

**KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN
TÜRKİYE İÇİN OLASI ETKİLERİ:
FIRSATLAR VE TEHDİTLER
BAĞLAMINDA BİR ANALİZ**

Furkan Türkay KAYIŞ
Yüksek Lisans Tezi
Danışman: Prof. Dr. Mustafa FİŞNE
Haziran, 2022
Afyonkarahisar

T.C.
AFYON KOCATEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANA BİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN TÜRKİYE İÇİN OLASI
ETKİLERİ: FIRSATLAR VE TEHDİTLER
BAĞLAMINDA BİR ANALİZ

Hazırlayan
Furkan Türkay KAYIŞ

Danışman
Prof. Dr. Mustafa FİŞNE

AFYONKARAHİSAR 2022

YEMİN METNİ

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “**Kuşak-Yol Girişimi’nin Türkiye İçin Olası Etkileri: Fırsatlar ve Tehditler Bağlamında Bir Analiz**” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilen eserlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

27/06/2022

İmza

Furkan Türkay KAYIŞ

T.C.
AFYON KOCATEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ENSTİTÜ ONAYI

Öğrencinin	Adı- Soyadı	Furkan Türkay KAYIŞ
	Numarası	180666106
	Anabilim Dalı	Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi
	Programı	Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi
	Program Düzeyi	<input checked="" type="checkbox"/> Yüksek Lisans <input type="checkbox"/> Doktora <input type="checkbox"/> Sanatta Yeterlik
Tezin Başlığı	Kuşak-Yol Girişimi'nin Türkiye İçin Olası Etkileri: Fırsatlar ve Tehditler Bağlamında Bir Analiz	
Tez Savunma Sınav Tarihi	27.06.2022	
Tez Savunma Sınav Saati	10.00	

Yukarıda bilgileri verilen öğrenciye ait tez, Afyon Kocatepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği'nin ilgili maddeleri uyarınca jüri üyeleri tarafından değerlendirilerek oy birliği – oy çokluğu ile kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Elbeyi PELİT
MÜDÜR

ÖZET

KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN TÜRKİYE İÇİN OLASI ETKİLERİ: FIRSATLAR VE TEHDİTLER BAĞLAMINDA BİR ANALİZ

Furkan Türkay KAYIŞ

AFYON KOCATEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANA BİLİM DALI

Haziran, 2022

Danışman: Prof. Dr. Mustafa FİŞNE

21. yüzyılda Asya'nın jeopolitik yükselişi, Atlantik'ten Pasifik'e kayan bir güç merkezi olgusunu karşımıza çıkarmaktadır. Çin kalabalık nüfusu ve gelişen ekonomisi ile Asya'da önemli bir küresel güç haline gelmiştir. Türkiye ise Atlantik ve Pasifik sistemleri arasında önemli bir köprü vazifesi görmektedir. Bölgesel güç olma konumunu artıran Türkiye, uluslararası arenada küresel aktörlerin arasına girmiştir. Gelişen ve etkinliği artan bu iki devletin ilişkileri son dönemde, 2013 yılında ilan edilen Kuşak-Yol Girişimi üzerinden şekillenmektedir. Küresel çapta farklı boyutları olan bu girişimde, Türkiye için çeşitli fırsatlar ve tehditler olduğu düşünülmektedir. Bu bağlamda girişimin doğuracağı sonuçların detaylı olarak analiz edilmesi önem taşımaktadır. Dolayısıyla bu çalışmanın amacı; Türkiye ve Çin ilişkilerini, tarihî İpek Yolu ve Kuşak-Yol Girişimini detaylı bir şekilde analiz ederek söz konusu girişimin Türkiye'ye olası etkilerini tehdit ve fırsatlar perspektifinde ele almaktır. Bu şekilde girişimin Türkiye için doğuracağı muhtemel tehditlerin ve fırsatların ortaya konulması sağlanacaktır. Yapılan geniş literatür taraması ile edinilen bilgiler bir bütün halinde değerlendirilmiş, dört ana bölüm altında incelenmiştir. Araştırma sonucunda, Kuşak-Yol Girişimi'nin Türkiye için önemli birtakım fırsatları ve riskleri barındırdığı sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Kuşak-Yol Girişimi, Orta Koridor, Çin, Orta Asya.

ABSTRACT

POSSIBLE IMPACTS OF BELT-ROAD INITIATIVE ON TURKEY: AN ANALYSIS IN THE CONTEXT OF OPPORTUNITIES AND THREATS

Furkan Türkay KAYIŞ

**AFYON KOCATEPE UNIVERSITY
INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCES
POLITICAL SCIENCE AND PUBLIC ADMINISTRATION**

June, 2022

Advisor: Prof. Dr. Mustafa FIŞNE

The geopolitical rise of Asia in the 21st century brings about the phenomenon of a power shift from Atlantic to Pasific. China has become a crucial global power in Asia with its large population and developing economy. Turkey, on the other hand, acts as an important bridge between the Atlantic and Pacific systems. Increasing its position as a regional power Turkey has become one of the global actors in the international arena. Recently, the relationship between these two developing and influential states has been shaped by the Belt-Road Initiative announced in 2013. It is considered that there are various opportunities and threats for Turkey in this initiative having different dimensions on the global scale. In this context, it is important to analyze the results of the initiative for Turkey in detail. Therefore, the aim of this study is to analyze the general structure of the relations between Turkey and China, the ancient Silk Road, and Belt-Road Initiative in detail and to discuss the Belt-Road Initiative from the perspective of risks and opportunities for Turkey. In this way, possible effects of the initiative in terms of risks and opportunities for Turkey are put forward. The information obtained from a large literature review is analyzed as a whole and examined under four main sections. As a result of the research, it is concluded that the Belt-Road Initiative has some important opportunities and risks for Turkey.

Keywords: Silk Road, Belt-Road Initiative, Middle Corridor, China, Central Asia.

ÖN SÖZ

Günümüz dünyasında ülkeler, uluslararası projelerde etkinliği ölçüsünde küresel bir aktör haline gelmekte ve gelişmektedir. 21. yüzyılda İpek Yolu'nun yükselişi ve Kuşak-Yol Girişimi bu açıdan önemlidir. Bu çalışmada, Kuşak-Yol Girişimi Türkiye özelinde ele alınmıştır. Çalışmada ortaya konulan bilgilerin Türkiye'nin girişime yönelik politikalarına fayda sağlamasını ümit ediyorum.

Sözün başında bana önemli katkıları ve destekleri bulunan kişilere burada teşekkür etmeyi bir borç olarak görüyorum.

Öncelikle bugüne kadar desteklerini üzerimden eksik etmeyen, eğitimimin her aşamasında yanımda olan annem ve babama en kalbi duygularıyla teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca benden desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen kıymetli kardeşlerime ve değerli nişanlıma teşekkür ederim. Gerek lisans gerekse yüksek lisans eğitimim boyunca kıymetli bilgi ve tecrübeleriyle bana yol gösteren tez danışmanım, değerli hocam Prof. Dr. Mustafa FİŞNE'ye ve eğitim hayatım boyunca bana yaptıkları katkılardan dolayı tüm hocalarıma saygılarımla teşekkürlerimi sunarım. Bu çalışmanın doğmasında fikirlerinden yararlandığım sevgili Burcu DEMİR'e de ayrıca teşekkür ederim. Dahası, burada tek tek saymam mümkün olmayıp bana katkıları bulunan herkese minnettarım.

Furkan Türkay KAYIŞ

2022, Afyonkarahisar

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
YEMİN METNİ.....	ii
ENSTİTÜ ONAYI	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT	v
ÖN SÖZ.....	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii
TABLolar LİSTESİ.....	x
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xi
KISALTMALAR DİZİNİ.....	xii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TARİHSEL ARKA PLAN

1. TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE TÜRK-ÇİN İLİŞKİLERİ	3
2. TARİHTE İPEK YOLU	15
3. TARİHTE İPEK YOLU'NUN ETKİLERİ	19

İKİNCİ BÖLÜM

21. YÜZYILDA İPEK YOLU: KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ

1. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN ORTAYA ÇIKIŞI.....	24
1.1. ÇİN EKONOMİK GÜCÜNÜN STRATEJİK GÜCE EVRİLMESİ	27
1.2. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN AMACI VE İÇERİĞİ.....	29
1.3. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN KAPSAMI.....	31
1.4. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN DAYANDIĞI DÜŞÜNCE VE İLKELER	33
2. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN GEÇİŞ GÜZERGÂHLARI	34
2.1. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN KARA GÜZERGÂHLARI	35
2.1.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridoru.....	38
2.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru	39
2.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru	40
2.1.4. Çin-Hindçin Yarımadası Ekonomik Koridoru.....	41
2.1.5. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru.....	42
2.1.6. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru	43
2.2. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN DENİZ GÜZERGÂHLARI	44
2.2.1. Güney Deniz İpek Yolu	45
2.2.2. Kuzey Deniz (Kutup) İpek Yolu.....	46
3. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'Nİ DESTEKLEYEN FİNANSAL KURULUŞLAR	47
3.1. ASYA ALTYAPI YATIRIM BANKASI	47
3.2. ÇİN İTHALAT İHRACAT BANKASI (ÇİN EXİMBANK)	51
3.3. ÇİN SANAYİ VE TİCARET BANKASI	51
3.4. ÇİN BANKASI	52

3.5. ÇİN KALKINMA BANKASI.....	54
3.6. İPEK YOLU FONU	55
4. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NE İLİŞKİN POTANSİYEL SORUNLAR.....	56
4.1. POTANSİYEL ÇİN HEGEMONYASI VE EMPERYALİZMİ.....	56
4.2. ABD VE RUSYA'NIN TEPKİLERİ	63
4.3. RADİKAL OLUŞUMLAR VE TERÖR FAALİYETLERİ	67
4.4. ALTYAPI SORUNLARI	71
4.5. POTANSİYEL YATIRIM VE İŞLETME MALİYETLERİ	72

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NDE ORTA KORİDOR VE TÜRKİYE

1. ORTA KORİDOR'UN KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NDEKİ YERİ VE TÜRKİYE... 74	
2. TÜRKİYE ÖZELİNDE GİRİŞİME KATKI SAĞLAYACAK ÇALIŞMALAR..... 82	
2.1. ALTYAPI PROJELERİ	82
2.1.1. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi.....	82
2.1.2. Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren Projesi	84
2.1.3. Marmaray Tüp Geçit Projesi	86
2.1.4. Üç Katlı Büyük İstanbul Tüneli	87
2.1.5. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu	88
2.1.6. Osman Gazi Köprüsü ve 1915 Çanakkale Köprüsü	89
2.1.7. Kanal İstanbul Projesi.....	90
2.1.8. İstanbul (Üçüncü) Havalimanı	92
2.1.9. Liman Projeleri.....	93
2.1.10. TANAP ve BTC Boru Hattı.....	95
2.2. DİĞER ÇALIŞMALAR	96
2.2.1. Kervansaray Projesi	97
2.2.2. Lapis Lazuli Ulaşım Koridoru	98
2.2.3. Aşkabat Bildirisi	98
2.2.4. Türk Devletleri Teşkilatı.....	99
2.2.5. Zengezur Koridoru.....	100
2.2.6. İstanbul Finans Merkezi	102

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN TÜRKİYE AÇISINDAN İNCELENMESİ: SORUNLAR, FIRSATLAR VE TEHDİTLER

1. TÜRKİYE VE ÇİN ÖZELİNDE ORTAYA ÇIKMASI BEKLENEN POTANSİYEL SORUNLAR.....	103
1.1. SINCAN UYGUR ÖZERK BÖLGESİ (DOĞU TÜRKİSTAN)	103
1.2. TÜRKİYE'NİN ÇİN İLE OLAN DIŞ TİCARET AÇIĞI.....	108
1.3. TÜRKİYE'NİN NATO ÜYELİĞİ VE BATI İLE OLAN İLİŞKİLERİ	113
1.4. SURİYE VE DOĞU AKDENİZ MESELELERİ.....	115
1.5. İLETİŞİM EKSİKLİĞİ VE MEVCUT OLUMSUZ ALGI	117
2. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NDE TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR	117

2.1. EKONOMİK VE TİCARİ ALANDAKİ FIRSATLAR.....	117
2.2. SİYASİ İLİŞKİLER ALANINDAKİ FIRSATLAR.....	120
2.3. ENERJİ VE LOJİSTİK ALANINDAKİ FIRSATLAR.....	124
2.4. KÜLTÜR VE TURİZM ALANINDAKİ FIRSATLAR.....	127
3. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NDE TÜRKİYE İÇİN TEHDİTLER.....	129
3.1. EKONOMİK VE TİCARİ ALANDAKİ TEHDİTLER.....	129
3.2. SİYASİ İLİŞKİLER ALANINDAKİ TEHDİTLER.....	133
3.3. KÜLTÜREL ALANDAKİ TEHDİTLER.....	134
TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER.....	137
KAYNAKÇA.....	147

TABLolar LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Tablo 1. Türkiye-ÇHC İlişkilerinin Kurulmasının 40. Yılında Yapılan Açıklamalar.....	11
Tablo 2. Çin Devlet Yetkililerinin Türkiye-ÇHC İlişkilerine Dair Politika Önerileri.....	12
Tablo 3. Türkiye ile ÇHC Arasındaki Bazı Önemli Uluslararası Anlaşmalar.....	14
Tablo 4. ÇHC'ye Dair Bazı Göstergeler (1979-2018).....	27
Tablo 5. Kuşak-Yol Girişimi'nin Kapsamındaki Bazı Ülkeler	33
Tablo 6. Asya Altyapı Yatırım Bankasına Üye ve Aday Ülkeler.....	49
Tablo 7. Asya Altyapı Yatırım Bankası Tarafından Finanse Edilen Bazı Projeler	50
Tablo 8. Çinli Liderlerin Türkiye ile Olan Ticari İlişkilere Yönelik Açıklamaları	109
Tablo 9. Türkiye'nin Kuşak-Yol Girişimi SWOT Analizi	141

ŞEKİLLER LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Şekil 1. Topkapı Sarayı Müzesinde Sergilenen Bir Çin Porseleni Örneği.....	6
Şekil 2. Çin Elçisi'nin Ankara'ya Gelişi.....	8
Şekil 3. Tarihi İpek Yolu'nun Ana Güzergâhları.....	16
Şekil 4. Tuzhisar Sultanhanı Kervansarayı (Kayseri).....	21
Şekil 5. Tuzhisar Sultanhanı-Köşk Mescit Ağzı Açık Ejder Figürü.....	22
Şekil 6. Kuşak-Yol Girişimi'nin Genel Görünümü.....	34
Şekil 7. Kuşak-Yol Girişimi'nin Kara Bağlantı Koridorları.....	35
Şekil 8. Kuşak-Yol Girişimi'nde Ekonomik Koridorlar.....	37
Şekil 9. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridoru.....	38
Şekil 10. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru.....	39
Şekil 11. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru.....	40
Şekil 12. Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru.....	41
Şekil 13. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru.....	42
Şekil 14. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru.....	43
Şekil 15. Deniz İpek Yolu.....	44
Şekil 16. Orta Koridor Projesi.....	74
Şekil 17. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi.....	83
Şekil 18. Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren Projesi.....	85
Şekil 19. Marmaray'dan Geçen İlk Yük Treni.....	86
Şekil 20. Üç Katlı Büyük İstanbul Tüneli.....	87
Şekil 21. Yavuz Sultan Selim Köprüsü.....	88
Şekil 22. Kanal İstanbul Projesi.....	90
Şekil 23. Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP).....	96
Şekil 24. Zengezur Koridoru.....	100
Şekil 25. Türkiye'nin Çin ile Olan Dış Ticaret Verileri (2013-2021).....	110
Şekil 26. Türkiye'nin Çin ile Olan Eczacılık Ürünü Ticareti (2019-2021).....	111
Şekil 27. Türkiye'yi Ziyaret Eden Çinli Sayısı (2013-2021).....	112
Şekil 28. Türkiye'nin Çin'e İhracatında Potansiyeli Olan Ürünler.....	130

KISALTMALAR DİZİNİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AGİT	: Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı
AİIB	: Asya Altyapı Yatırım Bankası
AİGK	: Asya'da İşbirliği ve Güven Arttırıcı Önlemler Konferansı
ASEAN	: Güneydoğu Asya Uluslar Birliği
AYGM	: Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğu
BM	: Birleşmiş Milletler
BOC	: Çin Bankası
BTC	: Bakü-Tiflis-Ceyhan
BTK	: Bakü-Tiflis-Kars
CDB	: Çin Kalkınma Bankası
ÇHC	: Çin Halk Cumhuriyeti
EIBC	: Çin İthalat-İhracat Bankası
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GSMH	: Gayrisafi Millî Hasıla
GSYH	: Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
ICBC	: Çin Sanayi ve Ticaret Bankası
IRU	: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğu
KMO	: Kuzey Marmara Otoyolu
MFA	: Dışişleri Bakanlığı
NATO	: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
OECD	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
SOCAR	: Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Petrol Şirketi
SRF	: İpek Yolu Fonu
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
SWOT	: Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar, Tehditler
ŞİÖ	: Şanghay İşbirliği Örgütü
TANAP	: Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğu
TRACECA	: Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UND	: Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UTİKAD	: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

GİRİŞ

Kuşak-Yol Girişimi literatürde; Modern İpek Yolu, Bir Kuşak Bir Yol, Çin'in Marshall Planı olarak da geçen tarihî İpek Yolu'nu tekrar canlandırma projesidir. Söz konusu girişim ile ilgili projeler 1990'lı yılların başlarından itibaren farklı şekillerde ortaya atılmıştır. 2013 yılında Kazakistan'ı ziyareti sırasında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından açıklanan Kuşak-Yol Girişimi tarihî İpek Yolunun canlandırılmasına yönelik yapılan proje önerilerinin sonuncusu olmuş ve girişim resmî bir boyut kazanmıştır. Kuşak-Yol Girişimi uluslararası bir proje niteliğindedir. Atlantik ve Pasifik sistemleri arasında demir, kara ve deniz yolları başta olmak üzere boru hatları, iletişim altyapısı gibi çeşitli şekillerde bağlantılar kurmayı amaçlayan projenin faaliyete geçmesiyle beraber doğacak sonuçlar sadece ekonomik veya ticari olmayacak, tarihteki İpek Yolu'nda görüldüğü gibi birçok siyasi ve kültürel etkileri de beraberinde getirecektir. Bu bağlamda çalışma, Kuşak-Yol Girişimi'ni Türkiye perspektifinde ele almaktadır. Çalışmanın amacı, Kuşak-Yol Girişimi'nin detaylı incelemesini yaparak Türkiye üzerindeki olası sonuçlarını ortaya koymaktır.

Güçlü devletlerin başlıca özelliklerinden birisi sahip olduğu ekonomik kaynaklar, bu kaynaklar ile ortaya çıkan üretim kabiliyeti ve üretim sonucunda ortaya çıkan mamulleri büyük pazarlara taşıyabilme becerisidir. Çin dünyanın fabrikası olma konumunu korumakta, bu konumunu gelişen ekonomisi ve sanayisiyle birlikte sağlamlaştırmaya devam etmektedir. Söz konusu konumu gereği Çin, hem ürettiği malların Asya ve Avrupa pazarlarına sevkini sağlamak hem de artan enerji ihtiyacını karşılamak, enerji kaynaklarının kendisine ulaşım süresini kısaltmak ve enerji ulaşım yollarının güvenliğini sağlamak amacıyla Kuşak-Yol Girişimi'ni ortaya atmıştır. 21. yüzyılda küreselleşen bir dünya yerine küreselleşmiş bir dünyadan söz edebiliriz. Devletlerin faaliyetleri çok kısa vadede diğer devletleri etkileyebilmektedir. Çin tarafından ortaya atılan, dünyanın büyük bölümünü doğrudan geriye kalan kısmını ise dolaylı yönden etkileyen bu büyük proje, ABD ve Rusya dahil çoğu devlette sonuçlarının olumlu mu yoksa olumsuz mu olacağına dair belirsizliğe sebep olmuştur. Projenin kilit ortaklarından birisi olması nedeniyle Türkiye de bu projeden payını alacaktır. Çin; ticaret hacmi, nüfusu ve geniş coğrafyası bakımından Türkiye'den öndedir. Dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olan Çin, hızla gelişmektedir. Türkiye ise siyasi tarihinde yaşadığı büyük buhranlara rağmen gelişmekte ve bölgesel güç olma konumunu sağlamlaştırmaktadır.

Çalışmanın asıl araştırma sorusu, Kuşak-Yol Girişimi'nin Türkiye'yi nasıl ve ne yönde etkileyeceğidir. Girişim kapsamında Türkiye'nin bugüne kadar yaptıkları, yapacakları ve yapması gerekenler de ele alınacaktır. Literatürde bu konuda yapılan çalışmalar yetersizdir. Ayrıca, söz konusu girişimin sadece birkaç ülkeyi ilgilendiren bir proje olmaması, amacının ve sonuçlarının sadece ekonomik ve ticari olmayışı konunun ve çalışmanın önemini artırmaktadır. Çalışmada, Kuşak-Yol Girişimi'nin diğer güzergâhları hakkında kısa bilgiler sunulmakla beraber diğer coğrafyalara olan etkisinin detaylarına inilmemiştir. Girişimin kapsadığı alanın genişliği ve her ülke özelinde ayrı beklentiler ve riskler doğuracağından sınırlama Türkiye özelinde tutulmuştur. Çalışmanın asıl kapsamı Kuşak-Yol Girişimi'nin Türkiye için doğuracağı olumlu ve olumsuz etkilerdir.

Çalışmanın hazırlanmasında esas olarak nitel yöntem kullanılmış, ancak yer yer sayısal verilerden de yararlanılmıştır. Çalışmada bir durum değerlendirmesi yapılmış olup olası sonuçlar ortaya konularak tartışılmıştır. Bu bağlamda geniş bir literatür taramasının yanında rapor ve belge incelemeleri yapılmıştır. Yazılı ve elektronik tüm kaynaklardan yararlanılmıştır.

Çalışmanın ilk bölümünde; Türkiye-Çin ilişkilerinin tarihsel süreci, geçmişteki İpek Yolu ve doğurduğu sonuçlar hakkında bilgiler verilmiştir. İkinci bölümde; Kuşak-Yol Girişimi'nin ortaya çıkış süreci, temel dayanakları, amacı ve vizyonu ortaya konulmuştur. Bunun yanında Kuşak-Yol Girişimi'nin geçiş güzergâhları ve girişimi destekleyen finansal kuruluşlar hakkında bilgi verilmiştir. Ayrıca, Kuşak-Yol Girişimi'ne ilişkin ortaya çıkabilecek küresel kaynaklı sorunlardan söz edilmiştir. Üçüncü bölümde; Türkiye'nin ve Orta Koridor'un Kuşak-Yol Girişimi'ndeki yerine ilişkin bilgiler ile Türkiye'nin girişime yönelik belli başlı projeleri hakkında bilgi verilmiştir. Dördüncü ve son bölümde; Türkiye ile Çin arasında çıkabilecek potansiyel sorunlara değinilmiş, bunların yanında Kuşak-Yol Girişimi'nin Türkiye için doğurabileceği fırsatlar ve tehditler ortaya konmuştur. Tartışma, Sonuç ve Öneriler başlığında; genel değerlendirme ve önerilerin yanında özet niteliğinde bir SWOT analizi yapılmak suretiyle ulaşılan sonuçlar netleştirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

TARİHSEL ARKA PLAN

1. TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE TÜRK-ÇİN İLİŞKİLERİ

İslamiyet öncesi Türk tarihinde Çin'in önemli bir yeri bulunmaktadır. Karşılıklı olarak ekonomik siyasi ilişkiler bu döneme kadar uzanmaktadır. İslamiyet öncesi ilk Türk devletleri hakkında en eski bilgiler büyük oranda Çin kaynaklarında mevcuttur (Eberhard, 1943). Buna kanıt olarak, Teoman ve Mete'den sonra gelen Hun imparatorlarının Türkçe isimlerinin bilinmemesi ve sadece Çin kaynaklarında yer alan Çince isimlerinin günümüze ulaşması gösterilebilir. Türkler, batıya göç etmeye başlayıncaya kadar Asya'da hâkim güç olma konumunu Çinliler ile paylaşmışlardır.

İç Asya'da ortaya çıkan ilk büyük Türk devletini Hunlar kurmuş ve sağladıkları büyük askerî güç ile tüm Asya'yı kaplayan hatta Avrupa'ya kadar uzanan bir imparatorluk olmuşlardır (Çeçen, 2021). İlk başlarda Çinlilerin kendi aralarındaki derebeylik mücadeleleri sebebiyle yapımına başladıkları Çin Seddi (Okay, 1993), Hunların güçlenmesi ve bir imparatorluğa dönüşmesiyle misyonunu değiştirmiş ve Çin-Hun sınırı boyunca parçalar halinde inşa edilmeye başlanmış, bu şekilde kilometrelerce sur inşa edilmiştir. Ancak ilerleyen süreçte Çin ile yakınlaşmalar artmış; Türkler ipekçilik, keçe dokumacılığı gibi zanaatları Çinlilerden öğrenmiş, dokumalarda ve işlemlerde Çin motifleri yer almaya başlamıştır. Ancak bu yakınlaşmanın getirdiği devlet içinde oluşan entrikalar ve bazı Türk boylarının Çinliler ile karışarak asimile olmaya başlamalarıyla birlikte Hunların savaşçı özelliklerini yitirmeleri sonucunda imparatorluk önce bölünmüş sonrasında ise dağılmıştır.

Her zaman devlet kurma yeteneği ve bağımsızlıkçı karakterleriyle öne çıkan Türkler, Asya'da hâkimiyeti ikinci kez Göktürk Devleti ile ele geçirmişlerdir. Fakat bu büyük devletin de kaderini belirleyen Çin ile olan ilişkiler olmuştur. İki toplum arasındaki yakınlaşmalar, bu devletin de sonunu hazırlamıştır. Tiryakioğlu çalışmasında durumu şu şekilde özetlemiştir: 621 yılında Göktürk Devleti'nin lideri olan İl Kağan, Çinlilere karşı önemli başarılar elde etmiş ve topraklarını genişletme imkânı bulmuştur. Fakat bu başarısını devletin iç yönetiminde gösterememiştir. İl Kağanın bazı Çinlileri Göktürk Devleti'nde önemli makamlara getirmesi sorun teşkil etmiştir. Çinli politikacıların uygulamaya çalıştığı kanunlar

olumsuz etki göstermiştir (Tiryakioğlu, 2019: 94) Bu olumsuz etkinin sebebini devlet adamlarına bağlayanlar kağana karşı isyanlara başlamış, birçok beylik ayrılıkçı faaliyetlere girmiş ve sonucunda devlet dağılmıştır.

Yüzyıllarca devam eden Asya'daki bu Türk-Çin hâkimiyet mücadelesi iki toplumda ortak bir kültürel payda oluşmasını sağlamıştır. İlerleyen süreçte Asya coğrafyasının çoraklığı, otlakların yetersizliği ve artan nüfus ve siyasi sebepler gibi etkenler Türkleri karşısına çıkan barbar toplumları göçe zorlamaya itmiş, Kavimler Göçü başlamıştır (Çapan ve Güvenç, 2017). Daha sonraları Türk boyları verimli yurt arayışları içinde daha batıya göçe başlamıştır.

MS 7. asırda Orta Doğu'da ortaya çıkan ve giderek güçlenen İslam medeniyeti ile başlayan ilişkiler, Türklerin bundan sonraki kaderleri açısından bir dönüm noktası olmuştur. Asya'nın doğusundan gelen Çin akınları ve uygulanan asimilasyon politikaları Türk boylarının batıdaki İslam medeniyetine karşı olumlu duygular beslemesini sağlamıştır (Okudan, 2018). Bu yakınlaşma, Batı Asya'da özellikle Maveraünnehir¹ bölgesinde Çin hegemonyasının kırılmasında etkili olacaktır. 751 yılına gelindiğinde Karluklar ile Müslüman Arap devleti olan Abbasiler kuvvetlerini birleştirerek Çin ile karşı karşıya gelmişlerdir. Büyük Talas Muharebesi olarak adlandırılan bu savaşta Çinliler ağır mağlubiyet almış ve bin senedir Orta Asya'daki Türkler üzerinde olan baskıları ve akınları sona ermiştir (Şengöz, 2020). İslam'a giren ilk Türk boyu olan Karluklar, ardından bölgedeki ilk Türk İslam devleti olan Karahanlılar Türk tarihi açısından yeni bir dönemi başlatmışlardır. Çin ile olan ilişkiler farklı bir boyut kazanmış, karşılıklı hâkimiyet kurma mücadelesi sona ermiştir. İslam'ı kabul eden Türkler yönünü tam anlamıyla batıya çevirmiştir. Bu dönemden sonra Doğu Asya'da kurulan birkaç Türk devleti dışında Çin ile önemli ilişkiler söz konusu olmasa da ilerleyen dönemde ilişkiler farklı bir boyutta tekrar gelişmiştir.

Türklerin batıya göçünden sonra, özellikle de Osmanlı Devleti'nin dünya üzerinde hâkim güç olmaya başlamasıyla Çin ile ilişkiler yeniden tesis edilmiş ancak boyut değiştirerek daha diplomatik düzeyde seyretmiştir. Çin kaynaklarında Osmanlı Devleti ile ilgili bilgilere ilk defa Song hanedanlığı döneminde rastlanmaktadır. Bu kayıtlarda Osmanlı

¹ Seyhun ve Ceyhun Nehirleri arasında kalan bölge.

Devleti'nden "Lu Mei" olarak bahsedilmekte, Song Hanedanı'nın ardından gelen Yuan dönemi kayıtlarında ise Osmanlı Devleti "Lu Mu" olarak geçmektedir. Ming tarih kayıtlarında da Osmanlı Devleti "Lu Mi" ya da "Lu Mi Guo" isimleri ile yer almaktadır. 19. yüzyıl sonrasında ise Osmanlı Devleti için günümüzde Türkiye Cumhuriyeti için de kullanılan "Tu Er Qi" ismi kabul görmeye başlamıştır (Tanış, 2020). 16. yüzyılda Osmanlı'dan Çin'e birçok devlet görevlisi elçi olarak gönderilmiştir. Devlet görevlilerinin dışında, sayıları az da olsa ticari ve dinî amaçlarla Çin bölgesine giden Türkler olmuştur (Durdular, 2006). Bu dönemde ikili ilişkilerin asıl konusu, Çin'in Osmanlı silah teknolojisine duyduğu meraktır. Çin, Portekiz desteğiyle güçlenen Japon orduları karşısında birden fazla kez mağlup olmuştur. Çin'de bulunan Osmanlı elçileri sayesinde Osmanlı silah teknolojisinden haberdar olan Çinli devlet adamları, Osmanlı Devleti'nden özellikle savaş tüfeği almak için bağlantıya geçmiş, yakın ilişkiler kurmak istemişlerdir. Bu sebeple Osmanlı elçilerine daha önce kimseye tanımadıkları ayrıcalıklar vermişlerdir (Fidan, 2010). Fidan çalışmasında "Çinliler kendilerinin de üretebildiği birçok ateşli silah olmasına rağmen Osmanlı tüfeği özellikle istenen bir silahtır. (...) Çin kaynaklarında Avrupa tüfeklerinden de bahsedilmekle birlikte Zhao Shi Zhen, Shen Qi Pu adlı eserinde Osmanlı tüfeğine başlı başına bir bölüm ayırmıştır. Bu da Osmanlı tüfeğinin o dönemde Avrupalı benzerlerinden daha üstün olduğunu göstermektedir" (Fidan, 2010: 100) diyerek konuyu izah etmiştir. Ayrıca Chun, Türk misyonerler olarak tarif ettiği bu Türk elçilerinin Çin hakkında şunları kaydettiğini aktarıyor: "Çin uygarlığını pek çok överek şöyle yorum yaptılar: Çinliler sanatın her dalında iyidir, yüksek derecede gelişmiş bir uygarlığa ve kendilerine özgü nazik davranış biçimlerine sahiptirler, kendi dinleri ve hâlihazırda basılı kitapları vardır." (Chun, 1989: 768). Bu bağlamda Osmanlı döneminde özellikle Çin porselenine ayrı bir merak duyulmuş ve çokça kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde Topkapı Sarayı Müzesinde 10.000'in üzerinde Çin porseleni mevcuttur. Şekil 1'de bir örneği bulunan porselenlerden yalnızca seçkin 1.000 tanesi sergilenmektedir.

Şekil 1. Topkapı Sarayı Müzesinde Sergilenen Bir Çin Porseleni Örneği



Kaynak: (Gedük, 2014: 23).

Ayrıca, Fatih Sultan Mehmed Han'ın yabancı elçileri misafir edişini tasvir eden bir tabloda sofrada kullanılan porselenlerin Çin porseleni oluşu dikkat çekmektedir (Chun, 1989). Osmanlı Dönemi'nde Çin ile olan ilişkilerin, bölgenin Osmanlı coğrafyasına uzak olması sebebiyle çok sıkı olduğu söylenemez, özellikle Osmanlı Devleti'nin son dönemlerine yaklaşırken 18. yüzyıldan 19. yüzyıl sonuna kadar Çin'in kendini dışarıya kapatmasıyla ilişkiler daha da yavaşlamaya başlamıştır (Durdular, 2006). 1866 yılında bölgedeki Türkler Yakup Bey liderliğinde Doğu Türkistan'da Çin'e karşı bir isyan başlatmış ve Çin hâkimiyetinden kurtulmaya çalışarak süratle bütün Türkistan'a hâkim olmuşlardır. Osmanlı bu faaliyetleri olumlu karşılamış, Yakup Bey ise Sultan Abdülaziz Han'ı halife olarak tanımıştır. Ancak Çin, 1877'de Türkistan'a girerek Yakup Bey'in hâkimiyetine son vermiştir. (Özgün, 2018). 1900 yılına gelindiğinde ise Sultan II. Abdülhamid Han İslamcılık politikası kapsamında Çin egemenliği altında bulunan ve sayısı 50 milyonu bulan Müslümanlara nasihat heyetleri göndermek üzere karar almıştır. Bu kararın alınmasında Almanya'nın, Çin'de 19. yüzyıl sonunda başlayan "Boxer" isyanına destek veren Müslümanların isyana verdikleri desteği çekmesi için Osmanlı'dan istekte bulunması da etkili olmuştur (Tanış, 2020). II. Wilhelm'in isyanları yatıştırmak için Osmanlı'dan istediği

bu yardım, Çin Müslümanlarının daha düzenli hareket etmesini sağlamıştır. Nasihat heyetlerini maddi olarak destekleyeceğini bildirmesine rağmen Almanya, bundan vazgeçmiştir. Ancak Sultan II. Abdülhamid Han uyguladığı siyasetten vazgeçmeyerek birbiri ardına heyetleri bölgeye göndermek suretiyle İslam Birliği siyasetine Çin’de de devam etmiştir (Aykurt, 2013). Nasihat heyetleri içerisinde başta o dönemde yaverlik yapan Tuğgeneral Enver Paşa olmak üzere birçok devlet ve din adamı yer almıştır. Yine İslamcılık politikası ile bağlantılı olarak hac yolculuğu esnasında İstanbul’a uğrayan Çinli Müslümanlara özel ilgi gösterilmiştir. Sonuç olarak Çinli Müslümanlar tarafından sempati kazanan Sultan II. Abdülhamid Han adına Pekin’de “Pekin Hamidiye Üniversitesi” adında bir üniversite faaliyete geçirilmiş, İslam halifesi olan Sultan’ın adı hutbelerde sıkça anılmaya başlanmıştır (Temel, 2007). Elde edilen kazanımlar olsa da diplomatik ilişkiler istikrarlı olarak yürütülemedi. Osmanlı devletinin son dönemindeki bu gelişmeler, yeni kurulan Cumhuriyet ile Çin arasındaki ilişkilerin zeminini hazırlamıştır.

Osmanlı’nın çöküşüne giden süreci takip eden Çinli aydınlar Osmanlı’nın dağılmasının ardından verilen bağımsızlık mücadelesini ve yeni kurulan Cumhuriyeti de yakından izlemiştir. Verilen bağımsızlık mücadelesi ve ardından gelen reformlar birçok Çinli aydını etkilemiştir (Erçetin ve Hamedoğlu, 2007). Bağımsızlık mücadelesini ve yapılan reformları, Batılı büyük devletlerle ve isyanlarla uğraşan Çin halkı için örnek göstermişlerdir. Çin’de yeni kurulan Türk devleti ve kurucusu Mustafa Kemal Atatürk hakkında birçok eser yayımlanmıştır. Yeni kurulan modern Türk devletine Çin devlet yetkilileri de sıcak bakmıştır. (Temel, 2007). Türkiye Cumhuriyeti’nin Çin ile ilk ilişkisi, 1927 yılında gerçekleşmiş, 1928 senesinde ise bir ticaret anlaşması imzalanmıştır (Durdular, 2006). Türkiye Cumhuriyeti, 1929 yılında Çin’in başkenti Nanjing’te bir elçilik açmış ve ilk maslahatgüzar olarak Hulusi Fuat Tugay görevlendirilmiştir. Açılan bu elçilik 1929 yılında yaşanan Büyük Buhran sonrası 1931 yılında ekonomik sıkıntılar nedeniyle kapatılsa da 1939 yılında Emin Ali Sipahi’nin elçi olarak atanmasıyla tekrar açılmıştır. Diplomatik misyon bağlamında birkaç yıl ilişkiler aksamış olsa da iki ülke arasında 1934 yılında bir dostluk anlaşması imzalanmıştır (Akdağ, 2019b). General Ho Yao-Tsu’nun Ankara elçisi olarak atanmasıyla Çin’in Ankara elçiliği de 1935 yılında açılmıştır. Elçi 17 Mayıs 1935 tarihinde görevine başlarken Anadolu Ajansı’na verdiği demeçte:

“Atatürk’ü büyük bir siyasetçi, asker ve ıslahatçı olarak nitelendirmiş, iki ülke arasında asırlardan beri süregelen ilişkilerin kökleri arasında karşılıklı ve ihtiyari derin kanaatin unutulamayacağını, gelecekte ortak mesai ve dostluğun kuvvetlendirileceğini ifade etmiştir. Ayrıca, 3000 yıldır mevcut olan tarihî ilişkilerimize bakarken ve diplomatik ilişkileri kurmakta olduklarını göz önüne getirirken eskiden tanışan iki ülkenin şimdi yeni dostlar haline gelmiş olmalarından mutluluk duyduklarını, böyle bir sevince diplomasi sahasında pek nadir rastlandığını söylemiştir.” (Tanış, 2020: 301-302).

Şekil 2. Çin Elçisi'nin Ankara'ya Gelişi



Kaynak: (Ulus, 1935).

Şekil 2’de verilen Ulus gazetesinin 17 Mayıs 1935 tarihli kupüründeki fotoğrafın altında yer alan haberde Çin’in Ankara Elçisi Ho Yao-Tsu’nun gelişi, Türk askerini selamlaması ve Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk’e güven mektubunu sunması yer almıştır (Ulus gazetesi, 1935).

Cumhuriyetin ilk yıllarında ve tek parti döneminde uygulanan ihtiyatlı dış politika ve Batılı güçlerin yeni bir dünya savaşına giden yoldaki tehdidi, Türkiye Cumhuriyeti’nin iyi ilişkileri hedefleyen bir dış politika gütmesi Çin ile olan ilişkileri olumlu yönde etkilemiştir. Bununla birlikte, Türkiye’nin Batıyla olan ilişkilerine daha fazla önem vermesi ve Çin’in iç meseleleri nedeniyle ilişkiler tam anlamıyla süreklilik arz etmemiştir.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye Batı Bloku’nda yer almayı seçmiştir. Aynı dönemde Çin’de yaşanan iç savaşı komünistler kazanmış ve Çin Halk Cumhuriyeti’ni kurmuşlardır. Kore savaşında komünist cephede savaşan gönüllü Çinliler ile Türk askerleri

karşı karşıya gelmişlerdir. Türkiye uzun bir süre ana karada kurulan ÇHC'yi tanımama konusunda ısrar etmiş, ilerleyen süreçte komünist rejim yerine iç savaş sonrası Tayvan'a sığınan milliyetçiler tarafından kurulan Çin Cumhuriyeti ile diplomatik ilişkiler kurumaya başlamıştır (Akdağ, 2019a). Türkiye'nin ÇHC'yi tanımamasının ardındaki diğer bir etken ise uluslararası konjonktürdür. ÇHC Birleşmiş Milletlere üye olana kadar genel olarak uluslararası alanda tanınan bir ülke olmamıştır. Türkiye'de özellikle Demokrat Parti ile başlayan Batı yanlısı politikalar, 27 Mayıs Askerî Darbesi'nden sonra kısa bir süre yavaşlaşsa da sonrasında gelen hükûmetler bu politikaları sürdürmüştür. 1970'li yıllara gelindiğinde ise ÇHC uluslararası alanda tanınmaya başlanmış ve ekonomik etkinliği artış göstermiştir. Bu konuda Devlet Planlama Teşkilatı, Türkiye-ÇHC ekonomik ilişkileri üzerine bir rapor hazırlamıştır. Bu rapora göre Türkiye 1961-1971 yılları arasındaki on yıllık periyotta ÇHC'ye 4,9 milyon dolar değerinde ihracat yapmış, buna karşılık ÇHC'den 740 bin dolarlık ithalat yapmıştır (Adıbelli, 2016'dan akt. Akdağ, 2019b: 44). Özet olarak Türkiye'nin 4,2 milyon dolarlık bir ihracat kazancı oluşmuştur. Türkiye hem bu ihracat kazancını artırmak hem de uluslararası konjonktürle paralel olarak 1971 yılında ÇHC ile imzalanan "Diplomatik İlişki Kurulmasına Dair Ortak Bildiri" ile ÇHC'yi resmen tanımıştır. ÇHC resmî olarak tanındıktan sonra özellikle 1980'li yıllarda ikili ilişkiler hız kazanmış ve iki ülke arasında karşılıklı ziyaretler başlamıştır. Bu ziyaretlerden bazıları şöyledir (Durdular, 2006).

- 17 Aralık 1982 tarihinde Cumhurbaşkanı Kenan Evren, ÇHC'yi ziyaret etmiştir. Kenan Evren bu ziyaretinde karşılaştığı Çinli bir kız çocuğu olan Ching Wang'ı manevi evlat edinmiştir.

- ÇHC Devlet Başkanı Li Xiannian, Mart 1984'te Türkiye'ye iade-i ziyarette bulunmuştur.

- 30 Haziran-5 Temmuz 1985 tarihleri arasında Başbakan Turgut Özal ÇHC Başbakanı Zao Ziyang'ın davetlisi olarak ÇHC'yi ziyaret etmiştir.

- 14 Ekim 1985'te TBMM Başkanı Necmettin Karaduman başkanlığında bir parlamento heyeti, Çin Halk Komitesi Daimî Başkanı Ye Fei'nin davetlisi olarak ÇHC'yi ziyaret etmiştir.

- Temmuz 1986'da Çin Başbakanı Zhao Ziyang, Türkiye'ye resmî ziyarette bulunmuştur.

- 22-27 Mayıs 1995 tarihleri arasında Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel, ÇHC'yi ziyaret etmiştir.

- 4-13 Ağustos 1996 tarihleri arasında TBMM Başkanı Mustafa Kalemli, ÇHC'yi ziyaret etmiştir.

- Kasım 1996'da Çin Halk Kongresi Başkanı Qiao Shi, Türkiye'yi ziyaret etmiştir.

- Nisan 1999'da Çin Halk Kongresi Başkanı Li Peng, Türkiye'yi ziyaret etmiştir.

- Şubat 2000'de TBMM Başkanı Yıldırım Akbulut, ÇHC'yi ziyaret etmiştir.

- 18 Nisan 2000'de ÇHC Devlet Başkanı Jiang Zemin, Türkiye'ye resmî ziyarette bulunmuştur.

- 15-19 Nisan 2002'de ÇHC Başbakanı Zhu Rongji, Türkiye'yi ziyaret etmiştir.

1996 yılında ÇHC, Rusya, Kazakistan, Tacikistan, Kırgızistan devletlerinden oluşan “Şangay Beşlisi”, 2001 yılından Özbekistan'ın da katılımıyla Şangay İşbirliği Örgütüne dönüşmüştür. Türkiye 2012 yılında ŞİÖ Devlet Başkanları Zirvesi'nde oy birliği ile diyalog ortağı olarak kabul edilmiş, 2013 yılında diyalog ortaklığına katılıma dair muhtıra imzalanmış ve 2017'de muhtıranın Resmî Gazete'de yayımlanmasıyla Türkiye diyalog ortağı olarak örgüte dahil olmuştur. Bu gelişme ÇHC ile olan ilişkilerin artması yönünde oldukça olumlu bir etki doğurmuştur.

2002 yılı sonrasında; AB'ye katılım kapsamında Türkiye, Batı yanlı dış politikalara ağırlık vermiştir. Ancak gösterdiği ciddi çabalara rağmen AB bağlamında yol alamamış, bir alternatif olarak dış politikasını Doğu'ya çevirmiştir (Kısacık ve Kaya, 2014). 2002 yılı Kasım ayında yapılan seçimlerden sonra başlayan Adalet ve Kalkınma Partisi iktidarı ve Recep Tayyip Erdoğan döneminde ilişkiler devam etmiştir. Tablo 1'de verilen iki ülke liderleri tarafından 2011 yılında yapılan karşılıklı açıklamalarda iş birliğinin geliştirilmesi yönünde mesajlar verilmiştir. Özellikle Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün açıklamasında; 2012 yılının “Türkiye'de Çin Yılı”, 2013 yılının da “Çin'de Türkiye Yılı” ilan edilmiş olduğunu ifade etmesi dikkat çekmektedir.

Tablo 1. Türkiye-ÇHC İlişkilerinin Kurulmasının 40. Yılında Yapılan Açıklamalar

Cumhurbaşkanı Abdullah GÜL	ÇHC Devlet Başkanı Hu JİNTAO
<p>Sayın Cumhurbaşkanı, ülkelerimiz arasında diplomatik ilişkilerin kurulmasının 40. yıl dönümüne iftiharla şahitlik etmekteyiz. Köklü medeniyetlerin mirasçısı olan Türkiye ve Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki ilişkilerde, 2009 yılında güzel ülkenize gerçekleştirdiğim resmi ziyaret ile yeni bir sayfa açılmıştır. Çok başarılı geçen bu ziyaretim sırasında, fevkalade önemli konumu ve ekonomik gücü ile Türkiye'nin büyük önem verdiği bir ortağı olan Çin Halk Cumhuriyeti ile iş birliğimizin çeşitlendirilerek derinleştirilmesi hususunda mevcut ortak iradenin teyit edilmesinden ziyadesiyle memnuniyet duydum. Türkiye, Çin Halk Cumhuriyeti ile olan ilişkilerini, uzun vadeli stratejik bir temel üzerine bina etmek amacındadır. Bu anlayış doğrultusunda, 2010 yılında "stratejik iş birliği" mertebesine yükselttiğimiz ilişkilerin, halklarımızın menfaatleri doğrultusunda gelecekte daha da ileriye taşınacağına olan inancım tamdır. Ayrıca, 2012'nin "Türkiye'de Çin Yılı", 2013'ün ise "Çin'de Türkiye Yılı" ilan edilmiş olması, ikili ilişkilerimizde son dönemde yakaladığımız ivmenin sürdürülmesine şüphesiz katkıda bulunacaktır. İş birliğimizi çeşitlendirmek bakımından büyük bir potansiyel mevcuttur. Bu potansiyeli kurduğumuz stratejik ortaklık çerçevesinde değerlendirmek öncelikli hedefimizdir. Bu vesileyle, dost Türk ve Çin halklarının refah ve esenliği temelinde, ikili ilişkilerimizin parlak geleceği ile Zat-i Devletleri'nin sağlık ve mutluluğu için en samimi temennilerimi yineliyorum.</p>	<p>Çin Halk Cumhuriyeti ile Türkiye Cumhuriyeti arasındaki ilişkilerin kuruluşunun 40. yıl dönümü münasebetiyle, Çin halkı ve şahsım adına, size ve sizin aracılığınızla dost Türk halkına en sıcak tebrik ve iyi dileklerimi sunmak arzusundayım. 40 yıldan beri, Çin-Türk ilişkiler istikrarlı bir şekilde ilerlemektedir. İki ülkenin üst düzeydeki temasları sıkılaştırılmış, karşılıklı siyasi güven arttırılmış, pratik iş birliği derinleştirilmiş, sivil iletişimin verimli sonuçları olmuş, uluslararası konular üzerinde sıkı diyalog ve görüşmeler gerçekleştirilmiştir. 2009 yılında Çin'de gerçekleştirdiğiniz ziyaret ikili ilişkileri motive etmiştir. Çin-Türk ilişkilerinin gelişimi için sunduğunuz katkılar takdirle karşılanmaktadır. Çin tarafı, Türk tarafı ile tarihî dostluğunu ve ikili ilişkilerin gelişimini önemsemektedir. Ekselansları ile beraber, 40. yıl dönümünü fırsat olarak değerlendirerek, tüm düzeydeki temasları sürdürmeye, karşılıklı kazançlı iş birliğini derinleştirmeye, kültürel iletişimi güçlendirmeye, gelişmekte olan ülkelerin çıkarlarını koruyarak geliştirmeye ve Çin-Türk dostluğunun yeni tarihini yazmaya hazırım.</p>

Kaynak: (Anonim, bt: 10-14).

Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün 2009 yılında ÇHC'ye yaptığı ziyaret esnasında ÇHC Devlet Başkanı Hu Jintao, Türkiye-ÇHC ilişkilerinin geliştirilmesi için 5 maddelik bir politika önerisi yapmıştır. 2009 yılında Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nin başkenti Urumçi'de çıkan olayların ardından 2010 yılında Türkiye'yi ziyaret eden ÇHC Başbakanı Wen Jiabao, 5 maddelik bir öneri paketi daha sunmuştur. 2012 yılında Türkiye'ye ziyarette bulunan ve 2013 yılında ÇHC devlet başkanı seçilecek olan dönemin ÇHC Devlet Başkan Yardımcısı Xi Jinping de Türkiye-ÇHC ilişkilerine dair 4 maddelik bir öneri ortaya koymuştur.

Tablo 2. Çin Devlet Yetkililerinin Türkiye-ÇHC İlişkilerine Dair Politika Önerileri

Hu JİNTAO	Wen JİABAO	Xi JİNPİNG
<p>1. Geleneksel dostluk ilişkilerine dayanan siyasal ilişkiler geliştirilmeli. İki ülke devlet başkanları, parlamentoları, devlet yetkilileri ve siyasi partileri arasındaki ilişki kuvvetlendirilmelidir.</p> <p>2. İki ülke ticari ilişkileri geliştirilmeli, birlikte kalkınma sağlanmaya çalışılmalıdır. Çin tarafı Türkiye'yle birlikte iki ülke ticaretinin gelişmesi ve derinleşmesi için çalışmalıdır. Çin ekonomik ilişkiler için önlemler alacaktır. Karşılıklı yatırımlar özendirilmelidir.</p> <p>3. Güvenlik alanında iş birliği yapılmalı ve dinî radikalizm, millî bölücülere ve uluslararası teröre karşı birlikte hareket edilmelidir. İki tarafta bölgesinde huzur ve barışı sağlamak için çalışmalıdır.</p> <p>4. Kültürel ilişkiler genişletilmelidir.</p> <p>5. Çok taraflı iş birliği ve uluslararası uyum sağlanmalıdır. ÇHC Türkiye'nin küresel ve bölgesel konularda etkin olarak rol almasını desteklemektedir.</p>	<p>1. Siyasi diyalog iletilemelidir. Çin-Türkiye Dışişleri Bakanlığı Ortak Çalışma Grubu çalışmaya başlamıştır. Stratejik iş birliği artırılmalıdır.</p> <p>2. Terör faaliyetlerine karşı iş birliği artırılmalıdır. Çin Türkiye'nin "Tek Çin" politikasını desteklemekle beraber bölücü her faaliyete karşı ortak hareketin gerekliliğini ifade etmektedir.</p> <p>3. Ekonomik iş birliği artırılmalıdır. Çin tarafı Türkiye'nin üstün ürünlerini daha fazla ithal edecek ve iki ülke arasındaki ticaret dengesini sağlamak için aktif olarak tedbirler alacaktır. Ayrıca Çin Türkiye'nin köprü, demir yolu gibi büyük ölçekteki projelerine finansal destek verecektir.</p> <p>4. Kültürel faaliyetler artırılmalıdır. İlişkilerin 40. yılı için programlar tertip edilecek, iki ülke arasında turizm desteklenecektir.</p> <p>5. Uluslararası iş birliği devam etmelidir. Çin Türkiye'nin statüsüne çok önem vermektedir.</p>	<p>1. Stratejik karşılıklı güven pekiştirilmelidir. Ortak Çalışma Grubu Mekanizmasına önem verilmelidir.</p> <p>2. Sonuç odaklı iş birliği geliştirilmeli, bu sayede birlikte kalkınma sağlanmalıdır. Çin tarafı Türkiye'den ithalatı artırmak için teşvik ve destek sağlayacaktır. İki ülke arasındaki ticaret dengesizliğini gidermek için Çin tarafı kalıcı çözümler aramaya devam edecektir. Çin, Türk yatırımcılara olumlu bakmaktadır.</p> <p>3. Çin iki ülke arasındaki sivil toplum kuruluşlarının diyalogunun artmasını ayrıca karşılıklı dayanışmanın toplumsal düzeye de yansımaları ve bir temele konumlanmasını arzulamaktadır.</p> <p>4. Çin Türkiye'nin uluslararası ve bölgesel rolünü desteklemektedir. Türkiye'nin Çin ile birlikte gelişmekte olan toplumların uluslararası alanda sözcülüğünü yapmasına olumlu yaklaşmaktadır.</p>

Kaynak: (Anonim, bt: 55-56).

Tablo 2'de yer alan Çin devlet yetkililerinin iki ülke iş birliğini güçlendirmek için sundukları önerilerde dikkat çeken iki önemli konu bulunmaktadır. Bunlardan ilki, güvenlik konusudur. Çin, Türkiye'nin özellikle Sincan Uygur Özerk Bölgesi sorununda kendi tarafında olmasını arzulamakta "Tek Çin" politikasının devam etmesini istemektedir. Bunu sağlamak için Türkiye'nin küresel ve bölgesel statüsünü alenen desteklemiştir. Sunulan önerilerin ikinci önemli konusu ise ekonomik ilişkiler ve ticarettir. Çin İpek Yolu'nu tekrar

canlandırma girişiminde Türkiye'nin kilit bir coğrafyada olduğunun farkındadır. Bu kapsamda, Türkiye'nin özellikle demir yolu, köprü yapımı gibi girişime olumlu etkisi olacak büyük bütçeli projelerine destek vermeyi taahhüt etmektedir. İkili ekonomik ilişkilerde Türkiye'nin net ihracatının büyük ölçüde negatife dönmesinin önüne geçmek için politikalar geliştireceğini, ülkesindeki girişimcilere Türkiye'den ithalatı özendirerek teşvik ve destekler vereceğini taahhüt etmektedir. Ayrıca Çin, diplomatik ve kültürel ilişkileri sıkılaştırma çabasıdadır. Bu bağlamda iki devlet arasındaki diyalogu artırarak, girişimin Türkiye açısından olumsuz sonuçlarının ortadan kalkacağı konusunda güven sağlamak ve ilişkileri toplumsal bir temele dayandırmak istemektedir. Bu iki ana başlığın yanında Çinli devlet yetkilileri tarafından öne sürülen önerilerde dikkat çeken diğer bir önemli husus da Türkiye'nin uluslararası ve bölgesel statüsünün desteklenmesidir. Bu desteğin altında yatan sebeplerden birisi, Türkiye'nin NATO üyeliğidir. Türkiye uluslararası arenada sıklıkla NATO'lu müttefikleri ile karşı karşıya gelmektedir. Çin bu konumda Türkiye'yi destekleyerek ikili ilişkilerini geliştirmeyi, başta İpek Yolu'nu canlandırma projesi olmak üzere Türkiye ile siyasi ve ekonomik ilişkilerinin önündeki bir diğer pürüz olan potansiyel NATO engelini aşmayı hedeflemektedir.

Türkiye, ÇHC ile 1971 yılında resmî ilişkiler kurmaya başladıktan sonra birçok anlaşma, protokol, mutabakat yapmıştır. Bunlardan bazıları Tablo 3'te verilmiştir. Tablo 3'te kategorize edilerek verilen Türkiye ile ÇHC arasındaki belli başlı bazı uluslararası anlaşmalar, her alanda ilişkilerin varlığının yanı sıra ikili ilişkilerin seyrinin genel olarak ekonomik ve ticari eksende geliştiğini göstermektedir.

Tarihsel ve kültürel açıdan dünyanın en köklü medeniyetlerinden olan Türk medeniyeti ile Çin medeniyeti geçmişte de sıkı ilişkiler içinde olmuştur. Türkiye ve ÇHC arasında 1971 yılında başlayan ilişkiler genel olarak ekonomi temelinde ve Sincan Uygur Özerk Bölgesi bağlamında olsa da Türkiye ve ÇHC'nin uluslararası arenada Batılı devletlere karşı bazı noktalarda birbirini destekleyen tutumu sayesinde siyasi ilişkiler de gelişme göstermiştir. G20 ülkesi olan iki devletin artık stratejik ortaklık noktasındaki ilişkileri sadece iki ülkeyi ilgilendirmekten ziyade küresel bir nitelik kazanmıştır (Çolakoğlu, 2012).

Tablo 3. Türkiye ile ÇHC Arasındaki Bazı Önemli Uluslararası Anlaşmalar

	Tarih	Anlaşma/Sözleşme/Mutabakat
Siyasi	4 Ağustos 1971	Diplomatik İlişki Kurulmasına Dair Ortak Bildiri
	6 Mart 1989	Konsolosluk Sözleşmesi
	28 Eylül 1992	Hukuki, Ticari ve Cezai Konularda Adli Yardımlaşma Anlaşması
	23 Mayıs 1995	Gelir Vergisinde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığını Engelleme Anlaşması
	13 Kasım 1997	Dışişleri Bakanlıkları Arasında Siyasi İstişare Mekanizması Kurulmasına İlişkin Mutabakat
	19 Nisan 2000	Türkiye – Çin Ortak Bildirisi
	13 Nisan 2001	Sayıştay ile ÇHC Millî Denetim Kurumu Arasında İş Birliği Anlaşması
	16 Nisan 2002	Gümrük İdarelerinin Karşılıklı Yardımlaşmasına İlişkin Anlaşma
	27 Mayıs 2002	T.C. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ile ÇHC İmar Bakanlığı Arasında Mutabakat
	13 Haziran 2002	Kamu Yönetimi ve İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi Alanında İş Birliğine İlişkin Mutabakat
	19 Nisan 2002	Gümrük İş Birliği ve Karşılıklı İdari Yardım Anlaşması
	4 Eylül 2003	T.C. İçişleri Bakanlığı ile ÇHC Kamu Güvenliği Bakanlığı Ortak Çalışma Grubu Oluşturulmasına Dair Mutabakat
	21 Kasım 2012	Arşiv Alanında İş Birliği Protokolü
Ekonomik	14 Eylül 1972	Sivil Havacılık Anlaşması
	16 Temmuz 1974	Ticaret Anlaşması ve Karma Ticaret Komisyonu
	18 Mayıs 1981	Ticaret Protokolü
	19 Aralık 1981	Ekonomik, Sınai ve Teknik İş Birliği Anlaşması
	19 Mart 1990	Standardizasyon Alanında İş Birliği Anlaşması
	14 Kasım 1990	Yatırımların Karşılıklı Korunması ve Teşviki Anlaşması
	23 Ekim 1992	Denizcilik Anlaşması
	7 Nisan 2000	Demir Yolları Alanında İş Birliği Yapılmasına İlişkin Niyet Protokolü
	19 Nisan 2000	Enerji Alanında İş Birliği Çerçeve Protokolü
	16 Nisan 2002	Gümrük İdarelerinin Karşılıklı Yardımlaşma Anlaşması, Enformasyon Teknolojisi İş Birliği Mutabakatı ve Tarımsal İş Birliği Mutabakatı
	19 Nisan 2002	Tarım Alanında İş Birliği Anlaşması
	27 Haziran 2005	Sanayi Ürünlerinin Kalitesi ve Güvenliği Konusunda Danışma ve İş Birliği Mekanizmasının Tesis Edilmesine Dair Protokol
	25 Haziran 2009	Enerji Alanında İş Birliğine İlişkin Mutabakat
	8 Ekim 2010	Ulaştırma Altyapısı ve Denizcilik Alanında İş Birliği Mutabakatı
	29 Temmuz 2015	Yatırımların Karşılıklı Korunması ve Teşviki Anlaşması
	14 Kasım 2015	Demir Yolları Alanında İş Birliği Anlaşması
	14 Kasım 2015	İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat
13 Mayıs 2017	Kara yoluyla Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşması	
8 Eylül 2017	Kara Yolu Taşımacılığına İlişkin Teknik Toplantı Mutabakatı	
Kültürel	11 Ocak 1984	Çin Radyo Televizyon Bakanlığı ile TRT Arasında İş Birliği Protokolü
	4 Haziran 1985	Xinhua Haber Ajansı ile Anadolu Ajansı Arasında İş Birliği Protokolü
	24 Kasım 1989	Vize Rejiminin İyileştirilmesine Dair Anlaşma
	14 Ekim 1990	Sağlık Alanında İş Birliği Anlaşması
	30 Ekim 1990	Bilimsel ve Teknolojik İş Birliği Anlaşması
	9 Kasım 1993	Kültürel İş Birliği Anlaşması
	24 Ocak 2006	Hayvan Sağlığı ve Karantina Uygulamasına Dair Anlaşma
	16 Nisan 2010	Karşılıklı Kültür Merkezleri Kurulmasına Hakkında Mutabakat Muhtrası
	8 Ekim 2010	2010-2013 Yıllarına İlişkin Kültürel Değişim Programı
13 Mayıs 2017	Karşılıklı Kültür Merkezlerinin Kurulması Anlaşması	
Güvenlik	20 Aralık 1996	Türkiye ve Çin Arasında Askerî Alanda İş Birliği Öngören Gizli Anlaşma
	28 Mayıs 1999	Askerî Eğitim ve İş Birliği Protokolü
	14 Şubat 2000	T.C. ile ÇHC Arasında Sınır Aşan Suçlarla Mücadelede İş Birliği Anlaşması
	30 Nisan 2003	Sualtı Taarruz Özel İhtisas Kursu Mutabakat Muhtrası

Kaynak: (Durdular, 2006; Anonim, bt; Resmî Gazete).

2. TARİHTE İPEK YOLU

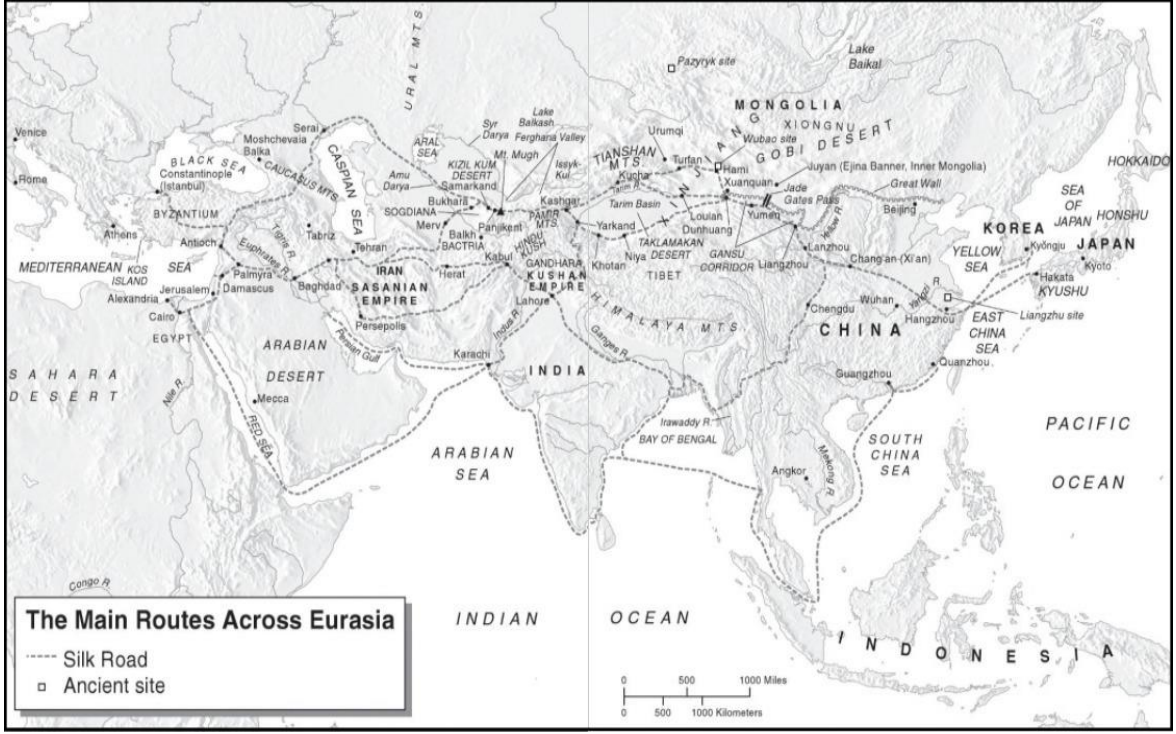
Dünya üzerindeki ulusların, kültürel ve ekonomik zenginliklerinin oluşmasında birbirleriyle olan etkileşimin payı büyüktür. Bu etkileşim ulusların öz değerlerinin oluşmasını ve gelişmesini sağlamakla beraber, ortak bir dünya mirasının oluşmasını sağlamıştır. İpek Yolu ise tarihte bu etkileşim kanallarının en kapsamlısı ve gelişmişisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yol gelişmiş olan medeniyetler arasındaki ticari ilişkiler sonucunda ortaya çıksa da güzergâhındaki her topluma çeşitli alanlarda etkilerde bulunmuştur.

