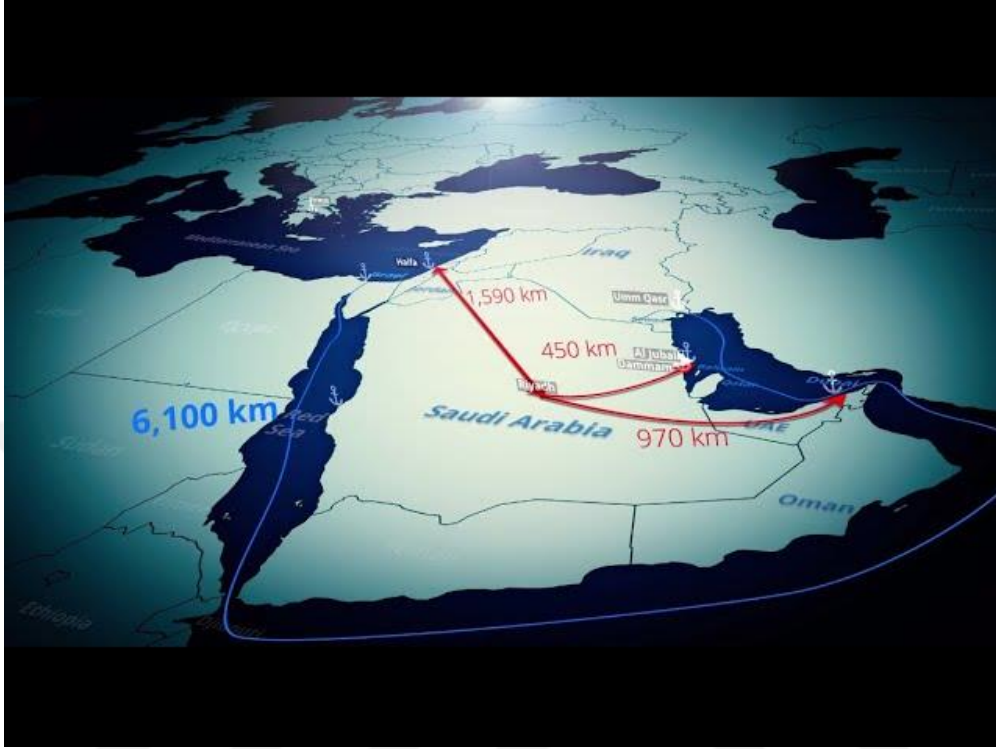
Kaynak: Jewish Standard, A futuristic Israeli peace plan — minus the peace,
<https://jewishstandard.timesofisrael.com/a-futuristic-israeli-peace-plan-minus-the-peace/>,
(25.02.2023)

Katz, Donald Trump'ın başkanı olduğu Amerikan yönetiminin bu girişimi onayladığını belirtmiş ve projenin "İsrail'in Avrupa'ya karadan bir bağlantı kurması ve Ürdün'ün bölgesel bir yük taşımada esas olması" gibi temel iki fikir üzerine inşa edildiğini vurgulamıştır.⁹⁴⁸ 2023'te Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Joe Biden'ın vizyoner adımları ve projenin etkisinin Bharat'a kadar genişlemesi, projeye Amerikan desteğinin resmiyet kazanmasını sağlamış ve projenin ilerlemesini de gözler önüne sermiştir.⁹⁴⁹

⁹⁴⁸ Haber Türk, 'Barış Demir Yolu Projesi'ni Umman'da tanıttı,
<https://www.haberturk.com/israil-baris-demir-yolu-projesi-ni-umman-da-tanitti-2211214>,
(28.10.2022)

⁹⁴⁹ Israel Katz, "The behind-the-scenes story of the 'peace train'",
<https://www.israelhayom.com/opinions/the-regional-peace-train-the-behind-the-scenes-story/>,
(05.01.2024)

Harita 11.13: İsrail Dışışleri Bakanlığı Resmi X Hesabı “Barış İçin Demiryolu” tanıtım videosu görüntüleri 4



Kaynak: X, Israel Foreign Ministry, <https://twitter.com/israelmfa/status/1158390734065737734>, (19.09.2022)

İsrail ile Arap devletleri arasında diplomatik ilişkileri normalleştiren Abraham anlaşmasının⁹⁵⁰ imzacı devletleri projenin finansmanı ile ilgilenmeleri ve dönemin ABD Hazine Bakanı Steven Mnuchin, Barış için Demiryolu projesini yönetimin bölgesel birleşme çabalarının bir unsuru olarak benimsedi. Bu, İbrahim Anlaşmaları ile demiryolu girişimi arasında bir bağlantı oluşmasına neden oldu. Bu demiryolu sistemi, İsrail tarafında barış ve ekonomik bütünleşme çalışması olarak değerlendirilmiştir.⁹⁵¹

⁹⁵⁰ Şerife Akıncı, "İkinci yılında Abraham Anlaşmaları ve gelinen nokta", <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/ikinci-yilinda-abraham-anlasmalari-ve-gelinen-nokta/2691849>, (05.01.2024)

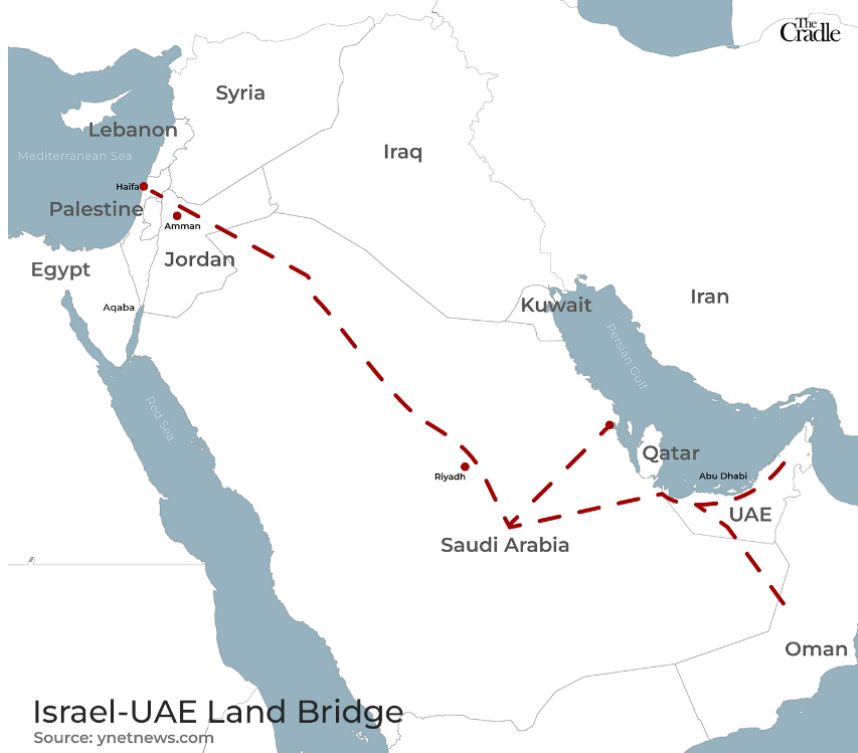
⁹⁵¹ Israel Katz, "The behind-the-scenes story of the 'peace train'", <https://www.israelhayom.com/opinions/the-regional-peace-train-the-behind-the-scenes-story/>, (05.01.2024)

Harita 11.14: Orta Doğu'daki tren rotaları



Kaynak: Roya News, Washington supports Israeli-Arab 'Peace Train' project, <https://en.royanews.tv/news/15765/Washington-supports-Israeli-Arab--Peace-Train--project>, (22.11.2022)

Harita 11.15: İsrail-BAE kara köprüsü projesi haritası



Kaynak: Mohamad Hasan Sweidan, "Reviving hegemony: Israel's land-and-rail proposal to the Persian Gulf", <https://thecradle.co/articles-id/7034>, (20.10.2023)

11.3.6.4. Çin'in İsrail'de ki Dijital İpek Yolu Yatırımları

Çin'in Dijital İpek Yolu girişimi, birçok Çinli şirketin İsrail'deki firmalara yatırım yapmasına ve bazılarını satın almasına yol açmıştır. Bu hareketlerin bazıları şunlardır:

- Huawei, İsrail merkezli bir IT ağ şirketi olan Toga Networks'ü 100 milyon USD üzerinde bir bedelle satın aldı⁹⁵² ve ayrıca İsrailli teknoloji firması HexaTier'i 42 milyon USD'ye satın aldı.⁹⁵³
- Çinli eğitim şirketi TAL Education, İsrail'deki dijital öğrenme start-up'ı Codemonkey'i satın aldı.⁹⁵⁴
- Çinli finansal hizmetler sağlayıcısı Ping An, çevrimiçi ödeme platformu Payoneer'a yatırım yaptı.⁹⁵⁵
- Çinli Fosun şirketi, İsrailli finansal teknoloji firması BondIT'ye 14,25 milyon USD⁹⁵⁶ ve aynı sektörde faaliyet gösteren başka bir İsrailli şirket olan The Floor'a 5 milyon USD yatırım yaptı.⁹⁵⁷
- Çinli Alibaba, İsrailli girişim şirketi JVP'ye yatırım yaptı⁹⁵⁸ ve Tel Aviv'de Akademi, Keşif, Macera, Momentum ve Görünüm anlamına gelen DAMO adında bir araştırma laboratuvarı açacağını duyurdu.⁹⁵⁹

⁹⁵² Tech, Chinese Huawei reportedly acquires Israeli IT networking company Toga Networks for \$150 million, <https://tech.eu/2016/12/09/huawei-reportedly-acquires-toga-networks/>, (25.01.2023)

⁹⁵³ Reuters, Israeli minister reassures U.S. over Chinese telecoms investment, <https://www.reuters.com/article/us-israel-china-usa/israeli-minister-reassures-u-s-over-chinese-telecoms-investment-idUSKCN1PC0ZX/>, (25.01.2023)

⁹⁵⁴ China Daily, China's TAL Education buys Israeli learning start-up Codemonkey, <https://www.chinadaily.com.cn/a/201812/05/WS5c0765a8a310eff30328f371.html>, (25.01.2023)

⁹⁵⁵ GlobeNewswire, Payoneer Secures Strategic Investment From Chinese Financial Services Provider Ping An, <https://www.globenewswire.com/news-release/2014/06/09/642723/10085008/en/Payoneer-Secures-Strategic-Investment-From-Chinese-Financial-Services-Provider-Ping-An.html>, (25.01.2023)

⁹⁵⁶ Calcalistech, Fosun Invests \$14.25 Million in Israeli Fintech Startup BondIT, <https://www.calcalistech.com/ctech/articles/0,7340,L-3723757,00.html>, (25.01.2023)

⁹⁵⁷ Finextra, China's Fosun invests in Israeli fintech firm The Floor, <https://www.finextra.com/newsarticle/32534/chinas-fosun-invests-in-israeli-fintech-firm-the-floor>, (25.01.2023)

⁹⁵⁸ Techcrunch, Alibaba Makes Strategic Investment In Israeli Venture Firm JVP, <https://techcrunch.com/2015/03/23/alibaba-jvp/>, (25.01.2023)

⁹⁵⁹ The Times of Israel, Alibaba announces multibillion dollar research project with Israeli R&D center, <https://www.timesofisrael.com/alibaba-announces-multibillion-dollar-research-project-with-israeli-rd-center/>, (25.01.2023)

11.3.7. Katar açısından Kuşak ve Yol Girişimi

Çin, Katar'ın en büyük üçüncü ticaret partneri ve ikinci en büyük ithalat kaynağıdır.⁹⁶⁰ Katar, 2014'ten bu yana BRI'nin bir üyesidir ve ulusal kalkınma planı olan Katar Ulusal Vizyonu 2030'u (QNV2030) BRI ile uyumlu hale getirmiştir. Katar ve Çin arasındaki stratejik iş birliği, politika koordinasyonundan enerji iş birliğine, finansal iş birliğinden kültürel bağlara kadar yedi ana alanda yoğunlaşmaktadır.⁹⁶¹ Katar tarafında BRI, limanlar ve havaalanlarının dünya ile entegre olması ve daha çok bağlantı kurması için bir fırsat olarak görülmektedir.⁹⁶² 2018'de, Çin ve Katar, küresel denizcilik yatırım olanaklarını belirlemek için bir anlaşma imzaladılar.⁹⁶³ Ayrıca, Katar, Orta Doğu'daki ilk RMB işlem merkezini açtı ve Hamad Limanı ve Şanghay arasında doğrudan bir nakliye hattı başlattı.⁹⁶⁴ QNV2030, Katar'ın 2030 yılına kadar sürdürülebilir ve ileriye düşünen bir toplum olma hedefini belirler ve dört ana kalkınma alanını hedefler. Bunlar: insani, sosyal, ekonomik ve çevresel kalkınma.⁹⁶⁵ QNV2030 ve BRI'nin geliştirilmesi arasında, her iki projenin de fayda sağlayacağı şekilde birleşik bir kalkınma stratejisi oluşturacak bir yakınsama noktası bulunmaktadır. Ekonomik olarak, QNV2030, BRI tarafından desteklenen kalkınma konseptiyle aynı hızadadır.⁹⁶⁶ Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, BRI'nin QNV2030 ile ortak iş birliği fırsatlarını paylaştığı için Katar'ın BRI'nin uygulanmasında yer alması gerektiğini belirtmiştir.⁹⁶⁷

⁹⁶⁰ Gulf Times, China Now Qatar's Third-largest Trading Partner, Says Top MCI Official, <https://www.gulf-times.com/story/612174/China-now-Qatar-s-third-largest-trading-partner-says-topMCI-official>, (13.11.2022)

⁹⁶¹ Dipanjan Roy Chaudhury, "Qatar aligns its National Vision 2030 with China's BRI", <https://economictimes.indiatimes.com/news/international/world-news/qatar-aligns-its-national-vision-2030-with-chinas-bri/articleshow/101179883.cms>, (01.07.2023)

⁹⁶² The Peninsula, Qatar among first to support Belt & Road Initiative, <https://thepeninsulaqatar.com/article/27/04/2019/Qatar-among-first-to-support-Belt-Road-Initiative>, (02.12.2023)

⁹⁶³ Port Technology, China Signs Port Investment MoU with Qatar, https://www.porttechnology.org/news/china_signs_port_investment_mou_with_qatar/, (25.11.2022)

⁹⁶⁴ Santhosh V. Perumal, "Qatar seen playing a key role in China's Belt and Road plan", <https://www.gulf-times.com/story/614255/qatar-seen-playing-a-key-role-in-chinas-belt-and-road-plan>, (08.11.2022)

⁹⁶⁵ Katar , "Qatar National Vision 2030", *Doha Kalkınma Planlama Genel Sekreterliği*, 2008, 1-34

⁹⁶⁶ Mordechai Chaziza, "China–Qatar Strategic Partnership and the Realization of One Belt, One Road Initiative. China Report, 56(1), 2020, s. 78-102.

⁹⁶⁷ CCTV.com, Chinese FM: Qatar a Key Partner to Promote "Belt and Road" Initiative, <https://english.cctv.com/2016/05/12/VIDENMyddrTBNQUM9zStLhAV160512.shtml>, (09.12.2022)

Harita 11.16: Hamad ile Şanghay Limanı Hattı



Kaynak: The Maritime Standard, P&L Further Enhances Gulf China Service (GCS),
<https://www.themaritimestandard.com/pil-further-enhances-gulf-china-service-gcs/>,
(05.02.2023)

Çin ve Katar, yatırım ve altyapı projeleri gibi çeşitli alanlarda iş birliği yapmaktadır. 2013'ten 2018'e kadar, Katar'daki Çin yatırımları ve sözleşmeleri 3,9 milyar USD'ye ulaştı.⁹⁶⁸ CRCC, 2022 FIFA Dünya Kupası için Katar'daki Lusail Stadyumu'nun inşaatını gerçekleştirdi. Çin Liman Mühendislik Şirketi tarafından inşa edilen Hamad Limanı ise Doha'nın 40 km güneyinde bulunan ve mevcut Doha limanının 14 katı büyüklüğündedir. Bu liman, Orta Doğu'nun en büyük limanlarından biri olarak kabul edilir ve kullanılmayan bir arazi üzerine inşa edilmiştir.⁹⁶⁹ 2017'de Katar, QNV2030'un bir parçası olan Hamad Limanı ile Şangay arasında ilk düzenli doğrudan servisi başlattı, bu da Doha'ya gelen konteynerlerin sefer süresini kısaltmaya ve elleçleme hacmini artırmaya yardımcı oldu.⁹⁷⁰ 2015'te Çin, Katar'da 30 milyar RMB kapitali bir RMB takas merkezi kurdu. Bu merkez, yerel finans kurumlarının RMB ve döviz piyasalarına erişimini sağlar ve Çin ile Körfez Arap ekonomileri arasındaki finansal işlemleri kolaylaştırır. Bu, Çin'in bölgedeki ekonomik etkisini artırma hedefine hizmet eder.⁹⁷¹

Katar, dünyanın en büyük 13. ham petrol ve OPEC'in en büyük dokuzuncu doğalgaz rezervine sahip ülkesidir. Çin'in enerji ihtiyaçlarını çeşitlendirmeye yardımcı olmak için Katar, Çin'in ikinci en büyük Sıvılaştırılmış doğalgaz/ Liquefied natural

⁹⁶⁸ Santhosh V. Perumal, "Qatar seen playing a key role in China's Belt and Road plan", <https://www.gulf-times.com/story/614255/qatar-seen-playing-a-key-role-in-chinas-belt-and-road-plan>, (08.11.2022)

⁹⁶⁹ Mordechai Chaziza, China-Qatar Strategic Partnership...s.78-102.

⁹⁷⁰ Gulf Times, Direct Service between Hamad Port and Shanghai launched, <https://www.gulf-times.com/story/530771/direct-service-between-hamad-port-and-shanghai-launched>, (18.11.2022)

⁹⁷¹ Andrew Torchia & Tom Finn, "Qatar's \$300 billion conundrum: how liquid are its reserves?", <https://www.reuters.com/article/us-gulf-qatar-reserves/qatars-300-billion-conundrum-how-liquid-are-its-reserves-idUSKBN1A415X/>, (03.09.2022)

gas (LNG) tedarikçisi olmuştur. Bu durum, Çin'in enerji kaynaklarını çeşitlendirmeye yönelik çabalarını ve temiz, yenilenebilir enerjiye geçiş planlarını desteklemektedir.⁹⁷² Katar'ın doğal gaz arzı, Çin'in yeşil ve sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı hedefleyen politikaları nedeniyle giderek daha önemli hale gelmektedir. Katar ve Çin arasındaki bu enerji ortaklığı, her iki ülkenin de enerji altyapısına yatırım yapmasını ve stratejik birliktelikler kurmasını sağlamıştır. Katar'ın Çin Büyükelçisi Sultan bin Salmeen al-Mansouri, Katar'ın Çin'in gaz ihtiyaçlarını karşılamaya her zaman hazır olduğunu belirtmiştir.⁹⁷³ Çin'in LNG ithalatının önümüzdeki üç yıl içinde yüzde 70 artması beklenmektedir. Bu, Katar'ın LNG kapasitesini artırma planlarıyla birleştiğinde, iki ülke arasında stratejik bir ortaklık oluşturur. 2018'de Qatargas ve PetroChina, Çin'e yıllık 3,4 milyon ton LNG tedarik etmek üzere 22 yıllık bir anlaşma imzaladı. Aynı yıl, Katar Petrol ve Oriental Enerji, Çin'e yılda 600.000 ton Sıvılaştırılmış petrol gazı/ Liquefied petroleum gas (LPG) tedarik etmek için bir anlaşma imzaladı. Bu anlaşmalar, Çin'in enerji arzını çeşitlendirmeye ve Katar'ın Çin ile enerji ortaklığını geliştirmeye yardımcı olmaktadır.⁹⁷⁴

Tablo 11.5: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında Katar Yatırımları

YIL	YATIRIMCI YADA İNŞAACI	SEKTÖR	ÜLKE	BÜTÇE(USD)
2023	Sinopec	Enerji	Katar	380 Milyon
2023	CNPC	Enerji	Katar	380 Milyon

Kaynak: AEİ, China Global Investment Tracker, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>, (20.11.2022)

11.3.8. Kuveyt açısından Kuşak ve Yol Girişimi

Kuweyt'in coğrafi konumu, Basra Körfezi'ni deniz ve kara yoluyla birbirine bağlar. Bu durum, Kuveyt üzerinden geçen ve Suudi toprakları boyunca uzanan bir kara ticaret yolunun, Yemen'deki istikrarsızlık nedeniyle riskli hale gelen Bab el-Mendeb Boğazı'na güvenli ve kısa bir alternatif rota oluşturabileceği anlamına gelir. Kuveyt'in doğal limanlarına olan kolay erişim, ülkenin önemli bir ticaret rotasının

⁹⁷² Mordechai Chaziza , China–Qatar Strategic Partnership...s. 78-101.

⁹⁷³ Haifa Said & Du Chao, "Qatar and China: Developing a Comprehensive Strategic Partnership", http://www.chinatoday.com.cn/ctenglish/2018/ii/201808/t20180811_800138032.html, (22.11.2022)

⁹⁷⁴ Mordechai Chaziza , China–Qatar Strategic Partnership...s. 79-102.

parçası olmasını sağlamıştır. Bu faktörler, Çin'in Kuveyt ile ilişkilerini güçlendirme potansiyelini artırmaktadır.

Çin'in Kuveyt ile stratejik iş birliği, barış içinde yaşama ilkeleri çerçevesinde gelişmektedir.⁹⁷⁵ Çin, Kuveyt'in en büyük ithalat ve ihracat ortağıdır.⁹⁷⁶ Çin'in Arap dünyasında en büyük dördüncü ham petrol tedarikçisidir. Kuveyt, 2014'ten bu yana BRI'nın bir üyesidir.⁹⁷⁷ Kuveyt'in ulusal kalkınma planı olan Kuveyt'in 2035 Vizyonu, BRI ile uyumludur ve BRI, Vizyon 2035 projesine entegre edilmiştir.⁹⁷⁸

BRI ve Vizyon 2035 projesi, enerji, ulaştırma ve konut sektörlerini kapsamaktadır. Vizyon 2035 projesi, Çin ile birlikte yeniden gözden geçirilmiş ve projelerin uygulanması için 2024-2028 planı, tarafların ortak kararı ile oluşturulmuştur.⁹⁷⁹

Kuveyt, altyapı bağlantılarını iyileştirmeye ve teknik sistemlerini diğer BRI ülkelerine uygun hale getirmeye odaklanmaktadır. Bu iş birliği, Çin-Kuveyt arasındaki uluslararası deniz ve kara taşımacılığının gelişimine katkı sağlayacak ve Afro-Avrasya'daki belirli noktaları birbirine bağlayan bir altyapı ağı oluşturacaktır.⁹⁸⁰ BRI, Kuveyt'te, Çin ile Kuveyt arasında artan iş birliğini yansıtan çeşitli projelere yol açmıştır. Önemli proje ve gelişmelerden bazıları şunlardır:

11.3.8.1. Çin-Kuveyt Enerji İş Birliği

2014 yılında, Kuveyt, Çinli Sinopec ile yeni bir anlaşma yaparak ham petrol arzını neredeyse iki katına çıkarmayı hedefledi ve bu, ham petrol ihracatını önemli ölçüde artırdı. Son yıllarda, Çin, Kuveyt'teki en büyük petrol sondaj yüklenicilerinden

⁹⁷⁵ Mordechai Chaziza , China's Strategic Partnership with Kuwait: New Opportunities for the Belt and Road Initiative. *Contemporary Review of the Middle East*, 7(4),2020,s.501-519

⁹⁷⁶ T.C. Ticaret Bakanlığı Dış Temsilcilikler ve Uluslararası Etkinlikler Genel Müdürlüğü, "Kuveyt Ülke Profili", T.C. Ticaret Bakanlığı. 2020. s, 9-21

⁹⁷⁷ Christoph Nedopil, "Countries of the Belt and Road Initiative"; Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>, (11.11.2023)

⁹⁷⁸ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China-Kuwait cooperation enters fast tracks under BRI: Chinese envoy, http://english.scio.gov.cn/BRF2019/2019-04/25/content_74720790.htm, (12.12.2023)

⁹⁷⁹ Zawya, Expanding Horizons: China and Kuwait Collaborate for 'Belt and Road', <https://www.zawya.com/en/projects/bri/expanding-horizons-china-and-kuwait-collaborate-for-belt-and-road-w3tbsyl9>, (25.12.2023)

⁹⁸⁰ Mordechai Chaziza , China's Strategic Partnership with Kuwait...s.501-519

biri haline geldi. Çinli şirketler, Kuveyt'te petrol sahası hizmetleri, arama, altyapı ve telekomünikasyon gibi sektörlerde toplam değeri 13,7 milyar USD olan 64 proje için sözleşme imzaladı. Yeni petrol sondaj sözleşmelerinin toplam değeri 3,01 milyar USD'ye ulaştı ve bu projeler, Çin-Kuveyt iş birliğinin önemli kilometre taşları oldu. Kuveyt, 635 milyon USD'nin üzerinde değere sahip Çin yapımı sondaj ekipmanı satın aldı. Sinopec Uluslararası Petrol Hizmetleri, Kuveyt pazarının yüzde 45'inden fazlasını kapsayan 53 sondaj kulesine sahip oldu. Çinli petrol hizmetleri ve ekipman şirketi Kerui Petroleum, Kuveyt'ten iki ultra derin kuyu sondaj kulesi için 100 milyon USD'lik sözleşme imzaladı. Ayrıca, Kuveyt, Çinli NOC Sinopec ile güney Çin'de yeni bir rafineri kurmak için bir Mutabakat Zaptı imzaladı. Kuveyt Petrol Şirketi, Kuveyt ham petrolünü pazarlamak için Çin'in ShanDong Rafineri ve Kimya Grubu ile bir iş birliği anlaşması imzaladı. PetroChina, Sinopec ve Sinochem Grubu, 2019'da Kuveyt ile ham petrol tedarik anlaşmaları imzaladı.⁹⁸¹

11.3.8.2. Kuveyt-Çin Şehirleşme İş Birliği

Çin ile Kuveyt, BRI kapsamında altyapı ve inşaat projelerine yönelik yatırımlar yapmaktadır. Kuveyt'te 40'dan fazla Çinli şirket, petrol, altyapı, iletişim ve bankacılık sektörlerinde yaklaşık 80 projeyi yürütüyor. Çin Küresel Yatırım Takibi verilerine göre, Çin'in Kuveyt'teki yatırımları ve inşaat projeleri 2013-2019 döneminde 7,9 milyar USD'ye ulaştı. Bu yatırımların büyük bir kısmı enerji, ulaştırma ve gayrimenkul sektörlerine yönelikti. 2018 Temmuz'unda, bir Çin şirketi, Kuveyt Şehri'nin batısında bulunan Güney Al-Matlaa'da 18.000 konutluk bir projenin altyapısını ve yolunu inşa etmek üzere Kuveyt hükümeti ile 709 milyon USD'lik anlaşma imzaladı.⁹⁸²

⁹⁸¹ Mordechai Chaziza , China's Strategic Partnership with Kuwait...s.501-518

⁹⁸² Mordechai Chaziza , China's Strategic Partnership with Kuwait...s.501-517

11.3.8.2.1. Akıllı Şehirler Projesi

Kuveyt yönetimi ile Huawei, 72 milyon USD'lik anlaşma için el sıkıştı fiber optik projesinin ikinci aşamasını gerçekleştirmek için anlaşma imzalandı. Huawei Şirketi ile imzalanan Mutabakat Zaptı çerçevesinde Temmuz 2018'de akıllı şehir stratejisini uygulamak üzere harekete geçti. Akıllı şehir, çeşitli elektronik veri toplama sensörleri kullanarak varlıkları ve kaynakları etkili bir şekilde yönetmeyi amaçlayan bir kentsel alan konseptidir. Bu strateji, kentsel akışları yönetmek ve gerçek zamanlı yanıtlar sunmak için uygulamalar geliştirmeyi içermektedir. Kuveyt Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri (KOBİ) Geliştirme Ulusal Fonu, Kasım 2018'de Huawei ile imzalanan bir Mutabakat Zaptı ile KOBİ'leri destekleyerek geliştirmeyi ve şirketlerin bilgi teknolojisi ve de iletişim hizmetlerini iyileştirmeyi hedefleyen bir girişimde bulundu.⁹⁸³

11.3.8.2.2. İpek Şehri (Madinat Al Hareer) Projesi

Kuveyt'in İpek Şehri (Madinat Al Hareer) projesi, Kuveyt'in kuzeydoğusunda bulunan Subiyah alanında 25 km²'lik bir bölgede yerleşim, eğlence, ekonomi, eğitim, sağlık, kültür ve ticaret merkezi olarak çok çeşitli bir şehir kurulması çalışmalarını içeriyor.⁹⁸⁴ Bu proje, Kuveyt'in 2035 Vizyonu-Yeni Kuveyt projesinin bir parçasıdır. Bu vizyonun hedefi, Kuveyt'i 2035 yılına kadar bölgedeki en önemli ticari ve finansal odak haline getirmektir.⁹⁸⁵ Aynı zaman da BRI'nın da bir parçası olmuştur.⁹⁸⁶

2018 yılında Kuveyt ve Çin arasında, beş adaya 250 km²'lik bir alana yayılacak ve Kuveyt Şehri'ne bir otoyol bağlantısı, büyük liman ve 700.000 kişilik konut içerecek İpek Şehri projesi'ni içeren mutabakat zaptı imzalanmıştır.⁹⁸⁷ İpek Şehir

⁹⁸³ Mordechai Chaziza , China's Strategic Partnership with Kuwait...s.502-519

⁹⁸⁴ Anadolu Ajansı, Körfez'in kimlik yenileyen ülkesi Kuveyt, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/korfezin-kimlik-yenileyen-ulkesi-kuveyt/1094993>, (05.02.2022)

⁹⁸⁵ T.C. Kuveyt Büyük Elçiliği Ticaret Müşavirliği, "Müteahhitlik ve Teknik Müşavirlik Sektörü Kuveyt Ülke Raporu" 2019. s.1-10

⁹⁸⁶ Zawya, Kuwaits Silk City key project in Chinas One Belt One Road initiative, <https://www.zawya.com/en/business/kuwaits-silk-city-key-project-in-chinas-one-belt-one-road-initiative-x9vd4cop>, (05.02.2022)

⁹⁸⁷ Robert Anderson, "China and the GCC: Rebuilding the silk road", <https://gulfbusiness.com/china-gcc-rebuilding-silk-road/>, (05.02.2022)

projesi için 132 milyar USD’lik bütçe ayrılmıştır.⁹⁸⁸ Bu proje, Kuveyt’in ekonomisini çeşitlendirmek ve yeni iş olanakları yaratmak amacıyla hayata geçirilen bir dizi projenin bir parçasıdır. Bu projeler arasında Sabah Al-Ahmed, Jahra, Al-Kiran, Al-Ahmadi, South Saad Al-Abdullah, Sulaibkhat, South Mutlaa, Jaber Al-Ahmed, Nawaf Al-Ahmed konut projeleri, Jaber Al-Ahmad Karayolu, 5 Ada Rekreasyon Projesi, GCC Demiryolu, Kuveyt Uluslararası Havaalanı Yeni Terminal Binası ve Kuveyt Metro projesi, Mubarak Al-Kabir Limanı projesi de yer almaktadır.⁹⁸⁹

Harita 11.17: Kurulacak İpek Şehri ile Kuveyt’i Birbirine bağlayacak olan Jaber Köprüsü



Kaynak: Barrak Al-Babtain, "Jaber Bridge", <https://rekuwait.wordpress.com/2012/11/24/jaber-bridge/>, (05.12.2022)

⁹⁸⁸ HKTDRC Research, Phase One of Kuwait's BRI-Backed US\$130 Billion Silk City Opens <https://research.hktdc.com/en/article/MzE5NzUyNjY4>, (05.02.2022)

⁹⁸⁹ T.C. Kuveyt Büyük Elçiliği Ticaret Müşavirliği, "Müteahhitlik ve Teknik Müşavirlik Sektörü Kuveyt Ülke Raporu" 2019. s, 2-10

11.3.8.2.3. Mubarak Al Kabeer Limanı Projesi

Mubarak Al Kabeer Limanı, Kuveyt'in Bubiyan Adası üzerinde inşa edilmekte olan bir limandır. Bu liman, BRI kapsamında İpek Şehir projesinin ilk aşamasının bir parçasıdır. Ayrıca, liman, Kuveyt, Çin, Irak ve İran dahil olmak üzere birden fazla ülkenin ekonomik çıkarlarına hizmet ederek ve Orta Asya'ya yakın deniz limanlarından biri olacaktır.⁹⁹⁰

Mubarak Al Kabeer Limanı'nın inşası, Bubiyan Adası'nda halihazırda yol ağına bağlanacak bir yol projesini de içerir.⁹⁹¹ Mübarek Al Kabeer Limanı'nın gelişiminin bir bölümü olarak, Bubiyan Adası trafo enerji santralleri merkezlerini içerecektir.⁹⁹² Ayrıca, Subiya'da inşa edilmiş 5,000 MWe bir enerji santrali bulunmaktadır.⁹⁹³

Mubarak Al Kabeer Limanı, Kuveyt'in Körfez Demiryolu projesinin bir kısmıdır. Bu demiryolu sistemi, Doğu Arabistan'daki tüm altı GCC üye devletini birbirine bağlamayı amaçlayan önerilen bir demiryolu altyapısıdır. Bu demiryolu sistemi, toplamda 2,177 km uzunluğundadır ve tahmini değeri 250 milyar USD'dir. Her bir GCC üye devleti, kendi topraklarındaki proje bölümünden sorumludur ve kendi istasyonlarını, demiryolu hatlarını, şubelerini ve yük terminallerini inşa edecektir.⁹⁹⁴

⁹⁹⁰ Kenneth Mwenda, "Mubarak Al Kabeer Port in Kuwait", <https://constructionreviewonline.com/biggest-projects/mubarak-al-kabeer-port-in-kuwait/>, (05.06.2022)

⁹⁹¹ Kenneth Mwenda, "Mubarak Al Kabeer Port in Kuwait", <https://constructionreviewonline.com/biggest-projects/mubarak-al-kabeer-port-in-kuwait/>, (05.06.2022)

⁹⁹² Ranju Warriar, "Elsewedy Electric unit bags \$53.2m contract for Kuwait's Boubyan substation", <https://www.constructionweekonline.com/projects-tenders/270759-elsewedy-electric-unit-bags-532m-contract-for-kuwait-boubyan-substation>, (06.06.2022)

⁹⁹³ France24, Kuwait inaugurates massive causeway to free trade zone, <https://www.france24.com/en/20190501-kuwait-inaugurates-massive-causeway-free-trade-zone>, (05.06.2022)

⁹⁹⁴ Kenneth Mwenda, "Mubarak Al Kabeer Port in Kuwait", <https://constructionreviewonline.com/biggest-projects/mubarak-al-kabeer-port-in-kuwait/>, (05.06.2022)

Harita 11.18: Körfez Demiryolu



Kaynak: Alarabianews, GCC committee postpones work on Gulf railway until 2021, <https://english.alarabiya.net/business/aviation-and-transport/2017/09/24/GCC-committee-postpones-work-on-Gulf-railway-until-2021>, (05.12.2022)

11.3.9. Lübnan açısından Kuşak ve Yol Girişimi

Çin, Lübnan ile güçlü ticari ilişkilere sahip olup, Lübnan pazarında önemli bir yer tutmaktadır. Çin, Lübnan'ın ithalatının %40'ını karşılamaktadır.⁹⁹⁵ 2017 yılında, Lübnan ve Çin, BRI kapsamında iş birliğini artırmak için bir anlaşma imzaladı. Bu anlaşma, Arap Ticaret Odaları ve Çin Uluslararası Ticaret Teşvik Konseyi tarafından imzalandı.⁹⁹⁶ Lübnan'ın coğrafi konumu ve esnek ekonomisi, onu Çin için Doğu Akdeniz'deki kritik bir partner haline getirmektedir. Lübnan, BRI'nın stratejik hedeflerine ulaşılmasında Çin için kilit bir rol oynamaktadır. Çin, Lübnan'ın güvenliğine de destek olmuştur. Çin, Suriye'nin yeniden yapılandırılması sürecindeki rolü nedeniyle Lübnan'a büyük değer atfetmektedir.⁹⁹⁷

Çin, Doğu Akdeniz'deki bir aktarma merkezi olarak Trablus Özel Ekonomik Bölgesi'nin kurulmasına yardımcı olmayı planlamaktadır.⁹⁹⁸ Bu sebeple Doğu

⁹⁹⁵ Degang Sun, & Jieying Zhang, *a.g.m.*, s. 32-53

⁹⁹⁶ Xinhua, Lebanon, China to boost Belt and Road Initiative, http://www.xinhuanet.com/english/2017-04/22/c_136227260.htm, (02.11.2022)

⁹⁹⁷ Al Shaheer & Mohamad Zreik (2022). The Belt and Road Initiative in Lebanon: A Promising Initiative in a Complex Society. *The Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 9(2), 151-152.

⁹⁹⁸ Cynthia Chung, "West Asia transforms: Twenty Arab states in China's BRI sights", <https://new.thecradle.co/articles-id/4921>, (02.10.2023)

Akdeniz'deki bir ana aktarma merkezi olabilecek Trablus Limanı'na yönelmektedir. Çin Liman Mühendislik Şirketi, Trablus limanını en büyük yük gemilerini ağırlayacak şekilde genişletme planları uygulamaktadır. Bu liman, Lübnan ve Suriye demiryolu sistemlerini BRI'ye dahil edecek daha geniş bir ağın bir parçası olarak Beyrut-Trablus demiryolunun yeniden canlandırılmasına olacak sağlayacaktır. Beyrut ile Trablus'u bağlayan demiryolları da 2019 yılından beri Çinli firmalar tarafından işletilmektedir.⁹⁹⁹ Ayrıca, Çinli yatırımcıların Trablus-Humus demiryolu ağı rehabilitasyonu üzerine de çalıştığı söylenmektedir.¹⁰⁰⁰ Çin ayrıca, Trablus'un yaklaşık 15 mil kuzeyindeki Mouawad havaalanının genişletilmesine yardımcı olmuştur ve bu havaalanını esasen askeri bir üs olan bir sivil havaalanına dönüştürülmüştür.¹⁰⁰¹ Ayrıca, Çin son zamanlarda Lübnan'ın elektrik şebekeleri ve otoyollarına yatırım yapmaktadır.¹⁰⁰² Ancak Çin'in tüm bu yatırımlarının hayata geçmesinde Lübnan'ın istikrarsız durumu engel olmakta ve BRI projelerinin hayata geçmesini engellemektedir.¹⁰⁰³

11.3.10. Mısır Açısından Kuşak ve Yol Girişimi

Mısır ile Çin arasındaki ekonomik ve ticari ilişkiler, son dönemlerde sürekli bir büyüme ivmesi göstermiştir. 2012 yılında ABD'yi geride bırakarak Mısır'ın en büyük ticaret partneri ve ana ithalat kaynağı olmayı başaran Çin, bu alandaki etkinliğini artırmıştır. Mısır'ın Süveyş Kanalı, Çin'in önerdiği MSR için stratejik bir konumda bulunmaktadır. Ayrıca, Çin-Mısır Süveyş Ekonomik ve Ticari İş birliği Bölgesi, Çin hükümetinin onay verdiği ve ulusal düzeyde denizaşırı ekonomik ve ticari iş birliği bölgeleri arasında yer almaktadır. Çin lideri Xi Jinping, 2016 senesinde Mısır'a gerçekleştirdiği ziyaret sırasında, Cumhurbaşkanı Abdul Fettah al Sisi ile birlikte bu iş birliğini resmileştirmiştir.¹⁰⁰⁴ BRI projesi, ticaret hacminin genişletilmesi, altyapının iyileştirilmesi ve yeni iş sahalarının yaratılması gibi hedeflere sahiptir. Çin, Orta

⁹⁹⁹ Degang Sun, & Jieying Zhang, *a.g.m.*, s. 32-52

¹⁰⁰⁰ Christina Lin, *a.g.m.*, s. 2-10.

¹⁰⁰¹ Cynthia Chung, "West Asia transforms: Twenty Arab states in China's BRI sights", <https://new.thecradle.co/articles-id/4921>, (02.10.2023)

¹⁰⁰² Degang Sun, & Jieying Zhang, *a.g.m.*, s. 33-53

¹⁰⁰³ Al Shaher & Mohamad Zreik, *The Belt and Road Initiative in Lebanon...* s. 155-158.

¹⁰⁰⁴ Zhangxu, Ye, *a.g.m.*, s. 62-77.

Doğu'daki bir dizi projeye finansman sağlamış, altyapı projelerini üstlenmiş ve enerji ve ticaret anlaşmalarını desteklemiştir.¹⁰⁰⁵

Çin, BRI'yı Mısır'ın 2030 Vizyonu ile uyumlu hale getirmeye çalışmış¹⁰⁰⁶ ve Süveyş Ekonomik ve Ticari İş birliği Bölgesi'nin inşasına katkıda bulunmuştur.¹⁰⁰⁷ Mısır'da, Çinli şirketler bugüne dek yaklaşık 20 milyar USD'lik altyapı finansmanı taahhüt etmiş ve Kahire'nin doğusunda yer alan yeni başkentin inşası için anlaşmalar imzalamışlardır. Çinlilerin Mısır'ı, BRI çerçevesinde yatırım yapılacak ilk beş bölgeden biri olarak gördüğü belirtilmektedir. Bu durum, Çin'den Mısır'a olan turist akışının sürekli olarak artmasıyla ilişkilendirilmektedir.¹⁰⁰⁸ BRI'nın Mısır'daki etkinlikleri aşağıdaki projeleri içermektedir:

11.3.10.1. Süveyş Kanalı Ekonomik Bölgesi (SCzone)

Çin, Mısır'la birlikte Süveyş Kanalı iş birliği bölgesini genişletmek için bir ortaklık oluşturmuştur.¹⁰⁰⁹ Bu bölge, Çinli firmalara ve girişimin diğer üye ülkelere cazip fırsatlar sunan bir endüstri, ticaret ve lojistik merkezi olarak hizmet vermektedir. Süveyş Kanalı'nın, hem Afrika ve Asya arasındaki tek deniz bağlantısı olması hem de Avrupa'ya ulaşım sağlaması nedeniyle BRI'nın kritik bir unsuru olduğu düşünülmektedir.¹⁰¹⁰

¹⁰⁰⁵ Emine Akçadağ Alagöz, *a.g.m.*, s.81-113.

