

T.C.
BOLU ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI



MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN DÜNYA VE TÜRKİYE
EKONOMİSİ AÇISINDAN ÖNEMİ

İKTİSAT YÜKSEK LİSANS TEZİ

BUŞRA AKTÜRK

TEZ DANIŞMANI
PROF. DR. ŞAHABETTİN GÜNEŞ

BOLU, TEMMUZ - 2025

KABUL VE ONAY SAYFASI

Buşra AKTÜRK tarafından hazırlanan “**MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN DÜNYA VE TÜRKİYE EKONOMİSİ AÇISINDAN ÖNEMİ**” adlı tez çalışması jürimiz tarafından İktisat Anabilim Dalı İktisat Yüksek Lisans Programında Yüksek Lisans Tezi olarak oy birliği ile kabul edilmiştir. 28/07/2025

Jüri Üyeleri

Danışman
Prof. Dr. Şahabettin GÜNEŞ

Üye
Prof. Dr. Fatih KONUR

Üye
Dr. Öğr. Üyesi Nihat DAĞISTAN

İmza

.....

.....

.....

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Onayı

Prof. Dr. İbrahim KÜRTÜL
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzu ve Şablonuna uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Teze ilişkin Turnitin adlı programında enstitü müdürlüğünce belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan benzerlik raporuna göre, tezin benzerlik oranı %30'u geçmemektedir.

.....
BUŞRA AKTÜRK

ÖZET

**MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN DÜNYA VE TÜRKİYE
EKONOMİSİ AÇISINDAN ÖNEMİ
YÜKSEK LİSANS TEZİ
BUŞRA AKTÜRK
BOLU ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İKTİSADİ ANABİLİM DALI
(TEZ DANIŞMANI: PROF. DR. ŞAHABETTİN GÜNEŞ)
BOLU, TEMMUZ - 2025
XII+ 125**

İpek Yolu, isminden de anlaşılacağı üzere bu yol üzerinde taşınan pek çok mal arasında içlerindeki en değerli ürün ipek olduğundan bu yola İpek Yolu ismi verilmiştir. Çin Modern İpek Yolu Projesi’ni jeoekonomisinin ve jeopolitiğinin bir ihtiyacı olarak oluşturulmuştur. Tarihi İpek Yolu’nun yenilenmiş versiyonu olarak oluşturulan bu devasa proje; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını birbirine bağlayan kara, deniz ve demiryolları vasıtasıyla çok yönlü bir ağ ile kesintisiz bir taşımacılığı gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır. Modern İpek Yolu Projesi temelde iki projenin birleşiminden oluşmaktadır. Bu projeler ; kara ve demiryollarını oluşturan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve deniz yollarından oluşan proje ise; 21. Yy. Deniz İpek Yolu’dur. Çin projeyi hayata geçirebilmek için birçok ülkede devasa projelere yatırım yapmak zorunda kalmaktadır.

Projelere finansman desteği sağlayabilmek için Asya Altyapı Yatırım Bankası, İpek Yolu Fonu ve Yeni Kalkınma Bankası kurumları oluşturulmuş ve bu kuruluşların toplam sermayesi yaklaşık 240 milyar dolardır. Modern İpek Yolu Projesi dünya ekonomisi için oldukça önemli olan bu proje yaklaşık 150 ülkenin katılım sağladığı ve 5 milyar insanı etkileyebilecek olan projenin toplam maliyetinin 4 ila 8 trilyon doları bulacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca proje dünya ticaretinde öyle etkili bir konuma sahiptir ki küresel ticaretteki GSYH’nın yaklaşık %40’ını şekillendirmektedir.