İpek Yolu; Çin'den başlayarak tüm Asya'yı baştan başa geçen, kollar halinde Karadeniz ve Akdeniz kıyılarına uğrayan oradan da Avrupa'ya ulaşan bir ticaret ve kültür yoludur. İpek Yolu'nun ortaya çıkışı çok eski tarihlere dayanmaktadır. Arkeolojik kazılara dayanılarak yapılan çalışmalarda MÖ 12. yüzyıldan kalma ipek böceği kozası olduğu ve ipeğin kullanıldığı saptanmıştır (Bekin, 1982'den akt. Atasoy, 2010: 2). İpeğin kullanılmasının bu tarihe dayanması ticaretinin de bu dönemlerde başladığı çıkarımına ulaşmamıza olanak tanımaktadır. Tarihi üç bin yıl öncesine kadar uzansa da bu kervan yolunun ilk kez İpek Yolu olarak adlandırılması 1877 yılında Alman Coğrafyacı Ferdinand Von Richthofen tarafından yapılmıştır (İncekara ve İncekara, 2017).

Tarihî İpek Yolu Çin'in daha doğusunda günümüz Japonya ve Kore coğrafyasından başlamaktadır (Hansen, 2012). Ancak Batı dünyasına açılan yolun başlangıç noktası olarak karşımıza Çin çıkmaktadır. Çin'e bir dönem başkentlik de yapan Xi'an kenti üzerinden geçerek Çin topraklarını terk eden İpek Yolu, tarihsel ve kültürel bakımdan önemli merkezleri geride bırakarak batıya ilerlemiştir (İncekara ve İncekara, 2017). Bu merkezlere başlıca örnekler olarak; Kırgızistan'ın başkenti Bişkek, Türkmenistan'ın Merv Şehri, Özbekistan'ın "Şehirlerin Şahı" olarak nam salan şehri Semerkant ve "Kubbetülislam" olarak adlandırılan Buhara, Afganistan'ın geçmişi Uygurlara kadar uzanan kenti Belh, Suriye'de bulunan Halep kenti, Irak'ın başkenti Bağdat, İran'ın başkenti Tahran ve imparatorluklar başkenti İstanbul gösterilebilir.

Tarihî İpek Yolu tek bir hat üzerinden devam eden bir yol değildir. Kollar halinde doğudan batıya uzanan bir kervan yolu şeklinde ortaya çıkmıştır.

Şekil 3. Tarihi İpek Yolu'nun Ana Güzergâhları



Kaynak: (Hansen, 2012; 6-7).

Şekil 3'te de görüldüğü üzere İpek Yolu'nun ana hatlarından birisi Pasifik Okyanusu'nun Asya kıyılarından; Kore ve Japonya'dan başlayarak, batıya açılış kapısı olan aynı zamanda asıl ticaretin ve yola adını veren ipek üretiminin merkezi olan Çin üzerinden geçerek iki ayrı kola ayrılıyor, kollardan birisi Çin üzerinden direk olarak Bengal Körfezi kıyılarına inerek Hindistan'a ulaşıp tekrar iki kola ayrılıyor. Bu kollardan birisi deniz yolu ile sahil şeridini izleyerek Basra Körfezi'ne ve Umman Körfezi kıyılarından Arap Yarımadası'na ulaşıp Kızıldeniz'den Mısır'a kadar devam eden hatta dahil oluyor. Diğer kol ise Bengal Körfezi'nden tekrar Asya içlerine, kuzeybatıya doğru kat ederek Afganistan üzerinden İran, Irak ve Suriye'ye oradan ise Anadolu'da Hatay'a kadar ilerliyor.

Diğer bir ana hat Çin'den ayrılıyor ve tüm iç Asya'yı kat ederek Semerkant ve Buhara'ya kadar ulaşıyor ve burada iki kola ayrılıyor; birisi Hazar Gölü'nün kuzeyinden, diğeri ise Hazar Gölü'nün güneyinden seyrederek Anadolu'ya ulaşıyor. Bu iki kol Anadolu'da tekrar birleşerek İstanbul'a kadar devam ediyor.

Sadece deniz yolundan oluşan son ana hat ise Güney Çin Denizi'nden başlayarak Malakka Boğazı üzerinden Bengal Körfezi'ne oradan da Hindistan'a ulaşıyor. Hindistan'da

ilk ana hattın Bengal Körfezi koluyla birleşerek Kızıldeniz üzerinden Mısır'a kadar devam ediyor.

Literatürde İpek Yolu'nun kesin bir sınıflandırması ve başlangıç bitiş noktası konusunda ortak görüş yoktur. İpek Yolu'nun güzergâhları; güney, orta ve kuzey şeklinde sınıflandırıldığı gibi, Moğol yolları, Budist yolları ve Akdeniz yolları olarak da adlandırılmıştır (Bakırcı, 2014). Genel anlamda ana geçiş güzergâhları, Şekil 3'teki gibidir. Bu şekilde kollar halinde ilerleyen İpek Yolu aslında bir zincir şeklinde tüm Avrasya coğrafyasını sarmaktadır. Özellikle sadece kara yolundan oluşan, İç Asya'yı kat ederek Semerkant ve Buhara'ya oradan da Anadolu'ya ulaşan orta hat, Türk medeniyeti için önemlidir.

Oldukça geniş bir coğrafyayı kapsayan İpek Yolu'nun hâkimi olmak için tarih boyunca birçok mücadele verilmiştir. Özellikle Türklere karşı askerî bir başarı elde ederek İpek Yolu'nun hâkimiyetini ele geçiremeyen Çin, evlilik gibi çeşitli yollarla Türklerin hâkimiyetini kırma yoluna başvurmuştur (Cinkara, 2019). Geçmişte İpek Yolu'nun hâkimiyetini kazanmak amacıyla batıdan da birçok girişim olmuştur. Büyük İskender MÖ 330-326 yılları arasında Hindistan'a bir sefer düzenlemiş, oradan da Orta Asya'ya geçmiştir. Bu seferin temel amacının İpek Yolu hâkimiyetini ele geçirmek olduğu söylenebilir (Kırpık, 2012). Hâkimiyet kurmak için yapılan bu girişimler sırasında birçok şehir tahrip edilmiştir.

Abbasiler döneminde Müslümanların ticaretleri genişlemiş, özellikle Avrupa ve Afrika kıtalarındaki faaliyetleri hızlanmıştır. Aynı zamanda Azerbaycan coğrafyasıyla da ticari ilişkiler kurulmaya başlanmıştır (İsayev ve Özdemir, 2011). Gelişen bu ticari faaliyetler Müslümanların da İpek Yolu mücadelesine dahil olmasına yol açmıştır. 11. yüzyılda Türkler artık İslam'a girmiş ve batıdaki topraklara yaptıkları akınlar kapsamında 1071 yılında Malazgirt Savaşı'nda Bizans İmparatorluğu'nu mağlup ederek Anadolu'ya adım atmışlardır. İpek Yolu'nun önemli merkezlerinden birisi olan bu coğrafyada filizlenen ve gelişen Selçuklu; bilim, kültür ve sanat alanında ciddi ilerlemeler kaydetmiştir. Bunun yanında Anadolu'nun birçok yerinde ticaret yolları üzerine kervansaraylar ve köprüler yaparak bunların çalışmasını yakından takip etmiştir. 1071 yılındaki büyük zaferden sonra kısa sürede Anadolu'nun en batısına kadar ilerleyen Türkler ve gittikçe gelişen Selçuklu devleti Bizans'ı Katolik Batı dünyasından yardım istemek zorunda bırakmıştır (Eskikurt, 2014). Bu sayede

mücadeleye Haçlı dünyası da dahil olmuştur. Haçlı Seferleri'nin arkasında çeşitli dinî ve siyasi sebepler olsa da önemli bir sebebi ticaret yollarının kontrolünü ele geçirmektir. Ancak yapılan Haçlı Seferleri Anadolu'daki Türk hâkimiyetinin önüne geçememiş, İpek Yolu'nda Türk etkinliği sürmüştür. İlerleyen dönemde doğudan gelen Moğol saldırıları ile zayıflayan Selçuklu Devleti 1243 Köseadağ Savaşı'ndan sonra dağılma sürecine girmiştir. Bu süreç tarihçiler tarafından Anadolu'da ikinci beylikler dönemi olarak adlandırılır. 14. yüzyıl başlarında bu beyliklerden biri olan Osmanoğulları üç kıtada hüküm süren bir imparatorluk kuracaklardır. Bu imparatorluk doğudan batıya İpek Yolu gibi tüm önemli ticaret yollarının hâkimi konumuna gelmiştir. İpek Yolu Osmanlı Dönemi'nde ticari bir yol olmanın yanında özellikle doğu seferleri için askerî amaçlar doğrultusunda bir ordu yolu olarak da kullanılmıştır (Bakırcı, 2014). Aynı zamanda Osmanlı dönemi, İpek Yolu'nun önemini kaybetmeye başladığı dönem olacaktır.

İpek Yolu'nun önemini kaybetmesinde rol oynayan bazı önemli tarihî olaylar vardır. Bunların başında Avrupa'nın arayışları gelmektedir. Coğrafi keşifler olarak literatürde yer alan bu gelişmede Osmanlı Devleti'nin etkisi vardır. Ancak genel bir bilgi olarak sunulan Batı'nın serbest ticaret yapabilmek amacıyla yeni yollar bulma isteği gibi bir durum söz konusu değildir. Aksine Moğollardan sonra Avrupalı tüccarlar, Doğu'yla ticaret için kendilerine engel olacak girişimlerde bulunmayan Türklere karşı olumlu yaklaşmışlardır. Öyle ki Türklerin akınları Avrupa'nın ticaretini zaman zaman etkilese de Osmanlı hiçbir zaman Batı'nın Doğu ile olan ticaretine engel olmamıştır. Buna kanıt olarak şu örnek verilebilir; Osmanlı Devleti Yavuz Sultan Selim Han döneminde Memlük Devleti'nin varlığına son vererek topraklarına dahil etmişti. O dönemde özellikle hâkimiyetinde olan Kıbrıs'ı korumak amacı doğrultusunda Memlükler ile anlaşılan Venedik, yaptığı ticaret üzerinden Memlüklere %10 kadar vergi ödemekteydi. Ancak Memlük Devleti'nin varlığına Osmanlı Devleti tarafından son verildikten sonra, Memlüklerin aldığı bu vergiyi Osmanlı Devleti %5 oranına kadar düşürmüştür (Hanılçe, 2010). Bu uygulamadan açıkça anlaşıldığı üzere Osmanlı Batı'nın ticaretine engel teşkil etmemiştir. Fakat Avrupa'nın içlerine kadar ilerleyen büyük Türk fetihleri Osmanlı'ya karşı bir arayışın tetikleyicisi olmuştur. Osmanlı'dan bağımsız hareket etmek isteyen Avrupa, doğuya ulaşmanın yeni yollarını aramıştır. Burada Kuşak-Yol Girişimi bağlamında dikkat çekilmek istenen nokta şudur, ticari anlamdaki önemli değişimlerin temelinde yatan daha çok siyasi nedenler olabilmektedir.

Avrupa'nın bu arayışları sonucunda yeni keşfedilen "Ümit Burnu" gibi yerler İpek Yolu'nun sonunu hazırlamıştır. Bu tezin asıl konusu olan İpek Yolu'nu yeniden canlandırma projesi olarak karşımıza çıkan Kuşak-Yol Girişimi de sadece ekonomik amaçlara dayanmamaktadır. Bu husus, ilerleyen bölümlerde daha geniş bir perspektifle izah edilecektir.

19. yüzyıla yaklaşırken artık İpek Yolu cazibesini büyük ölçüde yitirmiştir. Gelişen Batı ekonomisi Doğu'nun pazarı olmaktan çıkmış, tamamen kendi pazarını arayan bir konuma gelmiştir. Şüphesiz ki bu gelişmede Osmanlı'nın iktisaden kötü durumda olması ve dağılma dönemine girmesi de etkili olmuştur. Süveyş Kanalı'nın 1869 yılında faaliyete girmesiyle doğu ile batı arasındaki kara yolu ulaşımı durma noktasına gelmiş, Akdeniz üzerinden sağlanan deniz ulaşımı günümüzde de devam eden bir öneme kavuşmuştur (Bakırcı, 2014).

Bu gelişmeler sonucunda İpek Yolu, 21. yüzyılın başlarına kadar tabiri caizse kabuğuna çekilmiş bir vaziyette beklemeye geçmiştir.

3. TARİHTE İPEK YOLU'NUN ETKİLERİ

Mevcut medeniyet düzeyi geçmişten gelen uzun bir ortak birikimin ürünüdür. Günümüzde iletişim çağıyla beraber gelen küreselleşme ile medeniyetler arasındaki iletişim ve etkileşim geçmişe nazaran kıyaslanamayacak derecede fazladır. Ancak bu geçmişte hiçbir iletişimin ve etkileşimin olmadığı anlamına gelmemektedir. Uluslararası ilişkiler disiplini modern diplomasiyi 1648 Westphalia Antlaşması'na dayandırmaktadır. Ancak antik çağlarda dahi devletler ve milletler doğrudan olmasa da dolaylı yollarla birbirleriyle etkileşim kurmuşlardır. Bu etkileşim şüphesiz günümüzdeki kadar hızlı ve etkili olmamıştır. Günümüz medeniyetinin temeli bu yavaş işleyen ve nispeten zayıf etkileşime dayanmaktadır. Tarihsel süreçte genel anlamda milletler arasındaki iletişim ve etkileşimin temel iki aracı olduğu söylenebilir. Bunlar, savaşlar ve ticari ilişkilerdir. Bu anlamda ticaret yolları ekonomik sebepler ve sonuçlara yol açtığı kadar; siyasi, kültürel sebepler ve sonuçlar da doğurmuştur. Savaşları ortaya çıkaran faktör ise genel olarak hâkimiyet mücadelesidir. Perde arkasına bakıldığında hâkim olmak istenilen bölgeler dinî, siyasi ve ekonomik birçok jeopolitik nedeni barındırmaktadır. Ancak burada dikkat çeken bir husus vardır. Savaşın konusu olan bölgeye hâkim olma arzusunun altında dinî, siyasi ve ekonomik hangi sebep olursa olsun o bölge ticaret yollarının kilit noktalarından birisi olmuştur. Çünkü insanlık

tarihinin başlangıç noktası olan Orta Doğu coğrafyası gibi önemli bölgeler dinî ve kültürel sebeplerle her zaman önemini korumasının yanında ticaret de buradaki önemli merkezler üzerinden yürütülmüştür. Öz olarak temeli neye dayanırsa dayansın savaşlara sahne olan bölgelerde aynı zamanda önemli ticaret yolları var olmuştur.

Bu ticaret yollarının en büyüğü ve en önemlisi İpek Yolu'dur. Günümüzde Avrupa, medeniyet merkezi olduğu iddiasında bulunsa da geçmiş açısından aynı durum söz konusu değildir. Karanlık bir Orta Çağ geçiren Avrupa, Antik Çağ'da ortaya çıkmış olan fikirlerin etkisinin yanında doğudan gelen bilgi ve tecrübe ile Rönesans adı verilen bir dönüşüm yaşamıştır. İşte bu bilgi ve birikimin aktarılmasında başat faktörlerden birisi İpek Yolu'dur (Atasoy, 2010).

İpek Yolu, ilk izlenimde bir ticaret yolu olarak görünse de bu tanım oldukça sığ ve eksik kalmaktadır. Dönemi itibariyle önemli bir köprü görevi üstlenmiş, farklı coğrafyalar arasında bir etkileşim ağı olmuştur. Bu yol Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlayan bir ticaret yolu olmanın ötesinde kültürlerin ve inançların bölgedeki toplumlara aktarıldığı yerdir (Tezer, 2016'dan akt. Avcı ve Sartayeva 2020: 16). İpek Yolu üzerindeki belli noktalarda başta ticari amaçlarla olmak üzere birçok yerleşim yeri kurulmuştur. Bu yerleşim yerleri ticari birer durak olduğu kadar kültürlerin aktarıldığı birer merkez haline gelmiştir. Buralarda birçok anıt, kervansaray gibi tarihî ve kültürel yapı mevcuttur (Kar, 2017). Bu eserlerin genelinde ise Türk imzası vardır. Tarihî İpek Yolu'nun, günümüze kadar gelen köklü Türk kültürünün oluşması ve gelişmesinde ciddi katkısı olmasının yanında, bu kültürün Avrupa kültürünü etkilemesinde (Tezer, 2016), bunun sonucunda Reform ve Rönesans olarak adlandırılan süreçlerin oluşmasında ciddi rolü vardır. Ayrıca, bölgedeki dinlerin yayılmasında İpek Yolu'nun etkisi bulunmaktadır. Özellikle bölgede yaşayan Çin, İran, Hint ve Türk toplulukları arasında dinlerin aktarımı bakımından İpek Yolu önemli bir konumdadır.

İpek Yolu, Türk medeniyeti açısından önemini ilk çağlardan başlayarak yakın tarihe kadar sürdürmüştür. Çin, Hint, İran gibi Doğu kültürlerinin yanında Avrupa ile de ciddi anlamda ilişki kuran Türkler, farklılıklar arasından bir kültür sentezi oluşturmuş, böylece asırlara sari ürk medeniyeti doğmuş ve yükselmiştir. İran, Çin, Sogd ve Türk kültürel geleneklerinin kaynaşmasına bağlı olarak Yesi'deki Hoca Ahmet Yesevi Cami gibi yapılar

ortaya çıkmıştır. İran, Azerbaycan, Ermenistan, Hindistan etkileşimiyle birlikte çeşitli mimari üslup, şekil ve yöntemler bir ahenk içinde kullanılmıştır (Kar, 2017: 5). Oluşan bu üslup, bölgede bazıları hâlâ ayakta olan birçok önemli mimari esere yansımıştır. Türkler özellikle Selçuklular döneminde ticarete ve ticaret yollarına ciddi önem vermiştir. Başta Anadolu olmak üzere geniş bir bölgeyi kapsayan güvenli bir ticaret ağı oluşturmak istemişler ve bu konuda çalışmalar yapmışlardır. Bu bağlamda yapılan hanlar ve kervansaraylarda da bu mimari sentez görülmektedir.

Şekil 4'te yer alan "Tuzhisar Sultanhanı Kervansarayı" Kayseri'de inşa edilen bir yapıdır. 13. yüzyılda Sultan Alaaddin Keykubat tarafından yaptırılan yapı, İpek Yolu'nun medeniyetlerin etkileşimi ve gelişimi üzerindeki etkisini gözler önüne sermektedir. Fotoğrafta görülen yapının ortasında yer alan Köşk Mescit, Asya mimarisinin özelliklerinden biri olan ağzı açık ejder figürlerinin yer aldığı kemerlere sahiptir.

Şekil 4. Tuzhisar Sultanhanı Kervansarayı (Kayseri)



Kaynak: (Dursun, 2019: 372).

Döneme ait bir Türk İslam yapısı olan kervansarayın mimarisinde yer alan, Şekil 5'te verilen, Asya kültürüne ait bu ejder figürü, İpek Yolu'nun kültür alışverişi ve medeniyetleri buluşturma noktasında üstlendiği rolün örneklerindedir.

Şekil 5. Tuzhisar Sultanhanı-Köşk Mescit Ağzı Açık Ejder Figürü



Kaynak: (Dursun, 2019: 373).

İpek Yolu tarihte ordular için de lojistik bakımından önemli bir yere sahip olmuştur. Bizans döneminde İpek Yolu ordu geçişi için bir güzergâh olarak kullanılmıştır. Ancak İpek Yolu'nun batı kısmına özellikle Osmanlı döneminde bir ordu yolu demek yanlış olmayacaktır. Osmanlı genellikle doğu seferlerinde İpek Yolu'nu kullanmıştır. Bunun sebebi olarak, hâkim olunan bir güzergâh olması; daha önceki dönemlerden gelen han, kervansaray, köprü gibi unsurların ciddi bir güvenlik ve lojistik rahatlık sağlaması gösterilebilir. Osmanlı'nın bölgede sağladığı hâkimiyette İpek Yolu'nun olumlu katkısı olmuştur.

Çalışmanın konusu itibariyle bu konuda verilebilecek örnekler sınırlı olmaktadır. Ancak bu örneklerden yola çıkarak, ticaret yolu olarak ortaya çıkan İpek Yolu'nun; günümüze kadar ayakta kalmayı başarabilen, birçok kültürel unsur barındıran, zengin mimari özelliklere sahip yapılar bıraktığı ve dünya tarihini etkileyen olaylarda önemli rol aldığı görülmektedir. Kayseri'de yer alan Tuzhisar Sultanhanı Kervansarayı içindeki mescitte yer alan ağzı açık ejderha figürü 13. yüzyılda dahi böyle bir ticaret yolunun getirdiği etkileşimin ne gibi sonuçlar ortaya çıkardığını göstermektedir. Bunun yanında tarihi etkileyen önemli birçok savaşta bu yol kullanılmış, medeniyetler tarihinin şekillenmesinde rol oynamıştır.

Tarihte İpek Yolu'nun etkisi sadece devletler arası ilişkilerin, savaşların veya mimari, sanatsal kültürün aktarımıyla sınırlı değildir. Bunların yanında toplumların gelişiminde de büyük etkisi vardır. Tarih boyunca her coğrafyaya yayılan Türkler, başta Orta Doğu ve Asya kıtası olmak üzere dünyanın her bölgesinde yaşamışlardır. İletişimin çok kısıtlı olduğu tarihsel dönem itibariyle bakıldığında aralarında binlerce kilometre mekân farklılıkları ve geçen asırlar olmasına rağmen farklı coğrafyalara yayılan Türkler birbirlerinden tamamen kopmamışlardır. Bunu o dönemde sağlayan en büyük unsurlardan birisi İpek Yolu olmuştur.

Buna örnek olarak, sözlü kültür ürünlerinin Türk toplumları arasında İpek Yolu üzerinden aktarılması verilebilir. Çok eski tarihlere dayanan ortak köklere sahip Türk toplumlarının bu sözlü kültür ürünlerine ne kadar zamandır sahip oldukları bilinmemektedir. Fakat bu ortak değerler ilk Türk devletlerinden dahi geliyor olsa etkileşimin tamamıyla kopuk olduğu varsayımı altında, benzerliklerini bu denli koruması oldukça güçtür. Bu bağlamda Türk toplumları arasında çeşitli sözlü edebî ürünler İpek Yolu üzerinden aktarılmış veya bu yol sayesinde etkileşim devam ederek benzerlikler korunmuştur. Örneğin;

“Anadolu’da ‘Gençlikte mi Kocalıkta mı?’ adıyla bilinen masal Kırgızların ‘Kedeylan’ ile Özbeklerin ‘Küntoğmuş’ destanlarının masal varyantları olarak karşımıza çıkmaktadır. Bir diğer örnek ise Kazakların ‘Zengin ile Oğlu’ masalında at çobanı olan oğlu gördüğü serabın peşine düştüğünde at yolda dile gelip kahramanı tehlikelere karşı korur ve uyarır.” (Alptekin, 2003’ten akt. Kar, 2017: 6).

“Özbek Türklerinde ise ‘Baba Vasiyeti’nde kişi babasının vasiyetini yerine getirmesine karşılık olarak 3 sihirli at kazanır ve bu sayede tıpkı Altay Türklerinde ‘Közödöy’ masalındaki gibi kralın kızıyla evlenmeye hak kazanır.” (Baydemir, 2004’ten akt. Kar, 2017: 6).

“Masalarda ortak benzerliklerin bir diğeri de Keloğlan masallarıdır. Kırım Tatar masallarında keloğlan diğeri Türk boylarında olan Keloğlana benzer. Genel olarak özetlersek her işte kendini kurtararak kralın kızıyla evlenir” (Bakırcı, 2010’dan akt. Kar, 2017: 6).

Kar’ın (2017: 6) çalışmasında aktardığı bu örnekler, etkileşimin sadece üst düzeyde kalmadığının yani sadece devletler arasında olan veya sanatsal, mimari anlamda bir etkileşimden ibaret olmadığını; halkın içine kadar inip efsanelere ve genel anlamda çocukları yetiştirmede, kişilik oluşumu ve eğitim amacıyla kullanılan masallara kadar ulaştığının kanıtlarıdır. Kadim bir kültüre ve köklere sahip Türk toplumları çeşitli bölgelere dağılsa da kolektif kültürlerini koruyabilmiş ve iletişimlerini devam ettirmeyi başarabilmişlerdir. Bu açıdan İpek Yolu’nun önemi büyüktür.

İKİNCİ BÖLÜM

21. YÜZYILDA İPEK YOLU: KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ

1. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN ORTAYA ÇIKIŞI

1990'lı yılların başlarında dünya siyasetindeki konjonktürde önemli değişimler yaşanmıştır. SSCB'nin 1991 yılında tam anlamıyla lağvedilmesinden sonra, İkinci Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan çift kutuplu dünya düzeni son bulmuştur. Bu değişimle beraber dünya üzerinde, özellikle SSCB'nin hâkim olduğu Orta Asya bölgesinde güç boşluğu oluşmuştur. SSCB'nin dağılmasıyla beraber bölgede yeni kurulan ulus devletler özellikle ekonomik gelişmelerini sağlamak için entegrasyona açık bir görünüm sergilemişlerdir. Bölgede, SSCB'nin egemenliğinde yıllarca kalmış olan bu yeni devletlerin yanında ekonomisi hızla gelişen ve büyüyen Çin gibi bir devlet bulunmaktadır. Oluşan bu ortam küreselleşmenin hız kazanmasının da etkisiyle yeni birtakım arayışları doğurmuştur. Bu bağlamda Çin'in İpek Yolu'nu canlandırma düşüncesi; “Kuşak-Yol”, “Bir Kuşak Bir Yol” veya “Demir İpek Yolu” gibi aynı olguya işaret eden farklı isimlerle gündeme gelmiştir. Bölgede; tarihi, iktisadi ve siyasi nüfusu açısından baskın olan Çin'in bölgesel hatta küresel arayışları bu projeye gün yüzüne çıkmıştır (Kutluay Tutar ve Bahsi Koçer, 2019). Bu durumun farkında olan bölge devletleri Çin'e karşı tam anlamıyla güven duymamaktadır. Çin ise her fırsatta değişen dünya, küreselleşme ve iş birliği vurgusu yapmaktadır. Bu kapsamda Çin, “yeni güvenlik yapısı” kavramını ilk olarak Mart 1997'de Güneydoğu Asya Uluslar Birliği Bölgesel Forumu'nda sunmuş, Nisan 1997'de çok kutuplu dünya ve yeni dünya düzeninin inşası hakkında Çin-Rus Ortak Deklarasyonu'na dâhil etmiştir. Böylece dünyada var olan mevcut iki model, Amerikan Hegemonyası ve Avrupa Hukuk Düzeni modeline ek olarak, Ahenkli Düzen ve Yeni Medeniyet Bakışı modelini yürürlüğe koymuştur. Bu yaklaşıma göre dünya ülkeleri, medeniyetler ittifakı söylemi etrafında, barış içinde birlikte var olmaları fikrini teşvik etmelidirler (Aksu, 2016: 72).

ABD resme dahil edildiğinde ise projenin ortaya çıkışı farklı bir sebebe daha dayandırılabilir. Tarihte İpek Yolu'nun ortaya çıkışının nedenlerinden birisi de Çin'e karşı olan Hun tehdididir. Sabancı'ya göre (2018: 87); “Çin, tarihte bir tehdit olarak gördüğü Hunlar ile bugünkü Japonya, Güney Kore, Vietnam ve Filipin ile bu ülkeleri “Pasifik bloğu”

altında toplayan ABD'yi özdeş görüp, bu ülkeleri 21. Yüzyılın Çin'ini tehdit eden unsurları olarak tanımlamaktadır". Çin'e, Doğu Çin Denizi ve Güney Çin Denizi'nden kuşatılmışlık hissi veren ABD'nin "Asya'ya Dönüş" stratejisi, Trans Pasifik Ortaklığı ve Transatlantik Ticaret ve Yatırım ortaklığı gibi kurulması planlanan çoklu serbest ticaret bölgeleri Çin ekonomisini derinden etkileme potansiyeline sahiptir (Ergünsü, 2017). Dolayısıyla Çin Uzak Asya'da olası yalnız kalma riskini ortadan kaldırmak istemektedir. Bunun yanında güç boşluğunun oluştuğu, yakın coğrafyasında yer alan Orta Asya bölgesini okyanus ötesine bırakmak istemezken Rusya ile arasında tampon görevi gören bu bölgeyi başka bir gücün hâkimiyetine bırakılmayacak kadar önemli görmektedir.

Bazı görüşler, Çin'in büyümesini bir bisiklet olarak tasvir etmektedir. Bu tasvire göre dünyanın en büyük ekonomilerinden birisi olmanın yanında en kalabalık ülkesi olan Çin, sürekli genişlemek ve gelişmek durumundadır. Yavaşlaması veya durması halinde düşecek olan bir bisikletin kaderini paylaşacaktır (Nogeyava, 2012). Bu sebeple Çin büyümesini devam ettirebilmek, ham madde ihtiyacını karşılamak, pazarlarına ulaşım imkânlarını artırmak gibi ekonomik birtakım gereksinimler için de Kuşak-Yol Girişimi'ni hayata geçirmek istemektedir.

Çin'in karşı karşıya olduğu en büyük sorunlardan birisi de artan enerji ihtiyacıdır. Çin petrol ihtiyacının yaklaşık %50'sini Orta Doğu'dan, %30'unu ise Afrika'dan karşılamaktadır (Ziegler ve Rajan, 2014'ten akt. Aydın, 2015: 8). İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması ile enerji kaynaklarına ulaşım noktasında lojistik maliyeti azalacak ve ihtiyacını karşılama hızı artacaktır. Ayrıca Çin, Orta Asya'daki enerji kaynaklarını bu iki bölgeden karşıladığı petrole alternatif olarak görmekte ve enerji bağımlılığını azaltma noktasında çeşitlilik aramaktadır. Siyasi sebeplerle olduğu gibi ekonomik sebeplerle de Orta Asya bölgesi, Çin için vazgeçilemeyecek kadar önemlidir. Bu amaçla Çin, Orta Asya'da SSCB'nin dağılmasından sonra kurulan yeni devletler üzerindeki etkisini artırmak istemektedir. Çin, Kuşak-Yol Girişimi ile bölgedeki devletlere altyapı ve ekonomik alanlar başta olmak üzere birçok alanda gelişmeyi vaat etmektedir. Bu durum yeni kurulan devletlerde, bağımsızlıkları üzerinde Çin hegemonyasının oluşması gibi olumsuzluklar doğuracağı düşüncesiyle şüpheyle karşılanırsa da sağlayacağı altyapı yatırımları ve ekonomik katkılar sayesinde genel anlamda müspet bir tavır oluşturmaktadır.

Girişimin ortaya çıkmasından önceki son gelişme ise Çin'in, 1978 yılından sonra Deng Xiaoping'in liberal politikaları ile başlayan küresel açılım sürecinin getirdiği (Günay vd., 2019) sanayi ve teknolojik anlamda ilerlemenin yanında piyasa ekonomisi fikrini de benimsemeye başlaması olmuştur. 1980'li yıllara gelindiğinde ekonomik olarak büyümeye başlayan Çin, yaşadığı neo-liberal dönüşümle beraber uyguladığı barışçıl politikaların sonuçlarını 1990'lı yıllarda almaya başlamıştır. 2000'li yıllarda ise dünyanın üretim merkezi haline gelen Çin, 2008 yılına kadar çift haneli oranlar ile büyürken 2008'de yaşanan küresel krizde bu durum değişmiştir. Krizden sonra Çin ekonomisi toparlanma gösterse de 2011 yılından itibaren göstergelerdeki istikrar bozulmuştur (Çakan, 2017). İnişli çıkışlı olan bu tartışmalı ortamda Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 2013 yılında yaptığı Kazakistan ziyareti sırasında Kuşak-Yol Girişimi'ni ilk kez gündeme getirmiştir. Projenin ilk kez gündeme gelmesinin Çin için istikrarsız bir dönemin başlamasından sonrasına denk gelmesi tesadüf olmadığı gibi ilk olarak Kazakistan'da gündeme gelmesi de tesadüf değildir. Kazakistan, Çin'in kuzeybatısında yer alan, en eski İpek Yolu güzergâhları arasındadır. Bu tavrı ile Çin tarihteki eski ticari ortaklarıyla tekrardan bir ticari müttefiklik algısı oluşturmak istemiştir (Sabancı, 2018). Kazakistan'da son dönemde yaşanan karışıklıklar da göz önüne alındığında bölgenin jeopolitik açıdan önemi daha anlaşılır olacaktır.

Kuşak ve Yol Girişimi, aynı zamanda dönemin ABD Dışişleri Bakanı Hillary Clinton'un 2011'de dile getirdiği "Yeni İpek Yolu" vizyonuna bir cevap olarak Çin tarafından hayata geçirilen bir projedir (Fallon, 2015'ten akt. Katıtaş, 2019: 129). Eylül 2013'te Xi Jinping'in başkan seçilmesinin üzerinden henüz altı ay geçmişken, Kazakistan'a yaptığı bir ziyaret sırasında projeyi ilk kez gündeme getirmesinden hemen sonra, ertesi ay Endonezya parlamentosunda Çin ve Güneydoğu Asya arasındaki deniz ulaşım ağını ve iş birliğini genişletme amacıyla "Deniz İpek Yolu" projesini önermiştir (Leverett, 2015'ten akt. Koşaroğlu vd., 2015: 33).

Kara ve deniz olmak üzere iki ayrı proje bağlamında ortaya çıkan girişim, serbest piyasaya uyum sağlayan Çin'in tek neden ve amaç temeline oturttuğu bir proje olmaktan ziyade içerisinde birden fazla neden ve amacı barındırmaktadır. Söz konusu konuya ayrı bir başlık ayrıldığı için burada öz olarak değinilmiştir.

1.1. ÇİN EKONOMİK GÜCÜNÜN STRATEJİK GÜCE EVRİLMESİ

1978 yılından itibaren liberal bir dönüşüm sürecinin içine giren ÇHC bu yıldan itibaren yıllık olarak %10 seviyelerinde büyüme oranları göstermiştir. Kalabalık nüfusu sayesinde ucuz iş gücü avantajına sahip olmasının yanında 1980’li yıllarda başlayan teknolojik ilerleme ve sanayileşme ÇHC’nin özellikle 1990’lı yıllardan itibaren dünyanın fabrikası konumuna gelmesini sağlamıştır. Ekonomik kalkınmayla beraber eğitim, sağlık gibi alanlarda da gelişen Çin, Dünya Bankasına göre “üst-orta gelirli” bir ülke statüsüne gelmiştir. Bu durum ise Çin için sosyo-ekonomik göstergelerin iyileşmesi anlamına gelmektedir. Yaptığı liberal açılmadan sonra içerde olumlu gelişmeler yaşayan Çin; 2000’li yıllara kadar kendi iç siyasi, ekonomik yapısının kırılganlığından endişe duyduğu için dış politikasında ihtiyatlı bir tavır sergileyerek ticaretini ilerletmeyi ön plana almıştır. Özellikle 1990’lı yıllardan sonra Çin’in yaptığı bu ekonomik atılımın sonucu olarak dünyada Çin menşeli birçok hafif sanayi ürününün pazarı artmıştır. Nihayetinde Çin’in izlediği politika başarıyla sonuçlanmış ülke ekonomisi 2000’li yıllarda küresel bir unsur haline gelmiştir.

Tablo 4. ÇHC’ye Dair Bazı Göstergeler (1979-2018)

Dönem	Yıllık Büyüme Oranları Ortalaması (%)	Kişi Başına Düşen GSMH Artışı (\$)	Dönem Sonu Toplam Nüfus (Milyar)
1979-1988	%10,07	120\$	1.102
1989-1998	%9,64	480\$	1.242
1999-2008	%10,18	2.240\$	1.325
2009-2018	%8,98	5.920\$	1.393

Kaynak: (Dünya Bankası, bt).

Tablo 4’te verilen bilgilere göre; Çin ekonomisi 1979-1988 döneminde yüzde on dolaylarında büyümüştür. Bunun yanında atlas yöntemine göre hesaplanan kişi başına düşen GSMH artışı değerlerinde 1999-2008 döneminde görülen ciddi sıçrama, 2009-2018 döneminde iki kattan daha fazla artış göstermiştir. Buradan hareketle 1990’lı yıllarda ticari hedeflerini önceleyerek politika yapan ÇHC’nin 2000’li yıllarda bu politikaların sonucunu aldığını söylemek mümkündür. Son olarak 39 yıllık zaman içerisinde Çin nüfusuna bakıldığında yıllık nüfus artış hızı yüzdesel olarak az olsa da birim değer artışı olarak ciddi seviyelere ulaşmıştır. 1979-1988 döneminde 1,102 milyar olan Çin nüfusu, 2009-2018 döneminin sonuna gelindiğinde 291 milyonluk bir artışla 1,393 milyara ulaşmıştır.

Çin gelişen ekonomisinin yanında artan nüfusu ile kabuğuna sığmayan küresel bir güç haline dönüşmüştür. Bu bağlamda 1990'lı yıllarda ticari ilişkileri önceleyen Çin 2000'li yıllara geldiğinde artık genişleme alanının tükendiğini düşünerek sınırlarının ötesini kapsayan politikalar üretmeye başlamıştır.

1990'lardan 2000'li yıllara kadar, kendi kırılğan ekonomik, sosyal ve siyasi yapısından çekinerek sadece ticareti önceleyen Çin'in, özellikle Arap Baharı'ndan sonra, bu ülkelerdeki dönemin idareleriyle yaptığı büyük çaplı enerji ve altyapı yatırımlarının yok olması nedeniyle politika değiştirmesi zorunlu hale gelmiştir. Kendisini kuşatmaya başlayan ve Orta Doğu'da Yeni İpek Yolu Projesi'ni sekteye uğratacak gelişmeler karşısında daha fazla karışmama politikasını sürdüremeyeceği belli olmuştur (Aksu, 2016: 71).

Bunun yanında Çin yakın coğrafyasında çeşitli iş birliği politikaları ile konumunu güçlendiren ABD başta olmak üzere küresel güçlere karşı bölgesel bir siyaset izlemeye başlamıştır. Çin'in bölgesel siyasetini Katıtaş (2019: 126) çalışmasında Çin bölgeselciliği olarak tanımlayarak iki aşamaya ayırmıştır;

“Birinci aşama 1990 yılından 2012 yılına kadar olan süreci kapsamaktadır. Bu dönemde Çin, pasif katılım hareket tarzını benimseyerek ekonomik ve ticari iş birlikleri ile serbest ticaret bölgelerine dahil olmaya başlamıştır. 1997 yılında Komünist Parti Kongresi'nde Başkan Jiang Zemin'in dile getirmiş olduğu söylemler, Çin'in bu dönemdeki bölgeselcilik anlayışını şekillendirmiştir. Çok taraflı diplomasının benimseneceğinin ve bölgedeki aktörlerle olan ilişkilerde 1960'lardan beri sergilenen düşmanca politik tavrın terk edilerek aktif bir şekilde bölgesel yapılanmalara dâhil olunacağına açıkladığı konuşma, bölge ve dünya siyasetinin değişim noktalarından birini oluşturmaktadır. Bu doğrultuda ilk olarak Güneydoğu Asya Uluslar Birliği ile etkileşime geçen Çin, 2001 yılında Şangay İşbirliği Örgütünün kuruluşuna ön ayak olarak ilk kez kendi inisiyatifi ile bölgede bir yapılanmanın oluşumunu gerçekleştirmiştir. 2002'de Güney Kore ve Japonya ile serbest ticaret bölgesi oluşturan, 2005'te Doğu ve Güney Asya arasındaki Güney-Kuzey iş birliğini başlatan ve 2006 yılında Güney Asya Bölgesel İşbirliği Teşkilatına katılan Çin, birçok ülke ile de ekonomik ortaklıklar oluşturmuştur.” (Katıtaş, 2019: 126)

“Çin bölgeselciliğinin ikinci aşaması ise 2012 yılında Çin Komünist Partisi'nin liderliğini devralan Xi Jinping'in ülkenin başına geçmesi ile başlamıştır. Derinlemesine iş birlikleri çerçevesinde ekonomik diplomasiyi ön plana çıkararak yeni lider, bölgeyi “ortak kadere sahip topluluk” ve “ortak çıkarılara sahip topluluk” söylemleri ile nitelendirmiştir (Zhang, 2018'den akt. Katıtaş, 2019: 126). Bölgesel iş birliğini bir topluluk inşası olarak değerlendirmeye başlayan ve tarihsel ve kültürel bağlar ile Asya'da derin entegrasyonu sağlamak isteyen Çin'in temel bölgeselcilik sloganı “Yı-Li”, bir diğer deyişle ahlak ve çıkar kavramları etrafında şekillenmeye başlamıştır.” (Xiaotong ve Xiaoyue, 2014'ten akt. Katıtaş, 2019: 126).

Çin'in değişen bu siyaseti bazı görüşlere göre ticari birtakım ortaklıklardan ibaretken farklı bazı görüşlere göre ise arkasında yatan başka sebepler vardır. Çin gelişen ekonomisi ve artan nüfusu ile sınırlarında maksimum kapasite kullanımına yakında ulaşacaktır.

Dolayısıyla bu noktada başta bölge ülkelerini tedirgin eden, Çin emperyalizmi gibi bir olgu ortaya çıkmaktadır. Bu olgu bazı çevrelerce abartılı bir çıkarım olarak görülse de Çin'in tutumu ve vaatleri incelendiğinde tarihte ABD'nin Marshall Planı kapsamında Avrupa'ya yaptığı ekonomik yardımların arkasında güttüğü antikomünist siyasetin varlığına benzer bir durum Çin için de söz konusu olabilir. Bu konu ilerleyen başlıklarda daha kapsamlı olarak ele alınacaktır.

Nihayetinde 2000'li yıllara kadar ticari hedeflerini önceleyen ve 21. yüzyıla gelindiğinde büyük oyuna dahil olan Çin, ekonomik veya siyasi amaç veya amaçlar doğrultusunda ekonomik gücünü stratejik bir güç olarak kullanmaya başlamıştır ve kuşkusuz sergilediği ekonomik performans ile günümüzde hemen her ülkenin iş birliği yapmak isteyeceği bir ülke konumuna gelmeyi başarmıştır (Karagöl, 2017).

1.2. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN AMACI VE İÇERİĞİ

Çin'in Kuşak-Yol Girişimi'ni ortaya atmasında birçok neden söz konusudur. Bunlardan ilki gelişen ve büyüyen ekonomisinin mevcut imkânlarla daha fazla gelişmeyi sürdüremeyecek olmasıdır. Çin ekonomisi son 40 yıldır gösterdiği büyüme ve gelişmeyi sürdürebilmek için ihtiyacı olan enerji kaynakları ve ham maddeye ulaşım imkânlarını artırmalıdır. Çin petrol ihtiyacının %80 kadarını Orta Doğu ve Afrika ülkelerinden karşılamaktadır. Kuşak-Yol Girişimi'nin hayata geçmesiyle birlikte mevcut lojistik maliyetinde ciddi bir azalmayla beraber buradaki enerji kaynaklarına ulaşım noktasında zamandan tasarruf edileceği ve olası güvenlik risklerinin azalacağı öngörülmektedir. Aynı zamanda Çin; Orta Doğu'daki istikrarsızlık, terörizmdeki artış ve bölgedeki mevcut idarelerin hâkimiyetinin kendisine rakip olabilecek küresel ve bölgesel güçlere geçmesinden duyduğu endişe neticesinde buradan karşıladığı enerji ihtiyacına alternatifler aramaya başlamıştır. Bu bağlamda SSCB'nin dağılmasından sonra kurulan yeni devletler üzerinde etkinliğini artırmak istemektedir. Ekonomik olarak Çin'in bu projeyi ortaya atmasının perde arkasındaki nedenler sadece enerji ihtiyacı ile sınırlı değildir. Sahip olduğu devasa imalat sanayisi için gerekli olan ara mallara ulaşımını kolaylaştırmanın yanında üretimden çıkan nihai mallarını dünya pazarlarına kolay ve güvenli bir şekilde iletmeyi arzulamaktadır. Çin sanayisi, gelişen teknolojisi sayesinde emek yoğun üretimden sermaye ve teknoloji yoğun

üretim dönüşmüştür. Proje ile ihracat imkânlarının artırılması bu bağlamda daha nitelikli üretim düzeyine ulaşılması planlanmaktadır.

Bunun yanında Çin özelinde ele alınması gereken diğer bir faktör ise nüfustur. 1,4 milyar nüfusu ile Çin hâlâ dünyanın en kalabalık ülkesidir ve nüfusu artmaya devam etmektedir. Bu artan nüfus, paralelinde gelişen bir ekonomiyi gerekli kılmaktadır. Bu bağlamda bazı Çinli bilim adamlarının görüşlerine göre Çin'in şu anki ekonomisi ve doğal kaynakları ancak 1,5 milyarlık bir nüfus için yeterli olabilecek düzeydedir (Nogayeva, 2012). Bu kapsamda Çin nüfusu ile orantılı olarak ekonomisini de genişletmek için yeni arayışlar içerisine girmiş ve bu arayışların bir sonucu olarak Kuşak-Yol Girişimi ortaya çıkmıştır.

2000'li yıllardan sonra, ticari hedefleri önceleyen Çin dış politikası proaktif bir yapıya dönüşmüştür. Çin, Kuşak-Yol Girişimi'ni normatif güç ile yumuşak güç konseptine dahil ederek daha etkili bir strateji ile uluslararası arenada yoluna devam etmeyi amaçlamaktadır (Yıldırımçakar, 2019). Özellikle ABD'nin bölgedeki faaliyetlerinden rahatsız olan Çin kuşatılmışlık hissinden arınmak ve başta bölgesinde olmak üzere uluslararası arenada etkisini artırmak istemektedir.

Xi Jinping yaptığı açıklamada Kuşak-Yol Girişimi'nin beş ana hedefinden bahsetmiştir. Bunlar; politika koordinasyonunun sağlanması, devletlerin sahip oldukları olanakların birbirine bağlanması, ticaretin önündeki engellerin aşılması, finansal bütünlük ve halklar arasında doğrudan ilişkilerin kurulmasıdır (Ergünsü, 2017).

Politika koordinasyonunun sağlanması: Devletler arasındaki ilişkilerin geliştirilmesini ve politikaların ortaklaşa hazırlanması ile çok taraflı çıkar sağlamayı ifade eder.

Devletlerin sahip oldukları olanakların birbirine bağlanması: Hali hazırda bulunan başta altyapı ve ulaşım olanaklarının bir ağ haline dönüştürülmesiyle verimliliklerinin artırılması düşüncesidir.

Ticaretin önündeki engellerin aşılması: Söz konusu engellerin ortadan kaldırılarak yapılan yatırımların ve ticaretin etkinliğinin artırılması düşüncesidir. Bu kapsamda projeye dahil olan ülkeler ile serbest ticaret ve iş birliği anlaşmaları yapılması, serbest ticaret bölgeleri oluşturulması gibi hedefler ortaya konulmuştur.

Finansal bütünlük: Ülkelerin paralarında mevcut olan istikrarsızlığın ortadan kaldırılarak, batının güçlü finans yapısına muadil bir Asya finans merkezi hedefini ifade eder. Bu kapsamda projeye dahil olan ülkelere finansal kolaylıklar sağlanması amaçlanmaktadır.

Halklar arasında doğrudan ilişkilerin artırılması: Bu hedef, ortak bir kültür ve bilinç oluşturma fikrine dayanmaktadır. Mevcutta bulunan bilişim ve teknolojik gelişmişlik farklılıklarının ortadan kaldırılması hedeflenmektedir. Bu sayede kültürel ve akademik etkileşimin artırılması düşünülmektedir.

Küreselleşme olgusu bir süreci ifade etmektedir. Günümüzde küresel bir dünyanın varlığından rahatça söz edilebilir. Ancak bu sürecin tamamlandığı anlamına gelmemektedir. Devam eden küreselleşme süreci, dünyanın siyasi, ekonomik, kültürel yapısı üzerinde ciddi dönüşümler meydana getirmektedir. Çin bu süreçte Kuşak-Yol Girişimi ile siyasi etkisini artırmak ve ekonomik menfaatler hedeflerken bölge ülkeleri gelişmekte olan ekonomilerini canlandırmak, altyapı eksikliklerini gidermek ve iş birliği içinde ortak bir kalkınma beklentisindedir.

1.3. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN KAPSAMI

Girişim kuşak ve yol olmak üzere iki ayrı temele dayanmaktadır. Kuşak, girişimin kara yollarını kapsayan projesyken yol, girişimin deniz yollarını kapsayan projesidir.

Kara güzergâhı olan kuşak projesi genel anlamda üç ana hat üzerinden kara yolu ve demir yolu olarak planlanmıştır. Deniz güzergâhı olan yol projesi ise geleneksel yollardan ayrılan bir hat izlemektedir. Girişimin yol projesini Deniz İpek Yolu olarak adlandıran Karagöl (2017: 2) çalışmasında bu ayrışmanın ve projenin ortaya çıkış sebebini şu şekilde açıklamaktadır: “Deniz İpek Yolu’nun öne çıkmasında mevcut güzergâhların hem maliyetli olması hem de Aden Körfezi ve Malakka Boğazı’nın varlığından kaynaklı güvenlik sorunlarının ortaya çıkması etkili olmuştur.” Bu güzergâhların detaylarına ilerleyen başlıklarda değinilecektir.

Girişimin kapsamını sadece güzergâhlarda bulunan ülkeler ve ekonomilerden ibaret görmek eksik bir tanım olacaktır. Şöyle ki güzergâh olarak seçilen coğrafyalar bir liman vazifesi üstlenerek projede başat faktör olsalar da bu merkezler diğer yakın coğrafyalarına da hızlı bir ticaret ve etkileşim olanağı sunacaktır. Modern İpek Yolu Projesi deniz ve kara

yolu hatları ile birlikte toplamda 65 ülkeyi kapsamaktadır. Güzergâh üzerindeki ülkeler incelendiğinde projenin genel olarak gelişmekte olan ülkeleri içerdiği görülmektedir. Proje kapsamındaki söz konusu ülkelerin yaklaşık 21 trilyon dolarlık bir ekonomik büyüklüğü oluşturduğu göz önünde bulundurulduğunda Modern İpek Yolu Projesinin ciddi bir ekonomik potansiyeli barındırdığı anlaşılmaktadır (Karagöl, 2017: 2).

Ayrıca girişim, geçmişten gelen bazı oluşumlardan da yararlanacaktır. Bunların başında 1993 yılında gündeme gelen TRACECA Programı gelmektedir. Brüksel Konferansı'nda gündeme gelen bu programın başlıca amaçları şu şekilde sıralanabilir (Koşaroğlu vd., 2015):

- İş birliğini canlandırmak.
- Ticaret ve ulaştırma noktasında mevcut problemlerin tespit etmek.
- AB tarafından yapılacak bir teknik yardım programı belirlemek.
- Orta Asya, Kafkasya, Avrupa hattında ulaşım bağlantısı oluşturmak ve geliştirmek.

Konferans sonucunda Bakü/Azerbaycan merkezli “Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)”, Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve/veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlamak amacıyla Avrupa Birliği önderliğinde (MFA, bta) 1993 yılında kurulmuştur. Günümüzde TRACECA rotası nakliye sistemi 13 üye ülkeden oluşmaktadır. Bu ülkeler; Azerbaycan, Ermenistan, Bulgaristan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldovya, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna, Özbekistan ve Gürcistan'dır (Koşaroğlu vd., 2015: 35).

TRACECA Programı, AB'nin “teknik yardım” çerçevesinde gelişmekte olan ülkelere sunduğu özel bir proje olarak değerlendirilmektedir. Bu proje ile İpek Yolu'nun eski önemini kazanması ve dünya ekonomisinin gelişimine katkı sağlaması amaçlanmaktadır. Bu program Kuşak-Yol Girişimi'nin hayata geçmesini kolaylaştıracaktır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 177).

Özet olarak girişim mevcutta bulunan bazı projeleri geliştirerek ve yenilerini ekleyerek kara ve deniz üzerinden Asya, Avrupa ve Afrika olmak üzere üç kıtanın önemli bir bölümünü kapsamaktadır (Tablo 5).

Tablo 5. Kuşak-Yol Girişimi'nin Kapsamındaki Bazı Ülkeler

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

Kaynak: (Shang, 2017'den akt. Günay vd., 2019: 164).

1.4. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN DAYANDIĞI DÜŞÜNCE VE İLKELER

Kuşak-Yol Girişimi karşılıklı çıkarları gözeterek birlikte gelişme ve kalkınma düşüncesini temel almaktadır. Bu kapsamda projenin fikir babası olan Çin sadece kendi çıkarlarını gözetmeyeceğini aynı zamanda gelişmekte olan ülkelerin kalkınmasında ortaklaşa bir faaliyette bulunacağını ifade etmektedir. Girişim dostane bir yaklaşım temeline oturmaktadır. Çin yayılmacılığından çekinen bölge ülkelerinin desteğini almak için iş birliği ve ortak hedef vurgusunda bulunmaktadır. Bu kapsamda finansman desteği sağlamak amacıyla ciddi girişimlerde bulunulmuştur. Bu girişimler ilerleyen başlıklarda detaylandırılacaktır.

Bu doğrultuda belirlenen ilkeleri Durdular (2016: 80-81) çalışmasında şu şekilde sıralamıştır;

- Barış içerisinde yaşamın beş ilkesi olan; egemenlik ve toprak bütünlüğüne saygı, birbirine saldırmama, birbirinin iç işlerine karışmama, eşitlik ve karşılıklı yarar, barış içinde bir arada yaşama desteklenmelidir.

- Girişim tarihî İpek Yolu'nu kapsasa da diğer tüm devletlerin ve bölgesel ve uluslararası örgütlerin katılımına açıktır.

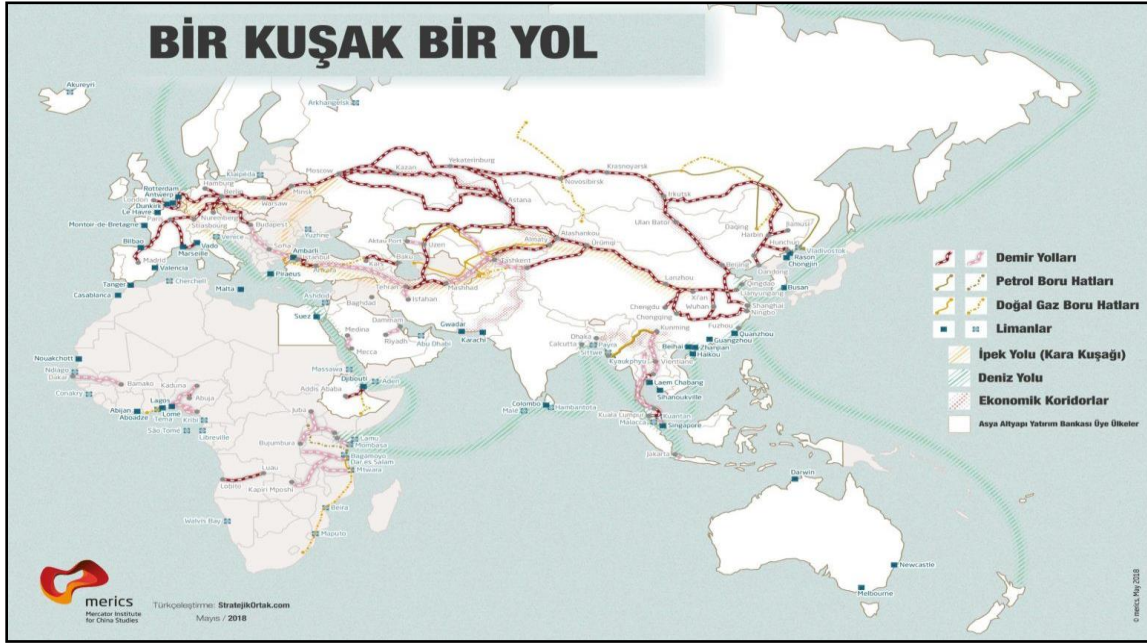
- Girişim uyumlu ve kapsayıcı bir tutum sergilemektedir. Yani ülkelerin seçtikleri farklı kalkınma ve gelişme yollarına saygılı ve hoşgörülü davranılması gereklidir. Ülkeler arası diyalog desteklenmelidir.

• Girişim pazar operasyonlarına uyumludur. Katılımcılar pazar kurallarına ve uluslararası normlara uyacak, kaynak tahsisinde pazardaki belirleyici role ve işletmelerin temel rollerine engel olacak politikalar gütmeyeceklerdir. Hükûmetlerin kendisine düşen görevi yapması noktasında imkân sağlanacaktır.

• Girişim karşılıklı fayda için çabalayacaktır: Girişim, projeye dâhil olacak tüm tarafların ilgilerine ve menfaatlerine uyumludur ve ortak menfaatler ile en büyük ortak paydanın birleştirilmesi için çaba göstererek tüm tarafların ilmini, yaratıcılığını, güçlü yönlerini ve potansiyellerini kullanmaları için tam destek verecektir.

2. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN GEÇİŞ GÜZERGÂHLARI

Şekil 6. Kuşak-Yol Girişimi'nin Genel Görünümü



Kaynak: (Stratejik Ortak, 2019).

Kuşak-Yol Girişimi; Çin, Orta Asya, Rusya ve (Baltık) Avrupa'yı bir araya getirmeye; Çin'i Orta Asya ve Batı Asya boyunca Basra Körfezi ve Akdeniz'e bağlamaya ve Çin'i Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Hint Okyanusu ile bağlamaya odaklanmaktadır (Çevik vd., 2018: 20).

Kuşak: Girişimin kara üzerinde planlanan projeleri ifade etmektedir. Kara ve demir yolları ve bunların yanında boru hatları bu kapsamda değerlendirilebilir.

Yol: Girişimin deniz üzerinde planlanan projelerini ifade etmektedir.

Bunların yanında yapılan yeni çalışmalarda “hava ipek yolu” adında girişime yeni bir boyut kazandırma düşünceleri mevcuttur. Bu bağlamda yakın zamanda girişim kapsamında hava yolları ve havaalanları konusunda da adımların atılacağı beklenmektedir.

2.1. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ’NİN KARA GÜZERGÂHLARI

Kuşak Yol Girişimi’nin güzergâh sınıflandırmasında şu ana kadar yapılan çalışmalarda farklı görüşler ifade edilmektedir. Kapsadığı coğrafyanın genişliği ve bu coğrafyadaki hatların çeşitli kollara ayrılması çok sayıda güzergâhın karşımıza çıkmasına sebep olmaktadır. Ayrıca ilerleyen zaman içerisinde yeni yolların ve güzergâhların eklenmesi ve projenin çok yeni olması bu duruma etki etmektedir. Geniş bir coğrafyaya konu olan girişimin kara güzergâhı temelde üç ana hattı izlemektedir. İncelenen çalışmalardan yola çıkarak yapılan farklı sınıflandırmalar aşağıdaki gibidir.

Kulaklıkaya (2013: 5) çalışmasında güzergâhların sınıflandırmasını ana hatlarıyla yapmaktadır. Buna göre proje genel olarak üç koridordan oluşmaktadır. Bu koridorlar aşağıdaki gibidir (Şekil 7).

Şekil 7. Kuşak-Yol Girişimi’nin Kara Bağlantı Koridorları



Kaynak: (Kulaklıkaya, 2013: 6).

Kuzey Koridoru: Çin’i Rusya üzerinden Avrupa’ya bağlayan koridor Avrasya bölgesinde demir yolu hatları üzerinden ilerlemektedir. Koridorun diğer adı Kuzeydoğu-Batı

Koridoru'dur. Rusya'nın batısındaki Trans-Sibirya demir yolu sayesinde kıtalar arasında köprü vazifesi üstlenmektedir. Ayrıca, Çin'in batısından ve Kazakistan'dan geçerek Kuzey Koridoru'na bağlanan ikinci bir demir yolu ile bölgedeki demir yolu taşımacılığına önemli katkılar sunacaktır. Bu koridorun faal olmasının sağladığı avantajın yanında bölgeden kaynaklanan iklim şartları ve yüksek bakım maliyetleri gibi dezavantajları da mevcuttur (Kulaklıkaya, 2013). Ayrıca Batı ile Rusya arasında ortaya çıkabilecek, son dönemde Rusya-Ukrayna savaşından dolayı Rusya'ya uygulanan yaptırımlara benzer durumlar bu koridorun Avrupa bağlantısını işlevsiz hale getirebilir.

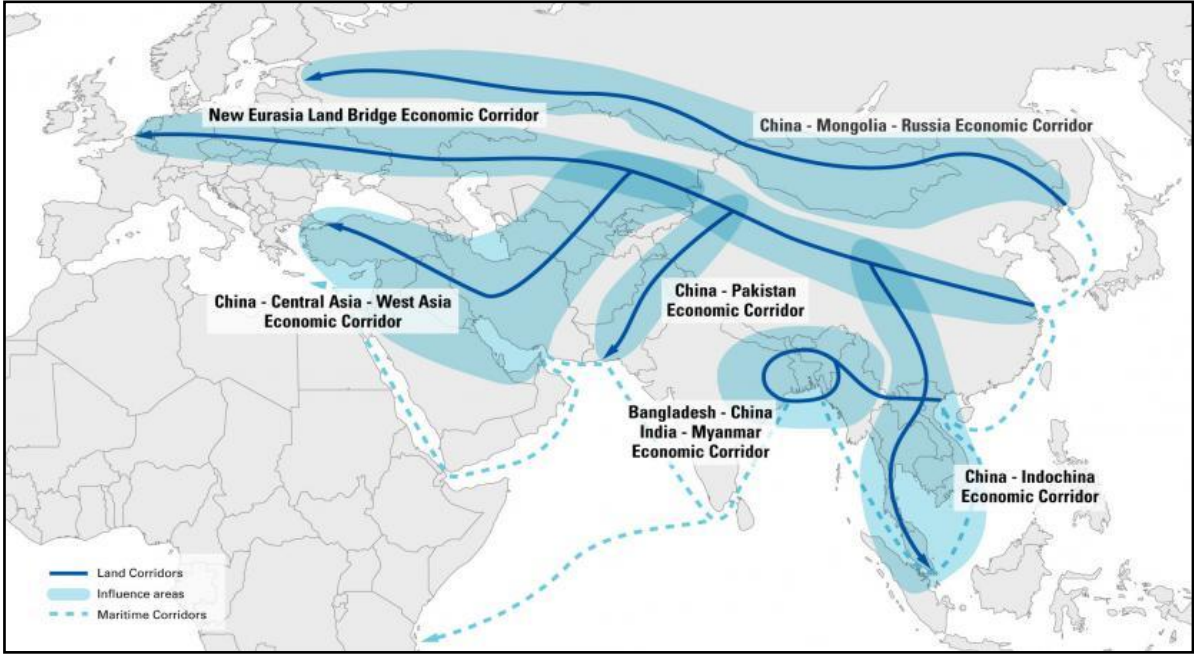
Orta Koridor: Çin-Kazakistan-Azerbaycan-Türkiye şeklinde bir rota izleyerek Avrupa'ya bağlanmaktadır. Bu rota Hazar Denizi'ni geçmek için feribotlardan yararlanmaktadır. Ayrıca alternatif bir güzergâh olarak Türkmenistan'a da bağlanmaktadır. Bu bağlamda Bakü, Aktau ve Türkmenbaşı limanları önem kazanmaktadır. Bu koridorun faaliyete geçmesiyle birlikte bölgedeki ticaret trafiğinden Orta Asya ülkeleri çeşitli kazanımlar sağlayabilecektir. Özellikle Türkmenistan ve Azerbaycan limanlarının etkinliği artacak bu kapsamda çeşitli projeler geliştirilebilecektir. Bu koridorun etkin olarak kullanılabilmesi için öncelikle Hazar Denizi limanlarında gereken altyapı yatırımlarının tamamlanması, transit geçiş anlaşmalarının imzalanması ve teknik eksikliklerin giderilmesi gerekmektedir (Kulaklıkaya, 2013). Türkiye'nin öncülük ettiği bu koridorun bazı noktalarda eksiklikleri olmasına rağmen mevcut durumda sağladığı avantajların yanında rakibi olan, Kuzey Koridoru için Rusya'ya Batı tarafından uygulanan yaptırımlar ve iklimden kaynaklanan problemler nedeniyle, Güney Koridoru için ise İran'a Batı tarafından uygulanan yaptırımlar ve Orta Doğu'dan kaynaklanan güvenlik problemleri söz konusu olması sebebiyle en etkin koridor olması beklenmektedir.