¹⁰⁰⁶ Daily New, China seeks to harmonise Belt and Road Initiative with Egypt's 2030 Vision, <https://www.dailynewsegypt.com/2022/06/20/china-seeks-to-harmonise-belt-and-road-initiative-with-egypts-2030-vision/>, (07.11.2022)

¹⁰⁰⁷ Wang Jin, "One Belt One Road": A Vision for the Future of China-Middle East Relations", <https://studies.aljazeera.net/en/reports/2017/05/belt-road-vision-future-china-middle-east-relations-170509102227548.html>, (11.09.2022)

¹⁰⁰⁸ Deborah Lehr, "The Middle East is the Hub for China's Modern Silk Road", <https://www.mei.edu/publications/middle-east-hub-chinas-modern-silk-road>, (23.09.2022)

¹⁰⁰⁹ Dışişleri Komitesi Başkanı Mccaul, China Regional Snapshot: Middle East and North Africa, <https://foreignaffairs.house.gov/china-regional-snapshot-middle-east-and-north-africa/>, (06.01.2023)

¹⁰¹⁰ Noha El Tawil, "Why Egypt is significant to Belt and Road Initiative", <https://www.egypttoday.com/Article/1/68862/Why-Egypt-is-significant-to-Belt-and-Road-Initiative>, (06.11.2022)

11.3.10.2. TEDA Çinli Endüstri Şehri

Bu şehir, 2015 yılında kanalın güneyinde 13.5 km²'lik bir alanı kaplamıştır. Çinli yatırımcılar, altyapıyı tamamlamış ve dünyanın en büyük fiberglas fabrikası olan Jushi dahil olmak üzere 65 lojistik ve 33 endüstriyel varlık oluşturmuştur.¹⁰¹¹

11.3.10.3. Yeni İdari Başkent ve Yeni Alamein Şehri

Çinli şirketler, Kahire'nin doğusunda yer alan Yeni İdari Başkent'in ve kuzeybatı Mısır'daki Yeni Alamein Şehri'nin inşası gibi büyük ölçekli projeleri gerçekleştirmektedir.¹⁰¹²

Tablo 11.6: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında Mısır Yatırımları

YIL	YATIRIMCI YADA İNŞAACI	SEKTÖR	ÜLKE	BÜTÇE(USD)
2018	Çin Ulusal İnşaat Malzemesi	Diğer	Mısır	180 Milyon
2021	Three Gorges	Enerji	Mısır	350 Milyon
2021	Çin Ulusal İnşaat Malzemesi	Diğer	Mısır	340 Milyon
2023	COSCO	Lojistik	Mısır	100 Milyon
2023	Haier	Diğer	Mısır	160 Milyon

Kaynak: AEİ, China Global Investment Tracker, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>, (20.11.2022)

11.3.10.4. Yenilenebilir Enerji Projeleri

Çin, BRI kapsamında, Mısır'ın güneyindeki Asvan vilayetinde büyük ölçekli güneş ve rüzgâr enerjisi projelerini üstlenmiştir. Çin büyükelçiliği temsilcisi, Çinli Tabia Yenilenebilir Enerji şirketinin, yaklaşık 2 gigabayt güneş enerjisi üretmeyi

¹⁰¹¹ Noha El Tawil, "Why Egypt is significant to Belt and Road Initiative", <https://www.egypttoday.com/Article/1/68862/Why-Egypt-is-significant-to-Belt-and-Road-Initiative>, (06.11.2022)

¹⁰¹² China, Belt and Road Initiative beneficial to global economy, development -- Egyptian expert, http://www.china.org.cn/world/2022-10/04/content_78450954.htm, (07.11.2022)

hedefleyen dünyanın en büyük güneş enerjisi istasyonu olan Aswan'daki Benaban güneş enerjisi santralinin inşasında aktif rol aldığını belirtmiştir.¹⁰¹³

11.3.11. Suriye açısından Kuşak ve Yol Girişimi

Çin ve Suriye arasındaki ilişkiler, Suriye'nin iç savaşının başlamasıyla birlikte stratejik bir ortaklık haline gelmiştir. Suriye iç savaşı, bu iki devlet arasındaki bağları daha da güçlendirmiştir.¹⁰¹⁴ Çin, Suriye'nin Akdeniz'deki stratejik konumunu önemli bir geçiş noktası olarak görmekte ve Suriye'de üretilen ürünlerin Lazkiye ve Tartus limanları üzerinden Avrupa'ya taşınmasını planlamaktadır.¹⁰¹⁵

Çin, Suriye ile stratejik bir ortaklık kurmayı hedeflediğini belirtmiştir.¹⁰¹⁶ Çin Hükümeti Özel Temsilcisi Gong Xiaosheng, Çin'in Suriye'nin egemenliğine ve toprak bütünlüğüne saygı gösterdiğini, Suriye'nin bölünmesine karşı olduğunu ve Suriye'nin ulusal egemenliğini desteklediğini ifade etmiştir.¹⁰¹⁷

Çin'in UN Daimi Temsilcisi Yardımcısı Geng Shuang ise UNSC oturumunda Türkiye'yi Suriye'deki Partiya Karkerên Kurdistanê/Kürdistan İşçi Partisi (PKK) ve Yekîneyên Parastina Gel/Halk Koruma Birlikleri (YPG) mevzilerine hava operasyonları düzenlemekle suçlamış ve İsrail'in Suriye'ye hava saldırılarına da değinmiştir. Geng Shuang, bu saldırıların Suriye'nin toprak bütünlüğüne zarar verdiğini ve bölgedeki gerilimi arttırdığını belirterek, Türkiye ve İsrail'i sınır ötesi operasyonları durdurması ve sorunu diyalogla çözmesi çağrısında bulunmuştur. Türkiye, bu suçlamalara tepki göstermiştir.¹⁰¹⁸

¹⁰¹³ Mahmoud Saad Diab, "Belt and Road puts Egypt at forefront of China's new renewable energy projects", <https://english.ahram.org.eg/NewsContent/1/64/328705/Egypt/Politics-/Belt-and-Road-puts-Egypt-at-forefront-of-Chinas-ne.aspx>, (07.11.2022)

¹⁰¹⁴ Hediye Levent, "Esad Çin'e niye gitti?", <https://www.evrensel.net/yazi/93629/esad-cine-niye-gitti>, (25.12.2023)

¹⁰¹⁵ Mohamad Zreik. & Changfeng Zhao, *a.g.m.*, s.72-89.

¹⁰¹⁶ Euronews, Beşar Esad'ı ağırlayan Şi Cinping: Çin ile Suriye stratejik ortaklık ilan edecek, <https://tr.euronews.com/2023/09/22/besar-esadi-agirlayan-si-cinping-cin-ile-suriye-stratejik-ortaklik-ilan-edecek>, (01.10.2023)

¹⁰¹⁷ Yeni Şafak, Çin: Suriye'nin bölünmesine karşı çıkıyoruz, <https://www.yenisafak.com/dunya/cin-suriyenin-bolunmesine-karsi-ckiyoruz-3290836>, (05.01.2023)

¹⁰¹⁸ Euronews, BM Güvenlik Konseyi oturumunda Çin ve Türkiye arasında Suriye gerginliği, <https://tr.euronews.com/2022/12/22/bm-guvenlik-konseyi-oturumunda-cin-ve-turkiye-arasinda-suriye-gerginligi>, (05.01.2023)

Suriye, iç savaşla yıpranmış bir ülke olmasına rağmen,¹⁰¹⁹ 2022 yılında resmi olarak BRI'ya katılmıştır.¹⁰²⁰ Çin ile Suriye arasındaki anlaşma, iki ülke arasında geniş iş birliği olanakları açar ve mal, teknoloji, kapital ve bireylerin hareketinin yanı sıra kültürel değişim dahil olmak üzere bir dizi alanda iş birliğini teşvik eder.¹⁰²¹

Suriye Devlet Başkanı Beşar el-Asad, Suriye'nin yeniden inşası için finansman ararken ve Çin bölgedeki etkisini genişletirken, Çin ile BRI'ya katılmak üzere görüşmeler yaptığını açıklamıştır. Esad, Suriye'deki yeniden inşa için yatırım almayı umarak Çin'e bir dizi proje önermiştir.¹⁰²² Bu projeler, kuzey-güneydoğu otoyolunun inşası, Lazkiye ve Tartus limanlarının yeniden geliştirilmesi ve biri Şam bölgesinde, diğeri Lübnan'ın Trablus limanına bağlanacak demiryollarının inşasıdır.

Çin tarafında ise Huawei, 2015 yılında Suriye'nin telekomünikasyon sistemini yeniden inşa etmekle ilgilendiğini belirtmiş ve 2017'de Çin, altyapı ve sanayi parklarının geliştirilmesine yardımcı olmak için 2 milyar USD destek taahhüt etmiştir. Bu rakamlar, Çin'in savaş sırasında çeşitli insani yardım biçimlerinde sağladığı 60 milyon USD'ye ek olarak verilecektir.¹⁰²³

Çin, Suriye'yi ileriki dönemde yatırım için elverişli bir ülke olarak görmektedir. Ancak Batı yatırımlarının doğabileceği ve şirketlerin kara listeye alınma ihtimali, Çinli şirketleri ve Hong Konglu bankaları endişelendirmektedir.¹⁰²⁴ Bunun yanında, Suriye'deki BRI'nın gelişmesi önünde Suriye iç savaşının etkisi görülmektedir. Merkezi hükümet, ülkenin tamamında hakim değildir. Suriye içinde Türkiye ve ABD güçleri dahil yabancı birlikler de bulunmaktadır.¹⁰²⁵

¹⁰¹⁹ Joe Cash, "China's Xi calls on West to lift sanctions against war-ravaged Syria", <https://www.reuters.com/world/xi-china-is-willing-work-with-syria-upgrades-ties-2023-09-22/>, (10.11.2023)

¹⁰²⁰ Ali Siddiqi, "China's 'Belt and Road' Risk in Syria May Reap Big Rewards", <https://www.voanews.com/a/china-s-belt-and-road-risk-in-syria-may-reap-big-rewards-/6415768.html>, (16.08.2022)

¹⁰²¹ Suriye Arap Haber Ajansı, Belt and Road... a Chinese initiative aims to boost cooperation among countries and end unipolar hegemony, <https://sana.sy/en/?p=317468>, (05.10.2023)

¹⁰²² Josie Ensor, "Syria in 'serious dialogue' with China about joining Belt and Road initiative, says Assad", <https://www.telegraph.co.uk/news/2019/12/16/syria-serious-dialogue-china-joining-belt-road-initiative-says/>, (22.10.2023)

¹⁰²³ Guy Burton, Nick Lyall & Logan Pauley, "The Limits on China's Role in Syria", <https://thediplomat.com/2021/06/the-limits-on-chinas-role-in-syria/>, (09.10.2023)

¹⁰²⁴ Gülru Gezer, "Suriye-Çin stratejik ortaklığı", <https://www.indyturk.com/node/663086/türkiyeden-sesler/suriye-çin-stratejik-ortaklığı>, (02.10.2023)

¹⁰²⁵ Guy Burton, Nick Lyall & Logan Pauley, "The Limits on China's Role in Syria", <https://thediplomat.com/2021/06/the-limits-on-chinas-role-in-syria/>, (09.10.2023)

11.3.12. Suudi Arabistan açısından Kuşak ve Yol Girişimi

Suudi Arabistan, GCC'nin en büyük petrol üreticisi ve ihracatçısıdır. Suudi Arabistan, Çin'in Orta Doğu'daki enerji kaynaklarına yönelik iş birliği ve enerji alımlarını, pazarlarını çeşitlendirmeyi ve ABD'ye olan bağımlılığını azaltmayı bir fırsat olarak görmektedir. Bu nedenle Suudi Arabistan, Çin'in petrol rafinerisi sektörüne yatırım yapmasıyla karlarını korumaya çalışmaktadır.¹⁰²⁶ Çin, Suudi Petrol üreticisi Aramco'dan petrol alımını RMB ile yapmayı istemektedir.¹⁰²⁷ Suudi Arabistan, 2009 yılından bu yana Çin'in en büyük petrol tedarikçisi ¹⁰²⁸ olduğu için, bu ülke için kritik bir Orta Doğu politikası izlemektedir. İki ülke arasındaki ilişkiler, Suudi Arabistan'ın ABD'den silah alamaması nedeniyle Çin'den balistik füzeler satın almasıyla başlamıştır. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 2016'da Suudi Kralı ile gerçekleştirdiği görüşmede, ilişkilerin geliştirilmesi gerektiğini ve Suudi Arabistan'ın Yemen politikasına gerçekçi bir yaklaşım benimsemesi gerektiğini belirtmiştir. İki ülke arasında 10 milyar USD değerinde güncel bir petrol rafinerisi projesi anlaşması imzalanmış ve 160'dan fazla Çinli şirket, ulaşım, altyapı, liman, enerji ve iletişim kaynakları gibi alanlarda yatırım yapılmıştır. 2017 yılında Çin ve Suudi Arabistan arasında çeşitli ikili ekonomik anlaşmalar imzalanmıştır. Bu anlaşmalar, yatırım, ticaret, enerji, posta hizmetleri, iletişim ve medya gibi alanları içermektedir.¹⁰²⁹ 2017 yılında Çin ve Suudi Arabistan arasında çeşitli ikili ekonomik anlaşmalar imzalanmıştır. Bu anlaşmalar, yatırım, ticaret, enerji, posta hizmetleri, iletişim ve medya gibi alanları kapsamaktadır.¹⁰³⁰

¹⁰²⁶ Icsana, Gwadar Port: Implications for GCC and China(continued), http://www.icsana.com/index.php?option=com_content&view=article&id=433:gwadar-port-implications-for-gcc-and-chinacontinued&catid=9&Itemid=561&lang=en, (02.12.2022)

¹⁰²⁷ Hydrocarbon Processing, Saudi Aramco boosts China investment with two refinery deals, <https://www.hydrocarbonprocessing.com/news/2023/03/saudi-aramco-boosts-china-investment-with-two-refinery-deals>, (24.05.2023)

¹⁰²⁸ David Shambaugh, "Çin Küreselleşme Yolunda" Çev: Latif Boyacı, Yarın Yayınları 2016 s182

¹⁰²⁹ Soner Doğan, *a.g.m.*, s.53-64.

¹⁰³⁰ Charlotte Gao, "Closer Ties: China And Saudi Arabia Sign \$70 Billion in New Deals", <https://thediplomat.com/2017/08/closer-ties-china-and-saudi-arabia-sign-70-billion-in-new-deals/>, (02.12.2022)

Çin'in BRI dahilinde Suudi Arabistan'daki yatırımlarına baktığımızda Çinli firmalar Mekke Toplu Raylı Taşıma Projesi finanse etmektedir.¹⁰³¹ Çin ve Suudi Arabistan, 1 milyar USD değerinde yedi iş birliği projesi imzalamıştır. Projeler, otomobil üretimi, yeni malzemeler, akıllı ekipmanlar, döngüsel ekonomi ve gıda ve içecek endüstrilerini içermektedir.¹⁰³² Suudi Vizyon 2030 ile BRI, ticaret, yatırım, enerji ve yeni teknoloji geliştirme alanlarında iş birliğini önemli ölçüde artırmıştır. Suudi Arabistan hem ikili hem de çok taraflı çerçeveler aracılığıyla Çin ile döngüsel karbon ekonomisi üzerinde iş birliğini daha da ilerletmektedir.¹⁰³³ Çin, Suudi Arabistan'da İHA fabrikası inşa etmektedir¹⁰³⁴

Tablo 11.7: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında Suudi Arabistan Yatırımları

YIL	YATIRIMCI YADA İNŞAACI	SEKTÖR	ÜLKE	BÜTÇE(USD)
2019	Devlet Döviz İdaresi	Enerji	Suudi Arabistan	960 Milyon
2021	COSCO	Lojistik	Suudi Arabistan	140 Milyon
2021	Devlet Döviz İdaresi	Enerji	Suudi Arabistan	1.22 Milyar
2022	Jinko Solar	Enerji	Suudi Arabistan	210 Milyon
2022	Devlet Döviz İdaresi, Çin Tüccarları	Enerji	Suudi Arabistan	4.65 Milyar
2022	Devlet Enerji Yatırım Kurumu/Enerji	Enerji	Suudi Arabistan	400 Milyon
2022	Alibaba	Teknoloji	Suudi Arabistan	110 Milyon
2022	Devlet Enerji Yatırım Kurumu	Enerji	Suudi Arabistan	180 Milyon
2023	BaoWu Çelik	Metaller	Suudi Arabistan	440 Milyon

Kaynak: AEİ, China Global Investment Tracker, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>, (20.11.2022)

11.3.12.1. Çin'in Suudi Arabistan Enerji Yatırımları

Çin Enerji Şirketinin yan kuruluşu olan SEPCO III, Yanbu III kombine güç ve tuzdan arındırma tesisinin üçüncü aşaması için inşaat sözleşmesini imzaladı. Planlanan

¹⁰³¹ The Economist, Xi Jinping's next overseas-lending revolution, <https://www.economist.com/finance-and-economics/2023/02/22/xi-jinpings-next-overseas-lending-revolution>, (02.03.2023)

¹⁰³² Zawya, China's Guangzhou district signs \$1bln projects with Saudi Arabia, <https://www.zawya.com/en/projects/bri/chinas-guangzhou-district-signs-1bln-projects-with-saudi-arabia-smm76jir>, (24.01.2023)

¹⁰³³ Fahad Almeniaee, "Points of convergence between the Belt and Road Initiative and the Saudi Vision 2030", <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283466.shtml>, (12.01.2023)

¹⁰³⁴ Reuters, Beijing Saudi Arabia agree to more oil cooperation exports to china, <https://www.reuters.com/article/us-china-saudi/beijing-saudi-arabia-agree-to-more-oil-cooperation-exports-to-china-idUSKBN16P055?il=0>, (06.01.2023)

Santralin yapımı tamamlandığında Medine'ye su sağlarken 3.300 MWe elektrik üretmesi öngörülmektedir.¹⁰³⁵

11.3.12.2. Çin'in Suudi Arabistan Ulaşım Yatırımları

Çin'in Suudi Arabistan da Demiryolları, Liman işletmeleri ile birlikte karayolu projeleri bulunmaktadır. Bu projeler aşağıda ki başlıklarda belirmiştir.

11.3.12.2.1. Mashaer Demiryolu Projesi

CRCC, Suudi Arabistan'ın Mekke şehrinde ki 1.77 milyar USD'lik Mashaer Demiryolu projesini tamamladı. Altı yıl süren bu proje, Mekke, Arafat, Muzdalifa ve Mina gibi kutsal şehirleri birbirine bağlamaktadır. Demiryolu hatları 18.5 km uzunluğundadır, dokuz demiryolu istasyonu ve bir park alanı bulunmaktadır. Proje kapsamında geliştirilen trenler, her yönde saatte 72.000 yolcu taşıma kapasitesine sahiptir.¹⁰³⁶

11.3.12.2.2. Cidde ve Medine'yi Bağlayan Yüksek Hızlı Demiryolu

CRCC'nin bir birimi de dahil olmak üzere bir konsorsiyum, krallığın kutsal yerlerine bir demiryolu için 6.79 milyar Suudi Arabistan Riyali (1.8 milyar USD) altyapı sözleşmesi imzaladı. 450 km'lik yüksek hızlı demiryolu, Kızıldeniz liman kenti Cidde'yi İslam'ın iki en ruhani yeri olan Medine ile Mekke'yi bağlamaktadır. Projenin amacı, iki şehir arasındaki yolu rahatlatmak ve yolculuk süresini azaltmaktır.

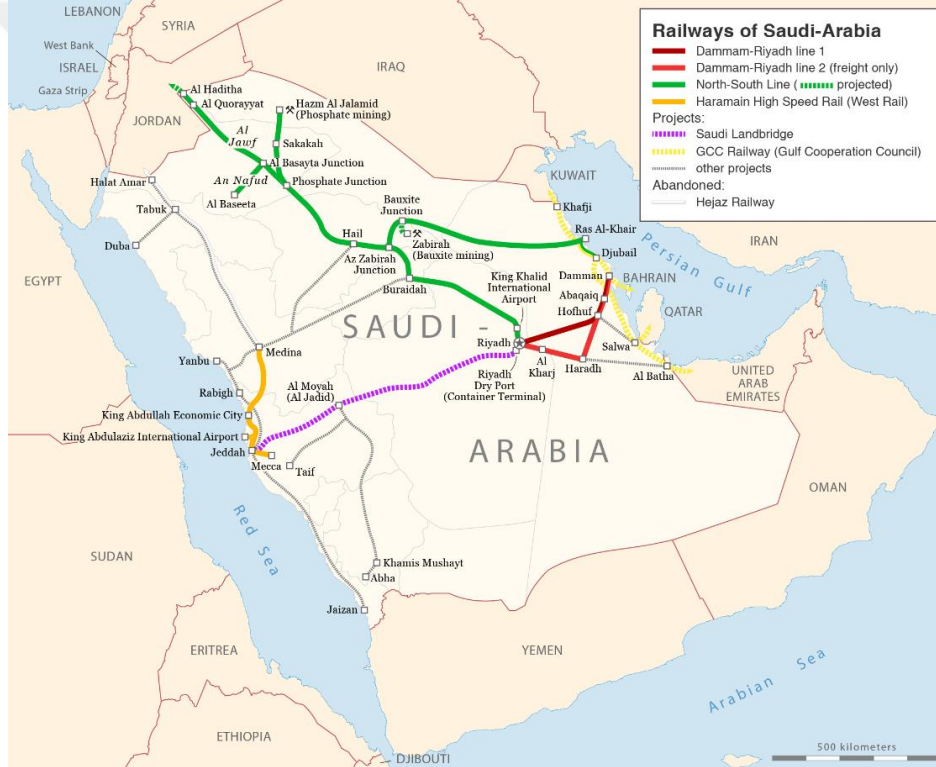
¹⁰³⁵ Power Technology, Yanbu III Power Plant, <https://www.power-technology.com/projects/yanbu-iii-power-plant/?cf-view>, (05.02.2024)

¹⁰³⁶ Railway Technology, China Railway Construction completes \$1.77bn Mashaer Railway project in Saudi Arabia, <https://www.railway-technology.com/news/newschina-railway-construction-completes-177bn-mashaer-railway-project-in-saudi-arabia-4668891/>, (06.01.2023)

11.3.12.2.3. Mekke Al Mashaaer Al Mugaddassah Metrosu- Güney Hattı

Suudi hükümeti, 18.25 km'lik monoray için CRCC ile işletme ve bakım sözleşmeleri imzaladı. CRCC, hattı 2010-2014 yılları arasında işletti. 2018 yılında CRCC, hafif raylı sistem işletme sözleşmesini tekrar imzaladı ve hac operasyonlarını başarıyla tamamladı.¹⁰³⁷

Harita 11.19: Suudi Arabistan Demiryolu Haritası



Kaynak: Wikimedia, Rail transport map of Saudi Arabia,
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rail_transport_map_of_Saudi_Arabia.png,
(15.06.2023)

¹⁰³⁷ Global Times, Chinese-operated light rail in Mecca handles 2.4m trips during Hajj,
<https://www.globaltimes.cn/content/1161544.shtml>, (07.01.2023)

11.3.12.2.4. Haramain Yüksek Hızlı Tren - Aşama 1

Al Rajhi Alliance, Haramain Yüksek Hızlı Demiryolu projesinin 1. aşaması için 1.8 milyar USD'lik sözleşme Mart 2009'da Al Rajhi Alliance'a verildi. İttifak, Çinli ve Suudi şirketler Çin Demiryolu Mühendisliği Şirketi ve Alstom Transport'tan oluşan bir konsorsiyumdur.¹⁰³⁸ Tüm proje değerinin 16 milyar USD olduğu tahmin edilmektedir. Demiryolu, her yıl milyonlarca hacının taşınmasını kolaylaştırmak için Mekke ve Medine'yi birbirine bağlar.¹⁰³⁹

11.3.12.2.5. COSCO'nun Kızıldeniz Geçit Terminali'nde Azınlık Hisselerini Satın Alması

Kızıldeniz Geçit Terminali'nde Kamu Yatırım Fonu ve COSCO ile %20'şer (140 milyon USD) karşılığında %40 hisse satın alma anlaşması imzalandı. Red Sea Gateway Terminal Limited tarafından satılan hisselerin toplam maliyeti 280 milyon USD oldu.¹⁰⁴⁰

11.3.12.2.6. Birincil ve Aşağı Endüstriler Limanı için Jazan Şehri

Honkong Merkezli Hutchison Ports, Jazan Şehri Birincil ve Alt Endüstriler geliştirme planının bir parçası olarak terminaller geliştirmek için Kraliyet Komisyonu ve Jubail ve Yanbu Endüstriyel Hizmetler Şirketi ile bir anlaşma imzalandı.¹⁰⁴¹

¹⁰³⁸ Railway Technology, Haramain High-Speed Rail Project, <https://www.railway-technology.com/projects/haramain-high-speed/?cf-view>, (03.12.2022)

¹⁰³⁹ Belt and Road, Saudi Arabia launches high-speed rail linking Mecca, Medina, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/67194.html>, (04.12.2022)

¹⁰⁴⁰ Port Technology, Red Sea Gateway Terminal sells 40% stake to Public Investment Fund and COSCO, <https://www.porttechnology.org/news/red-sea-gateway-terminal-sells-40-stake-to-public-investment-fund-and-cosco/>, (05.12.2022)

¹⁰⁴¹ Hutchison Ports, Hutchison Ports And Jcpdi Sign Agreement To Develop Multi-Purpose Port In Saudi Arabia, <https://hutchisonports.com/en/media/stories/hutchison-ports-and-jcpdi-sign-agreement-to-develop-multi-purpose-port-in-saudi-arabia/>, (17.12.2022)

11.3.12.3. Çin'in-Suudi Arabistan'da Dijital ve Ticari Girişimleri

Çin, kendi firmaları aracılığıyla Suudi Arabistan ile çeşitli iş birliği girişimlerinde bulunmuştur. İşte bu girişimlerden bazıları:

Acwa Power, SRF ve Huawei, iş birliği anlaşmaları imzalamıştır. SRF, Acwa Power Yenilenebilir Enerji Holding'deki projelere, BRI ülkeleri de dahil olmak üzere çeşitli yatırımlar yapmayı planlamaktadır. Huawei ile yapılan anlaşma çerçevesinde, her iki şirket, ACWA Power'ın işlettiği güneş fotovoltaik enerji projelerinin verimliliğini ve performansını artırmak için BİT kullanmayı hedeflemektedir.¹⁰⁴²

Kral Salman bin Abdülaziz'in Çin ziyareti ve 2017 'Suudi-Çin Yatırım Forumu' sırasında, Huawei, Suudi Arabistan Yatırım ve Jubail ve Yanbu Kraliyet Komisyonu, Suudi Arabistan'ın Yanbu şehrinde bir eğitim akademisi ve akıllı şehir inovasyon merkezi kurmak için önemli bir anlaşma imzalamışlardır.¹⁰⁴³

Saudi Aramco ve Sinopec, 2011 yılında Yanbu Rafinerisi'ni inşa etmek üzere Yanbu Aramco SINOPEC Rafineri Şirketi'ni kurmayı kabul etmiştir. Saudi Aramco, öz kapital paylarının %62,5'ini sağlamış ve Sinopec %37,5'ini oluşturmuştur. Rafineri 2016 yılında faaliyete geçmiştir.¹⁰⁴⁴

11.3.12.4. Kuşak ve Yol Girişimi ile Neom Şehri Projesi

NEOM, Suudi Arabistan'ın kuzeybatısında yer alan ve %100 yenilenebilir enerjiyle çalışan bir gelecek bölgesidir. Bu bölge, Veliaht Prens ve Başbakan Majesteleri Prens Muhammed bin Salman bin Abdülaziz tarafından 2017 yılında başlatılmıştır. NEOM, Kamu Yatırım Fonu tarafından yönetilmekte olup, insana ve

¹⁰⁴² Smart Water Magazine, ACWA Power signs strategic agreements with two Chinese entities, <https://smartwatermagazine.com/news/acwa-power/acwa-power-signs-strategic-agreements-two-chinese-entities>, (27.11.2023)

¹⁰⁴³ Zawya, China's Huawei technology and Royal Commission for Jubail and Yanbu sign agreements to establish Huawei academy & develop innovation center for smart cities in Saudi Arabia, <https://www.zawya.com/en/press-release/chinas-huawei-technology-and-royal-commission-for-jubail-and-yanbu-sign-agreements-to-establish-huawei-academy-nbgw0dsk>, (02.11.2023)

¹⁰⁴⁴ New China, Yanbu's joint venture refinery shines as example for beneficial China-Saudi energy cooperation, http://www.xinhuanet.com/english/2018-07/09/c_137312287.htm, (02.11.2023)

doğaya öncelik veren, sürdürülebilir yaşam, çalışma ve refah için yeni bir model oluşturmayı hedeflemektedir.¹⁰⁴⁵

Neom Liman-şehri projesi, Suudi Arabistan'ın ekonomik çeşitliliğini artırmak için 500 milyar USD'lik yatırımla başlatılan büyük bir girişimdir.¹⁰⁴⁶ NEOM'dan İsrail'in Red-Med demiryolu projesinin geçmesi beklenmektedir. Bu proje, Çinli şirketlerin katılımıyla gerçekleştirileceği varsayılmaktadır.¹⁰⁴⁷ Neom'daki demiryolu hatlarının inşası için CRCC seçilmiştir. Bu durum, Neom şehrinin gelişiminde Çinli şirketlerin önemli bir rol oynadığını göstermektedir.¹⁰⁴⁸

Harita 11.20: Neom Şehri



Kaynak: Neom Directory and New, Where is NEOM?, <https://neom.directory/where-is-neom>, (23.04.2023)

11.3.12.4.1. Kuşak ve Yol Girişimi ile Suudi Vizyon 2030 Projesi

Çin, Suudi Arabistan ile büyük anlaşmalar imzalamış ve Suudi Vizyon 2030 ile BRI'yı koordine etmeyi planlamaktadır.¹⁰⁴⁹ Suudi Arabistan'ın Sanayi ve Maden Kaynakları Bakanı Bandar Alkhorayef, BRI ile Suudi Arabistan'ın Vizyon 2030'unun derin bir uyum içinde olduğunu belirtmiştir. Bu uyum, ülkeye ileri bilim ve teknoloji getirerek ekonomik ve sosyal gelişmeyi hızlandırdığını belirtmiştir. Çin'in Arabistan'a

¹⁰⁴⁵ Vision 2030, Neom, <https://www.vision2030.gov.sa/en/projects/neom/>, (02.12.2022)

¹⁰⁴⁶ Blackridge, NEOM- The \$ 500 Bilion Fturistic Smart City in Saudi Arabia, <https://www.blackridgeresearch.com/project-profiles/the-line-and-neom-city-project-saudi-arabia>, (02.12.2022)

¹⁰⁴⁷ Juan Fulton, China-Saudi Arabia Relations Through the '1+ 2+ 3' Cooperation Pattern. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*. 14 (4),2020, s.522

¹⁰⁴⁸ Jennifer Aguinaldo, "Chinese firm starts Neom towers work", <https://www.meed.com/chinese-firm-starts-neom-towers-work>, (02.12.2022)

¹⁰⁴⁹ Christina Lin , a.g.m., s. 3-10.

bilgi teknoloji ve altyapı alanında tecrübelerini paylaşmasını arzu ettiklerini de eklemiştir.¹⁰⁵⁰

11.3.13. Umman açısından Kuşak ve Yol Girişimi

Umman'ın BRI girişimine katılımı, tarihsel ve stratejik bir öneme sahiptir. İpek Yolu, son iki bin yıl boyunca, mal ve fikirlerin alışverişini kolaylaştırarak birçok farklı toplumu ve kültürü birbirine bağlamıştır. İlk yüzyıldan itibaren Umman, deniz ticaret ağına aktif olarak katılmıştır. Umman, MSR üzerinde benzersiz bir konuma sahiptir ve Doğu ile Batı'dan gelen tüccarları bir araya getirme konumundadır. Antik deniz ticaret yollarının yeniden canlandırılması için Çin'in başlattığı girişimde Umman'ın önemli bir rol oynaması beklenmektedir. Hint Okyanusu'nda merkezi bir konumda bulunan Umman, diğer Orta Doğu ülkelerinin aksine petrol arzı sınırlı olsa bile birçok ülkeyi Çin'e bağlama potansiyeline sahip olması ile stratejik bir konuma sahiptir. Bu nedenle, Umman'ın BRI girişimi için önemi büyüktür.¹⁰⁵¹ Çin ve Umman, 15 Mayıs 2018'de BRI üzerine mutabakat zaptı imzaladı.¹⁰⁵² BRI, Umman'ın ekonomik gelişiminin temel ihtiyaçlarını karşılar. Umman'ın ekonomisi, petrol gibi kaynak tabanlı endüstrilere ağırlıklı olarak bağımlıydı. Ekonomik çeşitliliği gerçekleştirmek amacıyla, Umman Hükümeti 2016'da tarım, modern endüstri, turizm, balıkçılık ve madenciliğin Gayri safi yurt içi hasılaya (GSYİH) katkısını artırmayı ve havaalanları, deniz limanları ve endüstri parklarının inşasını teşvik etmeyi hedefleyen plan olan Umman Vizyonu 2040'ı geliştirdi.¹⁰⁵³ Çin, BRI ile Umman'ın 2040 Vizyonu arasındaki sinerjiyi derinleştirmeyi ve enerji, yatırım, balıkçılık, yüksek ve yeni teknolojiler ile insan kaynakları gibi alanlarda Çin-Umman iş birliğini güçlendirmeyi

¹⁰⁵⁰ Çin Halk Cumhuriyeti Eyalet Konseyi Bilgi Ofisi, Belt and Road Initiative to boost Saudi Arabia's economic, social development, says Saudi minister, http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2022-12/12/content_85007933.htm, (05.01.2023)

¹⁰⁵¹ Hamdan Al-Fazari & Jimmy Teng, "Belt Road Initiative in Oman: Lessons from the East." Available at SSRN 3492926 (2018). s.10-12

¹⁰⁵² OBOREurope, China-Oman BRI MoU, <https://www.oboreurope.com/en/china-oman-bri/>, (22.12.2023)

¹⁰⁵³ Henry Tillman, Yang Jian, and Ye Qing. "BRI in Oman as an Example: The Synergy of Infrastructure, Digitisation and SEZs." *Shanghai: The Shanghai Institutes for International Studies and China Investment Research*, 2019., s.1

ve böylece her birini tamamlamayı amaçlıyor.¹⁰⁵⁴ Çin, Umman'daki çeşitli projelere aktif olarak yatırım yapmıştır. Çin, Umman'da altyapı, dijitalleşme ve Özel Ekonomik Bölgeler üzerine odaklanan birkaç projeye sahiptir. Bunlar:

11.3.13.1. Çin'in Umman'da ki Enerji Yatırımları

Çin, Umman'ın enerji sektörüne büyük ölçüde yatırım yapmıştır. Çin merkezli firmalar, ülkede gerçekleştirilen çeşitli büyük ölçekli petrol ve doğalgaz projelerine dahil olmuşlar ve bu sayede Umman'ın enerji sektörünün genişlemesine yardımcı olmuşlardır. 2019 yılında, Çin Devlet Şebeke Şirketi, Umman Elektrik İletim Şirketi'nin %49'luk hissesini satın almıştır, bu şirket Umman Sultanlığı'na aittir.¹⁰⁵⁵ Ayrıca, 2019 yılında tamamlanan Sohar 3 Gaz Yakıtlı Elektrik Santrali'nin inşaatında Çinli Shandong Elektrik Enerjisi İnşaatı Şirketi ve Çin Enerji İnşaat Şirketi yüklenici firmalar arasındadırlar.¹⁰⁵⁶

11.3.13.2. Çin'in Umman'da ki Altyapı Yatırımları

Çin merkezli kuruluşlar, Umman'daki çeşitli kritik altyapı projelerine dahil olmuşlardır. Bu projeler arasında yeni bir havaalanı ve limanın geliştirilmesi gibi önemli girişimler bulunmaktadır. Bu tür projeler, ulaşım altyapısını modernize ederek Umman'ı yatırımcılar için daha çekici bir destinasyon haline getirmiştir.¹⁰⁵⁷

¹⁰⁵⁴ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China, Oman agree to enhance cooperation, push forward China-GCC free trade talks, https://english.www.gov.cn/statecouncil/wangyi/202103/30/content_WS606279ccc6d0719374afbc29.html, (05.11.2023)

¹⁰⁵⁵ Jomar Mendoza, "Oman among the top destinations of China's overseas direct investment" <https://www.omanobserver.om/article/1137193/business/economy/oman-among-the-top-destinations-of-chinas-overseas-direct-investment>, (25.06.2023)

¹⁰⁵⁶ Power Technology, Power plant profile: Sohar III Combined Cycle Power Plant, Oman, <https://www.power-technology.com/data-insights/power-plant-profile-sohar-iii-combined-cycle-power-plant-oman/?cf-view>, (03.02.2024)

¹⁰⁵⁷ Jomar Mendoza, "Oman among the top destinations of China's overseas direct investment" <https://www.omanobserver.om/article/1137193/business/economy/oman-among-the-top-destinations-of-chinas-overseas-direct-investment>, (25.06.2023)

11.3.13.2.1. Sohar Limanı Projesi

Bu projeler arasında olan Sohar Limanı ve Serbest Bölgesi, MSR stratejisi çerçevesinde stratejik bir merkez olarak belirlenmiştir. Bu hamle, Uzak Doğu, Hint Okyanusu ve Afrika arasındaki ticari bağları güçlendirmeyi hedeflemektedir. Ayrıca, planlanan Körfez demiryolu ağı ve Riyad'a uzanan yeni karayolları, Sohar'ın BAE ve Suudi Arabistan ile olan bağlantılarını artıracaktır. Bu gelişmeler, Sohar'ın GCC ve dünya genelindeki diğer pazarlara rekabetçi bir erişim noktası olmasını sağlayacaktır.¹⁰⁵⁸ CHEC, Sohar Limanı'nda bir konteyner terminali inşa etme görevini üstlenmiştir. Projenin hedefi, 1 km uzunluğunda bir rıhtım duvarı, 29 hektarlık liman tesisleri ve 68 hektarlık bir konteyner sahası oluşturmaktır. Mayıs 2013'te, yeni bir 130 milyon USD'lik konteyner terminalinin inşaatına başlanmıştır.¹⁰⁵⁹

Harita 11.21: Umman Limanları



Kaynak: Omer Ali Ibrahim, Sufian Eltayeb Mohamed Abdel-Gadir & Sonal Devesh. "The role of FDI in enhancing Oman's ports sector." *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs* 11.1 (2019): s. 38

¹⁰⁵⁸ Port Technology, China Eyes Sohar in Maritime Domination Plan, https://www.porttechnology.org/news/china_eyes_sohar_in_maritime_domination_plan/, (05.11.2023)

¹⁰⁵⁹ Henry Tillman, Yang Jian, & Ye Qing, *a.g.m.* s.1-2

Sohar Limanı ve Serbest Bölgesi, Çin Halk Cumhuriyeti'ndeki Shenzhen Limanı ile bir kardeş liman anlaşması imzalamıştır. Bu anlaşma, her iki limanın yönetiminin düzenli olarak iletişim kurmasını ve personel değişim ziyaretleri düzenlemesini içerir. Ayrıca, her iki tarafın ticaret ve nakliye işlerinin karşılıklı olarak yararına olacak şekilde geliştirilmesini kapsar.¹⁰⁶⁰

11.3.13.2.2. Duqm'daki Endüstri Parkı

Çin- Umman Duqm Endüstri Parkı, Duqm Özel Ekonomik Bölgesi'nde yer alıyor. Bu bölge, Umman'ın Muscat şehrinin 550 km güneyinde, Arap Denizi'nin kıyısında bulunan Duqm'da konumlanmıştır. Duqm, 2011 yılına kadar balıkçı köylerinden oluşuyordu ancak 2011'de kurulan Duqm Özel Ekonomik Bölgesi ile büyük bir dönüşüm yaşadı. Bu bölge, Arap Denizi boyunca uzanan 2.000 kilometre karelik bir alanı kapsıyor ve MENA bölgesindeki en büyük özel ekonomik bölge olma özelliğini taşıyor.¹⁰⁶¹

Duqm, Hürmüz Boğazı'na yakın bir konumda bulunuyor ve başarılı olması durumunda, Orta Doğu'ya erişim fırsatı sunabilmektedir. Bu sebeptendir ki Çin, Duqm bölgesine yatırım yapmak için hızla harekete geçmiştir. 23 Mayıs 2016'da, Çin ve Umman, Duqm'da Çin-Umman Endüstri Parkı'nın kuruluşunu duyurdu. Bu park, toplamda yaklaşık 10.7 milyar USD'lik yatırım alacak ve 12.000 istihdam almasını beklediğini söyleyebiliriz.¹⁰⁶²

Endüstri parkı, Duqm Limanı aracılığıyla ithalat ve ihracat için yılda yaklaşık 22 milyon tonluk bir kargo işleme hacmi oluşturmayı planlamaktadır. Yapı içinde Metanol tesisi, Enerji santrali, Beş Yıldızlı otel, deniz suyu arıtma tesisi, inşaat malzemesi üretim tesisi ile ağır ve hafif sanayi tesisleri bulunmaktadır.¹⁰⁶³ Bu tesisler,

¹⁰⁶⁰ Zawya, Oman's Sohar signs sister port agreement with Shenzhen Port in China, <https://www.zawya.com/en/press-release/omans-sohar-signs-sister-port-agreement-with-shenzhen-port-in-china-klhimp2>, (05.11.2023)

¹⁰⁶¹ Hamdan Al-Fazari & Jimmy Teng, *a.g.m.* s. 12-25

¹⁰⁶² Hamdan Al-Fazari & Jimmy Teng, *a.g.m.* s. 13-25

¹⁰⁶³ Hamdan Al-Fazari & Jimmy Teng, *a.g.m.* s. 14-25

BRI için stratejik bir konumda bulunan Duqm Limanı da planlanmıştır.¹⁰⁶⁴ Liman'ın ikinci aşamasının inşası için AIIB, 265 milyon USD'lik kredi sağlamıştır.¹⁰⁶⁵

11.3.13.3. Çin'in Ummanda ki Teknoloji Yatırımları

Umman, büyük altyapı projelerinin duyurulmasının ardından veya eş zamanlı olarak teknoloji yatırımlarına başlamıştır. Bu gecikme, petrol fiyatlarındaki düşüş ve mali zorluklar nedeniyle inşaat sektöründeki gecikmelerden kaynaklanmıştır. Ancak, son yıllarda Umman, Teknoloji Merkezlerinin geliştirilmesi konusunda önemli ilerlemeler kaydetmiş ve Çin ile iş birliği yapmıştır.¹⁰⁶⁶

Çin ile ilgili önemli gelişmeler arasında Bengal Körfezi Geçidi bulunmaktadır. Nisan 2016'da inşa edilen bu denizaltı kablo sistemi, yüksek bant genişliği ve gigabit taleplerini karşılamaya hazır ve aktif durumdadır. Aralık 2017'de AIIB, Umman'ın milli fiber optik geniş bant ağı inşası için 239 milyon USD'lik kredi onaylamıştır. Temmuz 2019'da Katar, Suudi Arabistan ve BAE'deki 5G ağlarının son lansmanı, bölgenin mobil devriminin bir sonraki aşamasını başlatmıştır.¹⁰⁶⁷

Tablo 11.8: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında Umman Yatırımları

YIL	YATIRIMCI YADA İNŞAACI	SEKTÖR	ÜLKE	BÜTÇE(USD)
2017	Ningxia Wangfang	Diğer	Umman	1.04 Milyar
2019	Devlet Şebekesi	Enerji	Umman	970 Milyon
2023	Huaxin Çimento	Gayrimenkul	Umman	190 Milyon

Kaynak: AEİ, China Global Investment Tracker, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>, (20.11.2022)

11.3.14. Ürdün açısından Kuşak ve Yol Girişimi

Ürdün, Orta Doğu'da önemli bir konumda bulunan istikrarlı bir ülkedir. Çin ile Ürdün arasındaki ilişki, BRI İnşasını ilerletme konusunda doğal bir ortaklık

¹⁰⁶⁴ Albawaba, After Billions in Chinese Investment Oman's Duqm Port Could Help Bypass Hormuz, <https://www.albawaba.com/opinion/after-billions-chinese-investment-omans-duqm-port-could-help-bypass-hormuz-1291468>, (28.05.2023)

¹⁰⁶⁵ Henry Tillman, Yang Jian, & Ye Qing, *a.g.m.* s.2

¹⁰⁶⁶ Henry Tillman, Yang Jian, & Ye Qing, *a.g.m.* s.4-5

¹⁰⁶⁷ Henry Tillman, Yang Jian, & Ye Qing, *a.g.m.* s.4-6

oluşturmuştur. Bu ortaklık, Çin-Ürdün dostluğunun nesilden nesille aktarılmasını sağlamıştır.¹⁰⁶⁸

2000 yılı öncesine dayanan tarihi İpek Yolu, Çin'i geniş Arap bölgesiyle birleştirmiştir. Bu ticaret yolunun önemli bir durak noktası olan Petra şehri, Çin'den gelen ipek ve çay ile Orta Doğu'dan gelen baharat taşıyan deve kervanlarını ağırlayarak, Çin ile Ürdün arasında uzun süreli dostane ticari ilişkilerin başlamasına vesile oldu.¹⁰⁶⁹

Son 50 yıl içinde, her iki ülkenin liderlerinin stratejik yönlendirmesi altında, Çin ve Ürdün, İpek Yolu ruhunu canlı tutmuş ve her seviyede etkileşimi sürekli güçlendirerek, her alanda iş birliğini derinleştirmiş ve stratejik bir ittifak kurmuştur. Bu süreç, Çin ve Ürdün arasındaki dostluğun sürekli olarak yeni sayfalar yazmasını sağlamıştır.¹⁰⁷⁰

Çin Ulusal Halk Meclisi Daimi Komitesi Başkan Yardımcısı Changpa Phuntsog, Ürdün Temsilciler Meclisi'nin davetlisi olarak 2017 yılında gerçekleştirdiği Ürdün ziyaretinde BRI ile Ürdün 2025 Vizyon Projesi'nin birleştirilebileceğinden bahsetmiş,¹⁰⁷¹ aynı yıl Çin ile Ürdün arasında başlatılan¹⁰⁷² ve Aralık 2023'te imzalanan bir Mutabakat Zaptı, Ürdün'ü resmen BRI'ya dahil etmiştir.¹⁰⁷³ Bu inşa kapsamında Ürdün'deki projeler aşağıdaki gibidir:

¹⁰⁶⁸ Chen Chuandong, "Advance Belt and Road Initiative hand in hand, and forge ahead towards modernisation shoulder by shoulder", <https://jordantimes.com/opinion/chen-chuandong/advance-belt-and-road-initiative-hand-hand-and-forge-ahead-towards>, (02.01.2024)

¹⁰⁶⁹ Chen Chuandong, "Advance Belt and Road Initiative hand in hand, and forge ahead towards modernisation shoulder by shoulder", <https://jordantimes.com/opinion/chen-chuandong/advance-belt-and-road-initiative-hand-hand-and-forge-ahead-towards>, (02.01.2024)

¹⁰⁷⁰ Chen Chuandong, "Advance Belt and Road Initiative hand in hand, and forge ahead towards modernisation shoulder by shoulder", <https://jordantimes.com/opinion/chen-chuandong/advance-belt-and-road-initiative-hand-hand-and-forge-ahead-towards>, (02.01.2024)