Türkiye bulunduğu coğrafi konumu sebebiyle projenin tam orta noktasında yer almaktadır. Öyleki projede Orta Koridor’da yer alırken Asya-Avrupa arasında köprü oldu. Proje kapsamında Türkiye’de gerçekleştirilen ve yapımı devam eden birçok büyük proje vardır. Tamamlanan önemli projeler, Bakü-Tiflis-Kars Hızlı Tren (BTK), Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve İstanbul Havaalanı’dır. Bunlar proje kapsamındaki ulaşımı gerçekleştirmede kilit noktayı oluşturmaktadır. Yapımı devam eden projelerden en önemlisi Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı’dır. Bu hattın tamamlanmasıyla BTK Hızlı Tren hattına bağlanarak Çin’den yola çıkan yük trenini tek bir hat üzerinden Avrupa’ya ulaştıracaktır. Modern İpek Yolu Projesi’nin Türkiye’ye etkisi SWOT Analiz yöntemi kullanılarak detaylı şekilde incelenmiştir.

ANAHTAR KELİMELELER: Modern İpek Yolu, Orta Koridor, BRI, Dünya Ekonomisi, Türkiye Ekonomisi

ABSTRACT

THE IMPORTANCE OF THE MODERN SILK ROAD PROJECT FROM THE POINT OF VIEW OF THE WORLD AND THE TURKISH ECONOMY

MASTER THESIS

BUŞRA AKTÜRK

BOLU ABANT İZZET BAYSAL UNIVERSITY

INSTITUTE OF GRADUATE STUDIES

DEPARTMENT OF ECONOMICS

(SUPERVISOR: PROF. DR. ŞAHABETTİN GÜNEŞ)

BOLU, JULY 2025

XII+125

As the name suggests, the Silk Road derives its title from silk, the most valuable commodity historically transported along this route. China initiated the Modern Silk Road Project as a strategic response to its geoeconomic and geopolitical needs. Designed as a revitalized version of the ancient Silk Road, this ambitious project aims to enable uninterrupted transportation between Asia, Europe, and Africa through an extensive multimodal network of land, sea, and railway corridors. At its core, the Modern Silk Road Project comprises two main components: the Silk Road Economic Belt, encompassing land and rail routes, and the 21st Century Maritime Silk Road, which includes sea lanes.

To operationalize the project, China has invested in massive infrastructure initiatives across numerous countries. In order to finance these ventures, institutions such as the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), the Silk Road Fund, and the New Development Bank were established, with their combined capital estimated at approximately \$240 billion. The project is considered highly significant for the global economy, with nearly 150 participating countries and an expected impact on around 5 billion people. Its projected cost ranges between \$4 to \$8 trillion, and it already influences an estimated 40% of global GDP through trade flows.

Due to its geostrategic location, Turkey lies at the heart of the project, acting as a pivotal bridge between Asia and Europe via the Middle Corridor. Several key infrastructure projects have been completed or are underway in Turkey as part of this initiative. Among the completed projects are the Baku-Tbilisi-Kars (BTK) high-speed railway, Marmaray tunnel, Yavuz Sultan Selim Bridge, and Istanbul Airport—all of which are critical to enhancing transportation within the corridor. One of the most important ongoing investments is the Edirne–Kars High-Speed Railway Line. Once completed, it will link directly to the BTK line, allowing freight trains from China to reach Europe along a single continuous route. The impact of the Modern Silk Road Project on Turkey has been examined in detail using the SWOT Analysis method.

KEYWORDS: Modern Silk Road, Middle Corridor, BRI, Global Economy, Turkish Economy

