



LİSANSÜSTÜ PROGRAMLAR ENSTİTÜSÜ

**BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ KAPSAMINDA
TÜRKİYE’NİN ROLÜ**

Mehmet Sena AKKAYA

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İstanbul, Ağustos 2023

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ KAPSAMINDA TÜRKİYE’NİN ROLÜ

Mehmet Sena AKKAYA

YÜKSEK LİSANS TEZİ
ULUSLARARASI TİCARET ve LOJİSTİK ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET ve LOJİSTİK TEZLİ YÜKSEK
LİSANS PROGRAMI

YÜKSEK LİSANS TEZ DANIŞMANI
Dr. Öğr. Üyesi Emre ERGÜVEN

YÜKSEK LİSANS TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ
Dr. Öğr. Üyesi Neslihan BALCI VAROL
Dr. Öğr. Üyesi Metin KAYA

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
KISALTMALAR.....	vi
İÇİNDEKİLER	iii
ŞEKİL LİSTESİ.....	viii
TABLO LİSTESİ.....	ix
GİRİŞ	1
1 BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNE GENEL BAKIŞ	6
1.1. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN TEMEL AMACI.....	6
1.2. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN TEMEL KORİDORLARI.....	8
1.2.1. Projenin Kara Güzergâhı	8
1.2.2. Projenin Denizyolu Güzergâhı.....	11
1.3. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN TASARLANAN ALTI KORİDORLARI.....	12
1.4. BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ'NİN TARİHSEL GELİŞİM	16
1.5. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN ORTAYA ÇIKIŞ SEBEPLERİ.....	18
1.6. TARİHSEL SÜREÇTE ABD-ÇİN İLİŞKİLERİ	20
1.7. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN DEVAMLILIĞI ÜZERİNDEKİ OLUMSUZ ETKİLER	28
1.7.1. Çin'in Borç Odaklı Politikası	29
1.7.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesine Muhalif Ülkeler	32
1.7.3. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Coğrafyasında Yaşanan Sorunlar	35
2 BİR KUŞAK VE BİR YOL GİRİŞİMİ BAĞLAMINDA TÜRKİYE- ÇİN İLİŞKİLERİ	38
2.1. TÜRKİYE VE ÇİN İLİŞKİLERİNİN GENEL HATLARI	38
2.2. TÜRKİYE'NİN ORTA KORİDOR GİRİŞİMİ.....	43
2.3. TÜRKİYE'NİN GİRİŞİM BAĞLAMINDA ELDE EDEBİLECEĞİ FIRSATLAR.....	46
2.4. TÜRKİYE'NİN GİRİŞİM BAĞLAMINDA KARŞILAŞABİLECEĞİ ZORLUKLAR	50
2.4.1. Her İki Ülkede Girişimi Algılamadaki Farklılık.....	50
2.4.2. Jeopolitik Meselelere Bakış Açısındaki Farklılık.....	51
2.4.3. Doğu Türkistan Meselesi	52
2.4.4. Türkiye Aleyhine Artan Ticaret Açığı.....	55
2.4.5. Finansal ilişkilerde Artan Bağımlılık.....	56
2.5. ÇİN'İN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NDEN BEKLENTİLERİ VE OLASI PROBLEMLER	57
2.6. TÜRKİYE'NİN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NE YAKLAŞIMI VE BEKLENTİLERİ	60
2.7. ÇİN TEMEL MAKRO İKTİSADİ GÖSTERGELERİ	64
2.7.1. Büyüme.....	65
2.7.2. Dış Ticaret.....	67
SONUÇ	70
KAYNAKÇA.....	78

ÖZET

BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ KAPSAMINDA TÜRKİYE’NİN ROLÜ

Deng Xiaoping, 1978 yılında gerçekleştirdiği “Reform ve Dışa Açılım” politikalarının sonucunda sosyalist piyasa ekonomisi sistemi ile Çin ekonomisini kapitalizme açarak küreselleşme sürecini başlatmıştır. 2008 küresel finansal krizi sonrasında dünya ekonomisinde önemli değişikliklerin yaşanmış ve küresel güç dengeleri yeniden şekillenmiştir. 2008 krizinden sonra ABD’nin liderliğindeki küresel sistemin meşruiyetinin sorgulanmaya başlanmıştır. Bu süreçte Çin, ekonomik büyüme ve diğer ülkelerle geliştirilen ekonomik ilişkiler sayesinde, krizden minimum hasarla çıkmayı başarmış, dünya ticaretinin büyük bir aktörü haline gelmiştir. Çin, 2012 yılında göreve gelen Xi Jinping tarafından ortaya koyulan “Çin Rüyası” vizyonu çerçevesinde ekonomik, ticari, askeri ve kültürel alanlarda daha aktif stratejiler izlemiş ve BRICS Yeni Kalkınma Bankası, Asya Alt Yapı Yatırım Bankası ve Kuşak ve Yol Girişimi gibi alternatif kurumsallaşma hamleleri ile 21. Yüzyılın küresel hegemonik gücü olma niyetini ortaya koymuştur. Çin ekonomisinin, Orta Doğu ve Afrika’nın zengin enerji kaynaklarına ve Avrupa pazarlarına kesintisiz bağlanmasının önemli bir argümanı olan Kuşak ve Yol Girişimi, Çin için ekonomik ve ticari bir proje olmasının yanında derin politik amaçlar da ihtiva etmektedir. Çin’in güvenlik ve zaman açısından Orta Doğu ve Avrupa’ya kara ve demir yoluyla ulaşması için en uygun güzergâh olan Orta Koridor Girişimi, Türkiye’nin jeopolitik ve coğrafi önemini artırmaktadır. Türkiye, “kazan kazan” stratejisinin uygulanabilirliğini sağladığı taktirde girişimden kazançlı çıkacak ülkeler arasında yer alacaktır. Öncelikli bu girişimin Türkiye açısından oluşturduğu risklerin tespit edilmesi ve çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Bu bağlamda yapılan çalışmada Kuşak ve Yol Girişimi’nin Türkiye- Çin ilişkileri üzerindeki muhtemel etkilerinin değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu değerlendirme sonrasında çıkan fırsat ve risklerin incelenmesi çözüm sunulması bakımından önemlidir. Öte yandan yapılan çalışma gelecek dönemde yapılacak olan çalışmalara kaynak niteliği taşıması ve alinyasına katkı sağlaması bakımından da önem arz etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kuşak ve Yol Girişimi, Türkiye-Çin İlişkileri

Tarih: 02.08.2023

ABSTRACT

TURKEY'S ROLE IN THE CONTEXT OF ONE BELT AND ONE ROAD INITIATIVE

Deng Xiaoping initiated the globalization process by opening the Chinese economy to capitalism with the socialist market economy system as a result of the "Reform and Opening Out" policies he carried out in 1978. After the 2008 global financial crisis, significant changes were experienced in the world economy and the global balance of power was reshaped. After the 2008 crisis, the legitimacy of the US-led global system began to be questioned. On the other hand, in this process, China has managed to get out of the crisis with minimal damage, thanks to its economic growth and economic relations with other countries, and has become a major actor in world trade. China has followed more active strategies in economic, commercial, military and cultural fields within the framework of the "Chinese Dream" vision put forward by Xi Jinping, who took office in 2012, and with alternative institutionalization moves such as BRICS New Development Bank, Asian Infrastructure Investment Bank and Belt and Road Initiative. It has revealed its intention to become the global hegemonic power of the 21st century. The Belt and Road Initiative, which is an important argument for the uninterrupted connection of the Chinese economy to the rich energy resources of the Middle East and Africa and to the European markets, contains deep political goals as well as being an economic and commercial project for China. The Middle Corridor Initiative, which is the most convenient route for China to reach the Middle East and Europe by land and rail in terms of security and time, increases Turkey's geopolitical and geographical importance. Turkey will be among the countries that will benefit from the initiative if it ensures the viability of the "win-win" strategy. However, first of all, the risks posed by the initiative for Turkey should be identified and resolved. In this context, it is aimed to evaluate the possible effects of the Belt and Road Initiative on Turkey-China relations. Examining the opportunities and risks after this evaluation is important in terms of providing solutions. On the other hand, the study is also important in terms of being a source for future studies and contributing to the literature.

Keywords: Belt and Road Initiative, Turkey-China Relations

Date: 02.08.2023

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BRISK	: Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika Cumhuriyeti
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
ÇKP	: Çin Komünist Partisi
ÇHC	: Çin Halk Cumhuriyeti
GSMH	: Gayrisafi Millî Hasıla
BKBY	: Bir Kuşak Bir Yol
CICPEC	:Çin- Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru
CPEC	: Çin – Pakistan Ekonomik Koridoru
CCWAEC	: Çin – Orta Asya – Batı Asya Ekonomik Koridoru
BCIMEC	: Bangladeş – Çin – Myanmar Ekonomik Koridoru
CMREC	: Çin moğalistan – Rusya Ekonomik Koridoru
Nelb	: Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
GSYH	: Gayrisafi Yurt İçi Hasıla
IMF	: Uluslararası Para Fonu
SGR	: Standard Gauge Railway
DAEŞ	: Irak Şam İslam Devleti
PYD	: Demokratik Birlik Partisi
YPG	: Halk Koruma Birlikleri
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsü
BM	: Birleşmiş Milletler
NATO	: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
CENTO	: Central Treaty Organization
SEATO	: Southeast Asia Treaty Organization
ŞİÖ	: Şanhay İşbirliği Teşkilatı
RECCA	: Afkanistan Bölgesel Ekoomi İşbirliği Konferansı
YHT	: Yüksek Hızlı Tren
OECD	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü'dür
DEİK	: Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
PwC	: PricewaterhouseCoopers
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
ASEAN	: Güneydoğu Asya Uluslar Birliği

ICBC : Industrial and Commercial Bank of China
BDDK : Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu Güzergahı	12
Şekil 2. "Kuşak Yol" Projesi Güzergâh Haritası	13
Şekil 3. Kuşak ve Yol Girişimi	15



TABLO LİSTESİ

Tablo 1. “Kuşak Yol” Ekonomik Koridorun Özeti	13
Tablo 2. Çin Temel Makro İktisadi Göstergeleri.....	66
Tablo 3. Çin'in Dış Ticaretinde İhracat Göstergeleri (2017-2022).....	68
Tablo 4. Çin'in Dış Ticaretinde İthalat Göstergeleri (2017-2022).....	68



GİRİŞ

Küreselleşmenin uzun soluklu yolculuğu, 1971 yılında Bretton Woods sisteminin çöküşüyle birlikte ekonomik açıdan gelişmiş ülkelerin, sabit kur sistemini terk ederek sermayeleri üzerindeki kısıtlamaları kaldırmalarıyla uluslararası ölçekli ticari ilişkilerin yoğunlaşması üzerine hız kesmeden devam etmiştir. 1990'ların başında SSCB'nin dağılarak iki kutuplu dünya düzeninin ortadan kalkmasına müteakip ABD'nin başat rolünü güçlendirdiği liberal tek kutuplu dünya sisteminin hâkim olduğu konjonktürde, bilgi ve enformasyon teknolojisinde yaşanan devasa gelişmelerin de etkisiyle küreselleşme kavramı günümüzde mahiyeti ve kapsamı bakımından doğal sınırlarına ulaşmıştır.

Marksist/ Leninist ideolojinin tüm yönleriyle yaşatıldığı bir dönem olan Mao Zedong döneminin izolasyonist dış siyaset ve planlı ekonomi politikalarının aksine Çin Halk Cumhuriyeti, 1978 yılında Deng Xiaoping tarafından iç siyaset bağlamında sosyalist devlet yapısına sadık, dış politikada barış içinde bir arada yaşama ilkesini benimserken ekonomik açıdan ise reform ve dışa açılım politikalarının sonucu olarak “stratejik kapitalizm” adı altında hayata geçirilen “Çin tarzı sosyalist piyasa ekonomisi” sistemiyle birlikte ekonomik boyutlu küreselleşmenin nimetlerinden mümkün mertebe faydalanmaya başlamıştır. Çin'in Aralık 2001 tarihinde Dünya Ticaret Örgütü üyeliğinin resmîyet kazanmasıyla birlikte, Çin pazarlarının ithalatta düşük gümrük vergileri uygulanmak suretiyle doğrudan yabancı yatırımlara açılması, Çin ekonomisi üzerinde uluslararası rekabeti artırırken ekonominin liberalizasyonu sürecine ve nihayetinde küreselleşmesine önemli katkılarda bulunmuştur. 2008 yılında dünya çapında yaşanan finansal krizin akabinde ABD'nin liderliğindeki düzenin sürdürülebilirliği sorgulanmaya başlarken bölgesel bir güç olan Çin'in özellikle ekonomik alanda yaşadığı hızlı gelişim ve yoğun küreselleşme hamlelerinin neticesinde yükselişe geçmesi, bölgesel ve uluslararası rolünün yeniden konumlandırılmasının gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

Çin'in kurulduğu tarihten günümüze dek dış politikada “barış içinde bir arada yaşama” prensibini düstur edinerek kendini gerçekleştirme ve küreselleşme sürecini iddiasız sürdürme politikasına mukabil Xi Jinping'in göreve geldiği 2012 yılından beri politikalarını “Çin Rüyası” kavramı ışığında yürüttüğü görülmektedir. Bu kavram

çerçevesinde Çin Komünist Partisi (ÇKP)'nin 100. kuruluş yıl dönümü olan 2021 “ilk yüz yılı” ve Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC)'nin 100. Yıl dönümü olan 2049 ise “ikinci yüzyılı” oluşturmak üzere “iki tane yüz yıl hedefi” belirlenmiştir. İlk yüz yılı oluşturan 2021 yılında temel gereksinimlerin karşılandığı varlıklı bir Çin hedeflenirken 2049 yılında ise her bakımdan güçlü, ekonomik gelişimini tamamlamış, insan hakları ve demokrasi konusunda kendisini aşmış müreffeh sosyalist bir Çin dizayn etme ülküsü hedeflenmiştir. İşbu amaçlar doğrultusunda Çin ekonomik, ticari, askeri, kültürel ve politik gelişimini daha proaktif stratejilerle sürdürürken bölgesel ve uluslararası düzeyde de paralel kurumsallaşma girişimlerine hız vermiştir. BRICS Yeni Kalkınma Bankası, Asya Alt Yapı ve Yatırım Bankası, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolu (Kuşak ve Yol Girişimi) Çin'in küresel bir güç olma çabalarının önemli örneklerini teşkil etmektedir.

İlk kez 2013 yılında Xi Jinping'in Türkistan ve Güney Asya ülkelerine yaptığı dünya nüfusunun %64'ünü, dünya GSMH'sının %42'sini ve Asya, Afrika ve Avrupa kıtalarını kapsayan, taraf ülkelerle karşılıklı ve çok yönlü ilişkileri geliştirmeyi öngören ve “kazan kazan” ilkesine dayalı bir proje olarak ifade edilmektedir. ABD ve müttefikleri tarafından Doğu ve Güney Çin Denizi'nde çevrelenen Çin'in, kuşatılmışlık hissinden kurtulması için Uygur Özerk Bölgesi topraklarını kapsayan batı sınırı üzerinden dünyaya açılmasına olanak tanıyan ve Avrasya'ya dönüş stratejisinin en önemli argümanı olan Kuşak ve Yol Girişimi, dünyanın ikinci büyük ekonomisi ve üretim devi sıfatlarını taşıyan Çin'in giderek artan hammadde ve enerji ihtiyacı için Orta Doğu ve Afrika'nın zengin yer altı ve enerji kaynaklarını kesintisiz şekilde topraklarına taşıyabileceği ve Avrupa pazarları dahil dünyanın çoğu bölgesine mallarını ihraç edebileceği bir ticari fırsat olarak görülmektedir. Ekonomik amaçların buz dağının yalnızca görünen kısmını teşkil ettiği girişimin bunun ötesinde bazı politik amaçlar güttüğü görülmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi'nin mimarı ve en büyük finansörü olan Çin'in işbu proje bağlamında taraf ülkelerde gerçekleştirilen yatırımlar için yüksek miktarda koşulsuz kredi sağlaması sonucu büyük oranda borç altına giren ülkelerin önemli liman, hava alanı ve telekomünikasyon gibi stratejik açıdan önemli kurumlarının 49 yahut 99 yıllık bir süre için Çin tarafından kiralanması Çin'in borç tuzağı diplomasisi yoluyla “Çin tarzı emperyalizm” uygulamak noktasında Kuşak ve Yol Girişimi'ni araç olarak kullandığı algısını güçlendirmektedir. Bu nedenle girişimin tüm boyutlarıyla ele alınması mahiyetinin anlaşılması bakımından önem arz etmektedir.

Türkiye'nin merkez ülke olarak stratejik öneme sahip olduğu Kuşak ve Yol'un önemli sac ayaklarından birini teşkil eden Orta Koridor Girişimi, Çin'den başlayarak Afganistan, Pakistan, Türkistan Cumhuriyetleri, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi birbirine bağlayacak olan bir güzergahı kapsamaktadır. Orta Koridor Girişimi, Çin ekonomisini Avrasya ve Orta Doğu üzerinden karayolları ve demiryolları vasıtasıyla Avrupa'ya bağlayarak Çin'i küresel tedarik halkasının önemli bir unsuru haline getirirken aynı zamanda politik ve kültürel olarak da etkisinin artırılmasında önemli bir rol oynamaktadır.

Türkiye'nin Bakü Tiflis Kars Demiryolu, Marmaray, Avrasya Tüneli, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve İstanbul Havalimanı alt yapı ve ulaşım projeleriyle desteklediği Orta Koridor Girişimi'nin, Türkiye açısından muhtemel etkileri değerlendirildiğinde bir takım fırsat ve riskleri bünyesinde barındırdığı görülmektedir. Girişimin önemli paydaşlarından biri olan Türkiye'nin, girişim bağlamında gerek girişime taraf komşu ülkelerle gerekse Çin ile olan ekonomik, ticari, siyasi ve kültürel yönlü ilişkilerinin girişimin önemli ilkelerinden olan “kazan kazan” prensibi çerçevesinde yürütüldüğü ve girişimin mahiyeti ve amacının doğru okunduğu takdirde önemli avantajlar yakalaması söz konusuysa buna mukabil fırsatların değerlendirilemediği konjonktürde telafisi güç riskleri doğurması ve Türkiye açısından kayıplara yol açması muhtemeldir.

Son yıllarda, Çin Halk Cumhuriyeti'nin (ÇHC) ekonomisi her yönüyle gelişmiştir. Çin'in sosyal ve ekonomik yönden gelişimi tüm dünyanın dikkatini çekmektedir. Reform ve dışa açık ekonomi politikasına geçişin ardından ÇHC ekonomisi hızla büyümüştür. 1978'de Çin Komünist Partisi önderliğinde başlayan ekonomik reformlar, sosyo-ekonomik gelişmenin hızlanmasına yol açmış ve ÇHC'nin gelişen bir endüstriyel güce dönüşmesine katkıda bulunmuştur.

Ekonomik reformun sosyo-tarihsel analizine dayanarak, 20. Yüzyılın sonlarında ÇHC' nin temelde planlı bir ekonomiden piyasa ekonomisine geçiş yaptığı sonucuna varılabilir. Ülkede özel sektörün payı sürekli artmış, ekonomi, ithalat odaklı olmaktan çıkıp ihracat ağırlıklı bir model benimsenmiştir. Başta hizmetler sektörü, özel sektör, yüksek teknoloji üretimi, dış ticaret olmak üzere diğer endüstriler hızla gelişmiştir. ÇHC, hükümet seviyesinde belirlenen reformun bütün aşamalarını başarıyla geçmiştir. Ülkede özel ekonomik bölgeler oluşturulmuş, kıyı kentleri dış dünyaya açılmış, ekonomik refahın sağlanmasıyla beraber insanların yaşam standartları önemli ölçüde yükselmiştir. ÇHC ekonomisi, özellikle 2001 yılında ülkenin Dünya

Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) katılmasından sonra güçlü bir şekilde büyüme eğilimi göstermiştir.

ÇHC'de 20. Yüzyılın sonuna kadar kapsamlı sanayileşmenin gerçekleştirildiğini, reform ve dışa açıklık sürecinin ilerlediğini söyleyebiliriz. Ancak, dünya ekonomisinin küreselleşmesinin etkisi altında 21. Yüzyılda İpek Yolu'nun yeniden yapılandırılması süreci hem ÇHC ekonomisinin daha dengeli ve istikrarlı gelişimi açısından, hem de ülkelerin ekonomik kalkınması ve güçlenmesi bakımından mühim perspektifler sunmuştur.

Yeni yüzyılın gelişiyile birlikte, ÇHC ekonomisinde atılan önemli adımlar sayesinde, ülke küresel alanda karşılıklı saygı, eşitlik, adalet ve kamu yararı ile iş birliği temelinde yeni uluslararası ilişkiler kurmaya başlamıştır. 2013 sonbaharında Orta ve Güneydoğu Asya ziyaretleri sırasında ÇHC başkanı İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Girişimlerini dile getirmiştir. Daha sonra bu projeler ülkenin küresel entegrasyon girişimi, ÇHC ile Avrupa arasında bir ulaşım koridoru olan ÇHC' nin mega projesi Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nde bir araya gelmiştir. Girişim, tüm Avrasya bölgesi ülkelerinin dengeli kalkınmasına ivme kazandırmayı amaçlamıştır. ÇHC' nin öne sürdüğü bu proje "karşılıklı fikir alışverişi, ortak inşaat ve ortak kullanım" ilkelerine dayanmaktadır. Bu girişim, siyasi iletişimin koordinasyonunu, girişimin geçtiği ülkelerde altyapının sağlamlaştırılmasını, küresel ticaretin karşısındaki engellerin kaldırılmasını, sermayenin serbest dolaşımının temin edilmesini, ulaşım iş birliğinin geliştirilmesini ve halklar arasında kültürel bağların güçlendirilmesini öngörmektedir.

Orta Asya avantajlı stratejik coğrafi konuma sahiptir. Bölge Avrupa'yı Asya'ya bağlayan köprü görevi görmektedir. ÇHC'nin bölgede hızlı bir şekilde ekonomik güç haline gelmesi, beş Orta Asya devletinin ekonomik büyüme hızını, gelişim yönünü ve sektörel yapısını kararlı bir şekilde etkilemektedir. Son yıllarda enerji, ulaşım ve yatırım sektörlerinde Orta Asya ve ÇHC' nin yakınlaşması özellikle dikkat çekmektedir. Çalışmada, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi çerçevesinde Orta Asya Cumhuriyetleri'nin ÇHC ile ekonomik, ticari, enerji, yatırım ve ulaşım sektörlerinde etkileşim meseleleri ele alınmıştır. Çin'i Orta Asya vasıtasıyla Avrupa'ya bağlayan Çin Merkezi ve Batı Asya Ekonomik Koridorunun oluşturulması ve faaliyete geçmesi hem bölge devletlerinin ekonomik refahı açısından önemli olmuş, hem de ÇHC' nin bölgede politik ve ekonomik üstünlüğünün sağlanması yönünden fayda sağlamıştır.

Çin - Merkezi ve Batı Asya Ekonomik Koridoru, ÇHC'nin kuzeybatı bölgelerini

Orta Asya ülkelerine bağlamak, Kafkasya bölgesi, Avrupa, Rusya, Orta Doğu, Doğu Asya, Güney Asya, Akdeniz kıyıları ve Arap Yarımadası'na erişim sağlamak için tasarlanmıştır. ÇHC' den başlayan Çin - Merkezi ve Batı Asya Ekonomik Koridoru, enerji, ulaştırma ve altyapı projeleri çerçevesinde Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan, Tacikistan'dan geçerek Türkiye'ye kadar uzanan büyük bir coğrafyayı kapsamıştır. Bir Kuşak Bir Yol Projesine katılım, Orta Asya ülkelerinin yeni üretim tesisleri, yeni geliştirme merkezleri kurmasına ve yeni işlerin ortaya çıkmasına yardımcı olacaktır.

Bölgede ABD, Rusya Federasyonu, ÇHC, Avrupa Birliği (AB), Türkiye, İran, Hindistan gibi büyük güçlerin etkisi önemli ölçüde karşılıklı rekabete ve Orta Asya'da "etki alanları" mücadelesine yol açmaktadır. Uzun süredir yoğun şekilde uluslararası siyasi rekabet unsuruna dönüşen enerji sektörü, Orta Asya'nın dış ilişkilerini önemli ölçüde etkilemektedir. Bölge ülkeleri bağımsızlıklarını, enerji ve ulaşım potansiyellerini kullanarak dış aktörlerin çelişkileri üzerinde aktif olarak rol oynar, siyasi ve ekonomik temettüleri kazanırlar. Bu eğilim ülkelerin, çok taraflı bölgesel örgütlerin (Şanghay İş Birliği Örgütü, Avrasya Ekonomik Birliği, Kolektif Güvenlik Antlaşması Örgütü) yanı sıra Batılı ülkeler ile ikili diyaloglara katılımında ortaya çıkmaktadır. Bölgenin transit potansiyelini etkin kullanımı, Doğu ve Batı arasındaki ticaret ve ekonomik bağların genişlemesine ve Büyük İpek Yolu'nun yeniden canlanmasına önemli katkılarda bulunacaktır. Bu nedenle Orta Asya'da entegrasyon iş birliğinin geliştirilmesi, sermayenin, teknolojinin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımı için koşulların sağlanması büyük önem taşımaktadır.

1 BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNE GENEL BAKIŞ

1.1 BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN TEMEL AMACI

Tarihte “İpek Yolu” dünyanın ekonomik ve kültür merkezi olarak uzun süre dünyaya hükmetmiştir. “Kuşak Yol” Projesinin ortaya çıkışı ile birlikte “İpek Yolu” tarihte kaybettiği değerini, binlerce yıllık önemini tekrar ele almaya hazır olduğunu, bölgenin bir kez daha bulunduğu yere geri dönme hazırlıklarını başlattığını, dünya ağırlık merkezinin Batıdan Doğuya kaydığını göstermektedir.¹ “Kuşak Yol” projesi hiç şüphesiz ki son on yılda Çin'in sahip olduğu en önemli uluslararası projedir. Asya, Avrupa, Afrika'daki geniş bir alanı kapsayan proje bölgede ekonomik kalkınmayı amaçlamaktadır. Hangi ülkelerin “Kuşak Yol” projesi kapsamında olduğu konusunda resmi bir duyuru olmamasına rağmen 18 Avrupa ülkesi dahil en az 60'tan fazla ülkenin katılımı söz konusudur. En önemlisi bu büyük proje Çin'i komşuları ve ötesindeki ülkeler olmak üzere dünya nüfusunun %64'ü ve dünya GSYİH'nin % 30'lu oranı ile birleştireceği düşünülmektedir.²

Çin önderliğinde “Bir Kuşak, Bir Yol” olarak gündeme gelen bu proje kısa bir süre içinde tüm dünyanın dikkatini çekmiştir. Gösterilen ilgi sadece Çin ile sınırlı kalmamış, özellikle çevredeki ülkeler, hükümetler, sosyal medya, akademisyenler, girişimci iş adamları ve hatta halk arasında da tartışılacak bir konu haline gelmiştir. Bu konuda düzenlenen tüm faaliyetlerin, etkinliklerin ve tartışmalarında arkasında günümüzde dünyanın en büyük ekonomik güçlerinden biri olan Çin'in küresel etkisi vardır.³

Çin'in büyüyen ekonomik gücü son yıllarda küresel etkisini göstermeye başlamıştır, ancak ÇKP'nin Kasım 2012'de Beijing'de açılan On Sekizinci kurultaydaki inceleme rapor sonuçlarına göre Çin Halk Cumhuriyeti'nin küresel olarak net bir stratejisi olmadığı, ayrıca komşu ülkelerin güvenlik güç olarak Rusya'ya ve ABD'ye

¹ Frankopan, P. (2018). İpek Yolu- alternatif dünya tarihi. Mengü Gülmen (çev.), İstanbul: Pegasus yayınları.

² Garca-Herrero, A., Xu, J. (2016). “China's Belt and Road Initiative: Can Europe Expect Trade Gains”. Social Science Electronic Publishing. 2-20.

³ Özdaşlı, E. (2015). “Çin'in Yeni İpek Yolu projesi ve küresel etkileri”. Turkish studies, international periodical for the languages, literature and history of Turkish or Turkic. 10(14), 579-596.

(Amerika Birleşik Devletleri), ekonomik güç olarak da Çin'e dayandığı ortaya koyulmuş, çevredeki komşu ülkeler ile ekonomik işbirliğini artırmak, siyasi güvenliği korumak şartı ile çevre stratejisini ortaya çıkarma zorunluluğu oluşmuştur. Bunun sonucu olarak bir sene sonraki “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” teklifi gündeme gelmiştir. Bu projeler çevredeki ülkelerden olumlu tepkiler almaya başlamıştır. Proje Çin'in gelecekte hem çevresel hem küresel devlet stratejisi olarak kara ve deniz yolundan geçen “Kuşak Yol” projesini ortaklaşa inşa etmeye hazır olduklarını belirterek resmi süreçleri başlatmıştır.⁴

“Kuşak Yol” projesi öncelikle bir konsepttir. Uygulama sürecinde zenginleşeceği ve mükemmelleşeceği düşünülmektedir. Çin “Kuşak Yol” projesini teklif etmeden önce daha kapsamlı ve ayrıntılı hazırlıklar düşünmüştür. Projeyi resmi olarak önerdikten sonra diplomatik ve diğer işlevsel bölümler çerçevesinde yeni konseptin duyurulması ile ilgili kavramın arka planı, temel fikirleri ve amaçları, standartlar, uygulama yöntemleri, ülkelerin çıkarları ve diğer bölgesel mekanizmalarla ilişkili açıklamalar yapmıştır. Böylece diğer ülkelerin proje ile ilgili sorularını daha net cevaplamış ve anlaşılabilirlikleri önlemiştir. Şüphesiz ki bu proje esas olarak ekonomik amaç ve stratejiler için tasarlanmıştır. “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” adı ile resmedilmesi, projenin ekonomik çıkarlara dayandığını yansıtmaktadır. Ekonomi açısından “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ülkenin batısındaki Xinjiang Uygur Özerk Bölgesi başta olmak üzere batı eyaletlerine gelişim fırsatı sağlayacaktır. Çünkü Çin'in Doğu eyaletleri ile Batı eyaletleri arasında ekonomik, eğitim, sağlık, sanayi, gelişim sektörlerinde büyük dengesizlikler mevcuttur. Bu farklar ülkenin bütünsel gelişimini, ekonomik kalkınmasını ve küreselleşmesini yavaşlatmaktadır. Bu proje sayesinde söz konusu farkları en aza indirmeyi gerçekleştirmek amaçlanmaktadır. “Kuşak Yol” projesi konseptinin ekonomik amaçlar çerçevesinde hazırlanmış olması, sadece ekonomik faydalar peşinde koştuğu anlamına gelmemektedir. Aslında bölgede ekonomik olduğu kadar politik ve kültürel yakınlık oluşturmaya amaçlayan dünyayı hem ekonomik hem politik hem de sosyolojik açıdan etkileyecek kapsamlı bir stratejidir.⁵

“Kuşak Yol” Projesinin dünyaya duyurulmasından bu yana gerek kapsam

⁴ Durdular, A. (2016). “Çin'in “Kuşak-Yol” projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi”. T.C. Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı Avrasya Etüdler. 49, 77–97.

⁵ Zhao, H, S. (2014). “Focus and view of “Silk-Road Economic Belt”. Journal of Xinjiang Normal University(Philosophy and Social Sciences). 35(3), 27-35.

genişliği, alan büyüklüğü ve gerekse uzun vadeli olması göz önünde bulundurarak Çin Dış Politikasının mühim bir unsuru olarak stratejik önem taşıtmaktadır. Ulusal açıdan “Kuşak Yol” projesi Çin’in küresel pazara yönelik ekonomik kalkınma ve genişlemesinin yanı sıra politik nüfuzunu ve güvenlik durumunu güçlendirmesinin bir aracı olarak da görülmektedir.

Çevredeki  lkeler açısından bakıldığında proje kapsamında Çin ile Asya, Avrupa ve Afrika’yı birbirine bağlayarak Çin’in büyüyen ekonomisinden yararlanmak, karşılıklı fayda sağlamak, ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi bağları genişletmek ve güçlendirmek nihayetinde ortak güvenlik duygusunu artırarak kazan kazan gayesine ulaşmak hedeflenmektedir.⁶

Projenin odak noktasının beş ana bağlantıdan oluşması öngörülmektedir: Birincisi politika bağlantısı; güzergâh üzerindeki devletlerin bölgesel güvenlik iş birliğini ve teröre karşı tedbirleri artırmasıdır. İkincisi tesis bağlantısı; güzergâh üzerine altyapı tesisleri oluşturarak ulaşım için ana yol inşa edilmesidir. Üçüncüsü ticaret bağlantısı; ülkeler arasındaki ticaret ve yatırımları kolaylaştıran destekleyici tedbirler alınmasıdır. Dördüncüsü sermaye bağlantısı; ekonomik ve finansal iş birliğinin daha yakınlaşması ve artmasıdır. Beşincisi kalp bağlantısı; medeniyet, tarih, kültür, dil, din, turizm, teknoloji, akademik ve bilimsel araştırma alanlarında halklar arasındaki kalp bağlantılarını artırmaktır. Beş bağlantıdan oluşan “Kuşak Yol” projesi değerlendirildiğinde Çin ile güzergahtaki ülkeler arasında çok yakın ticari, politik ve sosyal bağımlılık oluşacaktır. Bu da projenin kritik odak noktasıdır.⁷

1.2 BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN TEMEL KORİDORLARI

1.2.1 Projenin Kara Güzergâhı

BKBY projesi kara ve deniz olmak üzere iki hattan oluşmaktadır. Kara kısmı kuşak kavramı ile deniz kısmı ise yol kavramı tanımlanmıştır. Aslında “Bir Kuşak Bir Yol Projesi” başlığı altında iki alt başlıktan oluşan bir projedir. Kuşak kavramı karasal

⁶ Swaine, M. D. (2015). “Chinese views and commentary on the “One Belt, One Road” initiative”. China Leadership Monitor. 47, 11-18.

⁷ Zou, J, L., Liu, C, L., Yin, G, Q., (2015). “Spatial patterns and economic effects of China's trade with countries along the Belt and Road”. Journal of Progress in Geography. 34(5), 598-605.

alandaki yapılan tüm çalışmaları kapsamaktadır. Bu çalışmalar; karayolu, demiryolu, telekomünikasyon çalışmaları, alt yapı çalışmaları ve enerji nakil hatlarından oluşmaktadır. Kara güzergâhındaki bu çalışmalar altı farklı güzergâh üzerinden planlanmıştır. Bu güzergâhlar ekonomi koridorları olarak adlandırılmaktadır. Temelde Çin'de üretilen malların ekonomi koridorları vasıtasıyla küresel piyasaya sürülmesi amacı yatmaktadır. Bu başlık altında projenin kara kuşağını oluşturan altı ekonomi koridoru incelenecektir.

- Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)

Projenin ilan edildiği tarihlerde şekillenmeye başlayan ilk koridorlardan biri Çin ile Hindiçin Yarımadası arasındaki rotadır. Hindiçin bölgesi Hindistan'ın doğusu ve Çin'in güneyinde yer alan bir bölgedir. Bu yarımada üzerinde planlanan rota; Kamboçya, Singapur, Myanmar, Vietnam, Taylan ve Laos'tan oluşmaktadır. (Bkz. EK:1) Çin'in bu bölgelerle arasında imzaladığı anlaşmalar bu koridorun resmileşmesine ve çeşitli alanlarda planlanan projelerin faaliyete geçmesini sağlamıştır. Bu çalışmalardan ilki Mekong Nehir kanalının yenilenmesidir. Bu bölgede yüksek hızlı tren çalışmaları, petrol ve doğalgaz boru hatları, demiryolu ve otoyol çalışmaları yer almaktadır. Projelerin çoğu tamamlanmıştır. Bu koridor sayesinde Çin; Endonezya, Malezya, Tayland, Filipinler, Singapur, Vietnam, Laos, Myanmar ve Kamboçya ülkeleri ile karşılıklı ticareti geliştirecektir.⁸

- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)

Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru projede yer alan altı ekonomi koridoru arasında en iyisi olarak anılan, en fazla yatırım yapılan koridordur. Diğer koridorlara göre inşası uzun yıllar sürecek koridorun bitişi 2030 olarak belirlenmiştir. BKBY projesinin bitiş tarihi de 2049'dir. Koridor Çin'in Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde yer alan Kaşgar ile Pakistan'ın Gwadar Limanı arasında bir hat oluşturmaktadır. Hürmüz Boğazına yakın olan limanın ticarete büyük kazanç sağlaması beklenmektedir. Çin bu limanın ticari faaliyetler için kullanılmasını istemektedir. Borç diplomasisi uygulayarak elde ettiği limanları askeri üsse çevirse de bu liman için böyle bir planının olmadığı ileri sürmüştür. Bu liman BKBY projesinin yol kısmını ifade eden denizyolu bağlantıları için önemlidir. Bu koridor sayesinde kullanılan liman Çin'in denize kıyısının olmadığı daha az gelişmiş bölgelerine hareketlilik katacaktır. Gwadar Limanının, denizyolu bağlantısının yanı sıra bu koridor için önemli olan diğer projeler

⁸ Tamer, C 2019, "Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru", Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi (ANKASAM), 17, 64, ss.1-8,

Gwadar Havalimanı ve Çin ile Pakistan arasındaki demiryolu, enerji boru hatları çalışmalarıdır.⁹

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

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridorunun güzergâhı Çin'den başlayarak Kazakistan, Türkmenistan ve diğer Orta Asya ülkelerini Orta Doğuda İran, Suudi Arabistan'ı ve Türkiye'yi içine almaktadır. (Bkz. EK:3) Güzergâhı Türkiye'den başlayarak alternatif demir ve kara yolu çalışmaları ile Gürcistan, Azerbaycan ardından Hazar Denizi üzerinden Türkmenistan, Özbekistan ve Kırgızistan'a buradan da Çin'e kadar uzanmaktadır. Yeraltı kaynakları bakımından zengin olan ülkelerin yer aldığı koridordan beklenen bu kaynaklara rağmen ekonomik sıkıntılar yaşayan iç politikada gerekli istikrarı gösteremeyen ülkelere küresel pazara açılma ve ticari faaliyetlerini artırma imkân sunmaktır. Türkiye'de bu koridorda önemli bir konumda yer almaktadır. Orta Koridor olarak adlandırılan bu koridor kapsamında Türkiye'de çeşitli projeler yürütülmektedir. Bunların çoğu tamamlanmıştır. Bu kapsamda Türkiye'de yapımı tamamlanan 3.Köprü, Marmaray, Hızlı Tren projeleri, Bakü- Tiflis-Kars demiryolu, İstanbul Havalimanı ve henüz tamamlanmayan Çanakkale Köprüsü ve Edirne-Kars Demiryolu projeleri yer almaktadır. Aynı zamanda bu koridorda Çin, Kırgızistan ve Özbekistan arasında demiryolu projesi ve Çin, Kazakistan arasında demiryolu projesi bulunmaktadır.¹⁰

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

BKBY projesinin ilan edildiği dönemde ortaya atılan ekonomi koridorlarından biri olan Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru Çin'in güneybatısından bir bağlantı kurmayı hedeflemektedir. Çin'den Myanmar'a buradan Hindistan'a ve Bangladeş'e uzanan güzergâh bu bölgeler ile Çin arasında ticari alışveriş sağlamayı hedeflemektedir. Çin'in asıl hedefi ekonomik olarak çok gelişmemiş olan bu ülkelere mal ticareti sağlayarak kendine yeni pazar alanı oluşturmaktır. Bu koridor diğer koridorlara göre lojistik alanda daha fazla çalışma gerektirmektedir.

- Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)

BKBY projesinin önemli ekonomi koridorların olan Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru üç ülkenin başkanlarının desteği ile karşılıklı işbirliği anlaşmaları

⁹ Genç, A. (2019) Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Çin. Yılmaz, S.(ed.) Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar. Ankara: Astana Yayınları, ss.19-39

¹⁰ Genç, A. (2019) Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Çin. Yılmaz, S.(ed.) Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar. Ankara: Astana Yayınları, ss.19-39

imzalanmıştır. Bu koridorda iki rota bulunmaktadır. Bu iki rota Trans Sibirya Demiryoluna bağlanarak Rusya'ya ulaşmaktadır. Rotalardan ilki Çin'den Moğolistan'a diğeri Çin'den Rusya'ya doğru ilerlemektedir. Koridor kapsamında hayata geçirilen projelerden ilki Moskova-Kazan Hızlı Tren Demiryoludur.

- Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELB)

BKBY projesinin altıncı ekonomi koridoru ve en önemlisi Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomi Koridorudur. Koridor Asya-Avrupa ve Pasifik-Atlantik bağlantısı sunmaktadır. Çin'den Avrupa'ya engelsiz lojistik ağ imkânı sunan koridor diğer koridorlara göre daha fazla ülke üzerinden oluşturulmuş bir ağa sahiptir. Yüklü miktarda yatırım harcaması yapılması beklenen bu koridor oldukça maliyetli bir koridordur. Okyanusları birbirine bağlayacak olan koridor kapsamında Pire Limanı yenilenmiş ve Macar-Sırp Hızlı tren projesi tamamlanmıştır. Çin'in projedeki temel amacı da ürettiği malları farklı kanallar sayesinde küresel pazara sunmaktır. Bu koridor Asya-Avrupa ve Pasifik-Atlantik bağlantısı ile bu amaca hizmet edecek en önemli koridordur.

1.2.2. Projenin Denizyolu Güzergâhı

BKBY projesinin “yol” kısmını oluşturan deniz ipek yolu projesi Çin'in Endonezya ziyareti sırasında açıklanmıştır. Karasal kısmı oluşturan Kuşak projesi yine aynı yıl Kazakistan ziyaretinde ilan edilmişti. Kuşak kısmını oluşturan altı ekonomi koridoru bulunurken yol kısmını oluşturan denizyolu bağlantısı için iki rota belirlenmiştir. Ekonomi koridorları denizyolu bağlantıları için çok önemlidir.

Denizyolu rotasının ilki Çin-Hint Okyanusu-Afrika-Akdeniz bağlantısıdır. Bu bağlantı Çin-Hindin Yarımadası ekonomi koridoru, Çin-Pakistan ekonomi koridoru, Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar ekonomi koridoru ile senkronize planlanmıştır. İkinci rota Çin denizi ile Okyanusya arasında belirlenmiştir.¹¹

¹¹ Tamer, C 2019, "Çin-Hindin Yarımadası Ekonomi Koridoru", Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi (ANKASAM), 17, 64, ss.1-8,



Şekil 1. 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu Güzergâhı

Kaynak: İktibasdergisi.com. <https://iktibasdergisi.com/2018/01/12/bir-kusak-bir-yol-projesi-nedir-proje-ye-dahil-olan-65-ulke-hangileri/>

Deniz ipek yolu rotaları sayesinde Çin limanları aktif kullanacak, deniz ticaretindeki harcamaları minimuma düşürecek, deniz ticaretini canlandıracaktır. ABD'nin okyanuslardaki hâkimiyeti göz önüne alındığında denizler Çin için tehlike arz etmektedir. ABD'nin limanlarını çeşitli sorunlar sebebiyle kapatma ihtimali Çin'i ticari anlamda zora sokacaktır. Çin'de Deniz İpek Yolu projesi ile deniz ticaretinde aktif olmanın yollarını aramaktadır. Daha öncede ifade edildiği üzere borç diplomasisi adı altında ülkeleri finansal olarak kendine bağımlı hale getirip liman işletmelerini uzun yıllar boyunca elinde tutmak için satın almaktadır. Bu sayede Çin denizlerde kendine hinterland oluşturma çabası içerisinde.

1.3. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN TASARLANAN ALTI KORİDORLARI

“Kuşak Yol” projesini özgün yapan geniş kapsamlı bir proje olmasıdır. Proje toplamda altı ekonomik koridordan oluşmaktadır. Bu doğrultuda güzergahlar Çin merkezli altı ekonomik koridor ile her biri komşu alt bölgelere bağlanmaktadır. Muhtemelen bunlardan en bilinenleri enerji sektöründe yürütülen Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) ve Çin Orta, Güney ve Güneydoğu Asya, Orta Doğu ve

nihayetinde Avrupa ile bağlanan koridorudur. Bu ekonomik koridorlar verimli ve sorunsuz Avrasya pazarı açmaya ve yeni fırsatlar yaratmaya yardımcı olmaktadır.¹² Şekil 2'deki “Kuşak Yol” güzergahları ve ekonomik koridorlar Tablo 1'de daha ayrıntılı açıklanmıştır.



Şekil 2. "Kuşak Yol" Projesi Güzergâh Haritası

Kaynak: StratejikOrtak.com. <https://www.stratejikortak.com/2017/06/batinin-proxy-war-dogunun-bir-kuşak-yol-projesi.html>.

Şekil 2'deki haritaya bakıldığında ve Tablo 1'den elde edilen bilgiler incelendiğinde “Kuşak Yol” ekonomik kuşağının güzergahları çok geniş bir alanı kapsamaktadır. Bazıları Çin'den başlayıp Çin'i Kuzey, Güney ve Batısından komşu ülkeleriyle bağlamaktadır. Bazıları sınır ötesindeki ülkelere başlayıp çevresindeki ülkelerle bağlanmaktadır. Böylece tüm Avrasya bölgesini karayolu, tren yolu, enerji boru hatları, köprüler, limanlar, serbest bölgelerle ticari anlamda birleştirmektedir. Güzergahların çok ve yaygın olması hem Çin'e hem de kuşak üzerindeki diğer ülkelere projenin ekonomik katkısının olacağının ve ticari iş birliklerin artacağının bir göstergesi olarak görülmektedir.

Tablo 1. “Kuşak Yol” Ekonomik Koridorun Özeti

Koridor	Ortaklar	Örnek Projeler
Bangladeş-Çin-Hindistan- Myanmar Ekonomik Koridoru	Bangladeş ,Hindistan, Myanmar	• Çin-Miyanmar ham petrol ve sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) boru hattı • Padma Köprüsü (Bangladeş) • Karnaphuli Nehri Altında Tünel İnşaatı (Bangladeş)
Çin-Orta Asya-Batı Afrika Ekonomik koridoru	Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, İran, Suudi Arabistan, Kuveyt, Katar, Türkiye	• Çin kazakistan yolcu treni • Manas havalimanı modernizasyonu (Kırgızistan) • Türkiye Doğu Batı hızlı demiryolu

¹² Rollan, N. (2017). “China's Eurasian Century?”. The National Bureau of Asian Research. 93-120.

Çin Hıncın Peninsula Ekonomik koridoru	Kamboçya, Laos, Tayland, Vietnam	• Çin-Laos Demiryolu • Lancang-Mekong'un yükseltlen gemi yolu
Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru	Moğolistan, Rusya	• Altay LNG Boru Hattı (Sincan ve Sbirya bağlantısı) • Altanbulag-Ulaanbaatar-Zamiin- Uud karayolu
Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru	Pakistan	• Gwadar serbest bölge gelişimi • Karakoram yolu 2.aşama(Thakot-Havelian) • Peşaver-karaçi otoyolu
Yeni Avrasya Bölgesi Ekonomik Köprü Koridoru	Rusya, Belarus, Bulgaristan, Çek Cumhuriyet, Polonya, Yunanistan, Macaristan, Kazakistan, Sırbistan, Slovakya	• Çin-Avrupa yük trenleri (39 güzargahta Çin ile Avrupadaki 9 ülkeyi bağlıyor) • Macaristan-Sırbistan demiryolu • Çin-Belarus Endüstri parkı • Çin-Kazakistan Khorgos Uluslararası sınır işbirliği Merkezi • Pireaus Limanı (Yunanistan)

Kaynak: Wuthnow, 2017: 5.

Görüldüğü gibi Kuşak Yol ekonomik koridorundan geçen bu topraklar tarihten günümüze kadar Doğu ile Batıyı bağlamış, şu veya bu şekilde daima önemli rol almıştır. Geçmişte karayolu ile develerin ve tüccarların aracılığında ipek malları, fikirleri, dil, din ve gelenekleri taşıdıysa günümüzde fonksiyonları daha da genişleyerek uluslararası karayolu, demiryolu, tünel, köprü ve limanların yardımıyla petrol, doğal gaz, kömür gibi yer altındaki zengin kaynakları da taşımaktadır. Akdeniz'i Himalaya'ya bağlayan bu kuşak bölge bir süre tarih tarafından unutulmuş, günümüzde Kuşak Yol projesi ile yeniden yükselişe geçmiştir.¹³

¹³ Frankopan, P. (2018). İpek Yolu- alternatif dünya tarihi. Mengü Gülmen (çev.), İstanbul: Pegasus yayınları.



Şekil 3. Kuşak ve Yol Girişimi

Kaynak: SETA, <https://www.setav.org/asya-yuzyili-kusak-ve-yol-girisimi/>

Şekil 3'de yer alan harita incelendiğinde 21.Yüzyıl deniz ipek yolunun altı büyük iş birliği bölgesinden oluştuğu görülmektedir. Bunlar; Güneydoğu Asya, Güney Asya, Batı Asya, Afrika, Avrupa ve Pasifik adası ülkeleridir. Deniz Yolu rotası Çin'in Doğu ve Güney kıyılarından yola çıkarak Güneydoğu Asya, Güney Asya, Orta Güney Yarımadası ve Malakka Boğazı'ndan geçerek Hint Okyanusu, sonra Batı Asya, Doğu Afrika, Kızıldeniz ve nihayetinde Avrupa'ya ulaşmaktadır. Bu güzergâhlar Çin'i Güney Çin denizinden Hint Okyanusu, Asya, Afrika ve Avrupa'ya bağlayan önemli geçidi hem de Çin'in barışçıl gelişimini güvence altına almak için çabalayan en önemli yaşam kaynağıdır.¹⁴ Bu doğrultuda Deniz İpek Yolu'nun güzergahını birleştiren altı büyük bölgede yer alan ülkeler şunlardır: Birinci bölge: 10 Güneydoğu Asya ülkesi (Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur, Tayland, Brunei, Vietnam, Laos, Myanmar, Kamboçya), İkinci bölge: 13 Afrika ülkesi (Kızıldeniz ve Hint Okyanusunun Batı kıyısındaki Doğu Afrika ülkeleri), Üçüncü bölge: iki Pasifik ada ülkesi (Avustralya ve Yeni Zelanda), Dördüncü bölge: dört Güney Asya ülkesi (Pakistan, Bangladeş, Hindistan ve Sri Lanka), Beşinci bölge: 5 Batı Asya ülkesi (Suudi Arabistan, Yemen, Türkiye, İsrail, İran), Altıncı bölge: 10 Avrupa ülkesinden (Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, İspanya, Portekiz, Norveç, İsviçre, Yunanistan, İngiltere) oluşmaktadır.¹⁵

¹⁴ LI, Y. F. ve LI, B. (2015). South Asian Studies Quarterly. 3(162), 98-108.

¹⁵ LIU, Y. X. (2014). "An Introduction to the Areas along the Maritime Silk Road and Analysis of Shenzhen's Potential to Take Part in It". Urban Insight. 6, 37-46.

1.4. BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ’NİN TARİHSEL GELİŞİM

“Kuşak Yol” projesini daha iyi anlamak için tarihi İpek Yolu’nu incelemek gerekir. Kadim “İpek Yolu”nun oluşumu çok eski tarihe dayanmaktadır. İpek Yolu, Doğuda Çin’den başlayarak Orta Asya ve Orta Doğu’dan geçerek Kızıldeniz aracılığıyla Afrika ve Anadolu’ya, Akdeniz üzerinden Avrupa’ya kadar uzanan antik dönemdeki ticaretin şah damarı olmuş yolların genel adıdır. Eskiden bu ticaret yollarında taşınan malların en kıymetlisi ve önemlisi İpek olmasından dolayı “İpek Yolu” adı ile tarihe geçmiştir. “Bu adlandırma tarihte ilk kez milattan önce ikinci yüzyılda ünlü Çin’li seyyah Zhangqian’nın batı seyahatinden sonra meydana gelen kervan yolunun adı olarak bilinmektedir”.¹⁶

Tarihi İpek Yolunun doğum yılı ise Çinli’lerin M.Ö. 119 yılında tamamladığı on yıllık Batı seferleri sonunda Kansu Koridorunun kontrolünü ele geçirmesi ile batıdaki Pamir dağları ve ötesindeki yeni dünya ‘ya giden yolun, yani kıtalararası yolun kapısını açması ile yazılı olarak kayıta geçmiştir. İpek, zamanında lüks bir ürün olmakla birlikte, uluslararası ticarete en güvenilir para birimi ve maaş olarak da kullanılmıştır. İpek aynı zamanda toplumsal gücün ve siyasi ekonomik gücün simgesi olmuştur.¹⁷

“İpek Yolu” (Die Seidenstrasse) kavramını günümüz literatüründe dile getiren ilk kişi 1877’de Almanyalı coğrafyacı bilim adamı Ferdinand Freiherr Von Richthofen’dır.¹⁸ Ferdinand’dan önce yakın tarihe kadar bu ticari yolları için “İpek Yol” ifadesi hiçbir zaman kullanılmamıştır. O zamanlarda kervan yolu, Kaşgar Yolu, Batı Yolu, Kuzey Yolu gibi gidilecek güzergâh veya yönler yol adı olarak kullanılmaktaydı.¹⁹

“İpek Yolu” bin yıllar önceki antik dünyada kıtalararası ticari, kültürel değişimlere ve gelişimlere yol açarak yeni fırsatlar ve sorunlar yaratmıştır.²⁰ Tarihin en

¹⁶ Deniz, T. (2016). Yeni umutların ışığında tarihi ipek yolu coğrafyası. Marmara coğrafya dergisi. 34, 195-202.

¹⁷ Frankopan, P. (2018). İpek Yolu- alternatif dünya tarihi. Mengü Gülmen (çev.), İstanbul: Pegasus yayınları

¹⁸ Chin, T. (2013). “The invention of the Silk Road, 1877”. Chicago Journal, 40(1), 194-219.

¹⁹ Özdaşlı, E. (2015). “Çin’in Yeni İpek Yolu projesi ve küresel etkileri”. Turkish studies, international periodical for the languages, literature and history of Turkish or Turkic. 10(14), 579-596.

²⁰ Frankopan, P. (2018). İpek Yolu- alternatif dünya tarihi. Mengü Gülmen (çev.), İstanbul: Pegasus yayınları

uzun ve en eski ticaret özelliğine sahip olan ve milattan önce 2. yüzyıldan 1800'lü yıllara kadar kendi önemini koruyan “İpek Yolu” Doğu ile Batı arasında sadece ticari etkileşimle kalmamıştır. Aynı zamanda üzerindeki farklı milletlerden oluşmuş kültür ve medeniyetlerin, dil, din ve ırkların, siyasi görüş ve fikirlerin dolayısıyla sosyo-kültürel değişimin de transferinde önemli bir köprü rolü oynamıştır. Hatta zaman zamanda devletler arasında savaşlara ve anlaşmazlıklara sebep olmuştur.²¹

Tarihi “İpek Yolu” Çin'in tarihi, siyasi, kültürel başkenti olan eski Changan (bugünkü Xian) şehrinde başlayarak Batı'ya ilerleyen ticaret yoludur. Tarihi kayıtlara göre “İpek Yolu” tek bir yol değildir. Çeşitli rotalardan ve güzergahlardan geçerek tüm Avrasya'yı birbirine bağlayan büyük ve uzun yoldur. Tarihe bakıldığında büyük “İpek Yolu” şüphesiz antik dünyanın çok önemli ekonomik ve siyasi güç merkezlerinden biri olmuştur ve bu özelliğini ikinci yüzyıl ile on altıncı yüzyıl arasında iyi korumuştur.²² Ancak daha sonra yeni deniz yollarının keşfedilmesi, daha ucuz ve güvenli yolların açılması ile dünyanın ekonomik güç merkezi Doğu'dan Batı'ya kayınca “İpek Yolu” önemini kaybetmeye başlamıştır.²³

Jean-Paul Roux'a göre “İpek Yolu”nun kapanmasıyla servetini kaybeden Orta Asya Bölgesi büyük bir felakete uğramış, bu yolun öneminin azalmasıyla birlikte ekonomik ve siyasi gücü zayıflamış, kültürleri yok olmaya başlamıştır.²⁴

Tarihe bakıldığında Doğu-Batı arasındaki köprü olan Karadeniz'den ve Akdeniz'in Doğu kıyılarından Himalayalara uzanan bu bölge ümit vadeden topraklar gibi görünmeyebilir. Ancak Doğu ile Batı arasındaki bu orta nokta medeniyetler merkezinin kendisidir. İpek Yolu bölgesi insanlık tarihindeki büyük dinlerin (İslam, Hristiyanlık, Hinduizm ve Budizmin) birbirleriyle çarpıştığı, farklı dillerin (Çin-Tibet, Hint-Avrupa ve Altayca, Türki-Kafkasça) yan yana konuşup rekabet ettiği, kültürlerin, fikirlerin kaynaştığı, büyük imparatorlukların yükselip yıkıldığı, göçebelerin, hacıların seyahat ettiği, develerde çeşitli ürünler taşınıp tüccarların mal alıp sattığı, aynı zamanda savaş, ölümcül hastalık ve felaketleri de getirdiği büyük bir karmaşık kazandır. Bunlar arasındaki bağlantıları anlamak bize anatomide vücuttaki organların işleyişini anlattığı gibi antik dünyanın nasıl çalıştığını öğretmektedir.²⁵

²¹ İsayev, E. ve Özdemir, M. (2011). “Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası”. ZFWT. 3, 111-120.

²² Özdaşlı, E. (2015). “Çin'in Yeni İpek Yolu projesi ve küresel etkileri”. Turkish studies, international periodical for the languages, literature and history of Turkish or Turkic. 10(14), 579-596.

²³ Sak, G. (2015). Türkiye'nin bir İpek Yolu stratejisine ihtiyacı var. TEPAV günlük. Erişim: 20 Kasım 2019, <https://www.tepav.org.tr/tr/blog/s/5177>

²⁴ Roux, J. P. (2006). Orta Asya: Tarih ve Uygarlık. Lale Arslan (çev.), İstanbul: Kabacı Yayınları.

²⁵ Frankopan, P. (2018). İpek Yolu- alternatif dünya tarihi. Mengü Gülmen (çev.), İstanbul: Pegasus

1.5. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN ORTAYA ÇIKIŞ SEBEPLERİ

Çin'in Tarihi İpek Yolu'nu revize ederek gündeme taşımasının en önemli gerekçelerinden biri bölgesel düzlemde maruz kaldığı çevrelenme ve kuşatılmışlık hissinden kurtularak kendisine manevra alanı inşa etme arzusudur. Çin'in son yirmi yıldır hızlı ekonomik küreselleşmesine ek olarak siyasi ve askeri kapasitesini artırarak öncelikle bölgesel ve akabinde küresel bir güç olacağı yönündeki algı 2012 yılında Obama yönetimindeki ABD'nin Hint Pasifik stratejisini benimseyerek Asya'ya Dönüş politikası²⁶ ile ekonomik, siyasi ve askerî açıdan bölgedeki Çin varlığını zayıflatmak amacıyla harekete geçmesine sebep olmuştur. ABD'nin, Çin ile çeşitli anlaşmazlıklar yaşayan Japonya, Güney Kore, Vietnam ve Filipinler gibi bölge ülkeleriyle Trans Pasifik Ortaklığı'nı kurarak Çin'i Doğu ve Güney Çin Denizi'nde köşeye sıkıştırma ve çevreleme çabaları²⁷ Çin'in Avrasya'ya Dönüş stratejisinin²⁸ uygulayıcısı olarak Kuşak ve Yol Girişimi'ni devreye sokması ve girişimin Çin'in yatırım ve kalkınma konularında ihmal ettiği Batı sınırı üzerinden başlatılmasıyla sonuçlanmıştır.²⁹

Çin'in gelişen ekonomisine yeni pazarlar bulma ve hızla büyüyen sanayisi için hammadde temin etme isteği İpek Yolu'nu yürürlüğe koymak istemesinin başka bir gerekçesini oluşturmaktadır. Çin'in, 2001 yılında DTÖ üyeliği ile ekonomisinin küresel piyasa sistemine entegrasyonunu büyük oranda gerçekleştirerek üretim kapasitesini küresel ölçekli olarak artırması çift haneli büyüme başarıları göstermesini sağlamıştır. 2008 küresel krizinin ardından büyüme oranının tek haneli rakamlara düşmesi ve 2011 yılı itibarıyla da büyüme oranında görülen durağanlık ve dengesizlikler³⁰ Pekin hükümetinin ihracata dayalı büyüme anlayışından vazgeçip iç tüketimi artırmaya yönelik büyüme modeline geçerek ülke içerisindeki bölgesel gelişmişlik farklarını minimuma indirmek koşuluyla topyekûn bir kalkınma hamlesi

yayınları.

²⁶ Jung, H.-S. ve Chen, J.-L. (2019). "Impact of the U.S. "Indo-Pacific Strategy" and "Pivot to Asia" and China's "Belt and Road Initiative" on Sino-US Political and Economic Relations", *International Business Research* 12(6), 11-22, s.18

²⁷ Karluk A. C. (2017). "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Gerekçeleri Üzerine", *Denge Dergisi*, 95114, s.104

²⁸ Chance, A (2016). "Amerikan Perspectives on the Belt and Road Initiative", *Institute for China-America Studies*, 1-31, s.11.

²⁹ Jung, H.-S. ve Chen, J.-L. (2019), a.g.m.19

³⁰ Çakan, V. (2017), a.g.m.37

gerçekleştirmesinin gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. İşbu amaçla çoğunluğunu azınlık halkların oluşturduğu geri bırakılmış bölgeleri kalkındırmak, gelir eşitsizliğini en aza indirmek, iç piyasa dengesini büyük oranda sağlamak ve olası ekonomik krizlerin önüne geçmek ve pazar ve hammadde ihtiyacını karşılamak için içeride Batıyı Kalkındırma politikası hayata geçirilirken, dış politikada Kuşak ve Yol Girişimi uygulamaya koyulmuştur.³¹ Özellikle 1990'lardan itibaren hızlı sanayileşmenin etkisiyle üretimini artırarak ihracat ölçekli büyümede hızlı bir ivme yakalayan ve üretim merkezi haline gelen Çin, uluslararası piyasalarda edindiği bu rolü sürdürülebilir hale getirmek için ihtiyaç duyduğu hammadde ve enerji kaynaklarının büyük bir kısmını Basra ve Umman Körfezleri, Türkistan ve Afrika kıtasından tedarik etmektedir.³² Uluslararası Enerji Ajansı'nın yaptığı açıklamaya göre 2035 yılına gelindiğinde Çin'in Afrika ve Orta Doğu'dan ithal edeceği ham petrolün iki misli artacağı tahminine bakıldığında bu kaynakları temin etmek için en uygun güzergâh olan Malakka Boğazı ve Güney Çin Denizi'nin potansiyel tehlikeler barındırması Çin'i enerji güvenliği noktasında alternatif güzergahlar bulmak açısından teşvik etmektedir.³³ İşbu amaçla Çin, Pakistan tarafından kendisine satılan Gwadar limanı üzerinden Kaşgar'a kadar ulaşan boru hatları ile Orta Doğu'dan ve Afrika'dan ithal edeceği enerjiyi, ABD ve bölgesel müttefiklerinin tehdidi altında olduğu Malakka Boğazı ve Güney Çin Denizi'ne uğramadan tedarik etmek³⁴ hasebiyle Kuşak ve Yol Girişimi'ni hayata geçirmek istemektedir. Çin'in son yıllarda ekonomik büyümesinde yaşanan düşüşle birlikte "yeni normal" olarak adlandırılan aşamaya geçmesi ve 2014 yılında 7.4'lük büyüme oranıyla son yirmi dört yılın en düşük seviyesini görmesinin yanı sıra çelik, cam, elektrolitik alüminyum ve gemi sektörlerindeki aşırı üretim kapasitesi Çin ekonomisini sıkıntıya sokan diğer bir unsurdur.³⁵ İşbu amaçla Pekin hükümeti Çin ekonomisini canlandırmak ve üretim fazlası ürünlerini uluslararası piyasalara güvenli bir şekilde pazarlamak amacıyla Kuşak ve Yol Girişimi'ni gerekli görmüştür.

Çin'in planladığı Yeni İpek Yolu coğrafyasının genellikle devlet yapısı güçlü

³¹ Karluk, A. C. (2017), a.g.m.97

³² Karluk, A. C. (2017), a.g.m.105

³³ Ergünsü, U. "İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye", (31 Ekim 2017), Web:<https://www.tvb.org.tr/umut-ergunsu-ipek-volunun-veniden-canlandirilmasi-ve-turkiye-31493h.htm> (Erişim Tarihi: 26.02.2022)

³⁴ Karluk, A.C. (2017), a.g.m.105

³⁵ Ergünsü, U. "China's new Silk Road initiative attracts Turkey's attention", (19 Şubat 2015), Web:<https://www.hurriyetdailynews.com/chinas-new-silk-road-initiative-attracts-turkeys-attention-78523> (Erişim Tarihi: 26.02.2022)

ve oturmuş ülkelerin aksine sömürge geçmişi olan ve toprakları harita üzerinde belirlenen kırılğan yapıya sahip veya köklü bir geçmişe sahip olup yine aynı sömürge düzeni tarafından özlerinden koparılmış ülkelerden oluşması, Çin'in bu ülkeler üzerinde özellikle eğitim ve kültürel alanlarda manipülasyon gücünü artırması ve kendisiyle iş birliğine açık kolay satın alınabilen bürokratik bir sınıf bulmasını kolaylaştırması

Çin'in İpek Yolu'nu açmak istemesinin başka bir gerekçesini oluşturmaktadır. Özellikle Tacikistan ve Kazakistan gibi Türkistan ülkelerinde Konfüçyüs Enstitüleri aracılığıyla Çin dilinin yaygınlaşması ve Çin'de eğitim imkanlarının sağlanması³⁶ Çin'in elini bu ülkelerle olan ilişkilerinde oldukça güçlendirmektedir. Tarihten gelen bir bakış açısıyla Çin, gerek kendi bünyesindeki kendinden olmayan unsurları gerekse farklı ülke toplumlarını bir tehdit unsuru olarak görerek ve Han sülalesi döneminde Çinli olmayan unsurları asimile edip bünyesine katarak egemenlik kurduğu alanları tek tipleştirip ardından Çinli olmayan “çevre” bölgelerini bağımlılık oluşturarak “merkezileştirmeyi” esas alan bir politika izlemekteydi.³⁷ Günümüzde Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında batıya doğru genişlerken Doğu Türkistan ve Tibet bölgelerinde tam hakimiyeti sağlama gayretine ek olarak girişim çerçevesinde Türkistan ülkelerinde tarımsal faaliyet yürütme amaçlı toprak satın alma girişimleri³⁸ benzer şekilde Çin'in Doğu Türkistan ve Mançurya bölgelerinde asimilist politikalarını sürdürmekle görevli yarı askeri kurumu olan “Xinjiang Production and Construction Corp (XPCC/Bingtuan)”un Ukrayna'nın tarıma elverişli topraklarının %7'sini oluşturan 3 milyon hektarlık araziye satın alması³⁹ gibi faaliyetleri Çin'in güçlü olmayan ülkelere Çin tarzı postkolonyal bir politika izlediği algısına neden olmaktadır.

1.6 TARİHSEL SÜREÇTE ABD-ÇİN İLİŞKİLERİ

Amerikan Devrim Savaşı'ndan sonra Büyük Britanya planı uygulanmıştır. Çin ve Amerikan Kolonileri arasında devam eden iletişim, savaş sonrasının doğrudan bir

³⁶ Karluk A.C. (2017), a.g.m.106

³⁷ Karluk, A. C. (2018). “Çinlilerin Millet Düşüncesinin Kökenleri ve Ötekilere Bakışı”, *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi* 1(1), 30-54, s.37

³⁸İnternet: “Çin Orta Asya'da Toprak Satın Alıyor”,(5 Nisan 2018),

Web:<https://avim.org.tr/tr/Bulten/CIN-ORTA-ASYA-DA-TOPRAK-SATIN-ALIYOR> (Erişim Tarihi:05.01.2021)

³⁹ Karluk, A.C. (2017), a.g.m.107

sonucu olarak görülmektedir. İngiltere, ABD ile olan tüm ticaret kısıtlamalarını kaldırmıştır. Bu durum ise, ABD'li tacirlerin iş yapmasını kolaylaştırmaktadır. Çin pazarının daha cazip hale gelmesiyle Çin ile ABD arasındaki ticari ilişki yoğunlaşmıştır.⁴⁰

19. Yüz yılda ilişkiler daha da gelişmiştir. Çinlilerin çoğu ABD'de bulunan demiryollarında ve madenlerde çalışmaya başlamıştır. Bu süreçte ABD Çin vatandaşları ayrımcılıktan korumak adına anlaşmalar imzalamıştır. Fakat 1882 yılında Amerika Çinli göçmenlere yönelik yeni bir yasa çıkartarak ırkları nedeniyle vatandaşlık alamamalarına yol açmıştır.⁴¹ Bu süreçte Çin ABD'yi sömürgeci, emperyalist ve zalim olarak değerlendirmiştir. Bundan ötürü ABD dış politikalarında saldırgan bir tutum benimsemiştir. Batının Çin'e karşı sergilediği sert tavır ise Boxer Ayaklanmasına yol açmıştır. Bu girişim batılı devletlerin Çin'e uyguladığı siyasi ve ekonomik baskının bir sonucu olarak görülmektedir.