¹⁰⁷¹ CRI Türk, Çin ve Ürdün meclisleri teması artıracak, <https://turkish.cri.cn/1781/2017/07/18/1s184298.htm>, (05.12.2023)

¹⁰⁷² Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, Jordan, China to sign MoU on cooperation under Belt and Road initiative, http://english.scio.gov.cn/2017-11/14/content_41889415.htm, (25.11.2022)

¹⁰⁷³ Belt and Road Portal, China, Jordan sign MoU on Belt and Road cooperation, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/09S5LFNK.html>, (05.12.2023)

11.3.14.1. Attarat Petrol Enerji Santrali

Bu proje, Çin'in Guangdong Enerji Mühendisliği Şirketi tarafından yürütülmekte olup, toplam yatırım maliyeti 2.1 milyar USD'dir. Santral, bugüne dek Ürdün'e yapılan en büyük özel iç yatırımı temsil etmektedir. Tesisin, Ürdün'ün enerji ihtiyacının %15'ini karşılaması beklenmektedir.¹⁰⁷⁴ Proje, BRI kapsamında finanse edilmiştir.¹⁰⁷⁵

Tablo 11.9: BRI Kapsamında Ürdün Enerji Santrali Yatırımları

Proje	BÜTÇE(USD)
Al Zanaq Güneş Enerjisi Santrali, Ma'an Geliştirme Alanı	30 Milyon
Zarqa Kombine Çevrim Santrali Faz I	485 Milyon
Zarqa Kombine Çevrim Santrali II. Faz	485 Milyon
Al Ward Al Joury Güneş Enerjisi Santrali, Ma'an Geliştirme Alanı	30 Milyon
Al Zahrat Al Salam Güneş Enerjisi Santrali, Ma'an Geliştirme Alanı	30 Milyon
El-Lajjun Petrollü Şeyl Yakıtlı Enerji Santrali	2.5 Milyar
Attarat Bitümlü Şeyl Yakıtlı Enerji Santrali Ünite II	2.1 Milyar
Al Mafrak Solar PV Park Santrali	70 Milyon
Şemsuna Güneş Enerjisi Santrali, Akabe	20 Milyon
Attarat Bitümlü Şeyl Yakıtlı Enerji Santrali Ünite I	2.1 Milyar

Kaynak: Reconasia, Reconnecting Asia Project Database,
<https://reconasia.csis.org/reconnecting-asia-map/>, (20.11.2023)

11.3.14.2. El-Salt/El-Ardah Yolu

Çin hükümeti tarafından finanse edilen bu yol yükseltme ve yeniden inşa projesi, Ekim 2022'de temel atma töreni ile başlamıştır. Projenin yol durumunu iyileştirmesi, lojistik verimliliği artırması ve Ürdün'deki turizm, endüstri ve tarımın gelişimini teşvik etmesi beklenmektedir.¹⁰⁷⁶

¹⁰⁷⁴ Attarat Power, Attarat Power Company (APCO), <https://attaratpower.com.jo/services/apco/>, (05.01.2024)

¹⁰⁷⁵ Isabel Debre, "A troubled new power plant leaves Jordan in debt to China, raising concerns over Beijing's influence", <https://apnews.com/article/china-jordan-mideast-oil-shale-power-energy-d80f4801e61560a897cc5ef3b4524ac3>, (05.01.2024)

¹⁰⁷⁶ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, China-funded road project breaks ground in Jordan, http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2022-10/21/content_78478101.htm, (25.11.2022)

11.3.14.3. Eğitim ve Kültür Faaliyetleri

Çin ve Ürdün, eğitim, kültür, insan kaynakları eğitimi ve gençlik alanlarında önemli bir iş birliği ve dönüşüm süreci içerisindeyler. Son üç yıl içinde, Çin Burs Konseyi ve Dış Yardım Eğitim Bursları gibi devlet bursları, yaklaşık 160 Ürdünlü öğrencinin Çin'de eğitim almasını sağlamıştır. Ayrıca, 900'den fazla Ürdünlü öğrenci, Çin'in dış yardım eğitim kurslarına katılmıştır.¹⁰⁷⁷

Çinli öğrenciler, Arap dili ve kültürünü öğrenmek için Ürdün'ü en iyi yer olarak görmekte ve Çince, Ürdün'de giderek daha popüler hale gelmektedir. Ürdün'de şu anda iki Konfüçyüs Enstitüsü bulunmaktadır ve Amman Çin Kültür Merkezi, deneme faaliyetlerine başlamıştır. Ürdün Üniversitesi, İslami Eğitim Koleji ve Savunma Dili Enstitüsü, Çince dil programlarına sahiptir.¹⁰⁷⁸

Tablo 11.10: Çinli Şirketlerin BRI Kapsamında Ürdün Yatırımları

YIL	YATIRIMCI YADA İNŞAACI	SEKTÖR	ÜLKE	BÜTÇE(USD)
2016	Guangdong Eyaleti, Huaneng Gücü	Energy	Ürdün	950 Milyon
2018	State Development and Investment Corp.	Kimyasallar	Ürdün	500 Milyon
2021	Three Gorges	Enerji	Ürdün	160 Milyon

Kaynak: AEI, China Global Investment Tracker, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>, (20.11.2022)

Ürdün'deki Çin büyükelçiliği, her yıl Ürdün'deki yabancı üniversite öğrencileri için “Çin Köprüsü - Çince Yeterlilik Yarışması” düzenlemekte ve ayrıca “Arap Devlet Radyo ve Televizyonu Üst Düzey Semineri” ve “Çin'in İçgörüsü: Tanınmış Arap Sanatçılar için Atölye Çalışması” gibi etkinlikler düzenlemektedir. Bu iş birliği ve değişim, Çin ve Ürdün arasındaki kültürel ve eğitim bağlarını güçlendirmekte ve her iki ülkenin genç nesilleri arasında anlayış ve dostluğu teşvik etmektedir.¹⁰⁷⁹

¹⁰⁷⁷ Jocelyn Chau, "China welcomes Jordan's active participation in Belt and Road Initiative", <https://www.jordantimes.com/news /local/china-welcomes-jordans-active-participation-belt-and-road-initiative>, (20.07.2022)

¹⁰⁷⁸ Jocelyn Chau, "China welcomes Jordan's active participation in Belt and Road Initiative", <https://www.jordantimes.com/news /local/china-welcomes-jordans-active-participation-belt-and-road-initiative>, (20.07.2022)

¹⁰⁷⁹ Jocelyn Chau, "China welcomes Jordan's active participation in Belt and Road Initiative", <https://www.jordantimes.com/news /local/china-welcomes-jordans-active-participation-belt-and-road-initiative>, (20.07.2022)

11.3.14.4. Ürdün 2025 Vizyon Projesi

Ürdün 2025 Vizyon Projesi, ekonomiyi ve sosyal yapıyı güçlendirmeyi hedefleyen kapsamlı bir stratejidir. Dört ana sütuna dayanır:

Aktif Vatandaşlar: Vatandaşların sağlık düzeyini artırmak, donanımlı hale getirmek, ekonomiye katılımlarını sağlamak ve herkes için uygun iş imkanları sunmak.

Güvenli ve İstikrarlı Toplum: Hukuk sistemine güveni artırmak, toplumda etkili bir vatandaşlık anlayışıyla güçlü bir yapı oluşturmak, aileleri ve yerel toplulukları desteklemek, ihtiyaç sahiplerini korumak ve güvenli bir ortam sağlamak olduğunu söyleyebiliriz.

Rekabetçi Özel Sektör: İstikrarlı bir yasal çerçeve oluşturarak iş ve kalkınma projelerini desteklemek, işletmeler için uygun bir ortam sağlamak ve rekabetçi kümeleri teşvik etmek.

Etkili Hükümet: Mali hizmetlerin sağlanması, vatandaş merkezli hizmetlerin sunulması, şeffaf ve hesap verebilir hükümet kurumlarının sürdürülmesi, kaynakların sürdürülebilir yönetimi ve altyapının geliştirilmesi olarak sıralanabilir.¹⁰⁸⁰

11.3.15. Yemen açısından Kuşak ve Yol Girişimi

Yemen, uluslararası taşımacılık yolları açısından stratejik bir konumda bulunmaktadır. Çin'in Avrupa ile ticareti ve Orta Doğu ile Afrika'dan petrol ithalatının büyük bir bölümü Yemen denizi üzerinden yapılıyor. Çin, Yemen'de barış ve istikrarın tesis edilmesini ve Yemen'in BRI'da daha aktif bir rol oynamasını istemektedir. Çinli diplomatlar, Yemen'deki tüm gruplarla düzenli olarak görüşmeler yapıyor ve Yemen'in coğrafi konumunu kullanmayı planlıyor. Çin, Yemen'deki limanları BRI ile bütünleştirmeyi amaçlamaktadır. Çin, Cibuti'de ilk denizaşırı askeri üssünü kurarak Babülmendep Boğazına erişim sağladı. Aden limanının önemi, doğal konumunun ideal olması ve büyük transit limanları kullanırken taşımacılık hatlarının gerektirdiği mesafeyi kısaltmasıdır.¹⁰⁸¹

¹⁰⁸⁰ Jordan 2025, "A National Vision and Strategy", Jordan 2025, 2019. s. 13.17

¹⁰⁸¹ Aican Tekingündüz, "What is China doing in Yemen?", <https://www.trtworld.com/middle-east/what-is-china-doing-in-yemen-32183>, (03.10.2023)

Yemen'deki sekiz yıllık çatışmalar, hem Yemen'e hem de genel bölgeye büyük etkiler yaratıyor. Yemen'in stratejik konumu, onu enerji kaynaklarına ve uluslararası taşımacılık hatlarına etki eden ve aynı zamanda Afro-Avrasya'da bir bağlantı noktası oluşturan önemli bir bölgede merkezi bir aktör haline getiriyor. Bölgenin en büyük ekonomik partneri ve en büyük petrol ithalatçısı olan Çin, özellikle Çin'in BRI ve bölgedeki büyük projelerinin duyurulmasıyla etkilenmiştir. Yemen'deki uzun süreli çatışma, Çin'in yatırımlarını ve Yemen'deki birçok önemli ve stratejik BRI projesinin yapımını engellemiştir ve aynı zamanda bölgedeki büyük projelerinin çoğunu riske atmıştır.¹⁰⁸² Ancak Çin'in Yemen büyükelçisi Kang Yong, Mart 2020'de Yemenli bir haber kuruluşu olan Al-Masdar'a verdiği röportajda, Çin'in savaştan önce iki ülke arasında imzalanan tüm anlaşmaları hala geçerli olarak gördüğünü ve bunları "Yemen savaşı sona erdikten ve barış ve istikrarı yeniden sağladıktan sonra" uygulayacağını belirtmiştir.¹⁰⁸³ Çin, Yemen'de BRI çerçevesinde bir dizi projede yer almaktadır. Bu projelerden bazıları şöyledir;

2013 yılında Çin ve Yemen, toplamda 5.000 MWe enerji üretebilecek iki enerji santrali kurma konusunda anlaşmaya vardılar.¹⁰⁸⁴ Aynı yıl, iki ülke, güneydeki Mokha ve Aden şehirlerinde bulunan iki konteyner limanını genişletmek için toplam 508 milyon USD'lik Çin kredisi kullanmayı kabul etti.¹⁰⁸⁵ Çin, Yemen'in petrol üretim sektöründe de etkin bir rol oynadı. Yemen, Arap Yarımadası'ndaki komşularına kıyasla daha az miktarda petrol kaynağına sahip olmasına rağmen, Sinopec, Yemen'in petrol arama ve üretim sektöründe faaliyet gösterdi. Sinopec, Yemen'in toplam petrol üretimin yüzde sekizini kapsayan, günde 20.000 varil petrol üretti. Ancak, Yemen'deki iç savaş patlak verince, Sinopec ülkeden çekildi.¹⁰⁸⁶

¹⁰⁸² Yahya Koshaimah & Xiaolong Zou , Conflict in Yemen and its impacts on China's interests in the region. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 2023, s.1-2.

¹⁰⁸³ Hışam el-Khawlanı, "China prioritizes the Gulf economy and oil relations; Yemen Can Wait", <https://sanaacenter.org/publications/analysis/13002>, (12.12.2023)

¹⁰⁸⁴ Reuters, China to build power plants in Yemen, expand ports, <https://www.reuters.com/article/us-yemen-china-power/china-to-build-power-plants-in-yemen-expand-ports-idUSBRE9AF05A20131116/>, (25.12.2023)

¹⁰⁸⁵ I-wei Jennifer Chang , *China and Yemen's forgotten War*. United States Institute of Peace, 2018, s. 3

¹⁰⁸⁶ Alica Tekingündüz, "What is China doing in Yemen?", <https://www.trtworld.com/middle-east/what-is-china-doing-in-yemen-32183>, (03.10.2023)

ON İKİNCİ BÖLÜM

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NİN TÜRKİYE STRATEJİLERİ

Türkiye, coğrafi konumu ve deniz taşımacılığındaki rolü nedeniyle önemli bir geçiş noktasıdır ve Afro-Avrasya'nın ekonomik ve kültürel bağlarını bir araya getiren stratejik bir köprü işlevi görür. Çin açısından, Türkiye'nin değeri, sahip olduğu jeopolitik konumdan kaynaklanır. Türkiye, NATO'ya üye bir Orta Doğu ülkesi olmasının yanı sıra, Orta Asya ülkeleriyle sıkı ilişkileri olan bir Türk devleti olarak, üç büyük bölgeyi kapsayan bölgesel bir güçtür. Diğer hiçbir ülke bu üç farklı kimliği aynı anda taşımaz. Ayrıca, bu üç bölge de Çin için kritik öneme sahiptir. Orta Doğu, mevcut uluslararası ilişkilerin karmaşık bir bölgesidir ve Orta Doğu'nun petrol rezervleri, Çin'in büyüme stratejisi için kritik bir faktördür. NATO, dünya çapında en büyük askeri ittifak olarak bilinir. Orta Asya, Çin'in komşusu olmanın yanı sıra, bu bölgedeki ülkeler, Çin ile ekonomi ve güvenlik konularında sıkı iş birliği içindedirler.¹⁰⁸⁷ Türkiye ise BRI'da kilit bir rol oynamak istemektedir. Bu amaçla, üç tarafının denizlerle çevrili olması, Avrasya bağlantı noktasında bulunması ve birçok limana sahip olmasının avantajlarını kullanmak istediğini söyleyebiliriz.¹⁰⁸⁸ IMF verilerine göre, dünya ekonomisinin büyük 20 ülkesi arasında olan Türkiye,¹⁰⁸⁹ Orta Koridor Projesi kapsamında Türk Konseyi üye ülkeleri ile iş birliği yaparak, Aktau, Bakü ve Samsun limanları arasında kardeş liman bağlantısı kurdu.¹⁰⁹⁰ Daha önce, Çin'den Avrupa'ya doğru giden tüm yükler sadece Rusya'dan geçen demiryolları aracılığıyla taşınıyordu. Ancak, Türkiye'nin ulaşım projelerinin tamamlanmaya başlamasıyla, Çin'de yüklenen bir kargo Türkmenistan ve Kazakistan üzerinden Hazar Denizi'ne, oradan Azerbaycan'a, ardından Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınabiliyor. Daha

¹⁰⁸⁷ Adili Aini, ed, Selçuk Çolakoğlu, *Dünya Düzeninde Çin ve Türkiye-Çin İlişkileri* (Vol. 4). International Strategic Research Organization (USAK), 2012, s.115-120.

¹⁰⁸⁸ Ye Zhangxu, *a.g.m.*, s. 63-77.

¹⁰⁸⁹ Euronew, IMF verileri güncellendi: Türkiye dünyanın kaçıncı büyük ekonomisi?, <https://tr.euronews.com/2022/11/22/imf-verileri-guncelledi-turkiye-2021-ve-2022de-dunyanin-en-buyuk-20-ekonomisi#:~:text=IMF'nin%20Ekim%202022'de,ekonomiler%20listesinde%2019.%20s%C4%B1raya%20y%C3%BCkselecek.,> (25.12.2022)

¹⁰⁹⁰ Umut Ergünsü, *İpek Yolu'nun Yeniden...* s. 109

önce, Çin'den çıkan yüklerin eski hattan taşınma süresi iki ayı bulurken, yeni hat ile bu süre iki haftaya indirilebiliyor. 'Pekin'den Londra'ya aralıksız demiryolu' sloganının temsil ettiği Orta Koridor, Batı ve Doğu arasındaki bağlantıyı Türkiye üstünden sağlamaktadır.¹⁰⁹¹

12.1. Türkiye Cumhuriyeti ile Çin Halk Cumhuriyeti ilişkisi

Çin ve Türkiye arasında olan ilişkiler, tarihi İpek Yolu dönemine uzanır. Çin Cumhuriyeti'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk konsolosluğu Nanjing'de açılarak bölge ile temas kurulmuştur.¹⁰⁹² Ancak 1900'lerin başından 1970'lere kadar ilişkiler inkıtaya uğramıştır. 1970'te Türkiye'nin Çin'i tanımasıyla 1978 yılında Deng Xiaoping'in dışa açılım politikasıyla ilişkiler tekrar başlamıştır.¹⁰⁹³ İkili ilişkiler, iki ülkenin de ekonomik ve siyasi olarak yükseldiği, dışa açılmaya başladığı, 1981'de Kenan Evren ve İltar Türkmen'in Çin ziyaretiyle başlayan Türkiye-Çin ilişkileri, 1990'larda Uygur meselesi nedeniyle duraklama yaşamıştır. İlişkiler, 2010 yılında 'Stratejik İş Birliği' düzeyine yükseltilmiştir.¹⁰⁹⁴ Türkiye ve Çin arasında somut işbirliği adımlarının bir örneği, Çin Başbakanı Wen Jiabao'nun 7-9 Ekim 2010 tarihleri arasında ki Türkiye ziyaretidir. Bu ziyaret esnasında imzalanan anlaşmalar arasında, Yeni İpek Yolu Bağlantısı Ortak Çalışma Grubu'nun Kurulması hakkında Mutabakat Zaptı,¹⁰⁹⁵ Ulaştırma Altyapısı, Demiryolu İşbirliği Anlaşması ve Denizcilik Alanında İşbirliği Mutabakat Zaptı gibi İpek Yolu'nun faaliyete geçirilmesine yönelik ehemmiyetli belgeler bulunmaktadır. Bu adımlar, Türkiye'nin İpek Yolu projesine verdiği değeri ve Çin ile işbirliği yaparak bu proje aracılığıyla daha rahat bir Doğu-Batı ticaret hattına sahip olmayı hedeflediğini göstermektedir.¹⁰⁹⁶ 2012-2013 yılları, Türkiye ve Çin

¹⁰⁹¹ Şerif Dilek, "Demirden İpek Yolu: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı",

<https://www.setav.org/demirden-ipek-yolu-baku-tiflis-kars-demiryolu-hatti/>, (25.11.2023)

¹⁰⁹² Altay Atlı, "Turkey's Relations With China and the Belt and Road Initiative," in Routledge Handbook on China-Middle East Relations, ed. Jonathan Fulton (London: Routledge, 2022), 160.

¹⁰⁹³ Arzu Durdular, "Çin'in 'Kuşak-Yol' projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi." *Avrasya Etüdləri* 49.1 (2016): 77-97.

¹⁰⁹⁴ Arzu Durdular, *a.g.m.*, s.77-97.

¹⁰⁹⁵ İhlas Haber Ajansı, Çağlayan'dan önemli imza, <https://www.ihb.com.tr/haber-caglayan-dan-onemli-imza-140888/>, (20.12.2022)

¹⁰⁹⁶ Sadık Ünay & Altay Atlı, 'Küreselleşme Sürecinde Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri, SETA Analiz, Sayı 96, 2014, s. 21

yılları olarak kutlanmıştır.¹⁰⁹⁷ 2017 itibariyle, Çin şirketlerinin Türkiye'ye olan ilgisi artmış ve Türkiye'deki yatırımları artmıştır.¹⁰⁹⁸ Aynı yıl, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan da Kuşak ve Yol Uluslararası İş Birliği Forumu'nda girişime ilişkin iş birliği ve karşılıklı fayda vurgusu yaparak ilgisini belli etmiştir.¹⁰⁹⁹ 2021 yılında, Çin- Türkiye arasındaki siyasi ilişkilerin 50. yılı kutlanmıştır edilmiştir.¹¹⁰⁰

BRI'nın, Türkiye ve Çin arasında daha hızlı ve kısa ticaret yolları oluşturarak ticaret açığının giderilmesine yardımcı olacağı düşünülmektedir. Çin, BRI'yı Avrupa pazarına erişmek için kullanırken, Türkiye de Asya pazarına açılmak için fırsat bulmuştur.¹¹⁰¹ Şu anda, çok sayıda Çinli şirket Türkiye pazarına adım atmıştır.¹¹⁰² ICBC ve BOC gibi Çinli bankaların Türkiye pazarına girmesi, iki devlet arasındaki ekonomik ve ticari ilişkileri kuvvetlendirmiştir.¹¹⁰³ Türkiye'nin BRI'nın bir parçası olmasının netlik kazanmasından sonra, Çin yatırımlarının da arttığı gözlemlenmektedir.¹¹⁰⁴

Çin ve Türkiye arasındaki ekonomik ve siyasi ilişkiler gelişmektedir, ancak Çin'in Türkiye'deki algısı genellikle olumsuzdur.¹¹⁰⁵ Çin, Türkiye'nin yerel olaylarda yansız kalmasını ve Orta Doğu ülkeleri ile iyi ilişkiler kurarak ortak yatırımların önünü açmasını istemektedir. Ancak, Türkiye'nin bölgesel durumlarda cephe olması, ikili ilişkilerde ekonomik fırsatların önünü kapatırken, BRI'yı olumsuz etkilemektedir. Suriye krizi, Irak'taki huzursuzluk ve Şam ve Irak İslam Devleti'nin (İŞİD) durumu,

¹⁰⁹⁷ Serdar Yılmaz, "Bir kuşak bir yol projesinin Azerbaycan...", s. 5275-5301.

¹⁰⁹⁸ Anadolu Ajansı, Pekin Büyükelçisi Önen: Çin'in ülkemize yatırımları son dönemde önemli ivme kazandı, [https://www.aa.com.tr/tr/gundem/pekin-buyukelcisi-onen-cin-in-ulkemize-yatirimlari-son-donemde-onemli-ivme-kazandi/2461397#:~:text=T%C3%BCrkiye'nin%20Pekin%20B%C3%BCy%C3%BCkel%C3%A7isi%20Abdulkadir,milyar%20dolar%20seviyesine%20ula%C5%9F%C4%B1%22%20dedi.,\(21.06.2022\)](https://www.aa.com.tr/tr/gundem/pekin-buyukelcisi-onen-cin-in-ulkemize-yatirimlari-son-donemde-onemli-ivme-kazandi/2461397#:~:text=T%C3%BCrkiye'nin%20Pekin%20B%C3%BCy%C3%BCkel%C3%A7isi%20Abdulkadir,milyar%20dolar%20seviyesine%20ula%C5%9F%C4%B1%22%20dedi.,(21.06.2022))

¹⁰⁹⁹ BBC News Türkçe, Erdoğan: Modern İpek Yolu vatandaşlarımızın hayat standardını artıracak, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-39913491>, (07.06.2022)

¹¹⁰⁰ T.C. Dışişleri Bakanlığı Türkiye - Çin Halk Cumhuriyeti Siyasi İlişkileri, <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-siyasi-iliskileri.tr.mfa>, (20.12.2022)

¹¹⁰¹ Serdar Yılmaz, "Bir kuşak bir yol projesinin Azerbaycan...", s. 5276-5301.

¹¹⁰² Dünya Gazetesi, Çinli bin şirketin yolu Türkiye'ye düştü, <https://www.dunya.com/ekonomi/cinli-bin-sirketin-yolu-turkiyeye-dustu-haberi-420779>, (28.06.2022)

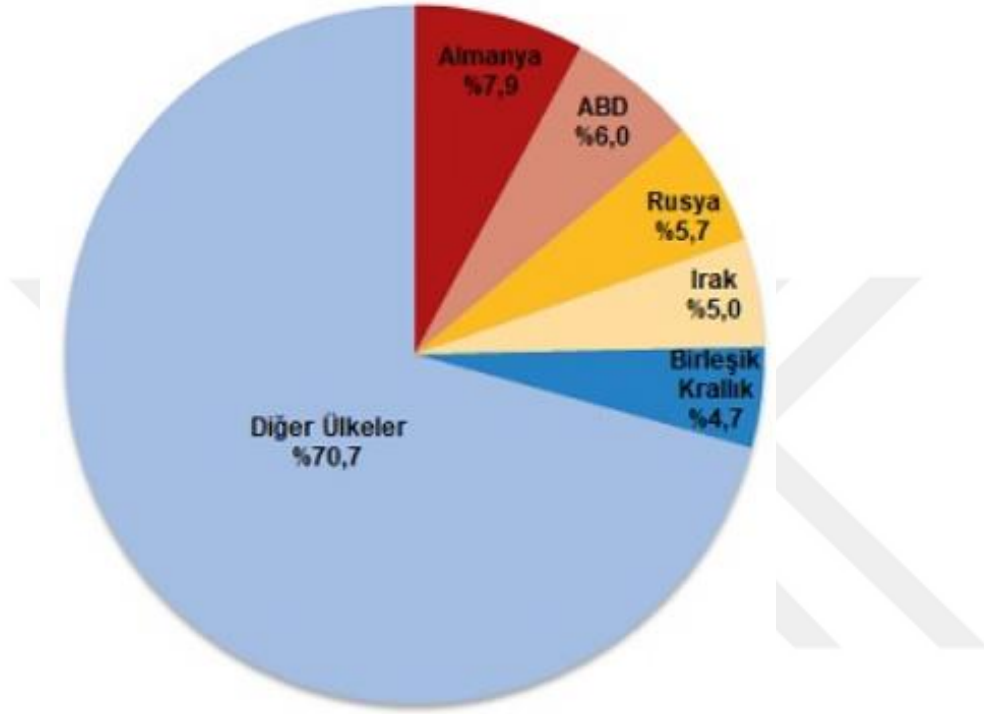
¹¹⁰³ Şerif Dilek, Büşra Zeynep Özdemir, Deniz İstikbal, Asya yüzyılında Türkiye – Çin ekonomik ilişkileri. SETA: Ankara, 2019, s. 48

¹¹⁰⁴ "Bloomberg HT, Türkiye'ye doğrudan Çin yatırımları ivme kazandı", <https://businessht.bloomberght.com/piyasalar/haber/1870596-turkiye-ye-dogrudan-cin-yatirimlari-ivme-kazandi>, (20.06.2022)

¹¹⁰⁵ Veli Boztepe, a.g.m., s. 93-110.

bölgenin ve Türkiye'nin güvenliğini tehdit ederken, BRI'nın bölgeden ve Türkiye'den geçmesi, Çin'i jeostratejik riske atmaktadır.¹¹⁰⁶

Şekil 12.1: Türkiye Ülkelere göre ihracat, Aralık 2022



Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, Ocak 2023, <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Ocak-2023-49621>, (02.03.2023)

Çin ve Türkiye arasındaki ticaret birliktelikleri, Türkiye'nin aleyhine olan bir dengesizlik göstermektedir.¹¹⁰⁷ Büyük ölçekli projelere rağmen, Türkiye'nin Çin ile olan ithalat ve ihracat dengesini sağlayamamıştır.¹¹⁰⁸ Türkiye, Çin'den en çok ithalat yapan devletler içinde yer alırken, ihracatta Çin'e kıyasla daha az başarılıdır.¹¹⁰⁹ Türkiye bir BRI ülkesi olarak Asya pazarına dahil olmak ve Çin'e karşı dış ticaret açığındaki makasın kapanmasını sağlayabileceğini düşünmektedir.¹¹¹⁰

¹¹⁰⁶ Arzu Durdular, *a.g.m.*, s.77-96.

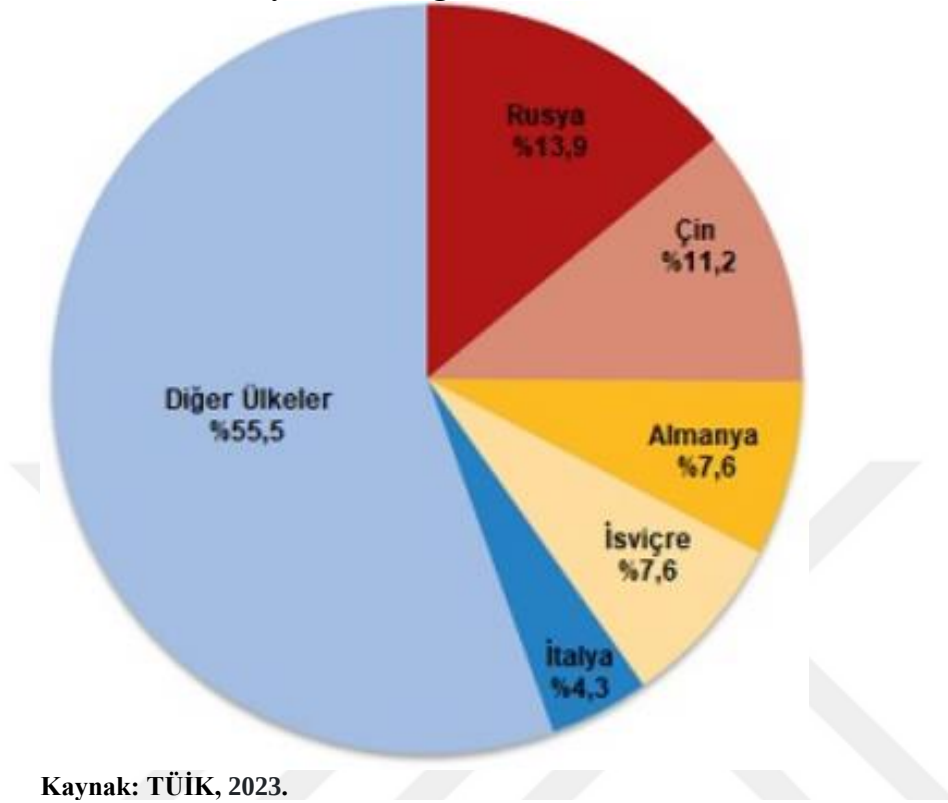
¹¹⁰⁷ Arzu Durdular, *a.g.m.*, s.78-97.

¹¹⁰⁸ Serdar Yılmaz "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi...", s.626

¹¹⁰⁹ Şerif Dilek, Büşra Zeynep Özdemir, Deniz İstikbal, *a.g.m.*, s.29-30

¹¹¹⁰ Erdem Ateş & Dilek Seymen . Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dâhil Olmalı mı?. *Gazi Akademik Bakış*, 16(31),2022 , s.288

Şekil 12.2: Türkiye Ülkelere göre ithalat, Aralık 2022



Kaynak: TÜİK, 2023.

Tablo 12.1: Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri Ticari Veriler

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

Kaynak: T.C. Dışişleri Bakanlığı, Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri, <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-ekonomik-iliskileri.tr.mfa>, (20.01.2023)

Ancak, Çin'in Türkiye'deki yatırımlarının, diğer yatırımcı ülkelerle karşılaştırıldığında, özellikle Avrupa ülkelerinden daha düşük seviyede olduğu görülür. 2013-2020 yılları arasında Türkiye, Çin yatırımlarının sadece %1,31'ini aldı ve BRI projelerinin sadece %0,8'i Türkiye'nin katılımına sahip oldu. Türkiye ve Çin, Avrasya'da bağlantı vizyonlarını senkronize etmeyi hedeflemektedir ancak bu konuda farklı görüşlere sahiptirler. Ancak, Ukrayna'daki savaşın patlak vermesinin ardından, Türkiye ile Çin arasında koridor boyunca iş birliği konusunda daha aktif görüşmeler

başlatılmıştır.¹¹¹¹ Türkiye'nin Orta Koridor Projesi ile BRI, Türkiye ve Çin'in ekonomik ilişkilerini geliştirmek için önemli bir fırsat sunmaktadır.¹¹¹²

12.2. Türkiye Cumhuriyeti tarafından Kuşak ve Yol Girişimi

1990'larda, Türkiye İpek Yolu'nun canlandırılması için adımlar attı. Dönemin Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel, 1997'deki "İpek Yolu 2000" konferansında, bu antik yolun insanlar arasında barış ve ortak refah sağlama potansiyeline vurgu yaparak önemini belirtti.¹¹¹³ Daha sonra Türkiye lideri Recep Tayyip Erdoğan da Türkiye'nin İpek Yolu'nu yeniden canlandırma arzusunu açıkça ifade etti.¹¹¹⁴ Türkiye, İpek Yolu'nun tarihini canlandırmak amacıyla Orta Koridor girişimini başlattı. Bu girişim, Türkiye'den başlayarak Orta Asya, Pakistan, Afganistan ve Çin'e kadar ulaşan bir ulaşım ağı oluşturuyor. Orta Koridor, BRI ile uyumlu bir şekilde ilerlemesini Çin desteklemektedir.¹¹¹⁵ Çin'in Ankara Büyükelçisi olan Yu Hongyang, Nisan 2015'teki bir açıklamasında, BRI'nın çeşitli rotaları bulunduğunu, fakat Türkiye'nin bu rotaların tümünden geçiş yapacağını ifade etmiştir.¹¹¹⁶ 2015'te imzalanan mutabakat zaptı ile demiryolları, limanlar ve karayolları dahil ulaştırma ağları konusunda iş birliği sağlandı. Türkiye'nin "Edirne-Kars Hızlı Tren Projesi" ise Orta Koridorun bir parçası olarak planlanmıştır. Bu entegrasyon, şirketlerin İpek Yolu ülkelerindeki altyapı ve ulaşım projelerinden finansal olarak yararlanabilecekleri bir ortam sunacaktır. Ayrıca, Hazar Denizi'nden Orta Asya, Afganistan, Pakistan ve Çin'e bağlantı sağlayan bu güzergah, Rusya'nın Kuzey Koridoru ve İran güzergahlarına alternatif bir seçenek

¹¹¹¹ Emil Avdaliani, "China's 2023 Trade and Investment with Türkiye: Development Trends", <https://www.silkroadbriefing.com/news/2023/01/25/chinas-2023-trade-and-investment-with-turkiye-trends/>, (08.02.2023)

¹¹¹² Xiaoli Guo & Giray Fidan, "Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) ve Türkiye'nin Orta Koridoru: "Kazan-Kazan İşbirliği"?", <https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-bri-and-turkeys-middle-corridor-win-win-cooperation>, (03.02.2023)

¹¹¹³ Hürriyet, Demirel: "İpekyolu bu kez Batı'dan Doğu'ya uzanacak", <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/demirel-ipekyolu-bu-kez-batidan-doguya-uzanacak-39264642>, (02.09.2022)

¹¹¹⁴ Yeni Şafak, İpek Yolu'nu yeniden ihya edeceğiz: Ağrı-Patnos arasındaki mesafe 1 saatten 35 dakikaya indi, <https://www.yenisafak.com/gundem/ipek-yolunu-yeniden-ihya-edecemiz-agri-patnos-arasindaki-mesafe-1-saatten-35-dakikaya-indi-3893255>, (05.12.2022)

¹¹¹⁵ TBMM, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı, <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss378.pdf>, (02.09.2022)

¹¹¹⁶ Esmе Özdaşlı, Çin'in Yeni İpek Yolu... s. 579-594.

sunarak Türkiye ve Avrupa için önemli bir fırsat oluşturacaktır.¹¹¹⁷ Türkiye, BRI'ya olumlu bir bakış açısına sahip ve Orta Asya ülkeleri ile Çin arasındaki ilişkilerini güçlendireceğine inanmaktadır.¹¹¹⁸ Ayrıca, 2017'de Gürcistan, Azerbaycan, Türkmenistan ve Afganistan ile bir bölgesel ulaştırma iş birliği anlaşması imzalayarak Lapis Lazuli Ulaştırma Koridoru'nu oluşturmuştur. Uzmanlara göre, Güney Asya'dan Avrupa'ya seyahat eden malların %80'ini potansiyel olarak taşıyabilir. Aynı yıl içinde Türkiye, Bakü-Tiflis-Kars demiryoluna (BTK) aktif katılım sağlayarak Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan ile imzalanan Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası'na önemli bir destek vermiştir. Bu rota, Çin'den Kazakistan, Gürcistan, Azerbaycan, Hazar Denizi, Türkiye ve Avrupa'ya kadar uzanmaktadır. Türkiye'nin demiryolu otoritesi, projeye 2018'de katıldı.¹¹¹⁹ Ancak, Türkiye, BRI kapsamında Avrupa devletleri içinde yer alsa da CEEC's olarak adlandırılmamış ve 2018'de Bulgaristan'da düzenlenen Çin ile Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri Toplantısı'na katılmamıştır.¹¹²⁰

Türkiye için BRI hem ekonomik fırsatlara hem de potansiyel risklere sahiptir. BRI, diğer ülkelerle bağlantısını artırarak ve ticaret ve de yatırımı teşvik ederek Türkiye'ye ekonomik faydalar sağlayabilir.¹¹²¹ Bununla birlikte Türkiye'nin taşımacılık ve lojistikte bölgesel bir merkez olma hedefine de katkıda bulunabilir.¹¹²² Ancak BRI'nın Türkiye'nin ekonomik güvenliği üzerindeki etkisi konusunda endişeler bulunmaktadır. BRI projeleri Türkiye'nin borç yükünü ve Çin'e bağımlılığını artırabilir. BRI'nın Türkiye açısından potansiyel ekonomik faydalarını ve risklerini dikkatle analiz etmeye ihtiyaç vardır.¹¹²³

¹¹¹⁷ TBMM, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı, <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss378.pdf>, (02.09.2022)

¹¹¹⁸ Arzu Durdular, *a.g.m.*, s. 79-97.

¹¹¹⁹ Paruyr Abrahamyan, EVN Report, Was China All Innocent During the 2020 Artsakh War?, <https://evnreport.com/opinion/was-china-all-innocent-during-the-2020-artsakh-war/>, (09.01.2023)

¹¹²⁰ Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, Full Text: The Sofia Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries, http://english.www.gov.cn/news/international_exchanges/2018/07/16/content_281476224693086.htm, (09.06.2022)

¹¹²¹ Sefa Çatal , “Kuşak ve yol inisiyatifi'nin Türkiye'nin ekonomi güvenliğine etkileri.” *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(Özel Sayı),2019 , s.102-124

¹¹²² Taner Zorbay , “Kuşak-yol projesi ve Türkiye'nin orta asya hedefi ”, *Kapadokya Bölge Araştırmaları Dergisi (Cjas) Kapadokya Üniversitesi*, 2019, s.48-64.

¹¹²³ Sefa Çatal, *a.g.m.*, s.103-123

12.3. Çin'in Türkiye'de ki Ticari Yatırımları

BRI'nın dünya genelinde duyurulmasının ardından, Çinli şirketler Türkiye'deki ticari yatırımlarını artırmıştır. Bu yatırımlar arasında ICBC'nin Tekstilbank'ın %75'ini satın alması,¹¹²⁴ e-ticaret devi Alibaba'nın 728 milyon USD'ye Trendyol'u satın alması¹¹²⁵ ve en büyük üçüncü Çin bankası olan BOC'un 300 milyon USD'lik kapital aktarımıyla 2017 sonunda Türkiye'de bankacılık faaliyetlerine başlaması yer almaktadır.¹¹²⁶ Ayrıca, Çinli akıllı telefon şirketleri Huawei, ZTE, Xiaomi, Oppo, Tecno ve TCL de Türkiye'de üretim ve araştırma-geliştirme merkezleri kurarak yatırım yapmışlardır.¹¹²⁷

Enerji sektörü, Çin'in Türkiye'deki en çok yatırım yaptığı alandır. Türkiye için de enerji yatırımları son derece değerlidir, çünkü Türkiye'nin enerji talebi çok yüksektir ve bu alanda tamamen bağımsız bir ülke değildir. Ancak, bu yatırımlar sayesinde Türkiye, Avrupa'ya önemli bir enerji geçişi sağlayabilecek ve Türkiye'nin Orta Asya enerjisine erişimi kolaylaşmaktadır. Bu durum, Türkiye'nin büyümesini ve enerji sektöründeki ilerleyişini hızlandıracak, en önemlisi enerji ithalatına olan tabiyetini azaltarak satın alma seçeneklerini çeşitlendirecektir.¹¹²⁸ Çinli firmaların Türkiye'de ki enerji yatırımları Aşağıdaki tablolarda ve haritada mevcuttur.

¹¹²⁴ Haber Türk, Tekstilbank dünya devine satıldı!, <https://www.haberturk.com/ekonomi/para/haber/943473-tekstilbank-dunya-devine-satildi>, (08.06.2022)

¹¹²⁵ Sözcü, Alibaba, Trendyol için 728 milyon dolar ödedi, <https://www.sozcu.com.tr/2018/ekonomi/alibaba-trendyol-icin-728-milyon-dolar-odedi-2555288/>, (08.06.2022)

¹¹²⁶ Dünya, Çinli bin şirketin 'yol'u Türkiye'ye düştü, <https://www.dunya.com/ekonomi/cinli-bin-sirketin-yolu-turkiyeye-dustu-haberi-420779>, (08.06.2022)

¹¹²⁷ NTV, İşte Türkiye'de akıllı telefon üreten firmalar: Türkiye üretim üssü oluyor, https://www.ntv.com.tr/galeri/teknoloji/iste-turkiyede-akilli-telefon-ureten-firmalar-turkiye-uretim-ussu-oluyor,mL5_3MDdV0ib6c0QrG8rmQ/KAQklKAF4kOXfh-eMdTxDA, (08.06.2022)

¹¹²⁸ Yahya Algül. "Çin'in Kuşak Ve Yol Projesinin Türkiye Enerji Sektörüne Yansımaları." *Anasay*, 11, 2020, s. 37-62.

Tablo 12.2: 2005-2020 Yılları arası Türkiye'deki Çinli Enerji Yatırımcılarının Listesi

Yıl	Bütçe (Milyon Dolat)	Yatırımcı	Mülkiyet	Alt Sektör	Konum
2008	760	Datong	Devlete ait	Kömür	Amasra/ Bartın
2012	600	Çin Elektrik Ekipman (CSUN)	Özel	Yenilenebilir Enerji (Güneş)	Tuzla/ İstanbul
2012	130	Harbin Electric	Devlete ait	Diğer	Cerkezkoy/ Tekirdağ
2016	20	HT Solar	Devlete ait	Yenilenebilir Enerji (Güneş)	Tuzla/ İstanbul
2019	1.320	Şangay Elektrik Enerjisi Şirketi, AVIC	Devlete ait	Kömür	Yumurtalık/ Adana

Kaynak: Mustafa Kaya & İzzet Arı, "Chinese Energy Investments in Turkey and Potential Investment Barriers." *Uludağ Uluslararası Çalışmalar Dergisi* 5.1 ,2021, s.1-19.

Tablo 12.3: BRI Kapsamında Türkiye Enerji Santrali Yatırımları

Proje	BÜTÇE(USD)
Aliğa Kömür Yakıtlı Elektrik Santrali	350 Milyon
Ciner Kazan Soda Gazı Santrali	1.5 Milyar
Şırnak Termik Santrali	500 Milyon
Amasra Bartın Kömür Santrali	2.4 Milyar

Kaynak: Reconasia, Reconnecting Asia Project Database, <https://reconasia.csis.org/reconnecting-asia-map/>, (20.11.2023)

Tablo 12.4: 2005-2018 Yılları Arası Çinli Firmaların Türkiye'deki yatırımlarının Sektörel Dağılımı

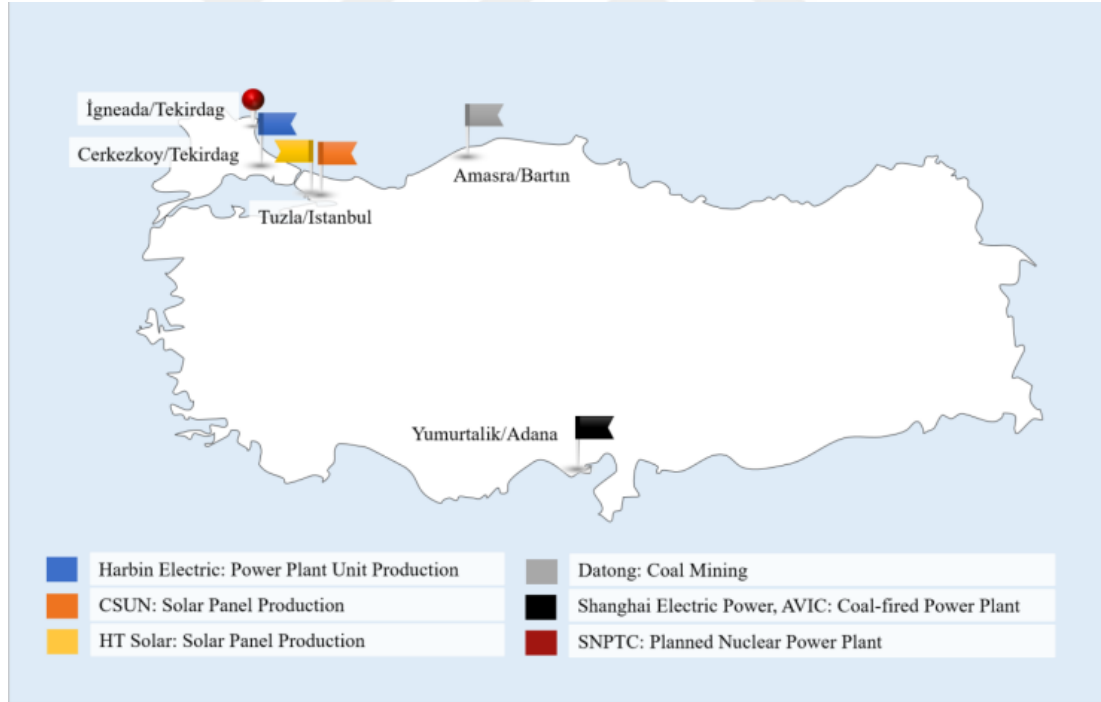
Sektör	Alt Sektörler	Miktar (Milyar USD)	Sektör Payları(%)
Enerji	Kömür, Gaz, Alternatif ve Hidro	9,460	63,1
Ulaşım	Demir Yolları	2,310	15,4
Emlak	Yapı	1,150	7,6
İlaç	-	1,100	7,3
Deniz Ulaşımı	Limanlar ve Gemicilik	0,920	6,1
Metal	Çelik	0,440	2,9
Finans	Bankacılık	0,430	2,8
Teknoloji	Telekomünikasyon	0,100	0,6
Toplam Yatırım	-	14,99	100,0

Kaynak: Şerif Dilek, Büşra Zeynep Özdemir, Deniz İstikbal, *Asya Yüzyılında Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri* İstanbul: SETA Yayınları , 2019, s.45.