Güney Koridoru: Çin-Kazakistan-Özbekistan-Türkmenistan-İran-Türkiye şeklinde bir rota izleyerek Avrupa'ya bağlanmaktadır. Bu rota üzerinde demir yollarının yanında kara yolları da kullanılmaktadır. Ancak bu koridorun alternatifleri olan Kuzey Koridoru ve Orta Koridor ile rekabet edebilmesi için; demir yolu altyapısındaki eksikliğin giderilmesi, güvenlik sorunlarının aşılması ve ülkeler arası anlaşmaların yapılması gerekmektedir. Özellikle Afganistan'ın bir demir yolu altyapısına sahip olmaması büyük bir eksikliktir. Bölge ülkeleri arasında entegrasyonun sağlanması için ulaştırma altyapılarının

tamamlanması önem arz etmektedir (Kulaklıkaya, 2013). Bunun yanında bu koridorda merkezi bir konuma sahip olan İran'a karşı uygulanan yaptırımlar ve Orta Doğu dolayısıyla oluşan güvenlik endişesi Güney Koridoru'nun dezavantajlarındandır.

“İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” olarak tanımladıkları girişimin kara güzergâhını Çevik vd. (2018: 20) çalışmalarında “Ekonomik Koridorlar” başlığı altında, Dönmez ise (2021: 67) çalışmasında 6 farklı hattın söz etmektedir. Bu hatlar aşağıdaki şekilde verilmiştir (Şekil 8).

Şekil 8. Kuşak-Yol Girişimi'nde Ekonomik Koridorlar



Kaynak: (IRU, bt).

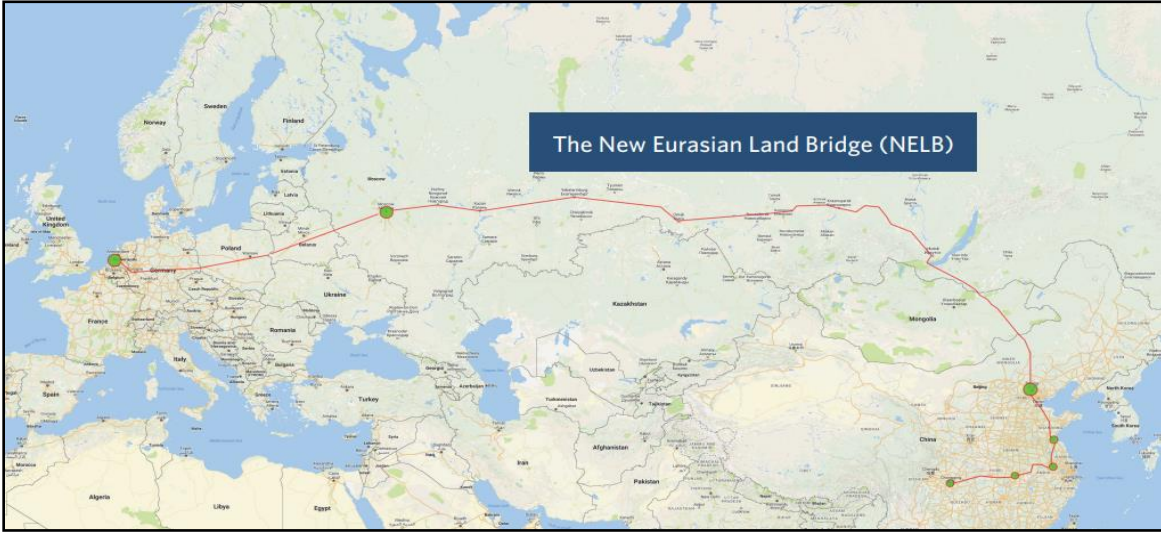
Şekil 8'deki oklar ekonomik koridorları, taralı alan etki alanını ve kesik çizgiler deniz güzergâhını ifade etmektedir. Ekonomik koridorlar şu şekildedir:

- Çin-Orta Asya-Rusya-Avrupa şeklinde bir hat izleyen “Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridoru”
- Çin-Orta Asya-Orta Doğu şeklinde bir hat izleyen “Çin-Moğolistan-Rusya Koridoru”
- Çin-Orta Asya-Batı Asya-Türkiye şeklinde demir yolu bağlantısıyla oluşturulan “Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru”

- Nanning-Guangxi Zhuang Özerk Bölgesi-Kunming-Yunnan-Singapur hattını izleyen “Çin-Hindiçin Yarımadası Koridoru”
- Pakistan Gwadar Limanı-Kaşgar Sincan Uygur Özerk Bölgesi arasındaki hattı izleyen 3000 km’lik “Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru”
- Bangladeş-Hindistan-Myanmar hattındaki “Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru”

2.1.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridoru

Şekil 9. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridoru



Kaynak: (Luft, 2016: 31).

Diğer bir adı İkinci Avrasya Kara Köprüsü olan Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Pasifik ve Atlantik'i birbirine bağlayan uluslararası bir geçittir. Rusya'nın doğu limanı Vladivostok ve Sibirya üzerinden Moskova'ya ve oradan Batı Avrupa ülkelerine giden Sibirya Kara Köprüsü'nden (Şekil 10) farklı olarak, bu "ikinci" köprü, Çin'in kıyı kentleri Lianyungang ve Rizhao'dan Hollanda'nın Rotterdam'ına ve Belçika'nın Antwerp'ine gitmektedir (Şekil 9). 10.800 kilometre uzunluğundaki demir yolu bağlantısı Kazakistan, Rusya, Beyaz Rusya, Polonya ve Almanya'dan geçerek 30'dan fazla ülke ve bölgeye hizmet vermektedir. Bu koridorda Kuşak-Yol Girişimi'nin potansiyelini sergileyen birkaç kıtalararası demir yolu hattı mevcuttur. Bunlar arasında Chongqing-Sincan-Avrupa Demir Yolu (Polonya üzerinden Almanya'nın Duisburg'una ulaşan), Chengdu-Sincan-Avrupa Demir Yolu (Polonya'ya

ulaşan) ve Yiwu-Sincan-Avrupa Demir Yolu (Madrid'e ulaşan) bulunmaktadır (Xinhuanet, 2017).

Bu koridorun faaliyete girmesiyle beraber Çin ve Avrupa arasındaki ticaret hacmi 600 milyon dolardan 16 milyar dolara çıkmıştır. Ayrıca koridorun kilit noktalarından birisi Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nin başkenti Urumçi'dir, Bu proje ile Urumçi kara ve deniz yollarındaki bağlantısını geliştirerek Asya'da önemli bir jeopolitik konuma ulaşabilir (Dönmez, 2021).

2.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru

Şekil 10. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru



Kaynak: (Luft, 2016: 18).

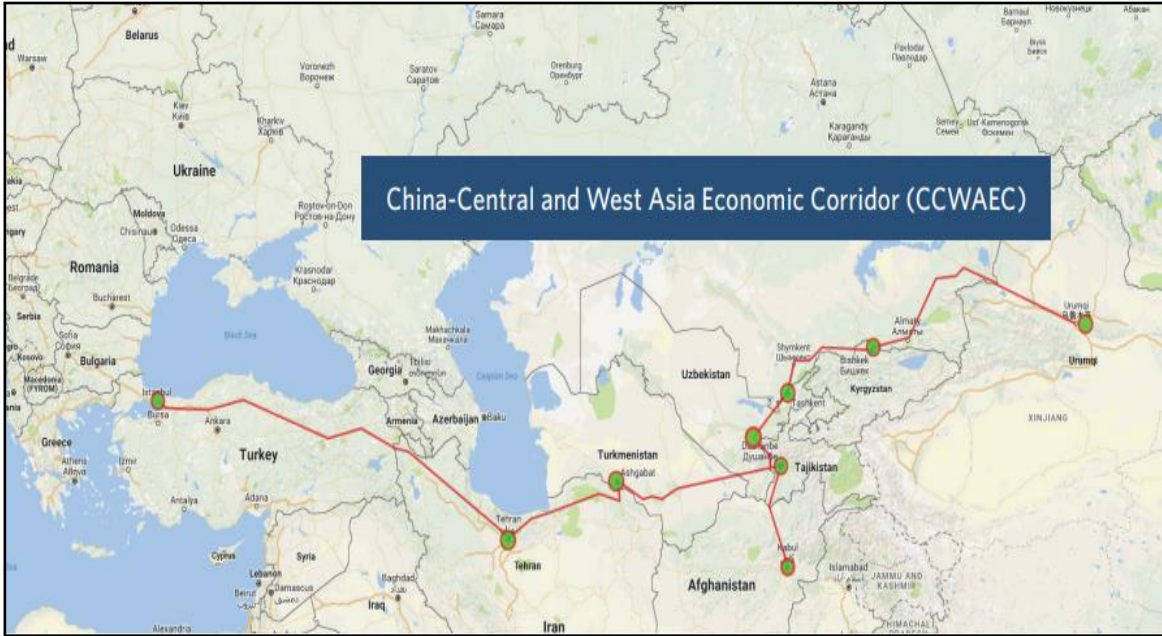
Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru fikri, Eylül 2014'te Tacikistan'ın başkenti Duşanbe'de üç ülkenin devlet başkanlarının ilk üçlü toplantısında Çin tarafından önerilmiştir. (Xinhuanet, 2017). Ardından öne sürülen bu fikir 2015 yılında ŞİÖ'nün Ufa zirvesinde Rusya Devlet Başkanı Putin ve Moğolistan Cumhurbaşkanı Tsakhiagiin Elbegdorj tarafından desteklenmiştir. Son olarak 23 Haziran 2016'da yine bir ŞİÖ zirvesinde fikir birliğine

varılarak (Dönmez, 2021) üç ülke tarafından Kuşak-Yol Girişimi'nin bir parçasını oluşturan ilk çok taraflı iş birliği planı olan teklif için bir kalkınma planı hazırlanmıştır.

Çin-Moğolistan-Rusya koridorunun iki önemli güzergâhı vardır. Bunlar şekil 10'da düz çizgiler ile gösterilmiştir. İlki Çin'in Pekin-Tianjin-Hebei bölgesinden Hohhot'a ve oradan Moğolistan ve Rusya'ya; diğeri Çin'in Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin ve Manzhouli'den Rusya'nın Chita'sına kadar uzanmaktadır (Xinhuanet, 2017). Ayrıca Rusya, Moğolistan ve Çin arasında sınır ötesi karasal kablo ağı oluşturulmuştur (Dönmez, 2021).

2.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru

Şekil 11. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru



Kaynak: (Luft, 2016: 28).

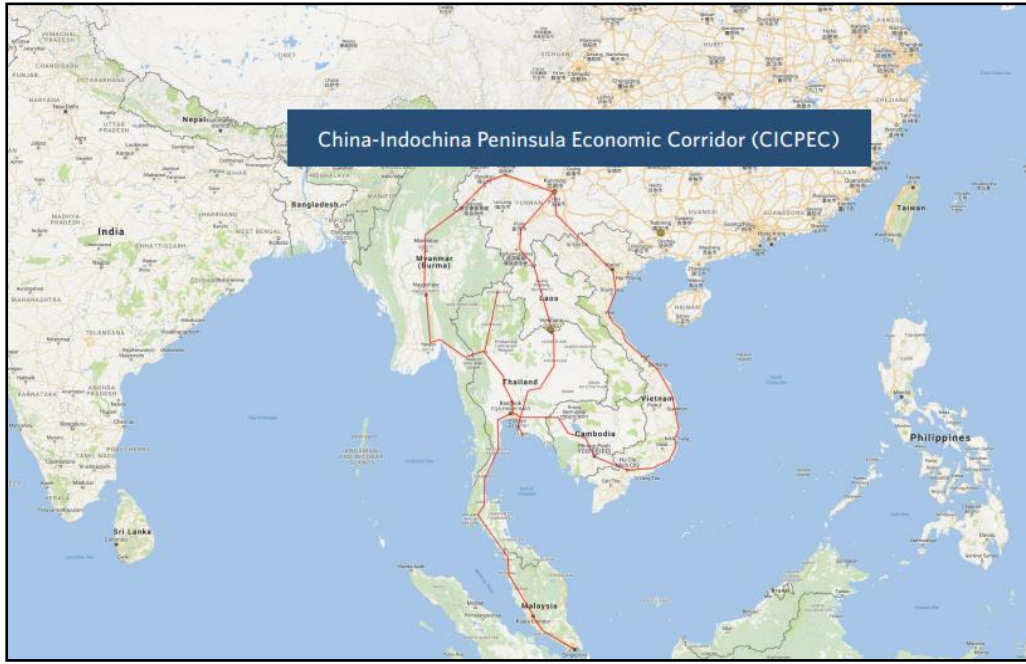
Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, eski İpek Yolu'na benzeyen geniş bir coğrafyayı kapsar. Şekil 11'de görüldüğü üzere, koridor Çin'in Sincan bölgesinden başlar. Beş Orta Asya ülkesi olan; Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan'ı geçerek Batı Asya'da İran, Suudi Arabistan ve Türkiye'nin de dahil olduğu 17 ülke üzerinde ilerler. Bu koridor; Basra Körfezi'ni, Akdeniz'i ve Arap Yarımadası'nı kapsamaktadır.

Ayrıca bu koridor içerisinde enerji iş birliği projelerinin yeri büyüktür. Çin-Özbekistan-Kazakistan arasındaki Orta Asya-Çin boru hatları ve Tacikistan'da bulunan

Nurek hidroelektrik santrali ile bir enerji ağı oluşturulmuştur. Bunun yanında Çin'in desteklediği Konfüçyüs Enstitüleri bu hat üzerindeki birçok şehirde kurulmuştur. Bu da kültürel bir ağın oluşumunu sağlayacaktır (Dönmez, 2021). Uluslararası bir perspektiften bakıldığında, Tahran, İstanbul, Urumçi ve Almatı, bölgedeki kilit merkezlerdir. Aynı zamanda bu koridor Türk devletleri ve halkları arasında bir köprü vazifesi görmektedir (Durudder vd., 2018: 38).

2.1.4. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru

Şekil 12. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru



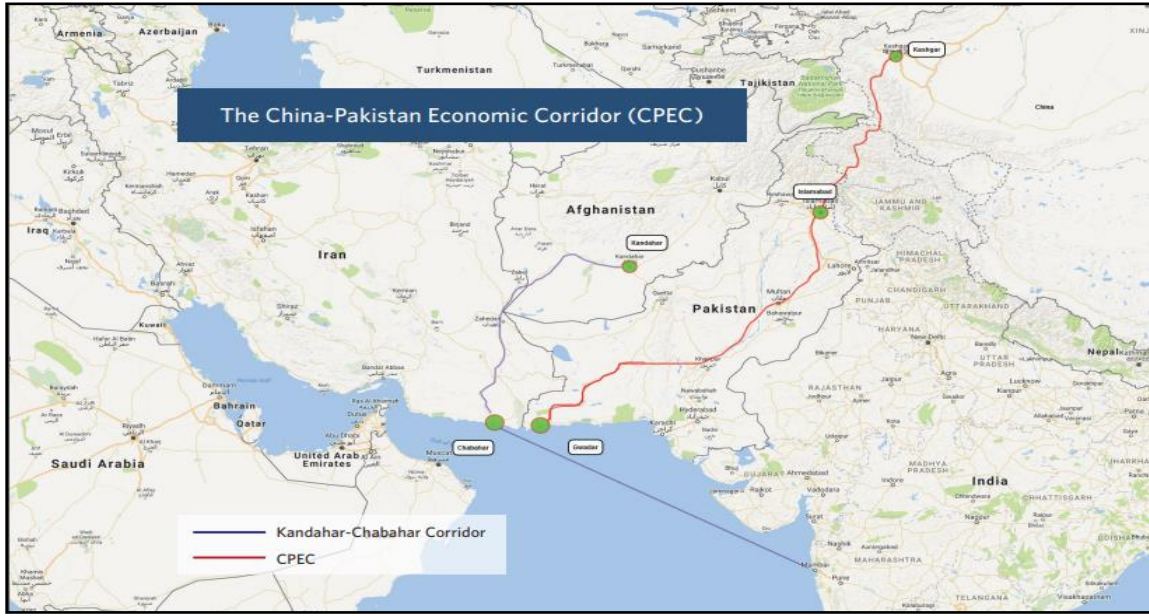
Kaynak: (Luft, 2016: 25).

26 Mayıs 2016 tarihinde “9. PanBeibu Körfezi Ekonomik İş Birliği Forumu” ve “Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru Kalkınma Forumu” tarafından imzalanan ortak bir deklarasyonla “Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru Girişimi” hayata geçirilmiştir (Tamer, 2019: 4). Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru, Çin'in İnci Nehri Deltası'ndan batıya doğru Nanchong-Guang'an Otoyolu ve Nanning-Guangzhou Yüksek Hızlı Demir Yolu boyunca Nanning ve Pingxiang üzerinden Hanoi ve Singapur'a kadar uzanmaktadır. Bu kara köprüsü Çin'i Hindiçin Yarımadası'na bağlar ve Vietnam, Laos, Kamboçya, Tayland, Myanmar ve Malezya'nın kalbinden geçer (Şekil 12) (Xinhuanet, 2017).

Proje kapsamında Çin ile Laos arasında Mohan-Boten Ekonomik İş Birliği Bölgesi kurulmuş ve Kunming-Bangkok Otoyolu tamamlanmış, Çin-Laos Demir Yolu ve Çin-Tayland Demir Yolu gibi projelerde büyük aşama kaydedilmiştir (Tamer, 2019: 5). Uluslararası bakış açısıyla, Yangon, Kuala Lumpur, Bangkok, Hanoi, Singapur ve Guangzhou, bu koridor boyunca bağlantıların sağlanmasında kilit merkezlerdir (Durudder vd, 2018: 40).

2.1.5. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru

Şekil 13. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru



Kaynak: (Luft, 2016: 20).

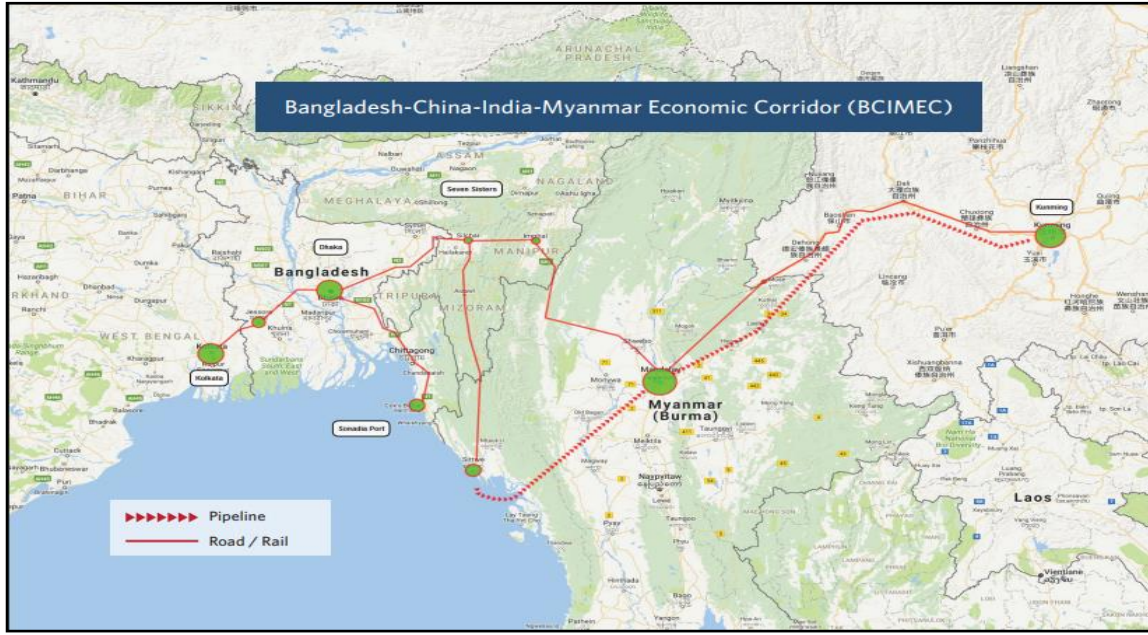
Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, Mayıs 2013'te Pakistan'a yaptığı bir ziyaret sırasında Çin Başbakanı Li Keqiang tarafından önerilmiştir. 3.000 kilometre uzunluğundaki koridor, Çin'in Kaşgar kentinden başlayıp Pakistan'ın Gwadar kentine kadar ulaşmaktadır ve kuzeyde İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ile güneyde Kuşak-Yol Girişimi'nin deniz projesi olan Deniz İpek Yolu'nu birbirine bağlamaktadır (Şekil 13). Kara yolları, demir yolları, boru hatları ve optik kablolardan oluşan bir ticaret ağını kapsayan proje Kuşak-Yol Girişimi kapsamında bir amiral gemisi olarak görülmektedir (Xinhuanet, 2017).

Proje kapsamında dünyanın en uzun kara yollarından Çin ve Pakistan'ı birleştirecek olan "Karakorum Kara Yolu" yer almaktadır. Güney ve Orta Asya'da stratejik olarak farklı sonuçlar doğuracağı ön görülen proje, ABD ve Hindistan tarafında endişe oluşturmaktadır

(Dönmez, 2021). Uluslararası perspektiften bakıldığında, Rawalpindi, Bahawalpur, İslamabad, Karachi, Chengdu ve Urumçi, bu koridor boyunca bağlantılarda aracılık yapan kilit düğümleridir (Durudder vd, 2018: 42).

2.1.6. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru

Şekil 14. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru



Kaynak: (Luft, 2016: 23).

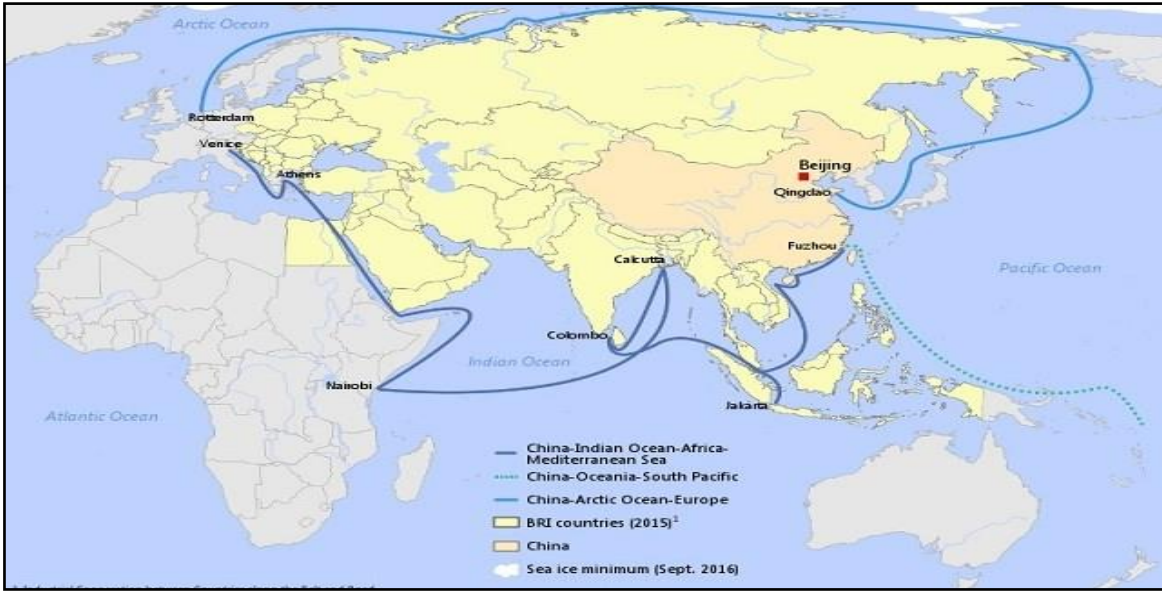
İlk olarak 1999 yılında bölgesel bir iş birliği projesi olarak düşünülen bu koridor, Kuşak-Yol Girişimi ile beraber gündemde yer bulmaya başlamıştır (Gökten, 2019). Bunun üzerine Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru için ilk öneri, Çin ve Hindistan'ın iki büyük pazarını birbirine bağlamak ve bölgesel iş birliğini geliştirmek amacıyla Çin Başbakanı Li Keqiang'ın Mayıs 2013'te Hindistan'ı ziyareti sırasında Çin ve Hindistan tarafından ortak olarak açıklanmıştır. Aralık 2013'te ortak çalışma grubunun ilk toplantısı Kunming'de yapılmış ve tüm taraflarca dört hükûmet arasında bir iş birliği mekanizmasının kurulmasına yol açan ortak bir çalışma planı imzalanmıştır (Xinhuanet, 2017). Uluslararası perspektiften bakıldığında, Lhasa, Dakka, Yangon, Kunming ve Chengdu bu koridor boyunca aracılık yapan kilit düğümleridir (Durudder vd, 2018: 44).

Sonuç olarak, bölgesel olarak bakıldığında birçok hattan oluşan “kuşak” olarak nitelenen kara güzergâhları temel olarak üç hattı izlemektedir. Bu üç ana hat da Çin'den başlayarak Avrupa'ya uzanan bir bağlantı oluşturmaktadır. Avrasya koridoru olarak da

adlandırılan kara bağlantısı Kuzey, Orta ve Güney koridoru olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu üç ana hattan Orta ve Güney koridorları doğrudan Türkiye ile bağlantılıdır (Şekil 7). Orta ve Güney koridorları Türkiye üzerinde birleşerek Avrupa'ya ulaşmaktadır. Kara ulaşım yollarında ilk tercih ucuz maliyeti ve güvenilirlik oranının kara yoluna göre nispeten yüksek olmasından dolayı demir yoluna yönelik olmuştur. Ancak kara yolu bağlantısı tamamen dışlanmamıştır. Türkiye üzerinden geçen Orta ve Güney Koridorları kara yollarını da içermektedir. Kuzey Koridoru'nda ise iklim şartlarının elverişsizliği bu alternatif güzergâhın kullanılmasını zorlaştırmaktadır. Bunun yanında girişim, enerji ve bilgi ağları oluşturmaya da hedeflemektedir. Bu kapsamda bazı boru hatlarının ve bilişim ağlarının girişimin kapsamına dahil edilmesi beklenmektedir.

2.2. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN DENİZ GÜZERGÂHLARI

Şekil 15. Deniz İpek Yolu



Kaynak: (Eurasia News, 2018).

Deniz yolu kara yoluna göre hem az maliyetli hem de kapasitesi fazla olan bir alternatiftir. Kuşak-Yol Girişimi ile İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması hedefi sadece kara üzerinden oluşturulacak bağlantılarla yetinmemektedir. Tarihte olduğu gibi İpek Yolu'nun deniz üzerinden planlanan bir hat ile kapsamı ve etkisi genişletilmiş, hali hazırda faal olarak çalışan deniz yollarına alternatifler geliştirilmiştir. Yeni deniz yollarının öne çıkmasında mevcut güzergâhların hem maliyetli olması hem de Aden Körfezi ve Malakka

Boğazı'nın varlığından kaynaklı güvenlik sorunlarının ortaya çıkması etkili olmuştur (Karagöl, 2017: 2).

2.2.1. Güney Deniz İpek Yolu

Güney deniz yolunun en kritik iki düğüm noktasının Hürmüz ve Malakka Boğazları olduğu söylenebilir. Burada Malakka Boğazı daha fazla öne çıkmaktadır. Günde 15 milyon varil petrolün geçtiği bu Boğaz'ın, 2030'da 17 milyon varillik bir hacmi görmesi ve bu miktarın denizlerde dolaşan petrolün dörtte birine eşit olması beklenmektedir (Gürdeniz, 2017). Hürmüz Boğazı Atlantik müttefikleri ile sorunlu olan ancak Çin ile ilişkileri olumlu bir tablo sergileyen İran'ın kontrolünde olsa da Malakka Boğazı; Singapur, Malezya, Endonezya ve Tayland gibi Batı'ya yakın ülkelerin kontrolindedir. Bu durum denizlerde hâkimiyet ve güvenlik arayışında olan Çin'i kuşkulandırmaktadır. Bu kapsamda ilerleyen süreçte oluşması muhtemel sorunlara karşı Çin, alternatif olarak Tayland'da Kra Kanal projesi ile Pakistan'da Gwadar Limanı ve Myanmar'ın Bengal Körfezindeki Kyauk Phyu Limanı üzerinden geliştirilen demir yolu ve boru hattı projeleri ile Malakka Boğazı'na kısa devre yapmayı amaçlamaktadır (Gürdeniz, 2017). Daha öncece de belirtildiği üzere girişimin yol ayağı, deniz yolları kapsamındaki projeleri ifade etmektedir. Yeni limanlar ve alternatif güzergâhlar ile güvenli ve az maliyetle yüksek fayda sağlayan ulaşım ağları oluşturmak istenmektedir.

Girişimin kapsadığı alanı daha önce Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının büyük bir bölümü olarak tanımlamıştık. Kara güzergâhı olan kuşak projesi, Avrasya bölgesi temelinde neredeyse tüm Asya ve Avrupa'yı kapsamaktadır. Ancak Afrika kıtası ile oluşturulacak bağlantı büyük oranda denizler üzerinde planlanan yol projesinin bir ürünüdür. Bu kapsamda Kızıldeniz ve Akdeniz üzerinden Kuzey Afrika'ya, Hint Okyanusu üzerinden Afrika'nın Doğu limanlarına ve hatta Ümit Burnu'na kadar olan coğrafyadan Güney ve Orta Afrika'ya ulaşım sağlanacak ve böylece önemli bir pazar, enerji ve ham madde kaynağı olan Afrika kıtası ile bağlantı kurulmuş olacaktır.

Girişimin yol projesi sadece Afrika kıtasını hedef alan bir proje değildir. Kızıldeniz ve Akdeniz üzerinden Avrupa'ya giden bir deniz bağlantısı da oluşturulmuştur. Ancak Avrupa ile Asya arasındaki ulaşım daha çok kara üzerinden demir yolu ile sağlanmak istenmektedir. Bunun sebebi demir yolunun deniz yoluna göre maliyetli olsa da erişim hızı

bakımından ciddi avantaj sağlayan önemli bir alternatif olmasıdır. Şöyle ki Çin'den yola çıkan bir konteyner gemisinin Avrupa'ya ulaşması 40 günü bulmaktadır. Kuşak projesi kapsamında 2014 yılında faaliyete geçen “Yuxinou Hattı” Çin'in Chongqing kentinden Almanya'nın Duisburg kentine demir yolu ile 21 günde ulaşım sağlamıştır (Atlı, 2014). Ayrıca Malakka Boğazı ve Aden Körfezi gibi tehlikeli bölgeler de klasik deniz yolu güzergâhları içerisinde yer almaktadır. Bu durum da Avrupa ile olan ulaşım ağında demir yolunu daha cazip hale getirmekte, demir yolu alternatifi tercih edildiğinde artan maliyetlerin görmezden gelinmesini ve daha katlanılır olmasını sağlamaktadır. Bu gibi olumsuz faktörleri telafi edebilmek için girişim klasik deniz rotalarına alternatifler sunmak amacıyla yol projesini ortaya atmıştır. Bu kapsamda ilk adımların 2009 yılında atıldığını söylemek mümkündür. Özellikle 2009 yılından itibaren Çin, Yunanistan'ın Pire Limanı'na yatırımlar yapmaya başlamıştır. 2016 yılına gelindiğinde ise Çin'in önemli denizcilik firmalarından biri olan “COSCO”nun, limanın II ve III numaralı terminallerinin hisselerinin çoğunluğunu 35 yıllığına almasıyla liman yönetimi Çin hâkimiyetine geçmiştir. Bu gelişme ile sadece konteyner limanı değil, yolcu gemileri terminali ve bakım onarım tesisleri gibi unsurlar da Çin'in kontrolüne geçmiştir. Günümüzde bu liman Avrupa'nın içlerine yapılan taşımacılıkta transit bir merkez konumundadır. Hewlett Packard, Sony, Samsung, Huawei, ZTE ve DHL gibi küresel markalar Pire Limanı'nı ana dağıtım üssü olarak kullanmaktadır.

Girişimin deniz yollarına verdiği önemin sebepleri arasında Çin'in bölgesel ve küresel güçlerle olan hâkimiyet mücadelesi de gösterilebilir. Bu durum da girişimin geleceği hakkında sorun teşkil edebilecek potansiyele sahiptir. Konu ilerleyen başlıklarda daha detaylı ele alınacaktır.

2.2.2. Kuzey Deniz (Kutup) İpek Yolu

Çin, Kuşak-Yol Girişimi'nde Avrupa'ya olan bağlantının sağlanmasında bir alternatif olarak “Kutup İpek Yolu” seçeneğini geliştirmiştir (Şekil 15). İklim şartlarında meydana gelen değişim ve zor iklim ve deniz şartlarında çalışabilen ve seyrüsefer yapabilen deniz araçlarının geliştirilmesi bu alternatifi mümkün kılmaktadır. Bu konuda Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi Bilgi Bürosu tarafından “Çin'in Arktik Politikası” başlıklı bir beyaz kitap yayımlanmıştır. Bu kitaba göre rotanın faal hale gelmesi için Çin konunun taraflarına bazı fırsatlar sunmaktadır. Bunlara sürdürülebilir ekonomik gelişim ve Kuzey

Kutbu'nun sosyal anlamda gelişmesi örnek olarak gösterilebilir. Bunun yanında Çin; kendi şirketlerinin bu güzergâhta aktif rol alması, altyapı çalışmalarına katılması ve arktik bölgesi üzerinden deneme seferleri yapması için teşviklerde bulunmakta ve uluslararası alanda bu konuda ortak çalışma ve iş birliği çağrısı yapmaktadır (ÇHC Devlet Konseyi, 2018).

Bu rotaya verilen önem sadece ekonomik ve ticari sebeplere dayanmamaktadır. Bölgede ABD, Rusya ve Çin arasında bir güç mücadelesi yaşanmaktadır. Çin arktik bölgesinden uzak olması dolayısıyla bölgede doğrudan egemenlik hakkı talep edememektedir. Ancak bölgenin artan öneminin farkındadır ve ilerleyen süreçte hem ekonomik ve ticari açıdan hem de askerî ve siyasi açıdan önemi artacak bölgenin biçimlenme sürecinde dışarıda kalmak istememektedir. Rotanın etkinliğinde, oluşan bu rekabet ortamı ve Çin'in bölgedeki konumu belirleyici olacaktır (Sezen, 2021).

3. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'Nİ DESTEKLEYEN FİNANSAL KURULUŞLAR

Kuşak-Yol Girişimi için planlan büyük bütçeli yatırımların finanse edilmesi noktasında karşımıza birden fazla kuruluş çıkmaktadır. Bunların başında Asya Altyapı Yatırım Bankası gelmektedir. Dünya Bankasına benzer bir yapıya sahip olan Asya Altyapı ve Yatırım Bankasının yanında; Çin İthalat İhracat Bankası, Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, Çin Bankası, Çin Kalkınma Bankası ve İpek Yolu Fonu girişimin başlıca finans destekçileridir. Bunlar içinden İpek Yolu Fonu, Kuşak-Yol Girişimi'nin kurumsallaşmış, müstakil finans kuruluşudur.

3.1. ASYA ALTYAPI YATIRIM BANKASI

Girişimin hayata geçirilebilmesi için Çin'in attığı önemli adımlardan bir tanesidir. Girişimin mali ve altyapı giderlerinin karşılanması amacıyla Asya Altyapı Yatırım Bankası, 2013 yılında ÇHC Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından ortaya atılan fikir sonucunda 2015 yılı sonunda Türkiye'nin de içinde bulunduğu 57 kurucu üye ülke ile kurulmuş ve 16 Ocak 2016 tarihinde faaliyete başlamıştır (Yıldız, 2018). Bankanın kurulmasına dair ilk açıklama Çin Maliye Bakanı Lou Jiwei tarafından yaptığı bir Güney Doğu Asya ziyareti sırasında yapılmıştır. Bankanın kurulması noktasında Çin'in öncülük etmesinin nedenleri arasında; küresel ekonomik sistemde reform yapılmak istenmesi, Asya'da mevcut altyapı eksikliği ve Çin ekonomisindeki yavaşlamanın devam ediyor olması sayılabilir (Yıldırımçakar, 2019:

156). Ayrıca Söz konusu bankanın ABD ve Japonya'nın büyük hissedarı olduğu Asya Kalkınma Bankasına karşı Çin'in yeni manevrası olduğu düşünölmektedir. Bununla birlikte Asya Kalkınma Bankasının son yıllarda büyük gelişme gösteren Asya ölkelerine finansman konusunda yeterince destek verememesi nedeniyle Asya Altyapı Yatırım Bankasının bir rakip veya alternatif değil Asya Kalkınma Bankasını tamamlayıcı bir rolü olacağı yönünde yorumlar da yapılmaktadır (Özdaşlı, 2015: 588).

Asya Altyapı Yatırım Bankası ulaşım, enerji, su, telekomünikasyon gibi birçok alanda destekleyici konumundadır. Bankanın Kuşak-Yol kapsamında Asya ölkelerinin altyapı sorunlarının çözümü için kurulan bir finansal araç olduğu söylenmektedir. Bu düşünceye göre Doğu ve Güneydoğu Asya ölkelerinin önemli kısmı yetersiz altyapıdan ve ulaşım imkânlarından mustarıptır ve bu durum iş birliğini ve kalkınmayı olumsuz yönde etkilemektedir. Dolayısıyla banka özellikle 2008 Krizi sonrası Bretton Woods yapısının yetersiz kalmasından dolayı ortaya çıkan ekonomik ihtiyaçlar neticesinde faaliyete geçmiştir (Yu, 2017'den akt. Şahin, 2020: 200). Ancak bankayı tamamen Kuşak-Yol Girişimi'nin bir ürünü olarak görmek sınırlayıcı bir tanım olacaktır. Asya Altyapı Yatırım Bankası başlangıçta bir kalkınma ajansı veya ticaret odaklı bir banka şeklinde planlanmıştır. Ancak bugün kıtalararası ve çok uluslu bir karaktere sahiptir (Yiğenoğlu, 2018: 21). Banka temelde İkinci Dünya Savaşı sonrasında Avrupa'nın yeniden imar edilmesi amacıyla uygulanan Marshall Planı'na benzer bir misyona hizmet etmektedir. Özellikle bankanın faaliyete geçmesinden sonra artan ilgi, Çin tarafının; bankanın Kuşak-Yol Girişimi ile olan bağının mutlak olmadığı, sadece bankanın üstlendiği amaçlardan birisinin girişime destek olmak olduğu yönünde tavır almasını sağlamıştır. Bu durumun ortaya çıkmasında bankanın kurumsal yapısının etkisi büyüktür. Bankada Çin'in yüksek oy gücüne rağmen Hindistan, Rusya, İngiltere gibi Kuşak-Yol Girişimi konusunda tam anlamıyla olumlu tavır sergilemeyen ortak ölkeler, bankanın tamamen bu girişime atfedilmesini istememektedir.

100 milyar dolar sermaye ile kurulan bankanın sermayesinin 20 milyar doları ödenecek, 80 milyar doları da çağrılabilir durumda olacak şekilde planlanmıştır. Çin, sermayenin yarısını karşılamayı taahhüt etmiştir. Bankada Çin'in %26,59 oy gücü bulunmaktadır. Çin'den sonra en büyük oy gücüne sahip olan Hindistan'ın %7,64 oy gücü bulunmaktadır. Ayrıca önemli oy gücüne sahip bölge ölkelerine örnek olarak; Rusya

(%6,01), Güney Kore (%3,54), Avustralya (%3,50), Endonezya (%3,20), Türkiye (%2,54) ve Suudi Arabistan (%2,48) gösterilebilir. Bölge dışı ülkelerde ise sıralama; Almanya (%4,20), Fransa (%3,22) ve İngiltere (%2,93) biçimindedir (Yıldız, 2018: 81).

Bankada bölgesel üye devletlerin sermaye payı %76,322, bölgesel olmayan üye devletlerin sermaye payı %22,913 şeklindedir; Türkiye'nin sermaye payı ise %2,6970 şeklindedir. Bankanın güncel toplam sermayesi ise 96,770 milyon dolardır (AIIB, 2021).

Tablo 6'da bankanın bölgesel üye, bölge dışı üye ve bölgesel aday, bölge dışı aday ülkeleri verilmiştir.

Tablo 6. Asya Altyapı Yatırım Bankasına Üye ve Aday Ülkeler

Bölgesel Üye Ülkeler	Bölge Dışı Üye Ülkeler	Bölgesel Aday Ülkeler	Bölge Dışı Aday Ülkeler
Afganistan, Avustralya, Azerbaycan, Bahreyn, Bangladeş, Brunci, Kamboçya, Çin, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Fiji, Gürcistan, Hong Kong, Hindistan, Endonezya, İran, İsrail, Ürdün, Kazakistan, Güney Kore, Kırgızistan, Lao, Malezya, Maldivler, Moğolistan, Myanmar, Nepal, Yeni Zelanda, Umman, Pakistan, Filipinler, Katar, Rusya, Samoa, Suudi Arabistan, Singapur, Sri Lanka, Tacikistan, Tayland, Doğu Timor, Türkiye, Birleşik Arap Emirlikleri, Özbekistan, Vanuatu, Vietnam	Avusturya, Kanada, Danimarka, Mısır, Etiyopya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Macaristan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Lüksemburg, Madagaskar, Malta, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, İspanya, Sudan, İsveç, İsviçre	Ermenistan, Cook Adaları, Kuveyt, Lübnan, Papua Yeni Gine, Tonga	Arjantin, Belarus, Belçika, Brezilya, Cezayir, Şili, Ekvador, Fas, Gana, Yunanistan, Kenya, Libya, Peru, Romanya, Sırbistan, Güney Afrika Cumhuriyeti, Togo, Venezuela

Kaynak: (Yıldız, 2018: 81).

Bankaya üye olan devletlerin sayısına bakıldığında, bankanın küresel bir nitelik taşıdığını görmek mümkündür. Adında “Asya” ibaresi olan bir banka olmasına rağmen Asya ülkelerinin yanı sıra Avrupa ve Afrika ülkelerinin de bulunduğu küresel bir yapı karşımıza çıkmaktadır. Avrupalı gelişmiş ülkelerin bankaya olan ilgilerinin sebebi olarak Çin’i ve Asya’ya yönelik politikalarını yakından takip etmek veya nüfus yönünden kalabalık olan büyük Asya pazarına entegre kalmak istemeleri gösterilebilir.

Faaliyet alanı ve işlem hacminin detaylarına bakıldığında bankanın Dünya Bankasını andıran bir görünümde olduğu görülmektedir. Tablo 7’de banka tarafından desteklenen ve/veya kredi verilen projelerden mali oranı yüksek bazı örnekler sıralanmıştır. Asya Altyapı Yatırım Bankası bu örnekler dışında farklı sektörlerde irili ufaklı pek çok projenin finansmanında da yer almaktadır.

Tablo 7. Asya Altyapı Yatırım Bankası Tarafından Finanse Edilen Bazı Projeler

Proje	Ülke	Sektör	Kredi (Milyon \$)
Ulusal Gecekondu Mahallesi İyileştirme Projesi	Endonezya	Sosyal	216,5
Tarbela Beş Hidroelektrik Genişletme Projesi	Pakistan	Enerji	300
Duqm Limanı Ticari Terminali Geliştirme	Umman	Ulaştırma	265
TANAP Projesi	Azerbaycan	Enerji	600
Gucerat Kırsal Yolu	Hindistan	Ulaştırma	329
Metro Manila Taşkın Yönetimi Projesi	Filipinler	Su	207,60
Bangalore Metro Raylı Sistem Projesi – Hat R6	Hindistan	Ulaştırma	335
Pekin Hava Kalitesi İyileştirme ve Kömürü İkame Projesi	Çin	Enerji	250
Tuz Gölü Gaz Depolama Genişletme Projesi	Türkiye	Enerji	600
Stratejik Sulama Modernizasyonu ve Acil Rehabilitasyon Projesi	Endonezya	Sulama	250
Andhra Pradesh Kırsal Yol Projesi	Hindistan	Ulaştırma	455
Sürdürülebilir Kırsal Sağlık Hizmetleri Projesi	Mısır	Su	300
TSKB Sürdürülebilir Enerji ve Altyapı Kredilendirme Aracı	Türkiye	Bankacılık	200
Mandalika Şehir ve Turizm Altyapı Projesi	Endonezya	Çoklu sektör	248,39
Andhra Pradesh Su Arzı ve Yönetimi İyileştirme Projesi	Hindistan	Su	400

Kaynak: (Yıldız, 2018: 82-83).

3.2. ÇİN İTHALAT İHRACAT BANKASI (ÇİN EXİMBANK)

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyinin girişimi ile 6 Haziran 1994 tarihinde faaliyete giren bir Çin devlet bankasıdır. Bankanın temel hedefi dış ticareti, ihracatı, uluslararası yatırımları geliştirmek ve uluslararası iş birliklerini desteklemektir. Bunun yanında Çin ekonomisinin gelişimi ve sürdürülebilirliği yönünde de faaliyette bulunmaktadır. Bankanın verdiği ihracat kredileri yollar, enerji santralleri, petrol ve gaz boru hatları, telekomünikasyon ve su projeleri gibi altyapı projelerine; yatırım kredileri ise enerji, madencilik ve endüstriyel sektörlere yöneliktir (Wang, 2007: 14). Çin İthalat İhracat Bankası, yabancı ülkelere yapılan Çin yatırımlarının ana kredi sağlayıcısıdır (Sezen, 2011: 999).

Banka doğal kaynak bakımından zengin olan Afrika coğrafyasına yönelik faaliyetlere destek vermektedir. Çin'in Afrika'daki girişimleri birbiriyle sıkı bir bağlantı içeren ticaret, finans ve yatırımlardan oluşmaktadır. Bu sıkı ilişki genellikle Çin Eximbank aracılığıyla zengin doğal kaynaklara sahip olan ülkelere sağlanan imtiyazlı krediler ile yürütülmektedir. Bu kredi, kaynaklara erişim hakkı konusunda yapılan uzun vadeli bir anlaşma ile güvence altına alınmaktadır (Kılıç, 2019: 86). Çin, 6. Çin-Afrika Girişimciler Kongresi'nde bankanın Çin işletmelerinin Afrika'da imalat ve tarım gibi projeler gerçekleştirmesi için desteğini artıracığını, Afrika ülkelerine sanayi ve lojistik merkezleri inşası, gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması ve altyapı çalışmaları için sermaye desteğinde bulunacağını açıklamıştır.

Çin İthalat İhracat Bankası, Sırbistan, Kazakistan, Moğolistan, Myanmar, Kenya, Vietnam, Belarus, Pakistan, Mısır, Suudi Arabistan, Özbekistan ve Bangladeş gibi ülkelerin resmî ve özel kurumları ile kredi anlaşmaları yapmıştır. Ayrıca, Birleşmiş Milletler Sanayi Kalkınma Örgütü ile Kuşak-Yol Girişimi ülkelerinde sürdürülebilir sanayi kalkınmasına yönelik iş birliğinin artırılması konusunda ortak bir bildiri imzalamıştır (Mammadzada, 2019: 69).

Bankanın Çin'de 32 şubesi ve Hong Kong'da bir temsilciliği bulunmaktadır. Yurt dışında ise Paris Şubesi, Güney ve Doğu Afrika Temsilciliği, St. Petersburg Temsilciliği, Kuzey ve Batı Afrika Temsilciliği bulunmaktadır (EIBC, bt).

3.3. ÇİN SANAYİ VE TİCARET BANKASI

Çin Sanayi ve Ticaret Bankası 1 Ocak 1984 tarihinde ÇHC’de %100 kamu sermayeli olarak kurulmuş bir bankadır (Sezen, 2011: 1002). Günümüzde 48 ülke 6 kıtada 7.628 kurumsal, 627 milyon bireysel müşterisi olan küresel bir banka statüsündedir (ICBC, bt). Bankanın faaliyet gösterdiği alanın büyük bölümünü Kuşak-Yol Girişimi kapsamındaki ülkeler oluşturmaktadır. Banka 2018 yılına kadar Kuşak-Yol Girişimi kapsamında olan 20 ayrı ülkede 129 kurum açmış, 50 projeye 11 milyar dolar kredi sağlamıştır (Mammadzada, 2019).

Türkiye uluslararası ticarete millî paraların kullanılmasını sürekli vurgulamaktadır. 2015 yılında ICBC’nin Tekstil Bankı satın almasıyla Türk ve Çin merkez bankaları Dolar ve Avro yerine Türk Lirası ve Çin Yuanı kullanma konusunda aracılık anlaşması imzalamıştır (Yıldırımçakar, 2019). 2018 yılında Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, Çin Halk Cumhuriyeti’nin Türkiye Büyükelçiliği ve Türkiye Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı sponsorluğunda Ankara’da ICBC Başkanı Yi Huiman, Çin’in Türkiye Büyükelçisi Yu Hongyang, Türkiye Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez ve Türk hükümet yetkilileri ile 150’den fazla Çinli temsilci ve Türk firmaların katıldığı “Kuşak ve Yol Yatırım ve Mali İş Birliği Forumu” düzenlenmiştir. Bu forum ile Çinli ve Türk girişimciler ve yatırımcılar arasında iletişim ve değişim için bir platform oluşturmak, iki ülkenin iş çevrelerinin fırsatları yakalamalarına yardımcı olmak, ekonomik, ticari ve yatırım alanında iş birliğini teşvik etmek amaçlanmıştır. Forum sırasında, ICBC Türkiye ve Türk makamları arasında İstanbul’daki Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu’nun refinansman düzenlemesi için bir sendikasyon emanet mektubu ve Doğal Gaz Yeraltı Depolama Genişletme Projesi’ne ilişkin bir mali iş birliği mutabakatı imzalanmıştır (ICBC, 2018).

Banka artık uluslararası bir statü elde etmiştir. Faaliyet gösterdiği ülkelerin büyük bir bölümünün Kuşak-Yol Girişimi kapsamındaki ülkelere oluşuyor olması Çin’in; girişim özelinde bankaya yüklediği misyonu ortaya koymanın yanında, küresel ekonomik hedeflerine yönelik bir adım olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

3.4. ÇİN BANKASI

Şubat 1912’de kurulan banka 1912’den 1949’a kadar ülkenin merkez bankası, uluslararası döviz bankası ve uzmanlaşmış uluslararası ticaret bankası olarak hizmet

vermiştir. 1949'dan sonra, döviz ve ticaret bankası olarak Çin'in döviz operasyonlarını yönetmekten sorumlu olmuş ve ülkenin dış ticaretinin gelişimine ve ekonomik altyapısına önemli destekler sağlamıştır. Çin'in reform ve dışa açılma döneminde banka, hükûmetin ekonomik kalkınmayı hızlandırmak için yabancı fonlardan ve ileri teknolojilerden yararlanma stratejisinin sunduğu fırsatı değerlendirerek döviz ticaretinde rekabet avantajlarını artırmış ve ülkenin en önemli dış finansman kanalı haline gelmiştir. 1994 yılında Banka, tamamı devlete ait bir ticari bankaya dönüştürülmüştür. Ağustos 2004'te Bank of China Limited kurulmuş ve banka, sırasıyla Haziran ve Temmuz 2006'da Hong Kong Menkul Kıymetler Borsasına ve Şanghay Menkul Kıymetler Borsasına kote olmuştur. Çin'in en küreselleşmiş ve dış dünyayla entegre bankası olan Çin Bankası, Çin ana karasının yanı sıra 57 ülke ve bölgedeki kuruluşları ile köklü bir küresel hizmet ağına sahiptir (BOC. bt).

Çin Bankası, Kuşak-Yol Girişimi kapsamında da çalışmalar yapmaktadır. Girişime olan finansal desteğini artırmış ve küresel yatırımcı konumundaki Çin işletmelerini bir araya getirmeye yönelik faaliyetlerde bulunmuştur. 2017 yılında Pekin'de yeni yıl kapsamında verilen ve Çin'deki yabancı büyükelçilikler, çok uluslu şirketler ve uluslararası finans kuruluşlardan yaklaşık 300 temsilci ve Kuşak ve Yol Girişimi'yle yakından ilişkili yerli finans kuruluşlarından üst düzey yöneticilerin katıldığı resepsiyonda Çin Bankası Başkanı Tian Guoli, bankanın toplumun her kesimi ile fikir alışverişine büyük önem verdiğini, kendisini Kuşak-Yol Girişimi'ne adanmış ve çeşitli ülkelerden girişimciler ve finansörlerle birlikte fırsatlar yakalamayı dört gözle beklediğini söylemiştir (BOC, 2016).

Banka 2019 yılında, 2015'ten bu yana çıkardığı ve 14,6 milyar dolardan fazla para toplamayı başardığı tahvillerini altıncı kez yatırımcılara ve halka yönelik olarak Kuşak-Yol Girişimi için çok para birimli şekilde çıkarmıştır. Değerinin 3,8 milyar dolardan fazla olduğu tahmin edilen tahviller, Çin'in altyapı girişimi kapsamında orta ve uzun vadeli projelerine finansman sağlayacaktır. Bankanın resmî internet sayfasında yer alan bilgiye göre; banka 2019 yılı itibariyle 130 milyar doları aşan kredilerle 600'den fazla büyük Kuşak-Yol projesini finanse etmiştir. Girişim kapsamında devam eden projelerin toplam 455 milyar dolardan fazla yatırım gerektirdiği tahmin edilmektedir. Gerekli finansman 24 farklı ülkeden bir dizi büyük kurum tarafından sağlanmaktadır (BOC, 2019).

Çin Bankası, 2011 yılında İstanbul'da temsilcilik açarak Türkiye pazarına giren ilk Çin bankası olmuştur. Aralık ayı başında bankacılık lisansını, 2016 yılında ise 300 milyon dolar kurucu sermaye ile faaliyet iznini almıştır. Faaliyet izni aldıktan sonra banka, Türk Telekom ile yerel kurumsal ortaklarla sürekli çalışmaya olan bağlılığını gösteren 200 milyon Avroluk bir kredi anlaşması imzalamıştır. Çin Bankası Türkiye Yöneticisi Ruojie Li yaptığı açıklamalarda; Türkiye'de bankanın faaliyete girmesiyle kurulan ortaklığın asıl hedefinin Türkiye'den Çin'e olan ihracatı artırmak olduğunu, Kuşak-Yol Girişimi'nin ve Türkiye'nin Orta Koridor planının gerçekleştirilmesine katkıda bulunurken iki ülke arasındaki ticareti destekleme hedefini dile getirmiştir (BOC, 2018).

3.5. ÇİN KALKINMA BANKASI

Banka 1994 yılında kurulmuş, 2017 yılında şimdiki halini almıştır. Banka esas olarak, Çin'in ulusal ekonomisinin orta ve uzun vadeli gelişimi için büyük stratejilerin uygulanmasını desteklemek hedefi doğrultusunda borç verme ve yatırımlarla ilgilenmektedir. Bankanın Çin'de 37 birinci kademe şubesi ve dört ikinci kademe şubesine ilaveten Hong Kong'da bir şubesi bulunmaktadır. Kahire, Moskova, Rio de Janeiro, Karakas, Londra, Vientiane, Astana, Minsk, Cakarta ve Sidney olmak üzere yabancı şehirlerde toplam 10 temsilciliği vardır (CDB, bt).

Banka Kuşak-Yol Girişimi'nin ilan edilmesinden bu yana kapsam dahilindeki bölgelerde 500 üzeri altyapı ve sanayi projesinin gerçekleştirilmesi için yaklaşık olarak 350 milyar dolar değerinde kaynak sağlamıştır. Ayrıca banka, Kuşak-Yol Girişimi'nin temel hedeflerinden olan finansal entegrasyonun sağlanması, altyapı yatırımlarının yapılması ve halklar arasında bağlantı kurulması yönündeki girişimlere de destek vermektedir (Mammadzada, 2019: 68). Banka, Güney Afrika'daki elektrik altyapısının, ekipman imalatının, KOBİ'lerin ve diğer sektörlerin geliştirilmesi için toplam 6 milyar dolar tutarında kredi sağlamıştır (CDB, 2019).

24 Temmuz 2020'de Çin Kalkınma Bankasının Pekin'de düzenlediği konferansta, bankanın gelecekteki çalışmalarına yönelik bazı kararlar alınmıştır. Bunlar arasında bankanın; stratejik öneme sahip alanlarda sürekli ve hedefe yönelik çabalar göstermesi, yeni altyapı ve kentleşme girişimleri ve büyük projeler için güçlü destek sağlaması, ileri üretim yükseltmeleri ve yeni stratejik endüstrilerin gelişimini desteklemesi, büyük bölgesel

kalkınma stratejilerinin uygulanmasını teşvik etmesi ve Kuşak-Yol Girişimi kapsamındaki projelerin inşasında yüksek kaliteli iş birliğini desteklemesi bulunmaktadır (CDB, 2020).

3.6. İPEK YOLU FONU

Çin'in, Asya Altyapı Yatırım Bankasının Kuşak-Yol Girişimi'nin finansal destek aracı olmadığını, sadece bankanın planlarının girişimin planlarıyla örtüştüğünü vurgulamaya başlamasıyla beraber Kuşak-Yol Girişimi'ne özel bir finans aracı olarak Kasım 2014'te (Şahin, 2020) İpek Yolu Fonu oluşturulacağı Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından duyurulmuştur. Söz konusu fon, 29 Aralık 2014'te 40 milyar dolar sermaye ile Pekin'de kurulmuştur. Bu fon ile girişimin finans mekanizması kurumsallaşmıştır (Tekir ve Demir, 2019). Fon, Asya Altyapı Yatırım Bankası ile birlikte girişimin en önde gelen finans kuruluşudur. Girişime finansör olma misyonu olan bankalardan ayrı olarak sadece girişim özelinde kurulan bu fon yukarıda da değinildiği üzere modern ve kurumsallaşmış bir finans mekanizmasını girişime kazandırmıştır. Bu kurumsal ve müstakil finans kuruluşu girişimin ve hedeflediği projelerin kararlılığını göstermektedir.

Fonun 4 ortağı vardır. Bunlar: Çin Yabancı Döviz Devlet İdaresi (%65), Çin Altyapı Ortaklığı (%15), Çin İthalat İhracat Bankası (%15) ve Çin Bankası'dır (%5) (Mammadzada, 2019: 72). İpek Yolu Fonu, orta ve uzun vadeli bir kalkınma ve yatırım fonu olarak belli projelere; açıklık, kapsayıcılık ve karşılıklı fayda uygulamanın yanında Kuşak-Yol Girişimi kapsamındaki ülkelere girişimin faydalarını paylaşabilmeleri için gerçek gelirler vaat etmektedir (Qi, 2018).

Fona ait yatırım türleri şu şekildedir;

- Öz Sermaye Yatırımı: Fonun ana yatırım aracıdır.
- Borç Yatırımı: Kredi, tahvil gibi yatırım araçlarını kapsamaktadır.
- Fonlara Yatırım: Bağımsız yatırım yapmak amacıyla kurulan alt fonları, yurt içi ve yurt dışında uluslararası kalkınma kurumları ve finans firmaları ile birlikte kurduğu yatırım fonlarını ve diğer fonlara yapılan yatırımları kapsamaktadır.

Bu yatırım seçeneklerinin yanında fon, emanet edilen varlıkları yönetebilmekte ve yatırım yapmak için görevlendirme yapabilmektedir (SRF, 2015b). İpek Yolu Fonu

kapsamında şimdiye kadar bu yatırım türleri kullanılarak 6 milyar dolar değerinde 15 projeye yatırım yapılmıştır. Bu yatırımlar Rusya, Moğolistan, Orta Asya, Güney Asya, Güney Doğu Asya, Batı Asya, Kuzey Afrika ve Avrupa'yı kapsamaktadır (Mammadzada, 2019: 73). Fonun başlıca yatırım alanları ise altyapı, doğal kaynaklar ve enerji, endüstriyel ve mali iş birliği olarak sıralanabilir (SRF, 2015a).

4. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NE İLİŞKİN POTANSİYEL SORUNLAR

Kuşak-Yol Girişimi kapsadığı geniş coğrafya ve ekonomik büyüklüğü nedeniyle birçok sorunla karşı karşıya kalmak durumundadır. Bu sorunlardan öne çıkanlar şu şekilde sıralanabilir: potansiyel Çin hegemonyası ve emperyalizmi, ABD ve Rusya'nın tepkileri, radikal oluşumlar ve terör faaliyetleri, altyapı sorunları ve potansiyel maliyetler.

4.1. POTANSİYEL ÇİN HEGEMONYASI VE EMPERYALİZMİ

Hegemonya kavramı ilk esas olarak Antonio Gramsci tarafından ortaya atılmıştır. Gramsci hegemonyayı ideolojik yorumlamasına rağmen işçi sınıfının rızası ile yönetilmesi anlamında kullanmıştır. Başka bir ifade ile hegemonya seçkin grubun dayatması değil, tabi grupların seçkin grupların değerlerini, saygınlığını ve liderliğini kabul etmesi anlamına gelmektedir (Çınar, 2013: 2). Bu bağlamda uluslararası literatürde hegemonya kavramı, sert güç kullanmanın alternatifi olarak karşımıza çıkmaktadır. Hegemonya, uluslararası alanda güçlü devletlerin kendinden zayıf devletlere uyguladığı politikalar ile sempati ve saygınlık kazanması ve bu devletler üzerinde etkin ve söz sahibi bir konuma gelmesi olarak tanımlanabilir.

Çin, özellikle 1980'li yıllardan sonraki dönemde ekonomik alanda büyük bir gelişim gösteren, beşerî sermaye yönünden ise dünyanın en zengin ülkesidir. Günümüzde dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olarak gelişmeye ve büyümeye devam eden Çin'in yakın tarihte ABD'yi geçerek dünyanın en büyük ekonomisi olacağı öngörülmektedir. Yapılan tahminlere göre 2040 yılına gelindiğinde Çin'in ekonomisinin 123 trilyon dolarlık bir büyüklüğe erişeceği düşünülmektedir ki bu rakam, tüm ülkelerin 2000 yılındaki toplam gelirinin yaklaşık 3 katına denk gelmektedir. Eğer bu tahmin gerçekleşirse Çin'in kişi başına düşen gelirinin 85.000 dolara çıkacağı tahmin edilmektedir. Bu rakamlar, Avrupa Birliği için öngörülen tahminlerin 2 katıdır. Ayrıca Çin, bu gelişim ile Hindistan ve Japonya'yı da geride

bırakacaktır. Kişi başına düşen gelirden Çin, Amerika Birleşik Devletleri'nin önüne geçemese de dünya ekonomisinde alacağı %40'lık pay ile birinci sıraya yerleşecek, %14'lük paya sahip ABD'yi ve %5 paya sahip AB'yi geride bırakacaktır (Aslan, 2014'ten akt. Yılmaz, 2020: 97-98).

Çin gelişimini sadece ekonomik ve teknolojik alanla sınırlı tutmak istemeyecek, siyasi alanda da benzer bir gelişim göstermek isteyecektir. Soğuk Savaş'ın sona erdiği dönemde Çinli aydınlar, Sovyetlerin ABD karşısında mücadeleyi kaybetmesinin tek nedeninin askerî güç kapasitesindeki farktan kaynaklanmadığını kavrayarak küresel güç mücadelesinde yumuşak güç unsurlarının önemine vurgu yapmışlardır. Çinli siyasi elitin söylemlerinde yumuşak güç kavramının yer alması ise 2000'lerin ikinci yarısına denk düşmektedir. Bu söyleme paralel olarak yürütülen politikalar, Çin'in sahip olduğu kısıtlar ve avantajlar bağlamında şekillenmiştir (Demirtepe ve Özertem, 2013: 111). Ekonomik ve teknolojik bakımdan hızlı bir gelişme gösterse de ABD ve Rusya gibi aktörlerin olduğu arenada askerî ve teknolojik yeterliliğinin Çin'i çok yakın bir zamanda lider konuma getireceğini söylemek güçtür. Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle ortaya çıkan tek kutuplu düzenin 11 Eylül saldırılarından sonra sarsılması ve yeni küresel ve bölgesel güçlerin ortaya çıktığı bir ortamda Çin, özellikle 2008 Ekonomik Krizi'nden sonra etkinliği kırılan ABD'nin etkisini daha da azaltmak için uluslararası sistemi sorgulayan politikalar izlemeye başlamıştır. Kuşak-Yol Girişimi taslağının 2010 yılında hazırlanmaya başlanması da bu noktada dikkat çekmektedir. Çin, Asya rüyasını gerçekleştirmek için ekonomik gücüyle birlikte yumuşak güç unsurlarını kullanmaya karar vermiştir. Böylece asrın ekonomik ve kültürel projesi olarak adlandırılan Kuşak-Yol Girişimi'ni başlatmıştır. Bu projeye dâhil olan ülkelerin Çin'in ekonomik yardımına muhtaç olmaları Çin'e önemli ölçüde kolaylık sağlamış durumdadır (Çakan, 2017: 43). Bu anlamda siyasi açıdan kazan-kazan politikası, şeffaflık, özgürlük gibi Kuşak-Yol Girişimi kapsamında sıkça dile getirilen ve Çin'in sürekli vurguladığı ilkeler az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin desteğini alma çabası olarak da değerlendirilebilir.