Bu ayaklanmadan sonra 1908 yılında ABD Çin'den aldığı tazminatın bir kısmından vazgeçmiştir. Çin ise 1924 yılında alacaklarından eğitim alanında kullanılması şartıyla vazgeçmiştir.⁴² ABD bu dönemde Çin'in uluslararası ticarete eşit fırsatlara sahip olmasına imkan sağlamıştır. Ayrıca Çin'in toprak bütünlüğüne saygı duyulması konusundaki yaklaşımını da değiştirmiştir.

10 Ekim 1911 tarihinde Çin'de başlayan devrim başarıyla ilerlemiştir. Bu dönemde Sun Yat-Sen, Çin Cumhuriyeti'nin geçici cumhurbaşkanı seçilmiştir. Sun Yat-Sen'e lansmandan altı hafta sonra ülkeyi birleştirme görevi verilmiştir. Yuan Shikai, 1916'da yeni bir Hanedan ilan etmiştir. Ancak bu hanedan başarılı olamamıştır. Yerel valilere yönetim yetkisi verilmiş ve ardından bu yetki askeri komutanlara geçmiştir.⁴³

Çin'in merkezinde, yeni Çin Komünist Partisi 1921'de kurulmuş, komünist dünya hareketine dayalı bir toplumu yönetmiş ve Çan Kay-şek liderliğindeki milliyetçi parti 1920'lerde eski Qing İmparatorluğu'nun bir parçası olmuştur. Öte yandan bu dönemde Japonya, Çin'i fethetmek için Çin'in iç karışıklıklarından yararlanmak istemiştir. Ancak Avrupa'daki eski ortakları hem siyasi hem de ekonomik olarak Japonya'ya cephe almaya başlamıştır. Bu durum Çin'in bütünlüğünü korumasını ve

⁴⁰ Köksoy, F. (2019). Kartal ve Ejderha'nın Valsi, Amerika-Çin ilişkileri. D&R Yayınları, s. 10.

⁴¹ Topçu N. (2021). ABD'deki Çin Diasporasının Oluşumuna Giden Yol, AMS, 1(3), s 744-745

⁴² Puska, S. M. (1998). New century, old thinking: The dangers of the perceptual gap in US-China relations. Diane Publishing.

⁴³ Kissinger, H.(2015). Çin dünden bugüne yeni Çin. Kaknüs Yayınları, s. 123-126

kendini güçlendirme, bir bakıma, eski sömürgecilerle diplomasi adına iş birliği yapılmasını sağlamıştır.

Açık Kapı Politikası 1930'larda, ABD'nin diğer ülkelerin bireysel sömürge çıkarlarına ilişkin taleplerine dayanan bu politika, Çin'in Bağımsızlığını savunmak için geliştirilmiştir. Çin, Japonların 1945 yılında teslim olmasının ardından bölünmüştür. Sadece milliyetçiler değil aynı zaman da komünistler de merkezi otoriteyi elinde tutmak için mücadele etmişlerdir. Çan Kay-Şek, Amerikan halkı tarafından bir savaş zamanı dostu olarak görülmüş ve desteklenmiştir. Aslında, Çan Kay-Şek zaten yabancı işgali tarafından yıpratılmış bir ulusun yalnızca küçük bir bölümünü kontrol edebilmiştir.

Tüm bu olaylardan sonra Çin'deki iç savaş yeniden alevlenmiştir. Washington 20, yıllardır birbirleriyle savaşan milliyetçiler ve komünistlerden oluşan bir koalisyon oluşturmanın iyi bir fikir olacağını ifade etmiştir. Bunun üzerine Eylül 1945'te ABD Büyükelçisi Patrick Hurley, Çan Kay-Şek ve Mao Zedong ile bir araya gelmiştir. Uzlaşma varılamayan görüşme, taraflar arasında çatışmayı neden olmuştur. Mao kırsal alanlara yönelirken Çan Kay Şek ise milliyetçiliğin baskın olduğu bölgelere ağırlık vermiştir. Milliyetçilerin askeri konumlarının zayıfladığı dönemde General George Marshall ABD Başkanı Harry S. Truman, bir yıllığına Çin'de görevlendirilmiştir.

1949 ila Kore Savaşı'nın başladığı 1950 yılına kadar ABD ve Çin arasındaki diplomatik ilişkiler sürdürmüştür. Kore Savaşı'na kadar olan süreçte kayda değer bir çatışma gerçekleşmemiştir. Ekonomik ve ticari ortaklıklar bu dönemde ön plana çıkmıştır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra uluslararası sistemin yapısı değişikliğe uğramış, çok kutuplu yapı, iki kutuplu yapıya dönüşmüştür. İttifak kurmaya başlayan iki blok ülkelerinden Çin komünist blok tarafında, ABD ise komünist blok tarafında yer almıştır. Washington'un hedefi Çin-Rusya yakınlaşması Pekin, ABD-Tayvan arasındaki ittifakı zayıflatmaya odaklanmıştır. Mao'nun 1949'da Çin'i Komünist ilan etmesiyle başlayan gerilim Kore Savaşı ile en üst seviyeye çıkmıştır. Bu savaşta Çin'in Sovyet bloğunda olması ve ABD ile karşı karşıya gelmesine neden olmuştur.

Kore Savaşı'ndan sonra Tayvan'a verilen desteğe ve ABD'nin askeri gücüne rağmen Çin, komünist rejime yenilmiştir. Bundan ötürü Tayvan'a kaçan milliyetçilere yönelik güç kullanma tehdidinde bulunmuştur. Eylül 1954'te Çan Kay Şek liderliğindeki küçük bir asker grubu Kinmen'i ve çevredeki adaları bombalamaya

başlamıştır.⁴⁴ Bu nedenle patlak veren I Tayvan Krizi Amerika ile Çin'i bir kez daha karşı karşıya getirmiştir.

ABD ve Tayvan, 2 Aralık 1954'te "Karşılıklı Savunma Anlaşması"nı imzalamıştır.⁴⁵ 1 Nisan tarihinde Çin hava sahasına giren 18 ABD Savaş uçağı bir hafta sonra bir Çin uçağını düşürmüştür. Bu olayın ardından Çin, ABD ve Tayvan'ı sabotaj yapmakla suçlanmıştır. Çin, Kinmen, Matsu'ya yönelik saldırılarına 1 Mayıs'ta son vermiştir. Bu nedenle Tayvan sorunu çözüme kavuşturulmadan beklemeye alınmıştır⁴⁶.

ABD yönetimi, Tayvan hükümetini meşru olarak tanımaktadır. Ancak Çin Halk Partisi, Cumhuriyet ile büyükelçilik düzeyinde müzakereler yürütmüştür. 1955 tarihinde Cenevre'de başlayan müzakereler 1957'ye kadar sürmüştür⁴⁷. 1964 ve 1965'te Amerika Birleşik Devletleri'nin Kuzey Vietnam ile savaş kararı alması Amerikan-Çin ilişkilerini germiştir⁴⁸ ABD'nin vermiş olduğu bu kararında Çin tarafından çevrenin olarak görülmüştür.

Sovyetler Birliği ile Çin arasındaki ilişkinin bozulması, Amerika-Çin arasındaki ilişki yeni bir boyut kazanmıştır. Sovyetler Birliğinin Tayvan Boğazlar Krizi 'de askeri destek vermemesine Çin tepki göstermiştir. Stalin'in ölümü ile Mao'nun ve Kruşçev'in ölümü arasındaki ideolojik farklılıklar iki ülke arasındaki görüş ayrılıkları ortaya koymuştur bu durum da Sovyet-Çin arasında ki bağlarını zayıflaması ABD ile Çin arasında yakınlaşmasına yol açmıştır. Vietnam Savaşı'nın uzamasından ötürü ABD'de ekonomik sıkıntılar yaşamıştır. Bu sorunlar ABD'nin iç politikasını da etkilemiştir. Nixon ABD'nin başkan konumuna gelmiş ve savaşı bitirmek için Çin ile ilişkilerini geliştirmiştir.

Dönemin ABD Başkanı Nixon, Çin-Sovyetler Birliği arasında yaşanan çatışmaları ABD'nin lehine çevirmiş ve Asya-Pasifik'te ve Vietnam'da Sovyetler Birliğine karşı elini güçlendirmiştir. Buna ilaveten Çin ile arasındaki ticari ortaklığı da geliştirmeyi amaçlamıştır.

1969'da Çin'de güvenlik, önemli sorunlar arasında bulunmaktadır. Kuzeydeki Sovyetler Birliği, Çin için ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Çin'in güneybatıdaki toprak

⁴⁴ Şendal, T. (2022). Çin – Tayvan Geriliminin Tarihsel Arka Planı <https://www.politikyol.com/cin-tayvan-geriliminin-tarihsel-arka-plan/>

⁴⁵ Temiz, M. (2022). Çin'in Hegemonik Düzeni ve Güney Çin Denizi Sorunu. Doğu Asya Araştırmaları Dergisi, 5(9), 11-12.

⁴⁶ Adıbelli, B. (2006). Çin Dış Politikasında Tayvan Sorunu, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.

⁴⁷ Köksoy, F. (2019). Çin Halk Cumhuriyeti Merkezli Tayvan, Tibet ve Doğu Türkistan Sorununun Amerika-Çin İlişkilerine Yansımaları. Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi, 10(2), 83-103.

⁴⁸ Adıbelli, B. (2006). Çin dış politikasında Tayvan sorunu. IQ Kültür Sanat Yayıncılık.

anlaşmazlıkları, Hindistan ile arasında bir çatışmaya yol açmıştır. Vietnam Savaşı sürerken ABD ve Tayvan açısından güneyde riskli durumlar ortaya çıkmıştır. Çin, o dönemde dünyadaki mevcut sisteme dayalı olarak ABD ile çalışmaya başlamıştır. Ayrıca Sovyetlere karşı önlemler almaya başlamıştır. ABD'nin Tayvan'ı meşru olarak tanıması Çinli yönetimi ile ilişkileri geliştirmesi bakımında sorun oluşturmuştur. O zamanki Ulusal Güvenlik Danışmanı Nixon ve daha sonra Nixon'un yönetiminde bulunan Dışişleri Bakanı olan Henry Kissinger Çin'e verilen önem nedeniyle diplomatik bir diyalog oluşmasını amaçlamıştır. Amerika Birleşik Devletleri Çin'i ilk olarak Çin Halk Cumhuriyeti olarak tanımıştır. Öte yandan Tayvan Boğazı'ndaki düzenli Amerikan donanması devriyesini sonlandırmış ve Çin'e yönelik ticaret kısıtlamalarını kaldırılmıştır. Bu sayede Çin ile diyalog kurulması yolunda ilk adımlar atılmıştır⁴⁹

1971'de Japonya'da gerçekleştirilen masa tenisi şampiyonasında yarışan ABD takımının Çin yönetimi tarafından ülkeye davet edilmesi ve bu doğrultuda gerçekleşen ilişkilerin iyileştirilmesi girişimleri Soğuk Savaş'ta sporun bir aracı olarak kullanıldığına somut bir örnektir. Bu gelişmeyle beraber Japonya ile yarışan Çin ve Sovyetler'e karşı üstünlük kurmak isteyen ABD arasındaki ilk temaslar başlamıştır. İzlenen bu politika literatüre “ping-pong diplomasisi” olarak geçmiştir.⁵⁰ İki ülke arasında yaşanan olumlu gelişmelerden Çin'de kazançlı çıkmıştır. 1 Ekim 1971 tarihinde Çin Birleşmiş Milletler'e katılmıştır. Çin'in Birleşmiş Milletler'e kabul edilmesinden sonra Tayvan üyelikten çıkartılmıştır.

Tayvan konusu, Çin ile ABD ilişkisinin normalleşmesini sekteye uğratmıştır. Çünkü Tayvan'ın kendi sınırlarında olduğunu iddia eden Çin, Tayvan'ı kendi sorunu olarak görmüştür. ABD, Çin ile ilişkilerini zedelememek için “Tek Çin” politikasını benimsemiştir. Çin'in bu sorunu barışçıl bir şekilde çözmesini talep etmiştir. Öte yandan bölgedeki gerginliğin azalması halinde Tayvan'a yapılan baskıların da azalacağını ifade etmiştir.⁵¹

Çin'de Mao'nun ölümünden sonra Deng Xiaoping ülkeyi geliştirme sözü vererek başkan seçilmiştir. ABD'de ise Jimmy Carter 1976 seçimlerini kazanmıştır. Carter ayrıca Mayıs 1977'de Notre Dame Üniversitesi'nde Amerikan-Çin ilişkilerinin

⁴⁹ Dedekoca, E. (2017). ABD-Çin ilişkilerinde kriz yönetimi. Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi, 1(3), 141-168.

⁵⁰ Alişoglu, B.(2020). Soğuk Savaş Rekabetleri ve Satranç. ESOGÜ Tarih Dergisi, 3, 59-87.

⁵¹ Armaoğlu, F. H. (1995). Yirminci yüzyıl siyasi tarihi 1914-1995. Timas Yayınları

küreselleşmenin odağı olarak gördüklerini ifade etmiştir. Çin'in küresel barıştaki kilit rolüne ve gücüne dikkat çekerek ikili ilişkiler açısından olumlu yönde bir adım atmıştır.⁵² Bu olayların hemen ardından Başkan Carter, Pekin Yönetiminin Çin'in resmi yönetimi olduğunu ilan etmiş ve ilişkilerini bu doğrultuda ilerletmiştir. İki ülke arasındaki ilişkiler iyi olsa da ABD Kongresi'nin kabul ettiği Tayvan İlişkileri Yasası Çin ile ABD arasında gerginliğe neden olmuştur. Buna göre ABD, Tayvan ile ilişkilerini geliştirmekte ve Tayvan'ın güvenliğini kendi güvenliği olarak değerlendirmektedir.⁵³

Çin, 1981'de ABD'den Tayvan ile olan silah ticaretini ne zaman durduracağına ilişkin somut bir adım talep etmiştir. Bu konuda talep karşılanamazsa, diplomatik ilişkileri düşürmekle tehdit etmiştir. Öte yandan ABD kısmen olumlu yanıt vermiş ve Çin'e daha yeni bir model silah göndermiştir. Bu konuda çözüme ulaşılan kadar satışlarda artış olmayacağını ve yapılan satışların düşürüleceğinin sözünü de vermiştir.⁵⁴

Tayvan konusundaki görüş ayrılıklarına rağmen Çin ile ABD arasındaki ekonomik ve siyasi ilişkiler, Tayvan konusundaki görüş ayrılıklarına rağmen gelişmiştir. Deng Xiaoping, 1979'da Washington'u ziyaret etmiştir. Bu ziyaret sırasında her iki ülkede bilimsel ve teknik bir iş birliği anlaşması imzalamıştır. Sözleşmede 1980 yılından sonra 14 programın onaylandığı belirtilmektedir.⁵⁵

Çin'deki ekonomik reformlar bu dönemde olumlu etkiler yaratmasına rağmen politik açıdan olumsuzluklar yaşanmasına yol açmıştır. Muhafazakâr kesim ile komünist Parti'nin genç kadrosu arasındaki çatışma Deng Xioaping'i yönetimde zor bir duruma sokmuştur.

Üniversite profesörleri ve öğrencileri bu sıkıntılardan cesaret alarak ayaklanma başlatmıştır. Bu gösterilere işçiler ve vatandaşlar katılmıştır. Özgürlük için ayaklanmaların devam etmesinden ötürü Deng, Şahinler olarak adlandırılan muhafazakarların yanında yer almıştır. Bu nedenle de önlemleri arttırmıştır. 4 Haziran 1989'daki Tiananmen gösterisinin ardından Çin polisi çok sayıda kişiyi ölümüne ve

⁵² Terrill, R. (1980). US-China relations. The Australian Journal of Chinese Affairs, 3, 99-111.

⁵³ Çetiner, M., & Sever, E. (2019). Dünya ekonomisi ve Türkiye'nin yeri: Tarihsel süreç, ekonomik göstergeler ve geleceğe yönelik tahminler. Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 24(2), 333-347.

⁵⁴ Olkan, K. B. (2021). Çin-Abd İlişkilerinde Güvenlik İkilemi: Tayvan Sorunu. Journal Of Business Innovation and Governance, 4(1), 27 – 41.

⁵⁵ Dedekoca, E. (2017). ABD-Çin ilişkilerinde kriz yönetimi. Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi, 1(3), 141-168.

yaralanmasına sebep olmuştur. Yaşanan olaylar sonrasında ABD-Çin ilişkileri dondurulmuştur⁵⁶.

Yaşanan bu olaylar karşısında Amerika Birleşik Devletler Başkanı Bush Çin'e yaptırım uygulanması gerektiğini ifade etmiştir. Bu yaptırımlar, nükleer iş birliğinin askıya alınmasını, silah sevkiyatı yasaklarını ve Çinli yetkililerle yapılacak olan üst düzey toplantıların askıya alınmasını içermektedir. Kongre tarafından onaylanan Bush yaptırımları haricinde Çin ile ticaret alanında yapılan görüşmelerin durdurulması ve fonların kesilmesi uygulanan diğer yaptırımlar arasında yer almaktadır.⁵⁷

1995 yılında Tayvan Sorunu, ülkeler arasındaki iyi ilişkilerin gerilmesine yol açmıştır. Haziran 1995'te Tayvan Devlet Başkanı Lee Teng Cui ABD'yi ziyaret ettiğinde Çin bu ziyarete olumlu bakmadığını belirtmiştir. Ayrıca Tayvan Boğazda askeri tatbikat yapma kararı almıştır. 9 Temmuz 1995'ten Mart 1996'ya kadar Çin, Tayvan Boğazı çevresinde bir dizi askeri önlem almış. Aslında Çin, Tayvan konusunda ciddiyetini ortaya koymuş ve ABD'ye rağmen güç kullanmaya istekli olduğunu göstermiştir. ABD bu nedenle Tayvan'ın Bağımsızlığını desteklemiştir.⁵⁸ 1993-1995 yıllarında ABD, Tayvan'a 3.2 milyar dolar değerinde silah temin etmiştir.⁵⁹ Amerika Birleşik Devletleri, Tayvan ordusu için en büyük silah kaynağı konumuna yerleşmiştir.

Mayıs 1999'daki NATO bombalaması sırasında Belgrad'daki Çin Büyükelçiliğine atılan ABD'ye ait beş adet lazer güdümlü bomba nedeniyle büyükelçilikte görev yapan 3 personel ölmüş, 27'si yaralanmıştı. Bu saldırı sonucunda büyükelçilik binası ağır hasar almıştı. Olaydaki istihbarat zafiyeti ve hedefleme noktasındaki başarısızlıklar nedeniyle ABD yetkilileri özür dilemiştir.⁶⁰ Bu olayın bir kaza mı yoksa uluslararası toplumun Çin'e bir uyarısı mı olduğu tartışmalara yol açmıştır.

ABD-Çin İlişkileri Yasası Ekim 2000'de Başkan Clinton tarafından kabul edilmiştir. Pekin'e ABD ile uzun süreli ticari ilişkiler sağlayan. bu anlaşma, Çin'in 2001

⁵⁶ Çaylı, Ş ve Varol, B. (2022). Tayvan Sorunu Bağlamında Abd-Çin Rekabetinin Analizi, AVRASYA Uluslararası Araştırmalar Dergisi, 10(32), 78-102

⁵⁷ Çakmak, C. (2005). Amerikan dış politikası ve ABD-Çin ilişkilerinde pragmatizm ve rasyonelite, geleceğin süper gücü Çin: Uzakdoğu,,daki entegrasyonlar ve Şangay İşbirliği Örgütü, Eds. Sandıklı, A. ve Güllü, Tasam Yayınları, İstanbul, 103-135.

⁵⁸ Yeşilyurt, A.K.(2019). Obama dönemi ABD-Çin İlişkileri. Yüksek Lisans Tezi, Giresun Üniversitesi, Giresun.

⁵⁹ Ying, M. (2001). U.S. relations in the era of the Post-Cold War: Issues and implications, panel: Changing patterns of the regional conflicts international studies association. February 20-24, Chicago, Illinois.

⁶⁰ Dumbaugh, K. (2000, April). Chinese Embassy bombing in Belgrade: Compensation issues. Congressional Research Service, the Library of Congress.

yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) üye olmasının yolunu da açmıştır. 1980'den 2004'e kadar ABD-Çin ticareti 231 milyar dolar artmış ve Çin, 2006 yılında ABD'nin en büyük ikinci ticaret ortağı haline gelmiştir. Kanada'dan sonra Meksika'da Amerika ile ticarete Çin'in gerisinde kalmıştır.⁶¹

2001 yılında bir Amerikan askeri keşif uçağı Çin'in Hainan Adası'na inmiş ve bir Çin savaş uçağına çarparak düşmesine yol açmıştır. Yaşanan bu olay iki ülke arasında "casus" uçağı krizine neden olmuştur.⁶² Yaşanan bu kriz, olayla ilgili gelişen gergin duruma rağmen tazminat ödemesi ve özür dilenmesi şartıyla kapatılmıştır.

11 Eylül 2001'de ABD'de meydana gelen terör saldırılarının ardından her iki ülke de iş birliğine karar vermiştir. Çin istihbaratı toplama, finansal ağların izlenmesi, teröristlere sınırların kapatılması ve Pakistan'a yardım konusunda destek sağlamıştır. Amerika ise Çin'in tehdit olarak algıladığı Doğu Türkistan İslami Hareketi'ni terörist grubuna dahil etmiştir.⁶³ 11 Eylül saldırılarından sonra, Çin'in terörle mücadele ekibi iki karar taslağı oluşturulmasına katılmıştır.

Soğuk Savaşın ardından ABD, Çin'i bir müttefik veya rakip olarak görmek yerine, Çin'in gelecekte küresel güç haline gelmesi ihtimalini ortadan kaldıracak önlemler almaya, ekonomik ve diplomatik iş birliklerini sürdürmeye devam etmek istemektedir.⁶⁴ Amerika'nın kaderinin Asya'da olduğunu belirten Obama, uzun vadeli çıkarları için Çin'in pozisyonunun çok önemli olduğunu savunmuştur.⁶⁵ Obama hükümeti, Çine yönelik politikalarında bir yandan angajman politikasını uygulamaktadır. Obama hükümeti, bir çevreleme politikası sergileyerek ikili bir yaklaşımı benimsemiştir.⁶⁶

2006 yılında Çin-Amerika ortak girişimi olan "Stratejik Ekonomik Diyalog", 2009 yılında Obama ve Hu Jintao tarafından "ABD Çin Stratejik ve Ekonomik Diyalog" adıyla yayınlanmıştır. Kapsamı da genişletilmiştir.⁶⁷ Obama ve Hu Jintao, 19 Ocak 2011'de Beyaz Saray'da görüşmüş ve iki ülke arasında 45 milyar dolarlık bir anlaşma imzalamamışlardır. En önemli sorunlardan biri olan döviz kuru konusunda da

⁶¹ Yeşilyurt, A.K.(2019). Obama dönemi ABD-Çin İlişkileri. Yüksek Lisans Tezi, Giresun Üniversitesi, Giresun.

⁶² Güneş, E. (2009). Yeni Yüzyıldaki Çin-Amerika Rekabeti. Uluslararası Toplum ve Demokrasi Dergisi, 1(6-7), 175-188.

⁶³ Güven, A. (2021). Uluslararası Medyada Sincan/Doğu Türkistan Haberlerinin Çerçevesi, Gümüşhane Üniversitesi İletişim Fakültesi Elektronik Dergisi, 9 (1), 295-324

⁶⁴ Güneş, E. (2009). Yeni Yüzyıldaki Çin-Amerika Rekabeti, Toplum ve Demokrasi, 3(6), s. 175-188.

⁶⁵ Türker, H.(2019). Yeni soğuk savaşa doğru: Yükselen Çin, ABD ve NATO. Cinius Yayınları, 1.

⁶⁶ Tsang, S. (Ed.). (2004). Peace and security across the Taiwan Strait. Springer.

⁶⁷ Yeşilyurt, A.K.(2019). Obama dönemi ABD-Çin İlişkileri. Yüksek Lisans Tezi, Giresun Üniversitesi, Giresun.

iş birliği sözü verilmiştir. Görüşmede insan hakları konuları ile uluslararası gelişmeler de incelenmiştir.⁶⁸

Kasım 2012'de Çin Devlet Başkanı Xi Jinping seçilmiş ve ABD başkanı Obama ile kez 2013 yılının Haziran ayında yüz yüze görüşmüşlerdir. Görüşmede bağlar, Kuzey Kore meseleleri, siber güvenlik ile iklim ve enerji güvenliği konuları ele alınmıştır. Karbon ve iklim değişikliği ile alakalı olarak beyanname imzalanmıştır. Bu anlaşma, 2020 yılına kadar emisyon artışının önüne geçmek için önlemler alınacağını belirtmektedir. ABD ve Çin, 2015 yılında Paris'te düzenlenen İklim Değişikliği Konferansı'nda bu anlaşmayı "tarihi bir anlaşma" olarak anmış ve her iki ülke arasında imzalamıştır. Öte yandan anlaşmanın ilişkilerinin geleceği için ne kadar önemli olduğunu da vurgulamışlardır.⁶⁹

Küresel mali krizler sırasında Çin'in hızlı ekonomik büyümesi, adil olmayan ticaret ve ekonomi politikalarına ilişkin endişeleri artmıştır. Çin'in para biriminin ABD doları karşısında daha fazla değer kazanması konusunda isteksizliğine rağmen kabul etmesi ve halka açık şirketler için büyük ölçekli firmaların Çin'in iç pazarına tam erişimini engellenmesi ABD'yi rahatsız etmişti. Obama yönetimi, görev süresi boyunca her fırsatta Yuan para birimini suni olarak düşük tuttuğunu ve haksız avantaj elde ettiğini ifade etmiştir.⁷⁰

1.7 BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN DEVAMLILIĞI ÜZERİNDEKİ OLUMSUZ ETKİLER

Çin Halk Cumhuriyeti tarafından 2013 yılında başlatılan ve 2049 yılında tamamlanması planlanan ve dünya nüfusunun dörtte üçünü, dünya GSYH'sinin neredeyse yarısını içine alacak şekilde geniş bir kapsamda uygulamaya koyulan Kuşak ve Yol Girişimi, ulaştırma, ticaret, kültürel ve siyasi anlamda diyalog ve karşılıklı iş birliğini esas alması hasebiyle merkez ülke konumunda bulunan Çin ve girişime taraf ülkeler açısından çeşitli zorlukları da beraberinde getirmektedir. Bu zorluklar kendisini

⁶⁸ Pomfret, J. Wilson, S. (2011) "Obama Hosts Hu Jintao on State Visit, Presses China on Human Rights" <https://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2011/01/19/AR2011011904733.html?sid=ST2011011805935>

⁶⁹ Rauhala, E. (2014). The APEC Summit closes with a „Historic“ climate deal between the US and China. Time Dergisi.

⁷⁰İnternet. Yuan'ın düşük olması rahatsız edici. (2010). <https://www.dunya.com/dunya/yuan039in-dusuk-olmasi-rahatsiz-edici-haberi-130932>. (Erişim Tarihi:18.07.2023)

Çin'in sistematik bir şekilde uyguladığı borç tuzağı diplomasisi, girişime karşı çıkan ülkelerin tutumları ve girişim kapsamındaki coğrafyalarda yaşanan uluslararası veya bölgesel çaplı sorunların varlığı şeklinde göstermektedir.

1.7.1 Çin'in Borç Odaklı Politikası

Kuşak ve Yol Girişimi'nin sürdürülebilirliği noktasında büyük handikaplara neden olan sorunların başında Çin hükümeti tarafından girişim dahilinde ilişkiler tesis ettiği az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelere yönelik uygulanan ve borçlandırma politikası yoluyla ekonomik ve siyasi olarak egemenlik kurma amacı taşıyan “borç tuzağı diplomasisi” gelmektedir. ABD tarzı kredilendirme sisteminin demokrasi, insan hakları, hukukun üstünlüğü ve paranın yönetimi gibi konularda kredi talep eden ülkenin çeşitli ön koşullara sahip olması gerektiği gerçeğinin aksine Çin sermaye sahipleri tarafından kredi sağlama sisteminin, herhangi bir siyasi ve ekonomik ön koşula bağlı olmaksızın düşük faizli ve uzun vadeli ödeme imkânı sunması ülkeler açısından Çin'in “iyi bir alacaklı” imajını güçlendirmektedir. Ancak ortaya çıkan sonuç bakımından durum sanıldığı kadar iç açıcı değildir. Çin hükümeti tarafından borcunu ödemede acze düşmüş olan ülkelerin liman, havaalanı, telekomünikasyon gibi stratejik açıdan önemli kurumlarının 49 yahut 99 yıllık bir süre için devralınması⁷¹ akıllara borç tuzağı diplomasisi yoluyla “Çin tarzı emperyalizmin” uygulandığı ihtimalini getirmektedir.

Çin'in borç tuzağı diplomasisini eyleme döktüğü ülkelerin başında Sri Lanka gelmektedir. Çin'in Sri Lanka ile ekonomik yönlü ilişkilerinin başlangıcı 2007 yılında son bulan iç savaş sonrasında Sri Lanka hükümeti tarafından yapımı gerçekleştirmek istenen liman inşasının finansmanı için Japonya, Hindistan, IMF, Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankası'na başvurulmasına rağmen insan hakları ve ticari uygulanabilirlik ile ilgili endişeler gerekçesiyle projenin reddedilmesinin akabinde 2009 yılında Sri Lanka'da liman inşaatının bitirilmesi ve yeni bir hava limanı inşası için Çin tarafından projeye 1,9 milyar dolarlık bir finansman sağlanmasına dayanmaktadır.⁷² Çin hükümeti ve Çin kaynaklı şirketlere 8 milyar dolarlık borcu olan Sri Lanka hükümetinin borçlarını ödeyememesi sonucu 2017 yılında Hambantota limanının kullanım ve tasarruf haklarının %70'ini 99 yıllığına ve 1,12 milyar dolar

⁷¹ Vural, Ç. ve Aydın, H. (2019). “Dolar Diplomasisi ve Borç Tuzağı Diplomasisi: ABD ve Çin Örneklerinin Karşılaştırılması”, *Uluslararası Politik Araştırmalar Dergisi*, 5(3), 174-194, s.184

⁷² Parker, S. ve Chefitz, G. (2018). “China's Strategic Leveraging of its Newfound Economic Influence and the Consequences for U.S. Foreign Policy”, *Harvard Kennedy School Belfer Center for Science and International Affairs*, Cambridge, s.9.

karşılığında Çinli bir şirketçe kiralanması⁷³ Çin'in borç tuzağı diplomasi yoluyla post kolonyal politikalar izlediği kanısını güçlendirmiştir. Konuya ilişkin olarak ABD Başkan Yardımcısı Mike Pence, Hudson Enstitüsünde yaptığı konuşmada Çin'in borç diplomasisi aracılığıyla Hambantota limanını 99 yıllığına kiralamasının Çin'in büyüyen donanması için askeri bir üs arayışına girmesinin sonucu olduğunun altını çizmiştir.³⁹⁴

Sri Lanka'nın Çin hükümeti tarafından borç tuzağı diplomasisine yenik düşmesi Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında Çin ile ekonomik yönlü ilişkiler ağı içerisinde olan ülkelerin daha temkinli politikalar izlemesinin gerekliliğini ortaya koymuştur. İşbu doğrultuda Malezya'da 2018 yılında yapılan seçimler sonucu görevi Necip Rezak'tan devralan Manathir Muhammed'in ilk iş olarak Rezak tarafından Kuşak ve Y ol Girişimi kapsamında başlatılan ve toplam 22 milyar dolarlık bir maliyete sahip doğu kıyı şeridi boyunca 688 kilometrelik bir demiryolu bağlantısı projesi ve 2016'da yapımına başlanan gaz boru hattı projelerini *"Bu iki projeye ihtiyacımız olduğunu düşünmüyoruz. Uygun olduklarını düşünmüyoruz. Yani eğer yapabilirsek, projeleri bırakmak istiyoruz"*³⁹⁵ şeklinde bir açıklamayla durdurma kararını vermesi konuya ilişkin önemli bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır.