Tablo 12.5: Çinli Firmaların 2013-2018 Yılları Arası Türkiye’de ki Yatırımları

Tarih	Çinli Firma	Miktar (Milyar USD)	Yatırım Alanı	Ortaklık Yapılan Türk Firma
2013	Çin Ulusal Kimya Mühendislik	1,100	İlaç	Ciner Holding
2013	Genertec	0,460	Enerji	Aksa Enerji
2013	Harbin Elektrik	2,400	Enerji	Hattat Holding
2013	Sinomach	0,220	Enerji	-
2014	ICBC	0,320	Finans	Tekstil Bankası
2015	Sinomach	0,380	Enerji	OEDAS ve OEPAS
2015	Sinoma	0,160	Emlak	Limak Holding
2015	Sinoma	0,100	Emlak	Votorantim Cimento
2015	Çin Tüccarları, CIC, COSCO	0,920	Ulaşım	Fina LimanıKumport
2016	Dongfang Elektrik	0,660	Enerji	Hattat Holding
2016	Çin Bankası	0,110	Finans	-
2016	ZTE	0,100	Teknoloji	Netaş
2018	PowerChina	1,090	Enerji	-
2018	Çin Enerji Mühendisliği	0,300	Enerji	Toya

Kaynak: Şerif Dilek, Büşra Zeynep Özdemir, Deniz İstikbal , *Asya Yüzyılında Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri* ,İstanbul: SETA Yayınları, 2019, s.46

Harita 12.1: Çin'in 2005-2020 yılları Türkiye'de ki Elektrik Yatırımının Konumu

Kaynak: Mustafa Kaya & İzzet Arı, "Chinese Energy Investments in Turkey and Potential Investment Barriers." *Uludağ Uluslararası Çalışmalar Dergisi* 5.1 , 2021, s.1-19.

12.4. 21. Yüzyıl İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Dahilinde Türkiye

BRI'nın Türkiye'deki kara yolları projeleri, "Orta Koridor" olarak adlandırılan Çin-Merkez ve Batı Asya Koridoru üzerinde yer bulunmaktadır.¹¹²⁹ Bu minvalde Türkiye ile Çin arasında 2015 yılında Antalya'da ki G20 zirvesinde "Kuşak ve Yol" girişimi ile "Orta Koridor" projesinin bağdaştırılmasına dair mutabakat zaptını imzalayarak iki girişimi birleştirmişlerdir.¹¹³⁰ Türkiye'de yapılan ve yapılmakta olan demiryolu ve kara yolu projelerinin tamamlanması ile BRI'nın önemli kazanımları olacaktır.¹¹³¹ Bu zamana kadar tamamlanan projeler iki ülke için önemli zaman kazanımları sağlamıştır. Bu görüşü Çin-Türkiye yük transfer zamanı 1 aydan 12 güne düşmesi ve Batı Avrupa ile Uzak Doğu arasındaki tüm yolun 18 gün sürmesi ile açıklayabiliriz.¹¹³²

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Recep Tayip Erdoğan'ın Çince Huánqiú Shíbào ve İngilizce Global Times gazeteleri için yazdığı "Türkiye ve Çin: Ortak gelecek vizyonu paylaşan iki ülke" başlıklı makalede Türkiye'nin önerdiği Orta Koridor Girişimi BRI'nın merkezi konumuna geldiği ve BRI için hem zaman avantajı hem de senenin her ayı güzergahın kullanılabilir olmasının avantajını belirtmiş ve Türkiye'nin Orta Koridor girişimini BRI ile entegre edebilmek ve Pekin-Londra hattının kullanılabilmesi için birçok projenin hazır edildiği ifade edilmiştir.¹¹³³

Çin lideri Xi Jinping ise 2015 de düzenlenen Türkiye-Çin İş Forumunda ki konuşmasında Türkiye ile stratejik iş birliğini daha da genişletme kararı aldıklarını açıklamış ve Türkiye'nin çeşitli ulaşım altyapı projelerin de Çinli şirketlerin rol

¹¹²⁹ Soner Esmer, "Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road) Projesinde Türkiye'nin Önemi", <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/14489/bir-kusak-bir-yol-one-belt-one-road-projesinde-turkiye-nin-onemi>, (11.07.2021)

¹¹³⁰ Çin Halk Cumhuriyeti Büyük Elçiliği, 50 yıl boyunca ele ele yürüyen Çin ve Türkiye karşılıklı yarar ve ortak kazanca dayanan yeni bir döneme giriyor, http://tr.china-embassy.gov.cn/tur/xwdt/202108/t20210804_8923332.htm, (19.06.2022)

¹¹³¹ Zekeriyya Akdağ, *a.g.m*, s. 83

¹¹³² Daily Sabah, First train from China to Europe makes 'Silk Railway' dream come true in Turkey, <https://www.dailysabah.com/business/2019/11/06/first-train-from-china-to-europe-makes-silk-railway-dream-come-true-in-turkey>, (06.12.2021)

¹¹³³ Recep Tayyip Erdoğan, "Türkiye ve Çin: Ortak gelecek vizyonu paylaşan iki ülke", https://www.iletisim.gov.tr/turkce/cumhurbaskanimizin_kaleminden/detay/turkiye-ve-cin-ortak-gelecek-vizyonu-paylasan-iki-ulke-huanqiu-shibao-global-times, (06.12.2021)

aldığını ve Çin'in bu projelere ilgisi olduğunu belirtmiştir.¹¹³⁴ Çin Halk Cumhuriyeti Büyükelçiliğinin internet sitesinde de Çin'in Türkiye'nin Mega projelerini destekleyeceği ve halihazırda ki ulaşım projelerinin finanse edildiği belirtilmiştir.¹¹³⁵

BRI, Türkiye'ye finansal destek sağlayarak taze kaynaklar sunmakta ve Çin'e Akdeniz'de stratejik bir üs olanağı sunmaktadır. Bu çerçevede, Türkiye, Kars'tan başlayarak Tiflis üzerinden Bakü'ye uzanan ve oradan Çin'e bağlanan bir demiryolu inşa ederek BRI'nın altyapı girişimlerine katkıda bulunmuştur. Ayrıca, 2015 yılında Çinli bir konsorsiyum, İstanbul'daki önemli bir konteyner terminali olan Kumpport'un çoğunluk hissesini satın alarak Türkiye'nin deniz taşımacılığı sektöründe etkin bir konuma gelmiştir. Çinli yatırımcılar ayrıca, Türkiye'nin mega projelerinin bazılarını destekleyerek önemli rol oynamışlardır.¹¹³⁶

Ana hedefi Pekin- Londra güzergahının oluşmasını sağlamak olan bu projelerin¹¹³⁷ gerçekleşmesi adına Çin, 2008 ile 2021 arasında BRI kapsamında yapılan projelerin kurtarılması için 22 gelişmekte olan ülkelere yaptığı 240 milyar USD ödemenin çoğunluğu, orta gelir seviyesindeki ülkelere yapılmıştı ve Türkiye'de bu ülkeler arasına dahil edilmiştir.¹¹³⁸ Aşağıda ki başlıklarda bu projeler ayrı ayrı incelenecektir.

¹¹³⁴ T.C. Cumhurbaşkanlığı, Cumhurbaşkanı Erdoğan, Türkiye-Çin İş Forumu'na Katıldı, <https://tccb.gov.tr/haberler/410/34000/cumhurbaskani-erdogan-turkiye-cin-is-forumuna-katildi.html>, (07.10.2021)

¹¹³⁵ Çin Halk Cumhuriyeti Büyükelçiliği, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Çin ve Türkiye Halklarına Yararlar Getiriyor, http://tr.china-embassy.gov.cn/tur/xwdt/201905/t20190501_9617207.htm, (12.12.2021)

¹¹³⁶ Ayça Alemdaroğlu & Sultan Tepe, "Erdogan Is Turning Turkey Into a Chinese Client State", <https://foreignpolicy.com/2020/09/16/erdogan-is-turning-turkey-into-a-chinese-client-state/>, (22.11.2021)

¹¹³⁷ Bloomberg HT, Erdoğan: Yeni bir dünya sisteminin kurulmasında Türkiye ve Çin'e büyük görevler düşüyor, <https://www.bloomberght.com/erdogan-yeni-bir-dunya-sisteminin-kurulmasinda-turkiye-ve-cine-buyuk-gorevler-dusuyor-2227599>, (22.11.2021)

¹¹³⁸ Şarkul Avasat, "Araştırma: Çin, Kuşak ve Yol'u kurtarmak için Türkiye'nin de aralarında olduğu ülkelere toplamda 240 milyar dolar aktardı", <https://turkish.aawsat.com/home/article/4238536/ara%C5%9Ft%C4%B1rma-%C3%A7in-ku%C5%9Fak-ve-yolu-kurtarmak-i%C3%A7in-t%C3%BCrkiyenin-de-aralar%C4%B1nda-oldu%C4%9Fu>, (02.04.2023)

12.4.1. Avrasya Tüneli

2013 yılında inşasına başlanan ve 2016'da hizmete giren Avrasya Tüneli,¹¹³⁹ Asya ve Avrupa kıtalarını denizin altından birleştiren 14.6 km uzunluğundaki bir karayolu tünelidir. Tünelin 5.4 km'lik kısmı, deniz tabanına inşa edilmiş iki katlı tünel şeklindedir. Bu proje, Göztepe ile Kazlıçeşme arasında yer almakta olup, Marmaray'dan sonra tamamlanan ikinci denizaltı projesidir.¹¹⁴⁰ Projeyi finanse etmek için kullanılan kaynaklar arasında 320 milyon USD'lik öz kaynak ve 960 milyon USD'lik kredi bulunmaktadır. Krediler, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası, Kore Eximbank, Standard Chartered Banka, Avrupa Yatırım Bankası, Sumitomo Mitsui Bankacılık, Mizuho Banka, Türkiye İş Bankası, Yapı kredi ve Garanti Bankası tarafından sağlanmıştır. Avrasya Tüneli projesinin toplam maliyeti yaklaşık 1.28 milyar USD olarak belirlenmiştir.¹¹⁴¹

Harita 12.2: Avrasya Tüneli Geçiş Hattı



Kaynak: Akşam, İstanbul Avrasya Tüneli güzergah haritası, <https://www.aksam.com.tr/ekonomi/istanbul-avrasya-tuneli-guzergah-haritasi-avrasya-tuneli-nedir/haber-578142>, (08.06.2022)

¹¹³⁹ Anadolu Ajansı, Bakan Karaismaioğlu: Avrasya Tüneli'nin işletme süresi bittiğinde devlet 140 milyon dolar gelir elde edecek, [https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/bakan-karaismaioğlu-avrasya-tunelinin-isletme-suresi-bittiginde-devlet-140-milyon-dolar-gelir-elde-edecek/2550106](https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/bakan-karaismaioглу-avrasya-tunelinin-isletme-suresi-bittiginde-devlet-140-milyon-dolar-gelir-elde-edecek/2550106), (20.12.2022)

¹¹⁴⁰ Avrasya Tüneli, Hakkında, <https://www.avrasyatuneli.com/kurumsal/ne/hakkinda>, (20.12.2022)

¹¹⁴¹ Avrasya Tüneli, Finansman, <https://www.avrasyatuneli.com/kurumsal/nasil/finansman>, (20.12.2022)

12.4.2. Yavuz Sultan Selim Köprüsü

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Boğazı'nın üçüncü köprüsüdür ve 2013-2016 yılları arasında inşa edilmiştir. Sekiz şeritli karayolu ve iki şeritli tren yolunu içeren bu köprü, İzmit'ten Edirne'ye uzanan raylı sistem yolu ile Marmaray ve metro hatlarına entegre bir şekilde tasarlanmıştır.¹¹⁴² Proje, 29 Mayıs 2013'te başlayıp rekor sürede, 26 Ağustos 2016'da tamamlanarak faaliyete açılmıştır.¹¹⁴³ Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Londra-Pekin hattındaki bağlantı noktalarından biri olarak öne çıkmaktadır.¹¹⁴⁴

Harita 12.3: Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu



Kaynak: Kuzey Marmara Otoyolu, Güzergah Bilgileri”,
<https://www.kuzeymarmaraotoyolu.com/guzergah>, (05.11.2022)

¹¹⁴² Serdar Yılmaz, "Bir kuşak bir yol projesinin Azerbaycan...", s. 5277-5301.

¹¹⁴³ ICA, Yapım Dönemi, <https://www.ysskoprusuveotoyolu.com.tr/TR/icerik/yapim-donemi-127>, (06.06.2022)

¹¹⁴⁴ Enver Günay, Sibel Çetiner,; Sebile Sevinç, Esra Kütükçü, "Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye-Çin Ekonomik İş birliği Çerçevesinde Orta Koridor ile Kuşak ve Yol Girişimi". *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 9 (2), 2019, s.166

Köprü, hem karayolu hem de demiryolu ulaşımında kolaylık sağlayarak Avrasya ulaşımında çeşitlilik sunmayı amaçlamaktadır. Komşu şehirler ve ülkeler arasındaki ulaşımı kolaylaştırarak ticareti artırmayı hedeflemektedir.¹¹⁴⁵ Bu proje ile Türkiye BRI'ya önemli bir katkı sağlamaktadır, çünkü Doğu ile Batı arasındaki bağın geliştirilmesini amaçlar.¹¹⁴⁶ Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Türkiye'nin BRI'ya dahil ettiği Orta Koridor'a uyarlanan bir proje olarak, BTK, Edirne-Kars Tren hattı, Marmaray, Avrasya Tüneli, gibi diğer projelerle benzer bir yaklaşımı benimser.¹¹⁴⁷

Çin şirketleri, Kuzey Çevre Otoyolu işletmesi ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü için alınan kredinin yeniden finanse edilmesi yoluyla %51 hisse satın almak istemiş¹¹⁴⁸ ancak alım aşamasında bu fikirden vazgeçilmiştir.¹¹⁴⁹

12.4.3. Marmaray

Marmaray, Türkiye'nin Orta Koridor girişiminin merkezinde yer alan bir demiryolu girişimidir ve 29 Ekim 2013'te faaliyete geçmiştir. Avrupa'daki Halkalı bölgesi ile Asya'daki Gebze bölgesi arasında kesintisiz, çağdaş ve geniş kapasiteli bir banliyö tren hattı oluşturmuştur. İstanbul'un taşımacılık zorluklarına çare sağlamanın yanında, Türkiye'nin stratejik durumu bakımından da hayati bir rol oynamaktadır.¹¹⁵⁰

Marmaray, İstanbul'daki demiryolu ağlarını boğazın altından geçen bir tünel ile birleştiren bir girişimdir.¹¹⁵¹ Osmanlı Sultanı Abdülmecid'in planladığı iddia edilen

¹¹⁴⁵ Erdal Tanas Karagöl, "İpek Yolu'nun bağlantısı: 3. köprü", <https://www.yenisafak.com/yazarlar/erdal-tanas-karagol/ipek-yolunun-baglantis-3-kopru-2027341>, (06.07.2022)

¹¹⁴⁶ T.C. Dışişleri Bakanlığı, Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası, https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafl-usturma-politikasi.tr.mfa, (06.06.2022)

¹¹⁴⁷ Sedat Aybar, "Tek Kuşak Tek Yol İnsiyatifi Bağlamında Türkiye - Çin İlişkileri", https://tasam.org/tr-TR/Icerik/45102/tek_kusak_tek_yol_insiyatifi_baglaminda_turkiye_-cin_iliskileri adresinden erişilmiştir, (06.06.2022)

¹¹⁴⁸ Cumhuriyet, Son aşamaya gelindi... Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün yüzde 51'i satılıyor, <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/son-asamaya-gelindi-yavuz-sultan-selim-koprusunun-yuzde-51i-satiliyor-1827554>, (06.06.2022)

¹¹⁴⁹ Euronews, Çinliler, 3. köprü anlaşmasını feshetmek için Hong Kong Borsası'na bildirimde bulundu, <https://tr.euronews.com/2021/08/23/cinliler-3-kopru-anlasma-n-feshetmek-icin-hong-kong-borsas-na-bildirimde-bulundu>, (06.06.2022)

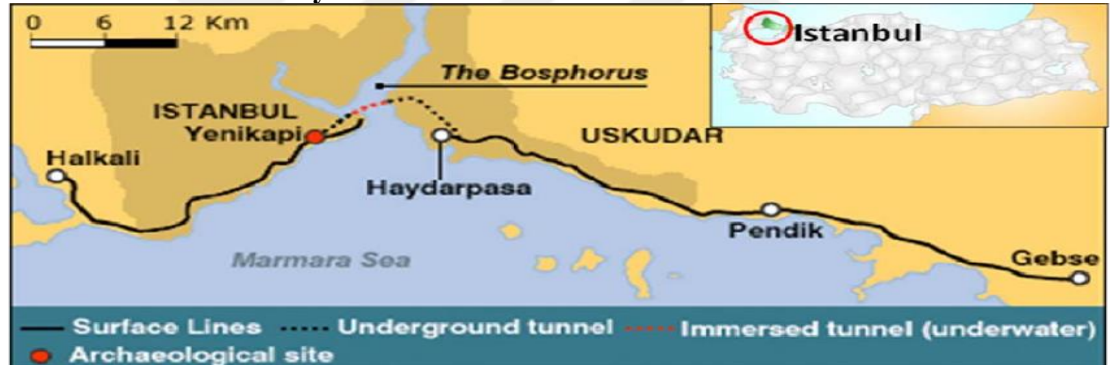
¹¹⁵⁰ Filiz Kutluay Tutar & Fatma Şura Bahsi Koçer. "Çin'in yeni ipek yolu projesi: Bir kuşak bir yol." *Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences* 5.17 ,2019, s. 618-626.

¹¹⁵¹ Marmaray, TCDD Taşımacılık Gebze-Halkalı Hattını İşletmeye Başladı, <https://marmaray.gov.tr/tcdd-tasimacilik-gebze-halkali-hattini-isletmeye-basladi/>, (22.11.2022)

proje ile¹¹⁵² İstanbul'un Avrupa ve Asya yakasındaki demiryolları dünyanın en derin tüp geçidi olan 76.6 km uzunluğundaki bir tünel ile birleştirilmiştir. Proje, Japon Jica, Avrupa Yatırım Bankası ve Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası tarafından finanse edilmiş ve BRI kapsamında değerlendirilen Marmaray ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Pekin-Londra hattının orta çizgisini tamamlayan önemli bağlantılardan biridir.¹¹⁵³

2004 yılında başlayan çalışmalar sonucunda 2013 yılında tamamlanan Marmaray,¹¹⁵⁴ Avrupa ve Asya kıtalarını İstanbul'da demiryolu ulaşımıyla birleştiren tek seçenek olması nedeniyle yolcu ve yük taşımacılığında cazip bir konuma sahiptir. Ayrıca, Marmaray sayesinde kesintisiz Avrasya demir yolu taşımacılığı fırsatı da sağlanmıştır.¹¹⁵⁵

Harita 12.4: Marmaray Hattı



Kaynak: A. Dilek Doğu, Coşkun, Köse, S. Nami Kartal & Nurgün Erdin. "Brief introduction of a research project on the wood materials from an ancient Byzantine port unearthed during drilling for underground rail tunnel in Istanbul." *In The International Research Group on Wood Protection, 39th Annual Meeting, 2008, s.2*

¹¹⁵² Efe Recep, İsa Cürebal. "Impacts of the "Marmaray" project (Bosphorus Tube crossing, tunnels and stations) on transportation and urban environment in Istanbul." *Engineering Earth: The Impacts of Megaengineering Projects*. Dordrecht: Springer Netherlands, 2010, s. 715-733.

¹¹⁵³ Marmaray, Marmaray Hakkında, <http://marmaray.gov.tr/marmaray-hakkinda/>, (22.11.2022)

¹¹⁵⁴ Dünya, Marmaray Açıldı, <https://www.dunya.com/gundem/marmaray-acildi-haberi-225511#:~:text=Yap%C4%B1m%C4%B1%209%20y%C4%B1%20s%C3%BCren%20Marmaray,M ar%C5%9F%C4%B1n%C4%B1%20okunmas%C4%B1%20ile%20ba%C5%9Flad%C4%B1,> (22.11.2022)

¹¹⁵⁵ Ömer Özkan & İsmail Cem Ay, "Marmaray Hattı'nın Bir Kuşak Bir Yol Kapsamında Değerlendirilmesi". *Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi*. 15 (60), 2020, s.357

12.4.4. Bakü- Tiflis- Kars Demiryolu (BTK) Projesi

BTK Projesi, 2007'de Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan ortaklığıyla başlatıldı ve Bakü'yü Tiflis üzerinden demiryolu ulaşımıyla Kars'a bağladı. Marmaray projesinin tamamlanmasının ardından ¹¹⁵⁶ Pekin'den Londra'ya kesintisiz demiryolu hattının önemli bir parçasını oluşturarak ¹¹⁵⁷ Çin'den başlayıp Orta Asya Türk devletlerinden Bakü'ye, BTK ile Ankara-İstanbul güzergahını takip ederek, Macaristan, Bulgaristan, Fransa Avusturya, Almanya, Sırbistan, İsviçre ve Manş Tüneli'yle İngiltere'ye kadar ulaşmaktadır. ¹¹⁵⁸ Bu proje, Türkiye'nin BRI'nın bir parçası haline gelmesini sağlamıştır ¹¹⁵⁹ ve bölgede bulunan petrol ve doğalgaz kaynaklarına daha kolay erişim açısından önem taşımaktadır. ¹¹⁶⁰

BTK Projesi'nin toplam uzunluğu 838.6 km'dir. Türkiye'de 3 köprü, 76 km demiryolu ve 4 istasyon inşa edilmiştir. Projenin ilk aşamasında yılda 6.5 milyon ton yük taşınması ve bir milyon insan hedeflenmiş, 2034'e kadar bu oranların üç katına çıkarılarak 17 milyon ton ve üç milyon yolcuya ulaşması beklenmektedir. ¹¹⁶¹ Gürcistan bölümünün temeli 21 Kasım 2007'de, Türkiye kısmının temeli ise 24 Temmuz 2008'de atılmıştır. BTK Projesi'nin Türkiye-Gürcistan kesimi inşaatı, Kars ve Ardahan'da gerçekleştirilmiştir. Toplam hattın uzunluğu 180 km olup, 29 km'si Gürcistan, 76 km'si Türkiye ve 80 km'si Azerbaycan'dan geçmektedir. ¹¹⁶²

BTK, 2017'de Azerbaycan lideri İlham Aliyev, Türkiye lideri Recep Tayyip Erdoğan ve o dönemin Gürcistan Başbakanı Giorgi Kvirikaşvili'nin katılımıyla resmi olarak açıldı. ¹¹⁶³ Bu hat üzerinden Çin'den Avrupa'ya giden ilk tren 2019'da Türkiye'ye

¹¹⁵⁶ Elşen Bağırzade, “Azerbaycan-Türkiye Ortak Ekonomik Projeleri ve Bölgesel Yansımaları”, *Ekonomik ve Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Sayı: 26, 2014, s.12- 13

¹¹⁵⁷ Ömer Özkan & İsmail Cem Ay, *a.g.m.*, s.358

¹¹⁵⁸ Adem Üzümcü & Sıdıka Akdeniz, Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu projesi. *Avrasya Etüdleri*, 45(1), 2014, s. 193

¹¹⁵⁹ Hajizade Elshan Mahmud, "Great Silk Road and the" Baku-Tbilisi-Kars" Project." *Black Sea Scientific Journal of Academic Research* 22.4, 2015, s.59-68.

¹¹⁶⁰ Zeynep Balcı, “Çin'in Yeni ‘İpek Yolu’ Projesi”, *İNSAMER*, 2018 s.3

¹¹⁶¹ Nurettin Akçay, “ Turkey-China Relations within the concept of the new silk road project.” *Bölgesel Araştırma Dergisi-ANKASAM*, 1(3, 2017, s. 82

¹¹⁶² UTİKAD, Bir Bakışta Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10325/bir-bakista:-baku-tiflis-kars-demiryolu-projesi>, (09.06.2021)

¹¹⁶³ Yeni Şafak, Cumhurbaşkanı Erdoğan'dan Demir İpek Yolu açılışında önemli mesajlar, <https://www.yenisafak.com/ekonomi/cumhurbaskani-erdogandan-demir-ipek-yolu-acilisinda-onemli-mesajlar-2806277>, (09.06.2021)

ulaştı. Ankara'dan İstanbul'a ve oradan Marmaray üzerinden İstanbul'un Avrupa yakasına geçen tren, Çekya güzergahına ilerledi.¹¹⁶⁴ 2020 senesinde ise Türkiye'den Çin'e gönderilen ilk ihracat treni, Azerbaycan'ın Alat Limanı'ndan Hazar Denizi'ne açıldı ve Kazakistan'ın Aktau Limanı üstünden Orta Koridor'u kullanarak beyaz eşya yükünü Çin'in Xian'a şehrine taşımıştır.¹¹⁶⁵ Bu yolculuk iki hafta gibi kısa bir sürede gerçekleşmiştir.¹¹⁶⁶

Harita 12.5: BTK Hattı



Kaynak: Casp-Geo, Россия и Азербайджан развивают сотрудничество по проекту Баку-Тбилиси-Карс, <http://casp-geo.ru/rossiya-i-azerbajdzhan-razvivayut-sotrudnichestvo-po-proektu-baku-tbilisi-kars/>, (05.11.2022)

¹¹⁶⁴ Posta, Tarihi anlar! Çin'den Avrupa'ya giden ilk yük treni Marmaray'dan geçti, <https://www.posta.com.tr/gundem/tarihi-anlar-cinden-avrupaya-giden-ilk-yuk-treni-marmaraydan-gecti-2217528>, (09.06.2021)

¹¹⁶⁵ Milliyet, Türkiye'den Çin'e giden ilk ihracat treni uğurlandı, <https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/turkiyeden-cine-giden-ilk-ihracat-treni-ugurlandi-6371424>, (09.06.2021)

¹¹⁶⁶ Anadolu Ajansı, Pekin Büyükelçisi Önen: Çin'in ülkemize yatırımları son dönemde önemli ivme kazandı, <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/pekin-buyukelcisi-onen-cin-in-ulkemize-yatirimlari-son-donemde-onemli-ivme-kazandi/2461397>, (03.02.2022)

12.4.5. Edirne-Kars Hızlı Tren Projesi

Türkiye'de Marmaray, Edirne-İstanbul Demiryolu, İstanbul-Ankara Yüksek Hızlı Tren hattı, Sivas-Erzincan Hızlı Tren, Ankara-Kırıkkale-Yozgat-Sivas Hızlı Tren ve Erzincan-Erzurum-Kars Hızlı Tren projeleri, BTK projesiyle birleştirilerek kesintisiz demiryolu hattının temel bileşenlerini oluşturacaktır.¹¹⁶⁷ Çin Büyükelçisi Gong Xiaosheng, İstanbul'da düzenlenen bir konferansta, Çin'in Edirne-Kars hızlı demiryolu projesinin hayata geçirilmesi isteğini belirtmiştir.¹¹⁶⁸

Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı ve Bağlantıları Projesi, Çin ve Türkiye arasında planlanan 30 milyar USD'lik anlaşma ile öne çıkan bir projedir. Bu proje, Kars'tan başlayarak Marmaray üzerinden Edirne'ye kadar uzanan 29 ilin demiryolu ulaşımını kolaylaştırmayı hedeflemektedir.¹¹⁶⁹ Ankara-İstanbul hızlı tren hattının 2005-2014 yılları arasında tamamlanması, Çin'in ilk deniz aşırı demiryolu projesidir. Çin, tren hattının inşa edilmesi için 750 milyon USD'lik kredi sağlayarak projeye destek olmuştur. Çalışmalar, CRCC, Cengiz İnşaat, Çin Ulusal Makine İthalat-İhracat ve IC İnşaat şirketleri tarafından ortaklaşa yürütülmüştür.¹¹⁷⁰

Ankara-İstanbul hızlı tren projesinin 2014 yılında Çinli bir şirket tarafından açılması, Kara İpek Yolu açısından önemli bir dönüm noktasıdır. Şu anda, Çin'in Xi'an şehrinde İstanbul'a hızlı tren yaklaşık iki haftada ulaşabiliyor ve bu durum, Çin ile Türkiye arasındaki kara ticaretini kolaylaştırıyor.¹¹⁷¹ Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Demiryolu hattı, mevcut hattan 198 km daha kısa olacak fakat yalnızca yolcu trenlerinin çalıştırılması planlanmaktadır. Bu nedenle, Avrasya tren yolu yük taşımacılığına süre bakımından katkı olmayacaktır.¹¹⁷²

¹¹⁶⁷ Akşam, Türkiye hızlı tren ağlarıyla donatılıyor, <https://www.aksam.com.tr/guncel/turkiye-hizli-tren-aglariyla-donatiliyor/haber-777002>, (15.06.2021)

¹¹⁶⁸ China Daily, Turkey expects China's investment in high speed rail, https://www.chinadaily.com.cn/world/2014-04/03/content_17401464.htm, (06.07.2022)

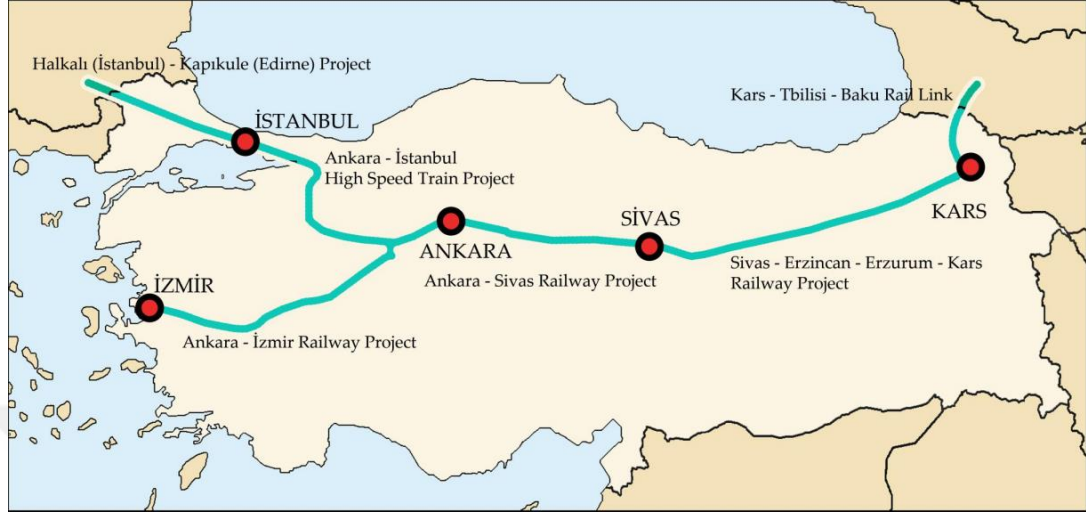
¹¹⁶⁹ Serdar Yılmaz, "Bir kuşak bir yol projesinin Azerbaycan...", s. 5278-5301.

¹¹⁷⁰ Zeynep Çalışkan, Çin'in Küresel Stratejisinde Ortadoğu, İyidüşün Yayınları İstanbul, 2017, s. 107.

¹¹⁷¹ Ye Zhangxu, *a.g.m.*, s.64-77.

¹¹⁷² Hülya Zeybek, "Yeni İpek Yolunun kıtalar arası demiryolu konteyner taşımacılığına etkisi: PESTLE analizi." *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 13.4, 2020, s.724-740.

Harita 12.6: Türkiye'nin Demiryolu Projeleri



Kaynak: Senay Oğuztımur & Kenan Çolak, The Analysis of Turkey's Freight Transport in Terms of Transport Modes, 53rd Congress of the European Regional Science Association: "Regional Integration: Europe, the Mediterranean and the World Economy", Palermo, Italy, European Regional Science Association, Louvain-la-Neuve, 2013, s.14

12.5. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Dahilinde Türkiye

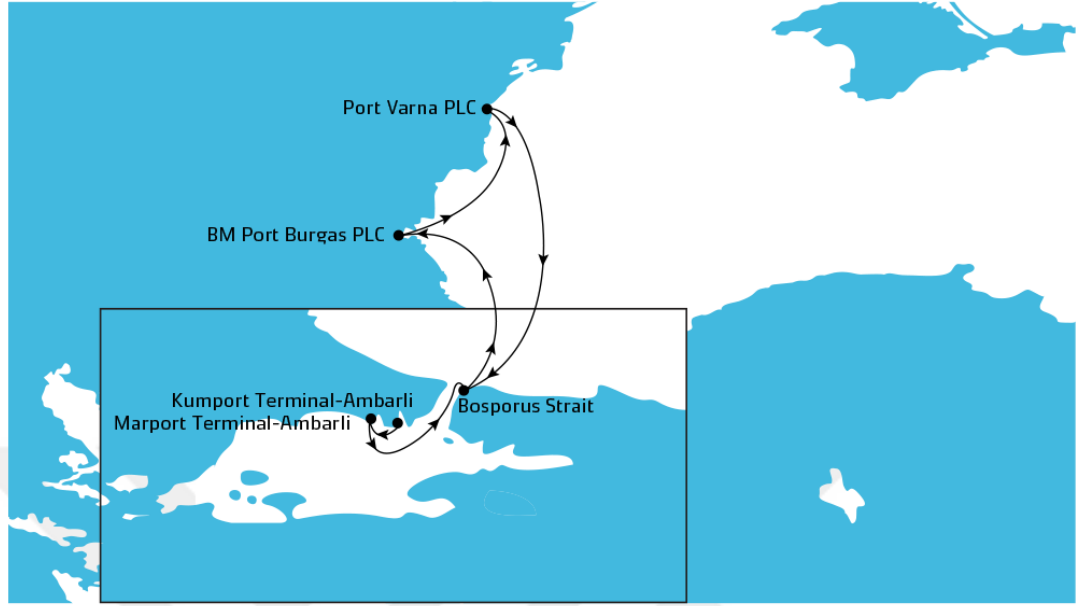
Türkiye, Akdeniz ve Karadeniz'deki 16 Ro-Ro hattı ve BRI uyumu için önemli yatırımlar gerçekleştirmektedir. Bu yatırımlar arasında Doğu Akdeniz'deki Mersin Limanı, Batı Karadeniz'deki Filyos limanı ve Ege'deki Çandarlı Limanı yer almaktadır.¹¹⁷³ Ancak, Çandarlı limanının tamamlanamaması¹¹⁷⁴ ve BRI'nın bir parçası olma planının başarısız olması, Türk-Çin müzakerelerinin durmasına yol açmıştır. Bu durum, "yap-işlet-devret" modelinin işe yaramadığını göstermiş ve Türkiye'nin limanlara yatırım çekme stratejisini değiştirmesine ve inşaat için yatırım çekmek yerine, kısmi hisse satışı ya da inşa edilmiş limanların sınırlı bir süre için kiralanması için ihale süreci olan "önce satın al, işlet ve sonra güncelle" modelini benimsemesine yol açmıştır.¹¹⁷⁵

¹¹⁷³ Necmettin Mutlu, *a.g.m.*, s. 129-143.

¹¹⁷⁴ Gökçen Tuncer, "Pire Limanı'na rakipti, 10 yılda ancak bir dalgakıran inşa edildi: 45 yıllık proje Çandarlı Limanı neden bitemiyor?", <https://www.indyturk.com/node/380761/ekonomi%CC%87/pire-liman%C4%B1narakipti-10-y%C4%B1lda-ancak-bir-dalgak%C4%B1ran-in%C5%9Fa-edildi-45-y%C4%B1ll%C4%B1kproje>, (01.11.2022)

¹¹⁷⁵ Ceren Ergenç & Derya Göçer. *China's Response to Türkiye's Volatile Authoritarianism*. Carnegie Endowment for International Peace, 2023. s. 12

Harita 12.7: Kumport Limanı ve Bulgaristan-Romanya Hattı



Kaynak: Maersk, Z05 Turkey-Bulgaria Feeder, <https://www.maersk.com/local-information/europe-feeder-shipping-routes/z05-turkey-bulgaria-feeder>, (22.10.2022)

Kumport Limanı, 1994 yılından beri Ambarlı Liman Tesisleri içerisinde hizmet vermektedir. 470.000 m²'lik terminal alanında dünya konteyner taşımacılığının bölgesel lojistik üssü alanı olarak yüksek standartlarda liman hizmeti sunmaktadır.¹¹⁷⁶ Çin devletine ait denizcilik ve lojistik şirketi COSCO, Çin Tüccarlar Holding Şirketi ve CIC ile bir araya gelerek Türkiye'nin en büyük 3. konteyner terminali Kumport'un çoğunluk payını satın almıştır.¹¹⁷⁷ Türkiye'nin en büyük üçüncü limanı olan Kumport Limanı'nın COSCO'nun satın alması ki bu zamana kadar Türkiye'de Çin'in yaptığı en büyük yatırım olma özelliğini taşımaktadır.¹¹⁷⁸ COSCO'nun 940 milyon USD'lik satın alması, Türkiye'deki en büyük BRI yatırımı olmuştur. COSCO, rakip Pire limanına yaptığı yatırım ve Kumport Terminali ile potansiyel iş sinerjisi nedeniyle, Kumport Terminali'nin iyi bir gelişme potansiyeline sahip olduğuna inandığını belirtmiştir. COSCO, aynı basın açıklamasında Türkiye'nin BRI koridorları içindeki

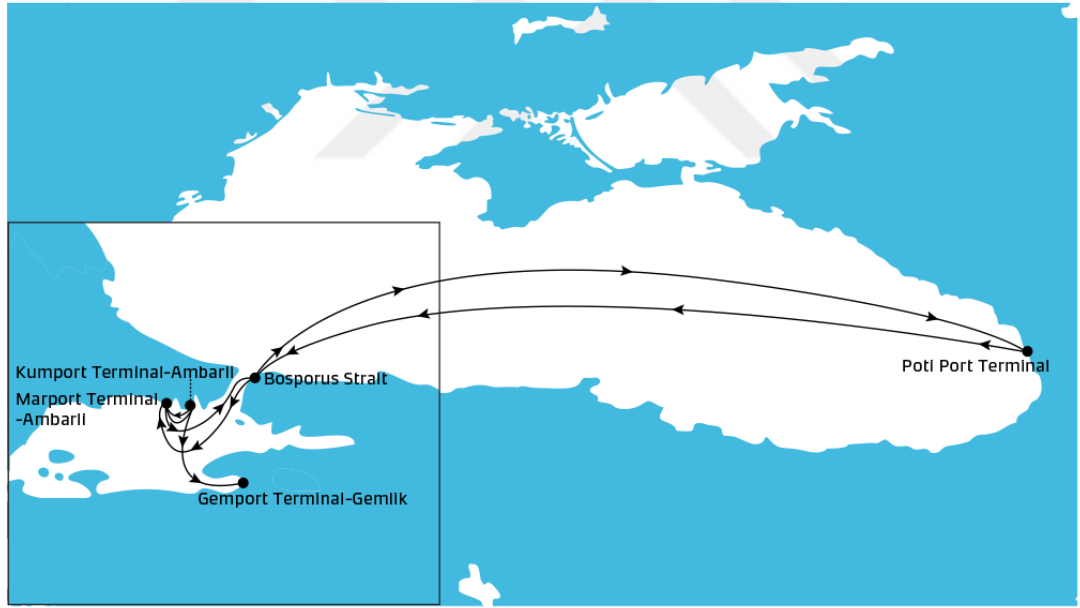
¹¹⁷⁶ Kumport, Tanıtım ve Tarihçe, <https://www.kumport.com.tr/tr-tr/tanitim-ve-tarihce/313638>, (05.06.2022)

¹¹⁷⁷ T.C. Başbakanlık Yatırım Ofisi, Çinli konsorsiyum 940 milyon dolarlık yatırımla Türk limanını satın aldı, <https://www.invest.gov.tr/en/news/news-from-turkey/pages/280915-cosco-pacific-buys-turkish-kumport.aspx>, (05.06.2022)

¹¹⁷⁸ Dünya, Kumport Limanı, Cosco Pacific'e satıldı, <https://www.dunya.com/sirketler/kumport-limani-cosco-pacific039e-satildi-haberi-292370>, (24.06.2021)

stratejik konumundan da bahsetmiştir.¹¹⁷⁹ Çin'in Kumport limanına yaptığı yatırım, Türk politik elitlerinin taleplerine ve yerel koşullara uyum sağlama çabası olarak görülmektedir. Kumport'un stratejik konumu ve Pire limanına tamamlayıcı olarak görülmesi bu durumu etkilemiştir. Ancak, beklenen verimlilik seviyesine ulaşamamıştır ve liman, tam kapasite çalışmasına rağmen, Çinli şirketler tarafından sıkça kullanılmamıştır.¹¹⁸⁰ Türkiye'nin yönetiminin merkezileşmesi ve yasa ve de mevzuatların sıkça değişmesi, Çinli firmaların karlarını olumsuz etkiledi. Otoriterleşen yönetim tarzı, hukukun üstünlüğünün aşınması ve mevzuatların geçiciliği, Türkiye'yi Çinli paydaşlar için 'yatırım yapmak için uygun' bir yer olmaktan çıkardı. Özellikle limanları ilgilendiren mevzuatların aniden değişmesi, limanın karlılık oranını etkilemiştir.¹¹⁸¹

Harita 12.8: Kumport Limanı ve Gürcistan Hattı



Kaynak: Maersk, Z20 EMES Ambarli Poti Service, <https://www.maersk.com/tr-tr/local-information/europe-feeder-shipping-routes/z20-emes-ambarli-poti-service>, (22.10.2022)

¹¹⁷⁹ Freight Waves, "Cosco Pacific to Acquire Istanbul Container Terminal for 940m", <https://www.freightwaves.com/news/cosco-pacific-to-acquire-istanbul-container-terminal-for-940m>, (05.06.2022)

¹¹⁸⁰ Ceren Ergenç & Derya Göçer, *a.g.m.*, s. 13

¹¹⁸¹ Ceren Ergenç & Derya Göçer, (10.05.2023), "Çin'in Kuşak Yol Girişimi'nde Türkiye neden kenarda bırakıldı?", <https://yetkinreport.com/2023/05/10/cinin-kusak-yol-girisimi/> Erişim Tarihi: 15.06.2023

SONUÇ

Tarih süresince, Batı ve Doğu medeniyetleri arasında sürekli bir üretim ve tüketim ilişkisi bulunmuştur. Bir tarafın üretim gücü arttığında diğer tarafın tüketimi artmaktadır. Bu döngü terazinin iki kolu gibi bir dengede içinde ilerlemektedir. İpek Yolu, Doğu medeniyetinin üretiminin fazla olduğu dönemde faaliyet göstermiştir. Doğu'nun ürettiği ürünler, bu yol sayesinde Batıya ulaşmıştır. Sanayi Devrimi ile birlikte Batı'nın üretiminin artması, bu yolun önemini yitirmesine ve ticaretin denizler üzerinden ilerlemesine neden olmuştur. Ancak yüz yıllar sonra, Çin'in yeniden üretimde öne çıkmaya başlamasıyla, İpek Yolu'nu temel alan BRI ile eski düzene geri dönme çabası gösterilmiştir. İpek Yolu gibi BRI, limanlar, karayolları ve kültürel etkileşimle yeni bir küreselleşme düzenini ortaya koymaktadır. Bu yeni ticaret güzergahında, İpek Yolu'nda olduğu gibi Türkiye ve Orta Doğu çok önemli bir konuma sahiptir.