Çin'in Kuşak-Yol Girişimi'ni yumuşak güç stratejisine adapte ederek uluslararası alanda bunu kullanmak istediği söylenebilir. Çin, bu Girişim ile ilk etapta yaklaşık 65 ülkeye, 4,5 milyar insana önemli ekonomik imkânlar vadetmektedir. Girişimin ekonomik büyüklüğü

yaklaşık 21 trilyon dolara ulaşmıştır. Bu miktar, İkinci Dünya Savaşı sonrasında Avrupa'yı yeniden inşa etmek için oluşturulan ve benzer bir stratejiye dayanan "Marshall Planı"nın yaklaşık 12 katı büyüklüğündedir (Yıldırımçakar, 2019: 150).

Hegemonya kurma bağlamında girişimin temel iki projesi olan deniz ve kara bağlantıları şu şekilde analiz edilebilir: George Modelski'nin "Başat Güç" kuramına göre, küresel hegemon güç olmak isteyen bir devletin okyanuslar üzerinde hâkim olması gerekir. Alfred Thayer Mahan'ın "Deniz Hâkimiyeti Teorisi"ne göre ise, denizlere hâkim olan dünyaya hâkim olacaktır. Mahan ayrıca, dünya üzerindeki önemli su geçiş yollarını elinde bulunduran devletin dünya ticaretine hâkim olabileceğini savunmuştur (Sander, 2016'dan akt. Karamurtlu, 2020: 67). Bu bağlamda Çin, Yol Girişimi ile denizlerdeki hâkimiyetini artırmak istemektedir. Güçlü ABD donanmasına kıyasla zayıf kalan Çin; denizlerde stratejik limanları, boğazları, suyollarını ve adaları elinde tutmanın yollarını aramaktadır. Çin'in bu stratejisi ise Pasifik'ten Hint Okyanusu'na kadar Akdeniz ve Kızıldeniz dahil birçok bölgede tepki toplamaktadır. Kuşak projesi ile tarihî İpek Yolu üzerindeki girişimleri ise Çin'in, Rusların deyimiyle "Orta Asya", Türklerin deyimiyle "Türkistan Coğrafyası"nda Rusya'nın kurmuş olduğu hâkimiyeti kırmak, bölge ülkeleri üzerindeki Çin etkisini artırmak, Trans-Atlantik ittifakının önemli kanadını oluşturan AB ülkeleri ile ikili ilişkileri geliştirmek ve bu ülkelerin ticari ve ekonomik olarak kendisine bağlama stratejisi olarak görülmektedir (Karamurtlu, 2020: 68).

Çin'in söz konusu girişimine kuşkuyla bakan kesimler, bu girişimi "Çin'in Marshall Planı" olarak adlandırmakta ve Çin'in ekonomik gücünü kullanarak Asya'daki hegemonyasını artırmak istediğini ve bu projeye Çin'in yeni dünya düzeninde egemen bir güç haline geleceği endişesini taşımaktadırlar (Çakan, 2017: 43). Marshall Planı 1947 yılında ABD Dışişleri Bakanı George Marshall tarafından ortaya atılan ve ABD'nin yaptığı bir dizi yardımı kapsayan plandır. Plan siyasi olarak ABD'nin savaş sonrası Avrupa'nın yeniden inşası adı altında SSCB tehdidine karşı attığı bir adım, ekonomik olarak ise ABD'nin önemli bir pazarı olan ve yıkıma uğrayan Avrupa'nın savaş sonrası tekrar ayağa kaldırılma projesi olarak tanımlanabilir. Bu strateji ile ABD Soğuk Savaş döneminde Batı Bloku üzerinde hegemonya sağlamayı hedeflemiş ve başarmıştır. Kuşak-Yol Girişimi'nin Marshall Planı ile

olan benzer ve farklı yönlerini Demir ve Tekir (2018: 38-42) çalışmalarında ele almışlardır. Buradan hareketle girişimin Marshall Planı ile olan benzerlikleri şöyle özetlenebilir;

İhracatı artırma hedefi: Çin'in Orta Asya ülkelerine 2000 yılında 1,8 milyar dolar olan ticaret hacmi, 2013 yılında 50 milyar dolara ulaşmıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında Avrupa'nın yeniden inşası adı altında savaş sonrası dönemde oluşan üretim fazlasının eritilmesi için ihraç pazarlarına gerek duyan ABD'nin, Marshall Planı ile yıkıma uğramış olan büyük bir pazar konumundaki Avrupa'ya yardımlar yapmasına benzer bir şekilde Çin, Kuşak-Yol Girişimi ile ihracatını artırmayı hedeflemektedir.

İhracatta kullanılacak olan para birimi: Marshall Planı ile beraber ABD'nin dolar ihraç etmesine ruhsat verilmiştir. Günümüzde hâlâ dolar dünya piyasalarında hâkim olan döviz olarak yerini korumaktadır. Çin, girişim ile birlikte bu duruma karşı olarak yeni ve Doğu merkezli bir sistem arayışı içine girmiştir. Bu kapsamda atılan adımlara Çin Uluslararası Ödeme Sistemi ve Dünya Bankasının alternatifi olarak düşünülen Asya Altyapı Yatırım Bankası örnek olarak gösterilebilir. Bu konu doğal olarak ABD'nin tepkisini çekmiştir. Bunun yanında Türkiye gibi benzer politikalar izleyen devletler için olumlu etki oluşturmaktadır. Ancak ABD merkezli finansal sistemden uzaklaşırken Çin merkezli bir finansal sisteme teslim olmak hiçbir şey ifade etmeyecektir ki bu durum belli bir rotada ilerleyen geminin kaptanı değişse de varılacak olan noktanın aynı olması anlamına gelmektedir. Karşılıklı çıkarların gözetildiği ortak bir mekanizmanın oluşturulması bu konuda atılacak en doğru adımdır.

Ortak bir rakibin varlığı: ABD'nin Marshall Planı'nı hazırlarken gözettiği hedeflerin belki de en önemlisi Sovyet tehdidi ve komünizm ile mücadeledir. SSCB tehdidinin varlığı altında bir Batı bloku oluşturmak isteyen ABD, ortak bir rakip figürüne dayanmıştır. Çin ise ABD'nin tek küresel güç olmasını eleştirerek Doğu medeniyetlerine ortak bir rakip sunmaktadır.

Stratejik bölünmelere destek olmak: ABD İkinci Dünya Savaşı sonrasında Almanya'nın Batı Bloku'na dahil olmasını istemiştir. Ancak bunun mümkün olmayacağını gördükten sonra Batı Almanya'nın oluşmasını sağlayarak uzun dönemde Batı Almanya ile Batı Avrupa ilişkilerinin güçlenmesini sağlamıştır. Çin ise bugün ABD ve Avrupalı müttefiklerinin olumlu ilişkilerini kendi çıkarına görmemektedir. Bu bağlamda İkinci Dünya

Savaşı'ndan sonra geçen uzun zamanın ardından ABD ve Avrupalı müttefikleri arasında farklı sesler çıkmaya başlamıştır. Almanya'nın, ABD'nin Rusya politikalarına karşı çekingen bir tutum sergilemesi bu duruma örnek olarak gösterilebilir.

Diplomatik tercihler: ABD'nin Marshall Planı'ndan yararlanmak isteyen devletlere SSCB yanlısı tutumdan ve komünizmden uzaklaşmaları şart olarak sunulmuş devletlerin diplomatik tercihlerine yön verilmiştir. Çin ise bugün Londra'ya kadar uzanan girişim sayesinde birçok devletin diplomatik tercihlerine etki etmektedir.

Aynı çalışmadan hareketle girişimin Marshall Planı ile olan farkları ise şu şekilde özetlenebilir (Demir ve Tekir, 2018: 40-42);

Kapsayıcılık: Kuşak-Yol Girişimi Asya, Afrika ve hatta AB üyesi olan 60'tan fazla ülkeyi kapsamaktadır. Ancak Marshall Planı'nda oldukça sınırlı bir alan söz konusudur. Bunun yanında ekonomik anlamda Marshall Planı'nda güncel değerlendirme ile 130 milyar dolar gibi bir bütçe söz konusuken girişim için harcanacak minimum bütçe 4,5 trilyon dolar civarındadır. Bu da dünyanın daha önce görmediği büyüklükte bir imparatorluk inşa etmek anlamına gelmektedir (Carney, 2017'den akt. Demir ve Tekir, 2018: 40).

Küresel Ortaklık: ABD Marshall Planı için örtülü bir biçimde NATO üyeliğini ülkelere dayatarak, askerî ittifaklara desteği şart koşmuştur. Ancak Kuşak-Yol Girişimi askerî bir ittifaka dahil olmak veya herhangi bir örgüte üyeliği şart koşmamaktadır. ABD'nin dayattığı uluslararası toplumdaki farklı bir yapı oluşturmak istemektedir.

Barış ve İş Birliği: ABD, Marshall Planı ile SSCB tehdidine karşı demokrasi ve liberalizm öğütlerken Çin'in girişim ile herhangi bir ülkenin rejimine müdahale etmeye yönelik söylemi bulunmamaktadır. Girişim kazan-kazan söylemi altında ortak bir yaşam ve birlikte kalkınma felsefesini ortaya koymaktadır.

Girişimin Marshall Planı'ndan farklı yönleri mevcuttur. Ancak farklılıktan daha fazla benzerliği vardır. Girişimin özellikle, Çin özelinde planlanan ihracatı artırma, uluslararası finansal sistemde merkez olma hedefi; Çin'in ayırdığı büyük bütçe ve gelişme yolundaki ülkelere karşı duymak istediklerini söyler tutumu ile özellikle ABD merkezilik durumuna tepki gösteren ve ABD'nin durumunu sürekli eleştiren söylemleri Çin'in hegemon bir devlet

olmak için öncelikle büyük rakibi üzerinden ilerleyerek hegemonya kurma planı olduğu düşüncesini akla getirmektedir.

Çin'in hızla büyüyen şirketleri önemli bir güç unsurudur. Türkiye'den sadece Koç Holding'in yer aldığı 2019 Fortune Global 500 Listesi'ne üç tanesi ilk beşte olmak üzere yüzü aşkın Çinli firma girmiştir (Duran ve Yılmaz, 2020: 81). Bu büyük şirketler uluslararası yatırımlarını hızla artırmaktadır. Çin; Kazakistan'dan petrol, doğalgaz, uranyum, Türkmenistan'dan ve Özbekistan'dan doğal gaz ithalatı yapmaktadır. Kırgızistan'da altın madenlerini işletmektedir. Pekin Orta Asya'da altyapı projelerinin çoğunu finanse etmiştir. Bu durum Orta Asyalıların Çin'e daha şüphecilikle yaklaşmasına neden olmuştur. Örneğin; Kırgızistan'da altın madenlerini işleten Çinli şirketlere karşı yerel direnişler çıkmıştır. Bunun yanında Kırgızistan'da yapılan yol inşaatlarında genellikle Çinli işçiler çalıştırılmaktadır. Az sayıdaki Kırgız işçiye de Çinli işçilere yapılan ödemedен daha az bir ödeme yapılmaktadır. Çinli tüccarlar Kırgız pazarına da girmiş olup Çin'den getirdikleri ucuz mallar Kırgız mallarının yerini almaktadır (Kodoman ve Gonca, 2016: 1257). Bunun yanında Çin'in dünya geneline olan ihracat rakamları ciddi artış göstermektedir. Birçok ülke bu gelişmelerden rahatsız olmuş ve Çinli firmaların faaliyetlerini yasaklamaya veya sınırlamaya varan önlemler almıştır. Bu bağlamda Çinli firmaların artan satış oranlarının ekonomik kayıplara sebep olması sebebiyle Türkiye'de de uygulanan vergi oranları artırılmıştır (Duran ve Yılmaz, 2020: 83). Bu gelişmeler sonucunda Çin, gelen tepkiler sonrasında alternatif politikalar geliştirmeye başlamıştır.

Çin'in hegemonya çabasının göstergesi olarak görülen diğer bir girişim ise Konfüçyüs Enstitüleridir. İlki Özbekistan'ın başkenti Taşkent'te açılmıştır. Günümüzde dünya çapında çoğu enstitü olmak üzere 536 enstitü ve sınıf vardır. Hegemonya kurma hedefi olan devletler, her zaman eğitim, dil, kültür gibi alanlarda çalışmalar yapmışlardır. Bu bağlamda, Çin'in kurduğu enstitüler ve sınıflar başlangıçta dil öğretimi amacıyla kurulmuş olsalar da zamanla Çin'in kültürünü, tarihini, toplum yapısını tanıtmaya misyonunu üstlenmişlerdir. Bunun yanında enstitüler, buldukları ülkeler hakkında bilgi sağlayan merkezler olmuşlardır. Bu merkezler, buldukları ülkelerde toplumsal yapıyı ve gençlerin profilini öğrenerek buna yönelik strateji geliştirmeye olanak sağlamaktadır. Bu yolla Çin, kendisine yönelik beyin göçünü artırmak istemektedir (Duran ve Yılmaz, 2020: 83-84).

Ayrıca, son dönemde artan bir şekilde etnik kimlik araştırmaları yapan Konfüçyüs Enstitüleri, toplum mühendisliği noktasında önemli bir araç olma potansiyeline sahiptir.

Diğer bir sorun ise Çin'in yürüttüğü borç diplomasisidir. Çin, Afrika ülkeleri başta olmak üzere az gelişmiş ülkelere ağır şartlar içeren anlaşmalarla ödeyemeyecekleri büyüklükte borç vermektedir. Bir yandan Kuşak-Yol Girişimi çerçevesinde kredi ve borçlanmaları desteklerken, diğer yandan borçlarını ödeyemeyen ülkelerin çeşitli varlıklarına el koyarak girişimin güvenliğini ve sürdürülebilirliğini garanti altına almaya çalışmaktadır. Bu durum, borçlu devletleri ve uluslararası toplumu Çin'e karşı endişeye sevk etmektedir. Nitekim Çin'e ve Çin menşeli firmalara yüzde 8 faizle 8 milyar dolar kredi borcu bulunan ve borçlarını ödeme noktasında sorun yaşayan Sri Lanka, 2017 yılında Hambantota kentindeki bir limanın kullanım ve tasarruf haklarının yüzde 70'ini 99 yıllığına Çinli bir şirkete devretmiştir. Bu durum bir yandan Çin'in yumuşak güce dayalı dış politika söylemi ile çelişirken, diğer taraftan uluslararası alanda bilhassa borçlu ülkeleri Çin yayılcılığı konusunda tedirgin etmektedir. Çin'e en çok borcu olan ülkeler arasında Cibuti, Tacikistan, Kırgızistan, Lao, Maldivler, Madagaskar, Pakistan ve Karadağ yer almaktadır (Tandoğan, 2018). Bu örnekler ışığında, Çin'in tarihten gelen yayılcı siyaseti girişim kapsamındaki ülkelere tedirginlik oluşturmaktadır. Özellikle Çin girişim için ne kadar şeffaflığı savunan bir görünüm sergilese de devlet yapısı olarak tam aksi yönde bir izlenim vermektedir. Bu durum, Çin'in stratejik limanları, boğazları, su yollarını, bölgeleri ve doğal kaynak bakımından zengin coğrafyaları kontrol etmesi neticesinde izleyeceği politikaların ve takınacağı tutumun öngörülemez olmasına neden olmaktadır. Bu bağlamda girişim kapsamındaki ülkelerin, girişime yönelik olarak ihtiyatlı bir tutum sergilemeleri gerekmektedir.

Önceki başlıklarda da bahsedildiği üzere Çin'in artan enerji, ham madde ve pazar ihtiyacı da olası bir Çin emperyalizmi şüphesini doğurmaktadır. Çin ekonomik anlamda dünyanın fabrikası konumundadır. Bu durum da girişim kapsamındaki ülkelerin iç pazarlarında Çin'in ekonomik gücüyle mücadele etmesini zorlaştırmaktadır. Hızlı, ucuz ve seri üretim yapan Çin, girişim ile elde edeceği lojistik üstünlükle maliyetlerini ciddi oranda düşürmenin yanında ürettiği malların Avrupa'ya kadar çok hızlı bir şekilde nakliyesini

sağlayabilecektir. Bu ise Çin ile olan dış ticaretinde açık veren ülkelerin ekonomilerine yönelik büyük bir tehdit anlamına gelmektedir.

Çin tarafı oluşan bu algıyı kırmak için sürekli yatıştırıcı söylemlerde bulunsa da uyguladığı politikalar oluşan algının yerindeliğini ortaya koymaktadır. Hatta bu noktada Napolyon'a ithafen söylenen “bir gün Çin uyanırsa bu gelişme dünyayı sarsabilir” sözü akla gelmektedir. Bütün dünyanın ekonomik durgunluk yaşadığı bir dönemde Çin ekonomisindeki yükseliş; literatürde “uyuyan devin uyanması”, “ejderhanın tırnaklarını bilemesi”, “yeni bir süper gücün doğması” gibi söylemlerin ortaya çıkmasına yol açmıştır (Yılmaz, 2020: 123).

4.2. ABD VE RUSYA’NIN TEPKİLERİ

Girişim ülkeleri ve coğrafyası üzerinde özellikle 1940’lı yılların ortasından itibaren başlayan Soğuk Savaş döneminde etkili olan, günümüzde de hâlâ bu bölgelere yönelik askerî ve stratejik politikaları ile öne çıkan ABD ve Rusya’nın tavırları girişimin geleceği için önem arz etmektedir. ABD ve Rusya tarafından girişime yönelik olarak temkinli duruş sergilense de iki devletin girişime yönelik tutumlarında farklılıklar bulunmaktadır.

ABD, coğrafi olarak Orta Asya bölgesine uzak olmasının getirdiği dezavantajı özellikle 11 Eylül saldırılarına kadar bölgedeki askerî üsleriyle telafi etmeye çalışmıştır. 11 Eylül saldırıları sonrasında ise küresel terörizme savaş açtığını söyleyerek Afganistan’ı işgal etmiştir. Bu sayede Orta Asya’ya yerleşerek ve bölge üzerinde etkin bir siyaset izleyerek Orta Doğu’da olduğu gibi etkili olmak istemiştir (Aydın, 2015). Ayrıca, ABD bölgedeki eski Sovyet ülkelerini kendi nüfuz alanına dahil etmek amacıyla; insan hakları, demokrasi, bağımsızlık gibi kavramları sürekli dile getirmektedir (Ayan, 2016).

ABD’nin de yakın zamanlarda İpek Yolu’na dair projeleri olmuştur. Bunlar içerisinde en önemlisi olarak 2011 yılının Temmuz ayında ABD Dışişleri Bakanı Hillary Clinton tarafından açıklanan “Yeni İpek Yolu Girişimi” gösterilebilir. Bu proje ile Orta ve Güney Asya’da bir ticaret merkezi oluşturmak ve Afganistan’ın refah seviyesini artırmak hedeflenmiştir. Aslında Çin’in Kuşak-Yol Girişimi’nin ortaya çıkmasının sebepleri arasında sayılan ABD tarafından kuşatılmışlık hissi, ABD’nin bu projesi ile tahammül edilemez hale gelmiştir. Ancak ABD, bu projeden beklediği dönütü alamamış, son yıllarda uyguladığı

“çekilme politikası” ve Özbekistan, Kırgızistan gibi yerlerdeki askerî üslerini kaybetmesi ile bölgedeki etkisi azalmış ve bu durumdan yararlanan Çin kendi girişimini hayata geçirme çalışmalarına hız vermiştir (Kodaman ve Gonca, 2016).

Son dönemde yaşanan Covid-19 salgını ABD ve Çin arasındaki dengeleri etkileyen diğer bir faktördür. Salgın ABD’nin düşüşünü hızlandırırken Çin’in yükselişini tetikleyen bir gelişme olarak görülmektedir. Bir başka ifadeyle salgın, ABD hegemonyasının aşınmasını hızlandırmıştır. Çin ise bu dönemde Dünya Sağlık Örgütü başta olmak üzere uluslararası kurumlarla ilişkilerini sıklaştırmış ve bu kurumlar üzerindeki etkisini artırmıştır. Salgın döneminde Çin, AB ülkeleri ve hatta ABD için başlıca acil müdahale ve tıbbi malzeme tedarikçisi konumuna gelmiştir. ABD’nin halen askerî üstünlüğünü korusa da salgın döneminin yol açtığı küresel krizle mücadele etmede yeterli güce sahip olmadığı görülmektedir (Sarıöz Gökten, 2020: 23-24).

Çin’in küresel stratejik etkisini artıracak olan hamlelerine karşılık ABD “Asya Ekseni” gibi alternatif stratejiler geliştirmeye başlamış ve girişim kapsamındaki ülkelerde Kuşak-Yol Girişimi karşıtı propaganda faaliyetlerine girişmiştir. Bir önceki başlıkta detaylarıyla ele alınan Kuşak-Yol Girişimi ve Marshall Planı karşılaştırması bağlamında girişimin, Çin’in kendini merkeze aldığı bir proje olduğu ve tek taraflı bir inisiyatif olarak ortaya çıktığı batılı uzmanlarca sıkça dile getirilmektedir. ABD’nin Asya stratejileri ve Çin’i çevreleme ve yalnızlaştırma politikası bağlamında düşünüldüğünde Çin’in girişimden asıl beklentisinin ekonomik ve ticari kazançlar değil; siyasi saiklerle yürütülen bu çevreleme ve yalnızlaştırma politikasına karşı önlem almak olduğu söylenebilir. Kuşak-Yol Girişimi ile vaat edilen destekler sayesinde ilgili ülkelerin girişime olumlu yaklaşması beklenirken, bölgede güvenlikleri bakımından ABD’ye yaslanan birçok ülkenin varlığı, ABD’ye rağmen bu ülkelerin girişime destek vermeleri hususunda açık bir tereddüt oluşturmaktadır. Geçmişte Asya’da Çin’in gücünü dengelemeye yönelik ABD’nin çeşitli çalışmaları olmuştur. 3 Ağustos 1999’da çıkarılan “İpek Yolu Strateji Yasası” bunlardan birisidir. Bu yasa ile ABD, Yeni İpek Yolu coğrafyasında yeni yatırım olanakları oluşturmayı, SSCB’den ayrılarak bağımsızlığına kavuşan yeni devletlerin bağımsızlıklarını pekiştirmeyi, kendisi ile olan bağlarını güçlendirmeyi amaçlamış ve o dönemde Çin ve Rusya tarafından büyük tepki almıştır. Çin ile ABD arasında Tayvan, Güney Çin Denizi ve Suriye gibi konularda yaşanan

görüş farklılıklarını bazı uzmanlar girişimin geleceği açısından tehlike olarak görmektedir. Çin'in büyüyen ekonomik gücü ve Rusya ile olan olumlu ilişkileri de ABD tarafından kuşkuyla karşılanmaktadır (Özdaşlı, 2015).

Mevcut uluslararası düzenin kurucusu ve hâkimi ABD, bu konumunu kaybetmemek için yükselen güç Çin'i kontrol altına almak istemektedir. Bu durum literatüre "Tukidides Tuzağı" olarak geçen ve düzenin kurucusu olan ülke ile düzenden yararlanarak güçlenen ülke arasındaki ilişkilerin bir süre sonra meydan okumaya dönüşmesinin ve çatışmaya varmasının kaçınılmaz olduğunu söyleyen kuramı hatırlatmaktadır (Aran, 2018: 6). ABD'nin Kuşak-Yol Girişimi'ne yönelik tutumu bu kuramın bir örneğini oluşturmaktadır. Ekonomik olarak gelişen Çin dünya ticaretinde rakipsiz denilebilecek bir konuma gelmiştir. ABD ise lideri olduğunu düşündüğü mevcut ekonomik sistemde yükselen yeni bir gücün varlığından rahatsız olmaktadır. Kuşak-Yol Girişimi ile Çin'in yükselişinin artarak devam edeceğini düşünen ABD, girişime karşı olumsuz tavır almış durumdadır.

Bölge ülkelerinin Çin yayılmacılığına karşı bir nevi garanti olarak gördüğü ABD, girişim kapsamındaki birçok ülkede hâlâ etkin konumdadır. Bu durum bölge ülkelerin girişime tam anlamıyla dahil olmalarını engelleyen bir faktördür. Diğer bir faktör ise Çin ile rekabette zorlanan ABD ekonomisidir. Askerî anlamda hâlâ etkinliğini koruyan ABD, diğer alanlardaki düşüşünü engellemek için sıcak bir çatışma ortamı oluşturmaya da bölge ülkeleri üzerindeki uygulayacağı güvenlik politikaları ile bu kozunu kullanacaktır. Yukarıda da bahsedildiği üzere ABD geçmişte de Asya'daki güç dengesine yönelik hamleler yapmıştır. Özellikle son dönemde sertleşen ABD-Çin ilişkileri, Kuşak-Yol Girişimi kapsamında uzlaşmaya varılmasını zorlaştıracak, ABD bu duruma tepkisiz kalmayarak bölgeye yönelik stratejiler geliştirecektir. Yakın zamanda ABD, Kuşak-Yol Girişimi'ne alternatif olacak yaklaşık 50 farklı projenin üzerinde çalıştığını açıklamıştır. Bu projelerin temelinde Kuşak-Yol Girişimi'nde olduğu gibi küresel altyapı finansmanı sağlanması olduğu belirtilmiştir (Bloomberg, 2021).

Rusya-Çin ilişkilerinin, ABD ile olan ilişkilere nispeten daha olumlu seyrettiği görülmektedir. Buna örnek olarak 26 Nisan 1996'da Şanghay'da; Çin, Rusya, Kırgızistan Kazakistan ve Tacikistan tarafından Şanghay Beşlisi olarak kurulan, 15 Haziran 2001 tarihinde Özbekistan'ın katılımıyla şu anki yapısına kavuşan, Şanghay İşbirliği Örgütü

verilebilir. Örgütün belirlediği temel amaç, ABD hegemonyasının önüne geçmektir. 2007'deki Bişkek Zirvesi'nde Rusya Devlet Başkanı Putin “tek kutuplu dünya kabul edilemez” diyerek örgütün misyonunu ortaya koymuştur. Bu bağlamda Rusya'nın Kuşak-Yol Girişimi'ne karşı tavrı ABD'nin tavrından farklıdır. İki devlet de girişime karşı temkinli davranmaktadır. Ancak Rusya, ABD gibi girişime karşı bir tavır sergilemek yerine kuşku duyduğu hususlara rağmen bölgedeki hem mevcut yerini korumak hem de gelişmelerin dışında kalmamak için Kuşak-Yol Girişimi'nin ortaklarından birisi olmayı tercih etmektedir. Ancak Rusya da ABD gibi bölgede Çin ile rekabet etmekte güçlük çekmektedir. Üretim çeşitliliği bakımından kısıtlı ekonomisi, geniş toprakları, sınırsız petrol, doğal gaz, mineral ve diğer ham madde kaynakları ve gerileme eğilimindeki nüfusu ile Rusya, uzun vadede Çin hegemonyasının hedefi olma ihtimalini dikkate alarak, projede hem yer almakta hem de projenin Rusya'yı tehdit etmesini engelleyecek tedbirler geliştirmektedir (Wilson, 2017'den akt. Bocutoğlu, 2017: 268).

Çin Kuşak-Yol Girişimi'nin ortaya çıktığı ilk dönemde Rusya'yı, girişimden uzak tutmak amacıyla kuracağı yeni demir yolu ağları ile bypass etmek istemiştir. Ancak SSCB dağıldıktan sonra bağımsızlığı kazanan önemli bölge ülkeleri üzerinde Rusya'nın etkisinin hâlâ devam ediyor olması bu planı olanaksız kılmıştır. Rusya ise girişimi Avrasya Ekonomik Birliğine rakip bir örgütlenme olarak değerlendirerek ihtiyatlı bir tavır sergilemiştir. Bunun yanında girişim dahilinde planlanan projeler ile Rusya'nın Asya ülkeleri için Avrupa'ya uzanan köprü olma özelliğine ciddi alternatifler geliştirilmiştir. Rusya, tekel denilebilecek bu özelliği ile bölge ülkeleri üzerinde baskı oluşturmaktadır. Ayrıca SSCB dağılana kadar bölgedeki tüm demir yollarını, boru hatlarını ve hatta hava yollarını merkezden yöneten Rusya, ulaşım yollarına hâkim olan devletin elde ettiği jeopolitik ve ekonomik gücün farkındadır. Bu gücü günümüzde de elinde tutmak isteyen Rusya, bölgede ortaya çıkacak herhangi bir bölgesel veya küresel gücü kendisi için güvenlik tehdidi olarak algılamaktadır. Ancak Çin'in Rusya'yı dışlayamayacağını anlaması gibi Rusya'da küresel çaptaki bu girişime engel olamayacağını anlamıştır. Bunun üzerine Rusya ve Çin arasında ilk ciddi adım 6 Şubat 2014'te Putin'in Çin'e yaptığı ziyarette atılmıştır. Görüşmelerde Putin, bazı çekincelerinin olduğunu ancak Çin ile girişimin genel hatları bakımından uzlaştıklarını ve Rusya'nın girişime olumlu yaklaştığını açıklamış, Trans-Avrasya Demir Yolu'nu girişime dahil etme noktasında istekli olduklarını belirtmiştir. Diğer bir olumlu gelişme ise 8 Mayıs

2015'te Xi Jinping'in Rusya'ya yaptığı ziyaret sırasında yaşanmıştır: Putin yaptığı açıklamada; Kuşak-Yol Girişimi'ni Avrasya Ekonomik Birliği ve Trans-Avrasya Ticari Altyapı Projesi olarak tanımlayarak, bu sayede gelişecek olan Rusya-Çin iş birliğinin gelecekte kıtasal bir ortak ekonomik alana evrilmesini hedeflediklerini ifade etmiştir (Özdaşlı, 2015).

Çin'in İngilizce yayınlanan Global Times gazetesine bağlı araştırma merkezinin 2021 sonunda yaptığı ankete göre, Çin vatandaşları için şu anda Çin-Rusya ilişkileri en önemli konuların başında gelmektedir. Anket katılımcılarının yüzde 55,6'sı Çin ve Rusya arasındaki ilişkileri, ülke için en önemli ikili diplomatik ilişki olarak görmektedir. Araştırma Merkezi'nin 2006 yılından bu yana yaptığı anketlere bakıldığında, Çin vatandaşları için ilk defa Rusya ile olan ilişkiler, AB ve ABD ile ilişkilerin önüne geçmiştir (Sputniknews, 2021). Buna göre Çin toplumunun Rusya ile iş birliğine ve potansiyel projelere olumlu baktığı görülmektedir. Ancak Rusya, her ne kadar Kuşak-Yol Girişimi'nin temel ortaklarından biri olarak öne çıkmakta ise de girişimin doğuracağı uzun dönemli jeopolitik sonuçlardan çekinmektedir (Bocutoğlu, 2017). Bu çekince, ilerleyen dönemde karşı çıkışa dönüşme potansiyeli taşımaktadır. Bu ise girişim dahilindeki projeler için önemli bir sorun oluşturabilecek bir etkidir. Bu bağlamda, yakın zamanda Kazakistan'da çıkan olayların temelinde Çin'in yükselişi ve Kuşak-Yol Girişimi olduğu düşünülmektedir. Kazakistan doğal kaynakları bakımından oldukça zengin bir ülke olmanın yanında Kuşak-Yol Girişimi'nin dünyaya ilan edildiği ülkedir. ABD ve Rusya bölgedeki politikalarında Çin'in yükselişine karşı önlem alma ortak paydasında birleşmektedir. Bu iki devlet; Soğuk Savaş döneminde ABD ve Çin'in SSCB'ye birlikte karşı olduğuna benzer şekilde, Çin'e karşı jeopolitik açıdan bir nevi doğal müttefiklerdir (Yaycı, 2022). ABD ve Rusya'nın bu tavrı Kuşak-Yol Girişimi için bir diğer önemli sorunu teşkil etmektedir.

4.3. RADİKAL OLUŞUMLAR VE TERÖR FAALİYETLERİ

Orta Asya coğrafyasında Soğuk Savaş döneminde dinî yapılara karşı yapılan baskı, dinî radikal yapıların oluşumuna; dönemin sona ermesi ile beraber oluşan bölgedeki güç boşluğu ise terör faaliyetlerinin hızlanmasına sebep olmuştur. Bu bağlamda, Özbekistan ve Afganistan başta olmak üzere bölgedeki çoğu ülkede radikal oluşumlardan ve terör örgütlerinin etkinliğinden söz edilebilir.

Bölgedeki radikal oluşumların ideolojik temelinde Selefilik akımı yer almaktadır. Bu durumu Kartal (2016: 192) çalışmasında şu şekilde açıklamaktadır: “Özellikle İslam Dünyası’nda dinî, terörü meşrulaştırma aracı olarak kullanılan örgütler incelendiğinde karşımıza itikadi bir akımdan yola çıkarak radikalleşen ve bir şiddet ideolojisine dönüşen “Selefilik” çıkmaktadır. Kendini Selefi olarak tanımlayan ya da söylem ve eylemleriyle bu şekilde tanımlanan faaliyetler incelendiğinde tarihî İpek Yolu coğrafyasının ve etki alanının bu örgütlere ev sahipliği yaptığı görülmektedir. Bu durum ise sosyal ve siyasi olarak yükselen bölge için tehdit oluşturmaktadır”.

Bölgedeki en ciddi radikal oluşum DAESH terör örgütüdür. Kendisini Irak Şam İslam Devleti olarak adlandıran bu terör örgütü, ilk olarak 1999 yılında Afganistan’da Ebu Musab el-Zerkavi tarafından “Tevhit ve Cihat Örgütü” adı altında kurulmuştur. Irak’ın kuzeyinde ABD ile savaşan örgüt daha sonraki dönemde El-Kaide ile bağlantılı hale gelmiştir. Arap Baharı sonrasında Orta Doğu’daki etkinliği artan örgüt, özellikle Irak ve Suriye’de faaliyette bulunarak ciddi katliamlara ve milyonlarca kişinin mülteci konumuna düşmesine sebep olmuştur. 2017 yılından itibaren ABD’nin de baskısıyla bölgede tutunmakta zorlanan örgüt, Orta Doğu’dan sonraki hedeflerinin Orta Asya olduğunu açıklamıştır. Örgüte Kuzey Afrika, Güney Asya ve Güneydoğu Asya’dan da katılımların olduğu bilinmektedir (Pulat, 2019). 2015 yılında Doğu Türkistan’dan 400 kadar Uygur Türkü yeni vatan umuduyla Suriye’ye götürülürken Türkiye tarafından yakalanmıştır (CNN Türk, 2015). DAESH’in Orta Asya’da oluşturmayı hedeflediği istikrarsız yapı için para ayırdığı ve silahlı eylemlerde bulunacağı yönünde kamuoyunda bir tedirginlik hâkimdir. Afganistan-Türkmenistan sınırında kendini İslam devleti militanı olarak tanımlayan Taliban yanlısı ve Orta Asya kökenli militanlar bu tedirginliği artırmaktadır. Özbekistan Millî Güvenlik Teşkilatının temsilcisi Alişer Hamdamov, Özbekistan İslami Hareketini ve Taliban’ın da DAESH’e katılmaya yönelik yaptığı açıklamaları millî güvenliklerine yönelik tehdit olarak değerlendirmiştir (Pulat, 2019). Nitekim 2015 yılında Özbekistan İslami Hareketi, DAESH’e bağlılığını açıklamıştır (BBC, 2015).

Bölgedeki diğer bir terör unsuru olan El-Kaide, 1988 yılında SSCB’nin Afganistan’a müdahale ettiği dönemde Usame bin Ladin tarafından kurulmuştur. 11 Eylül saldırılarından sonra, ABD’nin başlattığı terörle savaş ve 2011 yılında Usame bin Ladin’in öldürülmesi ile

zayıflayan örgütün faaliyet alanı daralmış, militanlarının önemli bir bölümü DAES'e katılmıştır. Son yıllarda gündemden düşen örgütün sessiz bir şekilde yeniden yapılandığı düşünülmektedir. ABD Ulusal İstihbaratı açıkladığı bir raporda "El-Kaide liderlerinin örgütün küresel komuta yapısını güçlendirdiğini, militanlarını Batı'ya yönelik saldırılar yönünde teşvike devam edeceğini" açıklamıştır. ABD'nin örgüte karşı yaptığı saldırılar, liderlerinin öldürülmesi ve DAES'in ortaya çıkmasıyla etkisini kaybeden örgüt yeni stratejiler aramaya başlamıştır. Bu bağlamda Afrika, Orta Doğu ve Güney Asya'da şubeler ağı kurmuş ve geliştirmiştir. Bu şubelere örnek olarak; İslami Magrib'deki El-Kaide, Arap Körfezi'ndeki El-Kaide, Hin Alt Kıtası'ndaki El-Kaide ve Mısır'da El Kaide gösterilebilir. El-Kaide 2013 yılında yayımladığı "Cihat İçin Genel Kurallar" adlı belgede örgüt için bir takım reformlar ortaya atılmıştır. Belgenin özünde itidalli ve topluluk bazlı bir yaklaşım vurgusu yapılarak kitlelerin isyanını tetikleyen faaliyetlerden kaçınılması gerektiği ifade edilmiştir. Oxford Üniversitesi Pembroke Koleji'nden Dr. Elisabeth Kendall "El Kaide yolsuzluk ve ötekileştirilme gibi yerel kaygılara odaklanıp, bunları küresel cihat gündemine ekleme sanatında ustalaştı. Böyle yaparak yerel bir 'kurtarıcı' gibi davranıyorlar ve böylece IŞİD zorbalarının tersine 'cihadın iyi adamları' gibi görünüyorlar" diyerek bu yeni stratejiyi özetlemiştir. El-Kaide oluşturduğu bu yeni şubelerle silahlı saldırılarını artırmaktadır. Silahı Çatışmalar ve Olaylar Veri Projesi'ne göre 2018 yılında El-Kaide dünya genelinde 316 saldırı düzenlemiştir (Ali, 2019).

Bölgedeki aktif radikal unsurlardan bir diğeri Taliban'dır. Molla Muhammed Ömer tarafından 1994 yılında kurulmuş olan ve Afganistan'ın büyük bir bölümünde "Afganistan İslam Emirliği" adı altında, 1996'dan 2001'e kadar yönetimi elinde bulunduran örgüt, 11 Eylül Saldırıları'ndan sonra 2001 yılında ABD öncülüğünde NATO'nun Afganistan'a girmesiyle yönetimi kaybetmiştir. 2020 yılında ABD ile anlaşma sağlayan Taliban, ABD'nin çekilmesine karşılık bölgedeki El-Kaide gibi terör unsurlarıyla olan bağlantısını kesme sözü vermiştir. Bunun ardından ABD Afganistan'dan çekilmeye başlamış, Taliban ise 20 yıl aradan sonra 15 Ağustos 2021'de Kabil'e girerek Afganistan'da yönetimi tekrar ele geçirmiştir. Kuşak-Yol Girişimi bağlamında Çin-Taliban ilişkilerinin olumlu söylemler üzerinden yürütüldüğü görülmektedir. Afganistan'daki NATO varlığı girişim bağlamında engel teşkil etmekte olan bir faktördü. 2021'in Temmuz ayında henüz Taliban Kabil'i ele geçirmeden önce Çin Dışişleri Bakanı Vang Yi ve Taliban heyeti Çin'in kuzeyinde

görüşmüş, Çinli bakan “Afganistan, Afganlara aittir” diyerek Taliban’a olan Çin desteğini ortaya koymuştur. Taliban’ın ülkede yönetimi ele almasından sonra ise Pekin yönetimi “Afgan halkının tercihine saygılıyız” diyerek kurulan yeni yönetim ile ilişkilerini geliştireceği sinyali vermiştir. Taliban ise yaptığı açıklamada “Çin’i memnuniyetle karşılarız. Eğer yatırım yapacaklarsa tabi ki güvenliklerini sağlarız. Çin, Afganistan’ın inşası ve gelişimi için memnuniyetle karşıladığımız dost bir ülkedir” diyerek Çin ile iş birliğine açık olduklarını ifade etmiştir. Ancak bölgede yapılacak yatırımların geleceği, kalıcı istikrara bağlıdır. Şu an için Taliban yaptığı açıklamalarda tüm dünyaya iş birliği için açık olduğunu ifade etmekte ve itidalli tavrı ile bölgenin güvensiz olduğu imajını düzeltmek istemektedir. Ancak bazı görüşlere göre bölgede uzun yıllardır devam eden istikrarsız ortam, yoksulluk ve çatışmalar kısa dönemde yatırımların yapılmasını mümkün kılmamaktadır. Diğer bir görüş ise Pekin yönetiminin Afganistan’ı “çok riskli bölge” olarak gördüğü ve gelişmelerden yararlanarak fırsatlar oluşturma düşüncesinin ikinci planda olduğu yönündedir. Sonuç olarak, Çin’in ekonomik bakımdan Kuşak-Yol Girişimi için önemli bir bölge olan Afganistan’da pozisyon alması orta ve uzun vadede iki ülkenin menfaatine görünse de yıllarını dağlarda çatışmayla geçirmiş eğitimsiz Taliban mensuplarının kısa zamanda yatırım çekecek adımlar atmasını beklemek çok rasyonel durmamaktadır (Erdoğan, 2021).

Orta Asya’daki faaliyetleriyle öne çıkan diğer bir terör örgütü de FETÖ’dür. Türkiye’de ortaya çıkan örgüt, klasik terör örgütlerinden farklı bir görünümündedir. Direk silahı eylemler yapmak yerine devletin; yargı, bürokrasi, ordu, emniyet alanlarındaki önemli kurumlarında yapılanarak sinsi ve daha yıkıcı bir strateji izlemektedir. Bu izlediği stratejinin yanında gerektiğinde kitlesel katliamlara kadar gidecek silahlı eylemlere girişebilen bir örgüttür. Türkiye’de başarısız olan 15 Temmuz 2016’daki hain darbe girişimi bunun en açık örneğidir. Paxton tarafından kuramsallaştırılan, devletin içerisinde “Truva Atı” stratejisiyle örgütlenen yapıları tarif eden “paralel devlet” olgusu da FETÖ’yü tanımlamak için uygun bir çerçeve sunmaktadır (Paxton, 2014’ten akt. Pulat, 2019: 43). Türkiye’de ortaya çıkan bu terör örgütü, zamanla uluslararasılaşmış ve genellikle Türk/Müslüman kimliğine sahip ülkelerde faaliyet göstermeye başlamıştır. Türkiye’deki tüm faaliyetlerine son verilen örgütün Orta Asya’da halen Kırgızistan başta olmak üzere birçok ülkede faaliyetleri bulunmaktadır (Pulat, 2019). Kırgızistan’da milliyetçilerin iktidarı ele geçirmesiyle bu ülkenin FETÖ’nün “Alamut Kalesi” olma konumu sarsılmış, Kırgızistan’da bulunan FETÖ’nün Orta Asya imamı

Türkiye'ye teslim edilmiştir. Ancak, FETÖ'nün bölgedeki varlığı istikrar ve güvenlik açısından tehlike oluşturmaktadır. Nitekim, Kazakistan'da 5 Ocak 2022 tarihinde artan doğal gaz ve akaryakıt fiyatları sonrası başlayan protesto eylemlerinin bir kalkışmaya dönüşmesinde FETÖ'nün rolü olduğuna yönünde iddialar bulunmaktadır. Protesto eylemleri nedeniyle Kazakistan'da hükümet istifa etmek zorunda kalmıştır. Ancak hükümetin görevden çekilmesine rağmen artan şiddet olayları sonucunda 18 kolluk görevlisinin hayatını kaybettiği, 748 kolluk görevlisinin yaralandığı ve en az 3 bin kişinin gözaltına alındığı kitlesel bir kalkışma yaşanmıştır. Bu durum bölgenin güvenliği ve istikrarı konusunda endişe doğurmuş, ülkede tekrar istikrarın sağlanması için Türkiye, Rusya ve Çin desteğini açıklamıştır. Rusya öncülüğünde kurulan Kolektif Güvenlik Anlaşması Örgütüne bağlı 2500 Rus ve Belarus askeri Kazakistan'a konuşlanmıştır. ABD Dışişleri Bakanlığı ise bölgedeki birliklerin durumunun yakından izlendiğini ifade etmiştir (Haber7, 2022). Rus Milletvekili Ruslan Balbek'in de dahil olduğu olayları FETÖ okullarından çıkanlar ve DAESH mensuplarının kışkırttığı ifade edilmiştir (Star, 2022b). Olayların çıkmasının ardından bazı FETÖ mensuplarının Orta Doğu'da ciddi bir yıkıma ve acıya neden olan Arap Baharı'na atıf yaparak, "Türk Baharı başladı" ve "bir Türk Baharı bekliyoruz" şeklinde açıklamaları FETÖ'nün de olayların içinde olduğunu işaret etmektedir (Yaycı, 2022).

Son olarak Kuşak-Yol Girişimi'nin deniz projeleri için engel teşkil eden deniz korsanlığına değinmek gerekmektedir. Girişim özelinde korsan faaliyetlerinin yoğun olduğu bölgeler olarak Somali açıkları, Kızıldeniz, Aden Körfezi, Malakka Boğazı ve Hint Okyanusu sayılabilir. 2010'dan 2020'ye kadar dünya genelinde yapılan korsan saldırılarına bakıldığında kayıtlı saldırı sayısı; 2010'da 445, 2011'de 439, 2012'de 297, 2013'te 264, 2014'te 245, 2015'te 246, 2016'da 191, 2017'de 180, 2018'de 201, 2019'da 162 ve 2020'de 195'tir (Biber, 2021). Bu bağlamda, bölgedeki bu tür silahlı saldırılar, başta lojistik güvenliği olmak üzere birçok açıdan Kuşak-Yol Girişiminin Yol kısmı açısından tehlike arz eden bir konudur. Bölgede iş birliğine dayalı ortak girişimler ile kazan-kazan politikasının işleyebilmesi için barış, güvenlik ve istikrar önem arz etmektedir.

4.4. ALTYAPI SORUNLARI

Kuşak-Yol Girişimi kapsamındaki ülkelerin çoğunun az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelere dönüşüyor olması; ulaşım, internet ve sanayi başta olmak üzere ciddi altyapı

sorunlarını beraberinde getirmektedir. Önceki başlıklarda girişim dahilinde yapılan büyük bütçeli bazı altyapı yatırımlarına değinilmişti. Çin tarafının bölge ülkelerini girişime dahil etmek için kullandığı en önemli argüman, yapmayı planladığı veya vaat ettiği altyapı yatırımlarıdır. Ancak Asya kıtasının engebeli topografyası altyapı yatırımları için yüksek maliyet anlamına gelmektedir. 2010-2020 döneminde Asya ülkelerinin altyapı yatırım taleplerinin 8 trilyon dolar seviyesinde olduğu öngörülmüştür (Güner, 2018). Girişim kapsamındaki ülkelerin büyük bir bölümünde azımsanamayacak kadar fazla ve yüksek maliyetli olan altyapı eksikliklerinin tamamlanamaması durumunda Kuşak-Yol Girişimi açısından ortaya ciddi sorunlar çıkacaktır.

Bunun yanında bölgeler, hatta ülkeler arasında mevcut olan işleyiş ve sistem farklılıkları aşılması gereken diğer bir sorundur. Hukuki yapı, gümrük işlemleri ve kullanılan standartlardaki temel farklılıklar bu soruna örnek olarak gösterilebilir. Halen aktif olarak kullanılan demir yolları açısından dahi birtakım engeller mevcuttur. Çin ve Avrupa ülkeleri genellikle 1435 mm'lik standart aralıktaki rayları kullanırken, eski Sovyet ülkeleri daha geniş aralığa sahip 1520 mm'lik rayları kullanmaktadır. Bu nedenle farklı ray aralıklarına geçişlerde; ya boji olarak adlandırılan iki aksın birbirine sabitlenmesinden oluşan ve vagonun ray düzensizlikleriyle bağını en aza indiren dingil sisteminin değiştirilmesi ya da yükün uygun dingil açıklığına sahip olan vagonlara aktarılması gerekmektedir. Ayrıca vagonların yükleme kapasitesini artırmak için kullanılan iki konteyneri üst üste yükleme yöntemi, bölgede bulunan düşük gabari değerlerine sahip tünel ve köprüler gibi unsurlar sebebiyle kullanılamamaktadır (Şahin ve Erenel, 2021). Bu durum ise zaman kaybına ve maliyet artışına neden olmaktadır. Bu nedenle, altyapı eksiklerinin tamamlanması ve ülkeler arası mevcut sistemin entegre bir hale getirilmesi için ciddi bir bütçe ayrılması ve devletler tarafından hayata geçirilecek yeni alt yapı projeleri için ortak bir standart belirlenmesi gerekmektedir.

4.5. POTANSİYEL YATIRIM VE İŞLETME MALİYETLERİ

Girişimin hayata geçmesinin önündeki diğer bir önemli sorun ise yüksek maliyetler ve bunların finansmanıdır. Yalnızca önceki başlıkta bahsedilen altyapı sorunlarının çözümü için gereken bütçe dahi bir hayli fazladır. Sadece Asya Altyapı Yatırım Bankasının girişime ayırdığı bütçe 100 milyar dolardır. Çin ise girişim kapsamında toplamda 200 milyar dolardan

fazla para harcamıştır. Bu harcamanın 2027 yılında 1,3 triyona ulaşacağı tahmin edilmektedir (Euronews, 2019). 2049 yılına gelindiğinde ise girişim kapsamındaki 65 ülkede bütçesi 4 triyon doları bulan altyapı yatırımlarının tamamlanması hedeflenmektedir (Balcı, 2018).

Finansman gerektiren diğer bir kalem ise işletme maliyetleridir. Hedeflenen projeler ile oluşturulacak lojistik merkezler, demir ve kara yolları, limanlar, boru hatları ve hatta havaalanları bu noktada önemlidir. Projeden yararlanmak isteyen sanayi yönünden zayıf olan bölge ülkelerinin girişime olumlu yaklaşımının sebepleri arasında, altyapı yatırımlarının yanında büyük bir kısmının Çin tarafından sağlanması beklenen işletme gelirleri sayılabilir. Sanayileri ve üretimleri bakımından rekabet edemeyecek konumda olan bu ülkeler, söz konusu yatırımlardan önemli bir işletme geliri elde etmeyi beklemektedir. Bu kapsamda, yapılan altyapı yatırımlarının sanayi ve üretim bakımından gelişimini tamamlamamış olan ülkelere sürdürülebilir bir finansman kaynağı oluşturacağı beklentisi hakimdir. Girişim kapsamında ayrılması gereken bu dev bütçe için ilerleyen dönemde oluşabilecek bir finansman sıkıntısı, hedeflenen projeler için büyük bir sorun oluşturacaktır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NDE ORTA KORİDOR VE TÜRKİYE

1. ORTA KORİDOR'UN KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NDEKİ YERİ VE TÜRKİYE

Şekil 16. Orta Koridor Projesi



Kaynak: (Günaydın, 2020).

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru olarak da ifade edilen Orta Koridor Projesi, Türkiye'den başlayarak demir yolu ile Gürcistan, Azerbaycan, Hazar Denizi üzerinden feribot ile geçerek Türkmenistan, Kazakistan ve Uygur Özerk Bölgesi'nin başkenti Urumçi üzerinden Çin'in Xi'an kentine yapılacak bağlantı ile oluşan koridoru ifade etmektedir (Şekil 16). Projenin tamamlanması ile beraber Çin'den İngiltere'ye kadar uzanan bir hat oluşturulacaktır. Ayrıca oluşturulacak olan bu koridor ile birlikte Kuşak-Yol Girişimi kapsamında Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru'na ve İran üzerinden geçen Güney Koridoru'na güçlü bir alternatif sağlanacaktır. Çin, Kuşak-Yol Girişimi kapsamında Orta Koridor için 8 trilyon bütçe öngörmekte ve bu bütçenin 40 milyar dolarını ulaşıma harcamayı planlamaktadır (Günay vd., 2019).

6 Kasım 2019 tarihinde Kuşak-Yol Girişimi kapsamında, Orta Koridor üzerinden Ankara'ya ulaşan ilk yük treni olma özelliğine sahip Çin Demir Yolu Ekspresi Chang'an

Treni, Orta Koridorun; BTK demir yolu ve Marmaray gibi altyapı projelerini kullanarak Çin'in Xi'an kentinden Çekya'nın başkenti Prag'a seferini 18 günde tamamlamıştır (MFA, btc).

Orta Koridor Projesi'nin faaliyete geçmesi ile Avrasya, Kafkaslar ve Orta Doğu bölgeleri arasında ekonomik iş birliğini teşvik etmek, Avrupa ve Çin'in uzak pazarlarını yakınlaştırmak hedeflenerek tarihte olduğu gibi bir ticaret ve kültür ağı oluşturmak istenmektedir. Bunun yanında Orta Koridor ile Çin, küresel etkisini artıracak ve yükselişini destekleyecek fırsatlar elde edecektir (Çatal, 2019).

Orta Koridor'da Hazar Denizi üzerinden yapılacak olan taşımacılıkta ilk etapta Azerbaycan'ın Bakü, Türkmenistan'ın Türkmenbaşı ve Kazakistan'ın Aktau limanlarının kullanılması planlanmış, daha sonra bu limanlara ek olarak Azerbaycan'ın Alat Limanı ve Kazakistan'ın Kuryk Limanı düşünülmüştür. Orta Koridor'un kullanılması halinde Çin ve Avrupa arasındaki mesafede 7000 km'lik bir kısalma olacaktır. Bu sayede gemi ile 40 gün süren yol Orta Koridor'un devreye girmesiyle beraber demir yolları vasıtasıyla 2 haftaya düşecektir. Bu bağlamda Orta Koridor, Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru'ndan ve İran üzerinden geçen Güney Koridoru'ndan zaman ve maliyet açısından daha avantajlı konumdadır. Avrupa ile Çin arasındaki ticaretin büyük bir bölümünün bu güzergâhtan yapılması, Türkiye ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri başta olmak üzere güzergâh üzerindeki ülkelere çeşitli fırsatlar sunacaktır (Çakan, 2017).

Orta Koridor Projesi'nin başarılı olabilmesi için başta Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan limanları olmak üzere altyapı yatırımlarının tamamlanması, ülkeler arası transit geçiş ve ücret tarifesi anlaşmalarının imzalanması ve teknik diğer eksikliklerin giderilmesi gerekmektedir. Bunun yanında lojistik ve koridor yönetimi kapasitesinin artırılması, sosyolojik açıdan projenin sahiplenilmesi ve bölgede barış, siyasi istikrar ve ekonomik kalkınmanın sağlanması gerekmektedir (Ergünsü, 2017).

Türkiye, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile bağıını güçlendirmek, Asya pazarlarına hızlı ve ucuz ulaşım sağlamak, tek kutuplu Atlantik merkezlikten Pasifik'e doğru gerçekleşen eksen kaymasında bölgede aktif olmak ve bu amaca engel teşkil eden ulaşım sorunlarını aşmak için Orta Koridor Projesi'ni başlatmıştır (Çakan, 2017).

80 milyonu aşan nüfusu, gelişen ekonomisi ve Asya'da İşbirliği ve Güven Arttırıcı Önlemler Konferansı (AİGK), AGİT ve NATO gibi üyelikleri ile uluslararası arenada artan önemi sayesinde Türkiye, stratejik değerini artırmaktadır. Kuşak-Yol Girişimi bağlamında Türkiye, Çin için önemli bir konumdadır. Türkiye, Çin'in gözünde Avrupa'ya ve Balkanlar'a açılan kapı ve Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerinde ekonomik iş birliği yapabileceği bir ortaktır. Çin ise Türkiye için; siyasi, ekonomik ve güvenlik gibi alanlarda ikili ilişkilerini güçlendirebileceği ortaktır (Yılmaz vd, 2020). Bu girişim ile Türkiye, Çin ve Rusya ile olan ticari ve endüstriyel ilişkilerini ilerletmeyi amaçlamakta ve proje ile yalnızca Doğu ve Batı arasında bir geçiş güzergâhı değil, aynı zamanda Avrupa ve Asya arasında stratejik bir rol oynamayı hedeflemektedir (Atharı ve Ejazı, 2020: 51).

Türkiye, jeopolitik ve jeostratejik bakımlardan önemli bir konumdadır. Mackinder'e göre Avrasya ve Afrika kıtalarının bir araya gelmesiyle oluşan "Dünya Adası" her açıdan en zengin kıta bileşimidir. Türkiye ise bu kıta bileşiminin tam merkezindedir. Bu bağlamda Türkiye; önemli petrol rezervlerine sahip Orta Doğu ve Hazar Havzası, deniz ulaşımı noktasında önemli bir kavşak olan Akdeniz Havzası, Karadeniz Havzası ve Türk Boğazları, SSCB ve Yugoslavya'nın dağılmasından sonra yapısal değişim geçiren Balkanlar ve doğal kaynakları bakımından zengin Kafkasya ve Orta Asya bölgelerinin merkezinde kilit konumdadır. Ayrıca, yüzyıllar boyunca farklı medeniyetlere ev sahipliği yapan Anadolu coğrafyasında bulunan Türkiye Doğu ve Batı medeniyetlerinin sentezlendiği bölge olmuştur. İki kıtayı birleştiren Türkiye; aynı anda Avrupa, Asya, Balkan, Kafkas, Orta Doğu, Akdeniz ve Karadeniz ülkesidir. SSCB'nin dağılmasından sonra Balkanlar, Kafkasya ve Orta Asya ülkeleriyle kurduğu yakın ilişkiler ve kültür birliği, Kafkasya ve Orta Asya petrol ve doğal gazının Avrupa'ya ulaşımında köprü konumunda olması, Orta Doğu'nun önemli kısmını besleyen su kaynaklarına sahip olması Türkiye'nin önemini artıran unsurlardır. Kuşak-Yol Girişimi bağlamında ise önemli boğazlara sahip olması ve Asya ile Avrupa arasında köprü konumunda bulunması Türkiye'yi girişim için en stratejik ülkelerden birisi haline getirmektedir. Türkiye hayata geçirdiği, yapımı devam eden ve planladığı projeler ile bu konumunu daha da perçinlemiştir. Bunun yanında bölgedeki birçok devletle olan yakın ilişkileri ve kültür bağı girişim bağlamında Türkiye'nin önemini artırmaktadır. Kuşak-Yol Girişimi Türkiye'nin jeopolitik stratejisine uyumlu bir projedir. Akdeniz'den Pasifik'e giden hattın ortasında bulunan Türkiye'yi strateji uzmanı Zbigniew Brzezinski "Avrasya'nın

dayanak noktası” olarak tanımlamaktadır. Dolayısıyla Türkiye, Kuşak-Yol Girişimi için bir birleşme noktası ve kritik bir merkez konumundadır. (Çatal, 2019).

Türkiye'nin İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması hususunda 1990'lı yıllarda önemli girişimleri olmuştur. 1997 yılında İstanbul'da 26 ülkenin katılımıyla “İpek Yolu 2000” adında bir konferans düzenlenmiştir. Konferansa katılan dönemin Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel, konferansın Batı'dan Doğu'ya uzanan modern İpek Yolu rüyası için bir dönüm noktası olacağını, Demir Perde'nin kalkmasıyla İpek Yolu'nun çevresindeki insanlar için barış ve ortak refahın gerçekleşmesini sağlayarak yeni fırsatları, yeni potansiyelleri ve yeni umutları beraberinde getireceğini, bölge ülkelerinin dünya sahnesine yeniden çıkacağını ifade etmiştir. Konferanstan sonra Türkiye, yeni İpek Yolu'nun hayata geçirilmesi için ciddi adımlar atmıştır. Bunlara örnek olarak; gümrükler arası iş birliğini sağlamak amacını taşıyan Kervansaray Projesi, Marmaray ve Avrasya tünelleri, Yavuz Sultan Köprüsü, İstanbul Havalimanı, Üç Katlı Tüp Geçit Projesi, Zonguldak Filyos Limanı, Çandarlı Limanı, Mersin Limanı ve Kars-Edirne Hızlı Tren Projesi verilebilir (Çakan, 2017).

Türkiye'nin ihracat ve ithalatta Orta Asya Türk devletlerine uyguladığı vergi teşvik indirimi birçok şirketin bölgede yatırımlar yapmasını sağlamıştır. Bu durum, Orta Asya Türk devletlerinde Türkiye'nin etkisini artırmış, Rusya ile olan ticari ilişkilere de katkı sağlamıştır. Türkiye'nin Orta Asya'da etkisinin giderek artmasında AB ile 1995 yılında alınan 1996 yılında yürürlüğe giren Gümrük Birliği kararı da etkili olmuştur. Bu anlaşma ile Türkiye, Asya ve Avrupa arasında tam bir ticari köprü konumuna gelmiştir. Bunun yanında TANAP, Türk Akım ve Mavi Akım projeleri sayesinde Türkiye, Asya ve Avrupa arasında enerji köprüsü olma rolünü elde etmiştir. Bu gelişmeleri yakından takip eden Çin, Türkiye'nin Kuşak-Yol Girişimi'ndeki kilit rolünü fark etmiş, Türkiye'yi girişime dahil etmek için somut adımlar atmıştır (Çatal, 2019).

Kuşak-Yol Girişimi için kilit ülkelerden birisi olan Türkiye ise girişim için istekli ve destekleyici tutum sergilemektedir. Doğu ve Batı arasında bir koridorun oluşturulmasına önem veren Türkiye, bu sayede dış ticaretinin yetersiz olduğu Asya'da yeni pazarlara ulaşma fırsatı elde edecektir. Ayrıca, tek kutuplu, Atlantik merkezli dünyadan çok kutuplu dünyaya geçilen süreçte Türkiye'nin güç eksenin kendisine doğru kaydığı merkez olan Pasifik'ten uzaklaşması büyük bir eksilik olacağından Türkiye Kuşak-Yol Girişimi'nde aktif rol almak

istemektedir. Türkiye'nin asıl kazanımı, Doğu ve Batı arasında köprü olma konumu olacaktır. Bu konumu sayesinde Türkiye'nin yatırım akışı, dış ticaret ve enerji konularında önemi kazanımlar elde etmesi mümkündür. Çin'in Ankara Büyükelçisi Yu Hongyang, 26 Nisan 2015'te yaptığı açıklamada; Yeni İpek Yolu Projesi'nin çok sayıda güzergâha sahip olduğunu, ancak her güzergâhın mutlaka Türkiye'den geçeceğini belirtmiştir (Özdaşlı, 2015).

2015 yılındaki G-20 zirvesinde Türkiye ve Çin arasında Orta Koridor kapsamında "İpek Yolu Ekonomi Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolu'nun ve Orta Koridor Girişimi'nin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı" ile "Türkiye-Çin Demir Yolu İş Birliği Anlaşması" kabul edilmiştir. Böylece Türkiye, Kuşak-Yol Girişimi'ne resmî olarak ilk adımını atmıştır. Kabul edilen mutabakat zaptının içerdiği düzenlemeler şu şekildedir:

- "Politik Eşgüdüm: İki ülke arasında ana kalkınma stratejileri, planları ve politikalarına ilişkin diyalog ve değişimler düzenli olarak gerçekleştirilecektir.
- Kolaylaştırıcı Bağlantı: Otoyol, demir yolu, sivil havacılık, limanın yanı sıra petrol ve gaz boru hatları, enerji nakil hatları şebekesi ve telekomünikasyon ağı da dâhil Türkiye'de, Çin'de ve üçüncü ülkelerde iki taraflı altyapı projelerinde iş birliği yapılacaktır.
- Mali Bütünleşme: Ticarete ve yatırımda yerel ülke para birimlerinin kullanımı genişletilecek, TL-yuan para birimi takas anlaşmasından yararlanılacaktır. Türkiye ve Çin'in bankalar arası yatırımları etkin şekilde teşvik edilecektir.
- İnsandan İnsana Bağ: İnsandan insana değişimler teşvik edilecek, orta ve uzun vadeli kültür alışverişi iş birliği modeli oluşturulacaktır.
- Fon İş Birliği: Devlet ve sosyal kooperatif sermayesi de dahil olmak üzere özellikle Asya Altyapı ve Yatırım Bankası, İpek Yolu Fonu ve diğer hükümet fonları, piyasa işlemleri, yardım fonları, uluslararası ve sosyal fonlar aracılığıyla bu programlara yatırım ve finansman desteği sunulacaktır." (Koçakoğlu, 2020: 53).