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında borç tuzağı diplomasisi yoluyla ekonomik ve siyasi çıkarlarını maksimize etmek istediği bir başka ülke ise Afrika Boynuzu'nda, Orta Doğu ve enerji nakil güzergahlarına yakın konumda bulunan, ABD başta olmak üzere Çin, İtalya, Fransa, Almanya, Uganda, İspanya ve Suudi Arabistan'ın da birer askeri üssünün bulunduğu Cibuti'dir. Küresel Kalkınma Merkezi'nin 2018 Mart ayında yayınladığı rapora göre Cibuti'nin 2017 sonu itibarıyla Çin'e olan borcunun 1,72 milyar dolar seviyesine çıkarak Cibuti'nin toplam GSYH'sinin % 88'ine tekabül etmesi durumun ciddiyetini ortaya koymaktadır.³⁹⁶ ABD'nin yaklaşık 4 bin askeri ile konuşlandığı ve Yemen ve Somali'deki nüfuzunun garantörü olarak gördüğü stratejik öneme sahip Lemonnier üssünün, Çin'in 2017 yılında ülkede askeri üs kurmasıyla birlikte Çin tehdidi altında olduğuna yönelik algının

⁷³ Tandoğan, M. "Çin'in borç diplomasisi ve Afrika", (21 Eylül 2018), Web:<https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/cin-in-borc-diplomasisi-ve-afrika/1260770> (Erişim Tarihi: 02.03.2022)

üzerine Çin'in Cibuti'de Sri Lanka örneğine benzer şekilde borç tuzağı⁷⁴ 75 76 diplomasisini uygulamaya koyarak bölge üzerinde hakimiyet kuracağına yönelik düşünce ABD'yi oldukça tedirgin etmektedir.⁷⁷

Benzer şekilde Kenya'nın 2013 yılı itibarıyla ülkenin en büyük yatırım projesi olan Standard Gauge Railway (SGR) inşası için Çin'den 5 milyar doları aşkın kredi almasının akabinde projenin 98 milyon dolarlık bir zarara uğraması sonucu Kenya hükümetinin kredileri ödeme noktasında zora düşmesine neden olmuş ve Kenya'nın Mombasa limanı gibi bazı önemli varlıklarının üzerinde Çin'in borç tuzağı diplomasisi yoluyla hakimiyet sağlayacağı yönünde bir algı oluşmuştur. Zambiya'nın Kenneth Kaunda Uluslararası Havaalanı'nı benzer nedenlerle Çin'e devretmesi yine Sri Lanka örneğinin Zambiya'da da yaşanması sorunsalına sebep olmaktadır.⁷⁸

Türkistan Cumhuriyetleri'nde de durum farklı değildir. Tacikistan'ın 2,3 milyar dolarlık dış borcunun 1,2 milyar dolarının Çin'e olması üzerine 2018 yılında 30 milyon dolarlık bir maliyete sahip Duşanbe hidroelektrik istasyonuna mukabil Yukarı Kumarg altın maden ocağının Çinli bir şirkete devredilmesi⁷⁹ ve yine Cumhurbaşkanlığına bağlı Stratejik Araştırmalar Merkezi Başkanı Suhrob Sharipov'un belirttiği üzere 2011 yılında Çin'in, Tacikistan'ın bir miktar borcuna karşılık 28 bin 500 km² 'lik bir toprak parçasını egemenliği altına almak istemesi sonucu yürütülen gizli görüşmelerde Tacikistan'ın toplam yüz ölçümünün % 1'ne tekabül eden topraklarının Çin'e bırakılması, Çin'in borç tuzağı diplomasisi yoluyla Çin tarzı emperyalizm uyguladığının önemli bir örneğini teşkil etmektedir.⁸⁰ Türkistan'da Çin'in uyguladığı borç diplomasisinin tuzağına düşen başka bir ülke ise Kırgızistan'dır. 2018 yılı itibarıyla toplam dış borcunun %44'ünün Çin'e ödenecek tutardan oluşması ve Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında gerçekleşmesi planlanan yatırımlar için Çin'den 4,5 milyar

⁷⁴ Muradoğlu, A. "Sri Lanka'da neler oluyor?", (23 Nisan 2019), Web:<https://www.venisafak.com/vazarlar/abdullahmuradoglu/sri-lankada-neler-oluyor-2050129> (Erişim Tarihi: 02.03.2022)

⁷⁵ Schreck, A. "AP Interview: Malaysia's Mahathir aims to scrap China deals" (13 Ağustos 2018), Web:<https://apnews.com/article/27dd8af785214660b29cbb917161b47e> (Erişim Tarihi: 02.03.2022)

⁷⁶ Cheng, A. "Will Djibouti Become Latest Country to Fall Into China's Debt Trap?", (31 Temmuz 2018), Web:<https://foreignpolicy.com/2018/07/31/will-djibouti-become-latest-country-to-fall-into-chinas-debt-trap/> (Erişim Tarihi: 02.03.2022)

⁷⁷ Yılmaz T.O. "Cibuti'de üs savaşları", (28 Mayıs 2020), Web:<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/cibuti-de-us-savaslari/1856262> (Erişim Tarihi: 03.02.2022)

⁷⁸İnternet: "Kenya hits at China's debt-trap diplomacy", (2 Temmuz 2020), Web:<https://www.sentinelassam.com/business/kenya-hits-at-chinas-debt-trap-diplomacy-486236> (Erişim Tarihi: 03.02.2022)

⁷⁹ Genç, A. (2019), a.g.e.41

⁸⁰ Omonkulov, O. (2020). "Kuşak ve Yol Projesi Bağlamında Çin-Orta Asya İlişkileri", *Bölgesel Araştırmalar Dergisi* 4(1), 45-115, s.66.

dolarlık bir tutar karşılığında borçlanması Kırgızistan'ı dünya üzerinde aşırı borçlanma riskine maruz kalan sekiz ülkeden biri haline getirmiştir.⁸¹ Amerikan Ulusal Ekonomik Araştırmalar Bürosu'nun "Çin'in Yurtdışına Borç Vermesi" başlığını taşıyan raporunda, Kırgızistan'ın Çin'e borçlu ülkeler arasında ilk beşte yer aldığı belirtilirken söz konusu raporda aynı zamanda Kırgızistan GSYH'nın %30'unun Çin'den alınan borçlardan meydana geldiği ifade edilmiştir.

IMF'nin verilerine göre artan borçları nedeniyle Cibuti, Laos, Maldivler ve Tacikistan "yüksek risk grubu"ndaki ülkeler arasında yer alırken, Çin'in, yörüngesini Yunanistan'ın Pire, İsrail'in Aşdod, Mısır'ın Ebu Kir Limanı'ndaki yatırımları sonrası büyük bir patlamayla zarar gören Lübnan'daki Beyrut Limanı'na çevirmesi konuya ilişkin olarak tepkilerin odağı haline gelmiştir.⁸² ABD Uluslararası Kalkınma Ajansı Genel Müdür Yardımcısı Bonnie Glick, The Epoch Times'ın Amerikan Düşünce Liderleri (American Thought Leaders) programına yaptığı açıklamada konuya ilişkin olarak *"Çin dünya haritasına oldukça stratejik yaklaşarak, ilk önce en değerli limanlara bakıyor ve bu ülkelere yakınlaşıyor."* ifadelerini kullanmıştır. Glick, Kuşak ve Yol Girişimi için yaptığı yorumda ise girişimin "kazan kazan" prensibinin aksine "çözülemez borçlara tek yönlü bir yolculuk" olduğunun altını çizmiştir. Dünya Bankası ve IMF'nin, COVID-19 pandemisi nedeniyle Çin'in de içinde bulunduğu G- 20 ülkelerini dünyanın en fakir 76 ülkesinin talepleri halinde kredi ödemelerinin 1 Mayıs'tan 2020 yılının sonuna kadar dondurulmasını esas alan borç dondurma sözleşmesine davet etmesi üzerine imzalanan sözleşmeye Çin ilk etapta olumlu yaklaşıp da sonrasında yaptığı açıklamada "borcu affetmek için ne tür bir borcun dikkate alınacağına dair her türlü koşulu koymaya başladığını, borç sahiplerini borçlu tutmak için şartları dikkatli bir şekilde oluşturmaya çalıştığını" ifade ederek dondurma şartlarını düzenlediğini beyan etmiştir.⁸³

1.7.2 Bir Kuşak Bir Yol Projesine Muhalif Ülkeler

Kuşak ve Yol Girişimi'nin sürdürülebilirliği açısından sorun teşkil eden başka

⁸¹ Omonkulov, O. (2020), a.g.m.75

⁸² Varan, G., Kabakçı, F. "Uzmanlara göre Çin Orta Doğu'da 'borç diplomasisiyle' etkinliğini artırmak istiyor."(3 Eylül 2020), Web:<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/uzmanlara-gore-cin-orta-doguda-borc-diplomasisivle-etkinligini-artirmak-istiyor/1961689> (Erişim Tarihi: 02. 03.2022)

⁸³ Atmaca, H. "Daha Fazla Ülke COVID-19 nedeniyle Çin'in Borç Tuzağına Düşebilir", (31 Mayıs 2020). Web:<https://epochtimestr.com/index.php/cinin-borc-tuzagina-covid-19-nedenivle-daha-fazla-ulke-dusebilir> (Erişim Tarihi: 04.02.2022)

bir durum ise ABD, Japonya ve Hindistan gibi ülkelerin Çin ile ilişkilerindeki olumsuz havanın girişime yansıması sonucu ortaya çıkan sorunlardan oluşmaktadır. Daha önceki bölümlerde zikredilen ABD ve Çin arasındaki küresel ve bölgesel çaplı gelişen hakimiyet ve rekabete dayalı ilişkiler genel olarak ABD'nin Kuşak ve Yol Girişimi'ne mesafeli yaklaşmasına sebep olurken benzer şekilde Japonya'da Çin ile yaşadığı adalar sorunu ve Doğu ve Güney Çin Denizi'ndeki hakimiyet mücadelesinin sonucu olarak girişime soğuk bakan başka bir ülkedir. Hindistan ise Çin ile yaşadığı sınır çatışmalarının neticesi olarak girişime taraf ülke olmasına nazaran aynı zamanda çeşitli sebeplerle girişime karşı mesafesini korumaktadır. İşbu bağlamda Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi nüfuz ve manevra alanı bakımından sekteye uğrama riskiyle karşı karşıya kalmaktadır.

Hindistan, gerek Hint Okyanusuna olan kıyısıyla uluslararası deniz ticareti güzergahlarından birini oluşturması nedeniyle 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu açısından gerekse karada İpek Yolu Ekonomi Kuşağı kapsamında Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) ekonomi koridorunda kilit öneme sahip bir ülke konumundadır.⁸⁴ Hindistan'ın Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında sahip olduğu stratejik potansiyele karşı girişime yönelik mesafeli duruşunun bazı nedenleri mevcuttur. Bu nedenlerin başında Hindistan hükümetinin, Kuşak ve Yol Girişimi'nin iyi yönetim, hukukun üstünlüğü, şeffaflık gibi ilkelerden yoksun olduğuna ilişkin kanaatinin yanında girişimin taraf ülkeleri sürdürülemez borç yükü altına soktuğu kanısı da gelmektedir. Sri Lanka'nın, Çin'in uyguladığı borç tuzağı diplomasisi nedeniyle Hint Okyanusu üzerinde stratejik öneme haiz Hambantota limanını devralması Hindistan'ın girişime dair kaygılarını güçlendirmiştir. İşbu gerekçeye dayanarak Haziran 2017 tarihinde Hindistan ve ABD bölgedeki ekonomik faaliyetlerde egemenlik, toprak bütünlüğü, çevre duyarlılığı, alt yapı ve borç finansmanı uygulamalarında şeffaflığın geliştirilmesine yönelik ortak bir bildiri yayınlamışlardır.⁸⁵

Hindistan'ın girişime karşı ön yargılı olmasındaki bir diğer gerekçeyi ise Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun güzergahı oluşturmaktadır. Pakistan'ın Çin ile tek bağlantı noktasının Hindistan ve Pakistan arasında yıllarca süregelen çatışmaların kaynağı olarak bilinen Keşmir üzerinden sağlanması sorunun ana kaynağıdır. 1962

⁸⁴ Gökten, K. (2018). "Hindistan'ın Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'ne Ekonomik ve Stratejik Yaklaşımı Üzerine", *Quo Vadis Social Sciences*, Proceedings Books, FSCONGRESS, 38-43, s.39

⁸⁵ Baruah, D. M. (2018). *India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia*. India, *Carnegie Endowment for International Peace*. Working Paper, New Delhi, s.13.

yılında Çin ve Hindistan arasında vuku bulan savaş sonrası Keşmir'in Aksai bölgesinin Çin'in kontrolüne geçmesi ve 1963 yılında Çin ve Pakistan arasında Keşmir'in bazı kuzeydoğu bölgelerinin Çin egemenliğine geçmesini onaylayan bir antlaşmanın imza edilmesi Hindistan'ın tepkisine neden olmuştur.⁸⁶ İşbu nedenle Hindistan, Kuşak ve Yol Girişimi'ni Çin'in kendisini çevreleme politikasının bir argümanı olarak görme eğilimindedir. Çin'in özellikle Kuşak ve Yol Girişimi ile Hint Okyanusu ve Güney Asya'da konumunu güçlendirerek Hindistan'ın komşuları olan Bangladeş, Myanmar ve Nepal ile ve deniz rotası boyunca Maldivler ve Sri Lanka ile ikili ilişkilerini geliştirmesi Yeni Delhi'nin hem deniz hem de kıtasal düzlemde manevra alanını kısıtlamaktadır.⁸⁷

21. yüzyılın hızla gelişen ülkelerinden biri olan Hindistan'ın doğuya ilerlemesine karşın Çin'in son yıllarda özellikle Kuşak ve Yol Girişimi aracılığıyla batıya ilerlemesi iki ülkeyi pragmatik hedefleri noktasında karşı karşıya getirmektedir. 2005 yılında ABD merkezli Booz Allen Hamilton danışmanlık şirketinin ABD Savunma Bakanlığı için hazırladığı raporda Çin'in Afrika, Orta Doğu ve Avrupa'ya ulaşmasını sağlayan Hint Okyanusu üzerindeki enerji ve ticaret yollarını garantiye alma stratejisi "İnci Dizisi" teorisi olarak addedilerek söz konusu stratejinin "önemli geçit noktaları Malakka Boğazı, Hürmüz Boğazı ve Bab'ül Mendep Boğazı olmakla beraber; potansiyel incileri de, Myanmar (Kyaukphyu ve Sittwe limanları), Bangladeş (Chittagong Limanı), Sri Lanka (Hambantota ve Colombo limanları), Maldivler (Marao Adası-denizaltı üssü), Pakistan (Gwadar Limanı) ve Cibuti (Djibouti-ilk denizaşırı askeri üssü) olarak sıralanmaktadır. Görüldüğü üzere, çok sayıda kritik ülke ve limanı kapsayan "İnci Dizisi"nin sacayaklarını Pakistan, Myanmar ve Sri Lanka oluşturmaktadır. Myanmar kapsamında ayrıca Myitsone Barajı, Trans-Myanmar Gaz-Petrol Boru Hattı (2009-2011) ve Kyaukphyu Serbest Bölgesi projeleri bulunmaktadır."⁸⁸

Çin'in Hint Okyanusu üzerinde Yeni İpek Yolu çerçevesinde hegemonyasını artırma girişimleri Hindistan kadar küresel siyasetin merkezinin Orta Doğu'dan

Asya'ya kaydığının farkına varan ABD'nin de tepkisini çekmektedir. 2010'lu

⁸⁶ Türker, H. "KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ KEŞMİR SORUNUNUN ÇÖZÜMÜNE KATKI SAĞLAR MI?", (5 Mart 2019), Web:<http://bogaziciasya.com/kusak-ve-yol-girisimi-kesmir-sorunu/> (Erişim Tarihi: 04.02.2022)

⁸⁷ Baruah, D. M. (2018), a.g.m.15

⁸⁸ Bayram, D. Ç. ve Arafat M. (2018). "Hindistan-Çin-ABD Üçgeninde "Hint Pasifik" Kavramsallaştırması", *ANKASAMBölgesel Araştırmalar Dergisi*, 2(2), 69-102, s. 87-88.

yıllardan beri öncelikle “Asya’ya Dönüş” sonrasında “Asya’yı Yeniden Dengeleme” stratejileri yürüten ABD, son olarak “Hint Pasifik” adıyla Asya’daki politikalarını şekillendirmektedir. Aralık 2017 tarihinde ABD Ulusal Güvenlik Stratejisi’nin “Hint Pasifik’e yönelik Çin tehdidi” söyleminin üzerine ABD, 2018 yılında Pasifik Komutanlığı’nın adını Hint Pasifik Komutanlığı olarak değiştirmiş Japonya, Hindistan ve Avustralya’yı da kapsayacak olan bir “Hint Pasifik Konsepti” dizayn etmiştir. İşbu stratejiyle bölgedeki ekonomik ve siyasal düzeni sağlamanın yanı sıra Kuşak ve Yol Girişimi ile manevra alanını genişleten Çin’i dengeleme saiki güdülmektedir.

1.7.3 Bir Kuşak Bir Yol Projesi Coğrafyasında

Yaşanan Sorunlar

Kuşak ve Yol Girişimi’nin sürdürülebilirliği açısından sıkıntı oluşturabilecek diğer önemli meseleyi ise girişimin kapsadığı coğrafyalarda yaşanan uluslararası çaplı krizler, siyasi istikrarsızlar, terör faaliyetleri, etnik ve dini farklılıkların oluşturduğu sorunlar, sınır problemleri ve finansal handikaplar teşkil etmektedir.

Çin’in 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu güzergahı için önemli bir coğrafyayı teşkil eden Güney Çin Denizi, uzun yıllardan beri Çin ile kıyıdaş devletler arasında süregelen karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sorunlarına sahne olmaktadır. İşbu sorunların devam ettiği bir konjonktürde Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında bölge ülkeleriyle iş birliği yaptığı göz önüne alındığında ekonomik çıkarların bölgedeki sükunete olanak tanıyabileceği beklentisi mevcutken Çin’in son zamanlarda sürekli olarak Güney Çin Denizi’ne donanma gemisi indirmesi ve askeri anlamda teknolojik hamleler yapması⁸⁹ bölge ülkeleri açısından Çin tehdidinin arttığı algısını oluştururken öte yandan Kuşak ve Yol Girişimi’nin güvenliğinin sorgulanmasına yol açmak suretiyle geleceği açısından da sorun teşkil etmektedir.

Kuşak ve Yol Girişimi’nin sürdürülebilirliğini zora sokan bir diğer handikap ise Afrika kıtasında yaşanan iç savaşlar ve terörizm faaliyetleri gelmektedir. Girişim kapsamında kıtaya olan ilgisini ve yatırımlarını artıran Çin’in koşulsuz kredi olanağı sağlaması ,halihazırda sömürge sonrası dönemde sınırları küresel güçler tarafından yapay şekilde belirlenen ve kıtadaki iç savaşların ve terör faaliyetlerinin desteklenmesi

⁸⁹ Doğan, D. ve Gürkaynak, M. (2019). “Çin Halk Cumhuriyeti’nin Güney Çin Denizi’nde Dönüşen Yeni Stratejisi: Four Sha Doktrini”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 24(4), 921-947., s.940

suretiyle bu küresel güçlerin bölgeye konuşlanıp emperyalist amaçlarını gerçekleştirdikleri ortamda,⁹⁰ Afrika'daki demokratikleşme sürecini sekteye uğratma ve kıtadaki otoriter rejimlerin silah satın alıp sivil halk üzerinde kullanması gibi olumsuz durumlar ortaya çıkarak⁹¹ Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Çin'in kıtadaki faaliyetlerini sekteye uğratma potansiyelini barındırmaktadır. Benzer şekilde Kuşak ve Yol Girişimi'nin iki paydaşı olan Hindistan ve Pakistan arasındaki çözilemeyen Keşmir sorunu, Orta Koridor Girişimi coğrafyasında yer alan Güney Kafkasya'da Ermenistan ve Azerbaycan arasında süregelen Dağlık Karabağ meselesi, Orta Doğu'da Suriye İç Savaşı, iç istikrarsızlıklar ve DAESH, YPG, PYD gibi terör örgütlerinin varlığı Kuşak ve Yol Girişimi'nin güvenliği açısından tehlike arz eden durumların bazılarıdır.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin akıbeti noktasında kilit öneme sahip diğer bir mesele ise ilk olarak Aralık 2019 tarihinde Çin'in Wuhan kentinden tüm dünyaya yayılan ve çok sayıda can kaybı ve ekonomik felaketlere yol açan COVID 19 pandemisinin girişimin geleceği açısından ortaya çıkardığı olumsuz durumdur. Girişimle birlikte Çin'in küresel bir güç olması ihtimalinin güçlendiği bir konjonktürde pandeminin ortaya çıkması ekonomisinde ihracatın kilit öneme sahip olduğu bir ülke olan Çin'in büyüme hızında düşüşlere neden olurken diğer yandan girişime yönelik yatırımlarını sekteye uğratmaktadır. Çinli işçilerin salgın nedeniyle projelerin olduğu ülkelere dönememesi ve Çin'deki fabrikaların uzun bir süredir çalışmaması nedeniyle tedarik zincirinin kesintiye uğraması gibi nedenlerle Bangladeş, Endonezya, Nepal, Sri Lanka gibi ülkelerdeki altyapı projelerinde koronavirus nedeniyle bir gecikme yaşanması⁹² pandeminin kaynağı olarak görülen Çin'in uluslararası imajını sarsarken girişimin mahiyetinin sorgulanmasına yol açmıştır.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin, gerek siyasi rejimleri ve iktisadi kalkınma modelleri gerekse hukuki ve toplumsal gelişmişlik ve mali durumları birbirinden farklı çok sayıda ülkeyi kapsaması girişimin koordine edilmesinde ana finansör konumunda bulunan Çin hükümeti ve Çinli şirketleri zora sokan bir sorun olarak görülmektedir. Girişim

⁹⁰ Işık M. "Afrika'da Terörizm ve Sessiz Savaşlar", (18 Nisan 2019), Web:<https://www.sde.org.tr/mithat-istik/genel/afrikada-terorizm-ve-sessiz-savaslar-kose-vazisi-10033> (Erişim Tarihi: 02.03.2022)

⁹¹ Dağlı O, "Afrika'da Çin'in yükselişi ve stratejik hedefleri", (28 Ağustos 2018), Web:<https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/afrikada-cin-in-yukselisi-ve-stratejik-hedefleri/1240987> (Erişim Tarihi: 03.02.2022)

⁹² İncekaya, G. "Çin'e güvensizlik 'Kuşak ve Yol Girişiminin' askıya alınmasına neden olabilir." (1 Nisan 2020), Web:<https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/cine-guvensizlik-kusak-ve-vol-girisiminin-askiya-alinmasina-neden-olabilir/1787530> (Erişim Tarihi: 02.03.2022)

kapsamında sorumluluk alması gereken denetleyici bir mekanizmanın halihazırda bulunmaması ve girişimin uygulanmasında ortaya çıkacak sorunların çözümüne ilişkin bir yargı sisteminin olmaması girişimin sağlıklı bir şekilde yürütülmesinin önünde engel teşkil etmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi'ne yönelik yatırımlarla ekonomik olarak sendeleyeni Çin, KİT'ler yoluyla finansman arayışına girmenin yanında girişimin mali sorumluluklarını taraf ülkelerin de almasını arzulamaktadır.⁹³ Ancak Kuşak ve Yol Girişimi'nin coğrafyasına genel itibarıyla bakıldığında çoğu ülkenin ekonomisinin az gelişmiş veya gelişmekte olması Çin'in bu beklentisinin kısa vadede olumlu bir şekilde sonuçlanmasını engellemektedir.



⁹³ Aybar, S.” Tek Kuşak Tek Yol İnsiyatifi Bağlamında Türkiye- Çin İlişkileri” (21 Haziran 2017), Web:https://tasam.org/tr-TR/Icerik/45102/tek_kusak_tek_yol_insiyatifi_baglaminda_turkiye_-_cin_iliskileri (Erişim Tarihi: 01.11.2020)

2 BİR KUŞAK VE BİR YOL GİRİŞİMİ BAĞLAMINDA TÜRKİYE- ÇİN İLİŞKİLERİ

Tarihsel perspektiften bakıldığında coğrafi ve politik nedenlerle mesafeli ve yüzeysel bir şekilde idame ettirilen Türkiye ve Çin arasındaki ilişkiler, özellikle Çin'in ekonomik küreselleşme hamlelerini hızlandırdığı ve dünyanın ikinci büyük ekonomisi haline geldiği 2010 yılında stratejik ortaklık seviyesine yükselerek iki ülkenin ekonomik, ticari, kültürel ve siyasi arenada iş birliği yapmasını olanaklı kılmıştır. Türkiye ve Çin arasındaki gelişen ilişkilerin Kuşak ve Yol Girişimi hasebiyle 2013 yılı sonrasında yeni bir boyuta taşındığı görülmektedir. Türkiye'nin jeopolitik ve coğrafi konumunun girişimin geleceği açısından önem arz etmesi Türkiye'yi Kuşak ve Yol Girişimi'nin en önemli paydaşlarından biri haline getirmektedir. Bu bölümde Türkiye'nin girişim çerçevesinde ihtiva ettiği anlamın, iş birliği alanlarının, elde edebileceği kazanımların ve olası risklerin Orta Koridor Girişimi bağlamında değerlendirilmesi yapılmıştır.

2.1 TÜRKİYE VE ÇİN İLİŞKİLERİNİN GENEL HATLARI

Türkler ve Çinliler arasındaki hakimiyet eksenli olarak yürütülen siyasi, askeri, kültürel, ekonomik ve ticari boyutlu ilişkiler milattan önceki yüzyıllara kadar uzanmaktadır. Özellikle ticaretin toplumlar üzerindeki etkisinin yaygın olduğu dönemlerde rekabet halinde yürütülen ilişkilerin varlığını görmekteyiz. Aradan geçen yüzyıllar boyunca iki toplum arasındaki ilişkiler modern dönemin başlangıcı olarak kabul edilen 19. Yüzyılda diplomatik bir boyut kazanmıştır. İlk Defa 1875 yılında Osmanlı tarafından Çin'e elçiler gönderilmesine karşın doğrudan resmi ilişkiler tesis edilememiş ancak iki devlet arasında dolaylı olarak ticari veya dini amaçlarla çeşitli diyalog ve seyahatler gerçekleştirilebilmiştir.⁹⁴

Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra Türkiye ve Çin ilişkilerinde ilk diyalogun 1927 yılında gerçekleştirilmesinin ardından geçen iki yıl içinde Çin'in başkenti Nanjing'de ilk Türk elçiliği açılmıştır. Türkiye'nin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar nedeniyle 1931 yılında Çin'deki elçiliğini kapatmasının ardından

⁹⁴ Atlı, A. (2016). "Turkey's Foreign Policy Towards China Analysis and Recommendations for Improvement", *Bogazici University Asian Studies Center*, İstanbul, s.6

1934 yılında iki ülke arasında bir dostluk antlaşması imza edilmiş ve akabinde 1944 yılında Çin’de büyükelçilik açılarak ilişkilerin düzeyi artırılmış ve Hulusi Fuat Tugay, ilk Türk Büyükelçisi olarak Çin’e atanmıştır.⁹⁵ 1950 yılına kadar geçen süre boyunca gerek Türkiye’deki yeni rejimin temel taşlarının oturması gerekse Çin’in kendi içinde yaşadığı sorunlar nedeniyle iki ülke arasındaki ilişkiler asgari düzeyde devam etmiştir.

Mao Zedong liderliğindeki komünistlerin bir dizi iç savaş sonrası 1949 yılında Çin Halk Cumhuriyeti’ni kurmalarına rağmen BM’nin, Tayvan’daki milliyetçi Çin Cumhuriyeti’nin meşruiyetini kabul etmesine bağlı olarak Türkiye, ÇHC’nin Ekim 1971 tarihinde yapılan düzenleme sonucu BM üyeliğine kabul edilmesine kadar geçen süre zarfında ÇHC’yi uluslararası olarak tanıma yoluna gitmemiştir. İki ülke arasındaki diplomatik ilişkiler Türkiye’nin Tayvan’daki milliyetçi cumhuriyet yönetimi yerine ÇHC’nin uluslararası geçerliliğini kabul etmesiyle birlikte Kasım 1971 tarihinden itibaren tesis edilebilmiştir.

İkinci Dünya Savaşı’nın sona erdiği ve dünyanın kapitalist/emperyalist ve komünist/sosyalist olarak ikiye bölündüğü konjonktürde Türkiye ve Çin arasındaki ilişkilerin ideolojik kamplaşmanın etkisi altında kaldığını söylemek doğru olacaktır. 1950 yılında SSCB ve Çin desteğini alan Kuzey Kore ve ABD eksenli Güney Kore arasındaki savaşta Türkiye ve Çin’in ayrı cephelerde yer alması ve Türkiye’nin 5000 kişilik bir ordu ile NATO’ya destek vermesi Türkiye’nin Çin tarafından “emperyalist güçlerin kuklası” olarak tanımlanmasına yol açarken Türkiye ise Çin’i “komünizmin askeri” olarak tasvir ederek ideolojik düşman olarak görmüştür.⁹⁶ Benzer şekilde Türkiye’nin Orta Doğu’daki SSCB nüfuzunu kırmak adına 1955 yılında İran, Irak, Pakistan ve İngiltere ile kurulan Bağdat Paketi’ne ve ardından 1959 yılında Irak’ın ayrılması üzerine ismi CENTO olarak değiştirilen birliğin içinde yer alması ve oluşumun Güneydoğu Asya ülkelerinin komünist Çin’in direncini azaltmak adına oluşturdukları Güneydoğu Asya Antlaşması Teşkilatı (SEATO) ile benzer mahiyette olması Türkiye ve Çin ilişkilerinin kopuk olmasındaki başka bir gerekçeyi oluşturmaktadır.⁹⁷

İki ülke arasında 1971 yılı itibarıyla başlayan diplomatik ilişkiler sonucu ilk kez 1978 yılında Çin Dış İşleri Bakanı Huang Hua Türkiye’ye ziyarette bulunmuş ve

⁹⁵ Akdağ, Z. (2019). Türkiye-Çin İlişkilerinin Tarihsel Gelişimi, *Hafıza Dergisi*, 1(1), 40-57, s.42.

⁹⁶ Honghui, P. (2016). “Prospects for Sino-Turkish Relations”, *China Quarterly of International Strategic Studies* 2(1), 101-117, s.104

⁹⁷ Akdağ, Z. (2019), a.g.m.43

Başbakan Bülent Ecevit ile dönemin Dışişleri Bakanı Ahmet Gündüz Ökçün ile gerçekleştirilen görüşmeler sonrası iki devlet arasında dünya barışının tesisi için nükleer ve konvansiyonel silahların sınırlandırılması, adilane bir uluslararası düzenin oluşmasının gerekliliği, Filistin sorununa yönelik Filistinlilerin uluslararası hukuktan kaynaklı haklarının iade edilmesi ve uluslararası sorunların barışçıl yöntemlerle çözülmesinin öneminin ele alındığı bir dizi mesele hakkında taraflar görüş birliğine varmışlardır. 1981 yılında dönemin Dışişleri Bakanı İlter Tüzmen'in Çin ziyareti ile Türkiye ilk kez Çin'e bakanlar nezdinde seyahat gerçekleştirmiştir. Bir yıl sonra ise Cumhurbaşkanı Kenan Evren, Çin'e ziyarette bulunmuş ve yapılan görüşme sonucu emperyalist güçler aleyhine açıklamalar yapılarak iki ülke arasındaki dostane ilişkiler vurgulanmıştır. Türkiye'nin cumhurbaşkanları nezdinde yaptığı ikinci ziyaret ise 1995 yılında dönemin cumhurbaşkanı Süleyman Demirel tarafından gerçekleştirilmiştir.⁹⁸ Ardından 2000 yılında Çin Devlet Başkanı Jiang Zemin Türkiye'ye bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Jiang Zemin'in Türkiye ziyareti, ekonomik ve diplomatik olmasının yanı sıra askeri ve siyasi ilişkilerin geliştirilmesi bakımından da önemlidir. Jiang Zemin tarafından Çin'in DTÖ üyeliği için Türkiye'nin desteğini almak ve uluslararası terörizm ve ayrılıkçılık konuları üzerinden iş birliği vurgusu yapılmak suretiyle Uygur meselesini iki ülke arasındaki ilişkilerde merkeze koymak amacıyla gerçekleştirilen ziyaret⁹⁹ aynı zamanda Türkiye ve Çin'in dış politika önceliklerinin ve hammadde ve pazar yönelimlerinin öne çıkmasına vesile olmuştur. İşbu kapsamda Orta Doğu her iki ülkenin kazan-kazan mantığına uygun olarak kaynak ve pazar rekabetinin politika sahası haline gelmiştir. Bu ziyaretin en ses getiren özelliği ise Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel tarafından Çankaya Köşkü'nde düzenlenen törende Jiang Zemin'e "Devlet Liyakat Nişanı" verilmesi olmuştur. Çin hükümetinin Doğu Türkistan'daki soydaşlarımıza yönelik sistematik bir şekilde gerçekleştirdiği baskı, şiddet ve insan haklarını ihlal eden tutumlarının adeta taçlandırılması anlamına gelen bu eylem Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, Aydınlar Ocağı Genel Merkezi, Türk Ocağı İstanbul Şubesi, Avrasya Türk Dernekleri Federasyonu, Türk Edebiyatı Vakfı, Doğu Türkistan

⁹⁸ Ekrem, E. (2012). "Türkiye-Çin İlişkilerinin 40 Yılı (1971-2011)", Web: https://acikders.ankara.edu.tr/pluginfile.php/106065/mod_resource/content/1/13.%20%20konu%20T%C3%BCrkive-%C3%87in%20Stratejik%20%C4%B0%C5%9Fbirli%C4%9Fi%20%C4%B0i%C5%9Fkileri%20--T%C3%BCrkive-Çin ilişkilerinin 40 Yılı %281971-2011%29-Erkin%20Ekrem.pdf (Erişim tarihi:01.03.2022)

⁹⁹ Temiz, K. (2018) "An Illustration of Sino-Turkish Relations: The Cyprus Question", *Insight Turkey* 20(1), 81-98, s.84

Göçmenler Derneği, Doğu Türkistan Vakfı, Ahmet Yesevi Vakfı, Avrasya I Vakfı,

Kırım Türkleri Derneği, Irak Türkleri Kültür ve Dayanışma Derneği ve Turan Kültür Vakfı gibi sivil toplum örgütlerinin düzenlediği ortak bir bildiriyle kınanmış ve protesto edilmiştir.¹⁰⁰

2000’li yılların başında Türkiye ile Çin arasında olumlu bir atmosferde gelişen ilişkiler Çin yönetiminin 2009 yılında Urumçi’de Uygurlar’a yönelik gerçekleştirdiği çağ dışı şiddet eylemleri ile sekteye uğramıştır. Dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan’ın katliama yönelik olarak; “*Şu anda Çin ’deki bu olay adeta bir soykırımdır. Bunu daha farklı bir şekilde yorumlamanın bir anlamı yok.*” şeklindeki açıklamasının ardından katliamı “vahşet” olarak tabir ederek şu ifadelerde bulunmuştur:¹⁰¹

"Böyle bir asimilasyon peşinde koşan Çin yönetimine biz diyoruz ki bu asimilasyon bir şey kazandırmaz. Bunlardan vazgeçin. Bizim Çin yönetiminden talebimiz bu. Böyle bir vahşete ister Uygur Türkü olsun, ister Çinli olsun hiçbir zaman müsamaha ile bakamayız. Uygur Türklerinin yaşadığı acı, acımızdır."

Ayrıca Erdoğan’ın Dünya Uygur Kongresi Başkanı Rabia Kadir’e Türkiye’nin vize vermesine olanak tanınacağı yönündeki açıklamaları gerek Çin basınında gerek üst düzey yetkililerce tepkiyle karşılanarak bu meselenin Çin’in iç işleri olduğuna yönelik açıklamalar yapılmış ve Türkiye Kıbrıs Meselesi, sözde Kürt Sorunu ve sözde Ermeni Soykırımı üzerinden köşeye sıkıştırılmaya çalışılmıştır.¹⁰²

Aradan geçen bir yılın ardından Çin Başbakanı Wen Jiabao’nun 2010 yılında gerçekleştirdiği Türkiye ziyareti sonrası taraflar arasında gerçekleştirilen görüşmeler ve bir dizi anlaşmalar sonrası iki ülke ilişkilerinin “stratejik ortaklık” çerçevesinde yürütüleceği beyan edilmiştir. Stratejik İş Birliği İlişkileri Ortak Bildirisi’nin gereği olarak Türkiye ile Çin arasında eğitim, turizm, kültür, ulaşım, savunma, enerji gibi birçok alanda iş birliği ve diyalogun geliştirilmesi hedeflenmiştir. Aynı zamanda uluslararası barışın korunması ve olası tehditlere karşı iş birliği vurgusu yapılmıştır. İşbu stratejik ortaklık çerçevesinde dostane ilişkilerin artırılması ve kültürel etkileşimin sağlanması adına 2012 yılı Türkiye’de Çin Yılı olarak kutlanırken 2013 yılı ise Çin’de Türkiye Yılı olarak kutlanmıştır.¹⁰³

¹⁰⁰İnternet: “Zulme Devlet Nişanı”, (20 Nisan 2000), Web:<https://www.yenisafak.com/dunya/zulme-devlet-nisani-610168> (Erişim Tarihi:04.02.2022)

¹⁰¹ Bunun için bkznz. <https://www.sondakika.com/dunya/haber-cin-e-kizgin-asimilasyondan-vazgec/> (Erişim Tarihi: 12.05.2023).