Zor süreçlerden geçerek kurulan Çin Halk Cumhuriyeti, köklerinden koparak Mao'nun belirlediği ideolojiye uygun hareket etmiştir. Ancak Mao'nun ölümünün ardından Deng Xiaoping'in etkisiyle, kapitalist düzeni sosyalist sistem içerisine entegre ederek Batı yatırımlarını kendisine çekmiştir. Batı ile uyumlu hareket ederek düşük profilli siyaset izleyerek günümüze kadar istikrarlı bir yükseliş göstermiş ve sonunda Çin Halk Cumhuriyeti, dünyanın en büyük ikinci ekonomisi durumuna gelmiştir. Çin, daha önce kaybettiği bölgeleri geri almaya çalışmıştır. Bu bölgelerden Hong Kong ve Makao'yu topraklarına katmış, Tayvan'ı ise ana karaya bağlamaya çalışmaktadır. Geçmişte Batı'nın lehine olan üretim gücü zaman içinde Çin lehine gelişme göstermiştir. Zamanla Çin'deki arz talebin üzerine çıkmış ve bu durum ekonomik büyümenin önüne geçmeye başlamıştır. Xi Jinping dönemi ile birlikte, Çin bu durumun getirebileceği krizlerin önüne geçmek için kendine yeni pazarlar yaratma yoluna gitmiş ve BRI ile Çin hem bu soruna bir çözüm üretmiş hem yeni bir küreselleşme modeli ortaya koymuştur.

İpek Yolu'nu ayrıntılı bir şekilde incelediğimizde, bu yolun sadece ticareti değil, aynı zamanda kültür alışverişini de teşvik ettiğini görebiliriz. Bu bakış açısıyla, İpek Yolu'nu dünyanın ilk küreselleşme deneyimi olarak görebiliriz. İpek Yolu'nun ilk

keşfi, başlangıçta diplomatik amaçlarla gerçekleştirilmiş olsa da, sonraki dönemlerde dünya genelinde ticaret hatlarının gelişimine yardımcı olan bir yol ağı oluşturmuştur. Tüm Afro-Avrasya coğrafyasını hem ekonomik hem de kültürel olarak birbirine bağlar. İpek Yolu'nda olduğu gibi, bugün de Çin ve Bharat'ın Batı ile olan ticaretinde dominant konumda olduklarını görüyoruz. Üretilen ürünler doğudan batıya aktarılırken, batıdan doğuya eşit oranda bir ürün geçişi pek görülmemekte ve bu açık altın ile kapatılmaya çalışılmaktadır. Anadolu coğrafyasının İpek Yolu üzerindeki en belirgin özelliği, kritik bir konumda bulunması ve önemli bir geçiş güzergahı olmasıdır. Bu nedenle Anadolu, tarih boyunca bir üretim merkezi olmaktan ziyade, ticarete bir köprü olma özelliği göstermiştir.

İpek Yolu, Türkler için büyük bir öneme sahiptir. İpek Yolu, Çinlilerin Türklerle karşı ittifak kurma çabaları sırasında keşfedilmiştir. Aynı zamanda bir Türk devleti olan Osmanlı'nın İpek Yolu üzerindeki hakimiyeti, Avrupalıların coğrafi keşifler yapmasına yol açmış ve bu da İpek Yolu'nun sonunu getirmiştir. Yani İpek Yolu Türklerle doğmuş ve yok olmuştur. Bu bakımdan İpek Yolu ile Türkler arasında derin bir bağ olduğunu söyleyebiliriz.

Avrupa'nın tüketiminin artması ve Batı'nın enerji ihtiyacının artması, Orta ve Batı Asya'nın bu enerji ihtiyacını karşılama potansiyelinin olması ve de Çin'in ucuz üretim kapasitesi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasını gerekli kılmıştır. UN, EU, Türkiye ve ABD'nin yeni İpek Yolu projeleri, bu ihtiyacın karşılanması ve Batı'nın enerji ve hammadde ihtiyaçlarını karşılamak, yeni pazarlara erişmek amacıyla ortaya çıkmıştır.

Çin'in üretim kapasitesinin dünya genelinde büyümesi ve ürettiği ürünlerin alıcılara en hızlı ve güvenli yoldan ulaştırılması, büyük bir önem taşımaktadır. BRI'nın 2013 senesinde Kazakistan'ın Nazarbayev Üniversitesi'nde ilk kez kara yolu önerilmiş ve aynı sene içerisinde Endonezya parlamentosunda deniz yolu da önerilmiştir. Ancak, bu girişimin altyapısının çok önceden hazırlandığı anlaşılmaktadır. Çin'in BRI, UN, EU, Türkiye ve ABD'nin daha önce önerdiği İpek Yolu girişimleri ve de Rusya'nın mevcut Trans Avrasya demiryolu projesi ile büyük benzerlikler göstermektedir. Çin, bu projeyi BRI olarak adlandırırken, özellikle 'girişim' kelimesini kullanmıştır. Bunun nedeni olarak diğer devletlerin de projenin ortağı olduğu fikri olduğunu düşünebiliriz. Bu girişim kapsamında, Çin'in üretim fazlası olan ürünlerini bölge ülkelerine satışı ve yeni pazarlar oluşturma imkanı kazanmıştır. Girişimin çok çeşitli yolları sayesinde,

ABD'nin Çin'i kuşatma girişimleri başarısız olduğu gibi hiçbir ülkede bağımlı olunmamaktadır. Çin'in Afro-Avrasya ve diğer kıtalardaki ticaret hacmini artırma potansiyeli ve ticari engellerin kaldırılmasıyla, Çin ürünlerinin düzenli bir şekilde alıcı bulması amaçlanmaktadır. Çin, bu sayede ABD'nin tek kutuplu düzenine karşı çok kutuplu bir alternatif sunmaktadır. Aslında, BRI ile birlikte, Çin yeni İpek Yolu'nu sadece bir ticaret hattı olarak değil, bununla birlikte kara, deniz, hava, enerji, kültür ve dijital ağları da içeren karmaşık bir sistemde, dünyayı kapsayan bir ağ ile yeni bir küreselleşme modeli sunmaktadır.

BRI, aslında SREB'in kara ve MSR'nin deniz hatları üzerinde geliştirilmiştir. Kara rotası, demiryolu ve karayolu ağı üzerinde şekillenmiştir. Demiryolu taşımacılığının gelişmesi ve hızlı trenlerin ortaya çıkması ile birlikte, demiryolları deniz yoluna nazaran daha hızlı ve aynı zamanda daha güvenilir olmuştur. Bu durum, sigorta masraflarından kaçınılmasını sağlayarak maliyeti daha elverişli hale getirmiştir. Bununla birlikte Çin'in batısı ile doğusu arasındaki kalkınma farkının ortadan kaldırılması amaçlanmıştır. SREB yani kara ipek yolu, NELBEC, CMREC, CCWAEC, CICPEC, CPEC ve BCIMEC'in birleşmesi ile oluşmaktadır. Bahsi geçen bu altı ekonomik koridor ile Çin, kara ipek yolunun bütününe oluşturmuş ve Avrasya boyunca ticaretini geliştirme ve enerji tedarikini sağlama imkanını kazanmıştır.

Çin, Avrupa ile olan ticaret ve enerji ihtiyaçlarının büyük bir kısmını deniz yoluyla karşılamaktadır. MSR, genellikle Çin'in küresel deniz ticaretindeki etkinliğini artırmayı, Çin'e yeni ticaret yolları kazandırmayı ve aynı zamanda Çin'in stratejik limanlara yatırım yaparak denizlerdeki hakimiyetini güçlendirmeyi ve denize kıyısı olmayan bölgelerin deniz ticaretinden pay almasını hedeflemektedir. Bu sistemle deniz ticareti, kara ticareti ile entegre bir ilişki içerisine girmiştir. Demiryolu, deniz ticaretini destekleyici bir rol oynamaktadır. Bu sistemde Çin, dünya genelinde birçok limana yatırım yapmaktadır.

Çin, yüksek teknoloji yatırımları ile birlikte BRI'ya da yüksek teknolojiyi entegre etmeye çalışmaktadır. Bu girişimler, fiber optik ağlar, uydu teknolojileri, 5G teknolojisi, yapay zeka gibi birçok alanı kapsamaktadır. Çin, sadece ticaret yolları ile değil, aynı zamanda internet ve 5G ağları ile de tüm dünyayı kapsamaktadır. Türkiye ve Orta Doğu ülkelerinde, Çin'in dijital yatırımları öne çıkmaktadır. Bu sayede Çin, yatırım yaptığı bölge ülkelerinde kendi dijital hakimiyet alanını oluşturmaktadır.

Çin sanayisinin büyümesi ve ticaretinin genişlemesi, enerji ile yakından bağlantılıdır. Çin, kendi topraklarından sağlayamadığı enerjiyi, özellikle Orta Doğu devletleri başta olarak birçok devletten temin etmektedir. Ancak enerji temininde enerji güvenliği, Çin'in enerji ihtiyacını karşılamada çok önemlidir. Malaka Boğazı gibi bölgelere Çin'in bağımlı olması, Çin'in gelişimine olumsuz etki yapmaktadır. Çin, bu nedenle enerji ipek yolu ile hem enerji güvenliğini sağlamak hem de enerji teminini sadece denizden değil, karadan da artırmak ve enerji tedarik ağını çeşitlendirmek için çaba göstermektedir. Bu doğrultuda, öncelikle Orta Doğu, Rusya ve Orta Asya üzerinden açılan hatlar ile enerji güvenliğini ve çeşitliliğini artırmaktadır. Ayrıca, Pakistan ve Hindistan üzerinden açılan koridorlar ile bu bölgeler üzerinden enerji yolunu kısaltmaktadır.

Jeopolitik açıdan ele aldığımızda BRI, hem Halford John Mackinder'in dünyanın kalbi olarak bahsettiği Heartland'a hakim olarak Kara Hakimiyet teorisine, hem Nicholas Spykman'ın hakimiyet için hükmedilmesi gereken içinde Türkiye ve Orta Doğununda bulunduğu Kenar Kuşak'a hakim olarak Kenar Kuşak Hakimiyet Teorisine, hem de Alfred Thayer Mahan'ın önerdiği gibi denizlere de hakim olarak Deniz Hakimiyet teorisine cevap vererek bir bakıma BRI birçok hakimiyet teorisini içine alarak yeni bir hakimiyet modeli olarak önümüze çıkmaktadır.

BRI, son yüz yılın en büyük küresel girişimi olarak kabul edilebilir. Bu denli büyük bir girişimin hayata geçirilebilmesi için çok kapsamlı mega projelerin tamamlanması gerekmektedir. Bu mega projelerin finansmanı girişimin sürdürülebilirliği için hayati öneme sahiptir. Ancak BRI'nın geçtiği ülkelerin çoğunluğu, gelişmekte olan veya gelişmemiş ülkelerdir ve bu ülkeler bu çapta projeleri destekleyecek bütçeye sahip değildirler. Çin bu durumu, kendi kaynakları ile ve kuruluşunda ortak olduğu bankaların kaynaklarını kullanarak gerekli bütçeyi oluşturmuştur. Kendi çıkarlarını bölge ülkelerinin çıkarlarıyla uyumlu hale getirerek, gerekli projeler için kendisinden ve ortak olduğu bankalardan borç alınmasını teşvik etmiştir. Bu sayede, projeler için gereken paralar borç olarak verilmiş ve bu paraların geri dönüşü ile birlikte, kredilerin faizleri üzerinden kazanç sağlanmıştır. Ayrıca, projeleri üstlenen firmaların çoğunluğu Çin'e bağlı devlet firmaları olduğu için, verilen para bir elden çıkıp diğer elden geri gelmiştir, ancak borç bölge ülkesine kalmıştır. Bölge ülkelerinin borcu ödeyememesi durumunda, yapılan projenin Çin'e

veya Çin merkezli firmalara ait olması durumu ile kazanç katlanmıştır. Çin, bu projelerde en çok kazanan taraf olmasının yanı sıra, neredeyse hiç kaybı olmayan taraf olmuştur ve bu durum bölge ülkeleri tarafından fark edilmemiştir. Bu nedenle, Çin kendi çıkarlarını, taraf devletlere de kendi çıkarları olarak kabul ettirebilmiştir.

BRI'nın hiçbir sorunu olmadığını iddia etmek gerçekçi olmaz. Bu girişimin karşısında çeşitli engeller bulunmaktadır. Bu engellerin başında, BRI ülkelerinin çoğu politik istikrara sahip olmadığı gibi gerekli projeleri finanse edecek ekonomik güce sahip değildir. Bu projelerin gerçekleştirilebilmesi için alınan borçların ödenememesi sonucu Çin'in ya da Çinli firmaların, borcunu ödeyemeyen devletlerin topraklarına el koyması, stratejik kurumları ve toprakları uzun süreli kiralamaları ve yürütülen projenin uzun süreli devri gibi durumlardan Çin'in daha karlı çıktığının fark edilmesi hem diğer devletlerin Çin'e karşı çekincelerinin oluşmasına ve de Çin'den borç almakta tereddüt etmesine sebep olmuş hem de bölge halklarının durumdan hoşnutsuz olması ile Çin'e karşı ve BRI'ya karşı mesafe oluşması önemli bir sorun olarak karşımıza çıkar.

Girişimin sürekliliği için istikrar çok önemlidir. Ayrıca, girişimin geçtiği güzergahlarda çeşitli çatışmalar ve savaşlar bulunmaktadır. Bunlar arasında Rusya-Ukrayna çatışması, Azerbaycan-Ermenistan çatışmaları, Güney Çin Denizi'ndeki anlaşmazlıklar, Doğu Türkistan sorunu, Kızıl Deniz'deki korsanlık faaliyetleri, Doğu Akdeniz'deki anlaşmazlıklar, Pakistan- Bharat gerginliği, Belucistan olayları, Arakan olayları, İsrail-Filistin çatışması, Yemen iç savaşı, Suriye iç savaşı, İran-Arap gerginliği gibi sorunlar bulunmaktadır. Bu sorunların bulunduğu bölgeler, BRI'nın ilerlemesinde kritik noktaları oluşturmaktadır. Özellikle Doğu Türkistan bölgesi, BRI'nın kara güzergahları için en kritik bölgelerden biridir. Çin'in batıya açılan tek kara güzergahıdır. Ayrıca, İsrail'in Barış için Demiryolu projesi ile paralel olan ve ABD'nin önerdiği G7 ülkelerinin desteklediği Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru, BRI'ya önemli bir alternatif oluşturmaktadır. Ayrıca, bu projenin geçtiği güzergah ülkeleri, Çin'in en önemli enerji ihraç ettiği ülkeler olması ile birlikte, üretimde Bharat'ın Çin'e alternatif oluşturması, Çin'in üretim denkleminde çıkarılma girişimi olarak değerlendirilebilir.

Çin ve Orta Doğu arasında tarihi bağlar bulunmaktadır. Ancak, Çin'de komünist rejimin iktidara gelmesiyle birlikte, Batı ile güçlü ilişkilere sahip olan Orta

Doğu ülkeleri ile Çin arasındaki bağlantılar, Çin'in ABD ile iletişim kurması ve sonuç olarak UNSC'de yer almasıyla yeniden canlanmış ve Çin'in enerji ihtiyaçları doğrultusunda Arap ülkeleri ile teknolojik ihtiyaçları ve de askeri modernizasyon için de İsrail ile ilişkileri gelişmiştir. Çin, diğer devletlerin aksine, Orta Doğu politikasında genellikle tarafsız bir yaklaşım benimsemesine karşın İsrail ve Araplar arasındaki sorunlara genellikle Arapların lehine bir tutum sergilemektedir. Arap ülkeleri, BRI'nın kara ve deniz hatlarının kesişim noktasında yer alması ve enerji kaynakları açısından zengin olmaları nedeniyle bu tutumun geliştiğini düşünebiliriz. Genel olarak, Çin'in Orta Doğu politikasına baktığımızda, bölge Çin'in enerji ihtiyacını karşılarken bölgede altyapı, finans ve yüksek teknoloji yatırımları gerçekleştirilerek arz fazlası için bir Pazar oluşturulduğunu görmekteyiz. Ayrıca Çin, kültürünü Orta Doğuya aktarmayı da hedeflemektedir. Orta Doğu, Çin için silahsız ve istikrarlı olması gerekmektedir. Bunun sağlanması için Çin askeri barış misyonlarında bulunması ile birliklerin bölge yakınında askeri üs bulundurmaktadır. Ayrıca ticaret merkezli “Kalkınmacı Barış” yaklaşımı ile fikir zemini de oluşturmaktadır. Orta Doğu ülkeleri, BRI'nın ilanı ile Çin için geniş bir pazar oluşturmaya başlamıştır. Çin, bölgede finans, telekomünikasyon, ulaşım, yüksek teknoloji, sinema, silah sanayi, inşaat gibi birçok alanda aktif olmaya başlamış ve ticari kazanımlar elde etmiştir.

Çin, Orta Doğu ülkelerinin ABD ile birlikte en önemli ticari partnerlerinden biri haline gelmiştir. Arap Ülkelerinin Vizyon projelerinde Çinli firmaların çalışması ve bu projelerin BRI ile ilişkilendirilmesi, Çin'e ekonomik ve politik kazanımlar sağlamaktadır. Çin, bölgedeki ulaşım projeleri ile ticareti kolaylaştırırken, teknoloji, kültür ve inşaat projeleri ile de bölgenin yeniden tasarlanmasında etkili olmaktadır. Çin, bölgede yenilenebilir enerji projelerine öncelik verirken, kendi ülkesine fosil yakıtların ulaşımını artırmaya çalışmasının nedenleri ayrıca incelenmesi gerekmektedir.

Türkiye, Afro-Avrasya bölgesindeki stratejik konumu ve Orta Doğu, Avrupa, Kafkasya ve Orta Asya ile olan kültürel ve tarihi bağları nedeniyle BRI için merkezi bir rol oynamaktadır. Bu özgün konum, Türkiye'yi diğer BRI ülkelerinden ayırt eder ve Çin tarafından da diğer ülkelere kıyasla farklı bir şekilde değerlendirilir. Türkiye, BRI kapsamında Avrupa devletleri için de gösterilmesine rağmen, 2018'de düzenlenen Çin ile Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri toplantısına katılmamıştır. Ayrıca, birçok BRI

ülkesinin aksine, Türkiye'nin çevresindeki terör olaylarına yönelik operasyonları, Çin tarafından olumsuz bir tepkiyle karşılanmıştır. Ayrıca, Çin'in iç meselesi olarak gördüğü Doğu Türkistan sorunu, Türk politika yapıcıları tarafından gündemden uzak tutulmak istense de, Türk kamuoyunda ve Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının vicdani yaklaşımı, Uygur Türkleri ile olan kültürel ve tarihi bağlar ve de birçok Uygur Türk'ünün Türkiye'de yaşaması sebebiyle, Çin Türkiye'yi bu konuda muhatap almaktadır. Bu durumun çözülmesi için, Türkiye ve Çin arasında imzalanan ikili anlaşmalar ile iki devlet, birbirlerinin terör örgütü olarak gördüğü yapıları aynı şekilde değerlendireceğini belirtmiş ve Türkiye, Çin'in talep ettiği Uygur Türklerini tutuklayıp Çin'e iade etmekte ve Doğu Türkistan'daki mücadeleyi terör olayları olarak adlandırmaktadır.

Çin, Türkiye'nin İpek Yolu projesi olan Orta Koridor girişimini 2015 yılında BRI'ya dahil etmiş ve bu güzergah, şu anda BRI'nın aktif olarak kullanılan tek kara koridoru olmuştur. Çin, Türkiye'de enerji başta olmak üzere ulaşım, emlak, hammadde, finans, teknoloji ve sağlık alanlarında faaliyet göstermektedir. Bu sektörler arasında enerji, özellikle önemli bir yer tutmaktadır. Çin'in Türkiye'deki enerji yatırımları, her iki ülke için de önemlidir. Ayrıca, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de bulunan yeni doğalgaz rezervleri, ileride Çin için yeni enerji alternatifleri olarak ortaya çıkabilme potansiyelini göstermektedir.

Türkiye'deki ulaşım projeleri genellikle Orta Koridor girişimi üzerine kuruludur. Çin'in bu projelerdeki etkin yatırımcı olduğunu söylemek zordur. Ancak Türkiye'deki demiryolu projeleri için Çinli firmaların aktif faaliyet gösterdiği görülmektedir. Genel olarak Türkiye'deki yüksek hızlı tren projelerini Çinli firmalar üstlenmektedir. Bununla birlikte, Türkiye'deki liman yatırımlarında Çin, Kumport limanı hariç hiçbir limana yatırım yapmamıştır. Türkiye, Orta Koridor projelerine Çin yatırımlarını çekmeye çalışmakta, Çin ise bunlardan bir bölümüne destek olmaktadır. Çin, Orta Koridor projelerinin hepsini BRI içinde saymasa da, Türk kamuoyunda ve de Türkiye'deki akademik çalışmalarda genel olarak tüm Orta Koridor projelerinin BRI çatısı altında olduğu söylenmektedir. Ancak genel olarak söyleyebiliriz ki, Orta Koridor girişimi dahilinde yürütülen birçok proje, BRI'ya entegre edilmiş ve Türk politika yapıcılar tarafından geri kalan projelerin de BRI dahilinde Çin yatırımlarını alarak hayata geçirilmesine çalışılmaktadır. Genel olarak baktığımızda, Çin'in

Türkiye’de ilerlettiği strateji, önemli görülen firmaların satın alınması, gerekli görülmesi durumunda ortaklık kurulması, ihtiyaç dahilinde köprü ve limanların satın alınması ve de bunun yanında ulaşım projelerinin ve enerji santrallerinin Çinli firmalarca inşa edilmesi olarak tarif edebiliriz. Bir bakıma, Türkiye için tarihin tekrar ettiğini ve İpek Yolu’nda olduğu gibi BRI’da üretimin olmadığı, Anadolu’nun geçiş güzergahı olarak planlandığını söyleyebiliriz. Bunun yanında, Türkiye’nin Çin karşısındaki ticaret açığının bu girişim ile kapatılacağı görüşü için destekleyici verilere ulaşamamıştır. Çünkü Çin, genel olarak Türkiye’deki ithalatını hammadde üzerine yoğunlaştırmış ve de Türkiye’de ki yatırımların, genel olarak ulaşım ve enerji projelerine yoğunlaştığı gözlenmiştir.

Genel olarak BRI için diğer ülkelerin İpek Yolunu yeniden canlandırma projelerinin Çin tarafından üzerinden geçilerek, bazı ek rotalar ile çeşitlendirip toparlanmış hali olduğunu düşünebiliriz. Bu fikri daha önce ortaya atılan diğer projeler ile BRI güzergahlarının paralelliği desteklemektedir. Çin, Dünyanın dört bir yanına hem ticari hem de dijital olarak ulaşarak ve de ticari olarak kendisine yeni müttefikler bularak kendi küreselleşme modelini ortaya koymakta ve de bu sürecin devamlılığı için çok önemli olan para ve enerji ihtiyacını Orta Doğudan sağlamaktadır. BRI’nın Orta Doğudan kazancı üretim için gerekli enerjinin güvenle sağlanması ile birlikte Çinli firmaların arz fazlasını kullanabileceği geniş bir alanın varlığı ile birlikte deniz ve kara güzergahları içinde stratejik bir bağlantı noktası oluşturulmasına olanak sağlayacaktır. Orta Doğu devletlerinin kazancı ise BRI, yüksek teknolojiye ulaşımın kolaylaşması, ulaşım ağlarının, askeri teknolojilerinin gelişmesi ve ekonomilerinin petrole bağımlılığının azaltma fırsatını yakalayacak olmalarıdır.

BRI’nın aktif olarak devam eden tek kara güzergahı olan Orta Koridor girişimi ile birlikte şu anda BRI’nın en önemli iki bölgesi olarak Orta Doğu ve Türkiye olmasına rağmen Türkiye de ki yatırımların birçok devletin gerisinde kalması ve Türkiye’nin BRI’nın Avrupa bölgesinde gösterilmesine rağmen Avrupa ile yapılan çalışmaların dışında bırakılması önemli bir soruyu karşımıza çıkartmaktadır. Çin, Türkiye’yi nerede görmektedir? Bu soruya ne yazık ki çalışma içerisinde cevap bulunamamıştır. Bunu yanında Türkiye’de Çin politikalarını destekleyen siyasi partilerin varlığına da rastlanmış ve bu alanda da bir çalışmanın gerekliliği görülmüştür. BRI, Türkiye üzerinden Avrupa’ya kolay ulaşım imkanı yakalaması ile

birlikte BRI'nın kara güzergahının başlangıcını burada gerçekleştirilmiş ve Çin, Türkiye üzerinden arz fazlasını kullanacağı yeni bir pazar kazanmıştır. Türkiye'nin BRI'dan kazancı genel olarak enerji bağımlılığının azaltılması, ulaşım ağının gelişmesi ile fosil yakıtlara erişiminin kolaylaşması ile birlikte ticaret ağını genişletme fırsatını yakalayacak olmasıdır.



KAYNAKÇA/BİBLİYOGRAFYA

KİTAPLAR

Acharya, A. (2014). *The end of American world order* (Vol. 6). Cambridge: Polity Press.

Adıbelli, B. (2009) *Pax Sinica: Çin'in dünya düzeni*, İstanbul: IQ Yayıncılık.

Adıbelli, B. (2016) *Osmanlı'dan Günümüze Türk-Çin İlişkileri*, İstanbul: IQ Yayıncılık.

Agacanov, S. G., Necef, E. N., & Annaberdiyev, A. (2004). *Oğuzlar*, İstanbul: Selenge Yayınları.

Aka, İ. (2005). İpek Yolu Üzerinde İran. *Makaleler I*, haz. S. Yalçın-Ş. Gedikli, Berikan Kitabevi, Ankara, 71-90.

Alinge, C.(1967) *Moğol Kanunları*, (Çev. Coşkun Üçok), Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.

Beckwith, C.(2011) *İpek Yolu İmparatorlukları Bronz Çağı'ndan Günümüze Orta Asya Tarihi*, (Çv. Kürşat Yıldırım)Odtü Yayıncılık, Ankara.

Bentley, J. (1993) *Old World Encounters: Cross-Cultural Contacts And Exchanges In Pre-Modern Times*, New York: Oxford University Press.

Boulnois, L.(2005) *Silk Road: Monks, Warriors & Merchants*, Hong Kong, Odyssey Books.

Brzezinski, Z. (2005). *Büyük satranç tahtası*. İnkilap Kitabevi.

Coase, R., & Wang, N. (2015). Çin Nasıl Kapitalist Oldu. Çev. İ. Yılmaz), Ankara: Tarcan Matbaası.

Cübeyr,İ.(2003), *Endülüsten Kutsal Topraklara Seyahatname*.(Çev. İsmail Güler), İstanbul: Selenge Yayınları.

Cüveynî, A. A. M. (2013). *Tarih-i Cihan Güşa*,(çev. Mürsel Öztürk). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Çalışkan Z. (2017) ,*Çin 'in Küresel Stratejisinde Ortadoğu*, İyidüşün Yayınları İstanbul.

Çalışkan, Z. (2020)*Çinin Küresel Stratejisinde Ortadoğu*, İyi Düşün Yayınları.

Çolakoğlu S.(2012), *Dünya Düzeninde Çin ve Türkiye-Çin İlişkileri* (Vol. 4). International Strategic Research Organization,Uşak.

De Saint Quentin, S. (2006). Bir Keşişin Anılarında Tatarlar ve Anadolu 1245-1248. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 21(2),13.

De Vivero, J. L. S., & Mateos, J. C. R. (2006). Maritime Europe and EU enlargement. A geopolitical perspective. *Marine policy*, 30(2), 167-172.

De Vivero, J. L. S., & Mateos, J. C. R. (2007) Atlas of the European Seas and Oceans, Marine jurisdictions, sea uses and governance. *Ediciones del Serbal*, s.25-105

Devlet N.(1992), “İlhanlılar”, Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi, Haz. Hakkı Dursun Yıldız, İstanbul: *Çağ Yayınları*, 65-102.

Eberhard, W.(1947) *Çin Tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Ekrem, N. H. (2003). *Çin Halk Cumhuriyeti dış politikası, 1950-2000*. ASAM.

Elisseeff, V.(2001) *The Silk Roads: Highways Of Culture And Commerce*, Oxford, Berghahn Books.

Enright, S. (2016). One Belt One Road: Insights for Finland. *Team Finland Future Watch Report*,4.

Erol, O. (1963). *Asi Nehri Deltasının Jeomorfolojisi Ve Dördüncü Zaman Deniz-Akarsu Sekileri*'' Ankara Üniversitesi, Dil Ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayını.

Fedorenko, V. (2013). *The new silk road initiatives in Central Asia* (Vol. 10). Washington, DC: Rethink Institute.

Foltz, R. (2010). *Religions of the Silk Road: Premodern patterns of globalization*. Springer.

Frankopan, P.(2018) *İpek Yolu: Alternatif Dünya Tarihi*.(Çev.Mengü Gülmen) İstanbul: Pegasus Yayınları.

Grace,D. (2016),The Silk Road , *New Word City* 19/10 ,1. Baskı , s.1-13.

Gürdeniz, C.(2021) *Anavatandan Mavi Vatan'a*. İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi.

Hansen, V.(2012) “The Silk Road A New History”, Oxford University Press.

Hedin, S.(1974) *İpek Yolu*.(Çev. A. Arpad.) İstanbul: Milliyet Yayınları.

Heyd, W.(1975) *Yakındoğu Ticaret Tarihi*. (Çev. Enver Ziya Karal), Ankara: Türk Tarih Kurumu yayınları.

Jinping, Xi, 2017, *The Governance of China, Foreign Languages Press Beijing* , c.1.

Jinping, Xi, 2017, *The Governance of China, Foreign Languages Press Beijing* , c.2.

Jinping, Xi, 2017, *The Governance of China, Foreign Languages Press Beijing* , c.3.

Kafesoğlu, İ.(1995)*Türk Milli Kültürü*. İstanbul: Boğaziçi Yayınları.

Kalan, E.(2015) Moğollar Devrinde İpek Yolu ,İstanbul: *Türk Kültürüne Hizmet Vakfı Yayınları*, 93-108.

Kazancıoğlu, C. & Fildiş, A.T.(2022) *Rusya'nın Güvenlik Algısı Suriye Krizi Sonrası Doğu Akdeniz Stratejileri ve Ukrayna Krizi*, Ankara:Gazi Yayın Evi.

Kemaloğlu, İ.(2015) *Altın Orda Ve Rusya*, İstanbul :Ötüken Neşriyat.

Koçakoğlu, M. A.(2021) Deng Xiaoping Sonrası Sloganlarla Çin'in Gelişimi. *Apam Çin Çalışmaları-I*, Ankara Üniversitesi Yayınları No: 674, 31.

Kuzmina, E. E. (2008). *The prehistory of the Silk Road*. University of Pennsylvania Press.

Lablache,P.V.(1932), *Marko Polo'nun Seyahati Avrupa İle Asya'nın Münasebatı*. (Çev. Emiroğlu Ziya) ,İstanbul: Ziya Emiroğlu Matbaacılık Ve Neşriyat.

- Laruelle, M., & Peyrouse, S. (2009). *China as a neighbor: Central Asian perspectives and strategies*. Washington, DC: Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program,44.
- Lewis, B.(1995) *Ortadoğu -Hristiyanlığın Doğuşundan Günümüze Ortadoğu'nun 2000 Yıllık Tarihi*, (Çev.Mehmet Harmancı), İstanbul: Yeni Bin Yıl Yayınları.
- Ligeti, L. (1997) *Bilinmeyen İç Asya I-II*. (Çev. Sadrettin Karatay)İstanbul: M.E.B. Yayınları.
- Liu,X.(2010) *The Silk Road In World History*, Oxford University Press, Oxford.
- Oktay, F. *Çin: Yeni Büyük Güç ve Değişen Dünya Dengeler*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Öztuna, Y.(1969) *Türk Tarihinden Yapraklar*, İstanbul: Meb Yayınları.
- Park, H. (2016). Marco Polo's China in the Fra Mauro Map.'. *Make Boluo Yangzhou Sichou Zhilu [Marco Polo, Yangzhou, and the Silk Road*, 215-234.
- Pozzi, L. (2022). China, the Maritime Silk Road, and the Memory of Colonialism in the Asia Region. In *Regions of Memory: Transnational Formations*, Cham: Springer International Publishing, 139-160.
- Qingxin, L.(2017) *Nanhai I ve Deniz İpek Yolu*, İstanbul: Kaynak yayınları.
- Sandıklı, A. (2009). Geleceğin Süper Gücü Çin. *Bilge Strateji*, 1(1), 40-50.
- Sandıklı, A., Güllü, I. (2005). Geleceğin süper gücü Çin: Uzakdoğu'daki entegrasyonlar ve Şangay işbirliği örgütü. Türkiye: Tasam Yayınları.
- Shambaugh, D. (2016) *Çin Küreselleşme Yolunda*, (Çev. Latif Boyacı), Yarın Yayınları
- Spuler, B.(1987) *İran Moğolları*. Çev.Cemal Köprülü. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Tanrıdağı,F.K.(2020) *Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Gerçeği ve Türk Dünyası*, İstanbul:Doğu Kütüphanesi.

- Temiz, K.(2019) “Arap Baharı Sonrası Çin’in Ortadoğu Politikası” *Arap Baharı Sonrası Ortadoğu; Kuram ve Siyaset*, 1. Baskı, Ankara.
- Turan,İ.(2021) *Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Türkiye*, Ankara:Gece Kitaplığı.
- Tüter, M. (2018) *Çin Gücü Statükoya Karşı Yeni Güç Arayışları*, İstanbul: Kopernik Yayınları
- Uhlig, H.(2000) *İpek Yolu. Çin Ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü* (Çev. Alev Kırım), İstanbul:Okyanus Yayınları.
- Vogel,E.F. (2017) "Deng Xiaoping ve Çin’in Dönüşümü (Çev. Mehveş Leliç), İstanbul: Modus Kitap.
- Wood, F. (2002). *The Silk Road: two thousand years in the heart of Asia*. Univ of California Press.
- Yakuboskiy, A.(1976) *Altın Ordu Ve Çöküşü*,(Çev. Hasan Eren), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara: Milli Eğitim Basım Evi.
- Yang, C.(2020),Ortadoğu’da Güvenlik İkileminin Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi’ne Etkisi *Çev. Kurtuluş Özgür Yıldız Briq, Cilt 1, Sayı 2*, 38-46.
- Yaycı, C.(2022) Mavi Vatan “Bir Harita ve Bir Doktrin Kitabı” Türkiye’nin Denizlerdeki Misak-ı Milli’si, İstanbul University Press, İstanbul .
- Yılmaz, S. (Ed.). (2020). *Bir kuşak bir yol projesi: Kavramlar, aktörler, uygulamalar*. Astana Yayınları.
- Yılmaz,S.(2020) *Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar*. Ankara:Astana Yayınları.
- Yiwei, W. (2016) “Çin’in Kazan-Kazan Projesi Çağdaş İpek Yolu: Bir Kuşak Bir Yol”, (Çev:Gülizar Özkaya),İstanbul: Canut Yayınevi.

MAKALELER & TEZLER

Aaltola, M., & Käpylä, J. (2016). *US and Chinese silk road initiatives: towards a geopolitics of flows in Central Asia and beyond*, B. Budrich.

Abbas, M.H. (2018), Pakistan The Key Country, *Bildiriler Kitabı*, 153.

Acar, N. (2022), İran-Suudi Arabistan rekabeti karşısında Çin dış politikası. *Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi*, 9(1), 187-216.

Ahmet, İ. K. İ. Z. Tek Kuşak Tek Yol Projesi Ve Türkiye'ye Olası Etkileri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 18(72), 1688-1700.

Akcan, H.i. (2022) *SETA Analiz: Doğu Akdeniz 'de Deniz Sınırı Sorunu ve AB'nin Yaklaşımı Türkiye 2021 Raporu ve Anlamı*. SET Vakfı İktisadi İşletmesi, 1-16.

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 İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemi. *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(1), 65-96.

Akkaş, H. H., & Sheikh, A. M. (2022). Çözül (E) Meyen Keşmir Sorunu Ve Birleşmiş Milletler. *Academic Social Resources Journal*, 6(26), 1044-1053.

Al Shaher, S., & Zreik, M. (2022). The Belt and Road Initiative in Lebanon: A Promising Initiative in a Complex Society. *The Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 9(2), 151-158.

Alagöz, E. A. (2019). İç İstikrar, Refah ve Güç Hedefleri Ekseninde Çin'in Orta Doğu Politikası. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 15(29), 79-113.

Al-Fazari H. & Teng J. (2018) "Belt Road Initiative in Oman: Lessons from the East." *Available at SSRN 3492926*, 12-25

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

Ali Ibrahim, O., Abdel-Gadir, S. E. M., & Devesh, S. (2019). The role of FDI in enhancing Oman's ports sector. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 11(1), 37-50.

Alizada, N. (2022). Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nde Güvenilir Ortak: Azerbaycan. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12(2), 107-118.

Alperen, Ü. (2018). "Bir Kuşak Bir Yol" Girişimi ve Çin'in Orta Asya Politikası. *Bilge Strateji*, 10(19), 17-38.

Arbache, Z. A., & Abdullah, B. A.(2023), Ortadoğu'da uluslararası ilişkilerin kavramsal mimarisi: bölgesel işbirliği için yeni bir ekonomik politika yolunun teşvik edilmesi. "BRIQ Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi, 6-22.

Arslan, H. (2018). Budizm'in Çin'e Girişinde İpek Yolunun Önemi ve İşlevi. *Çukurova Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi (ÇÜİFD)*, 18(1), 1-21.

Ateş, E. & Seymen, D. (2022). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dâhil Olmalı mı?. *Gazi Akademik Bakış*, 16(31), 279-301.

Atlı, A. (2021). Turkey's relations with China and the Belt and Road Initiative. *Routledge Handbook on China–Middle East Relations*, 155-167.

Aydın, F. (2018) "Kuşak Yol Projesi ve Yeniden Gelişen İran-Çin Ekonomik Ortaklığı." *Proceedings Book/Bildiriler Kitabı*, 65-70.

Ayvaz, Z., & Ramadhan, J. (2021). Avrasya Jeopolitiğinin Yeniden Hareketlenmesinde Kuşak-Yol İnisiyatifi'nin Rolü. *Upa Strategic Affairs*, 2(1), 73-95.

Bakırcı, M. (2014) "Coğrafi Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı Ve İpek Yolu." *Avrasya Etüdleri* 45(1), s.63-86.

Balcı, Z.(2018), Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi, *İnsani ve Sosyal Yardımlaşmalar Merkezi*, Ocak, 3.

- Bayram, D. Ç. & Arafat, M. (2018). Hindistan-Çin-ABD Üçgeninde" Hint-Pasifik" Kavramsallaştırması. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 2(2), 69-102.
- Baysoy, E. (2012) Bölgeselleşme Olgusu Çerçevesinde Doğu Akdeniz'in Yenilenen Jeopolitiği.,İstanbul: Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Yayınlanmış Doktora Tezi.
- Bedirhan, Y. (1994), Orta Çağda İpek Yolu Hakimiyeti Ve Türk Yurtları, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*.
- Bekcan, U. (2017). Gönülsüz Muhabbetten Dostluğa: 1949 Çin Devrimiyle Birlikte Sovyetler Birliği-Çin Komünist Partisi/Çin Halk Cumhuriyeti İlişkilerinin Değişen Yüzü. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (26), 371-387.
- Bennett, M. M. (2016). The silk road goes north: Russia's role within China's Belt and Road Initiative. *Area Development and Policy*, 1(3), 341-351.
- Bocutoğlu, E. (2017) ,Çin'in Bir Kuşak-Bir Yol Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler, *International Conference On Eurasian Economie Session 1C Bölgesel Çalışmalar*. 265- 268.
- Bozkuş, Y. D. (2018). Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Çin-Ermenistan İlişkilerine Genel Bir Bakış, *Proceedings Book/Bildiriler Kitabı*, 117.
- Boztepe, V. (2016). Bir Yumuşak Güç Kaynağı Olarak Türkiye'deki Çin Medyası. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 16(4), 93-110.
- Breuer, J. (2017). Two Belts, One Road?-The role of Africa in Chinas's Belt & Road initiative. *Stiftung Asienhaus* s.4
- Chan, M. H. T. (2018). The belt and road initiative—the new silk road: a research agenda. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 7(2), 104-123.
- Chang, I. W. J. (2018). *China and Yemen's forgotten War*. United States Institute of Peace
- Chaziza, M. (2016). *The Red-Med Railway: New Opportunities for China, Israel, and the Middle East*. Begin-Sadat Center for Strategic Studies, 1-4.

- Chaziza, M. (2020). China's Strategic Partnership with Kuwait: New Opportunities for the Belt and Road Initiative. *Contemporary Review of the Middle East*, 7(4), 501-519.
- Chaziza, M. (2020). China-Qatar Strategic Partnership and the Realization of One Belt, One Road Initiative. *China Report*, 56(1), 78-102.
- Chen, Y. (2012). China's Relationship with Israel, Opportunities and Challenges, Perspectives from China. *Israel Studies*, 17(3), 1-21.
- Chernova, S., & Volkov, A. (2010). *Economic feasibility of the Northern Sea Route container shipping development* (Master's thesis, Høgskolen i Bodø),13
- Çakan, V. (2017). Yeni ipek yolu projesi: Beklentiler sorunlar ve gerçekler. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 35-52.
- Çakılcı, U. B. (2021). Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye Üzerine Etkileri. *Fiscaoeconomia*, 5(1), s.91.
- Çakır, M. F., & Ataman, O. (2020). Post-Sovyet Dönemde Güney Kafkasya'da Güvenlik: Başlıca Gelişmeler Ve Çatışma Ortamının Dönüşümü. *Güvenlik Çalışmaları Dergisi*, 22(2), 201-225.
- Çatal, S. (2019). Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Türkiye'nin Ekonomi Güvenliğine Etkileri. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(Özel Sayı), 101-124.
- Çelik, K. E., & Erol, M. S. (2019). Kuşak-Yol Girişimi Bağlamında ABD'nin İran Politikasının Analizi. *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 3(2), 11-41.
- Çevik, V. A., & Durukan, T. (2020). Çin'in Kuzey Kutbu'na Olan İlgisi: Kutup İpek Yolu. *Akdeniz İİBF Dergisi*, 20(2), 254-262.
- Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu (2015). "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı İle 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon Ve Faaliyetler." , 1-12.

Dahlan, M. (2018). Dimensions of the New Belt & Road International Order: An Analysis of the Emerging Legal Norms and a Conceptionalisation of the Regulation of Disputes. *Beijing Law Review*, 9, 87-112.

Degan, S. & Jieying, Z.(2022), Çin'in Doğu Akdeniz'de Çözüm Önerisi: Kalkınmacı Barış,Yaklaşımı. *Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi*, 4(1), 32-53.

Demir, Y. (2022). Çin'in Deniz İpek Yolu Projesi: Gwadar Limanı. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (55), 101-117.

Deniz, T.(2016) ,Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 34, 195-202.

Dimitrijevic, D.(2018) New Silk Road: Achievements & Prospects Of Serbia-China Economic Cooperation, *Executive Intelligence Review*. 45 (28), 34-38.

Dilek, Ş., Özdemir, Z. B., & İstikbal, D. (2019). Asya Yüzyılında Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri. *SETA: Ankara*, 1-63.

Dizdaroğlu, C. (2023). Jeopolitik Güç Mücadelesi: Çin'in Doğu Akdeniz'deki Varlığı. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 6(11), 1-22.

Doğan, S. (2020). 21. Yüzyılda Yükselen Güç: Çin, İpek Yolu Projesi Ve Ortadoğu'daki Etkisi. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 4(1), 51-64.

Doğu, A. D. , Köse, C. Kartal, S. N., & Erdin, N. (2008). Brief introduction of a research project on the wood materials from an ancient Byzantine port unearthed during drilling for underground rail tunnel in Istanbul. In *The International Research Group on Wood Protection, 39th Annual Meeting*,.

Doster, B. (2016) “Çin'in Avrasya ve Ortadoğu Politikaları” *Teori Dergisi* 4 ,sayı 315, s. 7-16.

Doster, B. (2018). Çin'in Yükselişi ve Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. *İran Araştırma Merkez,-Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi*, 7-16.

Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi. *Avrasya Etüdleri*, 49(1), 77-97.

Düğen,T.(2011) 21.Yy'da İpek Yolu, 21. Yüzyıl, Kasım , s.48.

Ece, N.J.(2023) ,Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri Açısından Önemi, *Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi*, 5(1),.38-56.