Çin'den sonra en uzun güzergâha ev sahipliği yapacağından Türkiye, girişimin başarısı için en önemli ülkelerden birisidir. Ayrıca, Orta Asya ülkeleriyle olan ayrıcalıklı ilişkisi Türkiye'nin önemini artırmaktadır. Orta Koridor, güzergâh üzerinde bulunan ülkeler arasında hem ticareti artıracak hem de ekonomik bütünleşmeyi derinleştirecektir. Orta Koridor Projesi tamamlandığında Çin mallarının Avrupa'ya ulaşımında Türkiye en önemli ülkelerden birisi olacaktır. Türkiye'nin geliştirdiği projeler için Çin'den sağladığı finansman önemli bir kazanımdır. Ayrıca girişim, iki ülke arasında yeni iş birliği fırsatları ve yatırım alanları doğuracaktır. Çin ile iş birliğine gidilmesi planlanan konuların başında demir yolu projeleri gelmektedir. Çin'den başlayıp Orta Asya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşan Orta Koridor demir yolu hattı, Trans Sibiryâ Hattı'ndan 2000 km daha kısa ve deniz

taşımacılığına göre nakliye süresi daha azdır. Bu hattın aynı zamanda güvenlik ve maliyet açısından daha avantajlı olması, Türkiye'nin önemini daha da artırmaktadır. Kara ve hava yolu taşımacılığında gelişen Türkiye, demir yolundaki eksikliğini Çin ile olan iş birliği ile telafi etmeyi planlamaktadır. Bu bağlamda, Çin ile ortak yapılması planlanan, Kuşak-Yol Girişimi için en önemli adımlardan birisi olan ve girişim kapsamında Türkiye'ye yapılacak en büyük yatırım olan Edirne-Kars demir yolu projelerine ilişkin müzakerelerde önemli mesafe kat edilmiştir. İstanbul-Ankara Hızlı Tren Hattı'nın belirli bölümleri Türk-Çin Konsorsiyumu eliyle yapılması için Çin Eximbanktan 720 milyon dolar tutarında kredi sağlanmıştır. Cumhurbaşkanı Erdoğan 2015 yılında yaptığı açıklamada, Eskişehir-İstanbul Hızlı Tren Hattı'nın birlikte yapıldığını, aynı şekilde Ankara-Sivas Hızlı Tren Hattı projelerinin birlikte yürütüldüğü ve ilerleyen süreçte 4500-5000 km'lik demir yolu ağının Çin ile birlikte yapılmasının planlandığını ifade etmiştir. Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı'nın Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı ile birleşmesi Türkiye'nin Doğu ve Batı arasında köprü olma konumunu oldukça güçlendirecektir. Orta Koridor'un en büyük destekçisi olan Türkiye, güzergâh üzerindeki ülkelerin gümrük idareleri arasındaki iş birliğini güçlendirmek amacıyla çeşitli projeler geliştirmektedir. Türkiye'nin ABD ve AB ile yaşadığı siyasi gerilimler, Çin'i borçlanma ve finansman noktasında ön plana çıkarmaktadır. İstanbul Üç Katlı Tünel Projesi'nin de Çinli firmalar tarafından yapılması beklenmektedir (Akdağ, 2019a).

Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın 2019 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping ile Pekin'de yapacağı görüşme öncesinde Global Times için kaleme aldığı "Türkiye ve Çin: Ortak Gelecek Vizyonu Olan İki Ülke" başlıklı makalesinde ise (Aytekin vd., 2019) özet olarak şunları ifade etmiştir: Çinliler ve Türkler İpek Yolu üzerinden ticari ve kültürel etkileşimi teşvik ederek insanlığa büyük hizmet etmişlerdir. Uluslarımız arasında asırlardır devam eden iş birliği değerli dostum Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in öncülük ettiği Kuşak-Yol Girişimi ile artarak devam etmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Kuşak-Yol Girişimi'nin güçlü bir destekçisidir. Nitekim 2013 yılında girişimi ilk destekleyen ülkelerden biri olduk. Türkiye öncülük ettiği Orta Koridor Projesi ile Kuşak-Yol Girişimi'nin kalbinde yer almaktadır. Türkiye'yi demir yolu ile Gürcistan ve Azerbaycan'a bağlayan, Hazar Denizi'ni geçerek Türkmenistan ve Kazakistan üzerinden Çin'e ulaşan Orta Koridor, Kuşak-Yol Girişimi'nin önemli bir bileşenidir. Bu kapsamda yakın zamanda Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi'ni hayata geçirdik. Orta Koridor kapsamında üstlendiğimiz diğer altyapı yatırımları arasında

İstanbul Boğazı üzerindeki Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli ve Marmaray, Çanakkale Boğazı üzerindeki 1915 Köprüsü, kara yolları, hızlı tren yolları, lojistik merkezler ve iletişim altyapısı yer almaktadır. Bu projeler Kuşak-Yol Girişimi'nin Pekin'i Londra'ya bağlama hedefine doğrudan katkıda bulunacaktır. Orta Koridor, zamandan tasarruf ederek ve güzergâhtaki uygun iklim sayesinde mevsimden bağımsız olarak yıl boyunca hizmet vererek Kuşak-Yol Girişimi'ne değerli katkılarda bulunacaktır. Bu bağlamda Orta Koridor'un Kuşak-Yol Girişimi'ne entegrasyonu hususunda Çinli dostlarımızla birlikte çalışmaya devam edeceğiz. Karşılıklı saygı ve ortak çıkarlar sayesinde sürekli gelişen Türkiye-Çin ilişkileri 2010 yılında stratejik ilişki seviyesine çıkmıştır. Şimdi ise Kuşak-Yol Girişimi'nin somutlaştırdığı ortak gelecek vizyonu doğrultusunda 'kazan-kazan' anlayışıyla ilişkilerimizi daha da geliştirmeyi hedefliyoruz. Türkiye ve Çin, Batılı devletler ile olan gelişme farkını 21. yüzyılda kapatma hedefi olan ülkeler arasında yer almaktadır. Ülkelerini dünya üzerinde hak ettiği yerde görmek, Çinliler için nasıl 'Çin rüyası' ise Türkler için de 'Türk rüyası'dır. Çin'in 2021 ve 2049 hedefleri gibi Türkiye'nin de 2023 ve 2053 için belirlediği birtakım hedefleri vardır. Güçlenen ikili ilişkiler, halklarımız arasında daha fazla etkileşimi teşvik etmekte ve turizm alanında ilerlemeyi kolaylaştırmaktadır. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping ile geliştirdiğimiz 1 milyon Çinli turist hedefi ikili ilişkilerimizi daha da üst seviyeye çıkaracaktır. Hedeflerimiz arasında Çin ile olan ikili ticaret hacmimizi ikiye katlayarak 50 milyar dolara ve ardından daha dengeli ve sürdürülebilir bir zeminde her iki tarafın çıkarlarına hizmet edecek şekilde 100 milyar dolara çıkarmak var. Çin iş dünyasını Kuşak Yol-Girişimi'nin kalbi olan Türkiye'ye yatırım yapmaya davet ediyorum. Türkiye'ye yapılan bir yatırım, Kuşak-Yol Girişimi'ne yapılan ve hepimiz için ortak bir gelecek inşa etme hayalimize yapılan bir yatırımdır. Eğitim alanında ortak üniversiteler kurarak ilk adımı atıp ortak çalışabiliriz. Savunma sanayi alanında kendisini kanıtlayan ve özgün projeleri olan iki ülkenin bu alanda da iş birliği yapabileceğine eminim. Dünya bugün yeni çok kutuplu bir denge arıyor. Tüm insanlığın çıkarlarına hizmet edecek yeni bir uluslararası düzene duyulan ihtiyaç ortadadır. Bu noktada dünyanın en kadim medeniyetleri olan Türkiye ve Çin'e büyük sorumluluk düşmektedir (Erdoğan, 2019).

Orta Koridor Projesi, başta denize çıkışı olmayan ülkeler olmak üzere, bölge ülkelerinin de ilgisini çekmektedir. Bir yıl içinde Çin'den Avrupa'ya giden 10 milyon konteynerin %96'sı deniz yoluyla sevk edilirken sadece %4'lük kısmı Kuzey Koridoru

olarak adlandırılan Trans-Sibirya Demir Yolu Hattı üzerinden sevk edilmiştir. Orta Koridor'un sağlayacağı zaman ve maliyet tasarrufu sayesinde bu dağılımı demir yolu lehine değiştirmesi beklenmektedir Ayrıca Orta Koridor, Türkiye'nin limanları sayesinde Asya'dan gelen deniz sevkiyatının Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Akdeniz bölgesine ulaşmasında önemli fırsatlar sunmaktadır. Orta Koridor'un faaliyete geçmesiyle beraber Orta Asya ülkeleri de çeşitli fırsatlar elde edecektir. Özellikle Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan limanlarında lojistik merkezler ve serbest ticaret sahaları kurulması, Trans-Hazar iş birliğinin gelişmesine ve derinleşmesine katkı sağlayacaktır (MFA, btc).

Orta Koridor'un Kuşak-Yol Girişimi için önemi ortadadır. Zaman, maliyet ve güvenlik yönünden sağladığı avantajların yanında deniz çıkışı olmayan ülkelerin de girişimde aktif rol almasına olanak sağlayan bir projedir. Bunun yanında Rusya üzerinden geçen Kuzey Koridoru ve Rusya ile yakın ilişkileri olan İran üzerinden geçen Güney Koridoru'na karşı sağladığı alternatif olma avantajıyla Çin için Rusya ile ilerde ortaya çıkabilecek herhangi bir krizde farklı bir seçenek sunacaktır. Ayrıca, Batı ile Rusya arasında ileride yaşanabilecek, Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle Batı'nın Rusya'ya uyguladığı yaptırımlara benzer gelişmeler Rusya üzerinden Avrupa'ya oluşturulacak bir bağlantının önünde ciddi engeller doğuracaktır. Rusya-Ukrayna Savaşı'nın başlaması sonrasında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Kazakistan Cumhurbaşkanı Kasım Cömert Tokoyev ile 6 Nisan 2022'de yaptığı telefon görüşmesinde; Hazar geçişli Orta Koridor'a duyulan ihtiyacın arttığını, bu kapsamda Türkiye ile Kazakistan arasında taşımacılık alanında tam serbestliğin sağlanmasının zaruri hale geldiğini ve bu konuda somut adımlar atmanın faydalı olacağını ifade etmiştir (Star, 2022a). Bu bağlamda da Orta Koridor oldukça stratejik bir öneme sahiptir. Uzmanlar, Batı'nın Rusya ve İran ile olan ilişkilerindeki problemlerin Orta Koridor'un önemini artıracığını ifade etmektedir. Gürcistan Stratejik Analiz Merkezi Yönetim Kurulu Üyesi Valeri Çeçelaşvili, Rusya ve Ukrayna arasındaki savaşın devam etmesinin Kuzey Koridoru geçişini kullanan yük sahiplerinin yüklerini Orta Koridor'a kaydıracağını bunun da Orta Koridor'un önemini artıracığını ifade etmiştir. Azerbaycan Uluslararası İlişkiler Analiz Merkezi Ekonomi Uzmanı Orhan Bagirov ise Rusya-Ukrayna arasındaki savaşın Orta Koridor'un önemini artıracığını vurgulamış, ancak Çin'in hâlâ Kuzey Koridoru'nu kullandığına dikkat çekerek var olan teknik sorunların giderilmesi için Azerbaycan ve Türkiye'nin hat üzerindeki diğer ülkelere yardım etmesi ve teşvik edici

olması gerektiğini belirterek Orta Koridor'un büyük bir potansiyel barındırdığını ve bu potansiyelin ortaya çıkarılmasının hat üzerindeki tüm ülkelere stratejik kazanımlar sağlayacağını ifade etmiştir (Yeni Şafak, 2022).

İpek Yolu Türkiye için tarihten gelen bir öneme sahiptir. Şöyle ki bazı tarihçiler İpek Yolu'nu "Türk Yolu" olarak tanımlamaktadır (Atasoy, 2010). Bu bağlamda Türkiye Orta Koridor için merkez ülkedir. Coğrafi ve jeopolitik konumu bakımından âdeta bir köprü olan Türkiye, Orta Asya Türk devletleriyle olan yakın ilişkileri ve kültür birliği sayesinde alternatifi olmayan bir konumdadır. Bu sayede Türkiye, Çin gibi büyük bir ekonomiden yerinde politikalarla ciddi kazanımlar elde etmenin yanı sıra zayıf olduğu Asya pazarlarına ulaşım için yeni fırsatlar sağlayabilir. Türkiye'nin Türk devletleriyle olan ilişkileri açısından da Orta Koridor önemli bir yere sahiptir. 2009'da kurulan Türk Konseyi ile hedeflenen amaçlar, bu koridor sayesinde daha kısa sürede elde edilebilir.

2. TÜRKİYE ÖZELİNDE GİRİŞİME KATKI SAĞLAYACAK ÇALIŞMALAR

Türkiye'nin Kuşak-Yol Girişimi'ne katkı sağlayacak ve girişimdeki konumunu güçlendirecek kendi çalışmaları olduğu gibi bu kapsamda ele alınabilecek ortağı olduğu birçok uluslararası çalışma da mevcuttur. Bu çalışmaları, altyapı projeleri ve diğer çalışmalar şeklinde ele almak mümkündür.

2.1. ALTYAPI PROJELERİ

Altyapı projeleri, oldukça geniş bir lojistik ağ kurma temelinde şekillenen Kuşak-Yol Girişimi için en önemli unsurdur. Girişim kapsamındaki birçok ülkede olduğu gibi Türkiye'de de bu konuda çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Türkiye'nin girişimden bağımsız olarak hayata geçirdiği ancak girişime ciddi katkılar sunacağı düşünülen Marmaray gibi önemli altyapı projeleri de mevcuttur. Bu altyapı projeleri, Kuşak-Yol Girişimi bağlamında Türkiye'ye ciddi stratejik katkılar sunma potansiyeli taşımaktadır.

2.1.1. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi

Bölgede bir demir yolu hattının yapılması düşüncesinin tarihsel arka planında ilk olarak TRACECA projesi kapsamında ortaya çıkan Bakü-Tiflis-Gümrü-Kars demir yolu projesi yer almaktadır. Ancak SSCB'nin dağılmasından sonra Ermenistan'ın Karabağ'ı işgali ve Türkiye'ye yönelik sözde soykırım iddiaları üzerine Türkiye ve Azerbaycan, Ermenistan

ile ortak hareket etmeme kararı almıştır. Bunun üzerine Avrupa Komisyonu 2005 yılında TRACECA kapsamında projeye sağladığı finansal desteği çekmiş, projeden Ermenistan'ın çıkarılmamasını talep etmiştir. Ayrıca 2006 yılında ABD aracılığıyla İthalat ve İhracat Bankasından sağlanabilecek kredi, Ermeni lobisinin faaliyetleri sonucu alınamamıştır. Bu gelişmeler neticesinde Türkiye ve Azerbaycan projeye öz kaynakları ile katılırken, ekonomik yönden sıkıntılar çeken Gürcistan, Azerbaycan tarafından sağlanan krediyle projeye dahil olmuştur (Kaygın vd., 2019).

Şekil 17. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Projesi



Kaynak: (NTV, 2017).

İlk olarak 1994 yılında Ankara'da yapılan Gürcistan-Türkiye Karma Ulaştırma Komisyonu toplantısında gündeme gelen; Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi birbirine bağlayan bu demir yolu hattına yönelik somut adımlar 2004 yılında Tiflis'te Türkiye-Azerbaycan-Gürcistan Karma Ulaştırma Komisyonu toplantısında atılmıştır. Bu toplantıda, Türkiye ve Gürcistan arasında 73 km uzunluğunda bir demir yolu hattı ve Türkiye sınırından Gürcistan sınırı içindeki Ahılkelek'e uzanan 29 km'lik yeni bir demir yolu hattı inşa etmenin yanında Ahılkelek-Tiflis arasındaki mevcut demir yolu hattını yenileme kararı alınmıştır (Çevik vd., 2018).

2006 yılında BTC Demir Yolu Projesi kapsamında Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye, Kazakistan ve Çin arasında üçlü ve beşli protokoller imzalanmış, 2007 yılında ise Gürcistan, Azerbaycan ve Türkiye projenin yapımı için anlaşma imzalayarak üç ülke cumhurbaşkanlarının katılımı ile projenin temeli atılmıştır. Projenin Türkiye'deki temeli ise yine üç ülke cumhurbaşkanlarının katılımıyla 2008 yılında Kars'ta atılmıştır (Kaygın vd.,

2019). BTK projesinin ilk rayı 2013 yılında Kars merkeze bağlı Mezra köyü yakınlarında döşenmiştir (Üzümcü ve Akdeniz, 2014).

79 km'si Türkiye, 259 km'si Gürcistan ve 503 km'si Azerbaycan üzerinde olmak üzere toplam 840 km uzunluğundaki hattın oluşan BTK demir yolu, (Şekil 17) 30 Ekim 2017 tarihinde faaliyete geçmiştir (MFA, btc). Hat üzerinde 2070 metresi Gürcistan, 2080 metresi Türkiye, 200 metresi ise sınır hattında olmak üzere 4350 metrelik bir tünel; 16 köprü ve 45'i Azerbaycan, 18'i Gürcistan, 4'ü Türkiye'de olmak üzere 67 istasyon mevcuttur. Hat üzerinde farklı ray açıklıkları olmasından dolayı Ahılkelek'te bir boji değişim istasyonu planlanmıştır (Kaygın vd., 2019).

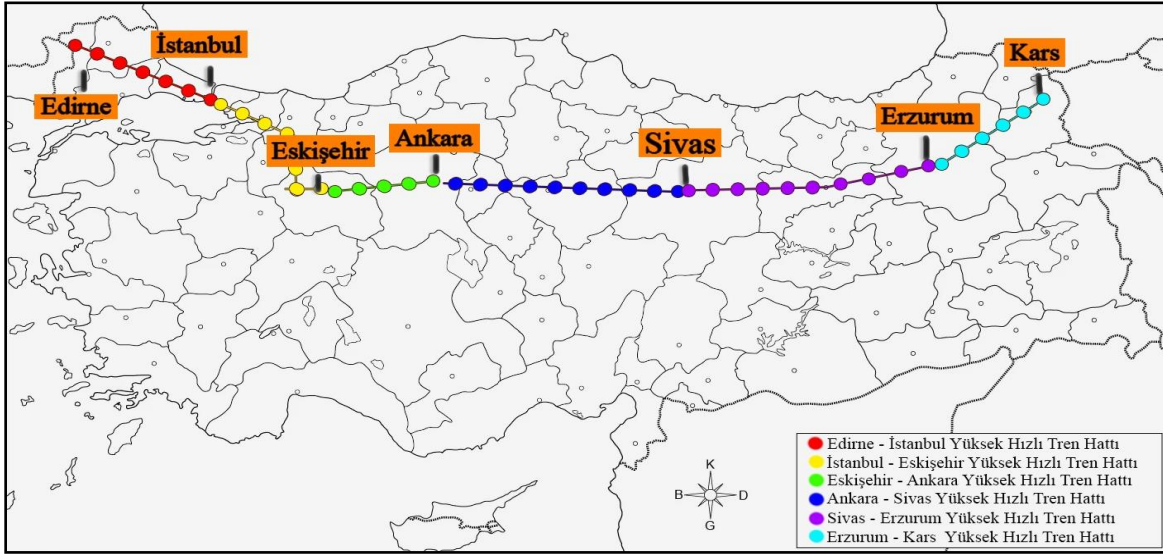
Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Haziran 2021'de yaptığı bir açıklamada BTK ile taşınan yük miktarının 1 milyon tonu aştığına değinerek şunları ifade etmiştir: “Hattın faaliyete geçtiği günden bugüne 16 bin 279 vagona 19 bin 646 konteynerle 1 milyon 7 bin ton yük taşınması gerçekleştirildi. Bu taşımaların 6 bin 814 vagona 8 bin 377 konteynerle 393 bin tonunu ihracat, 9 bin 465 vagona 11 bin 269 konteynerle 614 bin tonunu ise ithalat taşımaları oluşturdu.” Bunun yanında Bakan Karaismailoğlu, Covid-19 salgın döneminde güvenli ve sürdürülebilir ticaret için demir yolu taşımacılığının önemine değinmiş, bu kapsamda BTK'nin avantajlı bir alternatif olduğunu vurgulamıştır. Ayrıca, zaman ve maliyetten sağladığı tasarruf sayesinde BTK'nin avantaj sağladığını belirtmiştir (TCDD, 2021). Bakan Adil Karaismailoğlu, TBMM'de yaptığı Bakanlığın 2022 yılı bütçesine ilişkin konuşmasında ise “kuzey hat olarak belirtilen Çin-Rusya (Sibirya) üzerinden Avrupa'ya gerçekleşen yıllık 5 bin blok trenin yüzde 30'unun geçişini Türkiye'ye kaydırmak için çalışıldığını ve Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu'nun kapasitesini 2024 yılında 3 milyon yolcuya ve 20 milyon ton yük taşımaya yükseltme hedefini ifade etmiştir” (Çimen, 2021).

2.1.2. Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren Projesi

Edirne-Kars arasındaki mesafeyi 8 saate düşürmesi planlanan (NTV, 2011) Türkiye'nin çok taraflı ulaştırma politikası içerisinde yer alan bu proje, birden fazla yüksek hızlı tren hattını içermektedir (Şekil 18). Toplamda 40 milyar dolar gibi bir bütçe öngörülen proje, Türkiye'nin BTK demir yolu ile birleştiğinde Kuşak-Yol Girişimi ve Orta Koridor için önemli bir sütun haline gelecektir.

2015 yılında Antalya’da düzenlenen G20 Zirvesi’nde Çin ve Türkiye arasında Orta Koridor kapsamında daha önce de değinildiği üzere “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı” imzalanmış, bu anlaşmayla BTK Demir Yolu ve Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı’nın birleşmesiyle Türkiye’nin merkez kabul edildiği yeni bir hat ortaya çıkmıştır. Bu zirvede Türkiye ve Çin arasında Edirne-Kars Hızlı Tren Projesi kapsamında “Demir Yolu İş Birliği Anlaşması” da imzalanmıştır (Ulaştırma, 2015).

Şekil 18. Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren Projesi



Şekil 18’de verilen Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren Projesi kapsamında planlanan hatlar şu şekildedir (Hızlıtrenseferleri, 2017):

- Edirne-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı,
- İstanbul-Eskişehir Yüksek Hızlı Tren Hattı (faaliyette),
- Eskişehir-Ankara Hızlı Tren Hattı (faaliyette),
- Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı,
- Sivas-Erzurum Yüksek Hızlı Tren Hattı,
- Erzurum-Kars Yüksek Hızlı Tren Hattı.

Planlanan bu ana hatların tümünün faaliyete girmesiyle tamamlanacak olan proje, yapılacak olan ara hatlar ile Ege, Akdeniz ve Karadeniz limanlarına da ulaşım sağlayacaktır.

2.1.3. Marmaray Tüp Geçit Projesi

Marmaray projesi ilk olarak 1860 yılında Sultan Abdülmecid Han tarafından gündeme getirilmiş, 1892 yılında Sultan II. Abdülhamid Han tarafından Fransızlara çizdirilen proje ile ilk somut adım atılmıştır. Marmaray ile aynı güzergahta olmayan bu projenin adına “Tünelibahrir (deniz tüneli)” denilmiştir. İlerleyen süreçte, 1902 yılında Boğaz’ın atında sütunlar üzerinde askıda duran bir demir yolu tüneli daha planlanmıştır. Cumhuriyet dönemine gelindiğinde ise ilk çalışma Turgut Özal tarafından 1987 yılında yaptırılmıştır. Bu proje, 1997 yılında tekrar gündeme gelmiş, 2000 yılında hazırlık çalışmaları yapılmıştır. 2002 yılında ilk sondajlama çalışmaları başlamış, 2004 yılında ise projenin inşası fiilen başlamıştır (Marmaray, bt). 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete giren proje, İstanbul Boğazı’nın altından bir tüp geçiş ile Avrupa yakasındaki Halkalı ve Asya yakasındaki Gebze ilçelerini kesintisiz bir demir yolu ile birbirine bağlamaktadır (Kutluay Tutar ve Bahsi Koçer, 2019).

Kuşak-Yol Girişimi ve Orta Koridor bağlamında Marmaray, Asya ve Avrupa arasındaki ulaşımda kilit rol oynamaktadır. Demir yolu üzerinden kesintisiz ulaşım imkânı sağlayarak kara ve deniz yolu ulaşımı ile katlanılan maliyet ve zamandan tasarruf sağlamaktadır. Bu bağlamda Marmaray Projesi Türkiye’yi uluslararası demir yolu taşımacılığının merkez ülkelerinden birisi haline getirerek, Türkiye’nin stratejik önemine katkı sağlamaktadır.

Şekil 19. Marmaray’dan Geçen İlk Yük Treni

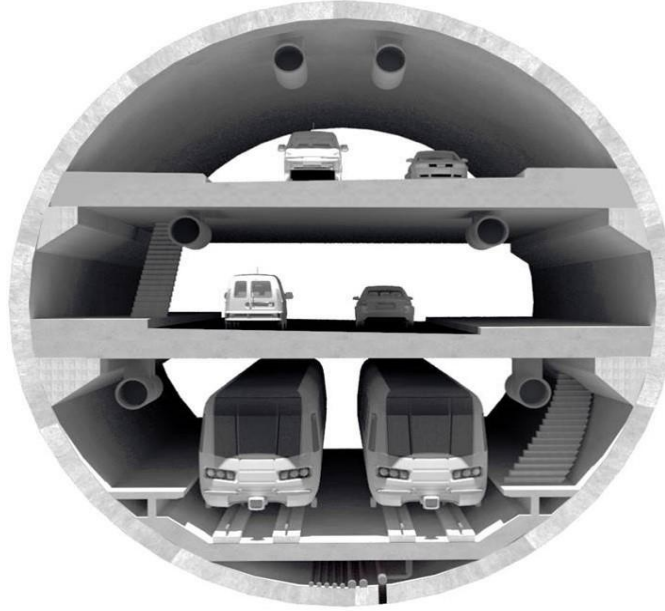


Kaynak: (CNN Türk, 2019).

Girişim kapsamında Çin'in Xi'an ketinden yola çıkarak Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan'ı geçen ve Orta Koridoru kullanarak BTK demir yolu üzerinden Türkiye'ye giriş yapıp Kars, Erzurum, Sivas, Kayseri, Kırıkkale, Ankara, Eskişehir, Kocaeli, İstanbul ve Edirne üzerinden geçerek Kapıkule sınır kapısından çıkış yapan ve ardından Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan, Slovakya üzerinden Çekya'ya giden 42 tır yüküne eşdeğer elektronik ürün taşıyan 820 metre uzunluğundaki China Railway Ekspress treni 7 Kasım 2019 tarihinde Marmaray'dan geçen ilk yük treni olmuştur (Şekil 19) (CNN Türk, 2019). 1 Temmuz 2020 tarihinde Sakarya Arifiye'den hareket eden, ihracat malzemesi taşıyan ve 13 vagonunda 887 ton yüke sahip olan 15100 no'lu tren ise Fransa ve İngiltere'ye ulaşmak için Marmaray'ı kullanan 100. yük treni olmuştur (Haber7, 2020).

2.1.4. Üç Katlı Büyük İstanbul Tüneli

Şekil 20. Üç Katlı Büyük İstanbul Tüneli



Kaynak: (AYGM, bt).

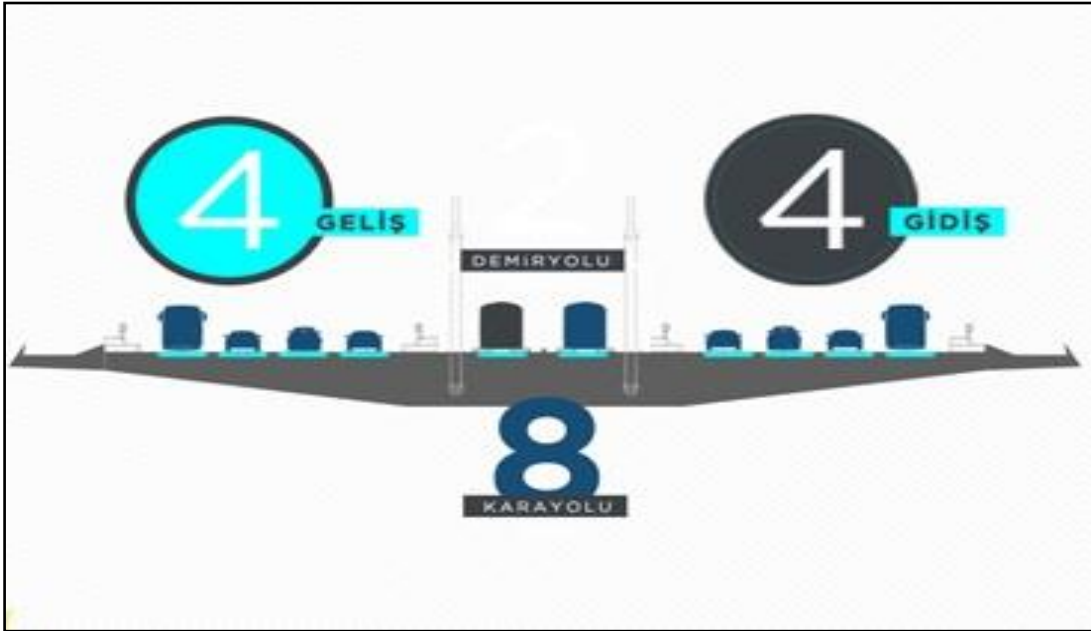
Tek tüp içerisinde hem kara hem de demir yolu geçidi olma özelliğine sahip Üç Katlı Büyük İstanbul Tüneli için 2017 yılında çalışmalara başlanmıştır. İstanbul Boğazı'nın altından geçecek olan 4,5 km uzunluğa ve 17,5 metre genişliğe sahip tünelin birinci ve ikinci katında kara yolu, üçüncü katında ise demir yolu yer almaktadır (Şekil 20). Bu mega projenin 5 yıl içerisinde tamamlanması beklenmektedir (Yılmaz, 2019). Projenin tamamlanması ile

iki kıta arasında yeni bir kara ve demir yolu alternatifi doğacaktır. Türkiye bu tür mega projeler ile Orta Koridor başta olmak üzere Kuşak-Yol Girişimi'ndeki konumunu güçlendirmektedir.

2.1.5. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu

1973 yılında faaliyete geçen 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ve 1988 yılında faaliyete geçen Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden sonra İstanbul Boğazı'ndaki üçüncü köprü olan, Kuzey Marmara Otoyolu Projesi kapsamında (ICA, btb) 2013 yılında yapımına başlanan ve 26 Ağustos 2016 tarihinde kara yolu kısmı hizmete açılan Yavuz Sultan Selim Köprüsü; 322 metre yüksekliği ile dünyanın en yüksek kulelerine, 59 metre genişliği ile dünyanın en geniş köprüsü olma özelliğine ve 1048 metre ile dünyada üzerinde raylı sistem bulunan en uzun köprü olma özelliğine sahiptir. Şekil 21'de görüldüğü üzere Köprü üzerinde 4 gidiş 4 geliş olmak üzere 8 şeritlik kara yolu ve gidiş geliş olmak üzere 2 şeritlik demir yolu planlanmıştır (ICA, bta).

Şekil 21. Yavuz Sultan Selim Köprüsü



Kaynak: (ICA, bta).

Köprü'nün demir yolu hattı ihalesinin 2022 yılı içinde yapıp 4 yıl içinde hizmete açılması planlanmaktadır (Türkiye gazetesi, 2021).

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, ağır tonajlı araçların şehir trafiğine girmeden kıtadan kıtaya geçmesini sağlamanın yanında üzerinde bulunan gidiş geliş demir yolu ile Kuşak-Yol Girişimi ve Orta Koridor için Marmaray'a alternatif olmuştur. Kıtalar arası demir yolu geçiş imkânı sunan bu alternatif, şehir içi ve şehirler arası ulaşımda sağladığı rahatlığın yanında uluslararası ulaşım için de önemli bir kolaylık sağlayarak Türkiye'nin stratejik konumuna katkı yapmaktadır.

Kuzey Marmara Otoyolu ise Türkiye'nin en büyük sanayi bölgesinde, İstanbul'un Silivri ilçesinin Kınalı kavşağından başlayarak Sakarya Akyazı'ya kadar uzanan, iki kıtayı birbirine bağlayan; yüksek standartlı, güvenli, kaliteli ve kesintisiz bir ulaşım sağlamak amacıyla yapılan bir altyapı yatırımdır. Otoyol üzerindeki 4 şeritli tüneller dünyanın en geniş tünelleri olma özelliğine sahiptir (KMO, bt).

2.1.6. Osman Gazi Köprüsü ve 1915 Çanakkale Köprüsü

2010 yılında yapımına başlanan ve 2016 yılında kullanıma açılan 2682 metre uzunluğunda, 3 geliş ve 3 gidiş kara yolu şeridinden oluşan Osman Gazi Köprüsü; İzmit Körfezi'nde Dilovası ile Hersek Burnu üzerinden Marmara ve Ege bölgeleri arasındaki ulaşım katkı sağlamaktadır (KGM, bt).

Yapımına 2017 yılında başlanan ve 2022 yılı içinde hizmete açılan viyadükleri ile beraber 4608 metre uzunluğundaki 1915 Çanakkale Köprüsü ise 88 km'lik otoyol ve 13 km'lik bağlantı yolu ile beraber projelendirilmiştir. Köprü, Çanakkale'nin Lâpseki ilçesini Gelibolu'ya bağlayarak, Türkiye'nin iki kıta arasındaki; 4. köprüsü, bu özelliğiyle İstanbul dışındaki ilk köprüsü olma özelliğine sahiptir. Ayrıca iki kule arasındaki 2023 metrelik uzunluk ile dünyanın orta açıklığı en uzun köprüsü olma unvanını elde etmiştir (1915Çanakkale, bt).

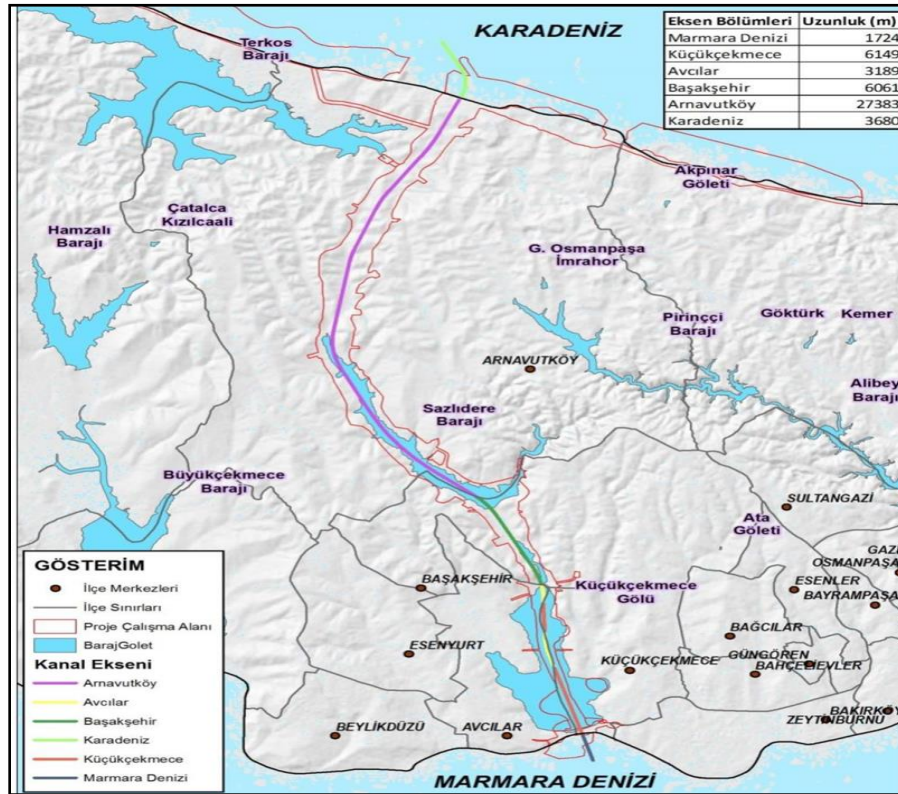
Bu iki proje de Kuzey Marmara Otoyolu ile birleşmektedir. Projelerin planlama aşamasında üzerlerinden geçecek bir demir yolu hattı düşünülse de (Emlakkulisi, 2014) çeşitli sebeplerle yapılmamıştır. Köprülerin kara yolu ulaşımda sağladığı avantaj Kuşak-Yol Girişimi ile ulaşılmak istenen hedeflere olumlu etki edecektir. Ancak ilerleyen süreçte köprüler üzerinde yapılacak potansiyel bir revize çalışması ile eklenecek demir yolu hatları

bu projelerin önemini daha çok artırarak Türkiye'nin stratejik konumu noktasında ciddi katkılar sunabilir.

2.1.7. Kanal İstanbul Projesi

Yılda 43 bine yakın geminin geçtiği İstanbul Boğazı'na alternatif olarak geliştirilen ve 15 milyar dolarlık bir bütçe öngörülen Küçükçekmece Gölü-Sazlıdere Barajı-Terkos doğusunu takip eden Kanal İstanbul'un 6.149 metrelik kısmı İstanbul ili Küçükçekmece ilçesi, 3.189 metrelik kısmı Avcılar ilçesi, 6.061 metrelik kısmı Başakşehir ilçesi, kalan 27.383 metrelik kısmı ise Arnavutköy ilçesi sınırları içerisinde yer almaktadır (Şekil 22) (İletişim Başkanlığı, bte).

Şekil 22. Kanal İstanbul Projesi



Kaynak: (İletişim Başkanlığı, bte).

Proje ilk olarak 2011 yılında kamuoyuna açıklanmıştır. 2011-2015 yılları arasında kurum ve kuruluşlar ile üniversiteler; alternatif güzergâhların tespiti, ön jeolojik değerlendirme, su kalitesi analizi ve projenin finansmanına yönelik birtakım çalışmalar yürütmüştür. 2016-2017 yılları arasında ise proje; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı

Genel Müdürlüğüne devredilmiş, yapılan çalışmalar değerlendirilerek proje yatırım programına alınmıştır (AYGM, 2020).

İstanbul Boğazı'nın deniz trafik yoğunluğu incelendiğinde 1936 yılında 3.000 olan toplam geçiş sayısının 2019 yılında 43.000'e ulaştığı görülmekte, bu değer 2050 yılında 78.000, 2070 yılında 86.000 olacağı öngörülmektedir. Bunun yanında 1930 yılında Boğaz trafiği 50 metrelik gemilerden oluşurken günümüzde 350 metrelik gemiler İstanbul Boğazı'nı kullanmaktadır. Gelişen ve büyüyen gemiler ve artan Boğaz trafiği, genişliği bazı yerlerde 698 metreye kadar düşen İstanbul Boğazı için alternatifler aranmasına sebep olmuştur. Kanal İstanbul Projesi'nin Kuşak Yol Girişimi bağlamında değerlendirilebilecek olan amaçları; İstanbul Boğazı'nın tarihsel ve kültürel dokusunu korumak ve güvenliğini artırmak, Boğaz'ın deniz trafiğinden kaynaklanan yükünü azaltmak ve güvenliğini artırmak, trafik güvenliğini sağlamak, uluslararası deniz trafiğine açık yeni bir su yolu oluşturmak şeklinde sıralanabilir (İletişim Başkanlığı, btd). Ayrıca, yapılması planlanan kanal üzerine; konteyner limanları, lojistik merkezleri, römorkör bağlama alanları, deniz fenerleri, gemi trafik sistemi, seyir yardımcıları, bakım istasyonları ve işletme binaları inşa edilecektir (İletişim Başkanlığı, btc). Kanalın belirlenen uzunluğu 45 km, taban genişliği minimum 275 metre, derinliği ise 21 metre olacaktır. Kanal üzerine altı adet köprü yapılması planlanmaktadır (BBC, 2021). Planlanan altı köprüden ikisinde demir yolu geçişi olacaktır (Lojiport, 2021).

Kanal İstanbul Projesi'nin gereksiz ve çevreye zararlı bir proje olduğunu savunanların yanında gelecekte İstanbul Boğazı'nın deniz trafiği için yetersiz kalacağı, İstanbul'un ve Boğaz'ın doğal ve tarihî dokusunun muhafazası ve güvenliği bakımlarından gerekli bir proje olduğunu savunanlar mevcuttur. Cumhurbaşkanı Erdoğan, Kuzey Marmara Otoyolu Projesi kapsamındaki bir temel atma töreninde yaptığı açıklamada; yapılan etütlerin Kanal İstanbul'dan gemi geçişlerinin, Boğaz geçişlerine göre 13 kat daha güvenli olduğunu gösterdiğini ifade etmiştir (BBC, 2021). Kuşak-Yol Girişimi ve Orta Koridor bağlamında Kanal İstanbul Projesi, Türkiye'nin stratejik önemini artırmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Karaismailoğlu yaptığı bir açıklamada; Kanal İstanbul'un Orta Koridor'un ayrılmaz bir parçası olduğunu belirtmiş, "Kanal İstanbul ile Orta Koridor hedefimiz daha da güçlenecek" demiştir (Kılıç, 2021).

Projenin finansmanı noktasında Türk bankalarının yetersiz kalacağı düşünülmekte, bu sebeple dışardan kredi desteği sağlanması beklenmektedir. Kanal İstanbul Projesi'ne finansman sağlama noktasında Benelüks ülkelerinin, Güney Kore'nin ve Çin'in istekli olduğu ancak projenin inşa aşamasında belirlenen maliyetlerin üzerine çıkılabileceği olasılığının olması ve söz konusu ülkeler içinde bu gibi değişikliklerle baş edebilecek tek ülkenin Çin olması, Türkiye'nin hayata geçirdiği birçok projede olduğu gibi Kanal İstanbul Projesi'nde de Çin ile çalışılma olasılığını artırmaktadır. Çin'in Kuşak-Yol Girişimi ile ulaşmak istediği hedeflerle örtüşen Kanal İstanbul Projesi, Türkiye ve Çin'in ortak çalışmasına zemin hazırlamaktadır. Ancak projenin hayata geçirilmesi için öngörülen bütçenin büyüklüğü önceki bölümlerde bahsedilen Çin'in uyguladığı borç diplomasisi açısından önemlidir. Türkiye'nin hiçbir yönüyle Çin'in borç diplomasisi uyguladığı ülkelerle denk olmadığı açıktır. Bu kapsamda Türkiye üzerinde böyle bir tehdit kısa dönemde söz konusu olmasa da alınacak kredinin geri ödenmesinde problemlerin doğmaması için dikkatli bir planlama yapılması gerekmektedir. Bunun yanında Çin, genellikle verdiği krediler ile planlanan projelerin büyük bölümünün Çinli firmalar tarafından yapılmasını istemektedir. Bu da yerli firmaların faaliyet alanının daralmasına sebep olabilecek, dolayısıyla ihtiyatlı davranmayı gerektiren diğer bir unsurdur (Akçay, 2020).

Sonuç olarak; 7 yıl içinde tamamlanması planlanan (İletişim Başkanlığı, bta) Kanal İstanbul Projesi, Kuşak-Yol Girişimi ve Orta Koridor için önemli olumlu etkileri olabilecek bir projedir.

2.1.8. İstanbul (Üçüncü) Havalimanı

İstanbul Havalimanı; İstanbul'un Avrupa yakasında Yeniköy ve Akpınar yerleşimleri arasında Karadeniz sahil şeridinde yer alan yaklaşık 76,5 milyon m² büyüklüğündeki alana yapılmıştır. İstanbul Havalimanı'nın, Yap-İşlet-Devret modeli ile 03.05.2013 tarihinde ihalesi gerçekleştirilmiş olup 19.11.2013 tarihinde uygulama sözleşmesi imzalanmıştır. İstanbul Havalimanı, Atatürk Havalimanı'ndan yaklaşık 35 km uzaklıkta şehrin Avrupa Yakası'nın kuzey kısımlarında Arnavutköy ilçesi sınırları içerisinde yer almaktadır. 29 Ekim 2018 tarihinde hava trafiğine açılarak hizmet vermeye başlayan İstanbul Havalimanı'nda toplam 1,9 milyon m² kapalı alanlı, yıllık yolcu kapasitesi 200 milyona kadar çıkabilen, 6 adet pist; paralel taksi yolları, 6,5 milyon m² büyüklüğünde apron, VIP, kargo ve genel

havacılık terminalleri ve devlet konukevi bulunmaktadır. Ayrıca, 14 check-in adası ve 500 üzerinde check-in noktası, 42 km uzunluğundaki bagaj bant sistemi hizmet vermektedir. 70.000 araç kapasitesi ile Avrupa'nın en büyük araç park alanına sahip olan havalimanıdır (Kılıç ve Turğut, 2019; 152).

İstanbul Havalimanı Atatürk Havalimanı'na göre; alan olarak yaklaşık 6,5 kat, kargo kapasitesi olarak 2,5 kat, kargo terminal alanı olarak yaklaşık 38 kat daha büyüktür. Ancak Türkiye'nin hava yolu kargo taşımacılığının %90'lık bir bölümü halen Atatürk Havalimanı'ndan yapılmaktadır. Atatürk Havalimanı'nın böyle büyük bir orana sahip olmasından dolayı kargo faaliyetlerinin, yolcu taşımacılığında olduğu gibi İstanbul Havalimanı'na aktarılması kolay değildir. Atatürk Havalimanı şehir merkezinde olmasının avantajı ile düşük nakliye maliyeti ve ulaşım kolaylığı sağlamaktadır. Bu da nakliyecilerin yeni havalimanına karşı isteksiz olmasına sebep olmaktadır. Ancak yapılan Kuzey Marmara Otoyolu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü, yeni havalimanının bu dezavantajını ortadan kaldırmaktadır. Ağır tonajlı araçlar için Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün zorunlu hale getirilmesinden sonra Atatürk Havalimanı söz konusu avantajını kaybetmiş, İstanbul Havalimanı'na olan ulaşım daha kolay hale gelmiştir. İlerleyen dönemde İstanbul Havalimanı'na yapılacak demir yolu bağlantısı, ulaşımı daha az maliyetli ve hızlı hale getirecektir (Kılıç ve Turğut, 2019).

2021 yılında, açılışının 3. yılında salgın şartlarına rağmen toplamda 103,5 milyonluk yolcu kapasitesine ulaşan İstanbul Havalimanı, uluslararası alanda 31 ayrı ödül ve sertifika almıştır. Havalimanı, son olarak sektörün en prestijli ödülleri arasında gösterilen "17th ACI Europe Awards" ödüllerinde "Avrupa'nın En İyi Havalimanı" ödülünü almıştır. (NTV, 2021b).

Planlanan projelerin tamamlanmasıyla kargo faaliyetlerindeki payında da artış beklenen İstanbul Havalimanı, Türkiye'yi Kuşak-Yol Girişimi bağlamında "hava ipek yolu" için de kilit ülkelerden birisi haline getirebilir.

2.1.9. Liman Projeleri

Doğu'dan Batı'ya ulaşımın tam ortasında bulunan Türkiye, bir yarımada ülkesidir. Bu kapsamda Karadeniz ve Akdeniz limanlarıyla jeopolitik açıdan avantajlar taşımaktadır.

Dolayısıyla, Kuşak-Yol Girişimi için önem arz eden bazı limanları ve liman projeleri mevcuttur. Bunların başlıcaları; Filyos, Çandarlı ve Mersin limanlarıdır.

Filyos Limanı, Filyos Vadisi Projesi kapsamında Zonguldak'a inşa edilen bir Karadeniz limanıdır. Liman üzerinden; Varna, Köstence, Odessa, Sivastopol, Yalta, Kerc, Novorossiysk, Soci, Poti ve Batum limanları aracılığıyla tüm Karadeniz Havzası'na bağlantı sağlanacaktır. Ayrıca Filyos Vadisi Projesi kapsamında limana demir, kara ve hava yolu bağlantıları geliştirilmiştir. Çandarlı Limanı ise İzmir'e planlanan ve 2000 metrelik rıhtımı ile dünyanın en büyük 10 konteyner limanı arasına girmesi amaçlanan bir liman projesidir. Çandarlı Limanı, 2009 yılından beri Çinli firmalarca çalıştırılan Yunanistan'ın Pire Limanı ile rekabet etmek zorundadır. Çin, Yunanistan'ın yüklü gemi siparişleri ve kredi talepleri sayesinde bu ülke ile olan ilişkilerini geliştirmiştir. Ancak Çin, bir AB ülkesi olan Yunanistan'dan sağladığı gümrük avantajının yanında Yunanistan'ın olası bir AB veya ABD baskısında tutumunu değiştirebileceğinden endişe duymakta ve Çandarlı Limanı'nı olası bir krizde alternatif olarak görmektedir. Avrupa'ya giriş limanı olarak Pire Limanı'nın seçilmesinde Türkiye'nin mevzuatından kaynaklanan sorunlar ve demir ve kara yollarına dair birtakım altyapı eksiklikleri etkili olmuştur. Türkiye'nin bugün bu eksikliklerin üzerine gittiği görülmektedir. Özellikle; 2022 yılı içinde açılan, Ege'yi Çanakkale üzerinden Avrupa'ya bağlayan 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyol Projesi ile tamamlanan İstanbul-İzmir Otoyolu gibi projeler Çandarlı Limanı'nın Avrupa'ya giriş limanı olmasının önünü açacak projelerdir. Son yıllarda çalışmaları duran Çandarlı Limanı'nın inşasının tamamlanması, Pire Limanı'na alternatif oluşturacak ve Türkiye'nin Ege Denizi üzerindeki gücünü artıracaktır (UTİKAD, 2017). Mersin Limanı ise 112 hektarlık alanıyla Türkiye'nin en büyük, dünyanın ise 97. limanı olma özelliğine sahiptir. Liman; coğrafi konumu, kapasitesi, geniş hinterlandının yanı sıra yurt içine ve yurt dışına yönelik çoklu bağlantı kolaylığının sağladığı avantajlarla, yalnız Türkiye'nin değil, aynı zamanda Doğu Akdeniz'in lider limanlarından birisi olarak öne çıkmaktadır. Liman, Türkiye'nin Orta Doğu'ya açılan deniz kapısı niteliğini taşımaktadır. 2021 yılında başlatılan geliştirme çalışmalarının tamamlanması ile 400 metrelik mega konteyner gemilerinden iki tanesinin aynı anda limana yanaşması sağlanmış olacaktır (Canlı, 2021).

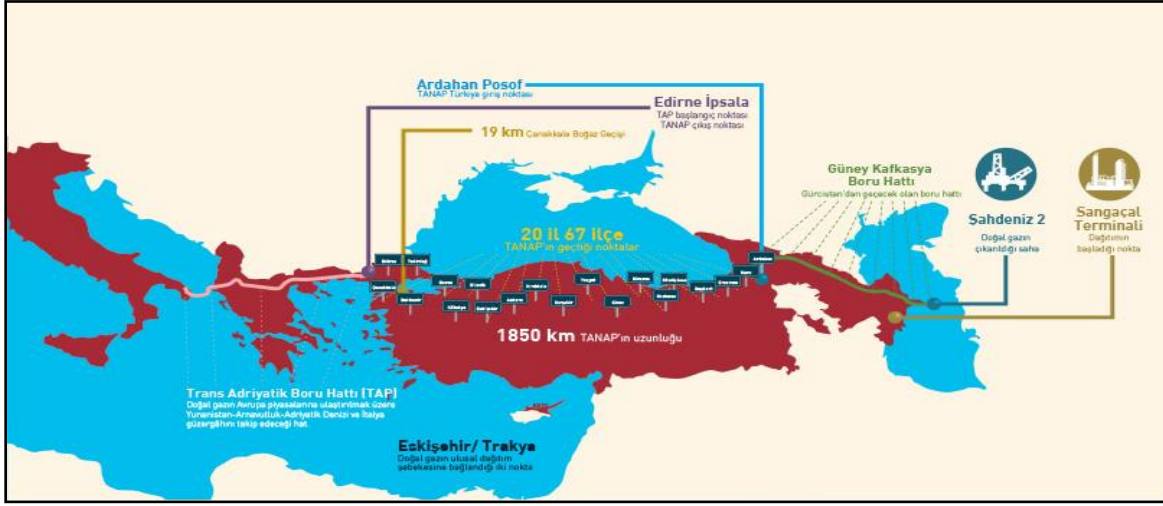
Türkiye, Avrupa'ya olan deniz bağlantısında Yunanistan'ın Çinlilerce işletilen Pire Limanı ile rekabet etmek durumundadır. Pire Limanı'na sunulacak bir alternatif, Türkiye için ticari kazanımların yanında bölgede birtakım siyasi fırsatlar sunabilir. Bu bağlamda Türkiye tarafından liman projelerinin mümkün olan ölçüde yerli sermaye ile tamamlanması önemli kazanımlar getirebilir.

2.1.10. TANAP ve BTC Boru Hattı

Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) ve Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı (BTC), Türkiye'nin Orta Koridor kapsamında enerji koridoru olmasına katkı sağlayan projelerdir.

TANAP'a yönelik ilk adım 2011 yılında Türkiye ve Azerbaycan hükümetleri arasında mutabakat zaptı imzalanarak atılmıştır. Bu mutabakat zaptı çerçevesinde Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Petrol Şirketi (SOCAR) tarafından TANAP Doğal Gaz İletim AŞ kurulmuştur. Projenin hukuki altyapısını ise 2012 yılında Türkiye ve Azerbaycan arasında imzalanan "TANAP Sistemine İlişkin Hükümetler Arası Anlaşma" oluşturmaktadır (TANAP, bta). Projenin temeli 2015 yılında yıllık 16 milyar m³ doğal gazın transfer edilmesi amacıyla atılmıştır. Bu miktarın 6 milyar m³'lük kısmının Türkiye tarafından ithal edilmesi, 10 milyar m³'lük kısmının Avrupa'ya ulaştırılması hedeflenmiştir. 2018 yılında ilk gaz akışı yapılan TANAP, Şahdeniz 2 Gaz Sahası'ndan ve Güney Hazar Denizi'ndeki diğer sahalardan çıkarılacak Azerbaycan gazının Türkiye ve Avrupa'ya ulaştırılmasını hedefleyen Güney Gaz Koridoru'nun bir parçasıdır. TANAP, Türkiye ve Azerbaycan'ın enerji güvenliğini sağlamanın yanında enerji çeşitlendirme açısından Rusya tekeli için önemi bir projedir. Şekil 23'te görüldüğü üzere 1850 km uzunluğundaki boru hattı, Türkiye'nin Ardahan/Posof'taki Gürcistan Türközü sınırından Türkiye'ye girer ve 20 ilden geçerek Avrupa'ya ilerler (Aksoy, 2016).

Şekil 23. Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP)



Kaynak: (TANAP, btb).

Azerbaycan petrolünün nakil projesi olan BTC boru hattının inşaatına ise 2003 yılında başlanmış, 2005 yılında ilk petrol yüklemesi yapılmıştır. BTC boru hattı Azer-Güneşli-Çıracak petrolünün nakli için kurulan Sengeçal Terminali'nden başlamaktadır. Boru hattının 430 km'si Azerbaycan topraklarından, 225 km'si Gürcistan topraklarından geçerek Türkiye'ye Ardahan'dan giriş yapmaktadır. Ceyhan'a kadar 1037 km boyunca Türkiye topraklarından ilerleyen boru hattının toplam uzunluğu 1730 km'dir. Günlük 1,2 milyon varil, yıllık ise 50 milyon varil petrol taşıma kapasitesine sahip olan BTC'den (Amirova, 2019) sevk edilen toplam petrolün 2021 yılı sonu itibariye 3 milyar 777 milyon 227 bin 567 varili Adana/Ceyhan'daki Haydar Aliyev Deniz Terminali'nden dünya pazarına iletilmiştir (Bozkurt, 2022).

2.2. DİĞER ÇALIŞMALAR

Kuşak-Yol Girişimi'nde etkin bir rol üstlenmek için sadece altyapı projeleri geliştirmek yeterli olmayacaktır. Gümrük idareleri, devletlerarası oluşumlar ve iş birliği mekanizmaları bu konuda oldukça önemlidir. Bu bağlamda köprü, demir yolu, lojistik merkezler gibi somut projelerin yanında hukuki ve finansal zemin oluşturmak için yapılacak çalışmaların da önemi büyüktür.

Türkiye, kendisinin başlattığı Kervansaray Projesi gibi projeler başta olmak üzere uluslararası alanda birçok hukuki ve finansal altyapı oluşturma çalışmasında aktif rol almaktadır.

2.2.1. Kervansaray Projesi

Orta Koridor bağlamında Türkiye'nin girişimlerinden birisi de 2008 yılında Gümrük Müsteşarlığı tarafından başlatılan, ilerleyen süreçte Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından organize edilen Kervansaray Projesi'dir. Orta Asya Türk cumhuriyetleri ve Güney Kafkasya'ya ek olarak Rusya, Irak, İran, Suriye, Pakistan, Afganistan, Hindistan ve Moğolistan'ın dâhil edilmeye çalışıldığı projeye gümrük idarelerinin iş birliği ile uluslararası ticaretin geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu bağlamda 2008-2013 yılları arasında toplamda altı adet "İpek Yolu Ülkeleri Arasında Ticaretin Geliştirilmesi ve Kolaylaştırılması Konusunda Gümrük İdarelerinin Rolü Hakkında Uluslararası Forum" düzenlenmiştir. Kervansaray Projesi'ne ilişkin düzenlenen son forum, 14-15 Kasım 2013 tarihlerinde Azerbaycan'ın Gebele kentinde gerçekleştirilmiş, ÇHC ile birlikte projede yer alması hedeflenen diğer devletler davet edilmiştir (Toprak, 2020: 25-26).

Günümüzde Ticaret Bakanlığınca yürütülen projenin aşamaları şu şekilde belirlenmiştir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2012):

- 1- Spesifik bir İpek Yolu rotasının ve bu rota üzerindeki sınır kapılarının belirlenmesi,
- 2- Pilot rota üzerindeki sınır kapılarındaki durumun belirlenmesi,
- 3- Sınır kapılarında olması gereken minimum standartların belirlenmesi,
- 4- Sınır geçişlerini zorlaştıran unsurların belirlenmesi,
- 5- Projenin hayata geçirilmesi.

Bu aşamalar ile yeni İpek Yolu için pilot bir güzergâh seçilerek o rota üzerindeki sınır kapılarının tespit edilmesi sağlanmış, sınır kapılarından geçiş noktasında uluslararası ticareti kolaylaştıracak standartlar belirlenmiş ve sınır kapılarındaki fiziki eksiklik ve aksaklıkların giderilmesi sağlanmış olacaktır.

Kervansaray Projesi kapsamında ilk olarak 2012 yılında Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan'ın katılımlarıyla belirlenen gümrük kapılarında çalışmalar yapılmış ve pilot proje başarıyla tamamlanmıştır. 2012 yılının Kasım ayında İstanbul'da yapılan V. Forum'da Kazakistan ve Kırgızistan da projeye dahil olmuş, böylelikle proje kuzey rotasında ilerlemiştir. 2013 yılında kuzey rotasıyla ilgili incelemeler tamamlanmış (T.C. Ticaret

Bakanlığı, 2013), 2014 yılında Türkiye ile Çin Gümrük İdareleri Arasında İş Birliği Anlaşması imzalanmış, bu anlaşma kapsamında Çin Kervansaray Projesi'ne katılmıştır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2014).

Çin'in de katılımıyla Kervansaray Projesi'nin rotası, Çin'den Avrupa'ya kadar kuzeyden tamamlanmış olup, proje kapsamında öngörülen çalışmalar devam etmektedir.

2.2.2. Lapis Lazuli Ulaşım Koridoru

İsmi tarihte Orta Asya'nın önemli ihraç malları arasında yer alan minerallerden biri olan "lacivert taşından" alan Lapis Lazuli Güzergâhı, Orta Koridor kapsamında değerlendirilmesi planlanan güzergâhlardan birisidir. 1997 yılında Asya Kalkınma Bankası tarafından Orta Asya'daki devletler arasında iktisadi bütünleşmeyi teşvik etmek amacıyla kurulan Orta Asya Bölgesel Ekonomik İş Birliği Programı şemsiyesi altında Afganistan, Türkmenistan, Gürcistan, Azerbaycan ve Türkiye arasında bir koridor inşasına ilişkin gerçekleştirilen görüşmeler, 15 Kasım 2017 tarihinde Aşkabat'ta "Lapis Lazuli Transit, Ticaret ve Taşımacılık Güzergâhı Anlaşmasının" imzalanması ile sonuçlanmıştır (Toprak, 2020: 24-25). 2018 senesinin sonlarında resmî olarak açılan koridor, Afganistan'ın Faryab ve Herat kentlerinde bulunan Akina ve Turgundi limanlarından başlamaktadır. Buradan Türkmenistan'daki Türkmenbaşı Limanı'na ulaşmakta, Hazar Denizi'ni geçerek Azerbaycan'ın başkenti Bakü'ye ve Gürcistan'ın başkenti Tiflis'te bulunan Poti ve Batomi limanlarına uzanmaktadır. Koridor, Karadeniz'deki çeşitli limanlardan geçerek son olarak Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. Söz konusu güzergâh; kara yolu, demir yolu ve deniz taşımacılığını içermektedir (Eletek, 2021). Türkiye, Lapis Lazuli Ulaşım Koridoru'nu "Transit ve Ulaştırma İş Birliği Anlaşması" ile 2020 yılında onaylamıştır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2020).

2.2.3. Aşkabat Bildirisi

2016 yılında Türkiye, Azerbaycan ve Türkmenistan ulaştırma bakanları tarafından Türkmenistan'ın başkenti Aşkabat'ta ortak bir bildiri imzalanmıştır. İmzalanan bu bildiri; Hazar Denizi geçişlerinin Orta Koridor için önemli olduğu vurgulanmış ve gümrük prosedürleri, geçiş belgesi kotaları ve ücretler gibi idari prosedürlerin uyumlaştırılması konusunda ortak iradeler teyit edilmiştir. Bunun yanında hızlı ve ekonomik lojistik

faaliyetlerin bölgede yatırım cazibesini artıracak temel unsurlardan olduğu değerlendirilerek, Orta Koridor ve Hazar Denizi geçişlerinde kolaylık sağlamak ve hem maliyet hem de sürelerin kısaltılması açısından makul bir seviyeye ulaşmak için gerekli teknik engellerin kaldırılması; sürücü vizeleri, elektronik bilet sistemi, düzenli gemi seferleri gibi hususlarda iş birliği yapmaya hazır olduğu belirtilmiştir (UND, 2016). Aşkabat Bildirisi, Türkiye'nin Orta Koridor'daki stratejik konumunu güçlendiren bir adımdır.

2.2.4. Türk Devletleri Teşkilatı

Türk Konseyine yönelik ilk adım 1992 yılında Türkçe Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları Zirvesinde atılmıştır. Bu zirvenin ardından ilişkileri kurumsallaştırmak ve kapsamlı iş birlikleri gerçekleştirmek istense de mevcut konjonktürde bu mümkün olmamıştır. İlerleyen zaman içerisinde değişen şartların ve Orta Asya Türk cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarının güçlenmesi neticesinde Türkiye, Azerbaycan, Kırgızistan ve Kazakistan; 3 Ekim 2009 tarihinde Türkçe Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyinin Kurulmasına Dair Nahçıvan Anlaşmasını imzalayarak Türk Konseyini kurmuşlardır. Anlaşma kapsamında Devlet Başkanları Konseyi ve Dışişleri Bakanları Konseyi ile birlikte daimî bir danışma teşekkülü olarak Aksakallar Konseyi kurulmuş, çeşitli alanlardaki bakanlıklar da faaliyet ve sorumluluk alanlarına göre daha kapsamlı ve kurumsal iş birlikleri için zemin kazanmıştır. Türk Konseyi bünyesinde, üye devletlerin ulaştırma bakanları tarafından “Ortak İş Birliği Protokolü” ile bakan yardımcısı düzeyinde bir koordinasyon kurulu oluşturulmuştur. Bu kurul, Orta Koridor kapsamında ulaştırma alanında iş birliğini artıracığı ve potansiyel sorunlara çözüm üretebileceği için önemlidir. Bunu yanında Samsun, Bakü, Aktav ve Kuryk limanları arasında düzenlenen toplantılar iş birliğini geliştirmektedir (Toprak, 2020: 25).

Konsey'in Nahçıvan Anlaşması'nın 2. maddesinde belirtilmiş olan amaçları şu şekildedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2019):

- Taraflar arasında karşılıklı güvenin güçlendirilmesi,
- Bölge ve bölge dışında barışın korunması,
- Dış politika konularında ortak tutumlar benimsenmesi,
- Uluslararası terörizm, ayrılıkçılık, aşırılık ve sınır ötesi suçlarla mücadele için eylemlerin koordine edilmesi,

- Ortak amaçlarla ilgili her alanda etkili bölgesel ve ikili iş birliğinin geliştirilmesi,
- Ticaret ve yatırım için uygun koşulların oluşturulması,
- Kapsamlı ve dengeli bir ekonomik büyüme, sosyal ve kültürel gelişimin amaçlanması,
- Hukukun üstünlüğünün sağlanması, iyi yönetim ve insan haklarının korunması konularının tartışılması,
- Bilim, teknoloji, eğitim ve kültür alanlarında etkileşimin genişletilmesi,
- Kitle iletişim araçlarıyla etkileşimin ve daha yoğun bir iletişimin teşvik edilmesi,
- Hukuki konularda bilgi değişimi ve adli iş birliğinin teşvik edilmesi.

Şu an için Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan Türk Konseyinin üye devletleri iken Macaristan ve Türkmenistan gözlemci ülke statüsündedir. 12 Kasım 2021 tarihinde İstanbul’da toplanan Konsey’in 8. Zirvesinde liderler, örgütün isminin “Türk Devletleri Teşkilatı” olarak değiştirilmesi başta olmak üzere kurumun geleceğini ilgilendiren bir dizi önemli konuda kararlar almışlardır.