¹⁰² Ekrem, E. (2009). “Urumçi Olayı, Çin Basınında Türkiye”, Web: <https://www.turkvurdu.com.tr/vazar-vazi.php?id=2368> (Erişim Tarihi:01.03.2022)

¹⁰³ Durdular, A. (2018). “Çin’in Ortaklık İlişkileri ve Türkiye-Çin Stratejik İşbirliği”, *Avrasya Etüdları*

Stratejik Ortaklık kapsamında yürütülen çok yönlü ilişkiler Nisan 2012 tarihinde dönemin Başbakanı Erdoğan'ın kalabalık bir heyetle Çin'e gitmesi ve Uygur Özerk Bölgesi'ne bir ziyaret gerçekleştirmesinin akabinde iki ülke arasında, "Nükleer Enerjinin Barışçı Amaçlarla Kullanımına İlişkin İş Birliği Antlaşması" dahil altı antlaşma imza edilmiştir.¹⁰⁴

Erdoğan'ın 2015 yılında ilk kez cumhurbaşkanı sıfatıyla Çin'e gerçekleştirdiği ziyaret sonrası 3 Kasım 2016 tarihinde Türkiye-Çin Hükümetler arası İşbirliği Komitesi'nin ilk toplantısını Ankara'da yapmasının ardından Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi 13-14 Kasım 2016 tarihlerinde "Türkiye-Çin Dışişleri Bakanları İstişare Mekanizması Toplantısı"na katılmak üzere Türkiye'yi ziyaret etmiş ve 2017-2020 yıllarını kapsayacak olan "Kültürel Değişim Programı" ve Ekonomi Bakanlığı ile Çin Ticaret Bakanlığı arasında "İkili Ticari ve Yatırım İşbirliğinin Geliştirilmesine Yönelik Eylem Planı"nı hayata geçirmişlerdir.¹⁰⁵

Türkiye ve Çin arasında stratejik iş birliğine dayalı olarak yürütülen ilişkiler kendisini ŞİÖ çerçevesinde de göstermiştir. Soğuk Savaş'ın sona ermesinin dünya siyasetindeki dönüştürücü etkisiyle birlikte Türkiye'de Avrasya politikasında daha proaktif stratejiler izlemeye başlamıştır. Türkiye'nin uzun yıllardan beri AB'ye üye olmak için uğraşmasına mukabil bir arpa boyu yol alamaması ve NATO müttefiki olmasına rağmen özellikle Orta Doğu coğrafyasındaki meselelerde ABD ile ters düşen politikalar izlemesi Türkiye'yi alternatif iş birliği alanı bulma noktasında teşvik etmiştir. İşbu kapsamda Türkiye, Çin ve Rusya'nın öncülüğündeki ŞİÖ' ye katılım noktasında isteğini her fırsatta dile getirmeye başlamıştır. Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, 2013 yılından beri sık sık AB yerine ŞİÖ'ye üye olmanın daha güçlü kılacağına dair çeşitli açıklamalarda bulunarak Türkiye'nin ŞİÖ'ye üye olması halinde dış politika bağlamında hareket serbestisinin artacağını ifade etmiştir.¹⁰⁶

Çin'in 2012 yılında Savunma Beyaz Belgesi'nde de yer verdiği "üç şer" olarak tabir edilen terörizm, aşırıcılık ve ayrımcılık ŞİÖ temel amaçları arasında yer almaktadır. Türkiye'nin de mücadele ettiği bu hususlar Çin ve Türkiye'yi ŞİÖ çerçevesinde yakınlaştırmaktadır. Ayrıca Türkistan ve Orta Doğu'daki barış ve

53(1), 117- 144, s.130.

¹⁰⁴ Akdağ, Z. (2019), a.g.m.52

¹⁰⁵ Akdağ, Z. (2019), a.g.m.52

¹⁰⁶ Wang, L. "Will Turkey Join the Shanghai Cooperation Organization Instead of the EU?", (24 Kasım 2016) Web:<https://thediplomat.com/2016/11/will-turkey-join-the-shanghai-cooperation-organization-instead-of-the-eu/> (Erişim Tarihi: 22.04.2022)

istikrarın sağlanması hem Türk hem de Çin tarafı için gerek enerji tedariki gerekse güvenlik konularında büyük önem teşkil etmektedir. Türkiye'nin Çin'in Avrupa'ya geçiş güzergahı üzerinde transit ülke olarak yer alması da Türkiye'nin ŞİÖ üyeliği noktasında Çin'in olumlu bir tutum sergilemesi bakımından önem arz etmektedir.

ŞİÖ'ye tam üye sıfatına henüz sahip olmasa da 2010 yılında ŞİÖ'ye Diyalog Ortağı olarak dahil olan Türkiye, 2013 yılında kendinin de aralarında bulunduğu Çin Halk Cumhuriyeti, Kazakistan, Kırgızistan, Rusya, Tacikistan, Afganistan, Hindistan, İran, Moğolistan, Pakistan, Belarus ve Sri Lanka tarafından kurulan ŞİÖ Enerji Kulübü'ne 2017 yılında dönem başkanı olarak seçilmiştir.

2.2 TÜRKİYE'NİN ORTA KORİDOR GİRİŞİMİ

Orta Koridor, Çin ile Batı Avrupa'yı birbirine bağlayan ve kuzeyde Rusya ile güneyde İran arasında bir geçişi gösteren çok modlu bir ulaşım yoludur. Bu koridor, Asya ve Avrupa arasındaki ticaret ve ulaşımın daha hızlı, verimli ve güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. Orta Koridor, içerisinde farklı ulaşım modları olan bir ağıdır. Bu ağ, 4.256 km uzunluğunda demiryolu bağlantılarını ve 508 km deniz geçişini içerir. Demiryolu hattı, Çin-Kazak sınırından başlayarak Kazakistan üzerinden geçerek Hazar Denizi'ne ulaşır. Ardından Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden geçerek Batı Avrupa'ya kadar uzanır. Oradan, rotanın kollarından biri Türkiye genelinde ve Marmaray Tüneli üzerinden İstanbul Boğazı'nın altından geçerken, diğeri Karadeniz üzerinden Ukrayna ve Romanya'ya uzanmaktadır. Orta Koridor, ekonomi ve jeopolitiğin kesişme noktasında yer alır ve karayla çevrili bölge ülkelerine mesafe ve bağımlılık gibi ikiz zorlukların üstesinden gelme fırsatları yaratmıştır.¹⁰⁷

Türkiye'de başlayan ve Gürcistan, Azerbaycan üzerinden Kafkasya bölgesinden geçen, Hazar Denizi'ni geçip Orta Asya'yı geçerek Çin'e ulaşan, kısaca “Orta Koridor” olarak adlandırılan Trans-Hazar Doğu-Batı-Orta Koridor Girişimi, Antik İpek Yolu'nu canlandırma çabalarının en önemli bileşenidir. Orta Koridor, demiryolu ve karayoluyla Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizi'nden yönlendirme (Hazar transit koridorunu kullanarak) Türkmenistan-Özbekistan-Kırgızistan veya Kazakistan güzergahını takip ederek Çin'e ulaşmaktadır. Bu hat üzerinde Bakü/Alat (Azerbaycan), Aktau/Kuryk

¹⁰⁷ Calabrese, J. (2019, 11 18). Setting the Middle Corridor on track. MIDDLE EAST INSTITUTE: <https://www.mei.edu/publications/setting-middle-corridor-track> adresinden alınmıştır

(Kazakistan) ve Türkmenbaşı (Türkmenistan) limanları, Hazar transit koridorunda multimodal tüketicilerinin ana noktaları olarak hizmet vermektedir. Orta Koridor, bölge ülkeleri için de büyük bir ilgi merkezine getirildi. Bu koridor, bölge ülkelerinin ekonomik ve ticari harcamalarına, altyapı geliştirmelerine ve bölgesel büyümelerine olanak sağlamaktadır. Bölge bölgeleri, bu koridordan geçen ticaret ve yatırım fırsatlarından yararlanmayı hedeflemektedir. Orta Koridor, Avrupa ve Asya arasında ve böyle bir ticaret yolu olarak Kuzey Koridoru kıyasla daha ekonomik ve daha hızlı bir seçenektir.

Orta Koridorun bir diğer önemli bileşeni ise 30 Ekim 2017'de Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nun açılışı ile tamamlanmıştır. Çin ile Avrupa arasındaki kesintisiz ticarete yeni bir bakış açısı sunan demiryolu, başlangıçta 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton kargo taşıma kapasitesine sahiptir. Ancak 2034 yılına kadar yolcu sayısı yılda 3 milyon yolcuya ve kargo taşıma kapasitesi de 17 milyon tona çıkması öngörülmektedir.¹⁰⁸

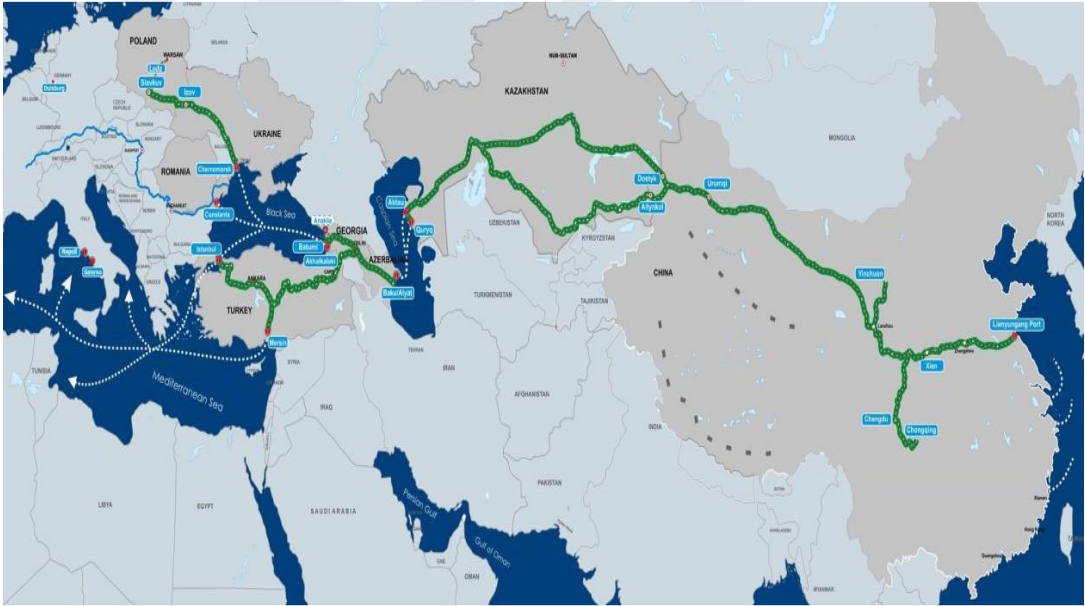


Harita 3. (Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Güzergahı).

Bu demiryolu aynı zamanda Lapis Lazuli koridoruna da bağlanmaktadır. Bu proje, bölgesel bağlantıyı ve ekonomik işbirliğini geliştirmek için Afganistan, Türkmenistan, Azerbaycan Gürcistan ve Türkiye arasında bir demiryolu bağlantısı oluşturmayı amaçlamaktadır. Çin, bu projenin Avrupa ile Asya arasında kültürler arası

¹⁰⁸ Turkey's Multilateral Transportation Policy. (tarih yok). REPUBLIC OF TURKEY MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS: https://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa adresinden alınmıştır

ve ekonomik bir bağlantı olduğuna inanıyor. Girişim bağları güçlendirecek. Girişim, ulaşım altyapısını (kara, demiryolu ve deniz) iyileştirecek, ihracatı artıracak ve bu yeni koridordan yararlanan ülkeler için fırsatları genişletecektir. Afganistan, Türkmenistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye olmak üzere bu beş ülkeyi birbirine bağlayacak Lapis Lazuli ulaşım koridorunun oluşturulması için yaklaşık üç yıllık teknik görüşmelerin ardından, 15 Kasım 2017'da Aşkabat'ta düzenlenen 7. Afganistan Bölgesel Ekonomik İşbirliği Konferansı'nda (RECCA) bir anlaşma imzalandı. Bu girişimde de yine altyapının çoğunu finanse eden Çin, Orta etkili bir bölgesel teşvik olan girişim sayesinde Afganistan'ın sessiz kalmasına ve ticaret yoluyla barışı teşvik etmesine yardımcı olacağı ümit etmektedir. Çin, uzak batı Sincan Eyaletinde Afganistan ile sınır paylaşması sebebiyle ve bölgeyi etkileyen güvenlik sorunlarına karşı son derece temkinli düşünce yapısı içerisinde. Bu nedenle Lapis Lazuli Koridoru, Çin için sadece ticaret açısından değil, güvenlik açısından da önemlidir.



Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (The Trans-Caspian International Transport Route).

Türkiye ayrıca tarihi İpek Yolu'nu canlandırmak için bir dizi proje yürütüyor. "Kervansaray Projesi" ile Orta Koridor içerisinde gümrük idareleri arasında işbirliğinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve "Marmaray Denizaltı Demiryolu" gibi Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan diğer önemli altyapı projeleri de tamamlandı. 26 Ağustos 2016'da açılışı yapılan Avrasya Tüneli, 20 Aralık 2016'da açılışı yapılan Avrasya Tüneli ve 29 Ekim 2018'de açılışı yapılan İstanbul Havalimanı da bu projeye verilen önemi ortaya koymaktadır. Ayrıca İstanbul'da Üç Katlı Tüp Tünel Projesi, Çanakkale Boğaz Köprüsü projesi, Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren projesi,

Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu projesi ve Filyos, Çandarlı ve Mersin limanları bölgesel bağlantıları artıracak devam eden ulusal projelerdir.¹⁰⁹

2.3 TÜRKİYE’NİN GİRİŞİM BAĞLAMINDA ELDE EDEBİLECEĞİ FIRSATLAR

Çin’in “Çin Rüyası” söylemi dahilinde 2021 kalkınma hedeflerinin Türkiye’nin 2023 kalkınma vizyonu ile bağdaştığı gerçeğinden yola çıkarak her iki ülkenin özellikle Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında iş birliğine dayalı uyumlu ilişkiler tesis etme potansiyeli olduğu aşikardır. Ancak Türkiye’nin girişim çerçevesinde çeşitli fırsatlar elde etmesi, Çin’in girişimin ilanından bu yana sıkça dile getirdiği “kazan kazan” stratejisinin güvenlik, lojistik, pazar, enerji, ticaret, kültür ve turizm gibi alanlarda Türkiye lehine de sürdürülebilirliğiyle doğru orantılıdır. İşbu kapsamda Türkiye’nin girişim bağlamında elde edebileceği kazanımları şu başlıklar altında değerlendirilebilir:

Güvenliğin sağlanması: Kuşak ve Yol Girişimi’nin Orta Koridor ayağının en önemli paydaşı olarak addedilen Türkiye’nin, girişime taraf komşu ülkelerle özellikle ulaşım ve ticarete dayalı bağımlı ilişkiler tesis etmesi ülkeler arasındaki sorunların çatışma veya terörizm yerine barışçıl yollarla çözümüne olanak sağlamasının yanında görece olarak istikrardan yoksun bu bölgenin istikrar ve güvenilirlik potansiyelini artırarak Irak, Suriye, Lübnan, Gürcistan veya Azerbaycan’dan daha büyük bir ekonomiye sahip ve ekonomik ambargonun uygulandığı İran’dan farklı olarak Türkiye’yi bölgedeki kalkınma için lokomotif bir güç haline getirecektir.⁴⁵² 20 1 7 yılında düzenlenen Kuşak ve Yol İşbirliği Forumu’nda Cumhurbaşkanı Erdoğan konuya ilişkin olarak *"Terörü adeta yerle yeksan edecek bir girişim olacaktır. Bu iş birliğinin bir model olarak başarılı olacağını düşünüyorum."*⁴⁵³ ifadesinde bulunarak Türkiye’nin başını çektiği Orta Koridor’un tamamlanması halinde bölgedeki huzur ve refahın azami seviyeye çıkacağına olan inancını vurgulamıştır.^{110 111 112}

¹⁰⁹ Turkey’s Multilateral Transportation Policy. (tarih yok). REPUBLIC OF TURKEY MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS: https://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa adresinden alınmıştır

¹¹⁰ Şahin, V.N. (2019) “II. KUŞAK- YOL FORUMUNUN ARDINDAN”, (8 Mayıs 2019), Web :<https://avim.org.tr/tr/Yorum/II-KU-SAK-YOL-FORUMUNUN-ARDINDAN> (Erişim Tarihi: 05.05.2022)

¹¹¹ Kadılar, R.ve Ergüney, E. (2017). “One Belt One Road Initiative: Perks and Challengesfor Turkey, *Turkish Policy Quaterly* 16(2), 85-90, s.88

¹¹²İnternet: “Erdoğan: Yeni İpek Yolu terörü yerle yeksan edecek bir girişimdir.”, (14 Mayıs 2017), Web:<https://www.sabah.com.tr/video/turkiye/erdogan-vem-ipek-volu-teroru-verle-veksan-edecek-bir-girisimdir> (Erişim Tarihi: 02.05.2020)

Lojistik merkezi olma: Türkiye'nin Orta Koridor Girişimi'nin tamamlanması dahilinde ulaştırma politikası kapsamında 2023'e kadar tamamlamayı hedeflediği 10.000 km'lik Yüksek Hızlı Tren (YHT) hattı ve 4.000 km konvansiyonel hatla birlikte 25.940 km olması beklenen demir yolu hattını 2035 yılına gelinceye kadar 11.480 km YHT ve 4.480 km konvansiyonel hatta çıkararak toplam 28.376 km'lik bir demiryolu hattına ulaşma ideali Türkiye ve Çin'in YHT hattının büyük bir kısmını kapsayan Edirne - Kars Hızlı Tren Projesi bağlamında iş birliği yapmasına vesile olmuştur. Çin'in finansörlüğünde yapımı tamamlanan "Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi 2. Etapı", iki ülkenin bu alandaki iş birliğinin somut bir sonucu olarak gelecekte girişilecek benzer projeler için ön ayak olmuştur. Edirne- Kars YHT Projesi'nin tamamlanarak BTK'ya bağlanması Türkiye'nin Orta Koridor Girişimi'nin Avrupa'ya kesintisiz ulaşımı açısından önem teşkil etmektedir. Benzer şekilde Türkiye'nin 2023 hedefleri arasında Kuşak ve Yol Girişimi'nin deniz güzergahı açısından büyük öneme sahip limanlardan birinin Türkiye'de tamamlanarak Orta Koridora kazandırılması amaçlanmaktadır.¹¹³ İşbu amaçla dünyadaki ilk on liman arasına girme potansiyelini barındıran Kuzey Ege Denizi'nde yer alan Çandarlı Limanı'nın projelendirilmesi amaçlanmaktadır. Çin'in girişim kapsamında projeye yatırım yapması sonucunda 120 milyon tonluk konteyner kapasitesine sahip olması beklenen Çandarlı limanının faaliyete başlaması Türkiye'nin deniz ticareti noktasında büyük gelişme kaydetmesi anlamına gelmektedir.

Pazar ve enerji tedarikinin sağlanması: Türkiye, orta koridor girişimi kapsamında hayata geçirilen çok taraflı ulaşım ağları sayesinde Türkistan ülkeleriyle siyasi, kültürel ve ticari etkileşimini artırma fırsatı yakalamaktadır. Türk müteahhitlik firmalarının Türkistan'a direk erişim sağlaması ve Türkiye'nin ihracat ürünlerini Türkistan pazarlarına kısa sürede ve sorunsuz ulaştırması bakımından girişim Türkiye'ye büyük avantajlar sağlamaktadır.¹¹⁴ Aynı zamanda Türkistan enerji kaynaklarının nakil ağı üzerinde bulunan Türkiye'nin girişim vesilesiyle düşük maliyetli enerji tedarik etme avantajı yakalaması beklenmektedir. Türkiye'nin üretim potansiyelini negatif etkileyerek ekonomik ve ticari gelişmesinin önündeki engellerden biri olarak görülen "enerji tedariki sorunu" halledilmesi gereken meselelerin başında gelmektedir. 2017 yılında İstanbul Kongre Merkezi'nde 22.si düzenlenen Dünya Petrol

¹¹³ Ergünsü, U. "İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye", (31 Ekim 2017), Web:<https://www.tvb.ore.tr/umut-ergunsu-ipek-volunun-veniden-canlandirilmasi-ve-turkiye-31493h.htm> (Erişim Tarihi: 02.05.2020)

¹¹⁴ Kadılar, R.ve Ergüney, E. (2017), a.g.m.89

Kongresi’nde konuşan Cumhurbaşkanı Erdoğan, geçtiğimiz yüzyıldan beri müreffeh ülke olma yolunun enerji kaynaklarına hâkim olmayla doğru orantılı olduğunu vurgulamış, Türkiye’nin enerji talep eden ülkeler arasında OECD’de ilk sırada dünyada ise Çin’in ardından ikinci sırada yer aldığını ifade ederek, Türkiye’nin gelecek on yıl içinde enerji talebinin 2 kat artacağı beklentisi dahilinde ekonomideki büyümenin sürdürülebilirliği ve enerji alanında dışa bağımlılığın azaltılması için yerli, yenilenebilir ve nükleer enerji kaynaklarının kullanımının artırılması gerektiğini dillendirmiştir.¹¹⁵ İşbu açıklamalar dahilinde Türkiye’nin nükleer ve yenilenebilir enerji kaynakları noktasında Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında müttefikliğini yaptığı Çin ile iş birliği yapması ihtimal dahilindedir. 2016 yılında iki ülke arasında nükleer enerjinin barışçıl amaçlarla kullanımına ilişkin anlaşması yapması ve ülkemizde yapılacak üçüncü nükleer santrale talip olması bu iş birliğine örnek teşkil etmektedir. Benzer şekilde rüzgâr ve güneş enerjisi bakımından dünyada ileri seviyede üretim yapan ve dünyadaki en büyük altı solar modül üretim fabrikasından beşine sahip olan Çin, yurtdışına yaptığı devasa yenilenebilir enerji yatırımları¹¹⁶ ile Türkiye için cazip ülke olma avantajını barındırmaktadır.

Turizmin geliştirilmesi: Çin ve Türkiye arasındaki kültür ve turizme dayalı ilişkilerin “kazan kazan” stratejisi çerçevesinde geliştirilmesi dahilinde Türkiye’nin dış ticaret açığını kapatması ve uluslararası tanınırlığını güçlendirmesi bakımından bazı fırsatlar sunmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi’nin Türkiye ve Çin’in eğitim, sanat, film, festival ve kitap fuarı ve turizm gibi alanlarda iş birliği yapma şansını artırması beklenmektedir. Ancak bu konuda da açık veren tarafın Türkiye olduğu dikkatlerden kaçmamaktadır. 2016 yılında 130 milyonu aşkın Çinli turistten yalnızca 200 bininin Türkiye’yi ziyaret etmesi Türkiye’nin beklentilerini karşılamamıştır. 2018 yılının Çin’de “Türkiye Turizm Yılı” ilan edilmesi ve dünyanın en büyük özel mülk tedarikçisi ve sinema zinciri operatörü Çinli Wanda Grubu’nun 2017 yılında Wanda Vista İstanbul Otelini ile Türkiye pazarına girmesi¹¹⁷ Çin’den gelen turist sayısında artış olacağına dair Türkiye’nin beklentilerinin artması bakımından önemlidir. Dönemin Kültür ve Turizm

¹¹⁵İnternet: “Türkiye, Uzmanlar Tarafından 'Enerjinin İpek Yolu' Olarak İsimlendiriliyor.”, (10 Temmuz 2017), Web:<https://www.tccb.gov.tr/haberler/410/78854/turkiye-uzmanlar-tarafindan-enerji-imn-ipek-volu-olarak-isimlendiriliyor> (Erişim Tarihi: 02.05.2022)

¹¹⁶ Ergünsü, U. “İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye”, (31 Ekim 2017), Web:<https://www.tvb.org.tr/umut-ergunsu-ipek-volunun-veniden-canlandirilmasi-ve-turkiye-31493h.htm> (Erişim Tarihi: 02.05.2022)

¹¹⁷ Ergünsü, U. “İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye”, (31 Ekim 2017), Web:<https://www.tvb.org.tr/umut-ergunsu-ipek-volunun-veniden-canlandirilmasi-ve-turkiye-31493h.htm> (Erişim Tarihi: 05.05.2022).

Bakanı Numan Kurtulmuş, Çin'in 2018 yılını "Türkiye Turizm Yılı" olarak lanse etmesine ilişkin olarak yaptığı açıklamada, Çin pazarına tesir etmenin önemli bir aracı olarak gördüğü Türkiye turizm yılı etkinliklerine gerek bakanlık gerekse özel sektör temsilcilerinin yeterli iştiraki sağlamasının ehemmiyetini vurgulayarak Türkiye'nin 2023 yılı hedefleri arasında turizmden elde edilen gelir bakımından dünyanın en müreffeh devletlerinden biri haline gelmesini arzuladıklarını ifade etmiştir.¹¹⁸

Yatırım olanaklarının artırılması: Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında çoğu ülkede olduğu gibi Türkiye'de de yatırımlarını gerçekleştirmesi, Türkiye'nin kalkınması için gerekli ekonomik desteğin sağlanması bakımından önem arz etmektedir. 2005 ve 2018 yılları arasında 1,94 trilyon dolarlık dış yatırım imkânı sunan Çin'in Türkiye'ye olan yatırımları ise 15 milyar dolara yaklaşmıştır. Özellikle Türkiye'deki büyük alt yapı ve enerji projelerinin finansmanı bakımından önemli bir role sahip olan Çin'in özellikle girişim kapsamında bölgesel ve küresel iş birliğine ön ayak olma çabaları Ankara ve Pekin¹¹⁹ arasındaki ekonomik yönlü ilişkileri güçlendirirken Türkiye'ye Çin yatırımlarından azami ölçüde faydalanma fırsatı sunabilir.

Türkiye ve Çin arasındaki ekonomik ilişkilerin sürekli olarak Türkiye aleyhine açık verdiği bu konjonktürde Çin'in Türkiye'ye olan doğrudan yatırımlarını artırması dahilinde açığın minimum seviyeye inmesi muhtemeldir. 2019 yılında Dış Ekonomik

İlişkiler Kurulu (DEİK) ve PwC Türkiye iş birliği ile hazırlanan "Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'nde Konumlandırılması" başlıklı ve DEİK bünyesinde faaliyet gösteren DEİK/Türkiye-Çin İş Konseyi ve DEİK/Lojistik İş Konseyi'nin koordinasyonunda hazırlanan raporda Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki konumuna ilişkin potansiyel ticaret stratejileri, politika senaryoları, doğrudan yabancı yatırım, lojistik ve küresel ölçekli fırsatları değerlendirilmiştir. Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'nin ekonomi politik anlamda sunduğu avantajlardan azami ölçüde yararlanması için beş farklı stratejinin ortaya koyulduğu rapora göre, "Türkiye'nin Çin Yatırımı Açısından Çekiciliğinin Artırılması", "Türkiye'nin Çin ile Beraber Üretmesi ve Teknoloji Geliştirmesi", "Türkiye'nin Öncelikli Olarak Bir Lojistik Merkezi Haline

¹¹⁸İnternet: "Bakan Kurtulmuş: "2018 Yılı Çin'de Türkiye Yılı Olacak"", (30 Kasım 2017), Web <https://www.milliyet.com.tr/yerel-haberler/antalya/bakan-kurtulmus-2018-yili-cinde-turkiye-yili-olacak-12436205> (Erişim Tarihi: 02.05.2022)

¹¹⁹İnternet: "SETA'dan 'Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri Raporu'", (3 Temmuz 2019), Web:<https://www.setav.org/setadan-turkiye-cin-ekonomik-iliskileri-raporu/> (Erişim Tarihi:02.05.2022)

Gelmesi”, “Çin ile Birlikte Başka Pazarlara Öncelik Verilmesi ve Girilmesi” ile “Kuşak ve Yol Yoluyla Genişleyen Ticarete Öncelik Verilmesi” olarak sıralanan bu stratejilerin hayata geçirilmesi halinde Türkiye’ye önemli fırsatlar sunması beklenmektedir. Birinci senaryonun gereği olarak Türkiye’nin kısa vadeli sanayi stratejisine uygun olarak ilk etapta Çin’in orta ve düşük teknoloji sektörlerinin Türkiye’deki yatırımlarının önünün açılması akabinde gelişen ticari entegrasyon sonrası yüksek teknoloji üreten sektörlerin Türkiye’ye yatırım yapmasının mümkün olacağından bahsedilmiştir.

2.4 Türkiye’nin Girişim Bağlamında Karşılaşabileceği Zorluklar

Türkiye’nin başrolünde olduğu Kuşak Yol Girişimi’nin Orta Koridor ayağı beraberinde bazı fırsatlar sunduğu kadar iki ülke arasındaki bazı konularda çeşitli zorluklara gebedir. Bu zorluklar kendisini girişimi algılamadaki farklılıktan başlayarak Doğu Türkistan meselesi, Türkiye ve Çin’in jeopolitik meselelerde sergilediği tutum, Türkiye aleyhine günden güne artan dış ticaret açığı ve finansal ilişkilerde Türkiye aleyhine artan bağımlılık şeklinde göstermektedir.

2.4.1 Her İki Ülkede Girişimi Algılamadaki Farklılık

Türkiye ve Çin arasındaki Orta Koridor Girişimi’nin, etkinliği ve uygulanabilirliğinin önündeki zorlukların başında iki ülke toplumlarının, basın mensuplarının, akademisyen ve siyasilerinin arasındaki iletişim kopukluğu ve birbirlerini anlama noktasındaki yetersizliği gelmektedir. Türkiye ve Çin arasındaki siyasi ilişkilerin sağlam bir temele oturtulması ve diplomasi faaliyetlerinin artırılması, toplumlar arasındaki kültürel kaynaşmanın sağlanması ve her iki dili bilen akademisyen, uzman, öğrenci ve devlet yetkililerinin sayısının artması olası kopuklukların giderilmesindeki en önemli noktaları ihtiva etmektedir.¹²⁰ Özellikle Türkiye’nin, Çin’in girişim bağlamındaki hedeflerini doğru okuyabilmesi, risk ve kazançlarının farkında olduğu politikalar geliştirmesi hasebiyle Çin devlet anlayışı ve kültürüne aşina diplomatlar ve akademisyenler yetiştirmesi, üniversitelerde konuya

¹²⁰ Ergunsü, U. “İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye”, (31 Ekim 2017), Web:<https://www.tvb.ore.tr/umut-ergunsu-ipek-volunun-veniden-canlandirilmesi-ve-turkiye-31493h.htm> (Erişim Tarihi: 19.07.2020)

ilişkin çalışmaların yapılması ve oluşturulacak enstitüler aracılığıyla toplumun bilinçlendirilmesi gerekmektedir.

Açıklandığı tarihten bu yana Kuşak ve Yol Girişimi, kimi ülkelerde Çin'in yayılmacı politikasının güçlü bir argümanı olarak görülüp tepkiyle karşılanırken kimi ülkelerde ise girişim, kazançlı bir ilişkiler ağı olarak algılanarak destek görmüştür. Türkiye Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından 2008 yılında ortaya atılan ve güzergahta yer alan ülkelerin arasındaki ticaretin kolaylaştırılması, güvenilirliğinin sağlanması ve bölge devletlerinin refahının artırılması adına gümrük işlemlerinin revize edilmesine dayalı olarak planlanan Uluslararası İpek Yolu Girişimi Forumu (Kervansaray Projesi)¹²¹ ve Çin tarafından 2013 yılında ortaya atılan Kuşak ve Yol Girişimi'nin benzer özellikler göstermesi Türkiye'yi girişim noktasında motive eden ve girişime destek vermesini sağlayan başlıca unsur olmuştur. Ancak Türkiye ve Çin'in girişime yönelik bakış açıları girişimin sürdürülebilirliği açısından zorlayıcı bir durum ortaya çıkarmaktadır. Türkiye, Kuşak ve Yol Girişimi'ni Tarihi İpek Yolu'nun reenkarne edilmesi ve işbu icraatla birlikte güzergâh üzerindeki ülkelerle ticaretin geliştirilmesi ve tarihsel ve kültürel olarak paydaşı olan Türkistan Cumhuriyetleri ile ilişkilerini güçlendirecek bir araç olarak yorumlarken¹²² Çin ise girişimi ticari, kültürel, ekonomik, politik emellerine ulaşmada bir kazanç kapısı ve karasal anlamda yayılmacı stratejisinin önemli bir argümanı olarak değerlendirerek işbu yolla beraber Türkistan ve Orta Doğu enerji kaynaklarına ve Avrupa pazarlarına hakim olacak şekilde küresel çıkarlarına hizmet edecek bir araç olarak görmektedir.¹²³

2.4.2 Jeopolitik Meselelere Bakış Açısındaki Farklılık

Orta Koridor'un sürdürülebilirliğini sekteye uğratma potansiyelini içinde bulunduran başka bir mesele ise Türkiye ve Çin'in bölgesel düzlemde jeopolitik çıkarlarının çakışması sorunsalıdır. ABD ve Çin arasında Türkistan'da yaşanan rekabetin tırmanması halinde NATO üyesi olan ve Türkistan devletleriyle güçlü ilişkiler ağı içerisinde olan Türkiye'nin nasıl bir pozisyon alacağı bilinmemekle birlikte

¹²¹İnternet: "İpek Yolu Girişimi ve Kervansaray Projesi'nde Önemli Adım", (13 Haziran 2014), Web:<https://www.haberler.com/ipek-volu-girisimi-ve-kervansaray-projesi-nde-6149680-haberi/> (Erişim Tarihi:12.11.2020)

¹²² Durdular, A. (2016), a.g.m. 92

¹²³ İnayet, A. (2020) "İpek Yolu, İşgal, Asimilasyon ve Soykırım", *Türk Yurdu* 109(400), 36-38, s.38.