Efe, R., & Cürebal, I. (2010). Impacts of the "Marmaray" project (Bosphorus Tube crossing, tunnels and stations) on transportation and urban environment in Istanbul. In *Engineering Earth: The Impacts of Megaengineering Projects*, Dordrecht: Springer Netherlands. 715-733

Efegil, E. (2013). İsrail'in dış politikasının belirleyicileri. *Ortadoğu Analiz*, 5(49), 53-61.

Elbrus, İ. & Özdemir, M.(2011) Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası." *Zeitschrift für die Welt der Türken/Journal of World of Turks* 3.1 , s.111-120.

Eralp, İ. (2018). Çin'in 21. Yüzyıl stratejisi: Kuşak, yol girişimi ve Türkiye. *Türkiye Günlüğü*, 138(2), 6-24.

Erdal, S. (2018). Çözumsuzlüğün Adı:'Birleşmiş Milletler'e Rağmen Keşmir'. *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 38(1), 85-106.

Erdem, A. & Seymen, D. (2022). Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dâhil Olmalı mı?. *Gazi Akademik Bakış*, 16(31), 279-301.

Ergenç, C., & Göçer, D. (2023). *China's Response to Türkiye's Volatile Authoritarianism*. Carnegie Endowment for International Peace.

Ergunsü, U.(2017), İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri, *TYB AKADEMİ (Dil Edebiyat ve Sosyal Bilimler Dergisi*, 9

- Erkan, A. Ç., & Eminoğlu, A. (2019). Grand Strateji Olarak Kuşak ve Yol İnisiyatifinde Arktik: Kutup İpekyolu'nun Çin-Rusya Enerji İş Birliğindeki Rolü. *Akdeniz İİBF Dergisi*, 19, 145-173.
- Erkan, S. & Yüce M. (2020) "Çin Dış Politikasında Ortadoğu'nun Değişen Konumu: Arap Baharı Sonrası Bölgesel Gelişmeler Üzerinden Bir Analiz." *Bölgesel Araştırmalar Dergisi* 4(1), 11-44.
- Erol, M. S., & Koyuncu, M. C. (2014). Çin'in İnci Dizisi Stratejisi. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 6(1), 41-66.
- Evron, Y. (2017). China–Japan interaction in the Middle East: a battleground of Japan's remilitarization. *The Pacific Review*, 30(2), 4-5.
- Fallon, T.(2017) , The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia, *American Foreign Policy Interests*. 37 (3), 140-147.
- Firdous, T.(2014) “The New Silk Road”. *Journal Of Central Asian Studies*. 21 (1), 69-79.
- 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* s. 43-49.
- Fulton, J. (2020). China-Saudi Arabia Relations Through the ‘1+ 2+ 3’ Cooperation Pattern. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*. 14 (4), s.522
- Gharayagh-Zandi, D. (2018). Iran's Perspective on Europe, Iran and Turkey Triangular Interdependencies: Based on BRI Initiative. *Proceedings Book/Bildiriler Kitabı*, 169.
- Gökhan, A. K. Kıbrıs Adası Çevresindeki Deniz Dibi Hidrokarbon Zenginliklerinin Adadaki Sorunun Çözümüne Muhtemel Etkileri. *Motif Akademi Halkbilimi Dergisi*, 6(12), 333-338.

- Gökten, K. (2018). Hindistan'ın 'Bir Kuşak, Bir Yol' Girişimine Ekonomik ve Stratejik Yaklaşımı Üzerine. In *Fsecon International Congress on Social Sciences*, 38-43.
- Guo, F. F., Huang, C. F., & Wu, X. L. (2019). Strategic analysis on the construction of new energy corridor China–Pakistan–Iran–Turkey. *Energy Reports*, 5, 828-841.
- Gül, O. K. (2007). Doğu Türkistan'dan Türkiye'ye Hazin Bir Göç Hikâyesi. *Electronic Turkish Studies*, 2(1), 1-22.
- Güler, M. A. (2019) "İpek Yolunun İki Düğümü: Xinjiang ve Keşmir" *İpek Yolu Dergisi* 7, 41-44.
- Güleç, S. G. (2022). Yeni İpek Yolu'nun İlham Kaynağı "Antik İpek Yolu": Çin'in İpek Yolu Yönetimi Temelinde "Bir Kuşak Bir Yol" girişimine Bakış. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 12(1), 98-112.
- Günel, A. (2004). Büyük Ortadoğu Projesi ve Türkiye. *Ege academic review*, 4(1), 156-164.
- Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S., & Kütükçü, E. (2019). Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye-Çin Ekonomik İşbirliği 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
- Güneş, M. (2019) ,Çin Kendi Halkını Dang'an Modeli ve Diğer Halkları Bir Kuşak Bir Yol Projesi ile Nereye Götürüyor, *II. Uluslararası Kahramanmaraş Yönetim Ekonomi ve Siyaset Kongresi*, 795-806.
- Gürdeniz, C. (2019) "Kuşak ve Yol Girişimi üzerinde Keşmir Gölgesi" *İpek Yolu Dergisi* 7, s.35-38.
- Gürkaynak, M., & Doğan, D. (2019). Malezya'nın Güney Çin Denizi Stratejisi Ve Mahathir Doktrini. *Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(3), 323-337.

- Hastürk, V.(2019) Çin Ekonomisindeki Dönüşümün Küresel Ekonomi Üzerine Etkileri: Bir Kuşak Bir Yol Projesi, *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.*
- He, A. (2019). The Belt and Road Initiative: Motivations, financing, expansion and challenges of Xi's ever-expanding strategy.
- Henderson, J. (2011). The Strategic Implications of Russia's Eastern Oil Resources, *The Oxford Institute for Energy Studies, WPM 41, 2011*
- Hornschild, S. (2016). China in the Middle East: not just about oil. *European Union Institute for Security Studies (EUISS), 31.*
- Hurley, J., Morris, S., & Portelance, G. (2019). Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a policy perspective. *Journal of Infrastructure, Policy and Development, 3(1), 139-175.*
- Ikenberry, G. J., & Lim, D. J. (2017). China's emerging institutional statecraft. *The Asian Infrastructure Investment Bank and the Brookings,10.*
- Kalan, E. (2014). XIII-XIV. Yüzyıllarda Kuzey İpek Yolu ve Altın Orda Hanları'nın Ticaret Politikaları. *Avrasya Etüdleri, 45(1), 43-62.*
- Kalaycı, İ. (2017). Deniz ticareti ve küresel mali kriz: İpek Yolu'nda Türkiye için yeni stratejiler. *Avrasya Etüdleri, 45(1), 87-122.*
- Karaca, R. K. (2012). Çin'in değişen enerji stratejisinin dış politikasına etkileri (1990–2010). *Uluslararası İlişkiler Dergisi, 9(33), 93-118.*
- Karagöl, E. T. (2017). Modern ipek yolu projesi. *Seta Perspektif, 174, 1-7.*
- Karim, M. S., Zayed, N. M., & Afrin, M. (2020). Trans-Asian railway network: A get way to the East and West to attain sustainable development goals. *International Journal of Arts and Social Science, 3(3), 130-141.*
- Karluk, A. C. (2017). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Yumuşak Gücü. I. *Uluslararası İnsan ve Toplum Bilimleri Kongresi (12-17 Eylül 2017) Kongre*

Kitabı, ed: Gonca Bayraktar Durgun, Tuğrul Korkmaz, Gazi Üniversitesi Matbaası, Ankara, 302-311

Kaya, M. & İzzet, A. R. I. (2021). Chinese Energy Investments in Turkey and Potential Investment Barriers. *Ulisa: Uluslararası Çalışmalar Dergisi*, 5(1), 1-19.

Kazımlı, E.(2018), *Azerbaycan'ın Jeopolitik Konumu ve Karabağ Sorunu. Karadeniz ve Kafkaslar: Riskler ve Fırsatlar*, İstanbul: TASAM, 101.

Keyvan, Ö. Z. (2022). Başlangıçtan Günümüze Çin Dış Politikasının Dönüşümü: Büyük Ülke Diplomasisi. *Liberal Düşünce Dergisi*, (106), 141-168.

Kocamaz, S., & Tokatlı, S. G. (2021). Güç Dengelerindeki Değişimin Uluslararası Sistem Üzerindeki Dönüştürücü Etkisi: ABD ve Çin Rekabeti Üzerine Bir Analiz. *Novus Orbis: Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 3(2), 105-142.

Koçak, M. E. (2019). Moğollar Zamanında Ticaretin Beşiği: İpek Yolu. *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 37-46.

Koçoğlu, F.(2019) Sosyalist Piyasa Ekonomisine Geçiş Sürecinde Siyasal Reformlar: Çin Halk Cumhuriyeti Örneği. *Sosyal Bilimler*, 71.

Kopra,S.(2013) "China's Arctic interests." *Arctic yearbook* .

Korkmaz , H.(2020).Teori ve Pratik: Çin'in 'Barışçıl Yükselişi' Üzerine, *Ds Journal Diplomasi ve Strateji dergisi*, 2020, 3-10

Koshaimah, Y., & Zou, X. (2023). Conflict in Yemen and its impacts on China's interests in the region. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 17(3), 1-2

Lakhal, S. Y., & H'Mida, S. (2017). Author the red-med railway project a serious competitor to the suez canal for cargo containers?. *Independent Journal of Management & Production*, 8(3), 898-917.

Li, Y., Bolton, K.,& Westphal, T. (2016). The effect of the New Silk Road railways on aggregate trade volumes between China and Europe, Working Papers on East

Asian Studies, No. 109/2016, University of Duisburg-Essen, Institute of East Asian Studies (IN-EAST), Duisburg

Lin, C. (2017). The Belt and Road and China's long-term visions in the Middle East. *ISPSW Strategy Series*, 512, 1-10.

Luft, G. (2016). It takes a road: China's one belt one road initiative: An American response to the new silk road. Institute for the analysis of global security, 18.

Lybyer, A.H.(1987) Osmanlı Türkleri Ve Doğu Ticaret Yolları, (Çev. Necmi Ülker) *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İnceleme Dergisi* 11, 141-157.

MacGillivray, I. (2019). Maturing Sino-Saudi strategic relations and changing dynamics in the Gulf. *Global Change, Peace & Security*, 31(1), 61-80.

Madani, S. (2022). Beyond Geopolitics: A Geoeconomic Perspective of China-Iran Belt and Road Initiative Relations. *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 19(74), 53-72.

Mahmud, H. E. (2015). Great Silk Road and the "Baku-Tbilisi-Kars" Project." *Black Sea Scientific Journal of Academic Research* 22.4, 59-68.

Marangoz, M., & Tuncer, B. (2020). Yeni İpekyolu Projesi Ve Türkiye-Kazakistan-Çin İlişkileri Kapsamında Ulaştırma Koridorları. *Pamukkale Üniversitesi İşletme Araştırmaları Dergisi*, 7(2), 221-224.

Mochinaga,D.(2020), The Digital Silk Road and China's Technology Influence in Southeast Asia. *Council on Foreign Relations, New York*. 2-10

Morrison, W. M. (2013). *China's economic rise: history, trends, challenges, and implications for the United States*,. Washington, DC: Congressional Research Service.

Murat, T. (2018). Bandung Konferansı Ve Türkiye. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 28(2), 363-379.

Murphy, M. N. (2012). International cooperation against piracy: China's role, problems, and prospects. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 11, 71-81.

Mutlu, N. (2021). Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) Projelerinin İncelenmesi; Türkiye İçin Öneriler. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(2), 129-150.

Nakagane, K. (2000). *SOE Reform and Privatization in China---A note on several theoretical and empirical issues* (No. CIRJE-F-95). CIRJE, Faculty of Economics, University of Tokyo.

Nedopil, C. (2022). China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021. *Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai*, 14.

Oğuztimur, S., & Çolak, K. (2013). *The Analysis of Turkey's Freight Transport in Terms of Transport Modes*. European Regional Science Association.

Okur, M. A. (2017). “Bir Kuşak, Bir Yol” Projesi’nin Jeopolitiği, Türk Kuşağı Ve Uygurlar, *Akademik Hassasiyetler*, 4(8), 45-55.

Omonkulov, O. (2020). Kuşak ve Yol Projesi Bağlamında Çin-Orta Asya İlişkileri. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 4(1), 45-115.

Oral F.(2021) , “Kuşak-Yol Girişimi Bağlamında İsrail’in “Red-Med” Ve “Bölgesel Barış İçin Demiryolu” Projeleri" *Ankasam Stratejik Bakış*, Yayın Nu:68, Sayı Nu:20 Nisan, 1-10.

Ormeci, O., & Kısacık, S. (2021). Şanghay İşbirliği Örgütü'nün Enerji Güvenliği Politikaları Çerçevesinde Çin-Rusya İlişkilerini Anlamak. *İstanbul Kent Üniversitesi İnsan Ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 2(1), 1-24.

Ozat, İ. N. Alternatif Uluslararasılaşma: Çin. *Stratejik Bakış*, 62.

Oziewicz, E., & Bednarz, J. (2019). Challenges and opportunities of the Maritime Silk Road initiative for EU countries. *Zeszyty Naukowe/Akademia Morska w Szczecinie*, 59(131).

Öterbülbul, S. (2022). Xi Jinping Döneminde Çin'in Ortadoğu'daki Güvenlik Stratejisi. *The Turkish Yearbook of International Relations*, 53, 41-70.

Özdaşlı,E.(2021) "İkinci Karabağ Savaşı'nda Ermenilerin Sivillere Yönelik Saldırılarının Uluslararası İnsancıl Hukuk Açısından Değerlendirilmesi." *Giresun Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi* 7.1, 51-83.

Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi Ve Küresel Etkileri. *Electronic Turkish Studies*, 10(14).

Özdemir, L. (2021). Dağlık Karabağ Meselesinde Değişen Gidişat Ve Türkiye'nin Rolü. *Birey Ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(2), 81-107.

Özgür, M., & Vural, Ç. (2021). “Tek Devlet, İki Sistem” Politikası Çerçevesinde Hong Kong’un Statüsünün Analizi. *Mülkiye Dergisi*, 45(4), 878-911.

Özkan, Ö., & Ay, İ. C. (2020). Marmaray Hattı'nın Bir Kuşak Bir Yol Kapsamında Değerlendirilmesi. *Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 15(60), 353-362.

Poghosyan, B. (2018). China's OBOR Initiative: Opportunities for the South Caucasus. *IndraStra Global*, 4(7), 1-5.

Putten,V.D. ,Paul,F. & Meijnders, M.(2015) *Çin, Avrupa ve deniz ipek yolu* ,Clingendael Enstitüsü.

Sabancı, T. (2018). Yeni İpek Yolu Projesi: Tarihi Olanla Benzerlikleri ve Hakkındaki Bazı Çalışmaların Kısa Bir Değerlendirmesi. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 1-19.

Sági, J., & Engelberth, I. (2018). The Belt and Road Initiative—a Way Forward to China's Expansion. *Contemporary Chinese political economy and strategic relations*, 4(1), 9-XI, 8-9.

Salam, J., & Besada, H. (2017). The new silk road: China'energy policy and strategy in the Mena region, *Studies in Business & Economics*, 35-57.

Sarı,S.(2018), Çin'in Orta Asya Ülkeleri ile Enerji Diplomasisi, *Çin'in Yükselişi ve Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Uluslararası Sempozyum Bildiriler Kitabı* ,91.

Sárvári, B. & Szeidovitz, A. (2018) Political economics of the new silk road. The Belt & Road Initiative in the Global Arena. Chinese and European Perspectives. s,117-140.

Sárvári, B., & Szeidovitz, A. (2018). The Political Economics of the New Silk Road". *Baltic Journal of European Studies*. 6 (1), 3-27.

Sayın, Y., & Koçak, G. (2017). Müslüman Dünyanın Bir Sorun Alanı Olarak Doğu Türkistan Meselesi Ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin İzlediği Politikalar. *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, 3(4), 10-24.

Sen, G., Leach, M., & Gu, J. (2019). The Belt and Road Initiative and the SDGs: Towards Equitable, Sustainable Development.

Serkan, D. & Sadık, Ö. (2018). Stratejik Kalıcılık: Asya-Pasifik Ekseninde ABD'nin Menbiç Politikası. *Econder International Academic Journal*, 2(2), 349-381.

Shang, C. (2017). Bir Kuşak Bir Yol Projesi ile Türkiye. *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara*.

Sınır, G., & Kantar, G. (2021). Çin'in Doğu Akdeniz'deki Artan Rolü. *Stratejik Ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(1), 29-43.

Sun, Y. (2018). The Northern Sea Route: The Myth of Sino-Russian Cooperation. *The Stimson Center*, 2-16.

Syamwil, I. B. (2018). Resources Growth Logistic Centers and The Challenge for staple Reproduction of Sustainable Regional Infrastructure Connectivity, Fidic Aspac Konferansı, s.3

Şakı, M.(2020) ,Çin'in dünya ekonomisindeki yeni yüzü: Kuşak ve Yol Projesi, *İktisat ve Toplum Dergisi* ,4-11

Şimşek, O. (2019). Küreselleşmenin Dönüşümü ve Çin'in Rolü. *Sosyoekonomi*, 27(40), 185-196.

Tamer,C.(2019) Çin-Hindinin Yarımadası Ekonomi Koridoru, Ankasam ,*Ankara Kriz Ve Siyaset Araştırmaları Merkezi, Yayın No: 64, Sayı: 17,1-11*.

Tatar Szczudlik ,J.(2013), China's New Silk Road Diplomacy. The Polish Institute of International Affairs, Policy Paper, 1-8.

Tekir, G. (2019) The Security Challenges of Belt and Road Corridors. *Ekonomi Politika ve Finans Araştırmaları Dergisi* 4(1)

Tillman, H., Jian, Y., & Qing, Y. (2019). BRI in Oman as an Example: The Synergy of Infrastructure, Digitisation and SEZs. *Shanghai: The Shanghai Institutes for International Studies and China Investment Research*,1.

Tjong-Alvares, B. (2012). The Geography of Sino-Israeli Relations. *Jewish Political Studies Review*, 96-121.

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), 19-20.

Tutar, F. K., & Koçer, F. Ş. B. (2019). Çin'in yeni ipek yolu projesi: Bir kuşak bir yol. *Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 5(17), 618-626.

Ulus,T.(2019) *Türkiye-Doğu Türkistan İlişkileri (1923-2009)* .Yüksek Lisans Tezi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Tarih Ana Bilim Dalı, Ankara.

Umbach, F., & Raszewski, S. (2016), Strategic Perspectives for Bilateral Energy Cooperation between the EU and Kazakhstan - Geo-economic and Geopolitical Dimensions in Competition with Russia and China's Central Kuşak yol projesi Asia Policies". *Konrad-Adenauer-Stiftung*, 34.

Uzgur, İ. (2020). Çin-İsrail İlişkilerinde Üçüncü Tarafların Etkisi. *Ortadoğu Etütleri*, 12(1), 182-205.

Üngör, Ç. (2011). Çin ve 3. Dünya. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (41), 27-38.

Üzümcü, A., & Akdeniz, S. (2014). Yeni ipek yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi. *Avrasya Etütleri*, 45(1), 11-39.

Vivero, J. S., & Mateos, J. R. C. (2007). The Atlas of European Seas and Oceans-marine jurisdictions, sea uses and governance. *Ediciones del Serbal*. Retrieved July, 25-105.

Wang, Y. (2016). Offensive for defensive: the belt and road initiative and China's new grand strategy. *The Pacific Review*, 29(3), 455-463.

Yeoh, E. K. K. (2016). Political Governance and Strategic Relations: Domestic Foreign Policy Nexus and China's Rise in the Global System. *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations*, 2(1), 1, 1-108.

Yereli, A. B. (2014), *Yeniden Canlanan İpek Yolu'nda Ekonomik Stratejiler. İpek Yolunda Türk Kültür Mirası* , Ankara: Türk Yurdu.

Yıldırım,S.(2018) Uluslararası Sempozyum Çin'in Yükselişi Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. *Bildiriler Kitabı*. Ankara: Çankaya

Yıldırım,S.(2018), Körfez Ülkelerinde Yeni Liman-Şehir ve Askerî Üsler Kurulmasının Kuşak-Yol Projesi'yle İlişkisi, *Proceedings Book/Bildiriler Kitabı*,17.

Yıldız ,Ç.(2019), Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Ve Çin : Orta Doğu Enerji İlişkileri, *Gazi Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara*

Yıldız, A.(2020) “Çin-İsrail İlişkileri”. İNSAMER Araştırma 127.

Yıldız, Ç.(2018) Uluslararası Sempozyum Çin'in Yükselişi Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. *Bildiriler Kitabı*, Ankara.

Yıldızdağ, Ç.(2005) V11.-X. Yy.'Larda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri, *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara*.

Yılmaz, S. (2021). Bir Kuşak Bir Yol Projesi Bağlamında Afrika Ülkelerini Bekleyen Muhtemel Tehlikeler. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 20(77), 356-368.

Yılmaz, S.(2020) ,Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi, *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 24 ,631-648.

Yılmaz,S.(2020) Bir kuşak bir yol projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye'ye etkisi, *OPUS–Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 16(32), 5274-5301.

Yumuşak, T. (2021). Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması Sorunu Ve Türkiye Bakımından Değerlendirme. *Terazi Hukuk Dergisi*, 16(174), 325-345.

Yusuf, A. A., & Alkan, M. N. (2020). Afrika Boynuzu'nda Politik Ve Ekonomik Bir Güç Olarak Çin Halk Cumhuriyeti. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 4(2), 218-253.

Zeybek, H. (2020). Yeni İpek Yolunun Kıtalar Arası Demiryolu Konteyner Taşımacılığına Etkisi: PeSTLE analizi. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(4), 724-740.

Zhangxu, Y.(2023), Kuşak Ve Yol Girişimi Bağlamında Çin Ve Doğu Akdeniz Ülkeleri Arasında İşbirliği: Güncel Durum, Fırsatlar Ve Zorluklar , *Briq Kuşak Ve Yol Girişimi Dergisi*, 4(2),62-77.

Zhaxyglova, G., & Myrzabekova, M. (2016). Boru Hattı Lojistiği: Kazakistan–Türkiye İşbirliği İmkânların Değerlendirmesi. *The International New Issues İn Social Sciences*, 3(3), 7-23.

Zorbay, T. (2019). Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye'nin Orta Asya hedefleri. *Cappadocia Journal of Area Studies*, 1(1), 48-64.

Zreik, M., & Changfeng, Z.(2022) Doğu Akdeniz'de Çin Varlığı: Suriye Örneği, *BRIQ Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi*,72-89.

İTERNET KAYNAKLARI

ABD Enerji Bilgi İdaresi, (11.05.2018), "Countries in and around the Middle East are adding coal-fired power plants"

<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=36172> Erişim Tarihi: 05.02.2024

Abhishek G Bhaya, (29.08.2018) "India offers China access to northeast in BRI strategic shift",

https://news.cgtn.com/news/3d3d414d7a597a4e79457a6333566d54/share_p.html,
Erişim Tarihi: 20.07.2021

Adnan Akfırat: Çin Emperyalistmi? [https://vatanpartisi.org.tr/genel-](https://vatanpartisi.org.tr/genel-merkez/makaleler/adnan-akfırat-cin-emperyalist-mi-29189)

[merkez/makaleler/adnan-akfırat-cin-emperyalist-mi-29189](https://vatanpartisi.org.tr/genel-merkez/makaleler/adnan-akfırat-cin-emperyalist-mi-29189) Erişim Tarihi: 20.06.2022

AEİ, "China Global Investment Tracker", <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> Erişim Tarihi: 20.11.2022

Afganistan Demiryolu Otoritesi, (2018), "Railway Network Connectivity & Interoperability Challenges",

<https://www.unescap.org/sites/default/files/Afghanistan%20presentation%20Dushanbe.pdf> Erişim Tarihi: 26.06.2023

AIIB, (2017). Our Projects.

https://www.aiib.org/en/projects/list/year/All/member/All/sector/All/financing_type/All/status/Approved Erişim Tarihi: 11.12.2022

AIIB,(04.09.2023),” Members And Prospective Members Of The Bank”,

<https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html> Erişim Tarihi: 07.09.2023

Akfırat, Adnan,(12.02.2021),” Emperyalist 10 yalan ve Uygur gerçeği”,

<https://www.aydinlik.com.tr/koseyazisi/emperyalist-10-yalan-ve-uygur-gercegi-232705> Erişim Tarihi: 25.12.2022

Akşam,(22.12.2016), “İstanbul Avrasya Tüneli güzergah haritası”,

<https://www.aksam.com.tr/ekonomi/istanbul-avrasya-tuneli-guzergah-haritasi-avrasya-tuneli-nedir/haber-578142> Erişim Tarihi: 08.06.2022

Akşam,(25.09.2018),” Türkiye hızlı tren ağılarıyla donatılıyor”,
<https://www.aksam.com.tr/guncel/turkiye-hizli-tren-aglariyla-donatiliyor/haber-777002> Erişim Tarihi: 15.06.2021

Alain New Türkçe,(03.11.2022),” 2023 Dünyanın En Büyük Ekonomileri Arasında Yer Alan Ülkeler”, <https://tr.al-ain.com/article/2023-ekonomileri-ulkeler> Erişim Tarihi: 10.10.2023

Alarabianews, (24.02.2017), " GCC committee postpones work on Gulf railway until 2021", <https://english.alarabiya.net/business/aviation-and-transport/2017/09/24/GCC-committee-postpones-work-on-Gulf-railway-until-2021> Erişim Tarihi: 05.12.2022

Albawaba, (16.06.2019), “After Billions in Chinese Investment Oman's Duqm Port Could Help Bypass Hormuz”, <https://www.albawaba.com/opinion/after-billions-chinese-investment-omans-duqm-port-could-help-bypass-hormuz-1291468> Erişim Tarihi: 28.05.2023

Alexander Cornwell, (26.03.2019), "Bahrain to use Huawei in 5G rollout despite U.S. warnings", <https://www.reuters.com/article/us-huawei-security-bahrain/bahrain-to-use-huawei-in-5g-rollout-despite-us-warnings-idUSKCN1R71B3/> Erişim Tarihi: 17.08.2023

Alexandra Ma,(23.02.2019),” This map shows a trillion-dollar reason why China is oppressing more than a million Muslims”, <https://www.businessinsider.com/map-explains-china-crackdown-on-uighur-muslims-in-xinjiang-2019-2> Erişim Tarihi: 22.09.2022

Ali Burak Biber & Hafize Yurt Ateş, (22.03.2021), "Güney Çin Denizi'nde ABD ve Çin'in güç mücadelesi", <https://www.trthaber.com/haber/dunya/guney-cin-denizinde-abd-ve-cinin-guc-mucadelesi-566452.html> Erişim Tarihi: 15.07.2022

Ali Siddiqi, (27.01.2022), "China's 'Belt and Road' Risk in Syria May Reap Big Rewards", <https://www.voanews.com/a/china-s-belt-and-road-risk-in-syria-may-reap-big-rewards-/6415768.html> Erişim Tarihi: 16.08.2022

Alican Tekingündüz, (2020), "What is China doing in Yemen?",
<https://www.trtworld.com/middle-east/what-is-china-doing-in-yemen-32183> Erişim
Tarihi: 03.10.2023

Alican Tekingündüz, (2020), "What is China doing in Yemen?",
<https://www.trtworld.com/middle-east/what-is-china-doing-in-yemen-32183> Erişim
Tarihi: 03.10.2023

Aminjonov,Farkhod & Dovgalyuk,Olesya,(07.02.2023),"Central Asia–China Gas
Pipeline (Line A, Line B, and Line C)",[https://thepeoplesmap.net/project/central-
asia-china-gas-pipeline-line-a-line-b-and-line-c/](https://thepeoplesmap.net/project/central-asia-china-gas-pipeline-line-a-line-b-and-line-c/) Erişim Tarihi: 05.04.2023

Amr Hamzawy, (20.03.2023), “The Potential Inroads and Pitfalls of China’s Foray
Into Middle East Diplomacy” [https://carnegieendowment.org/2023/03/20/potential-
inroads-and-pitfalls-of-china-s-foray-into-middle-east-diplomacy-pub-89316](https://carnegieendowment.org/2023/03/20/potential-inroads-and-pitfalls-of-china-s-foray-into-middle-east-diplomacy-pub-89316) Erişim
Tarihi: 23.04.2023

Anadolu Ajansı,(24.08.2022)" Chabahar Port | 24 Aug 2022",
[https://www.drishtias.com/daily-updates/daily-news-editorials/chabahar-port-
6/print_manually](https://www.drishtias.com/daily-updates/daily-news-editorials/chabahar-port-6/print_manually) Erişim Tarihi:28.09.2022

Anadolu Ajansı,(14.04.2023)"Yemen'de hakimiyet haritası, savaşın 9. yılında üçe
bölünmüş durumda", [https://www.aa.com.tr/tr/dunya/yemende-hakimiyet-haritasi-
savas-in-9-yilinda-uce-bolunmus-durumda/2871288](https://www.aa.com.tr/tr/dunya/yemende-hakimiyet-haritasi-savas-in-9-yilinda-uce-bolunmus-durumda/2871288) Erişim Tarihi:16.04.2023

Anadolu Ajansı, (06.12.2022),” Uzmanlara göre ABD hegemonyasına karşı Orta
Doğu'da var olmaya çalışan Çin bölgede nüfuzunu artırıyor”,
[https://www.aa.com.tr/tr/dunya/uzmanlara-gore-abd-hegemonyasina-karsi-orta-
doguda-var-olmaya-calisan-cin-bolgede-nufuzunu-artiriyor/2756811](https://www.aa.com.tr/tr/dunya/uzmanlara-gore-abd-hegemonyasina-karsi-orta-doguda-var-olmaya-calisan-cin-bolgede-nufuzunu-artiriyor/2756811) Erişim Tarihi:
07.01.2023

Anadolu Ajansı, (07.12.2022),”Orta Doğu Çin için "vazgeçilmez" bir enerji
kaynağı”, [https://www.aa.com.tr/tr/dunya/orta-dogu-cin-icin-vazgecilmez-bir-enerji-
kaynagi/2757682](https://www.aa.com.tr/tr/dunya/orta-dogu-cin-icin-vazgecilmez-bir-enerji-kaynagi/2757682) Erişim Tarihi: 07.01.2023

Anadolu Ajansı, (08.12.2022),” Çin'in Arap ülkelerine siyasi destekle başlayan
ilişkileri ekonomik iş birliğiyle geliştirdi”, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cinin-arap->

ulkelerine-siyasi-destekle-baslayan-iliskileri-ekonomik-isbirligiyle-gelisti/2758627

Erişim Tarihi: 20.12.2022

Anadolu Ajansı, (14.04.2023),” Çin'den "Rusya-Ukrayna Savaşı'nın taraflarından hiçbirine silah satmama" sözü”, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cinden-rusya-ukrayna-savasinin-taraflarindan-hicbirine-silah-satmama-sozu/2872434> Erişim Tarihi: 18.09.2023

Anadolu Ajansı, (15.11.2018), "İsrail'in Hayfa'dan Dubai'ye uzanan demir yolu projesi", <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/israilin-hayfadan-dubaiye-uzanan-demir-yolu-projesi-/1312115> Erişim Tarihi: 22.10.2022

Anadolu Ajansı, (2022), “Suudi Arabistan'daki Çin-Arap Ülkeleri Zirvesi'nde 'ortaklığı güçlendirme' kararı alındı”, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/suudi-arabistandaki-cin-arap-ulkeleri-zirvesinde-ortakligi-guclendirme-karari-alindi/2760084> Erişim Tarihi: 19.12.2022

Anadolu Ajansı, (21.03.2018), “Körfez'in kimlik yenileyen ülkesi Kuveyt”, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/korfezin-kimlik-yenileyen-ulkesi-kuveyt/1094993> Erişim Tarihi: 05.02.2022

Anadolu Ajansı, (30.03.2022), “Bakan Karaismaioğlu: Avrasya Tüneli'nin işletme süresi bittiğinde devlet 140 milyon dolar gelir elde edecek”, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/bakan-karaismailoglu-avrasya-tunelinin-isletme-suresi-bittiginde-devlet-140-milyon-dolar-gelir-elde-edecek/2550106> Erişim Tarihi: 20.12.2022

Anadolu Ajansı, (30.12.2021), "Pekin Büyükelçisi Önen: Çin'in ülkemize yatırımları son dönemde önemli ivme kazandı", <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/pekin-buyukelcisi-onen-cin-in-ulkemize-yatirimlari-son-donemde-onemli-ivme-kazandi/2461397#:~:text=T%C3%BCrkiye'nin%20Pekin%20B%C3%BCy%C3%BCKel%C3%A7isi%20Abdulkadir,milyar%20dolar%20seviyesine%20ula%C5%9Ft%C4%B1%22%20dedi>. Erişim Tarihi: 21.06.2022

Anadolu Ajansı,(08.04.2016) “Yunanistan'ın en büyük limanı resmen Çinlilerin”,
<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/yunanistanin-en-buyuk-limani-resmen-cinlilerin/551781> Erişim Tarihi: 20.10.2022

Anadolu Ajansı,(30.12.2021), ”Pekin Büyükelçisi Önen: Çin’in ülkemize yatırımları son dönemde önemli ivme kazandı”, <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/pekin-buyukelcisi-onen-cin-in-ulkemize-yatirimlari-son-donemde-onemli-ivme-kazandi/2461397> Erişim Tarihi: 03.02.2022

Andrew Torchia & Tom Finn, (19.07.2017), "Qatar's \$300 billion conundrum: how liquid are its reserves?", <https://www.reuters.com/article/us-gulf-qatar-reserves/qatars-300-billion-conundrum-how-liquid-are-its-reserves-idUSKBN1A415X/> Erişim Tarihi: 03.09.2022

ANI,(03.12.2021),” Pakistan cedes strategic pipeline contract to China to repay mountain of debt ”, <https://www.aninews.in/news/world/asia/pakistan-cedes-strategic-pipeline-contract-to-china-to-repay-mountain-of-debt20211203230914/> Erişim Tarihi: 06.12.2022

Anthony H. Cordesman, (29.03.2021), "China and Iran: A Major Chinese Gain in “White Area Warfare” in the Gulf", <https://www.csis.org/analysis/china-and-iran-major-chinese-gain-white-area-warfare-gulf> Erişim Tarihi: 11.11.2023

Arabian Business, (04.03.2009), "China secures \$1.8bn rail contract in Saudi", <https://www.arabianbusiness.com/industries/construction/china-secures-1-8bn-rail-contract-in-saudi-65592> Erişim Tarihi: 06.01.2023

Arctic Consil,"Arctic Council Observers" <https://arctic-council.org/about/observers/>,
Erişim Tarihi: 21.09.2022

Arctic Portal, (01.03.2022), "Arctic Sea Routes and EEZs"
<https://arcticportal.org/maps/download/maps-shipping/2796-arctic-sea-routes-and-eezs> Erişim Tarihi: 03.08.2022

Ariel Cohen,(05.04.2021),” China-Iran \$400 Billion Accord: A Power Shift Threatens Western Energy”,

<https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2021/04/05/china-iran-400-billion-accord-a-power-shift-threatens-western-energy/?sh=1a2283b79e00> Erişim Tarihi: 20.11.2022

Armenpress, (15.02.2022), "Armenia-Azerbaijan normalization is inseparable from NK conflict resolution – China at UN Security Council",<https://armenpress.am/eng/news/1092662/> Erişim Tarihi: 20.05.2022

Atlantic Council,(10.08.2018), "What are the implications of expanded Chinese investment in the MENA region?",
<https://www.atlanticcouncil.org/blogs/menasource/what-are-the-implications-of-expanded-chinese-investment-in-the-mena-region/> Erişim Tarihi: 02.10.2022

Attarat Power, “Attarat Power Company (APCO)”,
<https://attaratpower.com.jo/services/apco/> Erişim Tarihi: 05.01.2024

Avim, (14.12.2018) “President Ghani Inaugurates Lapis Lazuli Corridor”,
<https://avim.org.tr/en/Bulten/PRESIDENT-GHANI-INAUGURATES-LAPIS-LAZULI-CORRIDOR> Erişim Tarihi: 09.10.2022

Avrasya İncelemeleri Merkezi, (08.01.2019)” İran'ın Çabahar Limanı Uluslararası Ticarete Açılıyor”, <https://avim.org.tr/tr/Bulten/IRAN-IN-CABAHAR-LIMANI-ULUSLARARASI-TICARETE-ACILİYOR> Erişim tarihi: 20.07.2021

Avrasya Tüneli, ”Hakkında”, <https://www.avrasyatuneli.com/kurumsal/ne/hakkinda> Erişim Tarihi: 20.12.2022

Avrasya Tüneli,” Finansman”,
<https://www.avrasyatuneli.com/kurumsal/nasil/finansman> Erişim Tarihi: 20.12.2022

Ayça Alemdaroğlu & Sultan Tepe, (16.09.2020), “Erdogan Is Turning Turkey Into a Chinese Client State”, <https://foreignpolicy.com/2020/09/16/erdogan-is-turning-turkey-into-a-chinese-client-state/> Erişim Tarihi: 22.11.2021

Aydınlık,(13.07.2021),” Erdoğan, Xi görüşmesinde iş birliği vurgusu”,
<https://www.aydinlik.com.tr/haber/erdogan-xi-gorusmesinde-is-birligi-vurgusu-250751> Erişim Tarihi: 12.11.2022

Aydınlık,(15.02.2021),” Bakan Soylu'dan 'Uygur' açıklaması”,
<https://www.aydinlik.com.tr/haber/bakan-soyludan-uygur-aciklamasi-233146> Erişim
Tarihi: 25.12.2022

Ayşegül Sakarya Pehlivan, (18.10.2017), ”Kumport Limanına 100 milyon
yatırılacak.”. Ekonomist. tarihinde <https://www.ekonomist.com.tr/haberler/kumport-limanina-100-milyon-yatiracak.html> Erişim Tarihi: 20.10.2022

Aytekin, E., Nuri Aydın, Büşra Selvi Öğütçen, Fuat Kabakcı, (10.11.2020), AA,
"Azerbaycan ile Ermenistan arasındaki Dağlık Karabağ anlaşması dünya medyasında
yankı buldu",<https://www.aa.com.tr/tr/azerbaycancephe-hatti/azerbaycan-ile-ermenistan-arasindaki-daglik-karabag-anlasmasi-dunya-medyasinda-yankibuldu/2038598> Erişim Tarihi: 20.05.2023

Baraa Sabri, (28.09.2023), “Iraqi Officials Eye a Path for Chinese-Iraqi
Development”, <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/iraqi-officials-eye-path-chinese-iraqi-development> Erişim Tarihi: 15.10.2023

Barrak Al-Babtain, (24.11.2012), "Jaber Bridge",
<https://rekuwait.wordpress.com/2012/11/24/jaber-bridge/> Erişim Tarihi: 05.12.2022

BBC New Türkçe, (10.03.2023),” İran ve Suudi Arabistan 7 yıl sonra yeniden
diplomatik ilişki kuruyor”, <https://www.bbc.com/turkce/articles/c51kyd982wjo>
Erişim Tarihi: 10.03.2023

BBC New Türkçe,(15.07.2014)” BRICS ülkelerinden IMF ve Dünya Bankası'na
alternatif”, http://www.bbc.com/turkce/ekonomi/2014/07/140715_bric_imf Erişim
Tarihi: 22.12.2022

BBC New Türkçe,(17.11.2022),” Doğu Akdeniz sorunu: Bölgede ne kadar gaz var,
hangi ülke ne istiyor?”, <https://www.bbc.com/turkce/articles/cydm7qlr5qeo> Erişim
Tarihi: 17.11.2022

BBC New Türkçe,(22.02.2022),”Rusya-Ukrayna krizi nasıl savaşa dönüştü, bugüne
nasıl gelindi?”, Erişim: <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-60477870>
Erişim Tarihi: 22.05.2022

BBC New,” Kashmir profile”, <https://www.bbc.com/news/world-south-asia-11693674> Erişim Tarihi: 16.10.2023

BBC News Türkçe, (14.05.2017), “Erdoğan: Modern İpek Yolu vatandaşlarımızın hayat standardını artıracak”, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-39913491> Erişim Tarihi: 07.06.2022

BBC News Türkçe,(02.12.2019) “Rusya-Çin doğalgaz boru hattı açıldı, Sibirya'nın Gücü yıldı 38 milyar metreküp gaz taşıyacak”, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-50629873> Erişim Tarihi:20.03.2023

BBC Türkçe,(11.12.2012),” Asya 2030'da Avrupa ve ABD'yi geçecek”, https://www.bbc.com/turkce/haberler/2012/12/121211_us_report Erişim Tarihi: 02.04.2023

BBC, (05.02.2024), "Who are the Houthis and why are they attacking Red Sea ships?", <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-67614911> Erişim Tarihi: 20.02.2024

BBC, (20.01.2024), “Tracking Houthi attacks in the Red Sea”, <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-68031732> Erişim Tarihi: 20.02.2024

Belt and Road Portal, (04.12.2023),” China, Jordan sign MoU on Belt and Road cooperation”, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/09S5LFNK.html> Erişim Tarihi: 05.12.2023

Belt and Road, (26.02.2018), "Saudi Arabia launches high-speed rail linking Mecca, Medina", <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/67194.html> Erişim Tarihi: 04.12.2022

Belt Road Research “The BRI and China’s International Trade Map”, <https://www.beltroadresearch.com/the-bri-and-chinas-international-trade-map/> Erişim Tarihi: 10.10.2021

Beyaz Saray,(09.09.2023),” Memorandum of Understanding on the Principles of an India – Middle East – Europe Economic Corridor”, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements->

releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/ Erişim Tarihi: 15.09.2023

BirGün, (10.10.2023), "Reuters: İsrail-Filistin çatışması, Çin'e karşı kurulan yeni ticaret rotasını etkileyebilir", <https://www.birgun.net/haber/reuters-israil-filistin-catismasi-cin-e-karsi-kurulan-yeni-ticaret-rotasini-etkileyebilir-474832> Erişim Tarihi: 10.10.2023

Blackridge, (02.08.2022), "NEOM- The \$ 500 Bilion Fturistic Smart City in Saudi Arabia", <https://www.blackridgeresearch.com/project-profiles/the-line-and-neom-city-project-saudi-arabia> Erişim Tarihi: 02.12.2022

Bloomberg HT, (01.07.2019), "Erdoğan: Yeni bir dünya sisteminin kurulmasında Türkiye ve Çin'e büyük görevler düşüyor.", <https://www.bloomberght.com/erdogan-yeni-bir-dunya-sisteminin-kurulmasinda-turkiye-ve-cine-buyuk-gorevler-dusuyor-2227599> Erişim Tarihi: 22.11.2021

Bloomberg HT,(10 03 2018), "Türkiye'ye doğrudan Çin yatırımları ivme kazandı", <https://businessht.bloomberght.com/piyasalar/haber/1870596-turkiye-ye-dogrudan-cin-yatirimlari-ivme-kazandi> Erişim Tarihi: 20.06.2022

Bloomberg HT,(12.07.2021), " Güney Çin Denizi'nde yeni gerilim", <https://www.bloomberght.com/guney-cin-denizi-nde-yeni-gerilim-2284138> Erişim Tarihi: 12.11.2022

Bloomberg, (18.10.2023), "Kuşak ve Yol Girişimi için 8 maddelik eylem planı", <https://www.bloomberght.com/kusak-ve-yol-girisimi-icin-8-maddelik-eylem-planı-2340366> Erişim Tarih: 18.10.2023

Brahma Chellaney, (27.11.2022), " Çin'in dizayn ettiği borç esareti", <https://www.dunya.com/kose-yazisi/cinin-dizayn-ettigi-borc-esareti/675219#:~:text=Yaln%C4%B1zca%20en%20b%C3%BCy%C3%BCK%20C3%BC%C3%A7%20bor%C3%A7lu,ara%20en%20b%C3%BCy%C3%BCK%20bor%C3%A7lu%20oldu>. Erişim Tarihi: 20.12.2022

Britannica, (27.03.2023), "Silk Road trade route", <https://www.britannica.com/topic/Silk-Road-trade-route> Erişim Tarihi:28.03.2023

Britannica,(14.08.2023),” China-Pakistan Economic Corridor”,
<https://www.britannica.com/topic/China-Pakistan-Economic-Corridor> Erişim
Tarihi:15.08.2023

BT Business,(21.01.2023),” Türkmenistan’ın in’e doğalgaz ihracatı \$10,25 milyar
oldu”, [https://business.com.tm/tr/post/9738/eksport-turkmenskogo-prirodnogo-gaza-](https://business.com.tm/tr/post/9738/eksport-turkmenskogo-prirodnogo-gaza-v-kitai-sostavil-1025-mlrd)
[v-kitai-sostavil-1025-mlrd](https://business.com.tm/tr/post/9738/eksport-turkmenskogo-prirodnogo-gaza-v-kitai-sostavil-1025-mlrd) Erişim Tarihi: 22.02.2023

Bunkerist,(20.07.2020),” Kuşak ve Yol Girişimi (Belt and Road Initiative – BRI)”,
<https://www.bunkerist.com/kusak-ve-yol-girisimi-belt-and-road-initiative-bri/> Erişim
Tarihi:05.09.2023

John Calabrese, (30.07.2019), “The Huawei Wars and the 5G Revolution in the
Gulf,”, [https://www.mei.edu/publications/huawei-wars-and-5g-revolution-](https://www.mei.edu/publications/huawei-wars-and-5g-revolution-gulf#_ftn1)
[gulf#_ftn1](https://www.mei.edu/publications/huawei-wars-and-5g-revolution-gulf#_ftn1). Erişim Tarihi: 11.12.2022

Calcalistech, (29.10.2017), "Fosun Invests \$14.25 Million in Israeli Fintech Startup
BondIT", <https://www.calcalistech.com/ctech/articles/0,7340,L-3723757,00.html>
Erişim Tarihi: 25.01.2023

Carol Zu, (01.04.2022), “Russia crude oil pipeline capabilities to mainland China—
The ESPO crude oil pipeline”,
[https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/ci/research-analysis/espo-crude-](https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/ci/research-analysis/espo-crude-oil-pipeline.html)
[oil-pipeline.html](https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/ci/research-analysis/espo-crude-oil-pipeline.html), Erişim Tarihi: 02.07.2023

Casp-Geo,(05.05.2020), “Россиѧ и Азербайджан развивают сотрудничество по
проекту Баку-Тбилиси-Карс”, [http://casp-geo.ru/rossiya-i-azerbajdzhan-razvivayut-](http://casp-geo.ru/rossiya-i-azerbajdzhan-razvivayut-sotrudnichestvo-po-proektu-baku-tbilisi-kars/)
[sotrudnichestvo-po-proektu-baku-tbilisi-kars/](http://casp-geo.ru/rossiya-i-azerbajdzhan-razvivayut-sotrudnichestvo-po-proektu-baku-tbilisi-kars/) Erişim Tarihi: 05.11.2022

CCTV.com, (05.12.2016) "Chinese FM: Qatar a Key Partner to Promote “Belt and
Road” Initiative",
[https://english.cctv.com/2016/05/12/VIDENMyddtTBNQUM9zStLhAV160512.sht](https://english.cctv.com/2016/05/12/VIDENMyddtTBNQUM9zStLhAV160512.shtml)
[ml](https://english.cctv.com/2016/05/12/VIDENMyddtTBNQUM9zStLhAV160512.shtml) Erişim Tarihi: 09.12.