2.2.5. Zengezur Koridoru

Şekil 24. Zengezur Koridoru



Kaynak: (Keskin, 2021).

İkinci Dağlık Karabağ Savaşı’nın Kasım 2020’de Azerbaycan tarafından kazanılmasına kadar sadece Azerbaycan kamuoyunun gündeminde olan Zengezur Koridoru,

yapılan ateşkes anlaşmasından sonra uluslararası gündemi meşgul eden bir konu haline gelmiştir. 10 Kasım 2020’de Azerbaycan, Ermenistan ve Rusya arasında imzalanan ortak bildirinin 9. maddesi “Bölgedeki tüm ekonomik ve ulaştırma bağlantıları yeniden canlandırılacaktır. Ermenistan Cumhuriyeti; yurttaşların, araçların ve malların her iki yönde serbest şekilde hareket etmelerine olanak sağlamak amacıyla Azerbaycan Cumhuriyeti’nin batı bölgesiyle Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında ulaştırma bağlantısının güvenliğini garanti eder. Ulaştırma bağlantısının kontrolü Rusya Federasyonu Federal Güvenlik Servisi’ne (Rus istihbaratına) bağlı Sınır Muhafıza Servisi tarafından gerçekleştirilecektir. Tarafların ortak kararıyla Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti ile Azerbaycan’ın batı bölgeleri arasında bağlantıyı sağlamak üzere yeni ulaştırma altyapısının inşası gerçekleştirilecektir” ifadelerine yer vererek Zengezur Koridoru’nu gündeme taşımıştır. Yaklaşık 40 km uzunluğundaki Zengezur Koridoru’nun birçok etkisi olacaktır. Bunlardan bir tanesi de Kuşak-Yol Girişimi kapsamında Orta Koridor’a sunacağı katkıdır (Aslanlı, 2021).

Zengezur Koridoru, yıllardır kopuk olan Türk dünyasını tekrar birleştirecek bir koridor olmasından dolayı “Turan Koridoru/Turan Kapısı” olarak da adlandırılmaktadır. Ancak Kasım 2020’de yapılan anlaşmanın 9. maddesinde de açıkça görüldüğü üzere Rusya’nın koridordaki konumu bu noktada endişelere sebep olmaktadır (Keskin, 2021). Zengezur Koridoru, kısa vadede Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti’nin gelişimini canlandıracak olan uluslararası Kuzey-Güney koridoruna ve yeni İpek Yolu’na entegre edilebilir. Nahçıvan demir yolu, bölgesel ablukanın kaldırılmasına hizmet ederek ülkelerin kalkınmasını ve özellikle de Türkiye’nin bölgesel konumunun güçlenmesini sağlayacaktır. Ayrıca, Türkiye yakın tarihinde ilk kez bu koridor ile Güney ve Kuzey Kafkasya, Hazar Denizi ve Orta Asya’daki varlığını güçlendiren Azerbaycan’a doğrudan geçiş imkanına kavuşacaktır (Can, 2022: 50). 15 Haziran 2021’de Azerbaycan Devlet Başkanı İlham Aliyev ve Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Arasında Müttefiklik İlişkileri Hakkında Şuşa Beyannamesi”, Zengezur Koridoru’nun isminin zikredildiği ilk uluslararası belge olmuştur. Belgede koridorun açılması hem Türkiye ile Azerbaycan arasındaki hem de bölgesel iş birliği açısından stratejik önemde olarak değerlendirilmektedir (Aslanlı, 2021).

Zengezur Koridoru, uluslararası barışı ve iş birliğini artıracak önemli bir ulaşım projesidir. Kuşak-Yol Girişimi ve Orta Koridor bağlamında düşünüldüğünde Çin'den Londra'ya uzanan hattın içinde yer alacak bir projedir. BTK demir yolunun güçlü bir alternatifi olacak olan koridor, ilerleyen süreçte Gürcistan'ı endişeye sevk edebilir. Ancak BTC petrol boru hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz boru hattı ve BTK demir yolu gibi projelere ev sahipliği yapan Gürcistan'ın kısa ve orta vadede önemini koruyacağı açıktır. Ayrıca, bölgede oluşturulacak barış ve iş birliği ortamı Gürcistan için de olumlu sonuçlar doğuracaktır (Aslanlı, 2021). Zengezur Koridoru'nun açılması, Doğu-Batı Koridoru, Kuzey-Güney Uluslararası Ulaşım Koridoru ve Hazar Ulaştırma Ağını daha da güçlendirecektir. Hazar'dan Avrupa'ya uzanan Petrol ve Gaz Boru Hattı Sistemi'nin işleyişini de kolaylaştıracaktır. AB, ABD, Rusya ve Çin'in enerji tedarik operasyonları için kilit bir rol oynayan koridor, bölgenin transit kapasitesini de artıracaktır. Benzer bir şekilde Zengezur Koridoru'nun, Ermenistan'ın Rusya ve Avrasya Ekonomik Birliği pazarlarına ulaşma konusundaki ekonomik sorunlarını azaltması beklenmektedir (Altun vd., 2021: 90).

2.2.6. İstanbul Finans Merkezi

İstanbul'un uluslararası bir finans merkezi olması hedefi ilk olarak 9. Kalkınma Planında yer almıştır. Türkiye Bankalar Birliği öncülüğünde yapılan çalışmalar ve çalışma gruplarının çabalarıyla 29 Eylül 2009 tarihli ve 2009/31 sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararı'yla "İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Strateji ve Eylem Planı" onaylanarak yürürlüğe girmiştir. İstanbul Finans Merkezi Projesi için belirlenen vizyon, "İstanbul'un, öncelikle bölgesel, nihai olarak da küresel finans merkezi olmasıdır." (Arzova, 2018: 4).

2019 yılında Türkiye Varlık Fonu'nun da projeye katılımıyla hızlanan çalışmalar neticesinde, İstanbul Finans Merkezi'nin 2022 yılı ortasında faaliyete geçmesi planlanmaktadır. İlk 10 yılında dünyada ilk 10'a girmeyi hedefleyen projenin, 15 yılda Türkiye ekonomisine 250 milyar dolar gelir ve 160 milyar dolar civarında katma değer sağlaması beklenmektedir. Proje tamamlandığında Merkez, Türkiye ve bölge için önemli bir finansal aktör olacak ve küresel ticaret için oldukça önem taşıyan İstanbul'da bulunmasından dolayı uluslararası sermaye akışını kolaylaştıracaktır. Artan işlem hacmi sayesinde Türkiye'nin küresel para piyasalarından daha fazla pay almasını sağlayacaktır (NTV, 2021a).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NİN TÜRKİYE AÇISINDAN İNCELENMESİ: SORUNLAR, FIRSATLAR VE TEHDİTLER

1. TÜRKİYE VE ÇİN ÖZELİNDE ORTAYA ÇIKMASI BEKLENEN POTANSİYEL SORUNLAR

Kuşak-Yol Girişimi'nde Türk-Çin iş birliğini engelleyebilecek birtakım potansiyel sorunlar mevcuttur. Bunların başında Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ndeki durum, ikili ticarete Türkiye'nin verdiği açık, Türkiye'nin NATO ve Batı ile olan ilişkileri, Suriye ve Doğu Akdeniz meselesi ve son olarak iletişim eksikliği gelmektedir.

1.1. SİNCAN UYGUR ÖZERK BÖLGESİ (DOĞU TÜRKİSTAN)

Türk tarihinin en eski yerleşim yerlerinden birisi olan Doğu Türkistan coğrafyası, geçmişte Hun ve Göktürk imparatorluklarının sınırları içerisinde yer almıştır. 742 yılında Basmil, Karluk ve Uygurlardan oluşan boylar Göktürklerin hâkimiyetine son vermiş, bunun üzerine tarihteki ilk Uygur Hanlığı kurulmuştur. İlerleyen dönemde bu hanlık Kırgızlar tarafından 840 yılında yıkılmış, geriye kalan Uygurlar Doğu Türkistan Uygur Devleti'ni kurmuşlardır. Bu gelişme, Doğu Türkistan'daki Uygur tarihinin başlangıcıdır. Bölgede Karahanlıların hâkimiyet kurması sonucunda Uygurlar İslamiyet'le tanışmıştır (Başkaya, 2019). Bölgedeki ilk Çin işgali, 1755 yılından Yakup Bey'in iktidara geldiği 1865 yılına kadar geçen 110 yıllık dönemdedir. Yakup Bey, bölgede güçlenebilmek için Osmanlı Devleti'nden yardım istemiş, bunun üzerine Osmanlı, eğitim vermek amacıyla Enderunlu Murad Efendi'nin başkanlığında 4 muvazzaf ve 4 emekli subaydan oluşan bir heyetle birlikte, 6 Krupp topu, 2 bin tüfek ve teçhizat göndermiştir (Karaca, 2007). 1877 yılında Yakup Bey'in ölmesiyle tüm Doğu Türkistan'ı işgal eden Çinliler, 18 Kasım 1882 tarihinde bölgedeki Türk hâkimiyetini tamamen sona erdirmek amacıyla Doğu Türkistan'ın adını Çin'in 19. eyaleti olarak "Hsin-chiang (Yeni Toprak)" şeklinde değiştirmişler ve Doğu Türkistan adının kullanılmasını yasaklamışlardır. Doğu Türkistan'daki Çin egemenliği, 1931 yılında başlayan ve 1933 yılında neticelenen Kumul İsyanı sonucunda tekrar sona ermiş, Doğu Türkistan İslam Cumhuriyeti kurulmuştur. Ancak Çin, Rusya ve iç kaynaklı baskılar sonucunda bu cumhuriyetin ömrü kısa olmuştur. İlerleyen süreçte çıkan ayaklanmalar

sonucunda 1944 yılında yerine kurulan Şarki Türkistan Cumhuriyeti de yalnızca 5 sene ayakta kalabilmiştir. 1949 yılında Komünist Çin ordularının bölgeyi işgali sonucunda birçok Uygur ve Kazak Türkü, Hindistan ve Pakistan'a oradan da Türkiye'ye göç etmek zorunda kalmıştır. Bu tarihten sonra bölgede hâkim olan Çin, Türk ve İslam varlığını ortadan kaldırmak için Türklere yönelik asimilasyon politikaları izlemiş; milliyetçi Uygurlara ağır hapis, işkence ve hatta idama varan cezalar uygulamış, İslami eserlerin okunmasını dahi yasaklamıştır (Başkaya, 2019).

Cumhuriyetin ilk yıllarında Doğu Türkistan meselesi Türkiye tarafından Türk soyundan olan bir grubun bağımsızlık hareketi olarak görülüp takdirle karşılanırsa da bu hareketlerin gerek irticai olarak nitelendirilmesi gerekse dış ülkelerin etkisinde olduğu düşüncesi sebebiyle Türkiye'nin çıkarlarına uygun olmadığı düşünülmüştür. Özellikle Atatürk Dönemi'nden sonra Asya politikalarını arka plana atan Türkiye, Türkistan coğrafyasındaki insanlarla iletişim kurmak yönünde bir çabaya girmemiştir. Mustafa Kemal Atatürk, bir Asya siyaseti oluşturmak amacıyla bilimsel bir altyapı temeli atmaya yönelik çalışmalar yapsa da sonraki dönemde aydınlar ve siyasetçiler genç Cumhuriyet için bir Asya siyaseti geliştirememişlerdir. Geçen zaman içerisinde önemi artan Asya, Türkiye'nin uyguladığı Batı odaklı dış politika nedeniyle hep arka planda kalmıştır. Mustafa Kemal Atatürk uluslararası ilişkilerde "Türkiye'nin bağımsızlığı" ve "diğer ülkeler nezdinde eşitliğinin gözetilmesi" ilkelerini, "Yurtta sulh cihanda sulh" prensibinin önünde tutmasına rağmen Atatürk sonrası dönemde bu prensip İkinci Dünya Savaşı'nın yaşandığı dönemde savaş dışı kalmak için sık sık dillendirilmenin yanında zaman içinde yanlış uygulamaların da konusu olarak öne çıkarılmış, uluslararası eşitlik bağlamında tavizler verilmiştir. Soğuk Savaş döneminde ülke dışındaki Türklerin farkında bile olunmamış, bu konunun dillendirilmesi sakıncalı görülmüştür. Türk devletlerinde iktidarda bulunan komünist liderlere destek sağlanırken, Türklüğü ön plana çıkaran muhalif liderler Türkiye'den çıkarılmıştır (Karaca, 2007).

1980'li yıllardan sonra özellikle SSCB'nin dağılmasının ardından geçmişe nispeten çok yönlü bir dış politika anlayışı ile hareket eden Türkiye, ÇHC ile de ilişkilerini geliştirmeye başlamış; bu dönemde Çin, Türkiye'yi Sincan Uygur Özek Bölgesi'ne yatırım yapmaya davet etmiştir. Dönemin Başbakanı Turgut Özal'ın ÇHC'ye ziyaret gerçekleştirdiği

1985'in Temmuz ayında, dönemin Sincan Başbakanı İsmail Amat beraberindeki heyetle Türkiye'nin çeşitli illerinde birtakım ziyaretler yapmıştır. İlişkilerin olumlu seyrini bozan ilk gelişme ise 1986 yılının Eylül ayında yaşanmıştır. Çin Ankara Büyükelçiliği'nin ticari müşaviri Uygur asıllı Muhammed Niyazi, can güvenliği olmadığı gerekçesiyle Türkiye'ye iltica etmiştir. Bu gelişme ile birlikte Çin, Türkiye ile yakınlaşma politikasında Uygur Özerk Bölgesi'ni kullanmaktan vazgeçerek temkinli hareket etmeye başlamıştır. Bunun yanında 1980'li yıllarda Doğu Türkistanlı muhalif lider İsa Yusuf Alptekin'in faaliyetleri Türkiye-Çin ilişkilerinde sorun oluşturan diğer bir unsur olmuştur. Çin'in Doğu Türkistan politikasında asıl kırılma ise 1990'lı yılların başında gerçekleşmiştir. 1989 yılında Çin'de yaşanan Tiananmen Olayları ve 1991 yılında SSCB'nin dağılması sonucunda birçok Orta Asya Türk devletinin bağımsızlıklarını kazanması, Çin'in azınlıklara yönelik politikalarını gözden geçirmesine neden olmuştur. Bu bağlamda 1980'li yıllarda üst düzeyde seyreden Türkiye-Çin ilişkileri, 1990'lı yıllarda ters yönlü bir seyir takip etmiştir. Öyle ki 1991-2000 yılları arasında Çin, Türkiye'ye bakan düzeyinde bile ziyaret gerçekleştirilmemiştir. Bu durum, Çin'in Türkiye'ye olan bakışındaki değişikliği ortaya koymaktadır. Türkiye açısından ise 1991 yılında SSCB'nin dağılması ile Batı Türkistan'da bağımsızlıklarını kazanan akraba topluluklar heyecanla karşılanmış, Çin'in de SSCB'ye benzer şekilde dağılacağı algısı oluşmuştur. Oluşan bu algı sadece kamuoyunda değil, devlet yetkililerinde de beklenti oluşturmuştur. Bu bağlamda, Süleyman Demirel başbakanlık görevini devralmadan bir hafta önce Kasım 1991'de; Dönemin Cumhurbaşkanı Turgut Özal ise Şubat 1992'de Doğu Türkistan'ın muhalif lideri Yusuf Alptekin ile görüşme gerçekleştirmiştir. Ayrıca, 1995 yılında Dönemin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Recep Tayyip Erdoğan, bir parka "Yusuf Alptekin" adını vermesinden sonra Çin'in Ankara Büyükelçisi Wu Koming tarafından protesto edilmiştir. Ancak 1990'lı yılların ikinci yarısından itibaren Türkiye, Çin'in BM Daimî Konseyi üyesi olmasından faydalanmak, AB'ye olan ekonomik bağımlılığını Çin'in büyük ekonomisinden yararlanarak azaltmak ve Batı'ya alternatif bir silah tedarikçisi elde etmek gibi siyasi, ekonomik ve askerî sebeplerle Doğu Türkistan politikasında köklü bir değişikliğe giderek, konuyu tamamen Çin'in iç meselesi olarak görmeye başlamıştır. Aralık 1998'de Dönemin Başbakanı Mesut Yılmaz tarafından yayımlanan genelge ile Türkiye'deki Doğu Türkistan vakıf ve derneklerinin faaliyetleri ciddi biçimde sınırlandırılmış, bunun üzerine Doğu Türkistan muhalefet hareketinin ağırlık

merkezi Türkiye’den Batılı ülkelere kaymıştır. Dönemin Çin Devlet Başkanı Jiang Zemin’in 2000 yılında Türkiye’ye yaptığı ziyarette; Dönemin Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel iki ülke ilişkilerinde Uygurların bir dostluk köprüsü olduğunu vurgulamış, Jiang Zemin ise Türkiye’nin bu hassasiyetini dikkate aldıklarını, sorun oluşturan taraf olmak istemediklerini ve Uygurların hayat standartlarını yükseltecek adımlar attıklarını vurgulayarak yıllar sonra Türk girişimcileri bölgeye yatırım yapmaya tekrar davet etmiştir. 27 Mayıs-1 Haziran 2002 tarihleri arasında Çin’i ziyaret eden Dönemin Başbakan Yardımcısı Devlet Bahçeli, Urumçi ve Kaşgar’ı da ziyaret etmiş ve o zamana kadar ki Doğu Türkistan’ı ziyaret eden en üst düzey Türk yetkili olmuştur. Ocak 2003’te, 2002’deki seçimlerde tek başına iktidara gelen Adalet ve Kalkınma Partisi’nin Genel Başkanı Recep Tayyip Erdoğan, genel başkan sıfatıyla Çin’i ziyaret etmiştir. Yaptığı bu ziyarette 1990’lı yılların ikinci yarısından itibaren uygulanan Doğu Türkistan politikasının dışına çıkmayarak iş birliğine yönelik temaslar gerçekleştirmiştir. Çin basını ise bu ziyaret sırasında Erdoğan’ın Uygur ayrılıkçılığına karşı olduğu yönündeki sözlerini ön plana çıkararak bu durumu takdirle karşılamıştır. 2009 yılında Dönemin Cumhurbaşkanı Abdullah Gül’ün hem Pekin hem de Urumçi’de Uygurların dostluk köprüsü olması gerektiği vurgusunu yaptığı ÇHC ziyaretinin hemen ardından, 29 Haziran 2009’da Urumçi’den ayrılmasından bir hafta sonra, 5 Temmuz 2009 ‘da Urumçi Olayları’nın patlak vermesi ilişkilerin seyrini ve boyutunu değiştirmiştir. Türkiye hem toplum hem de devlet olarak Urumçi Olayları’na en sert tepkiyi veren ülke olmuştur. Dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan olaylara ilişkin “Âdeta soykırım!” diyerek Çin’e dünyada en sert tepkiyi gösteren en üst düzey devlet yetkilisi olmuştur. Çin ise Türkiye ile ilişkileri geliştirmek isteğini dile getirerek ılımlı olduğu izlenimini vermiştir (Çolakoğlu, 2012).

5 Temmuz 2009 gecesini gerçekleşen Urumçi Olayları bağımsız kuruluşlarca Çin’de 1989 yılında yaşanan Tiananmen Olayları’ndan sonra gerçekleşen en kanlı olaylar olarak görülmektedir. Fabrikada çalışan 2 Uygur Türkünün öldürülmesinden sonra çıktığı ifade edilen olaylarda polis müdahalesi sonucunda Çin resmî ajansı Şinhua’ya göre 184 kişi hayatını kaybetmiş, 1000’den fazla kişi yaralanmıştır. Ancak gerek uluslararası kaynaklara gerekse Uygur diasporasına göre bu sayılar çok daha fazladır. Dünya Uygur Kurultayı sözcüsü Dolkun İsa sadece ölü sayısının 600’den fazla olduğunu açıklamıştır (Şen, 2009).

Urumçi Olayları'nın ardından karşılıklı olarak yatıştırıcı söylemlerle ilişkiler normalleşmiş, Çin-Türkiye ilişkileri öncesinde olduğu gibi stratejik ortaklık ve ekonomik iş birliği düzeyine gelmiştir. Ancak Türkiye için Uygur Sorunu gündemdeki yerini korumaya devam etmiş, Recep Tayyip Erdoğan 2012 yılında Sincan'a ziyaret gerçekleştiren ilk Türk başbakanı olmuştur (Göksedef, 2021). Türk toplumunun geneli açısından ise Uygur Sorunu; hukuk devleti ilkeleri ile bağdaşmayan, baskıcı bir yönetimin yaptığı insan hakları ihlalleridir. Bunun yanında din ve ibadet hürriyetleri Uygur Türklerinin elinden alınmıştır. Çin tarafı ise meseleyi Türkiye'nin PKK terör örgütü sorununa benzetererek; ülkenin iç meselesi, bir kimlik siyaseti, uluslararası imaj ve ulusal güvenlik meselesi olarak algılamaktadır (Ergünsü, 2017). Ancak uluslararası alanda yayımlanan haber ve raporlarda, Roma Statüsü'ne göre soykırım suçunun ve insanlığa karşı suçların kapsamına giren faaliyetlerin bölgede düzenli olarak yürütüldüğü ifade edilmektedir. Çin ise bölgedeki durum konusunda uluslararası kamuoyunun araştırmalarına kapalı bir tutum sergilemektedir. 2 Temmuz 2019 tarihinde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Çin'e yaptığı ziyaretin ardından bir Türk heyeti incelemeler yapmak üzere bölgeye davet edilse de (Göksedef, 2021) günümüz itibariyle böyle bir ziyaret henüz gerçekleşmemiştir.

Türkiye ve Çin açısından meselenin algılanışında temel farklılıkları bulunmaktadır. Türkiye meseleyi Uygur Sorunu olarak yani; tarihsel, kültürel, dinî ve etnik açıdan kardeş olan Uygur Türklerinin sorunlarının çözümü bağlamında bir insan hakları meselesi olarak görürken Çin, Uygur Türklerinin bağımsızlık hareketi olarak algılayıp sorunu Doğu Türkistan meselesi ile birlikte düşünmektedir. Bu bağlamda Türkiye Uygur Sorunu ile ilgilenirken Çin'in toprak bütünlüğüne saygı duyduğunu ve Çin'i bölecek hiçbir faaliyete izin veremeyeceğini vurgulamaktadır. Çin ise Uygur Sorunu ile ilgilenmeyi Doğu Türkistancı ayrılıkçılara destek olarak görmektedir. Ancak Uygur Sorunu ve Doğu Türkistan meselesi birbiriyle bağlantılı olsa da farklı iki konudur. Uygur Sorunu temel olarak evrensel insan hakları ve özgürlükler bağlamında Uygur Türklerinin hakları üzerinde durmaktadır. Fakat Türkiye'nin devamlı vurguladığı Uygur Sorunu ve Doğu Türkistan meselesi arasındaki temel farkı Çin'in Türkiye uzmanları dahi algılayamamış, Türkiye'nin Uygur politikası dahil çok yönlü politikalarını Yeni Osmanlıcılığı sürdürmek olarak yorumlayarak Türkiye'nin bölgesel bir süper güç olma hedefi olduğunu ifade etmişlerdir (Anonim, bt). Türkiye'nin Uygur Türklerine yönelik politikasındaki bu tutumun Çin tarafından yanlış algılanışı Türk-

Çin ilişkileri bakımından önemli bir sorun teşkil etmektedir. Kuşak-Yol Girişimi dolayısıyla önemi artan bölge, Batılı güçler tarafından da yakından takip edilmeye başlamıştır. Bu bağlamda ABD ve AB üyesi devletler başta olmak üzere Uygur Sorunu'na yönelik faaliyette bulunan devlet sayısı artmaktadır. Sonuç olarak daha ileri seviyelere ulaşması beklenen Uygur Sorunu, ilerleyen zaman içinde birtakım engellerin doğmasında başat faktörlerden olma potansiyeline sahiptir.

1.2. TÜRKİYE'NİN ÇİN İLE OLAN DIŞ TİCARET AÇIĞI

Türkiye-Çin'in ilişkileri önceki bölümlerde de ifade edildiği üzere asırlar öncesine dayanmaktadır. İlk ekonomik ve ticari ilişkiler de bu bağlamda oldukça uzun bir süre önce başlamıştır. Cumhuriyetin ilanından sonra Çin Cumhuriyeti ile sürdürülen ikili ticari ilişkiler 1971 yılında ÇHC ile diplomatik ilişkilerin kurulmasıyla devam etmiştir. 1974 yılının Temmuz ayında Türkiye ve ÇHC dışişleri bakanları arasında imzalanan ticaret anlaşması, kurulan ticari ilişkilerin temelini oluşturmuştur. 1980'li yıllarda Türkiye'nin Çin ile olan ticaret hacmi oldukça az olmasına rağmen ikili dış ticarete Türkiye'nin verdiği açık bu dönemde başlamıştır. 2000'li yıllardan itibaren ikili ticarete Türkiye aleyhine artan bu dengesizlik Çinli yetkililerin birtakım girişimlerde bulunmasına sebep olmuştur. Özellikle Türkiye'nin stratejik konumu ve AB ile olan Gümrük Birliği anlaşması sayesinde Çin ve Türkiye'nin ortak üretim yaparak bu malları AB ülkelerine ihraç edebileceklerini ifade etmişlerdir. Bunun yanında Türkiye'nin Çin pazarına yönelik ihraç ürünleri üreterek dış ticaretteki dengesizliği azaltabileceğini ve bu şekilde iş birliğinin gelişebileceğini vurgulamışlardır. Nisan 2002'de Türkiye'yi ziyaret eden Çin Başbakanı Zhu Rongji iki ülke arasındaki ticari ilişkilere yönelik sunduğu öneride; iki tarafın ticareti büyütme ve yeni ürünler geliştirmek için çabalaması, iş birliği alanlarını artırması ve karşılıklı olarak yatırımları teşvik etmesi gerektiğini vurgulamıştır. İlerleyen yıllarda Çin tarafından bakan düzeyinde yapılan öneriler de bu minvalde olmuştur. Çinli liderlerin de ticari ilişkiler bağlamında bazı açıklamaları olmuştur. Bu açıklamalar tablo 8'de verilmiştir (Anonim, bt).

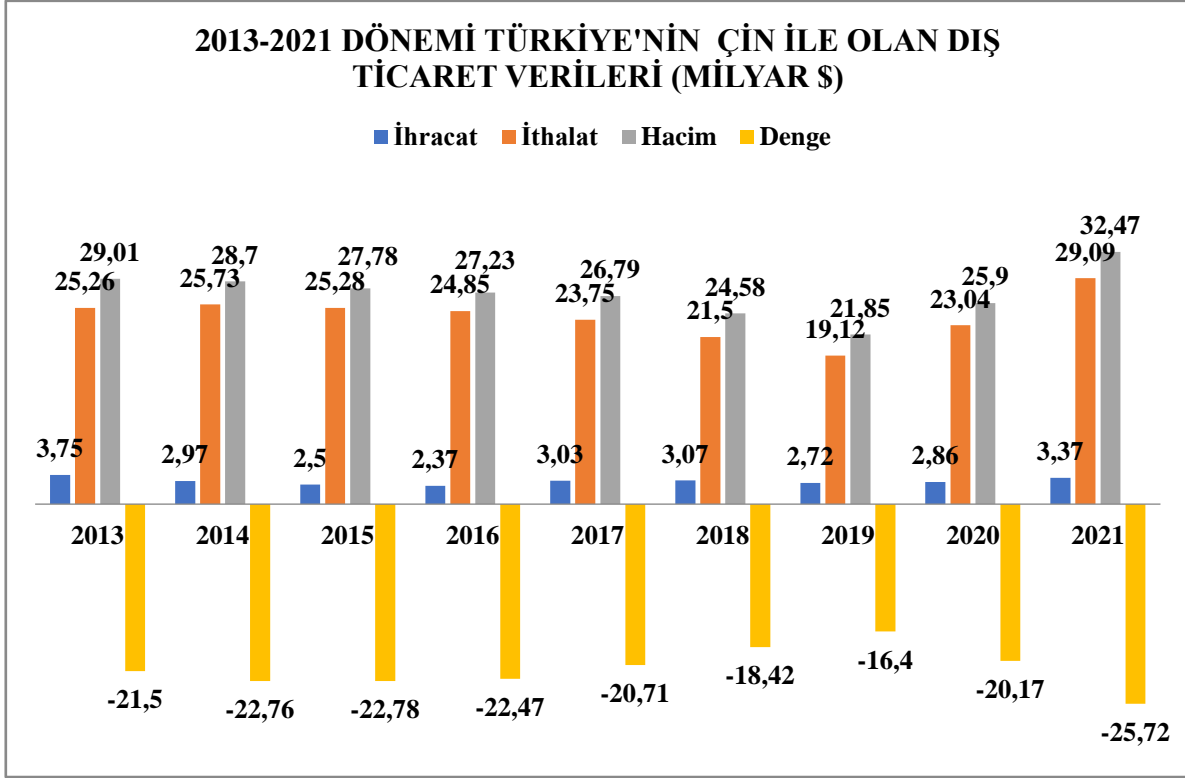
Tablo 8. Çinli Liderlerin Türkiye ile Olan Ticari İlişkilere Yönelik Açıklamaları

Devlet Başkanı Hu Jintao	Başbakan Wen Jiabao	Devlet Başkan Yardımcısı Xi Jinping
Ekonomik ve ticari ilişkiler genişletilmeli ve birlikte kalkınma gerçekleştirilmelidir. Çin tarafı Türkiye ile birlikte iki ülke ticaretinin sağlıklı büyümesi için önlem almalı, karşılıklı yatırımı teşvik etmeli, iş birliği potansiyeli aramalı, iş birliği alanını genişletmeli, yeni modeller aramalı, yeni platformlar inşa etmeli ve yeni bir büyüme noktası sağlamak için çaba göstermelidir.	Ekonomik ve ticari iş birliği güçlendirilmelidir. Çin tarafı, Türkiye'nin üstün ürünlerini daha fazla ithal etmek ve ikili ticaret dengesini düzeltmek için aktif tedbirleri almaya devam edecektir. Çin tarafı, Türkiye'nin demir yolları, metro, köprü, elektrik ve diğer büyük ölçekli projelerine aktif katılacak ve bunun için finansman desteği sağlayacaktır.	Pragmatik iş birliği genişletilerek ortak kalkınma gerçekleştirilmelidir. Çin tarafı, Türkiye'den ithalatı genişletmek için Çinli işletmelerini teşvik edecek ve destekleyecektir; ticaret dengesizliğini gidermek için kapsamlı bir çözüm yöntemini aramaya devam edecektir; Çin tarafı, Türk şirketlerinin Çin'de yatırım yapmasını ve işini büyümesini olumlu karşılamaktadır.

Kaynak: (Anonim, bt: 18).

Türkiye ve Çin arasındaki ticari açık 2001 yılında Çin'in Dünya Ticaret Örgütüne girmesiyle beraber artarak devam etmiştir. Türkiye bu durumun ortadan kalkması için Çinli şirketlerin Türkiye'ye doğrudan yatırımlar yapmasını, ticaret fazlası sermayenin Türk finans sektöründe değerlendirilmesini, üçüncü ülkelerde ortak yatırımlar yapılmasını ve Çin'den Türkiye'ye gelen turist sayısının artırılmasını beklemektedir (Çolakoğlu, 2012).

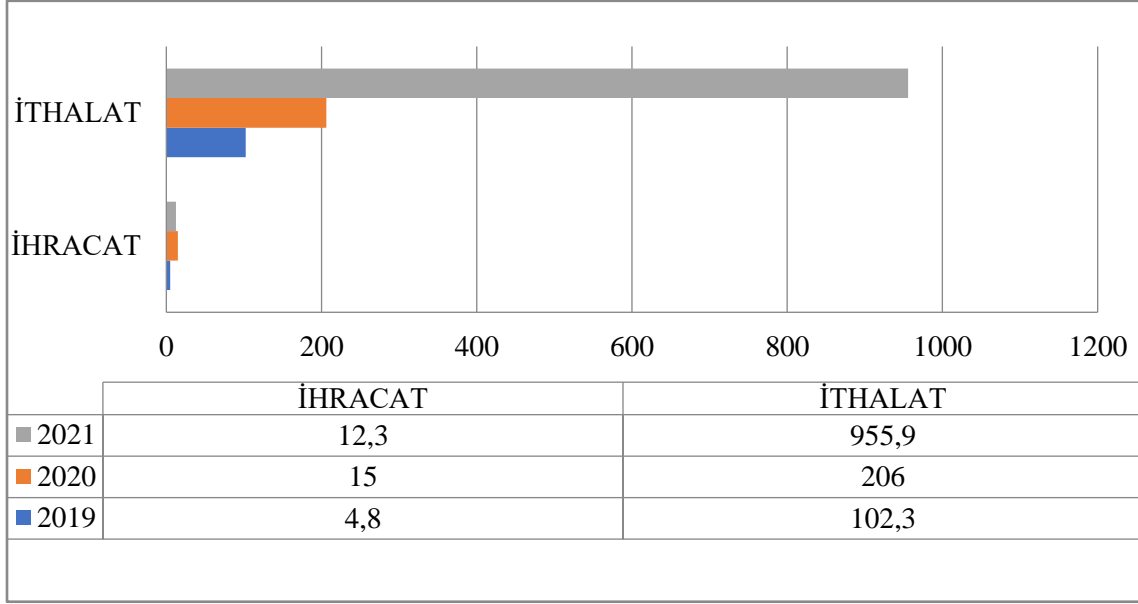
Şekil 25. Türkiye'nin Çin ile Olan Dış Ticaret Verileri (2013-2021)



Kaynak: (TÜİK, bta).

Şekil 25'te görüldüğü üzere Türkiye'nin Çin ile 2000'li yıllardan sonra artan dış ticaret açığı, Kuşak-Yol Girişimi'nin ilan edildiği 2013 yılından günümüze kadar devam etmiştir. 2016 yılından sonra düşen ticaret hacmi ile beraber dış ticaret açığında görülen azalma, 2020 yılında Covid-19 salgını sürecinde artan ticaret hacmi ile tekrar artış eğilimine girmiş, 2021 yılında ise 2013-2021 döneminin en fazla ticaret hacmi ve açığı meydana gelmiştir. Türkiye açısından açığın en az olduğu dönem 16,4 milyar dolarla 2019 yılı olmuştur. Türkiye'nin Çin'e olan ihracatı 2013 yılından sonra hacimde ve açıktaki azalmanın görüldüğü 2017 ve 2018 yıllarında 3 milyar doların üzerinde seyretmiş; 2021 yılında zirve yapan ticaret hacmi ve açığı ile beraber ihracat da tekrar 3 milyar doların üzerine çıkmıştır.

Şekil 26. Türkiye'nin Çin ile Olan Eczacılık Ürünü Ticareti (2019-2021)



Kaynak: (TÜİK, btb).

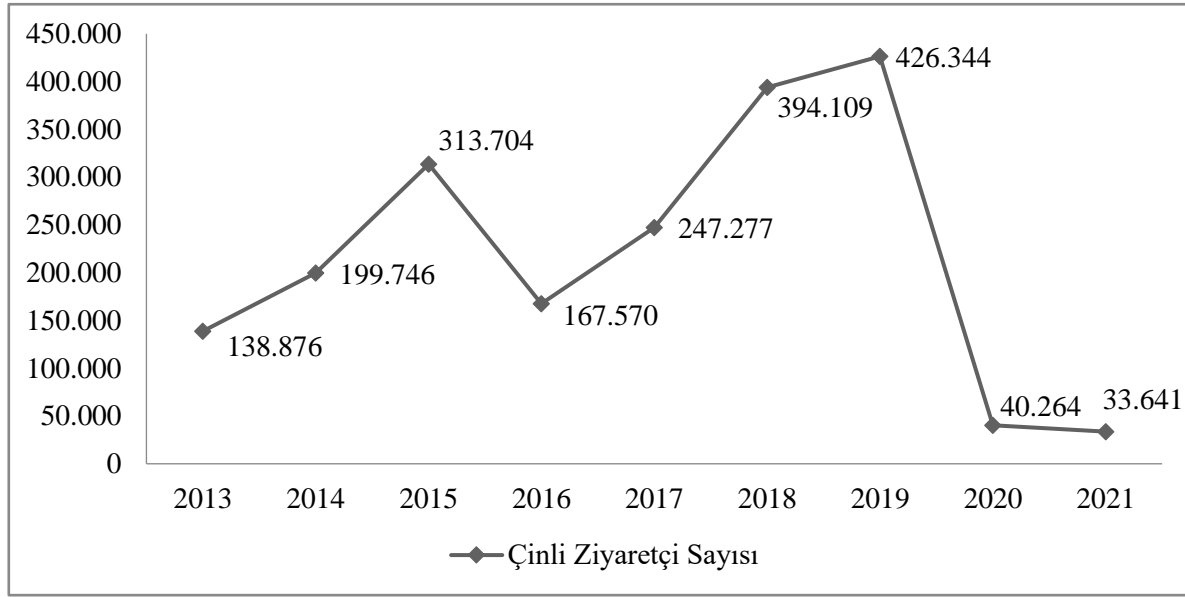
Covid-19 salgını sürecinde Türkiye'nin Çin ile olan dış ticaret hacmi ve ticaret açığı ciddi bir artış göstermiştir. Şekil 25'te verilen Türkiye'nin Çin ile olan ticaretinde 2013-2021 döneminin en düşük dış ticaret hacmi ve açığının görüldüğü 2019 yılı sonu itibariyle geçen iki yıllık sürenin sonunda Türkiye'nin Çin ile olan dış ticaret hacmi ve açığı, yine aynı dönemin zirvesini görmüştür. Verilerde görülen bu artışa sebep olan birçok kalem mevcuttur. Eczacılık ürünleri üzerinden yapılan ticaret ise konjonktür itibariyle gösterdiği artışla en dikkat çekenler arasındadır. Şekil 26'da verildiği üzere 2020 yılında, 2019 yılına göre 2 kattan fazla artarak 206 milyon dolara ulaşan eczacılık ürünü ithalatı, 2021 yılı sonunda bir önceki yıla göre 4,5 kattan fazla artarak yaklaşık 956 milyon dolar olmuştur. Bu da salgın döneminde Türkiye'nin Çin'den yaptığı eczacılık ürünü ithalatının 9 kattan fazla arttığı anlamına gelmektedir. Salgın döneminde aynı kalemde yapılan ihracatta artış görülse de bu artış ithalatın çok gerisinde kalarak 1,2 milyar dolardan fazla eczacılık ürünleri ticaretinde açık oluşmuştur. Bu kalemdeki açık, 2019 yılından 2021 yılına kadar 9 milyar dolardan fazla artan dış ticaret açığındaki artışın yaklaşık %13'ü anlamına gelmektedir.

Türkiye'nin son iki yılda en fazla ithalat yaptığı ülke konumunda olan Çin ile dış ticaret kalemlerine bakıldığında ithalatta; otomatik bilgi işlem makinaları ve üniteleri, hücresel/diğer kablosuz ağlar için telefonlar, oyuncaklar, ses-görüntü ve diğer bilgileri almaya, çevirmeye ve vermeye yarayan araçlar, yük/insan taşıma amaçlı gemiler yer alırken

ihracatta; mermer ve traverten, krom, bakır, kurşun, demir, çinko, tabii borat cevherleri, bor oksitleri ve borik asitler yer almıştır (MFA, btb). Bu bilgilerden hareketle Türkiye'nin Çin ile olan ticaretinde katma değeri yüksek ürünler alırken ara mallar ve ham madde sattığı görülmektedir.

Cari işlemler hesabındaki dış ticaret açığını turizm sayesinde hizmetler dengesi üzerinden kapatan Türkiye'nin Çin'den turist beklentisi, Covid-19 salgını döneminde yeterli düzeyde karşılanamamıştır.

Şekil 27. Türkiye'yi Ziyaret Eden Çinli Sayısı (2013-2021)



Kaynak: (TÜİK, 2022).

Şekil 27'de görüldüğü üzere Türkiye'yi ziyaret eden Çinli sayısı Kuşak-Yol Girişimi'nin ilan edildiği tarihten sonra 15 Temmuz 2016'daki hain darbe girişiminin yaşandığı yıl haricinde 2020 yılına kadar sürekli artış eğiliminde olmuştur. En çok Çinli ziyaretçi sayısına ulaşılan 2019 yılında 426.344 Çinli Türkiye'ye giriş yapmıştır. 2019 yılında ulaşılan bu sayı dahi Türkiye'ye gelen yabancılar toplamı içerisinde oransal olarak ve Çin'in nüfusu düşünüldüğünde beklenenin altındayken 2020 yılında Covid-19 salgını etkisiyle Çinli ziyaretçi sayısı 10 kattan fazla azalmış, 2021 yılında 33.641 ile dip yapmıştır.

2000'li yıllarda artan ticari açık Şekil 25'te görüldüğü üzere 2015 yılından sonra uygulanan politikalarla azalma eğilimine girse de 2019 yılından sonra Covid-19 salgınının etkisiyle yapılan eczacılık ürünü alımları gibi etkenler sonucunda tekrar artmaya başlamıştır.

Bunun yanında salgının etkisiyle azalan Çinli turist sayısı Türkiye'nin dış ticaret açığını kapatma noktasında en büyük enstrümanı olan turizm gelirlerini ciddi oranda azaltmıştır. Çin özelinde Türkiye için yaşanan bu gelişmeler ikili ilişkilerde Türkiye'yi ekonomik olarak tedbir almak durumunda bırakmaktadır.

İkili ticarete oluşan bu açığın kısa ve orta vadede kapanması pek imkân dahilinde görülmemektedir. Ancak bu ticaret açığının büyümesini engellemek sadece koruyucu tedbirler olarak ya da Çin'i günah keçisi ilan ederek mümkün olmayacaktır. Korumacı tepkiler, ancak düşük standartlı ürünlere karşı uygulandığında bir anlam kazanmaktadır. Çin mallarına karşı topyekûn bir önlem, ya da Çin'den ithalatı kısırarak ticaret açığını azaltmak gibi bir düşünce, ekonomik rasyonaliteye ve küresel ekonomik sistemde hâkim olan serbest ticaret mantığına aykırıdır (Atlı ve Ünay, 2014: 23). Ayrıca Çin'den yapılan dış alımlar sadece tüketim amaçlı değil üretim için de kullanılmaktadır. Düşük maliyetle ithal edilen ürünler bireysel olarak tüketicinin alım gücünü artırırken üretici için de ucuz ara mal ve ham madde edinme fırsatı sağlamaktadır. Bu bakımdan asıl yapılması gereken Çin'e yapılan ihracat miktarının ve çeşitliliğinin artırılmasıdır. Türkiye ve Çin'in 2010 yılında hayata geçirdiği yerli para birimleriyle ticaret, Çin'de düzenlenen fuarlara katılan Türk üreticilere kamu desteği verilmesi gibi girişimler ihracatçılara yeni fırsatlar sunacaktır (Atlı ve Ünay, 2014).

Türkiye ve Çin ekonomik ilişkilerinde detaylarıyla ele alınan bu durum Kuşak-Yol Girişimi gibi küresel ekonomik bir proje için önem arz eden bir unsurdur. Bahsi geçen Türkiye aleyhindeki dış ticaret açığı ilerleyen dönemde Türkiye için problemler oluşturabilecek bir faktördür. Bu kapsamda Türkiye ve Çin'in ortak girişimleri ile konu çözüme kavuşturulmalıdır.

1.3. TÜRKİYE'NİN NATO ÜYELİĞİ VE BATI İLE OLAN İLİŞKİLERİ

Türkiye 1949 yılında kurulan NATO'ya 1952 yılında Kore Savaşı'na barış gücü olarak katılmasının ardından üye olmuştur. Bu gelişme öncesinde ve sonrasında Türkiye dış politikasında daha çok Batı odaklı, Atlantik eksenli bir yol izlemiştir. AB ile olan ilişkiler Batı merkezli bu yaklaşımın pekiştirici unsuru olmuştur. Son dönemde çok boyutu bir yapıya kavuşan Türk dış politikası, Türkiye'yi Orta Doğu ve Orta Asya'da kültürel ve tarihsel olarak

bağlarının güçlü olduğu toplumlara yaklaştırmıştır. Türk dış politikası, Batı merkezli tek yönlü yapıdan Doğu-Batı ekseninde hareket edebilen esnek bir yapıya dönüşmüştür.

2008 yılında yaşanan ekonomik krizden ciddi oranda zarar gören ABD ve Batılı devletler ekonomik olarak yavaşlama sürecine girmiştir. Türkiye'nin dış ticarete önemli pazarı olan ülkelerde yaşanan bu ekonomik kriz Türkiye'yi dış ticaret pazarlarını çeşitlendirmeye itmiştir. Bunun yanında 2007 yılından sonra Türkiye-AB ilişkilerinde yaşanan duraklama ile ilişkiler istenilen düzeye ulaşmamıştır (Akdağ, 2019a). Bu şartlar altında Çin ile olan ilişkileri daha da artan Türkiye her sene düzenli olarak Konya'da düzenlediği ve NATO ile dost ülkelerin katıldığı Anadolu Kartalı askerî hava tatbikatına 2010 yılında ittifak dışından sadece Çin'i davet etmiştir. Eylül ayının sonunda yapılan bu tatbikatın hemen ardından Türkiye ve Çin arasında 7 Ekim 2010 tarihinde Çin ile yapılan anlaşmalarla dış ticarete yerli para birimlerinin kullanılacağı ve iki ülkenin stratejik ortaklığı ilan edilmiştir (Akdağ, 2019b).

Bu şekilde gelişen Türkiye-Çin ilişkileri Batılı devletlerce her zaman kuşku ile takip edilmektedir. NATO'nun stratejik müttefiki olan ve Batı ile Doğu arasında önemli bir jeopolitik konumu bulunan Türkiye'nin Çin ile stratejik iş birliği yapması başta ABD olmak üzere Batılı devletleri endişelendirmiştir. Bu endişeler zaman zaman Batı'nın, artan Türkiye-Çin ilişkilerine karşı çıkmasına sebep olmuştur. ABD'nin, Türkiye'nin Çin yapımı HQ-9 uçaksavar füze sistemi edinmesine karşı çıkması bu duruma örnek verilebilir (Çatal, 2019).

Çin, Türkiye ile iş birliği için girişimlerde bulursa da Orta Koridor kapsamında bir NATO ülkesiyle iş birliğine girmek Çin'i kendi jeostratejik öncelikleri açısından endişelendirmektedir (Durdular, 2016). Bunun yanında akla gelen, "Kuşak-Yol Girişimi'ne yönelik, Türkiye'nin NATO ve Batılı ülkelerle olan ilişkilerinin sebep olabileceği bir politika değişikliği ihtimali, girişimi aksatabilir mi?" sorusu kuşku oluşturan diğer bir unsurdur. Sonuç olarak, Çin ve ABD arasında Orta Asya'da yaşanacak çekişmenin ABD'nin müttefiklerinden olan Türkiye ile Çin arasındaki ilişkileri olumsuz yönde etkilemesi mümkündür. Ayrıca, NATO'ya kuşkuyla yaklaşan Çin ile NATO üyesi olan Türkiye'nin ilişkileri çeşitli zorluklarla karşılaşabilir. Ancak Çin'in dünyadaki en önemli ortaklarının bir bölümünün NATO üyesi olduğu göz önünde bulundurulduğunda Türkiye'nin NATO üyesi olmasının iki ülke ilişkileri üzerinde etkilerinin sınırlı olacağı öngörülebilir (Ergünsü, 2017).

1.4. SURIYE VE DOĞU AKDENİZ MESELELERİ

Orta Doğu'da istikrar hem Türkiye hem de Çin için önem arz eden bir meseledir. Ancak belli konularda Türkiye ve Çin'in politikaları ayrışmaktadır. Geçmişe bakıldığında Çin'in Kosova, Bosna, Karabağ ve Kıbrıs gibi Türkiye için hassas konularda Türkiye'nin tezine zıt yönde hareket ettiği görölmektedir (Çolakoğlu, 2013'ten akt. Akdağ, 2019a). Son olarak 2020 yılındaki Karabağ zaferinin ardından Çin, barış ve diyalog çağrısı yaparak bölgede istikrarı vurgulamıştır. Ancak güncelliğini hâlâ koruyan Suriye ve Kıbrıs'taki durum ve Çin'in alacağı tavır, Türkiye-Çin ilişkilerine etki edebilecek potansiyele sahiptir.

Suriye konusunda; Türkiye, mevcut yönetimin değişmesini savunurken Çin, rejimin devam etmesini savunmaktadır (Akdağ, 2019b). Çin ne kadar meseleye doğrudan dahil olmayarak insani yardım programları yürütüp diyalog çağrısı yaparak sorunun BM çatısı altında çözümlenmesi gerektiğini vurgulasa da savaşı sona ermesinden sonra başlayacak yeniden yapılanma sürecini önemli bir fırsat olarak görmekte, bu nedenle savaş sürecinde rejimle olan ilişkilerini koparmamakta, böylece savaş sonrası dönemde güçlü bir ortaklık kurma ihtimalini çöpe atmamaktadır. Ayrıca, Çin açısından Sincan Uygur Özerk Bölgesi dolayısıyla sürekli vurguladığı egemenlik hakkı ve iç işlerine müdahale etmeme söylemi Suriye için de geçerliliğini korumaktadır (Çelik, 2020).

Suriye özelinde diğer bir önemli durum ise Kuşak-Yol Girişimi için oluşturduğu stratejik risktir. Çin'e göre; Türkiye, bölgede göreceli olarak siyasi istikrara sahip bir ülke olmasına karşın yanı başında olan Orta Doğu'daki büyük kargaşanın dışında kalması çok zordur. Suriye'deki savaş, Irak'taki huzursuzluk ve İŞİD, PKK ve YPG gibi terör örgütlerinin bölgedeki durumu, ciddi anlamda hem bölgenin hem de Türkiye'nin güvenliğini tehdit etmektedir. Kuşak-Yol Girişimi'nin güzergâhlarından birinin Orta Doğu'daki sorunlu ülkelerden ve Türkiye'den geçecek olması Çin'i jeostratejik risk altına sokmaktadır (Durdular, 2016: 92). Bu durum Kuşak-Yol Girişimi'nde Orta Koridor için sorun oluşturabilir.

Türkiye'nin yakın bölgesindeki hassas diğer bir konu ise Doğu Akdeniz meselesi ve Kıbrıs'tır. Çin, Doğu Akdeniz'deki durumu diğer büyük devletler gibi yakından takip etmektedir. Hem Kuşak-Yol Girişimi'nin yol projesi olan deniz güzergâhı için hem de enerji potansiyeli bakımından önemli olan Akdeniz'de Çin'in sergileyeceği tutum ikili ilişkiler

bakımından önemlidir. 2009'dan beri Yunanistan'ın Pire Limanı'nı çalıştıran Çin, Akdeniz'de Yunanistan'a yakın bir görüntü vermektedir. Ancak Akdeniz'de herhangi bir ABD girişimine karşılık Türkiye ve Rusya ile beraber hareket etme potansiyeline de sahiptir.

Türkiye ile gelişen ilişkilerine rağmen Çin'in Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile herhangi bir diplomatik ilişkisi olmamıştır. Çin'in Birleşmiş Milletler nezdinde Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ni tanıması kendi içerisinde Tayvan meselesi ile ters düşeceğinden mevcut konjonktürde mümkün görünmemektedir. Öte yandan Çin'in, Kıbrıs'ın tamamını temsil eden yasal hükûmeti olarak gördüğü Kıbrıs Cumhuriyeti, yani Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ile arasındaki ilişkiler her alanda gelişmektedir. Çin, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ni 1971 yılından itibaren tanımakta ve bugün Kıbrıs'ın toprak bütünlüğünü savunmaktadır. Çin Dışişleri Bakanlığı, 2019'un Eylül ayında dikkat çeken bir açıklama yapmıştır. Kıbrıs meselesinin adil ve barışçıl çözülmesini etkileyecek tek taraflı eylemlerden kaçınılması gerektiğini ve Birleşmiş Milletler üyesi olan Çin'in bu konuda yapıcı bir rol oynamaya hazır olduğunu söylemiştir (Altun, 2019). Çin'in Güney Kıbrıs büyükelçisinin 2021 yılında, kapalı bölge Maraş'ın açılmasına yönelik yaptığı açıklamada; Maraş'ın, Türkiye Cumhurbaşkanı ile Kıbrıs Türk lideri tarafından açılmasına ilişkin açıklamanın BM kararlarını ihlal ettiği ve gerilimi artırdığı, aynı zamanda bunun tam anlamıyla uygunsuz ve yapıcı olmayan bir tutum olduğunu iddia etmiş, gerek Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Başkanlığının Maraş'la ilgili açıklamasının, gerekse barış gücünün görev süresinin uzatılmasına ilişkin kararın Türkiye Cumhurbaşkanı ile Kıbrıs Türk liderini açıkça 2020 yılının Ekim ayından bu yana gerçekleşen tüm tek taraflı faaliyetleri derhal geri almaya çağırıldığını ileri sürmüştü, bunun Çin'in tutarlı pozisyonu olduğunu, aynı zamanda genel olarak uluslararası toplumun arzusunun da bu yönde olduğunu savunmuştur (Kıbrıs Postası, 2021).

Çin'in Güney Kıbrıs ile artan ilişkilerinin temelinde Kuşak-Yol Girişimi'nin yanında Doğu Akdeniz'de bulunan petrol ve doğal gaz rezervleri de vardır. Çin'in bu bağlamda bölge üzerindeki çıkar ve hedeflerinin en açık yansıması China National Offshore Oil Corporation isimli şirketin, Doğu Akdeniz'deki çalışmalar sonucunda çıkarılacak olan doğal gazı karaya taşıyacak boru inşaatına ve doğal gazın sıvılaştırılması için yapılacak çalışmalarda rol üstlenmek istediğini açıklamasıdır. Bütünsel olarak değerlendirildiğinde Çin, Doğu Akdeniz'deki konumunu Kıbrıs üzerinden hem ekonomik hem de stratejik olarak

hissettirmek istemektedir (Altun, 2019). Çin'in Doğu Akdeniz'e yönelik bu tutumu bölgede, konumunu güçlendiren ve hakları konusunda taviz vermeyen Türkiye ile olan ilişkilerinde problemler doğurabilecektir. Ayrıca bu durum Çin'in Kuşak-Yol üzerinden ürettiği söylemlerle çelişerek girişimi farklı boyutlara taşıyabilme potansiyeline sahiptir.

1.5. İLETİŞİM EKSİKLİĞİ VE MEVCUT OLUMSUZ ALGI

İki ülkenin politika yapımcıları, devlet adamları, akademisyen ve aydınları, basın mensupları ve halkları arasında iletişim eksikliği mevcuttur. Taraflar birbirlerini tam olarak tanımamaktadır. İkili siyasi ilişkilerde karşılıklı güven sağlanamamıştır. Bu kapsamda karşılıklı ziyaretler artırılmalı, ortak projeler ile bu eksiklik giderilmelidir (Ergünsü, 2017). Ancak, Çin'in başta Uygur Özerk Bölgesi'ne yönelik olmak üzere çeşitli alanlarda sergilediği ketum tutum sorun oluşturabilir.

ABD merkezli Pew Araştırma Merkezi tarafından 43 ülkede yapılan anketler sonucunda genel anlamda Çin'e karşı olumlu algı söz konusu iken Türkiye'de %68 oranında olumsuz görüş beyan edilmiştir. Çin'e karşı en yüksek olumsuz algının olduğu 4 ülkeden birisinin Türkiye olduğu görülmektedir. Diğer taraftan Çin'in Global Times gazetesinin Çin'de yaptığı ankette, Çinli internet kullanıcılarının %64'ü Türkiye ile ilgili olumsuz görüş beyan etmiştir. Katılımcıların %71'i Türkiye'yi dost bir ülke olarak görmemiş, %87'si ise Türkiye'nin turizm listesinden çıkarılması gerektiğini ifade etmiştir. Mevcut bu durum, Türkiye özelinde Kuşak-Yol Girişimi için önemli bir sorun teşkil etmektedir. Bu nedenle iki ülkenin kamu diplomasisi ve iletişim mekanizmalarının devreye sokulması önem arz etmektedir (Ergünsü, 2017).

2. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİNDE TÜRKİYE İÇİN FIRSATLAR

Kuşak-Yol Girişimi Türkiye'ye; ekonomik-ticari, siyasi, enerji-lojistik ve kültür-turizm gibi alanlarda birbiriyle ilişkili ve birbirini tamamlayacak şekilde çeşitli fırsatlar sunmaktadır. Bu fırsatlar, bir zincir halinde düşünülmelidir. Her bir alandaki fırsat diğer alanı etkileyebilecek niteliktedir. Girişim ile doğan fırsatlar kazanıma dönüştürüldüğü takdirde, Türkiye'nin girişimden önemli kazançlar elde eden ülkelerin başında geleceği düşünülmektedir.

2.1. EKONOMİK VE TİCARİ ALANDAKİ FIRSATLAR

İkiz (2019; 1697) bugüne kadar yapılan etüt çalışmalarında Kuşak-Yol Girişimi'nin Türkiye'ye üç önemli alanda katkı sağlayacağını ifade etmiştir.

a. Ulaşım Kolaylığı Sağlama: Atlantik'ten Pasifik'e doğru yaşanan üretim kayması ortamında yeni kurulan demir yolu hatları ile Avrasya köprüsü oluşturularak Doğu'nun ucuz iş gücü ile Batı'nın zengin yer altı kaynakları bir araya getirilecektir. Oluşacak bu yeni piyasanın merkezinde bulunan Türkiye ciddi avantajlar elde edecektir. Taşıma maliyetlerinde yaşanacak ciddi düşüşler ham madde ve ara mal tedariki ve ithal tüketim ürünleri üzerinde refah artışı sağlayacaktır.

b. Karşılıklı Ekonomik Bağımlılık Geliştirme: Kuşak-Yol Girişimi kapsamındaki ülkeler ile ortak çıkar çerçevesinde ekonomik büyüme ve refah seviyesinde bir yükselme beklenmektedir. Bu yükselme sınır ötesi optik ağlar ile "Bilgi İpek Yolu"na evirilebilecektir. Yeni bilgi işlem teknolojilerinin transferi ile üretim süreci verimliliğinde yaşanacak artışla sanayi 4.0 uygulamaları daha etkin kullanılabilir.

c. Finansal Bütünlük Sağlama: Mal ve hizmet akışının yanında sermaye akışının yaşanması da beklenmektedir. Asya Altyapı Yatırım Bankasının kurucu üyelerinden olan Türkiye, finansal bütünlüğünü artırarak dış sermayeyi çekebilecek bir altyapı sağlayacaktır. Ayrıca Türkiye, halen ve gelecekte yaptığı ve yapmayı planladığı altyapı harcamaları için dış kredi sağlamada kolaylık elde edecektir.

Türkiye, Kuşak-Yol Girişimi sayesinde Rusya, Çin, İran gibi ülkelerle olan gelişmiş ekonomik ilişkilerini sağlamlaştırabileceği gibi ekonomik temaslarının sınırlı olduğu Kırgızistan, Kazakistan ve Özbekistan gibi Türk cumhuriyetleriyle de etkileşimini artırabilecektir. Kuşak-Yol Girişimi, ikili ilişkileri geliştirmenin yanında Türkiye için önemli bir sermaye akışı sağlama potansiyeline sahiptir. Bu bağlamda Avrupa ve Asya arasında köprü konumunda bulunan Türkiye, Asya sermayesini çekme açısından önemli bir fırsat elde edecektir. 2008'deki küresel ekonomik krizden sonra sermaye birikimi noktasında dünyanın yeni merkezlerinden bir haline gelen Asya ülkelerinin sahip olduğu yüksek tasarruf oranları göz önüne alındığında Türkiye, bu tasarrufların yatırıma dönüştüğü ülkelerin başında gelme potansiyeline sahiptir. Bu kapsamda ilgili başlıkta detaylarıyla açıklanan İstanbul Finans Merkezi önem arz etmektedir (Karagöl, 2017).

Kuşak-Yol Girişimi, Türkiye'nin ticaret hacmini ve ticaret ortaklarındaki çeşitliliğini artıracaktır. Türkiye'nin özellikle Çin ve Hindistan gibi Asya ülkeleri başta olmak üzere Suudi Arabistan gibi Orta Doğu ülkeleri ile olan ticaretinde hacmin artması beklenmektedir. Bunun yanında Kuşak-Yol Girişimi'nin Türkiye'ye doğrudan yabancı yatırım çekme noktasında sunduğu fırsatlar için iki farklı strateji öne çıkmaktadır:

Birinci strateji: Çin doğrudan yatırımı Türkiye'ye çekilerek elde edilecek bilgi ve teknoloji transferi ile Türkiye'nin endüstriyel üretim kabiliyetlerinin geliştirilmesi sağlanabilir. Bunun yanında Çin'in çıkmaya başladığı orta-düşük teknoloji seviyesindeki üretim alanlarına sermaye akışı artırılarak küresel değer zincirlerine entegre olunabilir. Bu sayede gelecekte daha sofistike üretim teknolojilerinin ve ürünlerinin yolu açılabilir.

İkinci strateji: Kuşak-Yol Girişimi ülkelerini hedefleyen küresel yatırımların Türkiye'ye çekilmesi sağlanabilir. Etkin ve entegre lojistik ve gümrük yanında düşük politik risk bu kapsamda önemlidir. Lojistik ve bağlantı geliştirmeleriyle Çin, Hindistan ve Malezya'yı içeren Asya ülkelerinden Türkiye'ye doğrudan yabancı yatırım akışının %40'tan fazla artacağı öngörülmektedir.

Çin doğrudan yatırımının Türkiye'ye çekilmesi noktasında Türkiye'nin elinde önemli avantajlar vardır. Türkiye, bulunduğu konum, AB ile olan gümrük birliği, ucuz imalat sanayi ve yetişmiş iş gücü gibi sahip olduğu avantajlar sayesinde Çinli yatırımcıların dikkatini çekmektedir. Çinli yatırımcılar Türkiye'nin bu artlarından yararlanmak ve AB pazarına hızlı ve kolay erişim elde etmek için yatırım yapacakları serbest bölgeler hususunda Türkiye ile görüşmeler yapmaktadır. Stratejik kazanımları ve riskleri göz önünde bulundurularak yatırım alanı olarak gösterilecek bu serbest bölgeler, Çin'den Türkiye'ye gelen yatırımı artıracaktır (Ergünsü, 2017).

Kuşak-Yol Girişimi ülkelerini hedefleyen küresel yatırımların Türkiye'ye çekilmesi noktasında ise 2008 yılında filizlenen Türkiye'nin Kervansaray Projesi önemlidir. Türkiye bu projesi ile gümrükler arası iş birliğini geliştirmenin yanında Kuşak-Yol Girişimi çerçevesinde ticareti ve ulaşımı kolaylaştırarak Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Marmaray Tüneli ile bütünleşmiş bir şekilde ikili ve çok yönlü Türkiye-Avrasya iş birliğini sağlayacaktır (Yıldırımçakar, 2019).

Türkiye, Kuşak-Yol Girişimi sayesinde çok fazla aktif olmadığı Asya pazarına hızlı ve etkin bir giriş sağlayabilir (Akdağ, 2019a). Aynı zamanda Kuşak-Yol Girişimi ile Türkiye, Çin'e olan ihracatını artırabilir. 5 aşamada gerçekleştirilen ürün filtreleme analizinde Türkiye'nin 4914 ürün arasından 225'i ile Çin pazarına girebileceği saptanmıştır. Bu kapsamda; makine/elektrik, gıda maddeleri, nakliye, kimyasallar, tekstil ve metal ürünleri Türkiye'nin rekabet ettiği ürünler arasındadır. Dijital gümrük ve hızlandırılmış gümrükten çekme süreçleri, Asya'da açılacak Türk ticaret merkezleri, Kuşak-Yol ülkelerinin arasında ticaret bariyerlerinin azaltılması ve lojistik bağlantıların güçlendirilmesi hem Çin ile hem de Kuşak-Yol ülkeleri ile olan ticareti artıracak ve kolaylaştıracaktır. Ayrıca Türkiye; Çin yatırımları açısından çekiciliğini artırarak, Çin ile üretim yaparak, teknoloji geliştirerek, bir lojistik merkez haline gelerek, pazar çeşitliliğini Çin ile yapacağı iş birliği çerçevesinde artırarak, Kuşak-Yol Girişimi ile genişleyen ticarete yeni potansiyeller arayarak girişimden ekonomik anlamda kazançlı çıkabilir (Yalçın vd., 2019).

Kuşak-Yol Girişimi ile bağlantılı bir şekilde kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankası Türkiye'ye limanlarının kapasitesini artırma, demir yollarını yenileme ve yeni demir yolları inşa etme, ayrıca yüksek hızlı tren altyapısını geliştirme noktasında finansman olanakları sunmaktadır (Yıldırımçakar, 2019). Bunun yanında Türkiye ekonomik kalkınması için ihtiyaç duyduğu sermayeyi Çin'in yapacağı altyapı yatırımları sayesinde sağlayabilir. İki ülke ticaretinde Türkiye aleyhine olan dengesizliğin giderilmesinde de bu yatırımlar önemli fırsatlar sunmaktadır (Akdağ, 2019a)

Kuşak-Yol Girişimi, Türkiye'nin iç ve doğu bölgelerinin kalkınmasına katkı sağlayarak bölgesel gelişmişlik farklarını azaltma noktasında avantaj sağlayacaktır. Ayrıca girişim ile yapılacak olan yatırımlar ve projeler sayesinde İç ve Doğu Anadolu'da yaşayan genç nüfusa istihdam alanları oluşturulabilecektir. Bunların dışında Türkiye ve Çin çevresel sorunlar, iç ve dış riskler, iklim değişikliği, sosyal, liberal ve siyasi değişimler gibi farklı konularda iş birliği geliştirebilecektir (Yıldırımçakar, 2019).