Batı ve Çin ile ilişkilerini ne yönde etkileyeceği belirsizliğini korumaktadır.¹²⁴ Türkiye ve Çin arasında muhtemel sorunlara yol açabilecek başka bir jeopolitik bölge ise Orta Doğu coğrafyasıdır. Gerek coğrafi olarak gerekse tarihten gelen bir misyon ile Orta Doğu ülkeleri ile yakın ilişkiler içerisinde bulunan Türkiye Orta Doğu coğrafyasında izlediği proaktif politikalarla son yıllarda bölgeye olan ilgisini artıran Çin'in tepkisini çekmektedir. Uzun yıllar boyunca dış politikada düşük profil stratejisini benimseyen ve çekimser politikalar izleyen Çin, özellikle 2013 yılında ilan ettiği Kuşak ve Yol Girişimi ile Orta Doğu'ya olan ilgisini artırmıştır. Orta Doğu, Kasım 2013'te ÇKP 18. Merkez Komitesi Üçüncü Genel Kurul Toplantısında hükümet tarafından "komşu" bölge olarak belirlenmiş ve jeostratejik olarak Çin'in odak noktalarından biri haline gelmiştir.¹²⁵

Orta Doğu, Çin ekonomisinin bel kemiği olan enerji ihtiyacının büyük bir tedarikçisi olmasının yanı sıra Çin'in siyasi olarak da son yıllarda daha proaktif bir dış politika yürüttüğü coğrafyalardan birini teşkil etmektedir. Çin'in özellikle Suriye konusunda izlediği politikaların Türkiye'nin Suriye meselesinde takındığı tavır ile çatışması Kuşak ve Yol Girişimi'nin iki müttefik ülkesini karşı karşıya getirmektedir. Öyle ki Türkiye tarafından Suriye'nin kuzeyinde oluşturulmak istenen terör koridorunu engellemek adına Ekim 2019 yılında gerçekleştirilen "Barış Pınarı Harekâtı" Çin yönetimi tarafından tepkiyle karşılanmış ve Çin Dış İşleri Bakanlığı Sözcüsü Geng Shuang tarafından Türkiye'ye "*Suriye'deki askeri faaliyetlerinizi durdurup doğru yola geri dönün.*"¹²⁶ şeklinde bir çağrı yapılması taraflar arasında soğuk rüzgarların esmesine neden olmuştur.

2.4.3 Doğu Türkistan Meselesi

Türkiye ve Çin arasındaki ilişkilerde kilit rol oynayan Doğu Türkistan meselesi Kuşak ve Yol Girişimi'nin kaderi açısından da zorlayıcı bir meseleyi teşkil etmektedir. Çin tarafından Uygur halkına uzun yıllardan beri sistematik biçimde uygulanan

¹²⁴Ergünsü, U. "İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye", (31 Ekim 2017) Web:<https://www.tyb.org.tr/umut-ergunsu-ipek-yolunun-yeniden-canlandirilmesi-ve-turkiye-31493h.htm> (Erişim Tarihi: 19.07.2020)

¹²⁵ Lyall, N. "China in the Middle East: Past, Present, and Future", (16 Şubat 2019), Web:<https://thediplomat.com/2019/02/china-in-the-middle-east-past-present-and-future/> (Erişim Tarihi: 15.11.2020)

¹²⁶İnternet: "Çin, Türkiye'ye Barış Pınarı Harekâtı'nı durdurma çağrısı yaptı", (15 Ekim 2017), Web:<https://www.haberler.com/cin-turkiye-ve-baris-pinari-harekati-m-durdurma-12528697-haberi/> (Erişim Tarihi: 12.11.2020)

soykırım faaliyetleri tüm dünyada olduğu gibi Uygurlarla soy bağı olan Türk kamuoyunda tepkiyle karşılanmakta ve Çin ile geliştirilen ilişkilerde handikap oluşturmaktadır. 2009 yılında Çin yönetimi tarafından Doğu Türkistanlılara yönelik gerçekleştirilen şiddet olaylarının ardından Türkiye’den devlet nezdinde tepkiler gelerek eylemlerin Çin’in asimilasyon politikasının bir parçası olduğunun vurgulanması Türkiye ve Çin’i Doğu Türkistan konusunda karşı karşıya getirmiştir. Türkiye’nin tepkisine karşılık olarak bunun Çin’in iç meselesi olduğunu beyan eden Çin yönetimi Türkiye’nin önüne sözde Kürt meselesini getirerek işin içinden sıyrılmaya çalışmıştır. Çin ise Orta Doğu, Türkistan ve Kafkasya’nın bağlantı noktasında bulunan ve kendisi için stratejik öneme sahip olan Türkiye’yi Doğu

Türkistan meselesi üzerinden zor durumda bırakmaya çalışma ve kendi lehine politika yürütmeye zorlamaktadır.¹²⁷ Çin’in, Türkiye’nin 2011 yılında Arap Baharı olaylarının akabinde Uygur Türklerine Suriye’ye geçiş noktasında yardım ederek Çin’e karşı yürütülen terör faaliyetlerine destek verdiği iddiasında bulunması iki ülke ilişkilerinde sıkıntıya neden olmuş ve stratejik ortaklığın tehlikeye girmesine neden olmuştur.¹²⁸ Çin hükümeti tarafından 2013’ten beri yüzlerce Uygur Türkünün cihatçı örgütlere katılarak terör faaliyetlerinde bulunmak suretiyle Suriye ve Irak’a gittiği iddiası üzerine “terörle yeni mücadele politikası”¹²⁹ gereğince Uygur Özerk Bölgesi genelinde uyguladığı insan hakları ihlallerine haklı bir dayanak bulmaya çalışmaktadır.

Son yıllarda Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında yürütülen yoğun ilişkiler sonucu girişimin her iki ülke açısından tamamlanmasının önemi vurgulanırken Uygur Meselesi üzerinde Türk ve Çin tarafları arasında görüş ayrılığının devam ettiği gözlemlenmektedir. 2018 yılında TBMM Başkanı Binali Yıldırım’ın Çin’e gerçekleştirdiği ziyarette gerek Çin Ulusal Halk Kongresi Daimi Komitesi Başkanı Li Zhanshu ile gerekse Başbakan Li Keqiang ile yaptığı görüşmelerde Uygur Meselesini gündeme getirerek Doğu Türkistan’daki DAESH ile irtibat halindeki ayrılıkçı grupların Türkiye tarafından da terör örgütü olarak kabul edilerek mücadele etmenin gerekliliği vurgulanmış ancak Türkiye ile soy ve akrabalık bağı olan Uygur halkının bu terör örgütlerinden bağımsız tutularak onlara yönelik insanlık dışı eylemlerden

¹²⁷ Karaca, R. (2007). “Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkilerinde Doğu Türkistan Sorunu”, *Akademik Bakış* 1(1), 219-245, s.242

¹²⁸ Durdular, A. (2016), a.g.m. 92

¹²⁹İnternet: “Uyghur Militants in Syria: The Turkish Connection”, (4 Şubat 2016), Web:<http://www.uyghur.nl/uyghur-militants-in-syria-the-turkish-connection/> (Erişim Tarihi: 15.11.2020)

kaçınılmasının elzemiyeti ifade edilmiştir.¹³⁰ 2019 yılında Dışışleri Bakanı Mevlüd Çavuşoğlu, 52. ASEAN Dışışleri Bakanları Toplantısı'na katılmak üzere Tayland'ın başkenti Bangkok'ta Çin Dışışleri Bakanı Wang Yi ile Orta Koridor Girişimi bağlamında entegrasyonun sağlanması noktasında yaptığı görüşmelere ek olarak Türkiye olarak beklentinin Uygur Türklerinin, Çin çatısı altında barış ve huzur içinde yaşamaları olduğunu, Çin hükümetinin talebi üzerine Doğu Türkistan'a 10 kişilik bir gözlem heyeti göndererek durumu yerinde göreceklerini ifade etmiştir.¹³¹ Dışışleri Bakanı Çavuşoğlu, Şubat 2020 tarihinde katıldığı 56. Münih Güvenlik Konferansı'nda Uygur Meselesine ilişkin olarak Uygur Türklerinin Çin vatandaşı olduğunu ve birinci sınıf vatandaşların yararlandığı haklara sahip olmaları gerektiğinin altını çizmiş buna ek olarak Çin tarafınca ortaya atılan "Uygurların Türk olmadığı" iddiasını reddederek Türkiye'nin Uygurlarla etnik ve kültürel olarak soy bağı olduğunu yinelemiştir. Çavuşoğlu aynı zamanda Uygur meselesini Çin'e karşı bir koz olarak uygulamak isteyen ülkelerin varlığından bahsederken Türkiye'nin bu tür eylemler içerisinde yer almayacağını belirtmiş ve Çin'in bütünlüğünü desteklediklerini açıklamıştır.¹³² Son zamanlarda Türkiye'nin, Uygur Türklerine yönelik Çin tarafından uygulanan şiddet ve asimilasyon politikalarına verdiği tepki bağlamında tutarlı bir duruş sergilemesinin yanında Çin'in toprak bütünlüğünün desteklendiğine yönelik yapılan açıklamaların çeşitli çevrelerce ve bilhassa Uygur Türkleri tarafından endişeyle karşılandığına yönelik bir algının ortaya çıktığı görülmektedir. Orta Koridor Girişimi kapsamında Çin ile yürütülen siyasi ve ekonomik ilişkilerdeki entegrasyonun bir sonucu olarak Türkiye'nin Uygur Meselesine yönelik tutumunun değişmesi olasılık dahilinde değerlendirildiğinde bu meselenin iki ülke arasındaki ilişkilerin olumsuz seyrini düzeltmesi beklenirken Türk kamuoyu ve Uygurlar tarafından Türkiye yönetimine olan güven sorunun varlığını ortaya çıkaracağı ihtimal dahilindedir. Bu ihtimalin bertaraf edilmesi için başta Türkiye olmak üzere Orta Koridor'un önemli paydaşlarından olan Türkistan Cumhuriyetleri'nin, aralarında soy ve dindaşlık bağı bulunan Uygur

¹³⁰Sarıkaya, M. "TBMM.BAŞKANI BİNALİ YILDIRIM'IN ÇİN ZİYARETİ VE UYGUR TÜRKLERİ SORUNU", (6 Aralık 2018),

Web:<https://uvghuristaninfo.wordpress.com/2018/12/06/tbmm-baskani-binali-vildirim-in-cin-zivareti-ve-uygur-turkleri-sorunu/> (Erişim Tarihi: 15.11.2020)

¹³¹İnternet: "Türkiye, Doğu Türkistan'a gözlem heyeti gönderecek." (31 Temmuz 2019), Web:<https://www.milligazete.com.tr/haber/2947748/turkiye-dogu-turkistana-gozlem-heyeti-gonderecek> (Erişim Tarihi: 15.11.2020)

¹³²İnternet: "Bakan Çavuşoğlu, 56. Münih Güvenlik Konferansı'nı değerlendirdi: (2)", (16 Şubat 2020), Web:<https://www.haberler.com/bakan-cavusoglu-56-munih-guvenlik-konferansi-ni-12924800-haberi/> (Erişim Tarihi: 16.11.2020)

Türklerinin haklarına yönelik olarak gerekli hassasiyeti göstermeleri¹³³ güçlü bir diaspora oluşturarak meseleyi uluslararası boyuta taşımaları ve Kuşak ve Yol Girişimi ile 21. Yüzyılın küresel hegemonik gücü olmaya aday bir ülke olarak Çin'in, Orta Koridor bağlamındaki çıkarlarının Doğu Türkistan meselesine karşı göstereceği tutum ile doğru orantılı olacağını hissettirmeleri gerekmektedir.

2.4.4 Türkiye Aleyhine Artan Ticaret Açığı

Türkiye ve Çin arasındaki ilişkilerde Orta Koridor'un geleceği açısından zorlayıcı bir faktör olan diğer bir mesele ise iki ülke arasında gerçekleşen dış ticarete Türkiye aleyhine sürekli olarak verilen açıktır. 2010 yılında imza edilen “stratejik ortaklık” ile beraber iki ülke arasında enerji, ulaşım, altyapı alanlarında ekonomik yönlü ilişkiler geliştirilmiş ve ticaretin Türkiye ve Çin para birimleri üzerinden yürütülmesi kararı alınmıştır. Ancak stratejik iş birliğine karşın Türkiye aleyhine artan dış ticaret açığı sürekli yükselen bir seyir izlemektedir. Çin karşısında yalnızca 1993 ve 1994 yılları arasında ticaret fazlası veren Türkiye'nin¹³⁴ 2015 yılına gelindiğinde Çin'e yönelik ihracatı yalnızca 2,4 milyar dolarla sınırlı kalırken Çin'den ithalatı 24,9 milyar doları bulmuştur. İki ülke arasında 1 ihracata karşılık 10 ithalat düzeyinde gerçekleşen ticaret sonucu 2020 yılı için belirlenen 100 milyar dolarlık ticaret hacmine erişilmesi halinde Türkiye'nin cari açığında 80 milyar dolarlık bir zarar ortaya çıkmış olacaktır.¹³⁵ 2018 yılı için Türkiye aleyhine gerçekleşen 17,8 milyar dolarlık dış ticaret açığı üzerine Ekonomi Bakanı Berat Albayrak konuya ilişkin olarak hükümetin önlem almakta olduğunu belirterek Türkiye'nin Çin ve diğer Asya ülkeleriyle bu şekilde bir ticaret sürdürmesinin olasılık dışı olduğunu vurgulamıştır.¹³⁶ Türkiye aleyhine gerçekleşen bu durum Kuşak Yol Girişimi'nin “kazan-kazan” prensibinin yalnızca Çin için geçerli olduğu gerçeğini ortaya koymakta ve Türkiye açısından girişimin güvenilirliğinin sorgulanmasına yol açmaktadır.

¹³³ Okur, M.A. (2017), a.g.m.52

¹³⁴ Durdular, A. (2016), a.g.m.93

¹³⁵ İnternet: “ÇİN İLE EKONOMİK İLİŞKİLERDE 9 ADIMLIK REÇETE”, (21 aralık 2016), Web:<https://www.deik.org.tr/basin-aciklamalari-cin-ile-ekonomik-iliskilerde-9-adimlik-recete> (Erişim Tarihi: 16.11.2020).

¹³⁶ Karadeniz, T., Toksabay, E. “China's envoy says Turkish Uighur criticism could hit economic ties” (1 Mart 2019), Web:<https://www.reuters.com/article/us-china-turkey-xinjiang-idUSKCN1Q14C0> (Erişim Tarihi:15.11.2020)

2.4.5 Finansal ilişkilerde Artan Bağımlılık

Orta Koridor Girişimi kapsamında Türkiye ve Çin arasındaki finansal ilişkilerdeki giderek artan bağımlılık Türkiye’yi siyasal ve ekonomik açıdan bağımsız dış politika yürütme konusunda zora sokması muhtemel diğer bir meseleyi teşkil etmektedir. 2012 yılında iki ülke arasında imzalanan döviz takası anlaşması kapsamında Çin Halk Bankası’nın 400 milyon dolar değerinde Çin Renminbisi için Türk lirası takas etmek istemesi üzerine iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin dolar yerine Yuan cinsinden yapılmasının önü açılarak Çin parasının Türkiye ekonomisi üzerindeki etkisi artırılmaya çalışılmaktadır. Benzer şekilde 2015 yılında Türkiye’nin üçüncü büyük konteyner terminali olan ve Avrupa ile stratejik bağlantı noktasında, Marmara Denizi’nin kuzeybatı kıyısında yer alan Kumport limanının Çinli lojistik şirketi China Merchants Holdings International ve China Investment Corporation (COSCO) tarafından %48’lik hissesinin 940 milyon dolar bedelinde satın alınması Çin’in Orta Koridor Girişimi noktasında Türkiye’deki etkinliğini artırmaktadır.¹³⁷ 2015 yılında Çin’in en büyük dört bankasından biri olan Çinli Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) GSD Holding’in Tekstil Bank’taki %75,5’lik hisselik payının tamamını 669 milyon liraya Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu (BDDK) onayı ile satın alarak Türkiye’de faaliyete geçen ilk Çin Bankası olmuştur. Tekstil Bank tarafından yapılan açıklamada bu hamlenin gelişen ekonomileriyle göze çarpan Çin ve Türkiye’nin iş birliği çerçevesinde ekonomik ve ticari ilişkiler için önemli bir yatırım olduğu ifade edilirken Asya Alt Yapı Yatırım Bankası’nın kurucu üyesi olan Türkiye’nin bu icraatinin Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında Çin ile yapılacak olan altyapı anlaşmalarına öncülük edeceği vurgulanmıştır.¹³⁸ Benzer şekilde 2017 yılında Ziraat Bankası ve Çin Kalkınma Bankası’nın yaptığı kredi anlaşması sonucu Asya Alt Yapı Yatırım Bankası tarafından Türk doğalgaz arzının güvenliğini sağlama kapsamında 2018 yılında Türkiye’ye 600 milyon dolarlık kredi desteği sağlanmış, yine aynı yıl ICBC tarafından Türkiye’ye doğal gaz ihtiyacının %20’sini depolayacak olan Silivri ve Tuz Gölü depolama tesislerinin kapasitesini artırması hasebiyle 3,6 milyar

¹³⁷Lerner, G.M. “China to the Rescue in Turkey?”, (5 Temmuz 2020), Web:<https://www.beltandroad.news/2020/07/05/china-to-the-rescue-in-turkey/> (Erişim Tarihi: 29.10.2020)

¹³⁸İnternet: “ICBC Tekstil Bankası’nı alarak Türkiye’deki ilk Çinli oldu”, (25 Mayıs 2015), Web:<https://www.humvet.com.tr/ekonomi/icbc-tekstil-bankasini-alarak-turkivedeki-ilk-cinli-oldu-29098026> (Erişim Tarihi: 12.11.2020)

dolarlık kredi verilmiştir.¹³⁹Kuşak ve Yol Girişimi ile Asya, Afrika, Orta Doğu ve son tahlilde Avrupa pazarlarına ulaşarak küresel bazda ekonomik ve siyasal dönüşümün mimarı olmak saikleriyle hareket eden Çin'in işbu amacı gerçekleştirmek için öncelikli olarak ticaret ve yatırım argümanını kullanarak akabinde vatandaşlık yoluyla girişime taraf ülkelere nüfuz etme potansiyeli göz ardı edilmemelidir. Bu perspektiften bakıldığında Türkiye'de öncelikli olarak lojistik, enerji, turizm ve gayrimenkul üzerine yatırımlarını artıran Çin'in bir sonraki adım olarak Türkiye'de deniz üssü kurması için arazi sağlama ve Akdeniz merkezli politikalarda Türk donanmasına ek kuvvet olarak Türkiye'deki limanlara yerleşme ve gümrüksüz ticaret hakkı kazanacağı öngörülürken son aşamada vatandaşlık yoluyla¹⁴⁰ Türkiye'yi post kolonyal hedefleri noktasında kullanma ve hatta asimilasyon politikasına kurban etme ihtimali göz ardı edilmemelidir.

2.5 ÇİN'İN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NDEN BEKLENTİLERİ VE OLASI PROBLEMLER

21.yy'da Asya kıtasındaki ekonomik hareketlilik tüm dünyanın dikkatini çekmektedir. Asya ülkeleri bölgeyi yeni düzende parasal sistemlerin ve yeni pazarların ekonomik üssü haline getirmek istemektedirler. Bu amaç doğrultusunda bölgede liderlik yapan Çin çeşitli politikaları ile Asya kıtasına ekonomik canlılık katmak ve iş birliği merkezi haline getirmeyi planlamaktadır. Çin bu hamleleri ile hem kendi bölgesinde hem de uluslararası alanda yetkinliğini göstermek istemektedir. Çin hükümeti siyasal ve parasal sistemlerdeki gücünü artırmak için pek çok projeye liderlik yapmıştır. Bu projeler ona diğer ülkelerle bağlantı kurmayı kolaylaştıracak niteliktedirler. Aslında BKBY projesi de tam da bu amaç doğrultusunda ortaya çıkmış bir girişimdir. Çin gerek uluslararası sistemde gerek kuruluşlarda istediği konumu elde edememiştir. Çeşitli konularda söz hakkının olmayışı, ABD'nin buna müdahale edişi Çin'i yeni arayışlara itmiştir. Bu sebeple BKBY projesi için öngörülen akış bu

¹³⁹ Çolakoğlu, S." China's Belt and Road Initiative and Turkey's Middle Corridor: A Question of Compatibility", (29 Ocak 2019), Web: <https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-tmkevs-middle-corridor-auestion-compatibility> (Erişim Tarihi: 10.11.2020)

¹⁴⁰ Bodur, M.Z. "Çin Tehdidi, Soğuk Savaş Komünizminden Daha Kötü Olabilir mi?", (21 Ağustos 2020).Web:<https://21wte.org/tr/merkezler/bolgesel-arastirma-merkezleri/asva-pasifik-arastirmalari-merkezi/cin-tehdidi-soguk-savas-komunizminden-daha-kotu-olabilir-mi> (Erişim Tarihi:16.11.2020)

müdahaleleri bertaraf edecek niteliktedir. BKBY projesi için tasarlanan finansal hat kotaların, engellerin önüne geçecek şekildedir. Çin projeye dâhil olacak ülke sayısını artırmak ve özellikle projenin finans ayağına destek verecek ülkeleri kazanmak adına çalışmalar yürütmektedir¹⁴¹.

Çin 2013 yılından itibaren dışı açılma politikaları ile hareket edeceğini ve bu stratejisine hizmet edecek üç projeyi ileri sürmüştür. ''Çin Rüyası, Yeni Normal ve Kuşak Yol'' olarak adlandırılan bu projelerden sonuncusu Çin'in bölgesel ve uluslararası hedeflerini gerçekleştirmede birer araç olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sebeple BKBY Projesinin Çin açısından önemini bölgesel ve uluslararası olmak üzere iki başlık altında inceleyebiliriz.

Bölgesel olarak Çin'in beklentisi proje sayesinde refah seviyesi artırmak ve ekonomisini geliştirmek ve aynı zamanda BKBY projesi ile birlikte Avrasya, Ortadoğu ve Afrika'yı karadan birbirine bağlayarak uluslararası lojistiği daha kolay bir forma sokmak istemektedir. Uluslararası arenadaki hedefi ise diğer ülkelerle ilişkilerini, işbirliklerini güçlendirerek sistemdeki konumunu korumaktır¹⁴².

BYBK Projesinin Çin için bölgesel önemi olduğu kadar uluslararası öneminin de payı büyüktür. Çin'in BKBY projesi ekseninde uluslararası arenada bazı planları bulunmaktadır. Proje hayata geçirildiğinde bu planların gerçekleşmesi beklenmektedir. Bu planları;

- Diğer ülkelerle ilişkilerini, iş birliklerini güçlendirmek
- Ekonomik ve siyasi anlamda güçlenerek küresel sistemdeki imajını güçlendirmek ve konumunu korumak,
- Uluslararası ticaretin önündeki engelleri kaldırmak,
- Diğer ülkelerin Çin'e yatırım yapmasını kolaylaştırmak,
- Çin ihracat oranları artırmak
- Küresel pazarlara daha kolay ve hızlı ulaşmak,
- Lojistik bağlantıları ile birlikte diğer ülkelere daha ucuz ve kolay ulaşmak,
- Teknoloji ve enerji alt yapısı için gerekli argümanlara ulaşmak,
- Çin resmi parasının dünyada daha fazla kullanılmasını sağlamaktır.

¹⁴¹ Yavilioğlu, C. 2016, ''Çin Önderliğinde Yeni Bölgesel Finansal Mimari Oluşturma Çabaları: Tek Kuşak-Tek Yol Projesi'', Hazine ve Maliye Bakanlığı, Maliye Dergisi, 170

¹⁴² Okur, M. A. 2017, ''Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygulamalar'', Akademik Hassasiyetler, ss.45-54.

BKBY projesi ile Çin ABD ile rekabet edecek gücü elde etmek istemektedir. Çünkü dışa açılma politikası ile birlikte kat ettiği yol ekonomisindeki gelişmeler onu yalnızca bölge de güçlü konuma getirmiştir. Bu proje sayesinde Çin farklı politikalar geliştirerek küresel sistemde daha güçlü konuma gelebileceğini ve parasal sistemi geliştireceğini düşünmektedir¹⁴³.

Çin 1990'lı yıllardan itibaren dışa açılma politikalarının bir neticesi olarak ekonomisi istikrarlı bir şekilde büyüme başlamıştır ve bu doğrultuda devam etmektedir. Kısa bir süre içerisinde bölgede en büyük rakibi Japonya'yı geride bırakarak dünya ekonomileri sıralamasında ikinci sıraya yükselmiştir. Öte yandan ticarete ABD'yi geçerek en büyük ticaret ülkesi olmuştur. ABD ile rekabeti ve küresel sistemdeki prestiji için yeni politikalar geliştirmiştir. Bu politikalar ile Çin ekonomik-diplomatik alandaki etkinliğini artırmak ve küresel sisteme daha hızlı entegre olmayı planlamaktadır. ABD'nin uluslararası sistemdeki konumu söz hakkı Çin' in üyesi olduğu pek çok kuruluştaki geri planda kalmasına, söz hakkının bulunmamasına sebep olmaktadır. Bu durumdan şikâyetçi olan Çin Avrupa ülkelerinde ve uluslararası örgütlerdeki yerini sağlamlaştırmak adına çeşitli stratejiler geliştirmektedir. Tüm bu planlarının gerçekleştirmesindeki en önemli aracı 2013 yılı itibarıyla sıkça gündeme gelen BKBY projesidir.

Projenin Çin açısından bir diğer önemli sebebi Çin'in doğu ve batısı arasındaki gelişmişlik farkıdır. BKBY projesi planlanan rota doğrultusunda hayata geçirildiğinde Çin'in doğu-batı bölgelerindeki refah seviyelerinde ki fark en aza indirilecektir. Proje ile birlikte batı bölgesinin ekonomisinde yeni bir canlılık kazandırılacaktır. Çünkü doğu bölgesi oldukça iyi bir seviyede iken batı bölgesinde durum Afrika bölgesiyle aynı seviyelerdedir. Soğuk Savaş sonrası küresel düzende yer edinen gelişen Çin ekonomisi için bu fark beklenmemektedir. Bu farkın ortadan kalkması için BKBY projesi bir araç olarak görülmüştür¹⁴⁴.

BKBY projesi ile Çin sanayi, teknoloji ve alt yapı çalışmaları yaparak ticaretteki başarısını bu alanlarda da göstermeyi hedeflemektedir. Rekabet içinde olduğu ABD'ye karşı kullanacağı bu proje ile birlikte iş birliği içerisinde olacağı yeni yatırımcılar ve müttefikler kazanacaktır. İş birliği fırsatı Çin'in küresel sisteme açılışında önemli bir

¹⁴³ Balcı, Z. 2018, Çin'in İpek Yolu Projesi, İnsamer, <https://insamer.com/rsm/files/CININPEKYOLUPROJESI.pdf>

¹⁴⁴ Yüksel, Y. 2019, Bir Kuşak Bir Yol Projesi, <https://www.yusufyuksele.com/2019/04/bir-kusak-bir-yol-projesi.html>

avantajdır. Bu sayede kendi bünyesindeki şirketler yatırımcılar tarafından tanınacak ve finansal açıdan atılım yapabilecektir¹⁴⁵.

Yeni yatırımcılar Çin'in geliştirdiği uluslararası etkileri olan projelere taraf, ortak bulmasını kolaylaştıracaktır. Bu durum beraberinde Çin'in ihracatına da etki edecektir. Çin'in ihraç ürünlerini ortaklarına pazarlamasına imkân tanıyacaktır. Özellikle karşılıklı kazanç vaat eden BKBY projesine destek verecek ülkelere bu sayede ulaşabilmeyi hedeflemektedir.

Çin Avrupa ülkeleri ile de karşılıklı bağlantı kurarak Avrupa ile olan ekonomik ve siyasi iş birliklerinin arttırılması planlanmaktadır. Sonuç olarak Çin'in Kuşak Yoldan bölgesel anlamda beklentisi ekonomisini ve küresel sistemdeki imajını geliştirmektir. Çin Rüyası olarak adlandırdıkları Çin'in ulusal yükselişini sağlamak, bölgesel olarak etkinliği arttırmaktır. Yurt genelindeki gelir dağılımındaki ve yaşam standartlarındaki farkı en aza indirerek GSYİH'yi arttırmaktır¹⁴⁶.

2.6 TÜRKİYE'NİN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NE YAKLAŞIMI VE BEKLENTİLERİ

Türkiye, özellikle bölgedeki gelişmeler üzerinde daha güçlü bir etkiye sahip olmak istediği için, bu projeden çeşitli şekillerde faydalanabilir. Türkiye'nin komşu ülkeleri ticaret ve bağlantı yollarıyla Türkiye'ye daha fazla bağımlı hale geleceği için, BKBY projesi ile Türkiye daha uzlaşmacı bir moda sahip olacak, bölgesel rolünü geliştirme fırsatı sağlayabilecektir. Askersizleştirilmiş ve son olarak kapatılmış sınırların hâlâ var olduğu bir bölgede, BKBY projesi bölge ülkeleri arasındaki ilişkileri güçlendirmede ve muhtemel farklılıkları barışçıl bir şekilde çözmede yeni fırsatları ortaya koyacaktır¹⁴⁷.

Özellikle, BKBY projesinin ilk aşamalarında Türkiye, nispeten istikrarsız bölgede sermaye ve mallar için güvenli bir liman görevi görebilir. Türkiye'nin Irak, Lübnan, Suriye veya bölgedeki diğer ülkelere daha güçlü bir para birimine sahip

¹⁴⁵ Özşümer, S. (t.y). Çin Ekonomisi ve Bir Yol Bir Kuşak Projesi, İzmir Ticaret Odası, <https://docplayer.biz.tr/108978928-Cin-ekonomisi-ve-bir-yol-bir-kusak-projesi.html>

¹⁴⁶ Bocutoğlu, E. 2017, "Çin'in Bir Kuşak-Bir Yol Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler", Bölgesel Çalışmalar, Avrasya Üniversitesi, Türkiye. <<https://www.avekon.org/papers/1995.pdf>>

¹⁴⁷ Kadılar, R., & Ergüney, E. (2017). One belt one road initiative: Perks and chalenges for turkey. Turkish Policy Quarterly, 16(2), 88.

olması ve İran'ın aksine hiçbir ekonomik yaptırımla karşılaşmaması, bölgede kalkınma için itici bir güç olabileceğini göstermektedir. Bu nedenle Türkiye projeye karşı daha yapıcı bir tavır takınmaktadır¹⁴⁸.

Kuşkusuz en gelişmiş Avrasya projesine katılmanın faydaları, jeopolitik açıdan hayati önem taşıyan birbirine bağılılığı artıran durumu ve bölgesel nüfuzuyla sınırlı değildir. BKBY projesine üye olmak, bir ülkenin, Pekin'in projesiyle bağlantılı, sürekli büyüyen kalkınma bankalarından ve fonlarından yararlanmasına olanak tanımak ve bu nedenle, Türkiye'nin altyapısının önemli parçalarını ve daha düşük dereceli üretim tesislerini yükseltmesini sağlamak demektir. Özellikle demiryolları olmak üzere altyapının iyileştirilmesine yaptığı vurgu nedeniyle BKBY, iki ana nedenden dolayı Türkiye'de özellikle önemlidir. Birincisi, yeni yüksek hızlı hatlar getirerek Türkiye'nin iç demiryolu ağını modernize etmesine yardımcı olması, ikincisi, Türkiye'nin Orta Asya'daki ve hatta Doğu'daki ihracat pazarlarına ulaşma kabiliyetini büyük ölçüde kolaylaştırmasıdır. Suriye ve Irak'taki savaş ve istikrarsızlık, İran'la karayolu taşımacılığı konusundaki anlaşmazlıklar ve Mısır'la siyasi sorunlar nedeniyle Ortadoğu'ya ihracat yolları büyük ölçüde sakatlandığından, bu proje Türkiye'nin ticaret ekonomisi için büyük önem taşımaktadır. BKBY hattının Hazar Denizi'nden geçmesiyle lojistik verimliliği artıkça nakliye maliyetleri düşecektir. Bu bakış açısıyla, BKBY projesi, Türkiye'nin erişim kısıtlamaları nedeniyle daha önce başarısız olan hedeflerine ulaşması için hayati bir önem arz etmektedir. BKBY projesi, Orta Asya pazarına Türk ihraç ürünlerinin tedarikinde de yardımcı olacaktır¹⁴⁹.

Bununla beraber BKBY projesi, projeye birden fazla aktörü dâhil ederek Türkiye ve bölgedeki güç dengelerini olumlu yönde etkileme potansiyeline sahiptir. Demiryolları sürekliliğe değer vermektedir. Trenler, ancak demiryolunun kesintisiz devam etmesi halinde hedeflerine ulaşmaktadır. Böylece, bir demiryolu bağlantısından faydalanacak herkesin, potansiyel olarak malların hareketini geciktirebilecek veya durdurabilecek bir çatışmaya karşı çıkacağı sonucuna varılabilir. Bu, daha güçlü bir karşılıklı bağımlılıkla sonuçlanacak ve demiryolu hattı boyunca ticareti aksatacağı için bir çatışma veya savaşın meydana gelmesi olasılığını en aza indirecektir. Bölgesel

¹⁴⁸ Kadılar, R., & Ergüney, E. (2017). One belt one road initiative: Perks and challenges for turkey. Turkish Policy Quarterly, 16(2), 86.

¹⁴⁹ Kadılar, R., & Ergüney, E. (2017). One belt one road initiative: Perks and challenges for turkey. Turkish Policy Quarterly, 16(2), 87-88.

aktörler arasındaki artan ticari faaliyet ve uluslararası güçlerin katılımı, ticaret bakımından bölgeyi daha istikrarlı hale getirecektir¹⁵⁰.

BKBY projesi, yatırım ve istihdam sağlayarak Türkiye’de sürdürülebilir büyümeyi sağlayacaktır. Örneğin, Huawei’nin Türk mobil telekomünikasyon altyapısının büyük bir bölümünü sağlaması ve İstanbul’u 1500’den fazla yerel araştırmacıyı istihdam eden Orta Asya işletmesi için bölgesel merkez olarak kullanmadaki son başarısı, her iki ülkenin şirketinin de iş birliğinden çok faydalandığının açık bir göstergesidir¹⁵¹.

Mayıs 2017’de düzenlenen BKBY için Pekin Zirvesi’nde Türkiye Cumhurbaşkanı Tayyip Erdoğan’ın “BKBY projesi ve benzeri altyapı inşa eden projelerin terörizme son vereceğini” belirtmesi de önemlidir. Türkiye’nin Avrasya’daki yumuşak gücüne özellikle dikkat gösterilmesi gerekmektedir. Türkiye’de ve hatta Orta Doğu’da BKBY projesinin ilerlemesi, her iki tarafın uluslararası etkisinin geliştirilmesi ve terörizmle mücadelede iş birliği olasılığının artmasına fayda sağlayacaktır¹⁵².

BKBY projesi Türkiye’ye Çin ve Orta Asya ülkeleriyle ekonomik, siyasi ve sosyal ilişkileri yakınlaştırma, AB ve ABD ile alternatif ittifaklar kurma fırsatı verdiği için önemli bir etkiye sahiptir. Türkiye’nin stratejik konumu sayesinde bu projeden pek çok avantaj elde edileceği ortadadır. Böylesine büyük fırsatların bol olduğu bir ortamda, Türkiye’nin farkında olması gereken şey ise projeye dâhil olmanın birçok riskinin olmasıdır¹⁵³.