Cenk Tamer(09.10.2023),"Hindistan’ın IMEC Projesi Çin’e Rakip Olabilir
mi?",<https://www.ankasam.org/hindistanin-imec-projesi-cine-rakip-olabilir-mi/>
Erişim Tarihi: 16.10.2023

Ceren Ergenç & Derya Göçer, (10.05.2023), "Çin'in Kuşak Yol Girişimi'nde Türkiye neden kenarda bırakıldı?", <https://yetkinreport.com/2023/05/10/cinin-kusak-yol-girisimi/> Erişim Tarihi: 15.06.2023

Ceren Ergenç & Sırma Altun, (03.11.2022), "Çin'in Dijital İpek Yolu nerede başlayıp bitiyor?", <https://fikirturu.com/jeo-strateji/cinin-dijital-ipek-yolu-nerede-baslayip-bitiyor/> Erişim Tarihi: 20.01.2023

Charlotte Gao, (27.08.2017), "Closer Ties: China And Saudi Arabia Sign \$70 Billion in New Deals", <https://thediplomat.com/2017/08/closer-ties-china-and-saudi-arabia-sign-70-billion-in-new-deals/> Erişim Tarihi: 02.12.2022

Chen Chuandong, (21.12.2022), "Advance Belt and Road Initiative hand in hand, and forge ahead towards modernisation shoulder by shoulder", <https://jordantimes.com/opinion/chen-chuandong/advance-belt-and-road-initiative-hand-hand-and-forge-ahead-towards> Erişim Tarihi: 02.01.2024

China Daily, (03.04.2014), "Turkey expects China's investment in high speed rail", https://www.chinadaily.com.cn/world/2014-04/03/content_17401464.htm Erişim Tarihi: 06.07.2022

China Daily, (05.12.2018), "China's TAL Education buys Israeli learning start-up Codemonkey", <https://www.chinadaily.com.cn/a/201812/05/WS5c0765a8a310eff30328f371.html> Erişim Tarihi: 25.01.2023

China Daily, (2017), China Sings Over 130 Transport Pacts With Belt And Road Countries, Retrieved October 25, 2017, from http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-04/20/content_29017833.htm . Erişim Tarihi: 18.09.2023

China Daily, (14.02.2018), "Dubai airport benefits from Modular Data system made by China's Huawei", <https://global.chinadaily.com.cn/a/201802/14/WS5a83a2a9a3106e7dcc13cb7d.html> . Erişim Tarihi: 11.12.2022

China Dialogue Ocean, “What’s happening at Pakistan’s Gwadar port?”,
<https://chinadialogueocean.net/en/governance/3215-pakistan-gwadar-port/> Erişim
Tarihi: 15.11.2022

China Discovery, (27.03.2023), " Silk Road Map 2023 - useful maps of Silk Road
routes ", <https://www.chinadiscovery.com/china-silk-road-tours/maps.html> Erişim
Tarihi: 27.03.2023

China, (03.08.2017), “China, Turkey underscore security, counter-terrorism
cooperation”, http://www.china.org.cn/world/2017-08/03/content_41346952.htm
Erişim Tarihi: 22.11.2021

China, (04.10.2022), “Belt and Road Initiative beneficial to global economy,
development -- Egyptian expert”, http://www.china.org.cn/world/2022-10/04/content_78450954.htm Erişim Tarihi: 07.11.2022

China.org,(22.04.2019),” Economic corridor to further boost Pakistan's
development”, http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74708130.htm
Erişim Tarihi: 22.09.2022

Chowdhury, D. R. (2013,19 Kasım). Pakistan happy to aid in China’s quest for land
route to the west; India, not so
much.<https://www.scmp.com/business/commodities/article/1359761/pakistan-happy-aid-chinasquest-land-route-west-india-not-so> Erişim tarihi: 20.07.2021

Chris B. Wensink,(18.09.2023),"The Truth About Eurasian Rail Freight Transport",
<https://thediplomat.com/2023/09/the-truth-about-eurasian-rail-freight-transport/>
Erişim Tarihi: 18.09.2023

Christoph Nedopil (2023): “Countries of the Belt and Road Initiative”; Shanghai,
Green Finance & Development Center, FISF Fudan University,
<https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/> Erişim Tarihi:
11.11.2023

Clash Report (20.10.2023), “Türkiye pushes \$25 billion Iraq transport route over
India-Europe corridor.” <https://twitter.com/clashreport/status/1715331587632439340>
Erişim Tarihi: 24.10.2023

CPEC, "Gwadar Projects Under CPEC", <https://cpec.gov.pk/gwadar> Erişim tarihi: 20.07.2021

CPEC, "China Pakistan Economic Corridor Maps", <https://cpec.gov.pk/maps> Erişim Tarihi: 08.10.2022

CRI Türk, (18.07.2017), "Çin ve Ürdün meclisleri teması artıracak", <https://turkish.cri.cn/1781/2017/07/18/1s184298.htm> Erişim Tarihi: 05.12.2023

CRI Türk,(15.10.2023), "Çin ve ABD dışişleri bakanları İsrail-Filistin çatışmasını görüştü", <https://criturk.com/cin-ve-abd-disisleri-bakanlari-israil-filistin-catismasini-gorustu/> Erişim Tarihi: 15.10.2023

CRI Türkçe, (11.12.2022), "Çin-Arap Ülkeleri Zirvesi, iki tarafı daha iyi bir geleceğe taşıyor", <https://turkish.cri.cn/2022/12/11/ARTIahjrRZ4bw6nStCJ42DFP221211.shtml> Erişim Tarihi: 19.12.2022

CRI Türkçe, (17.02.2015) "İpek Yolu Fonu devrede", <http://turkish.cri.cn/781/2015/02/17/1s166503.htm>, Erişim Tarihi: 20.05.2023

Cumhuriyet, (12.04.2021), "Son aşamaya gelindi... Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün yüzde 51'i satılıyor", <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/son-asamaya-gelindi-yavuz-sultan-selim-koprusunun-yuzde-51i-satiliyor-1827554> Erişim Tarihi: 06.06.2022

Cumhuriyet, (2022), "Çin Cumhurbaşkanı Şi Çin-Arap zirvesinde açılışı yaptı", <https://www.cumhuriyet.com.tr/dunya/cin-cumhurbaskani-si-cin-arap-zirvesinde-acilisi-yapti-2010721> Erişim Tarihi: 19.12.2022

Cumhuriyet,(06.12.2023), "İtalya, Çin'in 'Kuşak ve Yol Girişimi'nden çekildi", <https://www.cumhuriyet.com.tr/dunya/italya-cinin-kusak-ve-yol-girisiminden-cekildi-2148829> Erişim Tarihi: 06.12.2023

Cumhuriyet,(08.10.2020), "CHP'den iktidara Uygur Türkleri tepkisi", <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/chpden-iktidara-uygur-turkleri-tepkisi-1772077> Erişim Tarihi: 12.11.2022

Cynthia Chung, (26.01.2022), "West Asia transforms: Twenty Arab states in China's BRI sights", <https://new.thecradle.co/articles-id/4921> Erişim Tarihi: 02.10.2023

Çin Danıştay Devlet Varlıklarını Denetleme ve İdare Komisyonu, (27.02.2019), "Belt & Road Initiative Expands China-Iran Cooperation", http://en.sasac.gov.cn/2019/02/27/c_2098.htm Erişim Tarihi: 10.12.2022

CNN Türk, (2022) "Çin Devlet Başkanı Xi, Suudi Arabistan'da" <https://www.cnnturk.com/dunya/cin-devlet-baskani-xi-suudi-arabistanda> Erişim Tarihi: 19.12.2022

Çin Halk Cumhuriyeti Büyük Elçiliği, (04.08.2021), "50 yıl boyunca ele ele yürüyen Çin ve Türkiye karşılıklı yarar ve ortak kazanca dayanan yeni bir döneme giriyor", http://tr.china-embassy.gov.cn/tur/xwdt/202108/t20210804_8923332.htm Erişim Tarihi: 19.06.2022

Çin Halk Cumhuriyeti Büyükelçiliği, (01.05.2019), " Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Çin ve Türkiye Halklarına Yararlar Getiriyor", http://tr.china-embassy.gov.cn/tur/xwdt/201905/t20190501_9617207.htm Erişim Tarihi: 12.12.2021

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi ,(30.03.2015) "Initiative offers road map for peace, prosperity" http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080041500.htm Erişim Tarihi:16.09.2023

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, (07.03.2022), "China-Israel ties bloom spectacularly", https://english.www.gov.cn/news/international/exchanges/202203/07/content_WS6225601ec6d09c94e48a6238.html Erişim Tarihi: 17.11.2022

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, (11.03.2022) "China calls for supporting Russia-Ukraine ceasefire talks, offers humanitarian aid", http://english.www.gov.cn/premier/news/202203/11/content_WS622ad15cc6d09c94e48a6725.html Erişim Tarihi: 17.10.2022

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, (13.01.2016), “China’s Arab Policy Paper”, http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm Erişim Tarihi: 20.06.2022

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, (14.11.2017), ”Jordan, China to sign MoU on cooperation under Belt and Road initiative”, http://english.scio.gov.cn/2017-11/14/content_41889415.htm Erişim Tarihi: 25.11.2022

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, (16.07.2018), “Full Text: The Sofia Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries” http://english.www.gov.cn/news/international_exchanges/2018/07/16/content_281476224693086.htm Erişim Tarihi: 09.06.2022

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, (21.10.2022), ” China-funded road project breaks ground in Jordan”, http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2022-10/21/content_78478101.htm Erişim Tarihi: 25.11.2022

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, (25.04.2019), "China-Kuwait cooperation enters fast tracks under BRI: Chinese envoy", http://english.scio.gov.cn/BRF2019/2019-04/25/content_74720790.htm Erişim Tarihi: 12.12.2023

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi,(2018), "China’s Arctic Policy" https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm Erişim Tarihi: 24.07.2021

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi,(30.03.2021), “China, Oman agree to enhance cooperation, push forward China-GCC free trade talks”, https://english.www.gov.cn/statecouncil/wangyi/202103/30/content_WS606279ccc6d0719374afbc29.html Erişim Tarihi: 05.11.2023

Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, (13.10.2023). Foreign Ministry Spokesperson Wang Wenbin’s Regular Press Conference on October 13, 2023. https://www.fmprc.gov.cn/eng/xwfw_665399/s2510_665401/202310/t20231013_11160691.html Erişim Tarihi: 14.10.2023

Çin Halk Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı, (20.11.2017), “Wang Yi: China Proposes 3-Phase Solution to Address Issue of the Rakhine State of Myanmar”
https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/gjhdq_665435/2675_665437/2747_663498/2749_663502/201711/t20171121_519087.html Erişim Tarihi: 28.01.2024

Çin Halk Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı, (24.02.2023),”China’s Position on the Political Settlement of the Ukraine Crisis”,https://www.fmprc.gov.cn/eng/zxxx_662805/202302/t20230224_11030713.html Erişim Tarihi: 24.02.2023

Çin Halk Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı, (24.12.2013), "Nagorno-Karabakh Conflict"
https://www.fmprc.gov.cn/eng/gjhdq_665435/dqzzywt_665451/2633_665453/2639_665461/200011/t20001115_697241.html Erişim Tarihi:20.05.2023

Çin Halk Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı,(28.03.2015), "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road",
https://www.fmprc.gov.cn/eng/topics_665678/2015zt/xjpcxbayzlt2015nnh/201503/t20150328_705553.html Erişim Tarihi: 05.01.2024

Çin Halk Cumhuriyeti Eyalet Konseyi Bilgi Ofisi, (12.12.2022), “Belt and Road Initiative to boost Saudi Arabia's economic, social development, says Saudi minister”, http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2022-12/12/content_85007933.htm
Erişim Tarihi: 05.01.2023

Çin Halk Cumhuriyeti Filistin Baş Konsolosluğu, (07.12.2022), “The Chinese Government and the Palestinian Government Signed the Belt and Road Initiative Cooperation Document”, http://ps.china-office.gov.cn/eng/zxxx/202212/t20221207_10986675.htm Erişim Tarihi: 06.01.2023

Daily New, (20.06.2022), “China seeks to harmonise Belt and Road Initiative with Egypt’s 2030 Vision”, <https://www.dailynewsegypt.com/2022/06/20/china-seeks-to-harmonise-belt-and-road-initiative-with-egypts-2030-vision/> Erişim Tarihi: 07.11.2022

Daily Sabah (07.11.2019),” First train from China to Europe makes 'Silk Railway' dream come true in Turkey”, <https://www.dailysabah.com/business/2019/11/06/first-train-from-china-to-europe-makes-silk-railway-dream-come-true-in-turkey> Erişim Tarihi: 06.12.2021

Dave Lawler, (13.07.2020), "China-Iran deal envisions massive investments from Beijing", <https://www.axios.com/2020/07/13/china-iran-investment-deal-oil-infrastructure> Erişim Tarihi: 24.01.2024

Deborah Lehr,(15.08.2017),"The Middle East is the Hub for China’s Modern Silk Road",<https://www.mei.edu/publications/middle-east-hub-chinas-modern-silk-road>, Erişim Tarihi:23.09.2022

Degang Sun,(11.03.2015),"China’s Soft Military Presence in the Middle East", <https://www.mei.edu/publications/chinas-soft-military-presence-middle-east>, Erişim Tarihi: 28.09.2022

Dışışleri Komitesi Başkanı Mccaul, (25.10.2022), “China Regional Snapshot: Middle East and North Africa”, <https://foreignaffairs.house.gov/china-regional-snapshot-middle-east-and-north-africa/> Erişim Tarihi: 06.01.2023

Dipanjana Roy Chaudhury, (22.06.2023), "Qatar aligns its National Vision 2030 with China’s BRI", <https://economictimes.indiatimes.com/news/international/world-news/qatar-aligns-its-national-vision-2030-with-chinas-bri/articleshow/101179883.cms> Erişim Tarihi: 01.07.2023

Dünya Bankası, (2021), "Israel Trade", <https://wits.worldbank.org/CountrySnapshot/en/ISR> Erişim Tarihi: 23.29.2022

Dünya Gazetesi, (29.06.2018).” Çinli bin şirketin yolu Türkiye’ye düştü”, <https://www.dunya.com/ekonomi/cinli-bin-sirketin-yolu-turkiyeye-dustu-haberi-420779> Erişim Tarihi:28.06.2022

Dünya,(17.09.2015),” Kumport Limanı, Cosco Pacific'e satıldı”<https://www.dunya.com/sirketler/kumport-limani-cosco-pacific039e-satildi-haberi-292370> Erişim Tarihi: 24.06.2021

Dünya,(29.06.2018),” Çinli bin şirketin 'yol'u Türkiye'ye düştü”,
<https://www.dunya.com/ekonomi/cinli-bin-sirketin-yolu-turkiyeye-dustu-haberi-420779> Erişim Tarihi: 08.06.2022

Emil Avdalani,(28.01.2023), "China's 2023 Trade and Investment with Türkiye: Development Trends", <https://www.silkroadbriefing.com/news/2023/01/25/chinas-2023-trade-and-investment-with-turkiye-trends/> Erişim Tarihi: 08.02.2023

Emrah Kaya,(25.09.2023), "Hindistan-Orta Doğu-Avrupa koridoru niye önemli? Türkiye'nin planı ne?", <https://fikirturu.com/jeo-strateji/hindistan-orta-dogu-avrupa-koridoru/> Erişim Tarihi: 02.10.2023

Emre Aytekin, (27..04.2023), Anadolu Ajansı,” Çin, Ukrayna krizinin çözümü için arabulucu rolüne soyunuyor”, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cin-ukrayna-krizinin-cozumu-icin-arabulucu-rolune-soyunuyor/2882549> Erişim Tarihi: 28.04.2023

Ercan Küçük, (03.02.2022),” Kavuncu ABD'den fonlananlarla buluştu”,
<https://www.aydinlik.com.tr/haber/kavuncu-abdden-fonlananlarla-bulustu-274790>
Erişim Tarihi: 15.12.2022

Erdal Tanas Karagöl, (10.03.2016),” İpek Yolu'nun bağlantısı: 3. köprü”,
<https://www.yenisafak.com/yazarlar/erdal-tanas-karagol/ipek-yolunun-baglantisi-3-kopru-2027341> Erişim Tarihi: 06.07.2022

Esmâ Saraç Özdaşlı (18 Kasım 2014). “Çin'in Gölge Politikası: Uluslararası Sistemde Paralel Yapılar ve Yeni İpek Yolu Ekonomik Kuşağı”. 21. Yüzyıl Türkiye Enstitüsü, <https://21yyte.org/tr/merkezler/bolgesel-arastirma-merkezleri/asya-pasifik-arastirmalari-merkezi/cinin-golge-politikasi-uluslararasi-sistemde-paralel-yapilar-ve-yeni-ipek-yolu-ekonomik-kusagi> Erişim Tarihi: 16.09.2023

Euractiv, (10.09.2023),” At G20, US, India, Saudi, EU unveil alternative to Belt-and-Road”, <https://www.euractiv.com/section/global-europe/news/at-g20-us-india-saudi-eu-unveil-alternative-to-belt-and-road/> Erişim Tarihi:10.09.2023

Eurasiareview,(09.04.2023),” Ukraine War: Impact On China's BRI To Europe – OpEd”, <https://www.eurasiareview.com/09042023-ukraine-war-impact-on-chinas-bri-to-europe-oped/> Erişim Tarihi: 15.04.2023

Euronews, (22.11.2022) “IMF verileri güncellendi: Türkiye dünyanın kaçınıcı büyük ekonomisi?”, <https://tr.euronews.com/2022/11/22/imf-verileri-guncelledi-turkiye-2021-ve-2022de-dunyanin-en-buyuk-20-ekonomisi#:~:text=IMF'nin%20Ekim%202022'de,ekonomiler%20listesinde%2019.%20s%C4%B1raya%20y%C3%BCkseyecek>. Erişim Tarihi: 25.12.2022

Euronews, (06.12.2018),” BM, Çin'in Uygur Türklerini topladığı kamplara girmek istiyor” <https://tr.euronews.com/2018/12/06/bm-ciniin-uygur-turklerini-topladigi-kamplara-girmek-istiyor> Erişim Tarihi: 19.11.2022

Euronews, (08.07.2020),” Uygurlara "Çin işkencesi": Doğu Türkistan'da neler oluyor?” <https://tr.euronews.com/2020/07/08/uygurlara-cin-iskencesi-dogu-turkistan-da-neler-oluyor> Erişim Tarihi: 19.11.2022

Euronews, (15.03.2019),” Çin, Doğu Türkistan'da toplama kamplarını küçültme vaadinde bulundu” <https://tr.euronews.com/2019/03/15/cin-dogu-turkistan-da-toplama-kamplarini-kucultme-vaadinde-bulundu> Erişim Tarihi: 19.11.2022

Euronews, (22.09.2023), "Beşar Esad'ı ağırlayan Şi Cinping: Çin ile Suriye stratejik ortaklık ilan edecek", <https://tr.euronews.com/2023/09/22/besar-esadi-agirlayan-si-cinping-cin-ile-suriye-stratejik-ortaklik-ilan-edecek> Erişim Tarihi: 01.10.2023

Euronews, (22.12.2022), “BM Güvenlik Konseyi oturumunda Çin ve Türkiye arasında Suriye gerginliği”, <https://tr.euronews.com/2022/12/22/bm-guvenlik-konseyi-oturumunda-cin-ve-turkiye-arasinda-suriye-gerginligi> Erişim Tarihi: 05.01.2023

Euronews, (23/08/2021), “Çinliler, 3. köprü anlaşmasını feshetmek için Hong Kong Borsası'na bildirimde bulundu”, <https://tr.euronews.com/2021/08/23/cinliler-3-kopru-anlasma-n-feshetmek-icin-hong-kong-borsas-na-bildirimde-bulundu> Erişim Tarihi: 06.06.2022

Euronews,(14.06.2021)” G7'den Çin'in yol ve kuşak projesine rakip: 'Daha İyi Bir Dünyayı Yeniden İnşa Et' girişim' nedir?”, <https://tr.euronews.com/2021/06/14/g7-den-cin-in-yol-ve-kusak-projesine-rakip-daha-iyi-bir-dunyay-yeniden-insa-et-girisim-ned> Erişim Tarihi: 02.10.2023

Euronews,(21.11.2022),” Çin, denize düşen roket parçasını Filipinler'den zorla aldı”,
<https://tr.euronews.com/2022/11/21/cin-denize-dusen-roket-parcasini-filipinlerden-zorla-aldi> Erişim Tarihi: 25.11.2022

Euronews,(27.06.2022), "G7 Zirvesi: Çin'in 'Kuşak ve Yol' girişimine karşı 600 milyar dolarlık yatırım planı açıklandı",<https://tr.euronews.com/2022/06/27/g7-zirvesi-cinin-kusak-ve-yol-girisimine-karsi-600-milyar-dolarlik-yatirim-plani-aciklandi> Erişim Tarihi: 12.12.2022

Fahad Almeniaee, (09.01.2023), "Points of convergence between the Belt and Road Initiative and the Saudi Vision 2030",
<https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283466.shtml> Erişim Tarihi: 12.01.2023

Fehim Taştekin,(05.04.2023), "Suriye'nin Arap Birliği'ne dönüşü gündemde: Suudi Arabistan ve Mısır'ın Esad'dan talepleri neler, ABD sürece nasıl bakıyor?",
<https://www.bbc.com/turkce/articles/c3grjen57x2o> Erişim Tarihi: 06.04.2023

Financial Tribune, (09.02.2020), "Arak Reactor Redesign Going as Planned", Erişim Tarihi: 05.02.2024 <https://financialtribune.com/articles/national/102096/arak-reactor-redesign-going-as-planned> Erişim Tarihi: 11.11.2023

Financial Tribune, (13.04.2021), "China Willing to Invest \$80 Billion in Iran's Mining Sector", <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/108172/china-willing-to-invest-80-billion-in-iran-s-mining-sector> Erişim Tarihi: 11.11.2023

Financial Tribune, (21.07.2017), “Çin, Tahran-İsfahan Yüksek Hızlı Demiryolunu Finanse Ediyor” <https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/68698/china-finances-tehran-isfahan-high-speed-railroad>

Finextra, (17.08.2018), "China's Fosun invests in Israeli fintech firm The Floor",
<https://www.finextra.com/newsarticle/32534/chinas-fosun-invests-in-israeli-fintech-firm-the-floor> Erişim Tarihi: 25.01.2023

France24, (01.05.2019), " Kuwait inaugurates massive causeway to free trade zone",
<https://www.france24.com/en/20190501-kuwait-inaugurates-massive-causeway-free-trade-zone> Erişim Tarihi: 05.06.2022

Freight Waves,(17.09.2015),“Cosco Pacific to Acquire Istanbul Container Terminal for 940m”, <https://www.freightwaves.com/news/cosco-pacific-to-acquire-istanbul-container-terminal-for-940m>. Erişim Tarihi: 05.06.2022

Geopolitical Monitor, (05.02.2019), “Backgrounder: Iran’s Chabahar Port”
<https://www.geopoliticalmonitor.com/backgrounder-irans-chabahar-port/> Erişim Tarihi: 20.07.2021

Gilad Katz & Tal Sticker, (21.09.2021), "Israel CDR – The Belt and Road Initiative",
<https://www.cdr-news.com/cdr-essential-intelligence/1100-cdr-the-belt-and-road-initiative-2021/israel> Erişim Tarihi: 25.01.2023

Global Times, (15.08.2019), "Chinese-operated light rail in Mecca handles 2.4m trips during Hajj", <https://www.globaltimes.cn/content/1161544.shtml> Erişim Tarihi: 07.01.2023

Global Times, (24.07.2019), “UAE-China relations growing stronger”,
<https://www.globaltimes.cn/content/1159044.shtml> Erişim Tarihi: 22.12.2023

Global Times, The Prelude to China-US Relations — Dr. Henry Kissinger's "Operation Marco Polo", <https://www.globaltimes.cn/page/202107/1227845.shtml>,
Erişim Tarihi: 05.06.2022

GlobeNewswire, (09.06.2014), "Payoneer Secures Strategic Investment From Chinese Financial Services Provider Ping An",
<https://www.globenewswire.com/news-release/2014/06/09/642723/10085008/en/Payoneer-Secures-Strategic-Investment-From-Chinese-Financial-Services-Provider-Ping-An.html> Erişim Tarihi: 25.01.2023

Gökçen Tuncer, (30.06.2021) “Pire Limanı’na rakipti, 10 yılda ancak bir dalgakıran inşa edildi: 45 yıllık proje Çandarlı Limanı neden bitemiyor?",
<https://www.indyturk.com/node/380761/ekonomi%CC%87/pire-liman%C4%B1narakipti-10-y%C4%B1lda-ancak-bir-dalgak%C4%B1ran-in%C5%9Fa-edildi-45-y%C4%B1ll%C4%B1kproje>. Erişim Tarihi:01.11.2022

Göktuğ Çalışkan,(21.10.2021),” Çin’in Dünyada Askeri Üssü Bulunan Tek Yer: Cibuti”, <https://www.ankasam.org/cinin-dunyada-askeri-ussu-bulunan-tek-yer-cibuti/> Erişim Tarihi: 28.09.2022

Graham Allison, (2023), “Xi and Putin Have the Most Consequential Undeclared Alliance in the World” <https://foreignpolicy.com/2023/03/23/xi-putin-meeting-china-russia-undeclared-alliance/> Erişim Tarihi: 29.11.2023

Gregory Brew, (19.12.2023), "How—and Why—Yemen’s Houthi Rebels Are Poised to Seriously Disrupt the Global Economy", <https://time.com/6548968/houthi-rebels-shipping-attacks-red-sea-disrupt-global-economy-costs/> Erişim Tarihi: 20.02.2024

Guang Pan, “China's Success in the Middle East”,(1997), <https://www.meforum.org/373/chinas-success-in-the-middle-east> s.35-40

Gulf Times, (07.11.2018), "China Now Qatar’s Third-largest Trading Partner, Says Top MCI Official", <https://www.gulf-times.com/story/612174/China-now-Qatar-s-third-largest-trading-partner-says-topMCI-official> Erişim Tarihi: 13.11.2022

Gulf Times, (28.01.2017), “Direct Service between Hamad Port and Shanghai launched”, <https://www.gulf-times.com/story/530771/direct-service-between-hamad-port-and-shanghai-launched> Erişim Tarihi: 18.11.2022

Gulftoday, (21.02.2020), “UAE-China trade reaches \$34.7 billion in first 9 months of 2019: Envoy”, [https://www.gulftoday.ae/business/2020/02/21/uae-china-trade-reaches-\\$34-7b---in-first-9-months-of-2019-envoy](https://www.gulftoday.ae/business/2020/02/21/uae-china-trade-reaches-$34-7b---in-first-9-months-of-2019-envoy) Erişim Tarihi: 22.12.2023

Guy Burton, Nick Lyall, & Logan Pauley, (03.06.2021), "The Limits on China’s Role in Syria", <https://thediplomat.com/2021/06/the-limits-on-chinas-role-in-syria/> Erişim Tarihi: 09.10.2023

Gülru Gezer, (25.09.2023), "Suriye-Çin stratejik ortaklığı", <https://www.indyturk.com/node/663086/türkiyeden-sesler/suriye-çin-stratejik-ortaklığı> Erişim Tarihi: 02.10.2023

Haber Rus,(25.01.2022),” Rusya, Çin'e doğalgaz sevkiyatını rekor seviyede artırdı”,
<https://haberrus.ru/economics/2022/01/25/rusya-cine-dogalgaz-sevkiyatini-rekor-seviyede-artirdi.html> Erişim Tarihi:20.01.2023

Haber Türk, (08.11.2018), "İsrail, 'Barış Demir Yolu Projesi'ni Umman'da tanıttı",
<https://www.haberturk.com/israil-baris-demir-yolu-projesi-ni-umman-da-tanitti-2211214> Erişim Tarihi: 28.10.2022

Haber Türk, (22.04.2021),” Avustralya, Çin'in “Bir Kuşak Bir Yol Projesi”
üzerindeki devlet anlaşmalarını ulusal çıkar nedeniyle iptal ettiğini açıkladı”,
<https://www.haberturk.com/avustralya-cin-in-bir-kusak-bir-yol-projesi-uzerindeki-devlet-anlasmalarini-ulusal-cikar-nedeniyle-i-3047747> Erişim Tarihi: 27.03.2022

Haber Türk,(29.04.2014),” Tekstilbank dünya devine satıldı!”
<https://www.haberturk.com/ekonomi/para/haber/943473-tekstilbank-dunya-devine-satildi> Erişim Tarihi: 08.06.2022

Haifa Said & Du Chao, (11.08.2018), "Qatar and China: Developing a
Comprehensive Strategic Partnership",
[http://www.chinatoday.com.cn/ctenglish/2018/ii/201808/t20180811_800138032.htm](http://www.chinatoday.com.cn/ctenglish/2018/ii/201808/t20180811_800138032.html)
l Erişim Tarihi: 22.11.2022

Hediye Levent, (22.09.2023), "Esad Çin'e niye gitti?",
<https://www.evrensel.net/yazi/93629/esad-cine-niye-gitti> Erişim Tarihi: 25.12.2023

Hedlund, S., (17.02.2021), GIS,” The Nagorno-Karabakh war’s double tragedy for
Armenia” <https://www.gisreportsonline.com/r/nagorno-karabakh-armenia/> Erişim
Tarihi: 19.05.2023

Hişam el-Khawlani, (25.01.2021), "China prioritizes the Gulf economy and oil
relations; Yemen Can Wait", <https://sanaacenter.org/publications/analysis/13002>
Erişim Tarihi: 12.12.2023

HKTDC, (10.06.2019), “Phase One of Kuwait's BRI-Backed US\$130 Billion Silk
City Opens” <https://research.hktcdc.com/en/article/MzE5NzUyNjY4> Erişim Tarihi:
05.02.2022

HKTDC, (2017), The Belt and Road Initiative, Retrieved October 26, 2017, from <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-RoadInitiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm> . Erişim Tarihi:16.09.2023

Hutchison Ports, (21.05.2021), "Hutchison Ports And Jcpdi Sign Agreement To Develop Multi-Purpose Port In Saudi Arabia", <https://hutchisonports.com/en/media/stories/hutchison-ports-and-jcpdi-sign-agreement-to-develop-multi-purpose-port-in-saudi-arabia/> Erişim Tarihi: 17.12.2022

Hürriyet, (12.01.2024), "Hüsiler kimdir, nerede, hangi ülkede? Hüsiler askeri gücü ne kadar?", <https://www.hurriyet.com.tr/bilgi/husiler-kimdir-nerede-hangi-ulkede-husiler-askeri-gucu-ne-kadar-42389588> Erişim Tarihi: 20.02.2024

Hürriyet, (16.09.1997), “Demirel: "İpekyolu bu kez Batı'dan Doğu'ya uzanacak"”, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/demirel-ipekyolu-bu-kez-batidan-doguya-uzanacak-39264642> Erişim Tarihi: 20.04.2023

Hürriyet, (17.09.2015), “Kumport Limanı Cosco Pacific’e satıldı” www.hurriyet.com.tr/ekonomi/kumport-limani-cosco-pacific-e-satildi-30099213 Erişim Tarihi: 02.01.2023

Hürriyet,(06.12.2016)” Netaş’ın %48’i Çinlilere satıldı”, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/netasin-48i-cinlilere-satildi-40299136> Erişim Tarihi: 11.06.2022

Hürriyet,(07.03.2023),” Sri Lanka IMF paketini onaylayacak” https://bigpara.hurriyet.com.tr/haberler/ekonomi-haberleri/sri-lanka-imf-paketini-onaylayacak_ID1476008/ Erişim Tarihi: 08.03.2023

Hüseyin Korkmaz, (26.12.2023), "Görüş - Husilerin Kızıldeniz saldırıları ve jeopolitik fırtına", <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-husilerin-kizildeniz-saldirilari-ve-jeopolitik-firtina/3092635> Erişim Tarihi: 20.02.2024

Hüseyin Şeyhanlıoğlu, (17.09.2023), "Bereketli Hilal'de Çin İpek Yolu (Brı) - Hint Baharat Yolu (Imec) ve Türkiye",

<https://www.indyturk.com/node/661411/türkiyeden-sesler/bereketli-hilalde-çin-ipek-yolu-brı-hint-baharat-yolu-imec-ve> Erişim Tarihi: 09.02.2024

Hydrocarbon Processing, (27.03.2023), "Saudi Aramco boosts China investment with two refinery deals",

<https://www.hydrocarbonprocessing.com/news/2023/03/saudi-aramco-boosts-china-investment-with-two-refinery-deals> Erişim Tarihi: 24.05.2023

Hydroreview, (31.05.2018), "450-MW Rudbar Lorestan hydroelectric plant opens in Iran", <https://www.hydroreview.com/world-regions/asiaoceania/450-mw-rudbar-lorestan-hydroelectric-plant-opens-in-iran/> Erişim Tarihi: 05.02.2024

İçişleri Bakanlığı Kum Eyaleti Hükümeti, "Completing Tehran-Qom-Esfahan High-Speed Railway" <https://ghom.ir/index.aspx?fkeyid=&siteid=56&pageid=2211> Erişim Tarihi: 24.01.2024

İhlas Haber Ajansı,(08.10.2010) "Çağlayan'dan önemli imza"

<https://www.iha.com.tr/haber-caglayandan-onemli-imza-140888/> Erişim:20.12.2022

İkbaş,(12.01.2018),” ‘Bir Kuşak Bir Yol Projesi’ nedir? Projeye dahil 65 ülke hangileri?”, <https://iktibasdergisi.com/2018/01/12/bir-kusak-bir-yol-projesi-nedir-projeye-dahil-olan-65-ulke-hangileri/> Erişim Tarihi: 20.11.2022

İpek Yolu Uluslararası Ticaret Odası, (10.02.2018), "B&R News: China freight trains to arrive in Tehran", <https://srcic.org/news/china-freight-trains-to-arrive-in-tehran/> Erişim Tarihi: 07.01.2023

İsmail Sarı, (09.08.2023), "Çin'in Yemen Diplomasisi: Jeopolitik Hedefler ve Stratejik Adımlar", <https://orsam.org.tr/tr/cinin-yemen-diplomasisi-jeopolitik-hedefler-ve-stratejik-adimlar/> Erişim Tarihi: 15.10.2023

ICA, "Yapım Dönemi", <https://www.ysskoprusuveotoyolu.com.tr/TR/icerik/yapim-donemi-127> Erişim Tarihi: 06.06.2022

Icsana, "Gwadar Port: Implications for GCC and China(continued)",

http://www.icsana.com/index.php?option=com_content&view=article&id=433:gwad

Isabel Debre, (05.07.2023), "A troubled new power plant leaves Jordan in debt to China, raising concerns over Beijing's influence", <https://apnews.com/article/china-jordan-mideast-oil-shale-power-energy-d80f4801e61560a897cc5ef3b4524ac3> Erişim Tarihi: 05.01.2024

Israel Katz, (09.12.2023), "The behind-the-scenes story of the 'peace train'", <https://www.israelhayom.com/opinions/the-regional-peace-train-the-behind-the-scenes-story/> Erişim Tarihi: 05.01.2024

Jack Moore, (10.09.2012) "China's Growing Role In Counter-Piracy Operations", <https://cimsec.org/chinas-growing-role-in-counter-piracy-operations/> Erişim Tarihi: 12.10.2022

James Jay Carafano, (15.05.2018), "The strategic implications of China's Arctic Road" <https://www.gisreportsonline.com/r/chinas-strategic-balance/> Erişim Tarihi: 25.09.2022

James Kynge & Nian Liu, (7.10.2020), "From AI to facial recognition: how China is setting the rules in new tech", <https://www.ft.com/content/188d86df-6e82-47eb-a134-2e1e45c777b6>. Erişim Tarihi: 11.12.2022

James Rothwell, (20.07.2023), "The £13 billion railway vision that could transform Iraq", <https://www.telegraph.co.uk/news/2023/07/20/berlin-to-baghdad-iraq-railway-dream/> Erişim Tarihi: 15.08.2023

Jason Saundalkar, (01.10.2020), "ADM and Huawei announce build and certification of municipal data centre", <https://meconstructionnews.com/43618/adm-and-huawei-announce-build-and-certification-of-municipal-data-centre>. Erişim Tarihi: 11.12.2022

Jennifer Aguinaldo, (11.08.2022), "Chinese firm starts Neom towers work", <https://www.meed.com/chinese-firm-starts-neom-towers-work> Erişim Tarihi: 02.12.2022

Jeremy Bender & Armin Rosen (13.05.2015), "This Pentagon map shows what's really driving China's military and diplomatic strategy", <https://www.businessinsider.com/this-map-shows-chinas-global-energy-ties-2015-5> Erişim Tarihi: 05.12.2022

Jerusalem24, "Israeli official announces a huge project linking Haifa and Abu Dhabi", <https://jerusalem.24fm.ps/4496.html> Erişim Tarihi: 22.10.2022

Jewish Standard, (20.04.2017), "A futuristic Israeli peace plan — minus the peace", <https://jewishstandard.timesofisrael.com/a-futuristic-israeli-peace-plan-minus-the-peace/> Erişim Tarihi: 25.02.2023

Jiahang Wu, (2020), "Railway and Iran's International Connections and Communication", <https://zhang.digitalscholar.rochester.edu/mapping/empire-on-railways/attachment/screen-shot-2021-07-19-at-20-35-20/> Erişim Tarihi: 25.09.2023

Jin Lique, (20.01.2016), "How will the new Asian Infrastructure Investment Bank boost development?", <https://www.weforum.org/agenda/2016/01/how-will-the-new-asian-infrastructure-investment-bank-boost-development/> Erişim Tarihi: 09.06.2022

Jocelyn Chau, (26.02.2022), "China welcomes Jordan's active participation in Belt and Road Initiative", <https://www.jordantimes.com/news/local/china-welcomes-jordans-active-participation-belt-and-road-initiative> Erişim Tarihi: 20.07.2022

Joe Cash, (22.09.2023), "China's Xi calls on West to lift sanctions against war-ravaged Syria", <https://www.reuters.com/world/xi-china-is-willing-work-with-syria-upgrades-ties-2023-09-22/> Erişim Tarihi: 10.11.2023

John Lee, (03.02.2022), "Iraq was Largest Beneficiary of China's Belt & Road in 2021", <https://www.iraq-businessnews.com/2022/02/03/iraq-was-largest-beneficiary-of-chinas-belt-road-in-2021/> Erişim Tarihi: 10. 06.2022

Jomar Mendoza, (15.03.2023), "Oman among the top destinations of China's overseas direct investment" <https://www.omanobserver.om/article/1137193/business/economy/oman-among-the-top-destinations-of-chinas-overseas-direct-investment> Erişim Tarihi: 25.06.2023

Joshua Kucera, "Clinton's Dubious Plan to Save Afghanistan With a 'New Silk Road'" <https://www.theatlantic.com/international/archive/2011/11/clintons-dubious-plan-to-save-afghanistan-with-a-new-silk-road/247760/> Erişim Tarihi: 05.01.2023

Josie Ensor, (16.12.2019), "Syria in 'serious dialogue' with China about joining Belt and Road initiative, says Assad",

<https://www.telegraph.co.uk/news/2019/12/16/syria-serious-dialogue-china-joining-belt-road-initiative-says/> Erişim Tarihi: 22.10.2023

Jörn Petring, (08.06.2023), "Power of Siberia 2 is not making progress",

<https://table.media/china/en/feature/power-of-siberia-2-does-not-progress/> Erişim Tarihi: 10.07.2023

Kadri Cevdet Kırımlı, (25.08.2022), "Çin'i Anlama Kılavuzu (II): "Çin Rüyası"

Bağlamında Tayvan ve Güney Çin Denizi",

<https://birikimdergisi.com/guncel/11108/cini-anlama-kilavuzu-ii-cin-ruyasi-baglaminda-tayvan-ve-guney-cin-denizi> Erişim Tarihi: 22.09.2022

Karl Flinders, (22.10.2020) "Saudi Arabian authorities work with Chinese IT giants

on digital goals", <https://www.computerweekly.com/news/252490964/Saudi-Arabian-authorities-work-with-Chinese-IT-giants-on-digital-goals>. Erişim Tarihi: 11.12.2022

Kazakistan.kz, (15.04.2016), "Kazakistan petrol boru hatları (ANALİZ)",

<https://www.kazakistan.kz/kazakistan-petrol-boru-hatlari/> Erişim Tarihi: 20.12.2022

Keptalkinggreece, (22.09.2020), "The Seville Map that challenges Turkey, Greece,

US and the EU", <https://www.keptalkinggreece.com/2020/09/22/seville-map-us-turkey-greece/> Erişim Tarihi: 02.06.2022

Keith Barrow, (24.01.2013), "Agreement signed on Armenia – Iran rail link",

<https://www.railjournal.com/news/agreement-signed-on-armenia-iran-rail-link/> Erişim Tarihi: 06.01.2023

Kenneth Mwenda, (06.01.2022), "Mubarak Al Kabeer Port in Kuwait",

<https://constructionreviewonline.com/biggest-projects/mubarak-al-kabeer-port-in-kuwait/> Erişim Tarihi: 05.06.2022

Kumport, "Tanıtım ve Tarihçe", <https://www.kumport.com.tr/tr-tr/tanitim-ve-tarihce/313638>

Erişim Tarihi: 05.06.2022

Kuzey Marmara Otoyolu,(22.12.2016), “GÜZERGAH BİLGİLERİ”,
<https://www.kuzeymarmaraotoyolu.com/guzergah> Erişim Tarihi: 05.11.2022

Larry Elliott, Graeme Wearden, (18.012017). "Xi Jinping signals China will champion free trade if Trump builds barriers",
<https://www.theguardian.com/business/2017/jan/17/china-xi-jinping-chinafree-trade-trump-globalisation-wef-davos> Erişim Tarihi: 20.09.2023

Edward Liamzon, (7.03.2022), "Laying the foundation of the region’s digital economy" <https://www.arabianbusiness.com/opinion/laying-the-foundation-of-the-regions-digital-economy>. Erişim Tarihi: 11.12:2022

Lily Kuo & Niko Kommenda,(2018) "What is China’s belt and road initiative.",
<https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer> Erişim Tarihi:05.09.2022

Maersk, “Z05 Turkey-Bulgaria Feeder”, <https://www.maersk.com/local-information/europe-feeder-shipping-routes/z05-turkey-bulgaria-feeder> Erişim Tarihi: 22.10.2022

Maersk, “Z20 EMES Ambarli Poti Service”, <https://www.maersk.com/tr-tr/local-information/europe-feeder-shipping-routes/z20-emes-ambarli-poti-service> Erişim Tarihi: 22.10.2022