1.2. SİYASİ İLİŞKİLER ALANINDAKİ FIRSATLAR

Türkiye, Kuşak-Yol Girişimi'nin hayata geçmesiyle canlanan İpek Yolu çerçevesinde öncelikli olarak ulaştırma, enerji, ticaret, kültür ve turizm alanlarında çok taraflı kurum ve

kuruluşlar ile iş birliği yapabilecektir. Bu çok taraflı kurum ve kuruluşlar sayesinde Türkiye ve Çin iş birliğini artırma potansiyeline sahiptir (Ergünsü, 2017).

Türkiye, 2023 hedefleri arasında yer alan bir Türk limanını dünyanın en büyük 10 limanı arasına sokma hedefi doğrultusunda Kuşak-Yol Girişimi'nden faydalanabilir (Ergünsü, 2017). Türkiye için Kuşak-Yol Girişimi'nde olumsuz bir gelişme olan Yunanistan'ın Pire Limanı'nın artan stratejik önemi noktasında Türkiye birtakım fırsatlara sahiptir. Bölge üzerindeki siyasi gelişmelerde Türkiye stratejik bir oyuncu olmayı başarabilirse durumu lehine çevirebilecektir. ABD ve AB baskısı ile özellikle Güney Çin Denizi'nden kaynaklı bir kriz sonrasında AB'nin Çin'e uygulayacağı bir ambargo, AB üyesi olan Yunanistan'ın Çin'in Pire Limanı'nı kullanmasını reddetmesiyle sonuçlanabilir. Böyle bir senaryonun gerçekleşme olasılığı, Güney Çin Denizi'nde geçmişte ABD ve Çin arasında yaşanan gerginliklerden hareketle pek de uzak değildir. Beyaz Saray Baş Stratejisti Steven Bannon'un "5 veya 10 yıl içinde mutlaka Çin ile savaşacağız" demesi bu durumu somutlaştırmaktadır. Böyle bir durumda Çin'in karşılaşacağı siyasi ve jeopolitik konjonktürde, Türkiye'nin Ege kıyılarındaki merkezi bir limanınının Pire Limanı'na alternatif olabilmesi siyasi ve jeopolitik önemi açısından Çinliler tarafından göz önüne alınmalıdır. Çin ile Batı'nın yaşayacağı bir sorunda Yunanistan'ın mevcut yapısı ve geçmişi dikkate alındığında AB'den ayrı bir tutum sergileme olasılığı yok denecek kadar azdır. Avrasya'nın Atlantik sistemli ile olan ilişkilerindeki riskler ortadadır. Türkiye bu riskleri, Ege Denizi hassasiyetini ve Çandarlı gibi limanlarının avantajlarını Çin'e anlatarak önemli limanlarını Kuşak-Yol Girişimi kapsamında geliştirebilir. Bu durum hem Çin'in çıkarlarına hem de Ege'deki Türk-Yunan dengesinde Türkiye'nin elinin güçlenmesine hizmet edecektir (UTİKAD, 2017).

Çin ve Türkiye'nin Afrika kıtasına olan ilgisi giderek artmaktadır. Afrika bölgesinin gelişmesi gerek küresel yoksulluğun ve eşitsizliğin azalması gerekse küresel ekonomiye dinamizm kazandırılması bakımından önemlidir. Türkiye ve Çin, Afrika'ya kazan-kazan politikasıyla yaklaşarak yapacakları yatırımlar ve projelerle dünyaya örnek olabilirler (Çatal, 2019).

Kuşak-Yol Girişimi sayesinde Çin başta olmak üzere, Asya ülkeleri ve Orta Asya Türk cumhuriyetleri ile ilişkileri artan Türkiye; AB ve ABD ile olan ilişkilerinde yeni

stratejiler oluşturabilecek, yeri geldiğinde ilişkileri yavaşlatma ve azaltma kozunu masaya koyabilecektir (İkiz, 2019). Türkiye'nin Kuşak-Yol Girişimi sayesinde dünyada hızlı yükselişi ile dikkat çeken BM Güvenlik Konseyi daimî üyesi olan Çin ile ilişkilerini geliştirmesi iki ülke arasındaki sorunların çözümünü kolaylaştırmanın yanında uluslararası alanda Türkiye'ye katkılar sunabilir.

Türkiye, Kuşak-Yol Girişimi ile canlanan tarihî İpek Yolu üzerindeki ülkelerle ticaretini ve siyasi ilişkilerini geliştirmenin yanında Orta Asya ülkelerine ve Çin'e yakınlaşacaktır (Durdular, 2016). FETÖ'nün tahrip ettiği Orta Asya Türk cumhuriyetleri ile olan kültürel ilişkiler bu sayede tekrar güçlendirilebilir. Ayrıca Türkiye, FETÖ'yü algılamakta halen güçlük çeken Orta Asya ülkelerinde farkındalık oluşturabilir.

Geçtiğimiz bölümlerde de ifade edildiği üzere Türkiye ve Çin birbirini tanıyan ve dillerini bilen insan kaynağı bakımından sıkıntı yaşamaktadır. Bazı Çinli yazarlara göre bu durum Türk ve Çin haberlerinin orijinalinden yoksun bir şekilde çevrilerek yabancı basına sunulmasına neden olmaktadır. Dolayısıyla bu durum iletişim kopukluğuna ve haberlerin yanlış anlaşılmasına sebep olmaktadır. Sincan Uygur Özerk Bölgesi konusunda ilgili başlıkta detaylarıyla ele alınan Türkiye'nin bölgeye yönelik politikasının "iyimser bir yaklaşımla" Çin tarafından yanlış algılanması sonucunda Çin'in olayı bir iç mesele olarak lanse etmesi bu duruma örnek olarak gösterilebilir. Bu bağlamda Türkiye ve Çin Kuşak-Yol Girişimi çerçevesinde diplomatik güveni derinleştirerek, halklar arasındaki diyalogu geliştirerek, öğrencilere daha kapsamlı değişim programları sağlayarak bu sorunu çözüme kavuşturabilir (Yıldırımçakar, 2019).

Türkiye Kuşak-Yol Girişimi'nde sorumlu koridor yönetim ajanslarının kurulmasında da öncü rol oynayabilir. Kurulacak bu platformlar önemli dar boğazların tespit edilmesinde, finansman kaynaklarının hızlı temininde ve tarafları bir araya getirme noktasında önemlidir. Bu bağlamda Türkiye hem ilgili Orta Asya ülkelerini hem de Çin ve Rusya gibi dışarıdan önemli destek sağlayabilecek ülkeleri bir araya getirebilecek bir konumdadır. Bu sayede Türkiye ekonomik girişimlerde bulabileceği gibi siyasi engelleri aşarak iş birliğini kolaylaştıracaktır (Kalaycı, 2013). Türk Devletleri Teşkilatı bu bağlamda önemlidir.

Türkiye sanayisi ve ekonomisi nispeten gelişmiş ve gelişmeye devam eden bir ülkedir. Orta Asya'daki Türk cumhuriyetleri ise geniş coğrafyaları ve kalabalık nüfuslarına

rağmen bu konuda Türkiye'nin gerisindedir. Bunun yanında doğal kaynak ve enerji zenginlikleri bakımından önemli potansiyelleri bulunmaktadır. Orta Asya Türk cumhuriyetleri ile Türkiye'nin ilişkileri geçmişten gelen birtakım siyasi etkiler ve uzak coğrafyalarda bulunmaları sebebiyle sınırlı düzeyde kalmıştır. Ancak SSCB'nin dağılmasının ardından bağımsızlıklarını kazanan Türk cumhuriyetleri halen yakın zamanda Kazakistan'da yaşanan olaylar gibi bazı siyasi sorunlarla karşılaşsa da siyasi engeller geçmişe nazaran ciddi oranda azalmış, bu ülkeler bağımsızlık temellerini kuvvetlendirmeye başlamıştır. Bunun yanında Kuşak-Yol Girişimi kapsamında yakınlaşacak coğrafyalar ve kısalacak mesafeler sayesinde uzaklıktan kaynaklanan olanaksızlıklar en aza indirilecektir. Bu kapsamda Kuşak-Yol Girişimi ile sağlanacak imkânlar, Türkiye'nin Orta Asya Türk cumhuriyetleri ile olan ilişkilerinin sıkılaşmasını sağlayacak, bu da ekonomik kalkınma bağlamında hem Türkiye hem de bu devletler için önemli fırsatlar sunacak, ortak pazara varan yakın ilişkiler kurulabilecektir.

Şanghay İşbirliği Örgütü üyesi olan Kazakistan, Özbekistan Kırgızistan ve Tacikistan ile dinî, kültürel ve etnik bağları olan Türkiye, Şanghay İşbirliği Örgütüne 2012 yılında diyalog ortağı olup geçen zaman içinde NATO üyesi olduğu için gözlemci ülke statüsüne dahi yükseltilmemiştir. Bu bağlamda da Türkiye için yeni fırsatlar doğabilir. Türkiye, bahsi geçen ülkelerle olan dinî, kültürel ve etnik bağları sayesinde Orta Asya'da istikrarın sağlanması, Kuşak-Yol Girişimi'nin güvenliğinin temin edilmesi adına Şanghay İşbirliği Örgütü ile olan ilişkileri noktasında kazançlı olacaktır. Türkiye ve Çin, ekonomisi hızla gelişen iki ülkedir. Öyle ki son yıllarda iki ülke de dünyadaki büyüme hızı sıralamasında ilk sıralarda yer almıştır. Türkiye ve Çin arasında gelişen iyi ilişkiler Kuşak-Yol Girişimi sayesinde artacak ve Türkiye, Orta Asya ile olan ilişkilerini de ileri seviyeye taşıyabilecektir. Bu olumlu gelişmeler, 50 ve 100 yıllık dönemde dünya ekonomisine önemli katkılar sunarak, 2049 yılına gelindiğinde Asya altyapısının Avrupa altyapısından daha iyi konuma gelmesini sağlayabilir (Yıdırımçakar, 2019).

Çin hızlı büyüyüp gelişmesine rağmen ülke içindeki bölgeler arasında ciddi gelişme farklılıkları olan bir ülkedir ki bu durum eğitim seviyesine de yansımaktadır. Özellikle ülkenin kırsal bölgelerinde yaşayanlar refah seviyesindeki artıştan çok fazla etkilenmemektedir. Bu durum ülkedeki iç sorunları tetikleme potansiyeline sahiptir. Bunun

yanında Çin ana karası hâlâ ABD ve Japonya'nın askerî tehdidi altındadır. Bu bağlamda Türkiye, Kuşak-Yol Girişimi sayesinde bölgede sağlayacağı yeni konumu ile birtakım avantajlar elde edebilir. Çin, yaşayacağı bir iç sorunda Türk cumhuriyetleri üzerindeki etkisini kaybetme durumunda kalabilir. Türkiye girişim ile bölgedeki konumu sağlamlaştırmayı başarabildiği ölçüde böyle bir senaryoda önemini daha da artıracaktır. Türkiye özellikle bölgedeki Türk ve Müslüman topluluklar ile bir kültürel köprü kurma potansiyeline sahiptir. Günümüzde yaşanan Rusya-Ukrayna krizinde dahi Türkiye'nin önemli konumu düşünüldüğünde bu senaryonun gerçekleşmesi durumunda 2050 yılında bölgedeki durum, Türkiye'nin lehine değişebilir (İkiz, 2019).

1.3. ENERJİ VE LOJİSTİK ALANINDAKİ FIRSATLAR

Kuşak-Yol Girişimi ile atılacak enerji alanındaki adımlarda bulunduğu konumdan dolayı Türkiye, Asya ve Avrupa arasındaki en avantajlı güzergâh olacaktır. Bu da Türkiye'yi enerji arz güvenliği bakımından önemli bir merkez haline getirmektedir. Türkiye'nin enerji merkezi haline gelmesiyle Türkiye Enerji Borsasının işlevselliği ve etki alanı artacak, gelişmiş enerji borsaları ile rekabet edebilecek konuma gelecektir (Karagöl, 2017).

Öz tüketimi karşılamak için enerji hatları oluşturmak veya enerji hatlarına ev sahipliği yapmak enerji merkezi statüsüne sahip olmak için yeterli değildir. Enerji merkezi statüsüne sahip olmak için enerji hatları ile elde edilen enerjinin üçüncü ülkelere arz edilmesi gerekmektedir. Ancak mevcut konjonktürde Türkiye'nin önünde bu alanda birtakım engeller söz konusudur. Buna örnek olarak, Rusya ile yapılan enerji anlaşmalarındaki "Al ya da öde" yani kullanılıp kullanılmamasına bakılmaksızın anlaşılan tutarın ödenmesini gerektiren ve elde edilen enerji kaynağının üçüncü ülkelere satışını engelleyen maddeler gösterilebilir. Ancak Kuşak-Yol Girişimi, Türkiye'nin enerji merkezi olması noktasında bir katalizör görevi görebilir. İran, Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan gibi Kuşak-Yol ülkelerinden sağlanacak enerji kaynakları, Türkiye'nin Rusya'ya olan bağımlılığını azaltmanın yanında üçüncü ülkelere enerji pazarlanmasının da önünü açabilir (Algül, 2020).

Doğu ve Batı arasında bir enerji koridoru konumunda olan Türkiye bu avantajını Kuşak-Yol Girişimi ile artırdığı ölçüde küresel bir güç olma yolunda ilerleyebilecektir. Şanghay İşbirliği Örgütü'nün üyeleri olmalarına rağmen Çin ve Rusya zaman zaman sorunlu ikili ilişkilerin olduğu bir geçmişe sahiptir. Bu bağlamda Çin, Rusya'nın karşısında

Türkiye'ye Hazar Bölgesi ve Orta Asya gibi enerji bölgelerinde desteğini artırabilir. Böylelikle Türkiye bu bölgelerde Rusya karşısında etkisini artıracak kazanımlar sağlayabilir (İkiz, 2019).

Rusya, İran ve Azerbaycan gibi ülkelere enerji tedariki noktasında bağımlı olan Türkiye, Kuşak-Yol Girişimi'nin sağlayacağı alternatif enerji tedarikçileri ile kaynak çeşitliliğini artırmaya çalışacaktır. Bu da ilerleyen dönemde Türkiye'nin hem dış politikada elini rahatlatarak hem de enerji güvenliğine olumlu katkılar sunacaktır. Türkiye'nin girişim ile enerji çeşitliliği sağlayabileceği ülkelerin başında Türkmenistan ve Kazakistan gelmektedir. Oluşturulacak bu çeşitliliğin getireceği rekabet enerji maliyetlerinde de bir azalma sağlayacaktır. Enerji merkezi konumunun sağlam temellere oturması için enerji kaynaklarının çeşitlendirilmesi kadar pazarlarının da çeşitlendirilmesi önem arz etmektedir. Türkiye'nin mevcut konjonktürde tek pazarı Avrupa'dır. Ancak Kuşak-Yol Girişimi ile Akdeniz ve Batı Afrika enerji kaynaklarını Çin'e ulaştırmak suretiyle Türkiye'nin elde edeceği Çin pazarı, ikili ticaretteki açığın kapanmasında rol oynayacak bir kazanım olacaktır. Türkiye'nin Batı'yla yaşadığı Doğu Akdeniz'deki enerji temelli gerginlik göz önüne alındığında Kuşak-Yol Girişimi'nin Türkiye için sunacağı fırsatlar daha net görülebilir (Algül, 2020).

Enerji, Türkiye için dış politikada olduğu kadar ekonomik açıdan da önemli bir konudur. Türkiye, İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı (OECD) ülkeleri içinde enerji talep artışı en hızlı gelişen ülkelerdendir. Ayrıca Türkiye, 2002 yılından sonra elektrik ve doğal gaz talep artış hızında Çin'den sonra en fazla artış hızına sahip ikinci büyük ekonomi olmuştur. Yapılan projeksiyonlar, bu durumun orta ve uzun vadede devam edeceğini göstermektedir. Talep artışındaki bu eğilime rağmen Türkiye'nin halen yerli kaynaklardan elde ettiği enerji sınırlıdır. Bu da enerji alanında Türkiye'yi dışa bağımlı kılmaktadır. Türkiye'nin enerji alanında dışa bağımlılığının azaltılması için çok boyutlu bir enerji politikası izlemesi gerekmektedir. Bu politikanın öncelikleri; kaynak çeşitliliğinin sağlanması ve yenilenebilir enerji kaynaklarının enerji arzı içindeki payının yükseltilmesi olmalıdır. Kaynak çeşitliliğini artırmak için nükleer enerjiden yararlanmayı planlayan Türkiye, Çin'i nükleer enerji konusunda iş birliği yapabileceği bir ortak olarak görmektedir. Türkiye ile Çin arasında yenilenebilir enerji alanında da iş birliği olanakları vardır. Dünyanın

en büyük altı solar modül fabrikasından beşine sahip olan Çin, aynı zamanda dünyanın en büyük rüzgâr tribünü üreticisidir. Kuşak-Yol Girişimi kapsamında stratejik olarak desteklenen Çinli firmalar, yurt dışında büyük enerji yatırımları yapmaktadır (Ergünsü, 2017). Enerji alanındaki yatırımlar Türkiye için olduğu kadar Çin için de önemlidir. İki devlet arasındaki iş birliğinin Kuşak-Yol Girişimi ile artması, Çinli firmaların Türkiye'ye yapacağı nükleer ve yeşil enerji alanındaki yatırımları artıracaktır (Yıldırımçakar, 2019). Bu yatırımlar sayesinde Türkiye'nin enerji bağımlılık oranında düşüş sağlanabilir.

Artan enerji bağımlılık oranını azaltma ve dünya ortalamasınının 4 katından fazla olan enerji talep artışını güvence altına almak için diğer bir fırsat ise Kuşak-Yol Girişimi ile gelişecek enerji koridorudur. Türkiye Orta Koridor sayesinde Orta Asya'nın zengin enerji kaynaklarına ulaşım imkânı elde edecektir. Bunun yanında deniz İpek Yolu ile Afrika ve Orta Doğu enerji kaynaklarına Ceyhun Limanı üzerinden erişim sağlayacaktır (Algül, 2020).

Kuşak-Yol Girişimi ile Türkiye lojistik bağlamda da farklı stratejiler geliştirebilir. Bu stratejiler Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu'nun PwC tarafından hazırlanan raporunda şöyle ifade edilmiştir (Yalçın vd., 2019):

a. Devam eden demir yolu yatırımlarını tamamlayarak yüksek hızlı tren bağlantılarını oluşturmak amacıyla Kuşak-Yol Girişimi kapsamında Çin'den yatırımlar çekilmesi suretiyle ulusal lojistik merkezler arasında bağlantılar kurulabilir ve mevcut bağlantılar güçlendirilebilir.

b. Etkin havalimanı yönetim stratejileri ve hükümetler düzeyinde girişimler ile Belçika'nın Liege Havalimanı 2018 yılında Avrupa'nın en önemli havalimanları arasına girmiş, Alibaba ve Rus AirBridge Cargo için Avrupa merkezi haline gelmiştir. Türkiye bu bağlamda Yeni İstanbul Havalimanı'nın potansiyelinden yararlanmak için Kuşak-Yol Girişimi'nde hava taşımacılığının önemini artıracak girişimlerde bulunmalıdır. Bu sayede Türkiye hava İpek Yolu noktasında stratejik önemini artırarak, devam eden yatırımlarını Kuşak-Yol Girişimi'ne entegre ederek ve gümrük süreçlerini iyileştirerek rekabetçi konumunu güçlendirebilir.

c. Orta Koridor'da denize çıkışı olmayan ülkeler için Türkiye uluslararası transit geçiş yolu olma noktasında önemlidir. Türkiye bu pozisyonunu pekiştirerek, lojistik

problemleri çözüme noktasında aktif faaliyet göstererek ve Afrika gibi Türk lojistik endüstrisinin sınırlı varlık gösterdiği üçüncü bölgelerde Çin operasyonlarını kullanarak daha aktif hale gelerek Türk lojistik endüstrisinin potansiyelini ve etkinliğini artırabilir. Çin ile artacak olan iş birliği Türkiye'nin Afrika pazarlarında daha etkin konum almasını kolaylaştırabilir.

Ayrıca, Kuşak-Yol Girişimi'nin sağlayacağı ulaşım kolaylıkları sayesinde Türkiye'nin lojistik maliyetlerinde önemli bir düşüş sağlanacaktır. Bu bağlamda girişim kapsamında yakınlaşan coğrafyalar sayesinde artan bilgi alışverişi, üretim sürecinde iyileştirmelere ve üretim verimliliğinde artışa katkı sağlayabilir (Kılıç, 2021).

Türkiye, Kuşak-Yol Girişimi'nde aktif bir rol almazsa girişimin sağlayacağı olanakları avantajına çevirmekte zorlanacaktır. Ayrıca, Kuşak-Yol gelişmeleri lojistik iyileştirmeler ile sınırlı kalırsa, Türkiye ihracat portföyünün Kuşak-Yol ülkeleri odaklı olmamasından dolayı girişimden tam anlamıyla fayda sağlayamayacaktır. Ancak Türkiye'nin girişimde aktif rol alarak lojistik iyileştirmeler ile beraber üretim ve ticaret iyileştirmelerinin de yapılmasını sağlaması, Türkiye'nin ihracat oranını ve değerini artıracaktır (Yalçın vd., 2019). Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Başkanı Nail Olpak, PwC tarafından hazırlanan raporun sunuş konuşmasında Kuşak-Yol Girişimi'nde Türkiye'nin; Ar-Ge, üretim ve lojistik konularında aktif bir çalışma yürüterek genel ihracatta %15'lik bir artış sağlayabileceğini ifade etmiştir (Hepsev, 2019).

1.4. KÜLTÜR VE TURİZM ALANINDAKİ FIRSATLAR

Türkiye'nin turizm konusunda Çin'den beklentisi yüksektir. Çin'in 2018 yılını "Türkiye Turizm Yılı" ilan etmesiyle 2018 ve 2019 yıllarında Türkiye'deki Çinli ziyaretçi sayısı artış göstermiştir (Şekil 27). Turizm için gerekli ön şartlardan birisi hızlı ve güvenli ulaşımıdır. Bu bağlamda Kuşak-Yol Girişimi ile Türkiye, sahip olacağı hızlı ulaşım ağları sayesinde Asya için önemli bir turizm merkezi haline gelebilir. Girişim ile artan ilişkiler Çin ve Türkiye'nin kültür ve turizm alanındaki iş birliğinde bir artış sağlayacaktır. Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütüne göre Çinliler dünyada yurt dışında en çok harcama yapan 4. toplumdur. Lüks mallara düşkün olan Çinliler, Avrupa ziyaretleri sırasında kişi başına yaklaşık 5 bin dolar harcamaktadır. Çinli turistlerin lüks mallara yaptığı toplam harcamanın ise 100 milyar dolardan fazla olduğu tahmin edilmektedir. Dolayısıyla sağlanacak iş birliği

ile artan turizm, Türkiye'nin Çin ile dış ticaretinde aleyhine olan açığı gidermesi için fırsatlar sunacaktır. Kuşak-Yol Girişimi'nin amaçlarından birisi olan “insandan insana bağlantı”, yani halklar arasında etkileşimin artırılması vizyonu ile kültürel etkileşim artırılarak Çinli ziyaretçi sayısında artış sağlanabilir. Bu bağlamda 2017 yılında Çin ile karşılıklı kültür merkezlerinin açılması için mutabakat zaptı imzalanmış, Çin'de Yunus Emre Kültür Merkezi'nin açılmasına yönelik çalışmalar tamamlanmıştır. (Kılıç, 2021).

Kuşak-Yol Girişimi ile kültür ve turizm alanında iş birlikleri artacak olan Türkiye ve Çin; sanat, film festivalleri ve kitap fuarları düzenleme noktasında ayrıca film yapımları ve çevirilerinde iş birliği yapacak bunun yanında radyo ve televizyon programlarında ortak faaliyetlerde bulunacaktır. İki ülke tarafından karşılıklı olarak açılan Konfüçyüs ve Yunus Emre enstitüleri, kültürel ilişkilerin gelişmesi ve karşılıklı dillerin öğrenilmesi katkı sağlayacaktır. Ayrıca, Türkiye'de bir Türkiye-ÇHC üniversitesi kurulması planlanmaktadır (Ergünsü, 2017). Bu durum iletişim kopukluğunun ve Çin halkındaki olumsuz algının giderilmesine önemli katkılar sunacaktır.

Türkiye tarihî İpek Yolu güzergâhındaki kervansaray benzeri tarihî yapı ve eserlerin restorasyonu için İpek Yolu Fonu'ndan finansman sağlayabilir. Bu sayede turizme kazandırılacak eserler sayesinde yeni turizm merkezleri oluşturulabilir (Akdağ, 2019a).

Kalaycı (2013: 109) çalışmasında Türkiye yeniden canlanan İpek Yolu'nda “eski hancı kimliğiyle yeni stratejiler belirleyebilir” diyerek bu stratejileri şöyle özetlemiştir:

- Tarihsel İpek Yolu güzergâhları ve bu güzergâhlar üzerindeki yerleşim yerleri belirlenmeli,
- İpek Yolu güzergâhı üzerindeki mevcut yerleşim yerlerinin durumları tespit edilmeli, yerleşim yeri özelliğini kaybetmiş olan yerler yeniden canlandırılmalı,
- Bu yerleşim yerlerini birbirine bağlayacak ulaşım hatları kurulmalı,
- Tarihî İpek Yolu üzerindeki han, pazar, liman, köprü gibi yerler yeniden tasarlanmalı ve onarılmalı,
- İpek Yolu üzerindeki ülkelerle ortak stratejilerle eş güdümlü hareket edilmeli,

- Kuşak-Yol ülkelerinin yolları serbest ticaret koridoru olarak, bu ülkeler ise serbest ticaret bölgesi olarak görülmeli,
- Kuşak-Yol ülkeleriyle ortak bir şekilde vatandaşlara karşılıklı serbest dolaşım hakkı verilmeli,
- Kuşak-Yol ülkelerinin ulusal para birimleri kolay ve hızlı ticaret için konvertibl hale getirilmeli,
- Özellikle üniversite düzeyinde öğrenci ve öğretim görevlisi değişim programları yürütülmelidir.

3. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ'NDE TÜRKİYE İÇİN TEHDİTLER

Kuşak-Yol Girişimi Türkiye için sunduğu önemli fırsatların yanında göz ardı edilmemesi gereken ciddi tehditleri de beraberinde getirmektedir. Ekonomik-ticari, siyasi ve kültürel alanlarda oluşacak birtakım riskleri önlemek için Türkiye'nin öncelikli olarak girişimde aktif ve etkin bir rol alması gereklidir ki esasen bu risklerin bir bölümünün girişimin sunacağı fırsatların kazanıma dönüştürülememesinin sonucunda ortaya çıkması beklenmektedir.










3.1. EKONOMİK VE TİCARİ ALANDAKİ TEHDİTLER

Türkiye ve Çin arasındaki ticarete Türkiye aleyhine olan açık konusunda önlemler alınmazsa Kuşak-Yol Girişimi ile büyüyen ticaret hacmi bu açığı önlenemez seviyelere yükseltebilir (Ergünsü, 2017). Bu açığın artışı engellemenin hatta azaltma noktasında önceki başlıkta ifade edilen Kuşak-Yol Girişimi'nin sunduğu fırsatlar iyi değerlendirilmezse açık daha ileri boyutlara ulaşabilir. Bunun yanında Kuşak-Yol Girişimi ile artan dış ticaret hacmi ithalatta standart düşüklüğüne sebep olarak kalitesiz ve ucuz Çin mallarının Türkiye pazarındaki payının artmasına sebep olabilir (Çatal ve Yılmaz, 2021).

Dr. Altay Atlı, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu adına hazırladığı raporda ikili ekonomik ilişkilerin dengeli ve sürdürülebilir bir düzleme oturtulması için 9 ana başlıkta toplanan bir yol haritası sunmuştur. Atlı'nın (2016: 1-6) raporunda yer alan başlıklar şunlardır:

• Türkiye'nin Çin'e ihracatında artış potansiyeli taşıyan ürünlere odaklanarak bu ürünlerde pazar paylarının artırılmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Bu kapsamda şekil 28'de verilen, 5 grup halinde belirlenen ürünler ile kamu ve özel kesimin ortak çalışmasıyla Çin pazarında kalıcılık sağlanabilir. Çin ihracata dayalı ekonomik büyümeden iç pazardaki tüketime ağırlık veren bir modele geçiş yapmaktadır. Türkiye, Çin'de oluşacak bu iç tüketim artışından faydalanabilmek için hedeflerini belirlemeli ve buna yönelik çalışmalarına hız vermelidir.

Şekil 28. Türkiye'nin Çin'e İhracatında Potansiyeli Olan Ürünler

	A Grubu	B Grubu	C Grubu	D Grubu	E Grubu
	Türkiye'nin ihracatının yüksek olduğu, yüksek ihracat potansiyeli taşıyan, Çin'in dünyadan alımlarını yüksek oranda artırdığı ürünler.	Türkiye'nin ihracatının yüksek olduğu, yüksek ihracat potansiyeli taşıyan, Çin'in dünyadan alımlarını düşük oranda artırdığı ürünler.	Türkiye'nin ihracatının yüksek olduğu, orta/düşük ihracat potansiyeli taşıyan, Çin'in dünyadan alımlarını yüksek oranda artırdığı ürünler.	Türkiye'nin ihracatının orta seviyede olduğu, çok yüksek ihracat potansiyeli taşıyan, Çin'in dünyadan alımlarını yüksek oranda artırdığı ürünler.	Türkiye'nin ihracatının düşük olduğu ya da hiç olmadığı, çok yüksek ihracat potansiyeli taşıyan, Çin'in dünyadan alımlarını yüksek oranda artırdığı ürünler.
	Gıda Ürünleri Üzüm, hurma, incir, çikolata, kakaolu gıdalar, zeytinyağı		Kakaosuz şeker ürünleri, makarna, kuskus, reçel, jöle, marmelat.	Yumuşakçalar, kabuklu hayvanlar, üzüm şırası ve sarabı, kahve ve çay hülasesi, malt bira ve malt hülasesi, margarin, kuru baklagiller.	Şekerler ve şeker şurupları, balık filetoları, peynir, kayısı, kiraz, seftali, erik, yaprak tütün ve tütün ürünleri.
	Tekstil & Giyim Kürkler, pamuklu mensucat, pamuk ipliği, deri ve köseleden giyim eşyası.	Deri ve kösele, deri ve kösele hazırlanması için makinalar, mensucat ve deri için kimyasal boya, dokunmamış mensucat.	Yatak çarşafı, masa örtüsü, kadın, erkek ve çocuk giyim ürünleri, tişört, fanila, atlet, kazak, hırka, külotlu corap, kürkten giyim eşyası, dokuma halılar.	Ayakkabı, şal, eşarp, iç çamaşırı, kemer ve askılar, karde edilmiş yün iplikleri, dokuma yer kaplamaları.	Spor, kayak ve yüzme kıyafetleri.
	Otomotiv Motorlu taşıt parçaları, dış lastik, iç ve dış lastik için mensucat.				Emniyet camları, motorlar için ateşleme tertibatları.
	Tabii Kaynaklar Nikel cevheri, sünger taşı, zımpara taşı.			Petrol gazları ve diğer gazlı hidrokarbonlar, külçe çelik, elektrik enerjisi üretim grupları ve rotatif elektrik konvertörleri	
	Makine-Teçhizat Tıbbi aletler, ev işlerinde kullanılan cihazlar, tarım makinaları, telefon ve kayıt cihazları.		Radyatör, yıkama makinaları.		
	Endüstriyel Ürünler	Pompa, hortum ve borular, musluklar, valfler, elektrik transformatörleri, izole teller, santrifüjler sıvı ve gaz filtreler.		Elektronik entegre devreler, yağlama müstahzarları, yükleme boşaltma araçları, kondansatörler.	Petrol gazları ve diğer gazlı hidrokarbonlar, külçe çelik, elektrik enerjisi üretim grupları ve rotatif elektrik konvertörleri.
	Kimyasallar	Petrol yağları, propilen, akrilik polimerler, yüzeyaktif organik maddeler.			
	Tüketici Ürünleri	Mobilya		Elektrik süpürgeleri, sadık ve bavullar, aynalar, motosiklet, vurmali müzik aletleri, haşarat öldürücü, süpürge ve fırça, güzellik ürünleri, mikrofon ve hoparlör, atlı karınca ve salıncak.	
	Tıbbi Ürünler			Ağız ve diş sağlığı ürünleri, tıpta kullanılan mobilyalar, eczacılık maddeleri, ortopedik cihazlar	
	Bu grup için mevcut pazar payını korumaya ve kalıcı hale getirmeye yönelik çalışmalar yapılmalıdır.	Bu grup için rekabet gücünü artırmaya yönelik çalışmalar yapılmalıdır.	Bu grup için katma değeri artırıp ürün çeşitlendirmesine gidilerek pazarda yeni alanlar yaratılmalıdır.	Bu grup için pazardaki yüksek talebe karşılık vererek ticaret hacminin artırılmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır.	Bu grup için pazara giriş çalışmalarına odaklanılmalıdır.

Kaynak: (Atlı, 2016: 2).

- Türkiye'nin Çin'den ithalatında Türk ekonomisine yüksek katma değer sağlayan kalemlerin belirlenerek ithalatın Türk ekonomisine en fazla getiriyi sağlayacak şekilde planlanması gerekmektedir. Çin'den yapılan ithalat Türkiye için ikili ticarete negatif net ihracat anlamına gelen cari açığı artırıcı bir faktör olmanın yanında tüketici için ucuz ürünler ile alım gücünü artırıcı, üretici içinse ucuz ara mal ve ham madde tedariki ile imalat sanayinin rekabet gücünü artırıcı bir faktördür. Bu sebepten ithalatın; Türkiye ekonomisinin ihtiyaçları doğrultusunda, katma değer sağlayacak şekilde yapılması, ara mal ve ham madde ithalatının üzerinde durulması gerekmektedir.

- Ticaret açığının telafi edilmesi ve Türk ekonomisine katma değer sağlanması için Türkiye'nin Çin'den daha fazla yatırım çekmesi gerekmektedir. Bu bağlamda yüksek potansiyel sunan sektörlerle odaklanılarak bu alanlarda karşılıklı fayda prensibi temelinde yatırım ilişkileri oluşturulmalıdır. Çin emek yoğun ve düşük teknoloji üretimden sermaye yoğun ve yüksek teknoloji üretime geçiş yapmaktadır. Ar-Ge faaliyetlerine en çok yatırım yapan ülkelerden birisi olan Çin, ABD'yi geride bırakarak en fazla patentin alındığı ülke konumuna gelmiştir. Çin'in dünya üzerindeki yatırımlarına bakıldığında Türkiye'deki yatırımları hâlâ düşük seviyededir. Bu kapsamda Türkiye, Çin'i Ar-Ge potansiyeline sahip, yurt dışına açılımda öncelikli olarak belirlediği; demir yolu, elektrik, telekomünikasyon, makine imalat, otomotiv, uçak imalat ve elektronik gibi sektörlerde yatırım yapmaya teşvik etmelidir.

- Çin'deki Türk yatırımları, bu ülkedeki yatırım teşvik rejimine yönelik yeni uygulamalardan istifade ederek, rekabetin daha düşük ve teşviklerin daha fazla olduğu bölgeleri hedef alarak ve hizmet sektöründeki imkânlardan faydalanarak artırılmalıdır. Bu kapsamda Sincan Uygur Özerk Bölgesi, özel konumu ve Türkiye ile olan kültürel bağları dolayısıyla önemli fırsatlar sunmaktadır.

- Türkiye'nin Çin ile olan hizmet ticareti artırılmalı ve bu kapsamda turizm ilişkilerine ağırlık verilmelidir. Harcanabilir geliri artan Çin orta sınıfı hizmet talebini artırmaktadır. Türkiye'nin aksine Çin, hizmetler hesabı açık veren bir ülkedir. Türkiye, Çin ile olan mal ticaretinde açık vermesine karşılık hizmet ticaretinde fazla vermektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin güçlü olduğu başta turizm olmak üzere, taşımacılık ve inşaat sektörlerinde Çin pazarına yönelik çalışmalar yapılmalıdır.

- Çin ile iş yapmaya yönelik nitelikli iş gücü geliştirilmeli ve etkin bir şekilde istihdam edilmelidir.

- Türkiye'nin ülke markası ve Türk malı imajı Çin toplumu nezdinde güçlendirilmelidir.

- Ticaret ve yatırım ilişkilerini destekleyen finansman imkânları artırılmalıdır.

- Türkiye'nin Çin ile ekonomik ilişkilerinde tüm paydaşları kurumsal bir yapı içerisinde bir araya getirerek koordinasyonu ve güç birliğini sağlayacak bir mekanizma oluşturulmalıdır.

Kuşak-Yol Girişimi ile azalan ticari engeller Türkiye'nin diğer ekonomiler için ithalat ülkesi olma konumu artıracaktır. Ancak Kuşak-Yol ülkeleri ile diğer ülkeler arasındaki potansiyel bir kutuplaşma, Türkiye'nin, mevcut ihracat portföyündeki çoğu ülkenin Kuşak-Yol ülkesi olmamasından dolayı küresel ithalattaki payını azaltabilir. Ayrıca, Türkiye dış ticaretinde Avrupa pazarına entegre olmuş durumdadır. Bu bağlamda Asya bloğuyla gelişen ticari ilişkiler özellikle Almanya, İngiltere, İtalya, Fransa ve İspanya gibi ülkelerle olan ticari ilişkileri etkileyebilir (Yalçın vd., 2019).

Kuşak-Yol Girişimi ile azalan engellerin doğurabileceği diğer bir potansiyel sorun ise mevcut demir yolu kapasitesinin yetersizliğinden kaynaklanan yerli üreticinin yaşayabileceği mağduriyettir. Türkiye'nin demir yolu altyapısı, ilgili kurumların yeni projelerine ve kapasite artırım çalışmalarında rağmen hâlâ hedeflenen düzeyin altındadır. Bu bağlamda Türkiye'den transit olarak geçen yabancı şirketlere ait trenler mevcut kapasiteyi kullandığında yerli ihracatçı demir yolunun sağladığı lojistik imkânı kullanamamakta ve beklemek zorunda kalmaktadır (Atlı, 2022).

Önceki başlıklarda ifade edildiği üzere mevcut olumsuz algı, Covid-19 salgını gibi sebepler neticesinde Çin'den Türkiye'ye gelen turist sayısı istenilen seviyelerin çok altındadır. Türkiye bu durumu düzeltmek için iletişim, ulaşım ve pazarlama boyutu ile turistik ürün ve hizmet potansiyelini ortaya koymalıdır. Çin'den Türkiye'ye en çok ziyaretçinin geldiği 2019 yılında dahi yurt dışına çıkan yaklaşık 160 milyon Çinlinin sadece 426.344'ü Türkiye'yi ziyaret etmiştir (Kılıç, 2021). Bu oran ilerleyen yıllarda Türkiye lehine değişmezse Türkiye için kısa vadede Kuşak-Yol Girişimi'nin getireceği etkiler ile mevcut

ticaret açığı devam ederken, hizmetler dengesinde istenilen seviyeye gelinemeyeceğinden cari açığı artırıcı sonuçlar doğacaktır.

3.2. SİYASİ İLİŞKİLER ALANINDAKİ TEHDİTLER

Kuşak-Yol Girişimi ortaya çıktıktan sonra liberal uzmanlar, girişimi bir ekonomik ve siyasi iş birliği imkânı olarak görmüşlerdir. Ancak realist uzmanların Çin'in ekonomik yatırımlar ile siyasi amaçlar güttüğü yönündeki şüpheleri devam etmiştir. Girişimin ilanından 6 yıl sonra, 2019 yılında Çin'in ilk uçak gemisini denize indirmesi ve artan askerî harcamaları realistlerin görüşlerinin haklılığını ortaya koyan bir gelişme olmuştur. Çin, uyguladığı borç diplomasisi ile kredi verdiği ülkelerin siyasi ve ekonomik karar alma süreçlerine müdahil olmaya başlamıştır. Türkiye ise son olarak Covid-19 salgını döneminde sekteye uğrayan dış ticareti ve sarsılan ekonomisi nedeniyle Çin'den 400 milyon dolar kredi almıştır. Türkiye'nin Kuşak-Yol Girişimi bağlamında önemli bir konumda bulunduğu göz önüne alındığında, ne kadar borç diplomasisi uygulanan ülkelerle eş olmasa da Çin'in borç tuzağının bir hedefi olup olmadığı yönünde şüphe oluşmaktadır. Başta Kanal İstanbul gibi büyük bütçeli yatırımlar olmak üzere Çin finansmanı ve iş birliği ile hayata geçirilecek projeler, borç tuzağı konusunda risk oluşturmaktadır. Türkiye girişim kapsamında iş birliğine devam ederken emin ve sağlam adımlar atmalıdır (Bilgili, 2021).

Kuşak-Yol Girişimi, kısa vadede proje kapsamındaki ülkelere üretim-istihdam çarpanı oranında GSYH ve istihdam artışı sağlasa da orta vadede borç tuzağını, yani ekonomisi zayıf olan girişim ülkelerinin Çin'den aldıkları kredileri zamanında ödeyememeleri nedeniyle mevcut borcun hisse senetleri ile ödenmesi durumunu ortaya çıkaracaktır. Ayrıca, orta vadede üretim ve istihdam çarpanının, Çinli iş gücüne ve Çin mallarına karşı artacak talep nedeniyle Çin ekonomisine yönelik çalışması beklenmektedir. Bunun yanında orta vadede Kuşak-Yol Girişimi'nin saf bir ekonomik iş birliği statüsünden çıkarak karma ekonomik ve jeopolitik hedefleri olan bir yapıya evrilmesi beklenmektedir. Uzun vadede ise ekonomisi zayıf ülkelerin Çin'in hegemonyası altına girmesi riski dikkate alınması gereken bir tehlikedir. Girişimin yapısında orta vadede başlayacak dönüşümün, uzun vadede kaçınılmaz olacağı düşünülmektedir. Rusya'nın girişimde yer almasına rağmen çekimser kalmasının sebebi de budur. Rusya, Kuşak-Yol Girişimi'nin tehditlerine ve potansiyel Çin hegemonyasına karşı önlemler almaktadır (Bocutoğlu, 2017). Türkiye de

girişimde etkinliğini korurken bu tehditlere karşı önlemler almalıdır. Özellikle borç tuzağı noktasında Türkiye için kısa vadede bir tehdit görünmese de orta ve uzun vadede dikkatli davranılmalıdır (Akdağ, 2019a).

Çin'in sürekli tekrarladığı kazan-kazan politikası ekonomik ve siyasi bağlamda masumane bir iş birliği çağrışımı yapmaktadır. Ancak Çin'de yaygın olarak kullanılan "Bizim için Win-Win politikası şu anlama gelir: China win again China win" ifadesi kazan-kazan politikasının ihtiyatlı ve çok yönlü bir analizden geçmesinin gerekliliğini ortaya koymaktadır. Çin'in Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün %51 hissesini alması ve Kanal İstanbul için istekli tavrı birlikte düşünüldüğünde bu risk daha net görülmektedir (Akçay, 2020). Orta vadede, Çin'in kullanıma giren stratejik yatırımlar, Kuşak-Yol Girişimi'nin neden olacağı Çin hegemonyası tehdidini besleyecektir (Bocutoğlu, 2017).

Kuşak-Yol Girişimi ile Çin'in Asya ve Avrupa arasında alternatif ticaret yolları geliştirmesi ve güçlendirmesi beklenmektedir. Bu durum Türkiye'nin Asya ve Avrupa arasındaki jeopolitik pozisyonu için bir tehdit anlamına gelmektedir. Çin'in özellikle Doğu Avrupa ülkelerine yaptığı yatırımlar bu alternatiflerin rekabet gücünü artırmaktadır. Bu nedenle Türkiye'nin; Kuşak-Yol Girişimi çerçevesinde Çin'in 16 Doğu ve Orta Avrupa ülkesi² ile Çin'den oluşan 16+1 İnisiyatifi'ne katılması, dolayısıyla Doğu Avrupa ile olan ilişkilerini güçlendirmesi gerekmektedir (Yalçın vd., 2019).

Kuşak-Yol Girişimi kapsamında Yunanistan'ın Pire Limanı ve Mısır'ın İskenderiye Limanı'na biçilen stratejik rol Türkiye'nin deniz İpek Yolu'ndaki önemine yönelik risk teşkil etmektedir (Yalçın vd., 2019). Daha önce de değinildiği gibi Türkiye, limanlarının önemini korumaya yönelik stratejiler geliştirmelidir. Aksi takdirde Türkiye ile Yunanistan arasında çıkabilecek herhangi bir krizde ekonomik çıkarları nedeniyle BM Güvenlik Konseyi daimî üyesi olan Çin'in Yunanistan'ın tarafını tutması gibi sonuçlar doğacaktır. Ayrıca, Pire Limanı'nın önemini artırması, Ege'de Yunanistan'ın jeopolitik önemini artıracaktır. (UTİKAD, 2017).

3.3. KÜLTÜREL ALANDAKİ TEHDİTLER

² 16 Doğu ve Orta Avrupa ülkesi: Estonya, Letonya, Litvanya, Polonya, Çekya, Slovakya, Macaristan, Slovenya, Hırvatistan, Romanya, Bulgaristan, Arnavutluk, Bosna-Hersek, Karadağ Makedonya ve Sırbistan'dan oluşmaktadır. Daha fazla bilgi için bk. (Kaya ve Mammadzade, 2019: 46).

Batı'nın sahip olduğu siyasal, ekonomik ve toplumsal devlet dışı kurumlar her zaman en büyük yumuşak güç unsuru olmuştur. Çin ise henüz bu tür yapıları gelişmiş olmamasına rağmen ekonomik girişimlerinin oluşturduğu hegemonya endişesini kırmak için 2004 yılında Konfüçyüs Enstitülerini amaya başlamıştır. Uluslararası Çince Dil Konseyi tarafından başlatılan bu proje hem Çin'de hem de diğer ülkelerde "Hanban" adıyla bilinmektedir. Çin ekonomisinin gelişmesi ve Çincenin artan nemi, Konfüçyüs Enstitülerinin değerini artırmış ve enstitülere olan talep artmıştır. Günümüzde Türkiye'de 4 Konfüçyüs Enstitüsü bulunmaktadır. Son olarak Sakarya niversitesinde beşinci bir enstitünün kurulması için 2018 yılında protokol imzalanmıştır (Duran ve Yılmaz, 2020).

Kuşak-Yol Girişimi ile daha da yaygınlaşması beklenen ve kültürel iş birliği çerçevesinde kurulan bu enstitüler iletişimi artırma, halkları yakınlaştırma gibi olumlu etkilerin yanında Çin'e Türkiye üzerinde yumuşak güç elde etme olanağı tanıyabilir. Bu sayede Çin, Türkiye'den kendine olan beyin göçünü artırabileceği gibi Türkiye pazarında sempati kazanarak kendi ürünlerini daha fazla pazarlama imkânı elde edebilir. Bu bağlamda Türkiye; Kuşak-Yol Girişimi içerisinde etkin bir rol oynayarak Konfüçyüs Enstitülerine karşı Yunus Emre Enstitülerini yaygınlaştırmalı, Türkiye'deki Konfüçyüs Enstitülerini yakından izlemelidir.

Kuşak-Yol Girişimi sayesinde Orta Asya Türk cumhuriyetleri ile yakınlaşan Çin, bu devletlerde etkinliğini artırmaktadır. SSCB'nin dağılmasından sonra Türkiye'nin bölgeyle artan kültürel ilişkileri bu durumdan zarar görebilir. Bölgede yaşayan halkların uzun dönem SSCB içinde yaşaması Türkiye için kültürel ve siyasi ilişkiler bağlamında sorun oluşturan bir unsurken Çin'in bölgede etkinliğinin artması, Türk devletlerinin siyasi, ekonomik ve kültürel iş birliklerine yönelik birtakım problemler doğurabilir. Türkiye'nin bölgedeki çıkarları doğrultusunda, Kuşak-Yol Girişimi ile artan Orta Asya Türk cumhuriyetleri zerindeki Çin etkisini kırması gerekmektedir. Rusya, Çin ile arasında tampon görevi gören Orta Asya Türk cumhuriyetleri ile ilişkilerinde Türkiye'ye ihtiyaç duyacaktır. Türkiye bu noktada gerekirse Rusya ile iş birliği yaparak Çin'in bölgedeki artan kültürel etkisini kırmalıdır (Bocutoğlu, 2017). Ancak, Çin etkisine karşı çalışmalar devam ederken bölgede artabilecek Rus etkisi de göz ardı edilmemelidir. Bunun yanında Çin ile Rusya'nın ortak hareket etme ihtimali olduğundan Türkiye; politikalarını çeşitlendirmeli, bölgeye yönelik

faaliyetlerine hız vermeli ve özellikle Türk Devletleri Teşkilatının etkinliğini sağlama konusunda daha fazla inisiyatif almalıdır.

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

Türk-Çin ilişkileri köklü bir tarihe dayanmaktadır. Türklerin batıya göç etmesinden önce aynı coğrafyada bulunan iki millet siyasi, ekonomik ve kültürel olmak üzere çeşitli alanlarda yakın ilişkiler kurmuştur. Bu ilişkiler, dönem dönem farklı boyutlarda ortaya çıkmıştır. İlişkilerin farklı boyutlarına örnek olarak; hâkimiyet mücadelesi neticesinde çıkan savaşlar, yakın ticari ilişkiler ve kurulan akrabalık bağları gösterilebilir.

Türklerin batıya hareketlenmesi ve MS 7. asırda doğan ve hızlı bir şekilde yükselen İslam medeniyeti ile tanışmaları Türkler ile Çinliler arasındaki yakın ilişkilerin sona ermesine yol açmıştır. İslam medeniyeti ile kurulan ilişkiler ve Talas Savaşı'nda Çin'e karşı Abbasilerle kurulan ittifak, İslam'ın Türkler arasında yayılmasını sağlamıştır. İlerleyen süreçte İslam'ı kabul eden Türkler batıya olan akınlarını hızlandırmıştır. Bu süreç Çin ile ilişkilerin boyut değiştirmesini sağlamıştır. İpek Yolu üzerinde, öncesinde Türk-Çin hâkimiyet mücadelesi çerçevesinde gelişen ilişkiler, özellikle Selçuklu döneminde ticari faaliyetler çerçevesinde devam etmiştir. İpek Yolu'nun coğrafi keşifler sonrası önemini kaybetmesi ise Osmanlı döneminin ikinci yarısına denk gelmektedir. 20. asrın başında, Cumhuriyetin ilan edilmesinin ardından Çin ile ilk temaslar kurulmaya başlanmıştır. Sürdürülen ilişkilerde zaman zaman kopukluklar olsa da 1970'li yıllardan itibaren ilişkiler istikrarlı bir zemine kavuşmuştur.

Günümüzde Türk-Çin ilişkilerinin ana gündem maddelerinden birisi yeni İpek Yolu olmuştur. Tarihî İpek Yolu'nun temel mirasçılarından olan bu iki milletin kültürlerinin gelişmesinde İpek Yolu'nun önemi büyüktür. Tarihte İpek Yolu, sağladığı ticaret imkânlarının yanında bir kültür yolu olarak da önemli rol üstlenmiştir. Türkler İpek Yolu sayesinde Batı ve Doğu medeniyetlerini bir sentez haline getirerek kendi kültürlerini zenginleştirmişlerdir. Coğrafi keşiflerin ardından Süveyş Kanalı'nın açılması ve deniz ticaretinin artmasıyla beraber İpek Yolu önemini kaybetmiştir. Ancak 20. yüzyılın son çeyreğinde SSCB'nin dağılmasından sonra 1990'lı yıllarda tarihî İpek Yolu'nu yeniden canlandırmaya yönelik ilk somut düşünceler ortaya atılmaya başlanmıştır. 2000'li yıllara gelindiğinde ise Asya devletleri, başta Çin olmak üzere hızlı bir gelişme göstermiş, bunun yanında SSCB'den ayrılan Orta Asya Türk cumhuriyetleri bağımsızlık temellerini güçlendirmeye başlamıştır.

Yaşanan bu gelişmeler ve ABD'nin Asya politikaları başta olmak üzere çeşitli sebepler; Çin menşeli, bugüne kadar ki en büyük bütçeye sahip, tarihî İpek Yolu'nu canlandırmanın yanında bu yola yeni boyutlar kazandırmayı planlayan Kuşak-Yol Girişimi'nin doğmasını sağlamıştır. Bölgesel olmaktan ziyade küresel bir proje olan girişim; finansal ve coğrafi büyüklüğü, çok boyutlu yapısı ve doğuracağı sonuçlar itibarıyla özgün bir yapıdadır. Girişimin küresel düzeyde farklı alanlarda, farklı boyutlarda birçok etkisi olacağı açıktır. Bu nedenle ABD başta olmak üzere bazı devletler girişime karşı politikalar yürütmektedir. Ancak Çin'in ekonomik gücü, girişim kapsamındaki ülkelerin menfaatleri dolayısıyla güttükleri politikalar, projenin devam etmesi için itici güç olmaktadır. Bu konuda Rusya'nın tutumu durumu özetler niteliktedir. Rusya, olası Çin hegemonyasının ve girişimin doğurabileceği olumsuz sonuçların farkındadır. Ancak böylesine büyük finansal ve coğrafi genişliğe sahip olan girişimin önüne geçemeyeceğinin de farkına varmış, dolayısıyla gelişmeleri yakından takip etmek ve olası sonuçları lehine çevirebilmek için girişime dahil olmuştur.

Kuşak-Yol Girişimi'nin amaçları; politika koordinasyonunun sağlanması, devletlerin sahip oldukları olanakların birbirine bağlanması, ticaretin önündeki engellerin aşılması, finansal bütünlük ve halklar arasında doğrudan ilişkilerin kurulması şeklinde açıklanmıştır. Çin'in sürekli üzerinde durduğu kazan-kazan politikası bu amaçların bir ürünüdür. Ancak Çin'in teoride açıkladığı bu amaçlar pratikte uyguladığı politikalar ile örtüşmemektedir. Çin'in ekonomik gücünün 2000'li yıllardan sonra stratejik güce evrilmesiyle oluşan Çin hegemonyası tehdidi, girişim ile daha da artmıştır. Çin'in finansman sağladığı bazı ülkelere karşı uyguladığı borç diplomasisi bu tehdidin bariz kanıtlarındandır.

Girişim Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını kapsamaktadır. Kapsadığı bu coğrafyalar arasında kara ve deniz bağlantıları kurmanın yanında “Bilgi İpek Yolu” için optik ağlar, “Hava İpek Yolu” için çeşitli altyapı yatırımları ve enerji koridorları oluşturmak için boru hatları planlamaktadır. Planlanan çok sayıda ekonomik koridor mevcuttur. Asya ve Avrupa arasında bulunan koridorlarda Türkiye oldukça stratejik bir konumdadır.

Kuşak-Yol Girişimi finans yapısı kurumsallaşmış olan bir girişimdir. Çin öncülüğünde ve finansörlüğünde kurulan finans kurumları başta altyapı projeleri olmak üzere çeşitli yatırımlara finansman sağlamaktadır. Girişime ait projelerin önündeki en önemli

engellerden birisinin potansiyel altyapı ve işletme maliyetleri olduğu düşünüldüğünde bu finans kuruluşları tarafından sağlanacak finansmanın önemi ortaya çıkmaktadır.

Kuşak-Yol Girişimi'nin önünde potansiyel maliyetlerin dışında bazı önemli engeller mevcuttur. Bunların başında ABD ve Rusya'nın tutumu gelmektedir. ABD girişime yönelik anti propaganda faaliyetleri yürütmektedir. Girişimin önündeki diğer bir engel olan Çin hegemonyası tehdidi ve Kuşak-Yol ülkelerinin ihtiyatlı tavrı düşünüldüğünde bu faaliyetlerin başarı elde etme olasılığının olduğu görülmektedir. Ayrıca ABD, Kuşak-Yol ülkelerinin üzerinde hâlâ etkisi olan bir güçtür. Rusya ise girişim kapsamında bulursa da çekimser durumunu korumaktadır. SSCB'den ayrılan Orta Asya ülkeleri üzerindeki etkisi düşünüldüğünde Rusya'nın tutumunun da girişim için belirleyici olacağı söylenebilir. Bu iki devletin faaliyetlerinin girişimi tamamen engelleyebilecek potansiyele sahip olmadığı düşünülse de ciddi oranda yıpratıcı olabileceği ihtimal dahilindedir. Girişimin önündeki diğer bir sorun ise Kuşak-Yol coğrafyasındaki radikal gruplar ve terör faaliyetleridir. Girişimin tam anlamıyla hayata geçebilmesi için ön şartlardan birisi güven ve istikrarın sağlanmasıdır. Ancak Kuşak-Yol coğrafyası tam anlamıyla istikrarlı bir görünüm vermemektedir. ABD ve Rusya'nın bölgedeki etkisi bu sorunu artırabilecek bir unsurdur. Yakın zamanda ABD ve Rusya ikileminde yaşanan Kazakistan'daki olaylar ve Rusya-Ukrayna arasındaki savaş bu soruna verilebilecek en güncel örneklerdir.

1980'li yılların son çeyreğinden itibaren çok yönlü bir dış politika izlemeye başlayan Türkiye, Batı ile olan ilişkilerini sürdürürken Doğu'ya yönelik politikalarına hız vermiştir. 1990'lı yıllarda İpek Yolu'nu canlandırmaya yönelik başlatılan girişimler, 2000'li yıllarda artarak devam etmiştir. Türkiye, geliştirdiği Orta Koridor Projesi ile Marmaray ve yüksek hızlı tren bağlantıları gibi altyapı projelerine hız vermiş bunun yanında Kervansaray Projesi gibi hukuki iş birliğine yönelik adımlar atmıştır. Çin'in 2013 yılında Kuşak-Yol Girişimi'ni ilan etmesi, Türkiye'ye Orta Koridor Projesi bağlamında çeşitli fırsatlar sunmuştur. 2015 yılındaki G-20 zirvesinde Çin ile yapılan bir dizi anlaşma ile Orta Koridor ve Kuşak-Yol Girişimi birbirine entegre edilmiştir. Bu gelişme, Türkiye'nin İpek Yolu'nu yeniden canlandırma girişimine yeni bir boyut kazandırmış, Türkiye yapacağı altyapı yatırımlarının finansmanı başta olmak üzere çeşitli alanlarda Çin ile iş birliği yapma olanağına kavuşmuştur.

Türkiye'nin Çin ile olan ilişkilerinde bazı sorunlar mevcuttur. Bunlardan ilki Türkiye'nin hassas olduğu Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ndeki durumla alakalıdır. Çin'in bölgede yürüttüğü asimilasyon politikası ve yaptığı insan hakları ihlalleri Türkiye tarafından tepki ile karşılanmaktadır. Bu durum, ikili ilişkiler için olumsuz sonuçlar doğurabilecek bir konudur. İkili ilişkilerde Türkiye için diğer bir sorun ise dış ticarete verilen açıktır. Covid-19 salgını döneminde hızla artan bu açık, Türkiye'nin Çin ile ticari olarak yakınlaşmasını tehlikeli kılmaktadır. Bu konuyla ilişkili diğer bir sorun ise Çin halkındaki Türkiye'ye karşı olan olumsuz algıdır. Bu durum ikili ticarete verdiği açığı turizm geliri ile kapatmak isteyen Türkiye'nin, hedeflediği Çinli turist sayısına ulaşmasına engel teşkil etmektedir. İki ülkenin de birbirini tanıyan insan kaynağında eksiklik yaşaması, Sincan Uygur Özerk Bölgesi meselesi gibi hassas konularda iletişim kopukluğuna neden olmanın yanında bu tür olumsuz algıların kırılmasını da zorlaştırmaktadır. Türkiye'nin Çin ile yapacağı iş birliğinde diğer bir sorun ise NATO üyeliğidir. Ele alınan diğer sorunlara göre nispeten engel oluşturma potansiyelinin düşük olacağı düşünülse de Türkiye'nin Şanghay İşbirliği Örgütü ile olan ilişkileri bu bağlamda değerlendirilebilir. Orta Doğu ve Doğu Akdeniz'de Çin ile ayrışan politikaları olan Türkiye, bu nedenle Çin ile olan iş birliğini askıya almak zorunda kalabilir. Bu sorunlar, Kuşak-Yol Girişimi'ne yönelik yapılacak iş birliklerine engel teşkil etme potansiyeline sahiptir.

Türkiye'nin Kuşak-Yol Girişimi için taşıdığı önem bulunduğu konum dolayısıyla oldukça fazladır. Ayrıca, altyapı projeleri başta olmak üzere geliştirilen projeler ve dahil olunan uluslararası girişimler, Türkiye'nin jeopolitik önemini artırmaktadır. Bunun yanında Kuşak-Yol Girişimi için stratejik öneme sahip ülkelerle olan dinî, kültürel ve etnik bağlar girişim bağlamında Türkiye'ye merkezi bir konum sağlamaktadır.

Bu çalışmanın amacı olan; Türkiye'nin Kuşak-Yol Girişimi'ndeki konumunu, karşı karşıya kalacağı potansiyel fırsatları ve tehditleri bir arada görebilmek için yapılan SWOT analizi Tablo 9'da verilmiştir.

Tablo 9. Türkiye'nin Kuşak-Yol Girişimi SWOT Analizi³

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
<ul style="list-style-type: none">• Asya ile Avrupa arasındaki coğrafi konumu ve uygun iklim şartları• Kuzey Koridoru'nun merkezinde bulunan Rusya'nın Çin ve Batılı devletler ile olan ilişkileri• Güney Koridoru açısından İran'ın durumu ve Türkiye'nin Orta Doğu'daki istikrarlı yapısı• Üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada ülkesi olması• Kuşak-Yol ülkeleriyle olan dinî, kültürel ve etnik bağları• Türk Konseyinin varlığı• Kuşak-Yol ülkeleriyle Kervansaray Projesi gibi girişimler kapsamında yapılan iş birliği• Katıldığı uluslararası projeler• AB ile olan ilişkileri ve gümrük birliği• Genç nüfusu• Yapılan ve planlanan altyapı yatırımları	<ul style="list-style-type: none">• Çin ile olan dış ticaretinde açık vermesi• İhracat portföyünün Batı odaklı olması• Deniz İpek Yolu için Çin-Yunan iş birliği ve Ege'de Pire Limanı'na yönelik alternatifinin olmaması• Uygur Sorunu başta olmak üzere Çin ile yaşanan sorunlar• Çin'i tanıyan insan kaynağı eksikliği• Bölgedeki istikrarsız durum ve terörizm• Kafkasya coğrafyasının topografik yapısı
Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none">• Teknoloji transferlerini sağlanarak üretimde çeşitliliği artırma• Çin başta olmak üzere girişim ülkeleri ile olan dış ticaret hacminde lehe bir artış sağlanması. Dolayısıyla dış ticaretteki söz konusu açığın kapanması• Girişim olanaklarından yararlanarak kültürel faaliyetlerde sağlanacak artış ve yeni turizm merkezlerinin oluşturulması• Çin başta olmak üzere iş birliği geliştirilen ülkelere sağlanacak turizm artışı• Orta Asya ile ilişkilerin geliştirilmesi• Enerji merkezi olma potansiyeli ve enerji kaynaklarının çeşitlendirilmesi• Altyapı yatırımları için sağlanabilecek finansman• Girişim sayesinde Anadolu'ya yapılacak yatırımlar ile gelişmişlik farklarını azaltma ve yeni istihdam alanlarının oluşturulması• Artacak stratejik önem• Dış politikada hareket alanını genişletme• Suriye ve Doğu Akdeniz'de elini güçlendirme• Çin'e yönelik insan kaynağı eksikliğini giderme ve ikili ilişkilerde daha etkin diplomasiyi sağlanması. Bu sayede Uygur Sorunu'na yönelik yapılacak girişimler	<ul style="list-style-type: none">• Asya ve Avrupa arasında Türkiye geçişine yönelik alternatiflerinin geliştirilmesi• Azalan ticari engeller ile birlikte düşünüldüğünde potansiyel bir ticari kutuplaşma• Çin için pazar olma konumunun artması dolayısıyla ithalat standartlarının düşmesi ve artacak ticari açık• Girişim kapsamında yapılacak yatırımların lojistik alanıyla sınırlı kalması• Girişim kapsamında sağlanacak kredilerin geri ödenmesinde zorluk yaşanması• Stratejik öneme sahip unsurların Çin'in kontrolüne girmesi• Çinlilerin kazan-kazan politikasının atındaki amaçlar• Çin'in Yunanistan ile yakınlaşması• Çin'in Doğu Akdeniz'e yönelik politikaları• Çin'in yumuşak güç faaliyetleri

³ SWOT Analizi: Bir gelişmenin devletler, firmalar ve hatta bireyler için incelenerek güçlü ve zayıf yönlerin belirlenmesini ve etkilerinin net bir şekilde ortaya konulmasını sağlayan bir analizdir. SWOT terimi İngilizcedeki dört kelimenin ilk harflerinden oluşan bir kısaltmadır. Güçlü yönler (Strengths), Zayıf yönler (Weakness), Fırsatlar (Opportunities) ve Tehditler (Threats) (Ongun vd., 2016).