Zaten var olan ticari açığın yükselişi de Türk tarafının endişeleri arasında yer almaktadır. Türkiye’nin Çin’e ihracatta ürün yelpazesini genişletmesi, Çin pazarına odaklanması, ilgili stratejiler geliştirmesi ve Çin’den yabancı yatırımcı çekmesi gerekmektedir. 1990’larda ve 2000’lerin başında olduğu gibi Türk sektörlerinde ucuz Çin ürünlerinin başka bir yayılma dalgası olmamalıdır¹⁵⁴.

¹⁵⁰ Van der Putten, F.-P., Montesano, F. S., van de Ven, J., & Ham, P. (2016). The geopolitical relevance of piraues and china's new silk road for southeast europe and turkey: Clingendael, Netherlands Institute of International Relations, s. 41-42.

¹⁵¹ Kadılar, R., & Leung, A. K. (2013). Possible turkish-chinese partnership on a new silk road renaissance by 2023. Turkish Policy Quarterly, 12(2), 133.

¹⁵² Zan, T. (2016). “Turkey dream” and the china-turkish cooperation under “one belt and one road” initiative. Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia), 10(3), 66.

¹⁵³ Van der Putten, F.-P., Montesano, F. S., van de Ven, J., & Ham, P. (2016). The geopolitical relevance of piraues and china's new silk road for southeast europe and turkey: Clingendael, Netherlands Institute of International Relations, s. 44.

¹⁵⁴ Van der Putten, F.-P., Montesano, F. S., van de Ven, J., & Ham, P. (2016). The geopolitical relevance of piraues and china's new silk road for southeast europe and turkey: Clingendael, Netherlands Institute of International Relations, s. 43.

Çin, diğer hükümetlere uygun koşullarda cömertçe borç vermekte, bu da teoride daha sorunsuz işlem yapılmasını sağlamakta ve Çin'in yurtdışındaki imajını güçlendirmektedir. Bununla birlikte, Çin'in söz konusu hükümetten zımnen bir karşılık beklediği ve hatta Çinli şirketler için iş sözleşmeleri beklediği bilinmektedir. Bu, BKBY projesinin arkasındaki niyetleri değerlendirmede bir kıyas teşkil etmektedir. Çin, BKBY projesinin uluslararası arenada refah ve iş birliğini yaymak olduğunu iddia etse de sözleşmeler ve krediler yoluyla yeni bir tür emperyalizmi kucaklamakla suçlanmaktadır. Bunun tipik bir örneği, Sri Lanka' limanının 99 yıllığına Çin'e kiralanması gibi Asya'daki daha küçük ülkelerin içine düştüğü borç tuzaklarıdır. Türkiye BKBY projesinden yararlanmaya çalışacaksa, bu ağın bir parçası olmanın stratejik sonuçlarının ve projedeki rolünü tamamen stratejik çıkarlar üzerine sürdürmek için genel zorunluluğun tam olarak farkında olmalıdır. Türkiye, BKBY projesini yalnızca başka bir bileşen olmak için değil, kendi çıkarlarını ilerletmek için bir sıçrama tahtası olarak kullanmalıdır. Türkiye, en büyük ticaret ortağını temsil eden AB'ye bağımlılıktan uzak ticaretini çeşitlendirmeye devam etmeli, ancak aynı zamanda bu bağımlılığı Çin'e çevirmekten de kaçınmalıdır¹⁵⁵.

Çin'den gelen yatırımlar memnuniyetle karşılandığında, göz ardı edilemeyecek şey, Çinli şirketlerin çoğunun, ev sahibi ülkelerin geleneklerini, kültürlerini ve dini inançlarını bilmedikleri için sorun yaratabilecek yerel halk yerine Çinli işçileri istihdam etmeyi tercih etmesidir. BKBY projesinin devamlılığı için, ilgili ülkelerin iç sorunları ve ülkelerdeki bölgesel sorunlardan kaynaklanan olası riskler dikkate alınarak olumsuz sonuçları en aza indirmek için gerekli önlemlerin alınması gerekmektedir¹⁵⁶.

Türkiye, BKBY projesine karşı yapıcı bir tutum takınmazsa, Türkiye rotasının atlanılması riski vardır. Karadeniz kıyısında, malların Avrasya çevresindeki hareketini yönlendirebilecek Anaklia, Gürcistan ve Köstence, Romanya olmak üzere iki liman vardır. Türkiye'yi atlayarak Mısır ve Çin arasında imzalanan Mutabakat Zaptı da kayda değerdir, çünkü Süveyş Kanalı üzerinden deniz ulaşımı, Kanal'ın Çin'in mali yardımı ile olası genişlemesiyle daha da önemli olması beklenmektedir. Bu nedenle, Türkiye'nin malların hareketindeki tarihsel önemini korumak için lojistik seçeneklerini çeşitlendirmesi mantıklı olacaktır¹⁵⁷.

¹⁵⁵ Akçay, N. (2017). Turkey-china relations within the concept of the new silk road project. Bölgesel Araştırmalar Dergisi, 1(3), 78.

¹⁵⁶ Kadılar, R., & Ergüney, E. (2017). One belt one road initiative: Perks and challenges for turkey. Turkish Policy Quarterly, 16(2), 87.

¹⁵⁷ Kadılar, R., & Ergüney, E. (2017). One belt one road initiative: Perks and challenges for turkey.

Ortadoğu dışında, tarihsel veya siyasi nedenlerle BKBY projesinin güzergâhı üzerindeki diğer bölgelerde çeşitli yerel anlaşmazlıklar yer almaktadır. Hindistan ile Pakistan arasındaki Keşmir anlaşmazlığı, Çin-Hindistan sınır anlaşmazlığı, İsrail-Filistin toprak anlaşmazlıkları bazı örneklerdir. Bu ülkelerdeki yollar istikrarsız politik ortamlara sahiptir ve ekonomik kalkınma için yetersizdir. Projenin yüksek yatırım maliyeti bölgesel ve uluslararası destek gerektirmektedir. Türkiye'nin projenin bir üyesi olarak, ekonomik yükümlülüklerin sorumluluğunu ilgili ülkelerin üstlenip üstlenmeyeceklerine dair ciddi şüpheleri vardır¹⁵⁸.

Türkiye bir NATO üyesidir. Çin-Türkiye iş birliği, Türkiye'nin stratejik yönünü Batı'dan Doğu'ya değiştirip değiştirmeyeceği konusunda Batı medyasında tartışmaya sebep olmuştur. Türkiye'nin Doğu ile gittikçe artan yakın iş birliği Batı ile gerilimleri hızlandırmaktadır. Batı'nın bu artan endişeleri Türkiye-Çin iş birliğinde engeller yaratmaktadır¹⁵⁹.

Ayrıca bazıları bu projeyi Çin'in büyüyen ekonomik gücü aracılığıyla diğer ülkeler üzerindeki hâkimiyetini gerçekleştirmenin bir aracı olduğuna inanmaktadır. Bazıları projeyi Çin'in genişleme politikasının bir parçası olarak görmekte ve bunu kendi iç işlerine müdahale olarak değerlendirmektedir. Dolayısıyla iki ülke arasındaki derin iş birliğini etkileyen proje hakkında birtakım endişeler vardır. Ayrıca Türkler ve Çinliler genellikle birbirlerini çok iyi tanımıyorlar, bu nedenle birbirine karşı önyargılar taşımaktadırlar. İnsanları birbirine yakınlaştırarak, halklar arasındaki bağları güçlendirmek, birbirlerini karşılıklı daha iyi anlayabilmek açısından büyük bir önem arz etmektedir¹⁶⁰.

2.7 ÇİN TEMEL MAKRO İKTİSADİ GÖSTERGELERİ

Modern dönemin karmaşık ekonomik ilişkiler sisteminde başarılı olabilmek için hükümetler temel makro iktisadi gerçekleştirmelere odaklanmalıdır. Gayri safi millî

Turkish Policy Quarterly, 16(2),89.

¹⁵⁸ Durdular, A. (2016). Çin'in "kuşak-yol" projesi ve türkiye-çin ilişkilerine etkisi. Avrasya Etüdları, 49(1),88.

¹⁵⁹ Durdular, A. (2016). Çin'in "kuşak-yol" projesi ve türkiye-çin ilişkilerine etkisi. Avrasya Etüdları, 49(1), 92.

¹⁶⁰ İkiz, A. (2019). Tek kuşak tek yol projesi ve türkiye'ye olası etkileri. Electronic Journal of Social Sciences, 18(72),1694.

hâsıla, tüketici fiyat endeksi, perakende satış, işgücü piyasa verileri, döviz kurları, faiz oranları ve enflasyon gibi temel makro iktisadi göstergelerdir.

Makroekonomik göstergeler ekonominin genel durumunu değerlendirmeyi, belirli bir sürede üretim hacmini ölçmeyi ve hem kısa hem de uzun vadede ekonominin işleyişini doğrudan belirleyen faktörleri izlemeyi mümkün kılar. Aynı zamanda kamu politikalarını belirlemek sosyal, ekonomik ve politik kararlar almak için temel oluştururlar. Gayri safi yurtiçi hasıla (GSYİH) düzeyi ve herhangi bir ülkenin ekonomik kalkınmasını belirleyen temel sosyo-ekonomik göstergeler, küresel ekonomik kalkınma eğilimlerini öngörmenin temelini oluşturmaktadır.

BRICS ülkeleri arasında en önemli GSYİH büyümesi Çin'de görülmektedir. Bu durumun sebeplerini anlamak ve analiz edebilmek için, Çin ekonomisinin büyüme dinamiklerini daha yakından incelemek gerekir.

2.7.1 Büyüme

Çin'in son on yıllardaki hızlı gelişimi, ülkeyi özellikle ticaret ve yatırım alanlarında küresel ekonominin işleyişinde ana faktörlerden biri haline getirmiştir. 1978'den 2016'ya kadar, Çin'in yıllık ortalama büyümesi % 9.7 olmuştur. Bu gösterge aynı dönemde diğer ülkelerin büyüme oranından daha yüksek olmuştur¹⁶¹. 2008 yılının mali krizinden sınırlı ölçüde etkilenen Çin, küresel ekonominin büyüme merkezi olmayı sürdürmüştür. Bununla beraber Çin'in büyüme oranlarında son dönemde kısmi bir düşüş yaşanmaktadır.

1970 yılında Çin'in GSYİH'si 92.6 milyar dolar olarak, dünyada sekizinci sırada yer almıştır. Çin'de aynı yıl kişi başına düşen gelir 112.0 USD olmuş ve bu rakamlarla dünyada 163. sırada yer almıştır. Çin'in 2018'deki GSYİH'si 13,89 trilyon USD 'e erişmiş, dünyada ikinci sıraya yükselmiştir. Çin'in GSYİH'sinin dünyadaki payı %15,9 olmuştur. 2019'de Çin'de kişi başına düşen gelir 10.276 USD olmuştur. Bu göstergelerle ülke dünyada 86. sırada yer almıştır¹⁶².

Ekonomik teşvik paketleri 2010 yılında büyümeyi geçici olarak çift haneli rakamlara ulaştırsa da Çin ekonomisinin büyüme hızı neredeyse son dokuz yıldır düşmektedir. Bu yavaşlama Çin ekonomisinin hem yurt içinde hem de yurt dışında ilgili endişeleri artırmaktadır. Çin'in çift haneli büyüme oranlarını yeniden görmesi pek

¹⁶¹ <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2017/indexeh.htm>

¹⁶² <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=CN>

mümkün görünmemekle birlikte, yapısal ve konjonktürel güçlükler kendini göstermektedir.

Uluslararası uzmanlar Çin'in ekonomik yönden toparlanmasını izleyerek ekonomik kalkınma sırasında oluşan eğilimleri dikkatlice analiz etmişlerdir. Ocak 2018'de Uluslararası Para Fonu (IMF) ekonomik göstergelerin olumlu yönde değişimi ile birlikte, Çin'in ekonomik yönden toparlanmasının yeni bir konsolidasyon aşamasına girildiği öngörülmektedir¹⁶³. 2017 yılından bu yana, ekonomik göstergedeki bir dizi iyileşmeler Çin ekonomisinin yeni bir ekonomik döngüye girip girmediği konusunda tartışmalara yol açtı. Çin'de GSYİH büyümesi ve tüketici fiyat endeksi analizlerine dayanarak, iktisatçılar “reform ve dışa açıklık” politikasının başlangıcından bu yana altı döngü aşamasının yaşandığını belirlemiştir. Bu aşamalar sırasıyla 1978-1981 yıllarını, 1982-1986 yıllarını, 1987-1990 yıllarını, 1991- 1999 yıllarını, 2000-2009 yıllarını ve 2010 ‘dan günümüze kadar geçen dönemi kapsamaktadır¹⁶⁴. Son ekonomik döngü aşaması, ekonomideki yavaşlama ile karakterize edilmiştir. Son üç yılda kazanılan başarılar, Çin'deki ekonomik gerilemenin aşılabileceğini ve bir sonraki yedinci büyüme döngüsü için ön koşulların sağlanabileceğini göstermektedir.

Dünyadaki ekonomik kriz dalgalanmalarının ülkede güçlü bir etki bırakacağı beklenmemektedir. Çinli araştırmacılar, Çin'deki üretimin çeşitlendirilmesi ve gelişmiş teknoloji yoluyla yeni bir gelişmişlik düzeyine ulaşacağı tezini öne sürmektedirler. Aynı zamanda, hizmet sektörü ve yüksek teknolojili sanayi sektörü, Çin'in yeni ekonomik döngüsü çerçevesinde ana büyüme faktörleri haline gelecektir. Çin yeni bir seviyeye ulaşacaktır. Hızlı ekonomik büyümenin etkisiyle Çinli yetkililer katma değeri yüksek olan sektörlerle yatırımlar yaparak ekonomik büyümeye odaklanmışlardır. Genel olarak Çin'in ekonomik durumunu, yükselişini ve istikrarını korumaktadır şeklinde değerlendirebiliriz. Çin ekonomisinin temel yıllık göstergeleri aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

Tablo 2. Çin Temel Makro İktisadi Göstergeleri

Göstergeler	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Reel GSYİH Büyüme Oranı	6.9 %	6.6 %	6.4 %	6.3 %	6.0 %	5.7%
Kişi başına düşen gelir* (ABD Dolan)	8.682	9.770.8	10.276	11.013	11.935	12.900
İşsizlik Oranı	5.0 %	5.1 %	5.0 %	5.0 %	5.0 %	5.0 %

¹⁶³ <http://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2018/01/11/world-economic-outlook-update-january-2018>

¹⁶⁴ Erdoğan,E.E.(2020). Uluslararası İlişkilerde Yeni Başat Güç Çin Halk Cumhuriyeti.Ankara:Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Tüketici Fiyat Endeksi	1.6 %	2.3 %	2.5 %	2.7 %	2.8 %	2.9 %
------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Kaynak: IMF. People's Republic of China: 2018 Article IV Consultation-Press Release. <https://www.statista.com/statistics/263775/gross-domestic-product-gdp-per-capita-iri-china/> Erişim Tarihi 07.08.2023.

Tablo 2. son dönem reel GSYİH büyümesinin karşıt etkileri ortaya çıkmıştır ve bu sürecin devam edeceği de öngörülmektedir

Reformlar döneminde kazanılan büyümenin en olumlu tarafı, 800 milyondan fazla insan yoksulluğun üstesinden gelebilmesi ve ülkenin sosyo-ekonomik gelişmişlikte yüksek seviyeye ulaşması hesap edilmiştir (Samusenko, 2018; 18). Çin'in insan kaynaklarının kalitesi son yıllarda önemli ölçüde iyileşmiştir. Çinli araştırmacılar ve yöneticiler ülkenin gelişiminin bundan sonraki aşamada bilim ve eğitimle ayrılmaz biçimde bağlı olacağını farkında olup bu yönde kapsamlı çalışmalar yapılmaktadır. Son on yılda, Çin, eğitim alanını, teknolojik sektörleri, hizmet sektörünü ve insan kaynaklarını geliştirme alanında bir dizi devlet programı uygulamaya koymuştur (Gao, 2015: 1657). Çinli yetkililer ülkenin karşısında bulunan zorlu ekonomik engelleri sorunsuz aşmak için eğitime büyük önem vermektedirler. Ülkenin eğitim bütçesi her yıl devamlı şekilde büyümekte, ülkenin en fakir bölgelerinde yeni okullar açılmakta, nitelikli öğretmenler kırsal alanlara gönderilmekte, orta öğretim aktif olarak güçlendirilmekte ve eğitimin niteliksel seviyesi artırılmakta, eğitim kurumlarının kalitesi yükseltilmekte ve bununla da eğitim ve geliştirme programları teşvik edilmektedir.

2.7.2 Dış Ticaret

Çin'deki mevcut ekonomik durum, bir dizi spesifik özelliğe sahip olan dış ticaretin aktif gelişimi ile karakterize olunmaktadır. Çin'in modern ekonomisinin en karakteristik özelliği dış pazara olan güçlü bağımlılığıdır. Çin, ihracat açısından dünyada birinci sırada yer almaktadır. İhracat gelirleri devletin döviz kazançlarının % 80'ini oluşturmuştur. Çin'de yaklaşık 20 milyon insan ihracat sanayisinde istihdam edilmektedir¹⁶⁵.

Çin 182 ülke ile ticaret ve ekonomik bağlarını sürdürmektedir. Dahası, ÇHC'nin ana ticaret ortakları hızla büyüyen Asya ülkeleridir. Gelişmiş kapitalist ülkeleri Çin'in

¹⁶⁵ Çvetkova N.N. (2016) Çin Dünya Üretimi ve İhracatında. Doğu Analitiği. 12, 6-17.

dış ticaretin %30'dan biraz daha fazlasını oluşturmaktadır.

Tablo 3. Çin'in Dış Ticaretinde İhracat Göstergeleri (2017-2022)

Ülkeler	İhracat Göstergeleri (milyar ABD doları)					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ABD	397,1	410,0	385,7	431,7	479,2	418,5
Hong Kong	363,1	330,5	287,3	281,0	302,0	296,2
Japonya	149,4	135,6	129,3	137,4	147,0	142,4
Güney Kore	100,3	101,3	93,7	102,8	109,1	110,0
Vietnam	63,7	66,0	61,1	72,1	84,0	97,4
Almanya	72,7	69,2	65,2	71,2	77,2	79,9
Hindistan	54,2	58,2	58,4	67,9	76,0	75,0

Kaynak: International Trade Statistics. Trade Map. Export. <https://www.trademap.org/> Erişim tarihi: 05.08.2023.

Herhangi bir ülkenin ekonomisi, çeşitli yollarla dünya ekonomisiyle etkileşime girmektedir. Tablo 3'te görüldüğü üzere son yıllar Çin'in dış ticaretinde bazı düşüşler göze çarpsa da, genel olarak ihracat potansiyeli güçlenmiştir. Aynı şeyi, Çin'in dış ticaretinin ithalatı hakkında da söyleyebiliriz. Bu göstergeler arasında temel fark dış ticarette ihracatın daha köklü konuma sahip olmasıdır. Aynı zamanda, ülkenin ithalatında gelişim eğilimleri dikkat çekmektedir.

Tablo 4. Çin'in Dış Ticaretinde İthalat Göstergeleri (2017-2022)

Ülkeler	İthalat Göstergeleri (Milyar ABD Doları)					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ABD	160,1	148,7	135,71	154,7	156,0	159,3
Avusturya	97,6	73,6	71,0	94,6	105,2	123,3
Japonya	162,9	142,9	145,7	165,5	180,4	139,4
Güney Kore	190,3	174,3	159,7	177,5	204,2	162,9
Vietnam	19,5	29,8	37,2	50,4	64,0	65,7
Almanya	105,0	87,6	86,7	96,9	106,3	109,2
Malezya	55,7	53,1	49,3	54,0	63,0	45,8
Brezilya	51,7	44,1	45,9	58,7	77,1	70,0
Tayland	38,3	37,2	38,7	41,6	43,0	49,5

Kaynak: International Trade Statistics. Trade Map. <https://www.trademap.org/> Erişim tarihi: 05.08.2023.

Çin ekonomisi, dünyada yeni bir küreselleşme modeli olarak oluştuğça, ülkeye giren ve çıkan yatırım akışları radikal bir şekilde değişmektedir. Zamanla ÇHC ekonomisinin daha da geliştirilmesi ve dönüşümü yüksek kaliteli yatırımlar gerektirecektir. Çin, ülke içindeki karmaşık sorunlara ve artan küresel belirsizliğe rağmen, istikrarlı ekonomik büyümeyi sürdürmeyi ve büyük ölçekli ekonomik reformları gerçekleştirmeye devam etmektedir. Çin ekonomisi, yapısal reformlar ve riskleri kontrol altında tutma konusunda olumlu değişiklikler göstermektedir ki, bu da

ülkenin dünyanın en hızlı büyüyen ekonomilerinden biri olmasına yardımcı olmuştur.



SONUÇ

Soğuk Savaşın, 1990'ların başında sosyalist/komünist tarafın liderliğini üstlenen SSCB ve güdümündeki Doğu Bloğu ülkelerinin aleyhine sonuçlanmasının akabinde ABD'nin öncülüğündeki Batı medeniyetinin inşa ettiği tek kutuplu liberal sistemin tüm dünyayı etkisi altına aldığı konjonktürde, Marksist/ Leninist ideolojinin Maocu düşünce tarzıyla harmanlandığı sosyalist Çin'in mevcut durumdan etkilenmediği bilakis iç ve dış politikada uyguladığı stratejilerle uluslararası konumunu pekiştiren bir çizgide hareket ettiği gözlemlenmiştir. Özellikle 1978 yılında Deng Xiaoping'in fitilini ateşlediği "Reform ve Dışa Açılım" politikalarıyla Batı'nın kapitalist ekonomik sisteminin "Çin Tarzı Sosyalist Piyasa Ekonomisi" adıyla Çin'e uyarlanması, Çin'in kabuğundan çıkarak küresel bir güç olma yolunda attığı adımların başlangıcını teşkil etmektedir. Küreselleşen bir güç olarak Çin'in, uluslararası rolüne ilişkin yapılan analizlerin bir süredir revizyonizm ve statükoculuk söylemleri düzleminde gidip gelmesine rağmen bugün gelinen noktada her fırsatta "barış içinde bir arada yaşama" prensibinin vurgulandığı çok kimlikli bir pozisyon aldığı görülmektedir. Batı'nın değerler sisteminin uygulayıcısı olan uluslararası kuruluşlara aktif katılım gösteren Çin'in, bir yandan uluslararası sistemin işleticisi konumundaki liberal küresel sisteme entegre olan politikalar izlemesi, Çin'i mevcut küresel sistemin sorumlu bir paydaşı haline getirirken öte yandan özellikle 2008 küresel finansal krizi sonrası Atlantik ağırlıklı küresel ekonomik sistemin yerini üretim ve ticari potansiyel bakımından çıkış yakalayan Asya kıtasına bırakmaya başlamasıyla bölgesel gücünü pekiştiren Çin'in merkez ülke sıfatıyla Asya kıtasının topyekûn kalkınmasına ve dünya üretim ve ticaret odağı haline gelmesine yönelik olarak BRICS Yeni Kalkınma Bankası, Asya Alt Yapı Yatırım Bankası ve Kuşak ve Yol Girişimi gibi alternatif kurumlar aracılığıyla küresel etkisini artırarak mevcut sistemin yeni küresel gücü olma rolünü güçlendirmeye çalıştığı görülmektedir.

Çin'in kurulduğu tarihten günümüze dek geçirdiği sosyo ekonomik dönüşüm ve uyguladığı dış politika stratejileri göz önüne alındığında Kuşak ve Yol Girişim hamlesinin kapsamı, içeriği ve mahiyeti bakımından yüzyılın projesi olduğu aşikardır. Girişimin, Çin'in yükselişinin ve 21. Yüzyılın küresel hegemonik gücü olma potansiyelinin en önemli bileşeni olarak addedildiği konjonktürde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Çin açısından taşıdığı anlam tahmin edileceği üzere büyük öneme haizdir.

ÇHC Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dışişleri Bakanlığı ve Ticaret

Bakanlığı'nın ortak kararıyla Mart 2015 tarihinde yayınlanan “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler” bildirisinde girişime taraf ülkelerde politika koordinasyonu, engelsiz ticaret ve finansal bütünlüğü sağlamak suretiyle ülkeler arasındaki ulaşım, iletişim ve altyapıyı güçlendirerek halklar arasında doğrudan bağlantılar kurulmasını mümkün kılan Kuşak ve Yol Girişimi, taraf ülkeler arasında ortak kalkınma, karşılıklı fayda, her alanda iş birliği ve güven, ekonomik entegrasyon ve kültürel kapsayıcılığı içeren ve “kazan kazan” stratejisine dayalı bir “kader ve sorumluluk topluluğu” dizayn etmek amaçlı bir organizasyon olarak ifade edilmiştir.

Yükselişe geçen Doğu Asya ekonomilerini gelişmiş Avrupa ekonomisine taşımayı hedefleyen girişimin Çin devleti açısından tüm bu ticari, ekonomik ve kültürel sebeplerin ötesinde daha kritik ve derin anlamlar içerdiği görülmektedir. Çoğunluğunu Afrika, Güneydoğu Asya ve Türkistan ülkelerinin oluşturduğu az gelişmiş veya gelişme aşamasında olan ülkelere Kuşak ve Yol Girişimi'nin alt yapı çalışmalarının desteklenmesi gerekçesiyle Çin tarafından sunulan yüksek miktarlı sınırsız kredi imkânı zaman içerisinde bu ülkeler ve Çin arasında asimetrik bir ilişkiler ağı meydana getirerek girişimin “kazan kazan” ve karşılıklı yarar hedeflerinden sapmalara yol açmıştır. Çin'in verdiği borçlara karşılık olarak ilgili ülkenin liman, havaalanı, telekomünikasyon gibi kritik öneme sahip işletmeleri üzerinde “borç tuzağı diplomasisi” yoluyla çok uzun süreler için egemenlik tesis etme politikası yürütmesi Kuşak ve Yol Girişimi'nin, Çin tarzı emperyalizmin bir aracı olarak yorumlanmasına yol açmaktadır. Benzer şekilde Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Güney Asya ve Afrika'da kurduğu tarım şirketleri aracılığıyla ülkeler üzerindeki hakimiyet alanını genişleten Çin'in, Kazakistan ve Tacikistan'da büyük tarım arazileri satın almak suretiyle tarımsal faaliyetler sürdürmesi, Çin'in lojistik, enerji, turizm, askeri ve tarım alanlarındaki yatırımları vesilesiyle girişime taraf ülkelere konuşlanma ve zamanla vatandaşlık yoluyla artan nüfusu için yerleşim yeri açma olasılığını artırarak Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi aracılığıyla emperyalist politikalar güttüğü algısını güçlendirmektedir.

2008 yılında Batı finansal sisteminin yol açtığı küresel ölçekli krizin ülke ekonomileri üzerinde oluşturduğu uzun soluklu negatif etkiye rağmen Çin ekonomisinin sanayi ve teknoloji alanındaki yükselişini hız kesmeden sürdürmesi, 20. Yüzyılın sonlarından itibaren yarı çevre ülke olarak lanse edilen Çin'i merkez ülke sıfatına haiz bir ülke haline getirmiştir. Özellikle günümüzde bölgesel hegemonik güç

olarak addedilen Çin'in, 2013 yılında sürdürülebilir ekonomik kalkınmasını devam ettirerek küresel bir güç olmak amacıyla girdiği yoğun ham madde arayışları neticesinde, çoğunluğunu enerji kaynakları bakımından zengin, gelişmemiş çevre ülkelerin oluşturduğu bir coğrafyayı teşkil eden Kuşak ve Yol Girişimi'ni başlatması Çin'in merkez ülke olduğuna yönelik algıyı güçlendirirken girişimin sağladığı avantajla birlikte Çin Afrika, Türkistan ve Güneydoğu Asya'nın gelişmemiş çevre ülkeleriyle gerçekleştirdiği eşitsiz mübadeleye dayalı asimetrik ticari ilişkilerini, bu ülkelerin aleyhlerine bağımlılık oluşturarak gelişmelerini olanaksız kılacak şekilde sürdürürken hem girişimin karşılıklı yarar ve "kazan kazan" ilkelerinin geçersiz hale gelmesine neden olmakta hem de bu ülkeleri ekonomik ve son tahlilde siyasi anlamda emperyalist çıkarlarına alet etmeye çalışmaktadır. Ayrıca Çin'in girişimin sunduğu imkanlarla birlikte kültürel çeşitliliği baz almadan sadece kendi kültürel standartlarına uygun olarak ürettiği mallarını dünyanın çok geniş bir kısmına ihraç etmesi, farklı ülke toplumlarının Çin lehine olacak şekilde kültürel anlamda asimile edilmesi riskini de ortaya çıkarmaktadır. Bu durum ise Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile birlikte yalnızca ekonomik ve siyasi boyutlu olarak değil kültürel anlamda da kendi hegemonyasını güçlendirmesi ihtimalini artırmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti ve Çin arasındaki ilk temasların 1927 yılında gerçekleşmesine rağmen gerek yeni kurulan bir ülke olarak Türkiye'nin kademeli olarak gerçekleştirdiği yapısal değişikliklerin ülke içerisindeki yansımalarının ortaya çıkardığı öncelikli politika alanları gerekse Çin Halk Cumhuriyeti'nin kurulduğu 1949 yılına kadar Çin'de hâkim olan iç savaşın getirdiği açmazlar nedeniyle iki ülke arasında sağlıklı ve sürdürülebilir bir ilişkiler ağı oluşturulamamıştır. 1950'lerde vuku bulan Kore Savaşı'nda Türkiye ve Çin'in ideolojik anlamda ayrı cephelerde yer alması taraflar arasındaki iplerin tamamen kopmasına neden olmuştur. Çin- Sovyet anlaşmazlığının devam ettiği 1970'lerin başında ABD ve Çin arasındaki ilişkilerin seyrinin değişerek 1971 yılında Çin'in BM nezdinde tanınması ve akabinde Tayvan'ın çıkarılarak yerine Çin'in BM Güvenlik Konseyi'nin daimî üyesi yapılması ABD'nin müttefiki Türkiye tarafından Çin'in uluslararası olarak tanınmasıyla sonuçlanmış ve bu tarih itibarıyla iki ülke arasındaki diplomatik ilişkiler tesis edilebilmiştir. Türkiye ve Çin arasında asgari seviyede yürütülen ilişkiler, 2010 yılında imzalanan "stratejik ortaklık" anlaşmasıyla derinleşerek eğitim, turizm, kültür, ulaşım, savunma, enerji gibi birçok alanda iş birliği ve diyalogun geliştirilmesi hedeflenmiştir. 2013 yılında Çin tarafından deklare edilen Kuşak ve Yol Girişimi'nin Orta Koridor hattının Türkiye'den

gececek olması Türkiye’yi girişim bağlamında önemli bir paydaş haline getirirken iki ülke arasındaki siyasi, ekonomik, ticari, kültürel ilişkilerin daha kapsamlı olarak değerlendirilmesini gerekli kılmıştır.

Türkiye’nin jeopolitik olarak kilit öneme sahip olduğu Orta Koridor Girişimi’nin Türkiye açısından ihtiva ettiği anlamın kesinkes kazanç veya zararlara gebe olduğu yaklaşımı yerine içerisinde fırsat ve tehditleri barındıran uzun soluklu bir sürece tabi olduğu aşıkardır. Girişim kapsamında Türkiye’nin olası risklere rağmen çeşitli fırsatlar sağlama yerine olası risklerin bertaraf edilmesi suretiyle fırsatlarını katlayacağı politikalar izlemesi uzun vadede Türkiye açısından girişimin etkinliğinin azami seviyeye yükselmesini muhtemel kılmaktadır. İşbu nedenle Kuşak ve Yol Girişimi’nin Türkiye açısından ortaya çıkaracağı açmazların ve bunların çözümlerinin değerlendirilmesi önem taşımaktadır. Bu noktada Türkiye’nin izlemesi gereken muhtemel politikalar şu şekilde sıralanabilir;

Öncelikli olarak Türkiye, İkinci Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan ideolojik kutuplaşmanın olduğu konjonktürde dış politika bağlamında statükocu bir anlayışla Batı ittifakı içerisinde yer alarak uzun yıllar boyunca sorumlu bir paydaş olma hassasiyeti göstermek suretiyle hareket etmiştir. Türkiye’nin, Avrupa Konseyi ve NATO gibi Batı menşeli kuruluşlara üyeliğinin gerekliliklerine azami önemi göstermesine rağmen özellikle Soğuk Savaş sonrası dönemde uzun yıllardır Avrupa Birliği’ne üye olmak için sergilediği çabanın sonuçsuz kalmasının yarattığı hayal kırıklığı ve NATO’nun stratejik müttefiki olmasına rağmen ABD’nin ve diğer Batılı devletlerin, Suriye meselesinde PYD/YPG/PKK ile gerçekleştirdiği iş birliğinin Türkiye’nin güvenliği açısından sıkıntılar oluşturması, Sözde Ermeni Soykırımı tasarıları ile Türkiye’yi köşeye sıkıştırma politikası, 15 Temmuz Darbe Girişimi sonrası Batı’nın takındığı tutum son tahlilde Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki çıkarlarından rahatsızlık duyulması gibi çoğu bölgesel ölçekli meselede Türkiye aleyhine pozisyon alması, Türkiye’nin son yıllarda dış politikada çok yönlü ilişkiler kurma arayışı içerisine girmesine ve NATO üyeliğinin ehemmiyetini sorgulamasına neden olurken öte yandan Türkiye’yi alternatif iş birliği alanı bulma noktasında teşvik etmektedir. Türkiye’nin son dönemlerde hız kazanan Avrasya politikasındaki hareketliliği bu perspektiften değerlendirmek gerekmektedir. Türkiye bir yandan Şangay İş Birliği Örgütü’ne üye olma isteğini her fırsatta dile getirirken diğer yandan Çin’in öncülüğünde başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi’ni destekleyerek Orta Koridor Girişimi’nin jeopolitik ve ekonomik ortaklığı konusunda yatırımlarını hızlandırmıştır.

Ancak Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında ekonomik, ticari ve politik alanlarda Çin'in yörüngesi altına girmesi ihtimalinde, Batı ittifakı sistemi içerisinde çeşitli yükümlülükleri bulunan Türkiye'nin Batılı müttefikleri tarafından hangi yaptırımlarla karşı karşıya bırakılacağı belirsizliğini korumaktadır. Aynı zamanda “stratejik rakip” olarak addedilen Çin ve ABD arasında yaşanan rekabetin olası bir çatışmaya dönüşmesi halinde NATO üyesi olan Türkiye'nin alacağı pozisyonun Türkiye'yi zora sokması muhtemeldir. İşbu açmazların çözümüne ilişkin olarak Türkiye dış politikasında yalnızca Çin'in veya Batı'nın belirleyeceği bir pozisyon almak yerine taraflarla jeostratejik konumuna bağlı olarak geliştirdiği ekonomik, ticari, askeri ve politik ilişkileri pragmatist bir bakış açısıyla değerlendirerek kendisine hareket serbestisi kazandıracak manevra alanları açarken geliştireceği doğru stratejilerle Çin ve ABD'yi dengeleme politikası izleyerek kazançlarını artırma fırsatına erişmelidir.