Mahmoud Saad Diab, (23.03.2019), "Belt and Road puts Egypt at forefront of China's new renewable energy projects",
<https://english.ahram.org.eg/NewsContent/1/64/328705/Egypt/Politics-/Belt-and-Road-puts-Egypt-at-forefront-of-Chinas-ne.aspx> Erişim Tarihi: 07.11.2022

Malena, Jorge, (2021), The Extension of the Digital Silk Road to Latin America: Advantages and Potential Risks,
<https://www.cfr.org/blog/extension-digital-silk-road-latin-america-advantages-and-potential-risks> Erişim Tarihi: 09.11.2022

Mansour,Imad(17.03.2015),"The GCC States and the Viability of a Strategic Military Partnership with China",<https://www.mei.edu/publications/gcc-states-and-viability-strategic-military-partnership-china> Erişim Tarihi: 28.12.2022

Mantraya, (27.04.2018), "Analysis: Five Nations Railway Corridor Project: Increasing Connectivity and Chinese dominance in Afghanistan",
<https://mantraya.org/analysis-five-nations-railway-corridor-project-increasing-connectivity-and-chinese-dominance-in-afghanistan/> Erişim Tarihi: 05.12.2023

Maps on the Web, (09.08.2023), "BRICS and New Development Bank's Expansion - August, 2023", <https://mapsontheweb.zoom-maps.com/post/725203193582223360/brics-and-new-development-banks-expansion>
Erişim Tarihi: 07.09.2023

Marmaray, "TCDD Taşımacılık Gebze-Halkalı Hattını İşletmeye Başladı",
<https://marmaray.gov.tr/tcdd-tasimacilik-gebze-halkali-hattini-isletmeye-basladi/>
Erişim Tarihi: 22.11.2022

Meed, (19.01.2020), "Bahrain joins China's Belt and Road with housing deal"
<https://meedmashreqindustryinsight.com/bahrain-joins-chinas-belt-and-road-with-housing-deal/> Erişim Tarihi: 06.12.2023

Meed, (24.03.2019), "Etihad Rail award is strategic for UAE, Gulf and China",
<https://www.meedmashreqindustryinsight.com/etihad-rail-award-strategic-uae-gulf-china/> Erişim Tarihi: 22.12.2023

Mehmet Alper Cantimer, (05.04.2022), " İpek Yolu Ve Sakarya- I ",
<https://www.adayorum.com/makale/9838584/mehmet-alper-cantimer/ipek-yolu-ve-sakarya-i> Erişim Tarihi: 20.09.2023

Mehmet Sait Arkman, (29.11.2019). Turkey's Middle Corridor and Belt and Road Initiative: Coherent or Conflicting?, <https://www.ispionline.it/en/publication/turkeys-middle-corridor-and-belt-and-road-initiative-coherent-or-conflicting-24526> Erişim Tarihi: 21.08.2021

Memri, (29.12.2023), "Chinese Military Expert Yun Hua: By Accelerating The Use Of Land Routes In Eurasian Trade, The Houthis Have Inadvertently Advanced Our Strategy To Sever U.S. Hegemony, Undermine American Sea Power",
<https://www.memri.org/reports/chinese-military-expert-yun-hua-accelerating-use-land-routes-eurasian-trade-houthis-have> Erişim Tarihi: 21.02.2024

Meric,(07.06.2018),” Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand”,
<https://www.merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>
Erişim Tarihi: 17.09.2022

Michael Harris, (28.09.2016), "Dam construction complete at Iran’s 450-MW
Rudbar Lorestan hydropower plant", <https://www.hydroreview.com/world-regions/asiaoceania/dam-construction-complete-at-iran-s-450-mw-rudbar-lorestan-hydropower-plant/> Erişim Tarihi: 05.02.2024

Middlecorridor,” The Trans-Caspian International Transport Route starts from
Southeast Asia and China, runs through Kazakhstan, the Caspian sea, Azerbaijan,
Georgia and further to European countries” <https://middlecorridor.com/en/route>
Erişim Tarihi:20.01.2023

Middleeastmonitor, (22.03.2021), "Israel official reveals mega railway project to
UAE", <https://www.middleeastmonitor.com/20210322-israel-official-reveals-mega-railway-project-to-uae/> Erişim Tarihi: 22.10.2022

Milliyet, (04.12.2020), ” Türkiye’den Çin’e giden ilk ihracat treni uğurlandı”,
<https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/turkiyeden-cine-giden-ilk-ihracat-treni-ugurlandi-6371424> Erişim Tarihi: 09.06.2021

Mohamad Hasan Sweidan, (17.08.2023), "Reviving hegemony: Israel's land-and-rail
proposal to the Persian Gulf", <https://thecradle.co/articles-id/7034> Erişim Tarihi:
20.10.2023

Mordechai Chaziza, (04.06.2023), "A Decade of China’s Belt and Road Initiative in
the Middle East", <https://nationalinterest.org/feature/decade-china%E2%80%99s-belt-and-road-initiative-middle-east-206525> Erişim Tarihi: 01.07.2023

Mordechai Chaziza, (16.01.2024), "China’s Response to the Houthi Attacks in the
Red Sea", <https://thediplomat.com/2024/01/chinas-response-to-the-houthi-attacks-in-the-red-sea/> Erişim Tarihi: 20.02.2024

Mordechai Chaziza,(07.06.2022),"China-GCC Digital Economic Cooperation in the
Age of Strategic Rivalry",<https://www.mei.edu/publications/china-gcc-digital-economic-cooperation-age-strategic-rivalry> Erişim Tarihi:11.12.2022

Muhammed Tandoğan, (21.09.2018), ""Çin'in borç diplomasisi ve Afrika",
<https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/cin-in-borc-diplomasisi-ve-afrika/1260770>
Erişim Tarihi: 10.09.2022

Muhammed Zülfikar Rahmet, (19.03.2015),” China and the UAE: New Cultural Horizons”, <https://www.mei.edu/publications/china-and-uae-new-cultural-horizons>,
Erişim Tarihi: 22.12.2023

Nancy Nicole Falco, (15.04.2018), University of Kent,” Mapping the Nagorno-Karabakh Conflict” <https://blogs.kent.ac.uk/carc/2018/04/15/the-nagorno-karabakh-conflict/> Erişim Tarihi: 19.05.2023

Natoassociation,(19.06.2015)“Bridging Eurasia: The New Silk Road”,<https://natoassociation.ca/bridging-eurasia-the-new-silk-road/> Erişim Tarihi: 17.09.2022

Navdeep Suri,(24.10.2021),” An India-Europe Trade Corridor? The geoeconomics dimension of an emerging West Asia Quad”, <https://www.orfonline.org/expert-speak/an-india-europe-trade-corridor/> Erişim Tarihi: 06.10.2023

Neom Directory and New, “Where is NEOM?”, <https://neom.directory/where-is-neom> Erişim Tarihi: 23.04.2023

New China, (09.07.2018), "Yanbu's joint venture refinery shines as example for beneficial China-Saudi energy cooperation",
[http://www.xinhuanet.com/english/2018-07/09/c_137312287 .htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-07/09/c_137312287.htm) Erişim Tarihi: 02.11.2023

New Development Bank,” Members”, <https://www.ndb.int/about-ndb/members/>
01.03.2023

News China, (08.10.2022), "Chinese-built largest pumped storage power station in Israel in full swing"
<https://english.news.cn/20221008/7b2503afb9fb434cb6bd038b3cfaacb5/c.html>
Erişim Tarihi: 25.01.2023

Nima Khorrami, (02.12.2020), Eurasianet, "Perspectives | How China gains from Armenia-Azerbaijan war" <https://eurasianet.org/perspectives-how-china-gains-from-armenia-azerbaijan-war> Erişim Tarihi: 20.05.2023

Noha El Tawil, (27.04.2019), "Why Egypt is significant to Belt and Road Initiative", <https://www.egypttoday.com/Article/1/68862/Why-Egypt-is-significant-to-Belt-and-Road-Initiative> Erişim Tarihi: 06.11.2022

Nomac, "Al Dur Phase II IWPP", <https://www.nomac.com/en/our-operations/nomac-globally/al-dur2-iwpp/> Erişim Tarihi: 17.08.2023

NTA, "NTA Metropolitan Mass Transit System", <https://www.nta.co.il/en/> Erişim Tarihi: 24.01.2024

NTV,(23.06.2023),” İşte Türkiye'de akıllı telefon üreten firmalar: Türkiye üretim üssü oluyor”, https://www.ntv.com.tr/galeri/teknoloji/iste-turkiyede-akilli-telefon-ureten-firmalar-turkiye-uretim-ussu-oluyor,mL5_3MDdV0ib6c0QrG8rmQ/KAQklKAF4kOXfh-eMdTxDA Erişim Tarihi: 08.06.2022

OBOReuropa, (21.05.2018), ” China-Oman BRI MoU”, <https://www.oboreurope.com/en/china-oman-bri/> Erişim Tarihi: 22.12.2023

OBOReuropa,”One Road”, <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/maritime-silk-road/> Erişim Tarihi: 16.09.2023

Onedio,(27.01.2021), ” Akşener, Doğu Türkistanlı Kadını Kürsüye Çağırđı; TBMM TV Yayından Çıktı”, <https://onedio.com/haber/aksener-dogu-turkistanli-kadini-kursuye-cagirdi-tbmm-tv-yayindan-cikti-956402> Erişim Tarihi: 12.11.2022

Osman Metin Öztürk,(18.04.2015),"KEŞMİR SORUNU VE ÇİN",<http://ascmer.org/kesmir-sorunu-ve-cin/> Erişim Tarihi: 15.09.2022

Pajhwok (2017), China, Afghanistan Sign Agreement On Optic Fiber Link, <https://www.pajhwok.com/en/2017/04/20/china-afghanistan-sign-agreement-optic-fiber-link> Erişim Tarihi: 09.11.2022

Parag Khanna, (20.01.2024), "The Red Sea Crisis Proves China Was Ahead of the Curve", <https://foreignpolicy.com/2024/01/20/url-red-sea-houthis-china-belt-road-suez-trade-corridors/> Erişim Tarihi: 20.02.2024

Paruyr Abrahamyan. EVN Report, (06.09.2021)" Was China All Innocent During the 2020 Artsakh War?", <https://evnreport.com/opinion/was-china-all-innocent-during-the-2020-artsakh-war/> Erişim Tarihi:09.01.2023

Port Technology, (09.11.2018), "China Signs Port Investment MoU with Qatar", https://www.porttechnology.org/news/china_signs_port_investment_mou_with_qatar/ Erişim Tarihi: 25.11.2022

Port Technology, (27.01.2015), "China Eyes Sohar in Maritime Domination Plan", https://www.porttechnology.org/news/china_eyes_sohar_in_maritime_domination_plan/ Erişim Tarihi: 05.11.2023

Port Technology, (29.01.2021), "Red Sea Gateway Terminal sells 40% stake to Public Investment Fund and COSCO", <https://www.porttechnology.org/news/red-sea-gateway-terminal-sells-40-stake-to-public-investment-fund-and-cosco/> Erişim Tarihi: 05.12.2022

Posta, (07.11.2019), "Tarihi anlar! Çin'den Avrupa'ya giden ilk yük treni Marmaray'dan geçti", <https://www.posta.com.tr/gundem/tarihi-anlar-cinden-avrupaya-giden-ilk-yuk-treni-marmaraydan-gecti-2217528> Erişim Tarihi: 09.06.2021

Power Technology, (12.07.2019), "Yanbu III Power Plant", <https://www.power-technology.com/projects/yanbu-iii-power-plant/?cf-view> Erişim Tarihi: 05.02.2024

Power Technology, (31.01.2024), "Power plant profile: Tabas Coal Fired Power Project, Iran", <https://www.power-technology.com/data-insights/power-plant-profile-tabas-coal-fired-power-project-iran/?cf-view> Erişim Tarihi: 05.02.2024

Power Technology, (31.01.2024), "Power plant profile: Sohar III Combined Cycle Power Plant, Oman", <https://www.power-technology.com/data-insights/power-plant-profile-sohar-iii-combined-cycle-power-plant-oman/?cf-view> Erişim Tarihi: 03.02.2024

Powerchina, (23.03.2023), "Powerchina aids Iraq reconstruction, development",
https://en.powerchina.cn/2023-03/23/c_828291.htm Erişim Tarihi: 20.09.2023

Qiushi,(10.12.2022), "Full text of Xi Jinping's keynote speech at China-Arab States Summit" http://en.qstheory.cn/2022-12/10/c_838564.htm Erişim Tarihi: 20.12.2022

Quora,(2018), "What is TAPI pipeline? How does this benefit India?",
<https://www.quora.com/What-is-TAPI-pipeline-How-does-this-benefit-India>
Erişim Tarihi: 22.10.2021

Radio Farda, (11.07.2018), "Looming Sanctions Jeopardize Expansion Of Iran's Rail Network", <https://en.radiofarda.com/a/us-sanctions-jeopardize-iran-rail-expansion/29356866.html> Erişim Tarihi: 09.11.2023

Rahul Jaybhay,(30.06.2020), "China's pipeline dream in Pakistan",
<https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/china-s-pipeline-dream-pakistan>
Erişim Tarihi: 20.02.2023

Railway Technology, (10.09.2015), "China Railway Construction completes \$1.77bn Mashaer Railway project in Saudi Arabia", <https://www.railway-technology.com/news/newschina-railway-construction-completes-177bn-mashaer-railway-project-in-saudi-arabia-4668891/> Erişim Tarihi: 06.01.2023

Railway Technology, (29.02.2009), "Haramain High-Speed Rail Project",
<https://www.railway-technology.com/projects/haramain-high-speed/?cf-view> Erişim Tarihi: 03.12.2022

Ranju Warriar, (19.02.2019), "Elsewedy Electric unit bags \$53.2m contract for Kuwait's Boubyan substation", <https://www.constructionweekonline.com/projects-tenders/270759-elsewedy-electric-unit-bags-532m-contract-for-kuwaits-boubyan-substation> Erişim Tarihi: 06.06.2022

Rasanah,(08.04.2021), "The Iran-China 25-Year Comprehensive Strategic Partnership: Challenges and Prospects", <https://rasanah-iiis.org/english/position-estimate/the-iran-china-25-year-comprehensive-strategic-partnership-challenges-and-prospects/> Erişim Tarihi: 09.11.2023

Recca, "Five Nations Railway Corridor", <https://recca.mfa.gov.af/five-nations-railway-corridor/> Erişim Tarihi: 02.01.2024

Recep Tayyip Erdoğan, (01.07.2019), "Türkiye ve Çin: Ortak gelecek vizyonu paylaşan iki ülke", https://www.iletisim.gov.tr/turkce/cumhurbaskanimizin_kaleminden/detay/turkiye-ve-cin-ortak-gelecek-vizyonu-paylasan-iki-ulke-huanqiu-shibao-global-times Erişim Tarihi: 06.12.2021

Reconasia, (14.03.2021), "Reconnecting Asia Project Database", <https://reconasia.csis.org/reconnecting-asia-map/> Erişim Tarihi: 20.11.2023

Reuters, (16.11.2013), "China to build power plants in Yemen, expand ports", <https://www.reuters.com/article/us-yemen-china-power/china-to-build-power-plants-in-yemen-expand-ports-idUSBRE9AF05A20131116/> Erişim Tarihi: 25.12.2023

Reuters, (18.01.2019), "Israeli minister reassures U.S. over Chinese telecoms investment", <https://www.reuters.com/article/us-israel-china-usa/israeli-minister-reassures-u-s-over-chinese-telecoms-investment-idUSKCN1PC0ZX/> Erişim Tarihi: 25.01.2023

Reuters, (18.03.2018), "Beijing Saudi Arabia agree to more oil cooperation exports to china", <https://www.reuters.com/article/us-china-saudi/beijing-saudi-arabia-agree-to-more-oil-cooperation-exports-to-china-idUSKBN16P055?il=0> Erişim Tarihi: 06.01.2023

Reuters, (05.05.2016), "Kazakh leader delays land reform, yielding to protests", <https://www.reuters.com/article/us-kazakhstan-president/kazakh-leader-delays-land-reform-yielding-to-protests-idUSKCN0XW1C5> Erişim Tarihi: 09.12.2022

Reuters, (26.04.2017), "Exclusive: China seeks to cement globalization credentials at Silk Road summit", <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-summit-idUSKBN17S19C> Erişim Tarihi: 02.09.2023

Rfa (30.08.2017), "China Makes Inroads In Caribbean Nations Through Aid, Trade", <https://www.rfa.org/English/Commentaries/Caribbean-China-08302017165130.html> Erişim Tarihi: 20.05.2023

Robert Anderson, (15.12.2018), "China and the GCC: Rebuilding the silk road",
<https://gulfbusiness.com/china-gcc-rebuilding-silk-road/> Erişim Tarihi: 05.02.2022

Roya News, (06.11.2018), "Washington supports Israeli-Arab 'Peace Train' project",
<https://en.royanews.tv/news/15765/Washington-supports-Israeli-Arab--Peace-Train--project> Erişim Tarihi: 22.11.2022

Sam Blatteis, "The Middle East's role in China's Digital Silk Road",
<https://themenacatalysts.com/the-middle-east-s-role-in-chinas-digital-silk-road/>
Erişim Tarihi: 20.05.2023

Sam Blatteis, (16.11.2017), "Why China wants to lead the Middle East's tech revolution",
<https://www.arabianbusiness.com/industries/technology/383751-why-china-wants-to-lead-the-middle-east-s-tech-revolution>. Erişim Tarihi: 11.12.2022

Santhosh V. Perumal, (18.11.2018), "Qatar seen playing a key role in China's Belt and Road plan",
<https://www.gulf-times.com/story/614255/qatar-seen-playing-a-key-role-in-chinas-belt-and-road-plan> Erişim Tarihi: 08.11.2022

Sebastien Goulard, (21.10.2021), "Haifa and the Belt & Road Initiative",
<https://www.oboreurope.com/en/haifa-and-bri/> Erişim Tarihi: 22.10.2022

Sedat Aybar, (2017). "Tek Kuşak Tek Yol İnsiyatifi Bağlamında Türkiye - Çin İlişkileri",
https://tasam.org/tr-TR/Icerik/45102/tek_kusak_tek_yol_insiyatifi_baglaminda_turkiye_-_cin_iliskileri
adresinden erişilmişti Erişim Tarihi: 06.06.2022

Seetao, (05.05.2023), "New progress in the construction of railway corridors in five countries",
<https://www.seetao.com/details/213048.html> Erişim Tarihi: 26.06.2023

Sercan alışkan, (22.04.2023), "China's Expanding Influence in Iraq",
<https://thediplomat.com/2023/03/chinas-expanding-influence-in-iraq/> Erişim Tarihi: 20.07.2023

Seth O'Farrell, (18.02.2022), "Iraq receives \$10bn in Belt and Road contracts",
<https://www.fdiintelligence.com/content/News/iraq-receives-10bn-in-belt-and-road-contracts-80693> Erişim Tarih: 19.08.2022

Schulz Dante (09.03.2022), "China-Turkmenistan Bilateral Relations", <https://www.caspianpolicy.org/research/security-and-politics-program-spp/china-turkmenistan-bilateral-relations> Erişim Tarihi: 03.10.2022

Shannon Tiezzi, (2014), The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls, <https://thedi diplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/> Erişim Tarih:16.09.2022

Silk Road Briefing,(11.04.2018)"Iran Planning Super-Highway to Connect with Mediterranean", <https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/04/11/iran-planning-super-highway-connect-mediterranean/> Erişim Tarihi: 19.09.2022

Smart Water Magazine, (26/02/2019), "ACWA Power signs strategic agreements with two Chinese entities", <https://smartwatermagazine.com/news/acwa-power/acwa-power-signs-strategic-agreements-two-chinese-entities> Erişim Tarihi: 27.11.2023

Soner Esmer, (17.02.2017), "Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road) Projesinde Türkiye'nin nemi", <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/14489/bir-kusak-bir-yol-one-belt-one-road-projesinde-turkiye-nin-onemi> Erişim Tarihi: 11.07.2021

Sophie Zinser, (16.12.2020), "China's Digital Silk Road Grows With 5G in the Middle East", <https://thedi diplomat.com/2020/12/chinas-digital-silk-road-grows-with-5g-in-the-middle-east/> Erişim Tarihi: 02.11.2022

South China Morning Post, (02.02.2022), "Iraq top recipient of China's Belt and Road Initiative financing for infrastructure projects in 2021, study shows" <https://www.scmp.com/business/china-business/article/3165611/iraq-top-recipient-chinas-belt-and-road-initiative> Erişim Tarihi: 20.07.2022

South China Morning Post, "The railway to Iran", <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/iran.html> Erişim Tarihi: 05.12.2023

South China Morning Post, "The Central Asian gas pipeline", <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/gasPipeline.html> Erişim Tarihi: 27.06.2022

Sözcü, (03.08.2018),” Alibaba, Trendyol için 728 milyon dolar ödedi”,
<https://www.sozcu.com.tr/2018/ekonomi/alibaba-trendyol-icin-728-milyon-dolar-odedi-2555288/> Erişim Tarihi: 08.06.2022

Sözcü,(27.10.2023),” Pakistan-Hindistan sınırında çatışma”,
<https://www.sozcu.com.tr/2023/dunya/pakistan-hindistan-sinirinda-catisma-7843529/>
Erişim Tarihi: 27.10.2023

Sputnik India, (15.01.2024), "How Houthis Unintentionally Did China a Great Favor", <https://sputniknews.in/20240115/how-houthis-unintentionally-did-china-a-great-favor-6212636.html> Erişim Tarihi: 21.02.2024

Sputnik Türkiye, (13.09.2016), "İran-Çin yakınlaşmasının ardından Ortadoğu’yu yeni bir jeopolitik yapılandırma bekliyor”,
<https://tr.sputniknews.com/analiz/201609131024823122-iran-cin-ortadogu-ipek-yolu/> Erişim Tarihi: 19.08.2023

Sputnik,(24.07.2018),” Türk e-ticaret devi Trendyol, Alibaba'ya resmen satıldı”,
<https://sputniknews.com.tr/20180724/alibaba-trendyol-satin-aldi-1034429384.html>
Erişim Tarihi: 02.06.2022

Sputnik,(26.08.2016), ” Çin-Pakistan ekonomik koridoru”
<https://sputniknews.com.tr/20160826/Cin-Pakistan-Sincan-Gvadar-1024577741.html>
Erişim tarihi: 20.07.2021

Standard Chartered, (03.01.2019), <https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors/> Erişim Tarihi: 05.06.2022

Stefan Hedlund, (25.03.2019),”Turkmenistan Comes into Focus”,
<https://www.gisreportsonline.com/r/turkmenistan-international-politics/> Erişim Tarihi: 05.11.2022

Sudha Ramachandran, (30.03.2016), "Iran, China and the Silk Road Train"
<https://thediplomat.com/2016/03/iran-china-and-the-silk-road-train/> Erişim Tarihi: 06.01.2023

Suriye Arap Haber Ajansı, (25.09.2023), "Belt and Road... a Chinese initiative aims to boost cooperation among countries and end unipolar hegemony",

<https://sana.sy/en/?p=317468> Erişim Tarihi: 05.10.2023

Susan Stigant, (22.12.2023), "Houthi Attacks in the Red Sea Disrupt Global Supply Chains", <https://www.usip.org/publications/2023/12/houthi-attacks-red-sea-disrupt-global-supply-chains> Erişim Tarihi: 20.02.2024

Swarajya,(13.09.2023),” India's Modern Route with Ancient Roots”,
<https://swarajyamag.com/newsletters/indias-modern-route-with-ancient-roots> Erişim Tarihi:13.09.2023

Şahver Kaya,(04.09.2018),” Dijital İpek Yolu ve Türkiye – 3”,
<https://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/sahver-kaya/dijital-ipek-yolu-ve-turkiye-3-40945491> Erişim Tarihi: 20.01.2023

Şarkul Avsat,(28.03.2023),” Araştırma: Çin, Kuşak ve Yol'u kurtarmak için Türkiye'nin de aralarında olduğu ülkelere toplamda 240 milyar dolar aktardı”,
<https://turkish.aawsat.com/home/article/4238536/ara%C5%9Ft%C4%B1rma-%C3%A7in-ku%C5%9Fak-ve-yolu-kurtarmak-i%C3%A7in-t%C3%BCrkiyenin-de-aralar%C4%B1nda-oldu%C4%9Fu> Erişim Tarihi: 02.04.2023

Şerif Dilek, (04.11.2017),” Demirden İpek Yolu: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı”,
<https://www.setav.org/demirden-ipek-yolu-baku-tiflis-kars-demiryolu-hatti/> Erişim Tarihi: 25.11.2023

Şerife Akıncı, (22.09.2022), "İkinci yılında Abraham Anlaşmaları ve gelinen nokta",
<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/ikinci-yilinda-abraham-anlasmalari-ve-gelinen-nokta/2691849> Erişim Tarihi: 05.01.2024

T.C. Başbakanlık Yatırım Ofisi,(28.09.2015),” Çinli konsorsiyum 940 milyon dolarlık yatırımla Türk limanını satın aldı”, <https://www.invest.gov.tr/en/news/news-from-turkey/pages/280915-cosco-pacific-buys-turkish-kumport.aspx> Erişim Tarihi: 05.06.2022

T.C. Cumhurbaşkanlığı, (30.07.2015), “Cumhurbaşkanı Erdoğan, Türkiye-Çin İş Forumu’na Katıldı”, <https://tccb.gov.tr/haberler/410/34000/cumhurbaskani-erdogan-turkiye-cin-is-forumuna-katildi.html> Erişim Tarihi: 07.10.2021

T.C. Dışişleri Bakanlığı (2022), “Türkiye - Çin Halk Cumhuriyeti Siyasi İlişkileri”, <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-siyasi-iliskileri.tr.mfa> Erişim Tarihi: 20.12.2022

T.C. Dışişleri Bakanlığı, "Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası", https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa Erişim Tarihi: 06.06.2022

T.C. Dışişleri Bakanlığı, (Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), <http://www.mfa.gov.tr/Avrupa-Kafkasya-Asya-Ulastirma-Koridoru.tr.mfa> Erişim Tarihi: 22.09.2023

T.C. Ticaret Bakanlığı, 5. İpek Yolu Forumu İstanbul'da Başlıyor” <https://ticaret.gov.tr/haberler/5-i-pek-yolu-forumu-i-istanbulda-basliyor> Erişim Tarihi: 20.09.2023

Tang Tianbo, (02.07.2022), “Chinese Reconstruction Investment in Iraq and How It Is Being Misunderstood”, <https://manaramagazine.org/2022/07/chinese-reconstruction-investment-iraq/> Erişim Tarihi: 20.07.2022

TBMM Tutanak Dergisi, Dönem: 27, Yasama Yılı: 3, Birleşim: 55, Oturum:3 [Online]. <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d27/c066/b055/tbmm270660550268.pdf> Erişim Tarihi: 02.11.2023

TBMM, (24.02.2016),” Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı” <https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss378.pdf> Erişim Tarihi: 02.09.2022

Tech, (09.12.2016), "Chinese Huawei reportedly acquires Israeli IT networking company Toga Networks for \$150 million", <https://tech.eu/2016/12/09/huawei-reportedly-acquires-toga-networks/> Erişim Tarihi: 25.01.2023

Techcrunch, (24.03.2015), "Alibaba Makes Strategic Investment In Israeli Venture Firm JVP", <https://techcrunch.com/2015/03/23/alibaba-jvp/> Erişim Tarihi: 25.01.2023

Tesnim Haber Ajansı, (13.09.2016) "İran-Çin yakınlaşmasının ardından Ortadoğu'yu yeni bir jeopolitik yapılandırma bekliyor", <https://www.tasnimnews.com/tr/news/2016/09/13/1185145/iran-%C3%A7in-yak%C4%B1nla%C5%9Fmas%C4%B1n%C4%B1n-ard%C4%B1ndan-ortado%C4%9Fu-yu-yeni-bir-jeopolitik-yap%C4%B1land%C4%B1rma-bekliyor> Erişim Tarihi: 07.01.2023

The Asia Live, (07.01.2024), "Houthi Threat: Assessing the Impact and Formulating Responses", <https://theasialive.com/houthi-threat-assessing-the-impact-and-formulating-responses/2024/01/07/> Erişim Tarihi: 20.02.2024

The Diplomat, (2017), China's 'Digital Silk Road': Pitfalls Among High Hopes, <https://thediplomat.com/2017/11/chinas-digital-silk-road-pitfalls-among-high-hopes/> . Erişim Tarihi: 09.11.2022

The Economist, (22.02.2023), "Xi Jinping's next overseas-lending revolution", <https://www.economist.com/finance-and-economics/2023/02/22/xi-jinpings-next-overseas-lending-revolution> Erişim Tarihi: 02.03.2023

The Export-Import Bank of China." About the Bank", <http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/> Erişim Tarihi: 11.12.2022

The Geography of Transport Systems," The Trans-Asian Railway (Eurasian Landbridge)" <https://transportgeography.org/contents/chapter7/transborder-crossborder-transportation/aurasian-landbridge/> Erişim Tarihi: 20.07.2022

The Guardian, (12.01.2024), "Who are the Houthis and how did the US and UK strikes on Yemen come about?",

<https://www.theguardian.com/world/2024/jan/12/yemen-houthi-rebels-who-are-they-what-attacking-us-uk-airstrikes-red-sea-crisis> Erişim Tarihi: 20.02.2024

The Jerusalem Post, (01.09.2023), "Chinese firms invest heavily in Israel – and are eager to do more", <https://www.jpost.com/business-and-innovation/all-news/article-757044> Erişim Tarihi: 15.10.2023

The Jerusalem Post, (01.11.2018), ""Peace train" to Oman? How a rail could link Tel Aviv to Oman", <https://www.jpost.com/Middle-East/Peace-train-to-Oman-A-fantasy-railway-from-Tel-Aviv-to-Oman-570883> Erişim Tarihi: 27.10.2022

The Jerusalem Post, (27.01.2019), "Chinese tech giant Huawei enters into Israeli solar energy market", <https://www.jpost.com/israel-news/chinese-tech-giant-huawei-enters-into-israeli-solar-energy-market-593737> Erişim Tarihi: 25.01.2023

The Maritime Executive(27.04.2017)"Pakistan Gives China a 40-Year Lease for Gwadar Port",<https://www.maritime-executive.com/article/pakistan-gives-china-a-40-year-lease-for-gwadar-port> Erişim Tarihi: 11.12.2022

The Maritime Executive, (29.03.2021), "China's Belt and Road Initiative Arrives in Iran", <https://maritime-executive.com/editorials/china-s-belt-and-road-initiative-arrives-in-iran> Erişim Tarihi: 20.11.2022

The Maritime Standard, (02.01.2023), "P1 Further Enhances Gulf China Service (GCS)", <https://www.themaritimestandard.com/p1-further-enhances-gulf-china-service-gcs/> Erişim Tarihi: 05.02.2023

The Nation," China to build mega oil pipeline from Gwadar to Kashgar",<https://www.nation.com.pk/13-Jun-2016/china-to-build-mega-oil-pipeline-from-gwadar-to-kashgar> Erişim Tarihi: 02.01.2022

The New York Times, (27.03.2021), "China, With \$400 Billion Iran Deal, Could Deepen Influence in Mideast",
<https://www.nytimes.com/2021/03/27/world/middleeast/china-iran-deal.html> Erişim Tarihi: 09.11.2023

The Peninsula, (27.04.2019), “Qatar among first to support Belt & Road Initiative”, <https://thepeninsulaqatar.com/article/27/04/2019/Qatar-among-first-to-support-Belt-Road-Initiative> Erişim Tarihi: 02.12.2023

The Pioneer, Trans-Asian rail connectivity: South Asian perspective”, <https://www.dailypioneer.com/2021/columnists/trans-asian-rail-connectivity--south-asian-perspective.html> Erişim Tarihi: 14.09.2023

The Times of Israel, (15.10.2017), "Alibaba announces multibillion dollar research project with Israeli R&D center", <https://www.timesofisrael.com/alibaba-announces-multibillion-dollar-research-project-with-israeli-rd-center/> Erişim Tarihi: 25.01.2023

Thomas S. Eder , Rebecca Arcesati, & Jacob Mardell, (28.08.2019),” Networking the “Belt and Road” - The future is digital”, <https://merics.org/en/tracker/networking-belt-and-road-future-digital> Erişim Tarihi:27.01.2023

Timour Azhari, (27.03.2023), "Iraq Launches \$17bn Road and Rail Project to Link Asia and Europe", <https://www.usnews.com/news/top-news/articles/2023-05-27/iraq-launches-17bn-road-and-rail-project-to-link-asia-and-europe> Erişim Tarihi: 21.05.2023

TRACECA, “Tarihçe” <https://traceca.uab.gov.tr/traceca-avrupa-kafkasya-asya-ulasim-koridoru> Erişim Tarihi: 22.09.2023

TRACECA,(2009), "TRACECA Map (Routes)" <http://www.traceca-org.org/en/routes/maps-downloads/> Erişim Tarihi: 20.09.2022

Tristan Kenderdine, (05.06.2018), "One Country, One Province: China’s External Industrial Policy in the Middle East", <https://www.mei.edu/publications/one-country-one-province-chinas-external-industrial-policy-middle-east> Erişim Tarihi: 09.11.2022

TRT Haber(05.02.2022),”Türkmenistan ile Çin arasında 4. doğal gaz boru hattı projesi onaylandı”, <https://www.trthaber.com/haber/dunya/turkmenistan-ile-cin-arasinda-4-dogal-gaz-boru-hatti-projesi-onaylandi-652309.html> Erişim Tarihi: 22.02.2023

TRT World,” What is the Zangezur Corridor and why does it matter to Eurasia?”
<https://www.trtworld.com/magazine/what-is-the-zangezur-corridor-and-why-does-it-matter-to-eurasia-58405> Erişim Tarihi: 25.01.2023

Trym Eiterjord, Checking Back in on China’s Nuclear Icebreaker,
<https://thedi diplomat.com/2023/02/checking-back-in-on-chinas-nuclear-icebreaker/>
Erişim Tarihi: 03.03.2023

Tuba Eldem, (28.10.2022),” 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/> Erişim Tarihi: 20.11.2022

Tunç Akkoç, (18.02.2022),” Aydınlik Gazetesi gitti, gördü, gerçeği Uygurlardan dinledi”, <https://www.aydinlik.com.tr/haber/aydinlik-gazetesi-gitti-gordu-gercegi-uygurlardan-dinledi-131038> Erişim Tarihi: 12.11.2022

TÜİK,(27.02.2023),” Dış Ticaret İstatistikleri, Ocak 2023”,
<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Ocak-2023-49621>
Erişim Tarihi: 02.03.2023

UIC, (23.02.2016), "Iran/China: The first train connecting China to Iran through the ancient Silk Road has arrived in the Iranian capital after travelling over 10,000 kilometres", <https://uic.org/com/enews/nr/486/article/the-first-train-connecting-china>
Erişim Tarihi: 06.01.2023

UTİKAD, (19.10.2012), “Bir Bakışta Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”,
<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10325/bir-bakista:-baku-tiflis-kars-demiryolu-projesi> Erişim Tarihi: 09.06.2021

UTİKAD,” Trans Asya Demiryolu Ağı Anlaşması”,
<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/3210/trans-asya-demiryolu-agi-anlasmasi> , Erişim Tarihi: 28.06.2022

Ümit Alperen. "Bir Kuşak Bir Yol: Çin Karakteristiği ile Küreselleşme." (2017).
<http://www.karar.com/gorusler/bir-kusak-bir-yol-cin-karakteristigi-ile-kuresellesme-487431#> Erişim Tarihi:20.09.2023

Vasıf Hüseyinov, (22.06.2019), The Diplomat, "Can China Broker the Resolution of the Armenia-Azerbaijan Conflict?", <https://thediplomat.com/2019/06/can-china-broker-the-resolution-of-the-armenia-azerbaijan-conflict/> Erişim Tarihi: 20.05.2023

Vision 2030, “Neom”, <https://www.vision2030.gov.sa/en/projects/neom/> Erişim Tarihi: 02.12.2022

Wade Shepard,(01.08.2017),"Beijing To The World: Don't Call The Belt And Road Initiative OBOR", <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/08/01/beijing-to-the-world-please-stop-saying-obor/?sh=2b8e24fb17d4> Erişim Tarihi: 03.09.2023

Wade Shepard,(02.08.2017),"Next Up On China's Maritime Silk Road: Abu Dhabi", <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/08/02/next-up-abu-dhabi-chinas-maritime-silk-road-breaks-into-the-middle-east/?sh=660e7b549bbe> Erişim Tarihi: 22.10.2022

Walid ‘Abd al-Hay, (15.11.2019) "Political Analysis: Israeli Status in the Chinese Belt and Road Initiative Project", <https://eng.alzaytouna.net/2019/11/15/political-analysis-israeli-status-in-the-chinese-belt-and-road-initiative-project/#.YwndS3ZBxPY> Erişim Tarihi: 20.11.2023

Wang Jin,(09.05.2017),” “One Belt One Road”: A Vision for the Future of China-Middle East Relations”, <https://studies.aljazeera.net/en/reports/2017/05/belt-road-vision-future-china-middle-east-relations-170509102227548.html> Erişim Tarihi: 11.09.2022

Wataru Suzuki, Nikkei staff writer Asia Nikkei,(24.04.2019), <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/China-s-Belt-and-Road-hits-a-speed-bump-in-Kazakhstan> Erişim tarihi: 20.07.2021

Wikimedia, (23.11.2018), "Rail transport map of Saudi Arabia" https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rail_transport_map_of_Saudi_Arabia.png Erişim Tarihi: 15.06.2023

Workman,Daniel.(2023)” Crude Oil Imports by Country”, <https://www.worldstopexports.com/crude-oil-imports-by-country/> Erişim Tarihi: 11.11.2023

World Nuclear News, (24.04.2017), "China, Iran sign first contract for Arak redesign", <https://www.world-nuclear-news.org/Articles/China,-Iran-sign-first-contract-for-Arak-redesign> Erişim Tarihi: 05.02.2024

Wuzhenwic,(22.01.2021),"Middle East sees digital transformation of economy", http://www.wuzhenwic.org/2021-01/22/c_584633.htm. Erişim Tarihi: 11.12.2022

X, (05.08.2019), "Israel Foreign Ministry"
<https://twitter.com/israelmfa/status/1158390734065737734> Erişim Tarihi: 19.09.2022

Xi Jinping, (21.01.2016), " President Xi's Speech at Arab League Headquarters", https://www.chinadaily.com.cn/world/2016xivisitmiddleeast/2016-01/22/content_23191229.htm Erişim Tarihi: 20.05.2023

Xiaoli Guo & Giray Fidan,(26.06.2018),"Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) ve Türkiye'nin Orta Koridoru: "Kazan-Kazan İşbirliği"?"
<https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-bri-and-turkeys-middle-corridor-win-win-cooperation> Erişim Tarihi: 03.02.2023

Xinhua,(02.12.2019)," China-Russia east-route natural gas pipeline in operation",http://www.xinhuanet.com/english/2019-12/02/c_138600270_2.htm
Erişim Tarihi:15.06.2022

Xinhua,(22.04.2017), "Lebanon, China to boost Belt and Road Initiative", http://www.xinhuanet.com/english/2017-04/22/c_136227260.htm Erişim Tarihi: 02.11.2022

Yeni şafak, (11.05.2018) "Çin: Suriye'nin bölünmesine karşı çıkıyoruz", <https://www.yenisafak.com/dunya/cin-suriyenin-bolunmesine-karsi-cikiyoruz-3290836> Erişim Tarihi: 05.01.2023

Yeni şafak,(02.12.2022), "İpek Yolu'nu yeniden ihya edeceğiz: Ağrı-Patnos arasındaki mesafe 1 saatten 35 dakikaya indi",
<https://www.yenisafak.com/gundem/ipek-yolunu-yeniden-ihya-edecegiz-agri-patnos-arasindaki-mesafe-1-saatten-35-dakikaya-indi-3893255> Erişim Tarihi: 05.12.2022

Yeni Şafak, (30.10.2017), "Cumhurbaşkanı Erdoğan'dan Demir İpek Yolu açılışında önemli mesajlar" <https://www.yenisafak.com/ekonomi/cumhurbaskani-erdogandan-demir-ipek-yolu-acilisinda-onemli-mesajlar-2806277> Erişim Tarihi: 09.06.2021

Zhang Yunbi, (03.03.2021), "China, Arab states upgrade digital collaboration", <https://www.chinadaily.com.cn/a/202103/31/WS6063b015a31024ad0bab29fe.html>. Erişim Tarihi: 11.12.2022

Zawya, (19.07.2022), "Iraq's GCIR, China's Norinco discuss investment in railway projects", <https://www.zawya.com/en/projects/bri/iraqs-gcir-chinas-norinco-discuss-investment-in-railway-projects-xofz9bb8> Erişim Tarih: 22.11.2022

Zawya, (05.12.2016), "Oman's Sohar signs sister port agreement with Shenzhen Port in China", <https://www.zawya.com/en/press-release/omans-sohar-signs-sister-port-agreement-with-shenzhen-port-in-china-klhimmp2> Erişim Tarihi: 05.11.2023

Zawya, (07.12.2022), "China's Guangzhou district signs \$1bln projects with Saudi Arabia", <https://www.zawya.com/en/projects/bri/chinas-guangzhou-district-signs-1bln-projects-with-saudi-arabia-smm76jjr> Erişim Tarihi: 24.01.2023

Zawya, (18.10.2023), "Expanding Horizons: China and Kuwait Collaborate for 'Belt and Road'", <https://www.zawya.com/en/projects/bri/expanding-horizons-china-and-kuwait-collaborate-for-belt-and-road-w3tbsyl9> Erişim Tarihi: 25.12.2023

Zawya, (19.03.2017), "China's Huawei technology and Royal Commission for Jubail and Yanbu sign agreements to establish Huawei academy & develop innovation center for smart cities in Saudi Arabia", <https://www.zawya.com/en/press-release/chinas-huawei-technology-and-royal-commission-for-jubail-and-yanbu-sign-agreements-to-establish-huawei-academy-nbgw0dsk> Erişim Tarihi: 02.11.2023

Zawya, (25.03.2018), "Kuwait's Silk City key project in China's One Belt One Road initiative", <https://www.zawya.com/en/business/kuwait-silk-city-key-project-in-chinas-one-belt-one-road-initiative-x9vd4cop> Erişim Tarihi: 05.02.2022

DİĞER KAYNAKLAR

Bağırzade, E. (2014). Azerbaycan-Türkiye Ortak Ekonomik Projeleri Ve Bölgesel Yansımaları. *Ekonomik Ve Stratejik Araştırmalar Dergisi*, (26).

Cristopher J. Schenk, Mark A. Kirschbaum, Ronald R. Charpentier, Timothy R. Klett, Michael E. Brownfield, Janet K. Pitman, Troy A. Cook, and Marilyn E. Tennyson, 2010, Assessment of undiscovered oil and gas resources of the Levant Basin Province, Eastern Mediterranean: U.S. Geological Survey Fact Sheet

Derudder, B., Liu, X., & Kunaka, C. (2018). *Connectivity along overland corridors of the belt and road initiative*. World Bank.

EİA, (2022). Country Analysis Executive Summary: China. *U.S. Energy Information Administration*

EİA, (2023). China Country Analysis Brief. *U.S. Energy Information Administration*

Foreign Languages Press. (2017). Building the Belt and Road: Concept, practice and China's contribution. *Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative*

Jordan 2025. (2019). A National Vision and Strategy, ESCWA

Katar ,(2008), “Qatar National Vision 2030”, *Doha Kalkınma Planlama Genel Sekreterliği*, 1-34

Putten, F. P. Seaman, J. Huotari, M. Ekman A. & Otero-Iglesias, M. (2018). Europe and China's New Silk Roads. A Report by the European Think-tank Network on China, s. 9

Rumer, E., Sokolsky, R., & Stronski, P. (2016). *US policy toward Central Asia 3.0* , Washington, DC: Carnegie Endowment for International Peace,14.

Stiftung, H. B. (2020). Daten und Fakten über Öffentliche Räume und Netze. *Infrastrukturatlas*.

T.C. Kuveyt Büyük Elçiliği Ticaret Müşavirliği, (2019). Müteahhitlik ve Teknik Müşavirlik Sektörü Kuveyt Ülke Raporu

T.C. Ticaret Bakanlığı Dış Temsilcilikler ve Uluslararası Etkinlikler Genel Müdürlüğü (2020). Kuveyt Ülke Profili. T.C. Ticaret Bakanlığı.

UNESCAP. (1999). Devevopment of The Trans-Asia Railway: Trans-Asian Railway in The Southern Corridor of Asia-Europe Routes. United Nations. New York

UTİKAD (2015). “Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma, Teşvik ve Gemi Sanayi İstatistikleri”. Ankara: TC Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. s.6

Weiss, A. M. (2017). Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), *Congressional Research Service*

Wijeratne, D. Lyn, F. & Rathbone, M. (2017) Repaving the Ancient Silk Routes, PwC Global Mobility Consulting

World Bank Group, (2019) ""Belt and Road Economics Opportunities and Risk of Transport Corridors", Washington, DC, s. 3