Türkiye'nin Kuşak-Yol Girişimi'ndeki güçlü yönleri şöyle özetlenebilir. Asya ile Avrupa arasındaki stratejik öneme sahip coğrafi konumu ve Orta Koridor'un en büyük alternatifi olan Kuzey Koridoru'nun aksine sağladığı uygun iklimi, ayrıca Kuzey Koridoru'nun merkezinde bulunan Rusya ile Batılı devletler veya Çin arasında çıkabilecek potansiyel anlaşmazlıklar; Güney Koridoru'ndaki ülkelere göre ise istikrarlı durumu, sahip olduğu lojistik ve hukuki altyapı, ayrıca İran'ın Batı ile olan sorunlu ilişkileri Türkiye için bir avantajdır. Bunun yanına Türkiye'nin bir yarımada ülkesi olması kendisine bölgede deniz çıkışı olmayan devletlere nispetle önemli bir avantaj daha sağlamaktadır.

Türkiye'nin Kuşak-Yol Girişimi için önemli olan ülkelerle sahip olduğu dinî, kültürel ve etnik bağlar önemli bir diğer avantajdır. Bu bağlamda Türkiye'nin etkin rol aldığı Türk Konseyi, Türkiye'nin girişim kapsamında elini güçlendirmektedir. Türkiye ayrıca Kervansaray Projesi gibi kendi girişimlerinin yanında Lapis Lazuli gibi uluslararası projelerde de etkin rol almaktadır. Bunun yanında AB ile geçmişten gelen ilişkilerin sağladığı gümrük birliği gibi faktörler Türkiye'nin güçlü yönlerini arasındadır. Türkiye ayrıca genç nüfusu, gerçekleştirdiği ve planladığı stratejik altyapı yatırımları ile alternatiflerine karşı güç kazanmakta, elini güçlendirmektedir.

Türkiye'nin Kuşak-Yol Girişimi'ndeki zayıf yönleri ise şöyle özetlenebilir. Türkiye'nin Çin ile olan dış ticaretinde açık veriyor olması ve ihracat portföyünün Batı odaklı olması en önemli zayıf yönüdür. Ayrıca, Ege'de Yunanistan'ın Pire Limanı'na karşı bir alternatifi yoktur. Bu durum ise yeniden canlanan İpek Yolu'nda denizlerde Türkiye'nin gücünü azaltmaktadır. Uygur Sorunu başta olmak üzere yaşanan sorunlar ise Türkiye'nin Çin ile olan ilişkilerinde çıkmazlara sebep olmaktadır. Bu durum Kuşak-Yol Girişimi'nde Türkiye'nin alternatiflerine avantaj sağlamaktadır. Bu konuyla bağlantılı diğer bir zayıf yön ise Türkiye'nin Çin'e yönelik insan kaynağında yaşadığı eksikliklerdir. Bu durum iletişim noktasında sorunlar doğurmanın yanı sıra Türkiye'nin Çin halkı üzerinde kendi lehine bir algı oluşturabilmesine engel teşkil etmektedir. Türkiye için bulunduğu coğrafya, sağladığı olanakların yanında birtakım zayıflıklar da doğurmaktadır. Bunların başında yakın coğrafyasının istikrarsız durumu gelmektedir. Ayrıca Türkiye, doğusundaki topoğrafik yapı sebebiyle bazı lojistik projelerinin inşasında yüksek maliyetler gibi çeşitli engellerle karşılaşabilir.

Kuşak-Yol Girişimi'nde Türkiye için bulunan fırsatlar ise şöyle özetlenebilir. Öncelikle Türkiye, girişim sayesinde başta Çin ve Orta Asya ülkeleri olmak üzere birçok ülkeyle geliştireceği ilişkileri neticesinde dış ticarete, turizmde, altyapı projelerini geliştirme ve finansman sağlama noktasında çeşitli fırsatlar elde edecektir. Özellikle Çin ile yapılacak iş birlikleri Türkiye'nin teknoloji transferleri ile üretim çeşitliliğini artırmasını sağlayacak, ayrıca başta Çin olmak üzere girişim ülkelerine olan ihracatını artırmasında yeni olanaklar sunacaktır. Çin'e yapılan ihracatın artması ikili ticarete Türkiye'nin aleyhine olan açığın kapanması açısından fırsatlar sunacaktır. Ayrıca girişimle birlikte artacak kültürel faaliyetler ve oluşturulacak yeni turizm merkezleri Türkiye'nin turizm potansiyelini artıracak, bu da Türkiye'nin cari dengesine olumlu etki edecektir. Girişim sayesinde Orta Asya ile gelişecek ilişkiler Türk Konseyinin önemini artıracak, Türkiye yakın bağlara sahip olduğu bölge devletleriyle yeni iş birliği olanakları elde edecektir. Bu bağlamda Türkiye, etkisi artacak olan bölgede ABD-Rusya-Çin dengesinden yararlanarak Orta Asya'daki Türk devletleri ile olan ilişkilerini daha da geliştirmek suretiyle, çok daha yakın iş birlikleri kurma fırsatı elde edecektir. Ayrıca, Orta Asya ile geliştirilen bu ilişkiler Türkiye'nin enerji merkezi olma statüsünü güçlendirecek ve enerji tedariki noktasında çeşitliliğini artıracaktır. Türkiye sahip olduğu Marmaray, İstanbul Havalimanı gibi projelerini daha etkin bir şekilde kullanarak avantajlar elde etme fırsatına sahip olacaktır. Bunun yanında girişimin olanaklarından faydalanarak yeni altyapı projeleri geliştirilecek ve geliştirilen bu projelere yönelik finansman olanakları artacaktır. Kuşak-Yol Girişimi Türkiye'nin stratejik önemini artıracaktır. Bu durum Türkiye'nin dış politikada hareket alanını genişletecek, bu sayede başta Suriye ve Doğu Akdeniz olmak üzere çeşitli konularda yeni strateji olanakları doğacaktır. Bunun yanında Türkiye, Çin'e yönelik insan kaynağı eksikliğini giderebilecek faaliyetlerde bulunarak ikili ilişkilerde daha etkin bir diplomasi yürütülmesini sağlayacaktır. Türkiye bu sayede Uygur Sorunu başta olmak üzere çeşitli konularda yeni girişimlerde bulunabilecektir. Son olarak Türkiye, girişim kapsamında yapılacak yatırımlar sayesinde ülke içindeki gelişmişlik farklarını azaltma ve yeni istihdam alanları oluşturma noktasında fırsatlar elde edecektir.

Kuşak-Yol Girişimi'nin Türkiye'ye yönelik tehditleri ise şu şekilde özetlenebilir. Girişim ile planlanan çok sayıda koridor olması Türkiye için risk teşkil edebilecek ilk unsurdur. Türkiye girişimdeki etkinliğini kaybederse bu koridorlar vasıtasıyla Asya ve

Avrupa arasında geliştirilecek alternatif güzergâhlar Türkiye'nin jeopolitik üstünlüğünü yitirmesine sebep olabilir. Bunun yanında girişim vasıtasıyla artacak olan Çin ile ticaret dolayısıyla ithalat standartları düşerken ticari açık daha da büyüyebilir. Bu bağlamda girişim kapsamında yapılacak yatırımlar lojistik alanla sınırlı kalabilir. Bu da Türkiye'nin Çin malları için pazar olma statüsünü artırabilir. Kuşak-Yol Girişimi ile ticari engellerin ortadan kalkacak olması da Türkiye için birtakım riskleri barındırmaktadır. Bunların başında Türkiye'nin mevcut ticaret portföyündeki ülkelerin Kuşak-Yol Girişimi dışında olması dolayısıyla oluşabilecek potansiyel bir kutuplaşma Türkiye'nin küresel ithalattaki payını azaltabilir. Türkiye'nin transit ülke konumunun güçlenmesiyle birlikte demir yolu altyapısının istenen düzeyde olmaması yerli üreticinin mevcut altyapı olanaklarından optimum düzeyde yararlanmasını engelleyebilir. Türkiye büyük bütçeli yatırımlar için Çin'den sağladığı finansmanı geri ödeme noktasında zorluk yaşayabilir. Bu durum stratejik öneme sahip altyapı unsurlarının Çin'in kontrolüne girmesine sebep olabilir. Ayrıca işletme hakkının Çin'e devredildiği büyük yatırımlar konusunda da dikkatli olunması gerekmektedir. Çin'in kazan-kazan politikasının altında yatan amaçlar Türkiye için uzun dönemde birtakım sorunlar oluşturabilir. Çin'in yatırımları ile gelişen Pire Limanı ve Çin-Yunan ilişkileri Ege'de Türkiye'ye karşı Çin'in tavır almasına neden olabilir. Bu bağlamda Çin'in enerji kaynakları bakımından dikkatini çeken Doğu Akdeniz meselesi de önem arz etmektedir. Çin kendi çıkarı doğrultusunda bölgede Türkiye'nin menfaatlerine karşı politikalar güdebilir. Son olarak Çin, Konfüçyüs Enstitüleri ile sempati kazanarak kendine olan beyin göçünü hızlandırabilir, böylece Türkiye pazarında daha hâkim konuma gelebilir. Ayrıca Çin'in Konfüçyüs Enstitüleri ve benzeri unsurlarla Orta Asya Türk cumhuriyetlerinde yumuşak güç elde etmesi bölgede Türkiye'nin pozisyonu için bir tehdit oluşturmaktadır.

Bu bilgiler ışığında, Türkiye Kuşak-Yol Girişimi'nde aktif ve etkin bir şekilde bulunmalıdır. Ancak bunu yaparken Çin ile olan ilişkilerinde stratejik adımlar atmalıdır. Türkiye'nin girişime kayıtsız kalması kendisi için en kötü senaryodur. Ancak girişim, Türkiye için ciddi tehditleri de barındırmaktadır. Bu bağlamda girişime yönelik atılacak adımlar tüm boyutlarıyla ele alınmalıdır. Türkiye özellikle uluslararası alanda hareket alanını genişletecek, millî sanayisini geliştirecek, ülkenin turizm potansiyelini artıracak adımlar atmalıdır. Bu adımlar atılırken millî unsurlara teşvikler verilmeli, Çinli firmalara karşı yerli firmalar desteklenmelidir. Ayrıca artan ilişkiler vasıtasıyla başta Çin olmak üzere girişim

kapsamındaki ülkelere yönelik insan kaynağı oluşturulmalı, bu ülkelerdeki faaliyetler artırılmalıdır.

Bu kapsamda Akdağ (2019a: 88) çalışmasında Kuşak-Yol Girişimi'nin oluşturduğu tehditleri önlemeye yönelik tarihî Baharat Yolu'nu yeniden canlandırmayı önermiş ve şu ifadelerle yer vermiştir: Türkiye Çin'e tek taraflı bağımlı hale gelmemek için yeni girişimlerde bulunmalıdır. Bu bağlamda tarihî Baharat Yolu'nun canlandırılması önemli bir fırsat sunmaktadır. Türkiye-İran-Pakistan şeklinde bir hat izleyen demir yolu bağlantısı Baharat Yolu'nu canlandırma görevini üstlenebilir. Ancak hattın Baharat Yolu'na dönüşmesi için Hindistan'ın da bu demir yolu ağına dahil olması gerekmektedir. Türkiye bu konuda gerekli inisiyatifini almalıdır. 21. yüzyılın en önemli üç ekonomisinde birisi olması beklenen Hindistan ile Türkiye ilişkilerinin gelişmesi önemli kazanımlara gebe dir. Ayrıca Kuşak-Yol Girişimi'nin yanında Baharat Yolu'na yönelik projenin de hayata geçmesi iki farklı projenin kesişme noktasında olan Türkiye'nin jeopolitik önemini artıracaktır. Bunun yanında Türkiye, sağlayacağı bu alternatifle uluslararası alanda hareket kabiliyetini geliştirecektir.

Sonuç olarak, gelecek yüzyılın şekillenmesinde önemli bir rol oynayacağı düşünülen Kuşak-Yol Girişimi, Türkiye için de oldukça önemlidir. Girişimin gelecek çalışmalarda; enerji politikaları, Sincan Uygur Özerk Bölgesi, Orta Asya Türk cumhuriyetleri ve ABD-Rusya bağlamında detaylı incelenmesinin, bunun yanında tarihî Baharat Yolu'na yönelik çalışmaların faydalı olacağı düşünülmektedir.

Unutulmamalıdır ki Çin ile olan ilişkiler bağlamında Türkiye, asırların getirdiği bir birikime sahiptir. Bu bağlamda, MS 8. yüzyılda yazılan Orhun Kitabeleri'nde Çin'e karşı uyarıcı olması adına şu ifadelerle yer verilmiştir:

“Beyleri, milleti ahenksiz olduğu için, aldatıcı olduğu için, Çin milleti hilekâr ve sahtekâr olduğu için, küçük kardeş ve büyük kardeşi birbirine düşürdüğü için, bey ve milleti karşılıklı çekiştirtiği için, Türk milleti il yaptığı ilini elden çıkarmış, kağan yaptığı kağanını kaybedivermiş. Çin milletine beylik erkek evlâdını kul kıldı, hanımlık kız evlâdını cariyeye kıldı. Türk beyler Türk adını bıraktı. Çinli beyler Çin adını tutarak, Çin kağanına itaat etmiş. Elli yıl işi gücü vermiş. Doğuda gün doğusunda Bökli kağana kadar ordu sevk edi vermiş. Batıda Demir Kapıya ordu sevk edivermiş. Çin kağanına ilini, töresini alı vermiş. Türk halk kitlesi şöyle demiş: İlli millet idim, ilim şimdi hani, kime ili kazanıyorum der imiş. Kağanlı millet idim, kağanım hani, ne kağana işi, gücü veriyorum der imiş. Öyle diyip Çin kağanına düşman olmuş. Düşman olup, kendisini tanzim ve tertip edemediğinden, yine tâbi olmuş. Bunca işi, gücü vermediğini düşünmeden, Türk milletini öldüreyim, kökünü kurutayım der imiş.” (Yılmaz, 2009).

Ayrıca kitabelerde Kuşak-Yol Girişimi ve özellikle Çin'in günümüzdeki kazan-kazan politikası için ders çıkarılacak şu ifadeler yer almaktadır:

“Çin milletinin sözü tatlı, ipek kumaşı yumuşak imiş. Tatlı sözle, yumuşak ipek kumaşla aldatıp uzak milleti öylece yaklaştırmış. Yaklaştırıp, konduktan sonra, kötü şeyleri o zaman düşünürmüş. İyi bilgili insanı, iyi cesur insanı yürütmezmiş. Bir insan yanılrsa kabilesine, milletine, akrabasına kadar barındırmaz imiş. Tatlı sözüne, yumuşak ipek kumaşına aldanıp çok çok, Türk milleti, öldün; Türk milleti, öleceksin!” (Yılmaz, 2009).

Tarihte olduğu gibi tekrardan Doğu'ya kayan güç merkezi ve bu bağlamda Çin ile olan ilişkiler Türkiye için oldukça önemlidir. Kuşak-Yol Girişimi ise son dönemde Çin ile olan ilişkilerin temelini oluşturmaktadır. Türkiye birçok yönden yakın bağlarının bulunduğu Orta Asya coğrafyasına bu girişim ile tekrardan yakınlaşma fırsatı elde etmiştir. Bu bağlamda konu üzerinde kapsamlı çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu çalışmanın; zulmün olmadığı adaletli bir dünyanın tesisine ve Türkiye Cumhuriyeti'nin geleceğine katkı sağlaması bunun yanında yapılacak yeni çalışmalara ışık tutması temenni edilmektedir.

Mevlana'nın dediği gibi “Asla geçmişte yaşama ama daima geçmişten ders al.”

KAYNAKÇA

- 1915Çanakkale. *Sıkça Sorulan Sorular*, (b.t). 30 Aralık, 2021, <https://www.1915canakkale.com/hakkinda/sikca-sorulan-sorular>
- AIIB. (2021). *Members and Prospective Members of the Bank*. <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html> (Erişim Tarihi: 22.10.2021).
- Akçay, N. (2020). Kanal İstanbul'da Olası Bir Çin Finansörlüğü ve Barındırdığı Riskler. *İndependet Türkçe*, <https://www.indyurk.com/node/111476/t%C3%BCrkiyeden-sesler/kanal-istanbul%E2%80%99da-olas%C4%B1-bir-%C3%A7in-finans%C3%B6rl%C3%BC%C4%9F%C3%BC-ve-bar%C4%B1nd%C4%B1rd%C4%B1%C4%9F%C4%B1-riskler> (Erişim Tarihi: 01.01.2022).
- Akdağ, Z. (2019a). Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemi. *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 9 (17), 65-96.
- Akdağ, Z. (2019b). Türkiye-Çin İlişkilerinin Tarihsel Gelişimi. *Hafıza Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 40-57, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/913983> (Erişim Tarihi: 11.07.2020).
- Aksoy, B. (2016). Yeni İpek Yolu'nda Türkiye ve Azerbaycan'ın Avrupa'ya Uzanan Stratejik Ortaklığı: TANAP. *Yükselen İpek Yolu Cilt 1 (Uluslararası İpek Yolu'nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni)*, 3-4 Mart 2016, Ankara, 287- 295.
- Aksu, H. (2016). Çin'in Yeni Güç Anlayışı: Normatif Güç ve Ortadoğu. *Ortadoğu Analiz* 8(76), 70-73.
- Algül, Y. (2020). Çin'in Kuşak Yol Projesinin Türkiye Enerji Sektörünü Yansımaları. *Anasay*, 4 (11), 37-62.
- Ali, Z. (2019). Usame Bin Ladin'in Öldürülmesinden Sekiz Yıl Sonra El Kaide Hangi Noktada?. *BBC*, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-48175548>, (Erişim Tarihi: 25.12.2021).
- Altun, M. (2019). *Doğu Akdeniz'de Değişen Dengeler ve Kıbrıs-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkileri*. <https://yde.neu.edu.tr/dogu-akdenizde-degisen-dengeler-ve-kibris-cin-halk-cumhuriyeti-iliskileri/> (Erişim Tarihi: 11.01.2022).
- Altun, N., Kurt, İ. ve Özbaysal, T. (2021). Adım Adım Yeni Dünya Düzeni: Çin BKBY Projesi. *Gümrük Ticaret Dergisi*, 8(26), 81-93, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1822355> (Erişim Tarihi: 24.01.2022).
- Amirova, N. (2019). *Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı'nın Türkiye ve Azerbaycan Üzerine Etkisi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Aran, B. (2018). *ABD, Çin Ticaret Savaşları ve Türkiye*. https://www.tepav.org.tr/upload/files/15233482597.ABD_Cin_Ticaret_Savaslari_ve_Turkiye.pdf (Erişim Tarihi: 19.11.2021).
- Arzova, S. B. (2018). İstanbul Finans Merkezi Olmaya Ne Kadar Yakın? Ne Kadar Uzak?, *İstanbul Journal of Social Sciences*, (22), 1-14, http://www.istjss.org/resim/2018_fall_22_1.pdf (Erişim Tarihi: 19.12.2021).
- Aslanlı, A. (2021). Zengezur Koridoru: Zaferin Taçlanması. *Kriter*, 6(62), <https://kriterdergi.com/dosya-turk-dunyasi/zengezur-koridoru-zaferin-taclanmasi> (Erişim Tarihi: 24.01.2022).

- Atasoy, F. (2010). Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu. *Bir Kültür Koridoru Olarak İpek Yolu Sempozyumu UNESCO TMK – Kültür ve Turizm Bakanlığı*, 16 Ekim, 2010, Antalya, Türkiye, ss. 1-12
- Atharı, A. ve Ejazı, A. (2020). Çin-ABD Rekabeti Gölgesinde Kuşak ve Yol Girişimi. *BRIQ Journal*, 1(4), 43-54.
- Atlı, A. (2014). Çin ve Yeni İpek Yolu Projesi. *Analist*, (44), 74-77.
- Atlı, A. (2016). Asya Yüzylında Ejder & Hilal Türkiye-Çin Ekonomik İlişkilerinin Geliştirilmesi İçin Bir Yol Haritası. *Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu Raporu*, <https://www.deik.org.tr/uploads/cin-raporu-2.pdf> (Erişim Tarihi: 05.02.2022).
- Atlı, A. (2022). Savaşın Değiştirdiği Ekonomik Coğrafyada Türkiye. *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/savas-in-degistirdigi-ekonomik-cografyada-turkiye/2564353> (Erişim Tarihi: 21.04.2022).
- Atlı, A. ve Ünay, S. (2014). Küreselleşme Sürecinde Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri. *SETA Analiz*, (96), 5-9.
- Avcı, M. ve Sartayeva, K. (2020). İpek Yolu'ndaki Kültürel Mirasın Dünya Turizmine Kazandırılması: Kazakistan Örneği. *Uluslararası Türk Dünyası Turizm Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 14-37.
- Ayan, E. (2016). Yeni İpek Yolu Stratejileri Ve TransAvrasya Güvenlik Sistemleri. *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 2 (3), 9-24, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/263549> (Erişim Tarihi: 03.04.2020).
- Aydın, A. (2015). Küresel Mücadele Politikaları: Orta Asya'da Rusya, ABD ve Çin. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 6(13), 1-11, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/214124> (Erişim Tarihi: 05.09.2021).
- AYGM. (2020). *Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporu*. <https://www.kanalistanbul.gov.tr/images/uploads/icerik/KANALISTANBULNIHAICE DRAPORU.pdf> (Erişim Tarihi: 15.01.2022).
- AYGM. *Üç Katlı Büyük İstanbul Tüneli*, (b.t). 21 Aralık, 2021, <https://aygm.uab.gov.tr/uc-katli-buyuk-istanbul-tuneli>
- Aykurt, Ç. (2013). Bir Büyük Düşünce: Pekin Hamidiyye Üniversitesi. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 28(1), 37-49.
- Aytekin, E., Ulucak, Z., Mercan, A. F. ve Kabakçı, F. (2019). Cumhurbaşkanı Erdoğan: Türkiye ve Çin Aynı Vizyonu Paylaşıyor. *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cumhurbaskani-erdogan-turkiye-ve-cin-ayni-vizyonu-paylasiyor/1520696> (Erişim Tarihi: 08.11.2021).
- Bakırcı, M. (2014). Coğrafi Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu. *Avrasya Etüdleri*, 45(1), 63-86.
- Balcı, Z. (2018). Çin'in Yeni "İpek Yolu" Projesi. <https://docplayer.biz.tr/105264293-Cin-in-yeni-ipek-yolu-projesi.html> (Erişim Tarihi: 23.09.2021).
- Başkaya, M. (2019). Arşiv Belgelerine Göre Cumhuriyetin İlk Yıllarında Doğu Türkistan'ın Genel Durumu ve Türkiye ile Kültürel Münasebetler. *Bilig*, (89), 215-236.
- BBC. (2015). *Özbekistan İslami Hareketi IŞİD'e Bağlılığını Açıkladı*. https://www.bbc.com/turkce/haberler/2015/08/150807_isid_ozbekistan (Erişim Tarihi: 21.10.2021).
- BBC. (2021). *Erdoğan: Kanal İstanbul'a İstanbul'un Geleceğini Kurtarma Projesi Olarak Bakıyoruz*. [https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-57622601#:~:text=%22Kanal%C4%B1n%20uzunlu%C4%9Fu%2045%20kilometre.,%](https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-57622601#:~:text=%22Kanal%C4%B1n%20uzunlu%C4%9Fu%2045%20kilometre.,%20)

- C3%BCzerinde%20alt%C4%B1%20adet%20k%C3%B6pr%C3%BC%20olacak (Erişim Tarihi: 01.10.2021).
- Biber, A. B. (2021). 21'inci Yüzyılda Modern Korsanlık: Neredeler, Nasıl Saldırıyorlar?. *TRT Haber*, <https://www.trthaber.com/haber/dunya/21inci-yuzyilda-modern-korsanlik-neredeler-nasil-saldiriyorlar-559283.html> (Erişim Tarihi: 29.11.2021).
- Bilgili, M. M. (2021). *Çin'in Kuşak Yol Projesi: Masum Bir Ekonomik Gelişim mi, Siyasi Tahakküm Aracı mı?*. <https://www.ilkeanaliz.net/2021/04/24/cinin-kusak-yol-projesi-masum-bir-ekonomik-gelisim-mi-siyasi-tahakkum-araci-mi/> (Erişim Tarihi: 10.01.2022).
- Bloomberg. (2021). *Biden 'Kuşak ve Yol' Projesi'ne Rakip Olacak Projeler Arayışında*. <https://www.bloomberght.com/biden-2291684> (Erişim Tarihi: 30.12.2021).
- BOC. (2016). *BOC Committe to Belt & Road*. https://www.bankofchina.com/aboutboc/ab8/201612/t20161208_8224489.html?keyword=s=belt (Erişim Tarihi: 12.06.2021).
- BOC. (2018). *Bank of China looks to finance infrastructure projects in Turkey*. https://www.bankofchina.com/aboutboc/ab8/201801/t20180125_11260247.html?keywords=belt (Erişim Tarihi: 12.06.2021).
- BOC. (2019). *BOC Issues New Round Of Belt And Road-Themed Bonds Worth US\$3.8 Billion*. https://www.bankofchina.com/aboutboc/ab8/201904/t20190417_15178093.html?keywords=belt (Erişim Tarihi: 12.06.2021).
- BOC. *Bank of China Introduction*, (b.t). 12 Haziran, 2021, https://www.boc.cn/en/aboutboc/ab1/200809/t20080901_1601737.html
- Bocutoğlu, E. (2017). Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler. *International Conference on Euroasian Economies*, 5-7 Ekim 2017, Bishkek, Kırgızistan, ss. 260-264.
- Bozkurt, E. (2022). BTC'den 2021 Yılında 200 Milyon 467 Bin 463 Varil Petrol Aktı. *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/btcden-2021-yilinda-200-milyon-467-bin-463-varil-petrol-akti/2472677> (Erişim Tarihi: 23.01.2022).
- Can, R. R. (2022). Güney Kafkasya Jeopolitiğinde Demiryollarının Rolü, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 32(1), (37-54).
- Canlı, Z. (2021). Mersin Limanı'na Aynı Anda İki Mega Konteyner Gemisi Yanaşabilecek. *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/mersin-limanina-ayni-anda-iki-mega-konteyner-gemisi-yanasabilecek/2173496> (Erişim Tarihi: 31.12.2021).
- CDB. (2019). *CDB Grants 300 Million USD Special Loans to Support SMEs in South Africa*. http://www.cdb.com.cn/English/xwzx_715/khdt/202004/t20200402_7276.html (Erişim Tarihi: 15.10.2021).
- CDB. (2020). *CDB Implements Targeted Policies to Help Companies in Need and Takes Concrete Measures to Ensure Stability on Six Fronts and Maintain Security in Six Key Areas*. http://www.cdb.com.cn/English/xwzx_715/khdt/202012/t20201216_8011.html (Erişim Tarihi: 15.10.2021).
- CDB. *About CDB*, (b.t). 15 Ekim, 2021, http://www.cdb.com.cn/English/gykh_512/khjj/
- Chun, S.Y.C. (1989). Türkiye ve Çin Arasındaki Kültür Mübadelesinin Tarihi Geçmişi (Çev: T.Özkaya). *Erdem Dergisi*, 5(15), 749-772.
- Cinkara, A. (2019). Uygurlar ve İpek Yolu. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(2), 329-346

- CNN Türk. (2015). *Uygurlara İŞİD Tuzağı*. <https://www.cnnturk.com/turkiye/uygurlara-isid-tuzagi> (Erişim Tarihi: 24.10.2021).
- CNN Türk. (2019). *Çin'den Avrupa'ya Giden İlk Yük Treni Marmaray'dan Geçti*. <https://www.cnnturk.com/turkiye/cinden-avrupaya-giden-ilk-yuk-treni-marmaraydan-gecti?page=1> (Erişim Tarihi: 23.11.2021).
- Çakan, V. (2017). Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler Sorunlar ve Gerçekler. *Asya Araştırmaları Dergisi*, 1 (1), 35-52.
- Çapan, F. ve Güvenç, B. (2017). Kavimler Göçü ve Batı Roma İmparatorluğu'nun Çöküşü. *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum Eğitim Bilimleri ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6(18), 629-640.
- Çatal, S. (2019). Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Türkiye'nin Ekonomi Güvenliğine Etkileri. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19 (5), 101-124, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/883993> (Erişim Tarihi: 03.04.2020).
- Çatal, S. ve Yılmaz, B. A. (2021). Küresel Sistem İçerisinde Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Ekonomipolitik Bir Değerlendirmesi ve Türkiye Üzerindeki Etkileri. *Anadolu Akademi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(3), 565-579.
- Çeçen, A. (2021). *Türk Devletleri* (5.Baskı). Ankara: Astana Yayınları.
- Çelik, H. (2020). Çin'in Ortadoğu Politikası: Süreklilik ve Değişim. *Liberal Düşünce Dergisi*, 25(97), 31-46.
- Çevik, V. A., Durukan, T. ve Kartal, C. (2018). Kuşak ve Yol Projesinde Türkiye'nin Konumu. *International Congress of Business, Economics and Marketing (1st IBEMS Congress)*, 11-14 October 2018, Kiev, Ukrayna, ss. 18-23.
- ÇHC Devlet Konseyi. (2018). *China's Arctic Policy*. http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (Erişim Tarihi: 09.08.2021).
- Çınar, Y. (2013). Çin'in Güney Doğu Asya'da Bölgesel İşbirliğine Açık Hegemonya Girişiminin Temelleri. *Uluslararası Hukuk ve Politika*, 9(34), 1-26.
- Çimen, İ. (2021). Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Karaismailoğlu: Bakanlığımızla İş Yapan 500 Müteahhit Var. *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/politika/ulastirma-ve-altyapi-bakani-karaismailoglu-bakanligimizla-is-yapan-500-muteahhit-var-/2445749> (Erişim Tarihi: 01.01.2022).
- Çolakoğlu, S. (2012). Türkiye-Çin İlişkileri: Tek Taraflı Aşk Mı?. *Ortadoğu Analiz*, 4 (45), 53-66.
- Demir, N. ve Tekir, O. (2018). Marshall Planı, Yeni İpek Yolu Projesi ve Çin-ABD Rekabeti. *İnönü University International Journal of Social Sciences (INIJOSS)*, 7 (1), 32-45.
- Demirtepe, M.T. ve Özertem, H.S. (2013). Yükselen Tehdit Algısı Karşısında Çin'in Yumuşak Güç Siyaseti: Politikalar ve Sınırlılıkları. *Bilig*, (65), 95-118.
- Dönmez, M. (2021). *21. Yüzyılda İpek Yolu'nun Jeopolitik Yükselişi*. Ankara: Astana Yayınları.
- Duran, H. ve Yılmaz, K.K. (2020). Çin'in Küresel Hegemonya Yarışında Konfüçyüs Enstitüsü ve Küresel Şirketlerin Önemi. *Strategic Public Management Journal*, 6(11), 77-90, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1129252>. (Erişim Tarihi: 28.08.2021).
- Durdular, A. (2006). *1970'den Günümüze Karşılaştırmalı Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkileri*. (Yüksel Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdleri*, 49(1), 77-97.

- Durruder, B., Romain, J., Xingjian, L. & Kunaka, C. (2018). *Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative*. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/264651538637972468/pdf/Connectivity-Along-Overland-Corridors-of-the-Belt-and-Road-Initiative.pdf> (Erişim Tarihi: 03.09.2021).
- Dursun, ř. (2019). Sultan I. Alaeddin Keykubad'ın İnşa Ettirdiği Kervansaraylardaki Figürlü Süslemeler. *Sanat Tarihi Dergisi*, 28(2), 357-385, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/849192> (Erişim Tarihi: 20.02.2022).
- Dünya Bankası. *China*, (b.t). 14 Mart, 2021, <https://data.worldbank.org/country/CN>.
- Eberhard, W. (1943). Eski Çin Kültürü ve Türkler (Çev: İ.Berk). *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 1(4), 477-487, <http://dtcfdergisi.ankara.edu.tr/index.php/dtcf/article/view/2902/2425> (Erişim Tarihi: 03.12.2020).
- EIBC. *About the Bank*, (b.t). 15 Kasım, 2021, <http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/>
- Eletek, Ö. (2021). *Pekin-Londra Hattında Bir Kapı: Lapis Lazuli Koridoru*. <https://www.ankasam.org/pekin-londra-hattinda-bir-kapi-lapis-lazuli-koridoru/> (Erişim Tarihi: 23.12.2021).
- Emlakkulisi. (2014). *Çanakkale Köprüsü Üzerine Demiryolu Hattı Geliyor!*. <https://emlakkulisi.com/canakkale-koprusu-uzerine-demiryolu-hatti-geliyor/324624> (Erişim Tarihi: 13.12.2021).
- Erçetin, ř.S. ve Hamedoğlu, M.A. (2007). Küreselleşme Sürecinde Ulusal Liderlerin Rollerini ve Uluslararası İzdüşümleri. *Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi*, 10-15 Eylül 2007, Ankara, Türkiye, ss. 267-275.
- Erdoğan, R. T. (2019). *Turkey, China Share a Vision For Future*. *Global Times*, <https://www.globaltimes.cn/content/1156357.shtml> (Erişim Tarihi: 18.12.2021).
- Erdoğan, M. F. (2021). Afganistan Çin'in Kuşak ve Yol Projesi'nde Yeni Bir Dönemeç Olabilir Mi?. *Anadolu Ajansı*, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/afganistan-cinin-kusak-ve-yol-projesinde-yeni-bir-donemec-olabilir-mi/2343639>, (Erişim Tarihi: 26.12.2021).
- Ergünsü, U. (2017). *İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri*, <https://www.tyb.org.tr/umut-ergunsu-ipek-yolunun-yeniden-canlandirilmasi-ve-turkiye-31493h.htm> (Erişim Tarihi: 02.04.2020).
- Eskikurt, A. (2014). Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları. *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 33, 15-40.
- Eurasia News. (2018). *Polar Silk Road: Why Russia's Northern Sea Route is the Best Option for China*. <https://eurasia-news-online.com/2018/01/30/polar-silk-road-why-russias-northern-sea-route-is-the-best-option-for-china/> (Erişim Tarihi: 13.08.2021)
- Euro News. (2019). *Modern İpek Yolu: Kuşak ve Yol Girişimi Nedir?*. <https://tr.euronews.com/2019/04/14/video-cin-modern-ipek-yolu-nedir-kusak-ve-yol-girisimi-nedir-ipek-yolu-ne-zaman-bitecek> (Erişim Tarihi: 28.04.2021).
- Fidan, G. (2010). *Çin Kaynaklarına Göre 16 Yüzyıl Osmanlı Çin İlişkileri ve Çin'deki Osmanlı Ateşli Silahları*. (Doktora Tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Gedük, S. (2014). *Topkapı Sarayı Müzesi Çin Porselenleri Koleksiyonu Üzerinde Yapılmış Osmanlı Süslemeleri ve Onarımları*. (Yüksek Lisans Tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Göksedef, E. (2021). Uygur Türkleri: Türkiye'den Sincan Özerk Bölgesi'ne Heyet Gidecek Mi?. *BBC*, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-56422635> (Erişim Tarihi: 02.12.2021).
- Gökten, K. (2019). Güvenlik ile Bölgesel Ekonomik İşbirliği Arasında: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) Ekonomik Koridoru. *Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 3(1), 99-113.
- Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S. ve Kütükçü, E. (2019). Tarihi İpek Yolu Projesinden Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye-Çin İş Birliği Çerçevesinde Orta Koridor ile Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9 (2), 157-175.
- Günaydın, C. (2020). *Virüs Salgınının Kuşak Yol Projesine Muhtemel Etkileri (5 Kitap Işığında)*. <https://sahipkiran.org/2020/04/08/virus-salgininin-kusak-yol-projesine-muhtemel-etkileri-5-kitap-isisinda/> (Erişim Tarihi: 31.12.2021).
- Güner, B. (2018). OBOR Girişimi'nin Coğrafyası, *Marmara Coğrafya Dergisi*, (37), 112-123, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/414084> (Erişim Tarihi: 25.09.2021).
- Gürdeniz, C. (2017). *Deniz İpek Yolu'nun Stratejik Boyutu*. <http://ankaenstitusu.com/deniz-ipek-yolunun-stratejik-boyutu/> (Erişim Tarihi: 19.07.2021).
- Haber7. (2020). *Marmaray'dan 100. Yük Treni Geçti*. <https://ekonomi.haber7.com/ekonomi/haber/2990835-marmaraydan-100-yuk-treni-gecti> (Erişim Tarihi: 29.11.2021).
- Haber7. (2022). *Çin'den ilk açıklama, Türkiye ve Putin'e özel teşekkür! Kazakistan lideri: Vur emri verdim*. <https://www.haber7.com/dunya/haber/3180138-cinden-ilk-aciklama-turkiye-ve-putine-ozel-tesekkur-kazakistan-lideri-vur-emri-verdim> (Erişim Tarihi: 08.01.2022).
- Haniççe, M. (2010). Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak. *Tarih Okulu Dergisi*, 2010(7), 47-70.
- Hansen, V. (2012). *The Silk Road*. New York: Oxford University Press.
- Hepsev, H. G. (2019). *Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimindeki Konumu Rapor Sunumu 17 Ekim 2019*. https://www.deik.org.tr/uploads/deik-baskani-nail-olpak_-deik-turkiye-nin-kusak-ve-yol-girisimindeki-konumu.pdf (Erişim Tarihi: 08.01.2022).
- Hızlıtrenseferleri. (2017). *Edirne-Kars Hızlı Tren Projesi*. <https://hizlitrenseferleri.com/edirne-kars-hizli-tren-projesi/> (Erişim Tarihi: 14.05.2021).
- ICA. *İlklerin Köprüsü YSS*. (b.ta). 11 Aralık, 2021, <https://www.ysskoprusuveotoyolu.com.tr/TR/icerik/ilklerin-koprusu-yss-126>
- ICA. *İlklerin Köprüsü*. (b.tb). 11 Aralık, 2021, <https://www.3kopru.com/proje/PROJE-HAKKINDA/1>
- ICBC. (2018). *Belt and Road Investment and Financial Cooperation Forum Held in Turkey*. <http://www.icbc.com.cn/icbc/en/newsupdates/icbc%20news/BeltandRoadInvestmentandFinancialCooperationForumHeldinTurkey.htm> (Erişim Tarihi: 16.10.2021).
- ICBC. *ICBC Hakkında*, (b.t). 18 Ekim, 2021, <https://www.icbc.com.tr/tr/hakimizda/detay/ICBC-Hakkında/404/1111/0>
- IRU. *New Euroasian Land Transport Initiative (NELTI)*, (b.t). 10 Kasım, 2021, <https://www.iru.org/where-we-work/iru-in-eurasia-and-russia/new-eurasian-land-transport-initiative-nelti>
- İkiz, A. (2019). Tek Kuşak Tek Yol Projesinin Türkiye'ye Olası Etkileri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 18 (72), 1688-1700.

- İletişim Başkanlığı. *Kanal İstanbul Projesinin Tamamlanma Süresi*, (b.ta). 1 Ocak, 2022, <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr/hersey/kanal-istanbul-projesinin-tamamlanma-suresi>
- İletişim Başkanlığı. *Kanal İstanbul'un Toplam Maliyeti*, (b.tb). 1 Ocak, 2022, <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr/hersey/kanal-istanbulun-toplam-maliyeti>
- İletişim Başkanlığı. *Proje ile Entegre Yapılar*, (b.tc). 1 Ocak, 2022, <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr/neden/ek-uniteler>
- İletişim Başkanlığı. *Projenin Amaçları*, (b.td). 1 Ocak, 2022, <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr/neden/projenin-amaci>
- İletişim Başkanlığı. *Projenin Lokasyonu*, (b.te), 1 Ocak, 2022, <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr/neden/projenin-lokasyonu>
- İncekara, B. ve İncekara, R. (2017). Kervanyolu'ndan Medeniyet Yoluna: İpek Yolu Ticareti ve Çin. *Bildiri Kitabı (II. Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Kongresi)*, 17-20 Nisan 2017, Malaga, 15-24.
- İsayev, E. ve Özdemir, M. (2011). Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası. *Zeitschrift für die Welt der Türken Journal of World of Turks*, 3(1), 111-120.
- Kalaycı, İ. (2013). Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler. *Avrasya Etüdüleri*, 45 (1), 87-122.
- Kar, A. (2017). İpek Yolu'nun Türk Dünyası Ülkelerine Geçmişten Günümüze Sosyo-Kültürel Etkileri. *Yedi Tepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi*, 1(2), 3-8, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/314127> (Erişim Tarihi: 29.05.2021).
- Karaca, R. K. (2007). Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkilerinde Doğu Türkistan Sorunu. *Gazi Akademik Bakış*, 1(1), 219-259.
- Karagöl, E. T. (2017). Modern İpek Yolu Projesi. *SETA Perspektif*, (174), 1-7, https://setav.org/assets/uploads/2017/05/174_Perspektif.pdf (Erişim Tarihi: 10.09.2021).
- Karamurtlu, B. (2020). Kuşak Yol Projesi Bağlamında Çin Halk Cumhuriyeti'nin Küresel Hegemonya Girişimi. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 3(6), 54-81.
- Kartal, E. (2016). İpek Yolu Coğrafyası'nda Bir Tehdit Olarak Radikal Selefilik ve Terör. *Uluslararası İpek Yolu'nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni (Yükselen İpek Yolu Cilt 2)*, 3-4 Mart 2016, Ankara, Türkiye, ss. 191-208.
- Katıtaş, G. (2019). Asya'da Çin ve Rus Bölgeselciliği: Modern İpek Yolu Projesi ve Avrasya Ekonomik Birliği. *International Journal of Political Science & Urban Studies*, 7, 119-141.
- Kaya, S. ve Mammadzade, A. (2019). Çin'in Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleriyle İlişkilerinin Akıllı Güç Kavramı Bağlamında Analizi. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 2(1), 37-55.
- Kaygın, E., Topçuoğlu, E. ve Özkes, S. (2019). Türkiye ile Kazakistan Arasındaki Ticari İlişkilere Yönelik Engeller. *MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8 (4), 3379-3398.
- Keskin, A. (2021). *Zengezur Koridoru ve Kafkasya'daki Jeopolitik Rekabetin Dönüşümü*. <https://fikirturu.com/jeo-strateji/zengezur-koridoru-ve-kafkasyadaki-jeopolitik-rekabetin-donusumu/> (Erişim Tarihi: 24.01.2022).
- KGM. *Proje Detay*, (b.t).30 Aralık, 2021, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/ProjelerDetay.aspx?q=20>
- Kıbrıs Postası. (2021). *Çin'in Güney Kıbrıs Büyükelçisi'nden Açıklamalar: Türk Tarafının Maras Adımı Gerilimi Artırdı*. https://www.kibrispostasi.com/c58-GUNAY_KIBRIS/n391752-cinin-guney-kibris-buyukelcisinden-aciklamalar-turk-tarafinin-maras-adimi-gerilimi-artirdi (Erişim Tarihi: 11.01.2022).
- Kılıç, A. (2021). *Hollanda Medyası Analiz: "Türkiye'nin Kanal İstanbul ve Kuşak Bir Yol Orta Koridor Girişimi"*, <https://m5dergi.com/one-cikan/hollanda-medyasi-analiz>

- turkiyenin-kanal-istanbul-ve-kusak-bir-yol-orta-koridor-girisimi/ (Erişim Tarihi: 01.01.2022).
- Kılıç, B. (2021). Çin'in Kuşak ve Yol Girişiminin Türkiye'nin Turizmine Beklenen Olası Yansımaları. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9(113), 121-134, <https://asosjournal.com/index.jsp?mod=tammetin&makaleadi=&makaleurl=15a566e2-ef9d-4a56-9851-18d9252ca609.pdf&key=48560> (Erişim Tarihi: 18.01.2022).
- Kılıç, D. ve Turğut, M. (2019). Kentsel Lojistik Açısından İstanbul Havalimanı ve Atatürk Havalimanı'nın Değerlendirilmesi. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21(2), 148-157.
- Kılıç, F. (2019). Küresel İlişkiler Bağlamında Çin'in Afrika'daki Ekonomi Politikası: Nijerya, Angola, Sudan ve Demokratik Kongo Cumhuriyeti Örnekler. *International Journal of Politics and Security*, 1(1), 71-96.
- Kırpık, G. (2012). Haçlılar ve İpek Yolu. *Bilig*, (61), 173-200.
- Kısacık, S. ve Kaya, F. (2014). 21. Yüzyılda Avrasya Bölgesinde Yeni Bir İttifak Mı Doğuyor? Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkileri. İçinde; *Türk Dış Politikasında Güncel Eğilimler (2000-2014)*, (Ed: D. Tansi), ss. 260-295. İstanbul: Kanes Yayınları.
- KMO. *Kuzey Marmara Otoyolu*, (b.t). 11 Aralık, 2021, <https://www.kuzeymarmaraotoyolu.com/proje-hakkında>
- Koçakoğlu, M. A. (2020). *Küreselleşme Bağlamında Kuşak ve Yol Girişimi Çin Eksenli Bir Analiz*. (Doktora Tezi). Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gaziantep.
- Kodaman, T. ve Gonca, İ.B. (2016). Jeoekonomik Hayaller: Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi'nin Orta Asya'da Algısı. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 5(5), 1251-1261, <http://www.itobiad.com/tr/download/article-file/223576> (Erişim Tarihi: 25.11.2021).
- Koşaroğlu, Ş. M., Karadaş, H. A. ve Salihoğlu, E. (2015). İpek Yolu Ekonomisi ve Türkiye Açısından Fırsatların Değerlendirilmesi. *Bildiri Kitabı (I. Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi)*, 1-3 Ekim 2015, Kars, Türkiye, ss. 27-42.
- Kulaklıkaya, Ö. (2013). *Modern İpek Yolu*. https://www.tepav.org.tr/upload/files/1361895321-7.Modern_Ipek_Yolu_Orta_Asyaa_nin_Kuresel_Ekonomiye_Acılan_Kapisi.pdf (Erişim Tarihi: 03.04.2020).
- Kutluay Tutar, F. ve Bahsi Koçer, F.Ş. (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol. *Journal of Social*, 5 (17), 618-626, https://www.researchgate.net/profile/Fatma_Sura_Bahsi_Kocer/publication/335188893_Cin'in_Yeni_Ipek_Yolu_Projesi_Bir_Kusak_Bir_Yol/links/5d556d1f92851cb74c6d2906/Cinin-Yeni-Ipek-Yolu-Projesi-Bir-Kusak-Bir-Yol.pdf (Erişim Tarihi: 03.04. 2020).
- Lojiport. (2021). *Kanal İstanbul'da İki de Tren Yolu Olacak*. 1 Ekim, 2021, <https://www.lojiport.com/kanal-istanbulda-iki-de-tren-yolu-olacak-110503h.htm>.
- Luft, G. (2016). *It Take a Road China's One Belt One Road Initiative: An American Response to the New Silk Road*. http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf (Erişim Tarihi: 11.12.2021).
- Mammadzada, A. (2019). *Kuşak-Yol İnsiyatifi Açısından Karadeniz Havzası*. (Yüksek Lisans Tezi). Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Üniversitesi, Bursa.
- Marmaray. *Marmaray Hakkında*, (b.t). 25 Kasım, 2021, <https://marmaray.gov.tr/marmaray-hakkında/#:~:text=4%20A%C4%9Fustos%202013'te%20in%C5%9Faat%C4%B1,te%20ilk%20etap%20hizmete%20girmi%C5%9Ftir>

- MFA. *Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)*, (b.ta). 02 Mayıs, 2021, <https://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulastirma-koridoru.tr.mfa>
- MFA. *Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri*, (b.tb). Nisan 3, 2020, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-ekonomik-iliskileri.tr.mfa>
- MFA. *Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası*, (b.tc). 18 Aralık, 2021, https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa
- Nogayeva, A. (2012). ABD, Rusya ve Çin'in Nüfuz Mücadelesinde Orta Asya: Araçlar ve Süreçler. *Bilig*, (62), 183-204.
- NTV. (2011). *Edirne-Kars 8 Saat*. <https://www.ntv.com.tr/ekonomi/edirne-kars-8-saat,aUAzFs8sbkeEiKkvwS4YQ> (Erişim Tarihi: 13.05.2021).
- NTV. (2017). *Demir İpekyolu'nda İlk Sefer*. <https://www.ntv.com.tr/turkiye/baku-tiflis-kars-demiryolunda-ilk-resmi-sefer-bugun,So-IkyyrGUOHSS3RFc5Rzg> (Erişim Tarihi: 05.11.2021).
- NTV. (2021a). *İstanbul Finans Merkezi'nin Hedefi 10 Yılda İlk 10'a Girmek*. https://www.ntv.com.tr/ekonomi/istanbul-finans-merkezinin-hedefi-10-yilda-ilk-10a-girmek,RwjS_8PT2US19WyV3oN9Xg (Erişim Tarihi: 19.12.2021).
- NTV. (2021b). *İstanbul Havalimanı, 3 Yılda 103,5 Milyon Yolcuyu Ağırladı*. https://www.ntv.com.tr/ekonomi/istanbul-havalimani-3-yilda-103-5-milyon-yolcuyu-agirladi,4amZGMsoQEG_W4QCAT2CDQ (Erişim Tarihi: 15.12.2021).
- Okay, B. (1993). Çin Seddinin Yapılış Nedeni Hakkında Değişik Bir Görüş. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 36 (1-2), 145-158, <http://dtcfdergisi.ankara.edu.tr/index.php/dtcf/article/view/4816/4723> (Erişim Tarihi: 11.11.2020).
- Okudan, G. (2018). X. Yüzyılda Çinlilerin ve Arapların Türkistan'da Hakimiyet Mücadelesi: Talas Meydan Muharebesi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 5(11), 28-51, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/601322> (Erişim Tarihi: 03.12.2020).
- Ongun, U., Gövdere, B. ve Çiçek, U. (2016). Yeşilova'nın Kırsal Turizm Potansiyelinin Swot Analizi ile Değerlendirilmesi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 7(16), 75-88, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/231906> (Erişim Tarihi: 13.02.2022).
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri. *Turkish Studies*, 10(14), 579-596, https://turkishstudies.net/turkishstudies?mod=tammetin&makaleadi=&makaleurl=1490871226_31%C3%96zda%C5%9F1%C4%B1Esme-sos-579-596.pdf&key=19047 (Erişim Tarihi: 17.02.2021).
- Özgün, T.O. (2018). Mücadelelerin Ortasında Bir Türk: Yakup Han ve Kaşgar Hanlığı. *IBAD Bildiriler Kitabı (3. Uluslararası Bilimsel Araştırma Kongresi)*, 9-11 Temmuz 2018, Skopje, Macedonia, ss.67-80.
- Pulat, E. (2019). *Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Orta Asya'da İslam'ın Siyasallaşması: Özbekistan Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Qi, J. (2018). *Buildin a Golden Bridge and Pursuing Mutual Benefit*. <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23809/23812/36341/index.html> (Erişim Tarihi: 01.10.2021).
- Resmî Gazete*, (b.t). 10 Kasım, 2020, <https://www.resmigazete.gov.tr/>

- Sabancı, T. (2018). Yeni İpek Yolu Projesi: Tarihi Olanla Benzerlikleri ve Hakkındaki Bazı Çalışmaların Kısa Bir Değerlendirmesi. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 81-89.
- Sarıöz Gökten, Y. (2020). Covid-19 Sonrası Dünya Sistemi: Yeni Bir Hegemonik Çevrim (mi?). *Başkent Üniversitesi Ticari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4(2), 19-32, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1224191> (Erişim Tarihi: 28.08.2021).
- Sezen, S. (2011). Küresel Bir Güç Olma Yolundaki Çin. İçinde; *Bilsay Kuruç'a Armağan* (Ed: S. Şahinkaya ve İ. Ertuğrul), ss. 993-1025. Ankara: Mülkiyeliler Birliği Yayını.
- Sezen, S. (2021). Çin Arktika'da: Arktika İpek Yolu. *Mülkiye Dergisi*, 45(2), 389-418.
- Sputniknews. (2021). *Anket: Çinlilerin Yüzde 55'inden Fazlası, Çin-Rusya İlişkilerini En Önemli Konu Olarak Görüyor*. <https://tr.sputniknews.com/20211229/anket-cinlilerin-yuzde-55inden-fazlasi-cin-rusya-iliskilerini-en-onemli-konu-olarak-goruyor-1052237828.html> (Erişim Tarihi: 02.01.2022).
- SRF. (2015a). *Types of Investment*. <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23798/23803/25128/index.html> (Erişim Tarihi: 03.10.2021).
- SRF. (2015b). *Scope of Investment*. <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23798/23805/25132/index.html> (Erişim Tarihi: 03.11.2021).
- Star. (2022a). *600 milyar Dolarlık Rota! Türkiye "Orta Koridor" İçin Harekete Geçti*. <https://www.star.com.tr/ekonomi/600-milyar-dolarlik-rota-turkiye-orta-koridor-icin-harekete-gecti-haber-1703058/> (Erişim Tarihi: 21.04.2022).
- Star. (2022b). *Rus Vekilden Çarpıcı Açıklama! Kazakistan'da FETÖ Parmağı*. <https://www.star.com.tr/dunya/rus-vekilden-carpici-aciklama-kazakistanda-feto-parmagi-haber-1680579/> (Erişim Tarihi: 08.01.2022).
- Stratejik Ortak. (2019). *Bir Kuşak Bir Yol: 5 Başlıkta Merak Edilen Modern İpek Yolu*. <https://www.stratejikortak.com/2019/11/bir-kusak-bir-yol-5-baslikta-merak-edilen-modern-ipek-yolu.html> (Erişim Tarihi: 18.09.2021).
- Şahin, B. E. ve Erenel, F. (2021). Kuşak Yol Girişimi Kapsamında Deniz ve Demir İpekyolu'nun Rekabeti. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 17(40), 725-766.
- Şahin, M. (2020). Uluslararası Politik Ekonomide Bir Dengeleme Aracı Olarak Asya Altyapı ve Yatırım Bankası. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 22(1), 194-209, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1093829> (Erişim Tarihi: 20.09.2021).
- Şen, F. (2009). Çin'in Sincan-Doğu Türkistan Sorunu: Dünü, Bugünü, Geleceği. *Ortadoğu Analiz*, 1(7-8), 124-134.
- Şengöz, M. (2020). Kitap İnceleme: Kurban, İ. (1995). Şarki Türkistan Cumhuriyeti. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları. *Türk Ekini Dergisi*, Cilt 2020/1(6), 50-56.
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2012). *5. İpek Yolu Forumu İstanbul'da Başlıyor*. <https://ticaret.gov.tr/haberler/5-i-CC%87pek-yolu-forumu-i-CC%87stanbulda-basliyor#> (Erişim Tarihi: 12.12.2021).
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2013). *Bakan Yazıcı: Marmaray ile İpek Yolu Güzergahı Çin'den Londra'ya Kadar Uzanmış Olacaktır*. <https://ticaret.gov.tr/haberler/bakan-yazici-marmaray-ile-ipek-yolu-guzergahi-cinden-londraya-kadar-uzanmis-olacaktir> (Erişim Tarihi: 12.12.2021).
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2014). *Türkiye ile Çin Gümrük İdareleri Arasında İşbirliği Anlaşması İmzalandı*. <https://ticaret.gov.tr/haberler/turkiye-ile-cin-gumruk->

- i%CC%87dareleri-arasinda-i%CC%87sibirligi-anlasmasi-i%CC%87mzalandi (Erişim Tarihi: 12.12.2021).
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2019). *Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi*. <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/cok-tarafli-ve-bolgesel-iliskiler/cok-tarafli-iliskiler/turk-dili-konusan-ulkeler-isbirligi-konseyi> (Erişim Tarihi: 20.12.2021).
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2020). *Türkiye Lapis Lazuli Ulaşım Koridorunu Onayladı*. <https://ticaret.gov.tr/blog/sektor-haberleri/turkiye-lapis-lazuli-ulasim-koridorunu-onayladi> (Erişim Tarihi: 23.12.2021).
- Tamer, C. (2019). Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru. *ANKASAM Stratejik Bakış*, 64(17), 1-11, <https://www.ankasam.org/wp-content/uploads/2021/12/cenk-tamer-sstratejik-bakis-17-edtdf.pdf> (Erişim Tarihi: 11.09.2021).
- TANAP. *TANAP Hakkında*, (b.ta). 25 Aralık, 2021, <https://www.tanap.com/kurumsal/hakkimizda/>
- TANAP. *Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi*, (b.tb). 25 Aralık, 2021, <https://www.tanap.com/tanap-projesi/tanap-nedir/>
- Tandoğan, M. (2018). Çin'nin Borç Diplomasisi ve Afırka. *Anadolu Ajansı*. <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/cin-in-borc-diplomasisi-ve-afrika/1260770> (Erişim Tarihi: 03.09.2021).
- Tanış, C. (2020). Atatürk Dönemi Türk-Çin İlişkileri (1923-1938). *Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6 (2), 297-310.
- TCDD. (2021). *Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattın'nda Taşınan Yük Miktarı 1 Milyon Tonu Aştı*. <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/611/> (Erişim Tarihi: 15.11.2021).
- Tekir, O. ve Demir, N. (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi ve Küresel Ekonomik ve Siyasal Sistemi Dengeleyebilme Olasılığı. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 26(1), 263-276.
- Temel, M. (2007). Atatürk Devrimlerinin Çin Aydınlarının Algılanışı ve XX. Yüzyılın İlk Yarısındaki Türkiye-Çin İlişkilerine Yansıması. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, (21), 105-123.
- Tezer, H. (2016). 21. Asırda İpekyolu Ekonomileri ve Türk Dünyasının Ekonomik Gelişim Süreci. *Yükselen İpek Yolu I.Cilt (Uluslararası İpek Yolu'nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni)*, 3-4 Mart 2016, Ankara, Türkiye, ss. 13-36.
- Tiryakioğlu, V. (2019). Göktürk Devleti'ni Fetret'e Götüren Sebepler ve Çin'in Kurduğu Askeri Valilikler (Garnizonlar). *Anadolu Kültürel Araştırmalar Dergisi*, 3(1), 93-103, <http://www.ankad.org/index.php/Ankad/article/view/51/51> (Erişim Tarihi: 07.12.2020).
- Toprak, N. G. (2020). Orta Koridor Girişimi Bağlamında Türkiye'nin Değişen Orta Asya Politikası. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), 19-32, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1027220> (Erişim Tarihi: 12.12.2021).
- TÜİK. (2022). *Turizm İstatistikleri, Ekim-Aralık ve Yıllık, 2021*. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Turizm-Istatistikleri-IV.Ceyrek:-Ekim-Aralik-ve-Yillik,-2021-45785> (Erişim Tarihi: 07.02.2022).
- TÜİK. *Ülkelere Göre İhracat İthalat*, (b.ta). 29 Ocak, 2022, <https://iz.tuik.gov.tr/#/showcase/SC-2851FY777F34D2R/db-s3abkab1c517y82?filters=18792%3D2021%2618792%3D2020%2618792%3D2019%2618792%3D2018%2618792%3D2017%2618792%3D2016%2618792%3D2015%2618792%3D2014%2618792%3D2013%2619283%3D720%20-%20%20%C3%87in&token=8d79727fff862a891ce574d27220bfebbf66fec>

- TÜİK. *Ürün-Ülke HS2*, (b.tb). 29 Ocak, 2021, <https://iz.tuik.gov.tr/#/showcase/SC-2851FY777F34D2R/db-ad4cb56203nkfak?filters=18792%3D2019%2618792%3D2020%2618792%3D2021%2619283%3D720%20-%20%20C3%87in%2619259%3D30%20-%20Eczac%C4%B1%20%20C3%BCr%C3%BCnleri&mode=&token=8d79727fff862a891ce574d27220bfefbf66fec>
- Türkiye Çin İlişkilerinin 40. Yılı (1971-2011), (b.t). 21 Ocak, 2021, https://acikders.ankara.edu.tr/pluginfile.php/106065/mod_resource/content/1/13.%20%20konu%20T%C3%BCrkiye-%C3%87in%20Stratejik%20C4%B0%C5%9Fbirli%C4%9Fi%20C4%B0i%C5%9Fkileri%20--TURkiye-Cin_iliskilerinin_40_Yili_%281971-2011%29-Erkin%20Ekrem.pdf
- Türkiye (2021). *Yavuz Sultan Selim'in Demir Yolu da Geliyor*. <https://www.turkiyegazetesi.com.tr/ekonomi/808563.aspx> (Erişim Tarihi: 11.12.2021).
- Ulaştırma. (2015). *Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren Projesi'nde Dev Adım*. <http://www.ulastirma.com.tr/edirne-kars-yuksek-hizli-tren-projesinde-dev-adim-67404h.htm> (Erişim Tarihi: 05.05.2021).
- Ulus, 17 Mayıs 1935, nr. 4957, s. 3.
- UND. (2016). *Türkiye-Azerbaycan-Türkmenistan Ulaştırma Bakanları "Aşkabat Bildirgesi" İmzalandı*. <https://www.und.org.tr/medya-detay/duyurular/turkiye-azerbaycan-turkmenistan-ulastirma-bakanlari-askabat-bildirgesi-imzalandi> (Erişim Tarihi: 13.12.2021).
- UTİKAD. (2017). *10 Soruda Deniz İpek Yolu ve Türkiye*. <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/15096/10-soruda-deniz-ipek-yolu-ve-turkiye> (Erişim Tarihi: 23.08.2021).
- Üzümcü, A. ve Akdeniz, S. (2014). Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars. *Avrasya Etüdleri*, (45), 171-199.
- Wang, J.Y. (2007). *What Drives China's Growing Role in Africa?*. <https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2007/wp07211.pdf> (Erişim Tarihi: 21.11.2021).
- Xinhuanet. (2017). *Backgrounder: Economic Corridors Under Belt and Road Initiative*. http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c_136268314.htm (Erişim Tarihi: 29.09.2021).
- Yalçın, H. H., Dinçsoy, H.C. ve Özdoğan, İ. (2019). Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'nde Konumlandırılması. *Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu PwC Raporu*, <https://www.deik.org.tr/contents-fileaction-19509> (Erişim Tarihi: 08.01.2022).
- Yaycı, C. (2022). Kazakistan Olaylarına Türkiyeci Bakış. *Yeni Şafak*, <https://www.yenisafak.com/dusunce-gunlugu/kazakistan-olaylarina-turkiyeci-bakis-3729752> (Erişim Tarihi: 15.02.2022).
- Yeni Şafak. (2021). *Kuzey Güvenli Değil: Rusya-Ukrayna Savaşı, Türkiye'den Geçen 'Orta Koridor'un Önemi Daha da Artırdı*. <https://www.yenisafak.com/ekonomi/kuzey-guvenli-degil-rusya-ukrayna-savasi-turkiyeden-gecen-orta-koridorun-onemini-daha-da-artirdi-3767391> (Erişim Tarihi: 02.03.2022).
- Yıldırımçakar, E. (2019). Kuşak ve Yol Girişimi Bağlamında Çin'in Normatif Güç İnşası ve Türkiye-Çin İlişkileri. *Uluslararası Çalışmalar Dergisi*, 3 (2), 145-169, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/909892> (Erişim Tarihi: 19.01.2021).

- Yıldız, Ç. (2018). Kendini Arayan “Asya Altyapı Yatırım Bankası” ve Kuşak-Yol Girişimi İçerisindeki Yeri. Bildiri Kitabı (*Çin’in Yükselişi ve Bir Kuşak Bir Yol Girişimi*), 25 Kasım 2018, Ankara, Türkiye, ss.77-91.
- Yılmaz, A. (2009). Bilge Kağan'dan Türk ulusuna Çin öğüdü. *Yeni Şafak*, <https://www.yenisafak.com/gundem/bilge-kagandan-turk-ulusuna-cin-ogudu-198705> (Erişim Tarihi: 15.02.2022).
- Yılmaz, H. (2020). *Yeni Dünya Düzeninde ABD ile Çin Rekabetinin Hegemonya Kavramı Bağlamında Değerlendirilmesi*, (Yüksek Lisans Tezi). Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Yılmaz, Z., Erdem, C. ve Kaya, K. (2020). Yeni İpek Yolu'nun Türkiye Ekonomisine Etkisi. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, 5 (9), 198-214, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1003912> (Erişim Tarihi: 03.04.2020).
- Yiğenoğlu, K. (2018). Çin'in ‘Tek Kuşak Tek Yol’ Projesi ve Asya Altyapı Yatırım Bankası. *Yönetim, Ekonomi, Edebiyat, İslami ve Politik Bilimler Dergisi*, 3(1), 10-28, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/498485> (Erişim Tarihi: 01.09.2021).