İkinci olarak, Çin Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Rusya üzerinden ilerleyecek olan “Kuzey Koridoru”, İran merkezli “Güney Hattı” ve Çin'den başlayarak Afganistan, Pakistan, Türkistan Cumhuriyetleri, Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye'yi birbirine bağlayacak olan “Orta Koridor” olmak üzere üç güzergâh üzerinden Avrupa'ya ulaşmayı planlamaktadır. Diğer iki güzergaha nazaran güvenlik ve zaman açısından Çin'e büyük avantajlar sağlaması beklenen Orta Koridor Girişimi, çoğunluğunu Türk diyarlarının oluşturduğu bir güzergahı temsil etmektedir.

Türkiye'nin merkez ülke olarak stratejik öneme sahip olduğu Orta Koridor Girişimi, Çin ekonomisini Avrasya ve Orta Doğu üzerinden Avrupa'ya bağlayarak Çin'i küresel tedarik halkasının önemli bir unsuru haline getirirken aynı zamanda Orta Koridor Girişimi kapsamında hayata geçirilen Nomad Express, Lapis Lazuli Koridoru ve Bakü Tiflis Kars Demiryolu Projeleri gibi çok taraflı ulaşım ağları vasıtasıyla Türkiye Azerbaycan ve Türkistan Cumhuriyetleri arasında siyasi, ticari, ekonomik ve kültürel boyutlu ilişkilerin de güçlenmesini sağlayacaktır. Ancak Orta Koridor Girişimi'nin Türkiye ve Çin açısından ihtiva ettiği önemin birbiriyle çakışan yapıda seyretmesinin Türkiye'nin girişime yönelik beklentilerinde hayal kırıklıklarına sebebiyet vermesi muhtemeldir. ABD'nin izlediği çevreleme ve kuşatma stratejisi nedeniyle Doğu ve Güney Çin Denizi'nde köşeye sıkıştırılan Çin'in gerek enerji tedariki açısından gerekse ekonomisinin bel kemiğini oluşturan ihracatı için Orta Doğu ve Avrupa pazarlarına ulaşmasının yolunun batı sınırındaki Doğu Türkistan ve akabinde Türkistan Cumhuriyetlerinden geçmesi bu coğrafyanın, Çin hükümeti tarafından jeopolitik ve

jeoekonomik açıdan yaşamsal çıkarlarının bulunduğu bir bölge olarak görülmesine ve işbu bağlamda bölgenin Çin'in emperyal politikalarını uyguladığı bir alana dönüşmesine sebebiyet vermektedir. Çin'in Türkistan Cumhuriyetleri'ni gerek borç tuzağı diplomasisi yoluyla gerekse toprak satın almak suretiyle kendi yörüngesine çeken ve küresel çıkarlarına alet etmeye yeltenen politikalar içerisinde olduğu görülmektedir. Çin'in Türkistan üzerindeki bu hedeflerinin gerçekleşmesi halinde benzer bir politikayı aktivize edeceği diğer coğrafyalardan birinin Türkiye olması kaçınılmazdır. İşbu risklerin bertaraf edilmesi için Türkiye ve Türkistan Cumhuriyetleri'nin Kuşak ve Yol Girişimi'ni kendi lehlerine çevirebilecekleri ortak bir strateji izlemeleri gerekmektedir. Orta Çağ döneminde Tarihi İpek Yolunun hamiliğini üstlenen Türklerin, edindikleri tecrübeleri Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında hayata geçirmeleri sonucunda Türkiye ve Türkistan Cumhuriyetleri arasındaki siyasi, ekonomik, ticari ve kültürel iş birliği alanlarının genişletilip son tahlilde de kuracakları ortak pazar vasıtasıyla Orta Koridor Girişimi'ni Türk Yoluna çevirmeleri mümkün olacaktır.

Üçüncü olarak, Türkiye ve Türkistan Cumhuriyetleri'nin Kuşak ve Yol Girişimi üzerinde sağlayacakları olası hakimiyetin yıllardır Türk dünyasının kanayan yarası olarak çözüme kavuşmayı bekleyen Doğu Türkistan meselesinin çözümü noktasında büyük avantajlar sağlaması muhtemeldir. Öncelikle Türkiye'nin konuya ilişkin olarak inisiyatif olarak Türk kuşağında yer alan diğer ülkelerle birlikte meseleye ilişkin yeni bir strateji izlemesi halinde Çin'in direncinin kırılacağı anlaşılmaktadır. İşbu kapsamda ilk etapta Türkler dünyası ve Çin arasında yürütülen siyasi, ticari, ekonomik ve kültürel yönlü ilişkilerde devletlerarasında eşitlik esası ve kazan kazan ilkesi hayata geçirilerek ilgili ülkelerdeki mevcut Çin politikasının değiştirilmesinin elzemiyeti anlaşılmalıdır. Çin devlet yapısı ve değerler sistemini iyi bilen ve Çin'in konuya ilişkin politikalarını doğru okuyabilen nitelikli akademisyenler ve diplomatlar yetiştirilmeli, dünyanın dört bir yanına dağılmak zorunda bırakılmış Uygur Türklerinin Türkiye ve Türkistan Cumhuriyetleri'nde kendilerini güvende hissetmelerinin sağlanması gerekmektedir. Güçlü bir Türk diasporası oluşturularak Kuşak ve Yol Girişimi ile 21. Yüzyılın yeni küresel gücü olma iddiasındaki Çin'in girişim kapsamında elde edeceği küresel çıkarların Doğu Türkistan meselesinin çözümüne ilişkin göstereceği tutumla doğru orantılı olacağını hissetmesi gerekmektedir. Ayrıca Doğu Türkistan'da Çin hükümetinin baskısı altında yaşamak zorunda kalan ve en temel hakları dahi ellerinden alınan soydaşlarımızın bir nebze rahatlamaları için Çin

hükümetine baskı yapılmalıdır. İşbu kapsamda Çin'in, öncelikli olarak bölge halkına karşı nüfus değişimi, zorunlu kürtaj gibi politikalarını terk etmesi, toplumun dini inancına saygı göstererek ateist politikalarından vazgeçmesi, dünyayla bağlantısı koparılan bölgenin yeniden iletişim ve ulaşımına açılması, mesleki eğitim kampı adıyla açılan toplama kamplarının kapatılması ve bölge üzerindeki nükleer çalışmaların sonlandırılmasının sağlanması hususlarında ikna edilmesi gerekmektedir.

Son olarak, Türkiye ve Çin arasındaki ilişkilerde Orta Koridor'un geleceği açısından Türkiye'yi zora sokan ve çözüme kavuşmayı bekleyen diğer bir mesele ise iki ülke arasında gerçekleşen dış ticarete Türkiye aleyhine sürekli olarak verilen açıktır. 2010 yılında imza edilen "stratejik ortaklık" ile birlikte iki ülke arasında enerji, ulaşım, altyapı gibi alanlarda ekonomik yönlü ilişkiler geliştirilmesi ve ticaretin Türkiye ve Çin para birimleri üzerinden yürütülmesi kararı alınmasına karşın Türkiye aleyhine artan dış ticaret açığı sürekli yükselen bir seyir izlemektedir. 2015 yılına gelindiğinde Türkiye'nin Çin'e yönelik ihracatı yalnızca 2,4 milyar dolarla sınırlı kalırken Çin'den ithalatı 24,9 milyar doları bulmuştur. İki ülke arasında 1 ihracata karşılık 10 ithalat düzeyinde gerçekleşen ticaret sonucu 2020 yılı için belirlenen 100 milyar dolarlık ticaret hacmine erişilmesi halinde Türkiye'nin cari açığında 80 milyar dolarlık bir zarar ortaya çıkmış olacaktır. Türkiye aleyhine gerçekleşen bu durum Kuşak Yol Girişimi'nin "kazan-kazan" prensibinin yalnızca Çin için geçerli olduğu gerçeğini ortaya koymakta ve Türkiye açısından girişimin güvenilirliğinin sorgulanmasına yol açmaktadır. Türkiye'nin, Kuşak ve Yol Girişimi'nin ekonomi politik anlamda sunduğu avantajlardan azami ölçüde yararlanması ve dış ticaret açığını minimuma indirmesi için Çin'in Türkiye'ye yönelik doğrudan yatırımlarını artırması gerekmektedir. İşbu kapsamda öncelikli olarak Çin'in orta ölçekli sektörlerinin Türkiye'ye girişinin sağlanması akabinde ise gelişen ticari entegrasyon ile beraber yüksek teknoloji üreten sektörlerin yatırım yapmasının olanaklı kılınması gerekmektedir. Avrupa, Asya ve Orta Doğu'nun kesişim noktasında bulunan Türkiye'nin, Çin ile ortak yatırım yapma ve teknoloji üretme noktasında avantajlı konuma gelmesi açısından bir diplomasi ajandası hazırlayarak sanayisini girişime taraf ülkelere tanıtmayı önem arz etmektedir. Ayrıca Türkiye ve Çin arasındaki bölgesel iş birliği potansiyelini artırmak için öncelikli olarak giriş yapılacak pazarların iki ülke açısından ortaklaşa tasarlanması ve seçilen pazarlardaki sektörler için tedarik zinciri olgunluğu, sektörel kapasite analizi, iş gücü değerlendirmeleri ve sektörel kümelenme gibi çalışmaların yapılması, Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında yer alan yatırım

projelerinin TİKA'nın yatırım ajandasına eklenmesi ve yapılandırılan Türk Eximbank, diğer özel bankalar ve Türk müteahhitlerin de bu girişimin fon sağlayıcılarıyla bir araya getirilmesi gerekmektedir.



KAYNAKÇA

- Adıbelli, B. (2006). Çin dış politikasında Tayvan sorunu. IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Akçay, N. (2017). Turkey-china relations within the concept of the new silk road project. Bölgesel Araştırmalar Dergisi, 1(3), 78.
- Akdağ, Z. (2019). Türkiye-Çin İlişkilerinin Tarihsel Gelişimi, Hafıza Dergisi, 1(1), 40-57, s.42.
- Altuğ, Y. (1967). Çin sorunu. İstanbul Üniveristesi İktisat Fakültesi Yayınları, s. 144.
- Armaoğlu, F. H. (1995). Yirminci yüzyıl siyasî tarihi 1914-1995. Tımas Yayınları
- Atlı, A. (2016). "Turkey's Foreign Policy Towards China Analysis and Recommendations for Improvement", Bogazici University Asian Studies Center, İstanbul, s.6
- Atmaca, H. "Daha Fazla Ülke COVID-19 nedeniyle Çin'in Borç Tuzağına Düşebilir", (31 Mayıs 2020). Web:<https://epochtimestr.com/index.php/cinin-borc-tuzagina-covid-19-nedenivle-daha-fazla- ulke-dusebilir> (Erişim Tarihi: 04.02.2022)
- Aybar, S." Tek Kuşak Tek Yol İnisiyatifi Bağlamında Türkiye- Çin İlişkileri" (21 Haziran 2017), Web:https://tasam.org/tr-TR/Icerik/45102/tek_kusak_tek_yol_inisiyatifi_baglaminda_turkiye_-_cin_iliskileri (Erişim Tarihi: 01.11.2022)
- Balcı, Z. 2018, Çin'in İpek Yolu Projesi, İnsamer, <https://insamer.com/rsm/files/CININIPEKYOLUPROJESI.pdf>
- Baruah, D. M. (2018). India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia. India, Carnegie Endowment for International Peace. Working Paper, New Delhi, s.13.
- Bayram, D. Ç. ve Arafat M. (2018). "Hindistan-Çin-ABD Üçgeninde "Hint Pasifik" Kavramsallaştırması", ANKASAMBölgesel Araştırmalar Dergisi, 2(2), 69-102, s. 87-88.
- Binzat, G. (2017). Güney Çin Denizi'nde ABD ve Çin'i savaşın eşiğine getiren suni adalar krizi <http://avrupabirliligazetesi.com.tr/2017/09/06/guney-cin-denizinde-abd-ve-cini-savasinesigine-getiren-suni-adalar-krizi>

Bocutoğlu, E. 2017, “Çin’in Bir Kuşak-Bir Yol Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler”, Bölgesel Çalışmalar, Avrasya Üniversitesi, Türkiye. <<https://www.avekon.org/papers/1995.pdf>>

Bodur, M.Z. “Çin Tehdidi, Soğuk Savaş Komünizminden Daha Kötü Olabilir mi?”, (21 Ağustos 2020).Web:<https://21wte.org/tr/merkezler/bolgesel-arastirma-merkezleri/asva-pasifik-arastirmalari-merkezi/cin-tehdidi-soguk-savas-komunizminden-daha-kotu-olabilir-mi> (Erişim Tarihi:16.11.2022)

Calabrese, J. (2019, 11 18). Setting the Middle Corridor on track. MIDDLE EAST INSTITUTE: <https://www.mei.edu/publications/setting-middle-corridor-track> adresinden alınmıştır

Chance, A (2016). “Amerikan Perspectives on the Belt and Road Initiative”, Institute for China- America Studies, 1-31, s.11.

Cheng D. (2012). The complicated history of U.S. relations with China. The Heritage Foundation, <https://www.heritage.org/asia/report/the-complicated-history-us-relations-china>

Cheng, A. “Will Djibouti Become Latest Country to Fall Into China’s Debt Trap?”, (31 Temmuz 2018), Web:<https://foreignpolicy.com/2018/07/31/will-djibouti-become-latest-country-to-fall-into-chinas-debt-trap/> (Erişim Tarihi: 02.03.2022)

Chin, T. (2013). “The invention of the Silk Road, 1877”. Chicago Journal, 40(1), 194-219.

Çakmak, C. (2005). Amerikan dış politikası ve ABD-Çin ilişkilerinde pragmatizm ve rasyonalite, geleceğin süper gücü Çin: Uzakdoğu,,daki entegrasyonlar ve Şangay İşbirliği Örgütü, Eds. Sandıklı, A. ve Güllü, Tasam Yayınları, İstanbul, 103-135.

Çakmak, C. Dinç, C. & Öztürk, A. (2011). Yakın dönem Amerikan dış politikası: Teori ve pratik. Nobel Yayın.

Çeştepe, H. (2012). Çin’in dış ticaretinin gelişimi, Dünya Ticaret Örgütü’ne üyelik öncesi ve sonrasında dünya ticaretine etkileri. Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi, 8(17), 45-61

Çetiner, M., & Sever, E. (2019). Dünya ekonomisi ve Türkiye’nin yeri: Tarihsel süreç, ekonomik göstergeler ve geleceğe yönelik tahminler. Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 24(2), 333-347.

Çolakoglu, S.” China’s Belt and Road Initiative and Turkey’s Middle Corridor: A Question of Compatibility”, (29 Ocak 2019), W eb: <https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-a-question-of-compatibility>

edu/publications/chinas-belt-and-road- initiative-and-tmkevs-middle-corridor-auestion-compatibilitv (Erişim Tarihi: 10.11.2022)

Çvetkova N.N. (2016) Çin Dünya Üretimi ve İhracatında. Doğu Analitiğı. 12, 6-17.

Dağılı O,” Afrika'da Çin'in yükselişi ve stratejik hedefleri”, (28 Ağustos 2018), Web:<https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/afrikada-cin-in-vukselisi-ve-strateiik-hedefleri/1240987> (Erişim Tarihi: 03.02.2022)

Dedekoca, E. (2017). ABD-Çin ilişkilerinde kriz yönetimi. Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi, 1(3), 141-168.

Deniz, T. (2016). Yeni umutların ışığında tarihi ipek yolu coğrafyası. Marmara coğrafya dergisi. 34, 195-202.

Doğan, D. ve Gürkaynak, M. (2019). “Çin Halk Cumhuriyeti'nin Güney Çin Denizi'nde Dönüşen Yeni Stratejisi: Four Sha Doktrini”, Süleyman Demirel Üniversitesi iktisadi ve idari Bilimler Fakültesi Dergisi 24(4), 921-947., s.940

Dumbaugh, K. (2000, April). Chinese Embassy bombing in Belgrade: Compensation issues. Congressional Research Service, the Library of Congress.

Durdular, A. (2016). “Çin'in “Kuşak-Yol” projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi”. T.C. Türk şbirliğı ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı Avrasya Etüdler. 49, 77-97.

Durdular, A. (2018). “Çin'in Ortaklık İlişkileri ve Türkiye-Çin Stratejik İşbirliğı”, Avrasya Etüdleri 53(1), 117- 144, s.130.

Economic Influence and the Consequences for U.S. Foreign Policy”, Harvard Kennedy School Belfer Center for Science and International Affairs, Cambridge, s.9.

Ekrem, E. (2009). “Urumçi Olayı, Çin Basınında Türkiye”, Web: <https://www.turkvurdu.com.tr/vazar-vazi.php?id=2368> (Erişim Tarihi:01.03.2023)

Ekrem, E. (2012). “Türkiye-Çin İlişkilerinin 40 Yılı (1971-2011)”, Web: https://acikders.ankara.edu.tr/pluginfile.php/106065/mod_resource/content/1/13.%20%20konu%20T%C3%BCrkive-C3%87in%20Strateiik%20%C4%B0%C5%9Fbirli%C4%9Fi%20%C4%B0i%C5%9Fki-leri%20--TURkive-Cinilişkilerinin40Yili%281971-2011%29-Erkin%20Ekrem.pdf (Erişim tarihi:01.03.2023)

Erdoğan,E.E.(2020). Uluslararası İlişkilerde Yeni Başat Güç Çin Halk Cumhuriyeti.Ankara:Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ergünsü, U. “İpek Yolu’nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye”, (31 Ekim 2017), Web:<https://www.tvb.org.tr/umut-ergunsu-ipek-volunun-veniden-canlandirilmasi-ve-turkiye-31493h.htm> (Erişim Tarihi: 26.02.2023)

Ergünsü, U.” China’s new Silk Road initiative attracts Turkey’s attention”, (19 Şubat 2015), Web:<https://www.hurriyetdailynews.com/chinas-new-silk-road-initiative-attracts-turkeys-attention-78523> (Erişim Tarihi: 26.02.2023)

Frankopan, P. (2018). İpek Yolu- alternatif dünya tarihi. Mengü Gülmen (çev.), İstanbul: Pegasus yayınları.

Garcia-Herrero, A., Xu, J. (2016). “China's Belt and Road Initiative: Can Europe Expect Trade Gains”. Social Science Electronic Publishing. 2-20.

Genç, A. (2019) Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Çin. Yılmaz, S.(ed.) Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar. Ankara: Astana Yayınları, ss.19-39

Gök, G.O. (2011). Türk- Amerikan ilişkileri ekseninde İran’ın nükleer faaliyetleri. Barış Platin Kitabevi, 239-241.

Gökten, K. (2018). “Hindistan'ın Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'ne Ekonomik ve Stratejik Yaklaşımı Üzerine”, Quo Vadis Social Sciences, Proceedings Books, FSCONGRESS, 38-43, s.39

Hines, R. L. (2012).Change and continuity in Chinese strategic culture Chinese decision- making in the Taiwan Strait. Master’s Thesis, American University, Gırne.

Honghui, P. (2016). “Prospects for Sino-Turkish Relations”, China Quarterly of International Strategic Studies 2(1), 101-117, s.104

Hook, S. W. & Spanier, J. W. (2014). Amerikan dış politikası: İkinci Dünya Savaşı’ndan günümüze. İnkılap Yayınevi.

<http://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2018/01/11/world-economic-outlook-update-january-2018>

<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2017/indexeh.htm>

<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=CN>

<https://www.sondakika.com/dunya/haber-cin-e-kizgin-asimilasyondan-vazgec/> (Erişim Tarihi: 12.05.2023).

Işık M. “Afrika'da Terörizm ve Sessiz Savaşlar”, (18 Nisan 2019),

İkiz, A. (2019). Tek kuşak tek yol projesi ve türkiye'ye olası etkileri. Electronic Journal of Social Sciences, 18(72),1694.

İnayet, A. (2020) “İpek Yolu, İşgal, Asimilasyon ve Soykırım”, Türk Yurdu 109(400), 36-38, s.38.

İncekaya, G. “Çin'e güvensizlik 'Kuşak ve Yol Girişiminin' askıya alınmasına neden olabilir.” (1 Nisan 2020), Web:<https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/cine-guvensizlik-kusak-ve-vol-girisiminin-askiva-alinmasina-neden-olabilir/1787530> (Erişim Tarihi: 02.03.2023)

İnternet: “Bakan Çavuşoğlu, 56. Münih Güvenlik Konferansı'nı değerlendirdi: (2)”, (16 Şubat 2020), Web:<https://www.haberler.com/bakan-cavusoglu-56-munih-guvenlik-konferansi-ni-12924800-haberi/> (Erişim Tarihi:16.11.2020)

İnternet: “Bakan Kurtulmuş: "2018 Yılı Çin'de Türkiye Yılı Olacak"”, (30 Kasım 2017), Web <https://www.milliyet.com.tr/yerel-haberler/antalya/bakan-kurtulmus-2018-yili-cinde-turkiye-yili-olacak-12436205> (Erişim Tarihi: 02.05.2023)

İnternet: “ÇİN İLE EKONOMİK İLİŞKİLERDE 9 ADIMLIK REÇETE”, (21 aralık 2016), Web:<https://www.deik.org.tr/basin-aciklamalari-cin-ile-ekonomik-iliskilerde-9-adimlik-recete> (Erişim Tarihi: 16.11.2023).

İnternet: “Çin, Türkiye'ye Barış Pınarı Harekatı'nı durdurma çağrısı yaptı”, (15 Ekim 2017), Web:<https://www.haberler.com/cin-turkiye-ve-baris-pinari-harekati-m-durdurma-12528697-haberi/> (Erişim Tarihi: 12.11.2023)

İnternet: “Erdoğan: Yeni İpek Yolu terörü yerle yeksan edecek bir girişimdir.”, (14 Mayıs 2017), Web:<https://www.sabah.com.tr/video/turkiye/erdogan-vem-ipek-volu-teroru-verle-veksan-edecek-bir-girisimdir> (Erişim Tarihi: 02.05.2023)

İnternet: “ICBC Tekstil Bankası'nı alarak Türkiye'deki ilk Çinli oldu”, (25 Mayıs 2015), Web:<https://www.humvet.com.tr/ekonomi/icbc-tekstil-bankasini-alarak-turkivedeki-ilk-cinli-oldu-29098026> (Erişim Tarihi: 12.11.2022)

İnternet: “İpek Yolu Girişimi ve Kervansaray Projesi'nde Önemli Adım”, (13 Haziran 2014), Web:<https://www.haberler.com/ipek-volu-girisimi-ve-kervansaray-proiesi-nde-6149680-haberi/> (Erişim Tarihi:12.11.2022)

İnternet: “Kenya hits at China's debt-trap diplomacy”, (2 Temmuz 2020), Web:<https://www.sentinelassam.com/business/kenya-hits-at-chinas-debt-trap-diplomacy-486236> (Erişim Tarihi: 03.02.2022)

İnternet: “SETA'dan ‘Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri Raporu’”, (3 Temmuz 2019), Web:<https://www.setav.org/setadan-turkiye-cin-ekonomik-iliskileri-raporu/> (Erişim Tarihi:02.05.2022)

İnternet: “Türkiye, Doğu Türkistan'a gözlem heyeti gönderecek.” (31 Temmuz 2019), Web:<https://www.milligazete.com.tr/haber/2947748/turkiye-dogu-turkistana-gozlem-heyeti-gonderecek> (Erişim Tarihi: 15.11.2022)

İnternet: “Türkiye, Uzmanlar Tarafından 'Enerjinin İpek Yolu' Olarak İsimlendiriliyor.”, (10 Temmuz 2017), Web:<https://www.tccb.gov.tr/haberler/410/78854/turkiye-uzmanlar-tarafindan-enerji-ipek-yolu-olarak-isimlendiriliyor> (Erişim Tarihi: 02.05.2022)

İnternet: “Uyghur Militants in Syria: The Turkish Connection”, (4 Şubat 2016), Web:<http://www.uighur.nl/uyghur-militants-in-syria-the-turkish-connection/> (Erişim Tarihi: 15.11.2022)

İnternet: “Zulme Devlet Nişanı”, (20 Nisan 2000), Web:<https://www.yenisafak.com/dunya/zulme-devlet-nisani-610168> (Erişim Tarihi:04.02.2022)

İnternet: “Çin Orta Asya'da Toprak Satın Alıyor”,(5 Nisan 2018), Web:<https://avim.org.tr/tr/Bulten/CIN-ORTA-ASYA-DA-TOPRAK-SATIN-ALIYOR> (Erişim Tarihi:05.01.2022)

İsayev, E. ve Özdemir, M. (2011). “Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası”. ZFWT. 3, 111-120.

Jung, H.-S. ve Chen, J.-L. (2019). “Impact of the U.S. “Indo-Pacific Strategy” and “Pivot to Asia” and China’s “Belt and Road Initiative” on Sino-US Political and Economic Relations”, International Business Research 12(6), 11-22, s.18

Kadılar, R., & Ergüney, E. (2017). One belt one road initiative: Perks and challenges for turkey. Turkish Policy Quarterly, 16(2), 88.

Kadılar, R., & Leung, A. K. (2013). Possible turkish-chinese partnership on a new silk road renaissance by 2023. Turkish Policy Quarterly, 12(2), 133.

Karaca, R. (2007). “Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkilerinde Doğu Türkistan Sorunu”, Akademik Bakış 1(1), 219-245, s.242

Karadeniz, T., Toksabay, E. “China's envoy says Turkish Uyghur criticism could hit economic ties” (1 Mart 2019), Web:<https://www.reuters.com/article/us-china-turkey-xinjiang-idUSKCN1QI4C0> (Erişim Tarihi:15.11.2022)

Karluk A. C. (2017). “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Gerekçeleri Üzerine”, Denge Dergisi, 95-114, s.104

Karlık, A. C. (2018). “Çinlilerin Millet Düşüncesinin Kökenleri ve Ötekilere Bakışı”, Doğu Asya Araştırmaları Dergisi 1(1), 30-54, s.37

Kissinger, H.(2015). Çin dünden bugüne yeni Çin. Kaknüs Yayınları.

Koyama, K. (2011). U.S.-China relations at critical juncture and Obama-Hu Summit. A Japanese Perspective on the International Energy Landscape (27), The Institute of Energy Economics.

Köksoy, F. (2019). Kartal ve ejderha’nın vals, Amerika-Çin ilişkileri. D&R Yayınları, s. 10.

Lerner, G.M. “China to the Rescue in Turkey?”, (5 Temmuz 2020), Web:<https://www.beltandroad.news/2020/07/05/china-to-the-rescue-in-turkey/> (Erişim Tarihi: 29.10.2022)

Li, Y, F. ve Li, B. (2015). South Asian Studies Quarterly. 3(162), 98-108.

Liu, Y, X. (2014). “An Introduction to the Areas along the Maritime Silk Road and Analysis of Shenzhen' s Potential to Take Part in It”. Urban Insight. 6, 37-46.

Lieberthal, K., & Pollack, J. (2012). Establishing credibility and trust, The next president must manage America's most important relationship. Brookings Institution Campaign Papers.

Lyall, N. “China in the Middle East: Past, Present, and Future”, (16 Şubat 2019), Web:<https://thediplomat.com/2019/02/china-in-the-middle-east-past-present-and-future/> (Erişim Tarihi: 15.11.2022)

Muradoğlu, A. “Sri Lanka’da neler oluyor?”, (23 Nisan 2019), Web:<https://www.venisafak.com/vazarlar/abdullahmuradoglu/sri-lankada-neler-oluyor-2050129> (Erişim Tarihi: 02.03.2022)

Okur, M. A. 2017, ”Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygulamalar”, Akademik Hassasiyetler, ss.45-54.

Omonkulov, O. (2020). “Kuşak ve Yol Projesi Bağlamında Çin-Orta Asya İlişkileri”, Bölgesel Araştırmalar Dergisi 4(1), 45-115, s.66.

Ornarlı, B. (2011). Hu ziyareti olabildiğince başarılı, Amerika’nın Sesi, (20.01.2011). <https://www.amerikaninsesi.com/a/hu-ziyareti-olabildiince-baarl-114309019/891726.html>.

Özdaşlı, E. (2015). “Çin'in Yeni İpek Yolu projesi ve küresel etkileri”. Turkish studies, international periodical for the languages,literature and history of Turkish or Turkic. 10(14), 579-596.

Özsümer, S. (t.y). Çin Ekonomisi ve Bir Yol Bir Kuşak Projesi, İzmir Ticaret Odası, <https://docplayer.biz.tr/108978928-Cin-ekonomisi-ve-bir-yol-bir-kusak-projesi.html>

Puska, S. M. (1998). New century, old thinking: The dangers of the perceptual gap in US-China relations. Diane Publishing.

Rauhala, E. (2014). The APEC Summit closes with a „Historic“ climate deal between the US and China. Time Dergisi.

Rollan, N. (2017). “China's Eurasian Century?”. The National Bureau of Asian Research. 93-120.

Roux, J. P. (2006). Orta Asya: Tarih ve Uygarlık. Lale Arslan (çev.), İstanbul: Kabacı Yayınları.

Sak, G. (2015). Türkiyenin bir İpek Yolu stratejisine ihtiyacı var. TEPAV günlük. Erişim: 20 Kasım 2019, <https://www.tepav.org.tr/tr/blog/s/5177>

Sarıkaya, M. “TBMM.BAŞKANI BİNALİ YILDIRIM’İN ÇİN ZİYARETİ VE UYGUR TÜRKLERİ SORUNU”, (6 Aralık

2018), Web: <https://uvghuristaninfo.wordpress.com/2018/12/06/tbmm-baskani-binali-vildirim-in-cin-zivareti-ve-uygur-turkleri-sorunu/> (Erişim Tarihi: 15.11.2020)

Saunders, P. C. (2008). China’s role in Asia. International relations of Asia, 127-149.

Schreck, A. “AP Interview: Malaysia’s Mahathir aims to scrap China deals” (13 Ağustos 2018), Web: <https://apnews.com/article/27dd8af785214660b29cbb917161b47e> (Erişim Tarihi: 02.03.2022)

Swaine, M. D. (2015). “Chinese views and commentary on the “One Belt, One Road” initiative”. China Leadership Monitor. 47, 11-18.

Şahin, V.N. (2019) “II. KUŞAK- YOL FORUMUNUN ARDINDAN”, (8 Mayıs 2019), Web : <https://avim.org.tr/tr/Yorum/II-KU-SAK-YOL-FORUMUNUN-ARDINDAN> (Erişim Tarihi: 05.05.2022)

Tamer, C 2019, "Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru", Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi (ANKASAM), 17, 64, ss.1-8,

Temiz, K. (2018) “An Illustration of Sino-Turkish Relations: The Cyprus Question”, Insight Turkey 20(1), 81-98, s.84

Terrill, R. (1980). US-China relations. The Australian Journal of Chinese Affairs, 3, 99-111.

Tsang, S. (Ed.). (2004). Peace and security across the Taiwan Strait. Springer.

Tucker, N. B. (2005). Balancing act: Bush, Beijing, and Taipei. George W. Bush and East Asia: A first term assessment. Washington, DC: Woodrow Wilson Center

Turkey's Multilateral Transportation Policy. (tarih yok). REPUBLIC OF TURKEY MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS: https://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa adresinden alınmıştır

Türker, H. “KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ KEŞMİR SORUNUNUN ÇÖZÜMÜNE KATKI SAĞLAR MI?”, (5 Mart 2019), Web:<http://bogaziciasya.com/kusak-ve-yol-girisimi-kesmir-sorunu/> (Erişim Tarihi: 04.02.2022)

Türker, H. (2019). Yeni soğuk savaşa doğru: Yükselen Çin, ABD ve NATO. Cinius Yayınları, 1.

Van der Putten, F.-P., Montesano, F. S., van de Ven, J., & Ham, P. (2016). The geopolitical relevance of piraeus and china's new silk road for southeast europe and turkey: Clingendael, Netherlands Institute of International Relations, s. 41-42.

Varan, G., Kabakçı, F. “Uzmanlara göre Çin Orta Doğu'da 'borç diplomasisiyle' etkinliğini artırmak istiyor.”(3 Eylül 2020), Web:<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/uzmanlara-gore-cin-orta-doguda-borc-diplomasisivle-etkinligini-artirmak-istiyor/1961689> (Erişim Tarihi: 02. 03.2022)

Vural, Ç. ve Aydın, H. (2019). “Dolar Diplomasisi ve Borç Tuzağı Diplomasisi: ABD ve Çin Örneklerinin Karşılaştırılması”, Uluslararası Politik Araştırmalar Dergisi, 5(3), 174-194, s.184

Wang, L. “Will Turkey Join the Shanghai Cooperation Organization Instead of the EU?”, (24 Kasım 2016) Web:<https://thediplomat.com/2016/11/will-turkey-join-the-shanghai-cooperation-organization- instead-of-the-eu/> (Erişim Tarihi: 22.04.2022)

Web:<https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/cin-in-borc-diplomasisi-ve-afrika/1260770> (Erişim Tarihi: 02.03.2022)

Web:<https://www.sde.org.tr/mithat-isik/genel/afrikada-terorizm-ve-sessiz-savaslar-kose-vazisi-10033> (Erişim Tarihi: 02.03.2022)

Yavilioğlu, C. 2016, “Çin Önderliğinde Yeni Bölgesel Finansal Mimari Oluşturma Çabaları: Tek Kuşak-Tek Yol Projesi”, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Maliye Dergisi, 170

Yeşilyurt, A.K.(2019). Obama dönemi ABD-Çin İlişkileri. Yüksek Lisans Tezi, Giresun Üniversitesi, Giresun.

Yılmaz T.O. “Cibuti’de üs savaşları”, (28 Mayıs 2020), Web:<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/cibuti-de-us-savaslari/1856262> (Erişim Tarihi: 03.02.2022)

Ying, M. (2001). U.S. relations in the era of the Post-Cold War: Issues and implications, panel: Changing patterns of the regional conflicts international studies association. February 20-24, Chicago, Illinois.

Yüksel, Y. 2019, Bir Kuşak Bir Yol Projesi. <https://www.yusufyuksel.com/2019/04/bir-kusak-bir-yol-projesi.html>

Zan, T. (2016). “Turkey dream” and the china-turkish cooperation under“one belt and one road” initiative. Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia), 10(3), 66.

Zhao, H, S. (2014). “Focus and view of “Silk-Road Economic Bel”. Journal of Xinjiang Normal University(Philosophy and Social Sciences). 35(3), 27-35.

Zou, J, L., Liu, C, L., Yin, G, Q., (2015). “Spatial patterns and economic effects of China's trade with countries along the Belt and Road”. Journal of Progress in Geography. 34(5), 598-605.