İÇİNDEKİLER

Sayfa

KABUL VE ONAY SAYFASI	ii
ETİK BEYAN.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
ŞEKİL LİSTESİ.....	viii
TABLO LİSTESİ	ix
KISALTMA VE SEMBOLLER LİSTESİ	x
TEŞEKKÜR	xii
1. GİRİŞ.....	1
2. BİRİNCİ BÖLÜM: İPEK YOLUNDAN MODERN İPEK YOLU PROJESİNE.....	4
2.1 İpek Yolu Ticareti: Tarihsel.....	4
2.2 Yeni İpek Yolu	9
3. İKİNCİ BÖLÜM: MODERN İPEK YOLU PROJESİ.....	16
3.1 Modern İpek Yolu Projesi'nin Kapsamı	16
3.2 Modern İpek Yolu Projesinin Güzergahları	28
3.2.1 İpek Yolu Ekonomik Kuşağı	28
3.2.2 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu.....	44
3.3 Modern İpek Yolu Projesi'nin İlkeleri, Amaçları ve Hedefleri.....	48
3.3.1 Modern İpek Yolu Projesinin ilkeleri	48
3.3.2 Modern İpek Yolu Projesinin Amaçları	49
3.3.3 Modern İpek Yolu Projesinin Hedefleri	51
3.4 Modern İpek Yolu Projesinin Finansmanı.....	54
3.4.1 Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB).....	54
3.4.2 İpek Yolu Fonu	55
3.4.3 Çin Kalkınma Bankası	55
3.4.4 Çin İhracat-İthalat Bankası (Exim Bank)	56
3.4.5 Çin Tarım Kalkınma Bankası	56
3.4.6 Çin Endüstri ve Ticaret Bankası (ICBC).....	56
3.4.7 Yeni Kalkınma Bankası (NDB).....	57
3.4.8 Çin İhracat ve Kredi Garanti Kuruluşları	57
3.5 Modern İpek Yolu Projesinin Önündeki Zorluklar ve Engeller	58
3.6 Modern İpek Yolu Projesi: Proje Dahilinde Eklenen İpek Yolları.....	61
3.6.1 Dijital İpek Yolu	61
3.6.2 Enerji İpek Yolu	63
3.6.3 Hava İpek Yolu.....	66

4. ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: DÜNYA EKONOMİSİ AÇISINDAN MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN ÖNEMİ VE ETKİLERİ	69
4.1 Çin'in "Modern İpek Yolu" Projesi'nin Hayata Geçirmesinin Sebepleri	69
4.1.1 Yurtiçi Ekonomi Planı	70
4.1.2 Diplomatik Plan	72
4.1.3 Jeoekonomik ve Jeopolitik Plan	73
4.2 Proje Dahilindeki Kilit Ülkelerin Projeye Politik ve Ekonomik Etkileri	74
4.3 Proje'nin İlanı Sonrası Tepkiler	83
4.3.1 Olumlu ve Destekleyici Tepkiler	83
4.3.2 Tedbirli ve Şüpheli Tepkiler	84
4.3.3 Eleştirel ve Karşıtlık Tepkiler	84
4.4 Proje Dahilinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar	86
5. DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: TÜRKİYE EKONOMİSİ AÇISINDAN MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN ÖNEMİ VE ETKİLERİ	89
5.1 Türkiye ve Modern İpek Yolu Projesi	93
5.2 Türkiye'de Modern İpek Yolu Dahilinde Projeler	98
5.3 Türkiye'nin Modern İpek Yolu Projesi İle Çekinceleri ve Beklentileri	102
5.4 Modern İpek Yolu Projesi İle İlgili Literatür Çalışmaları	105
5.5 Modern İpek Yolu Projesi ve Türkiye SWOT Analizi	108
5.5.1 Güçlü Yönleri	108
5.5.2 Zayıf Yönleri	109
5.5.3 Fırsatlar	110
5.5.4 Tehditler	111
6. TARTIŞMA	112
7. SONUÇ ve ÖNERİLER	114
KAYNAKLAR	117

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1. Ferdinand Von Richthofen ‘in 1877 Tarihli İpek Yolu Haritası.....	5
Şekil 2.2. Tarihi İpek Yolu Güzergahları.....	8
Şekil 3.1. Modern İpek Yolu Projesinin Güzergahları.....	20
Şekil 3.2. Modern İpek Yolu Projesi Mevcut Ülkeleri.....	22
Şekil 3.3. Yedi Ekonomik Koridor.....	28
Şekil 3.4. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridor.....	30
Şekil 3.5. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru.....	32
Şekil 3.6. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik koridoru.....	35
Şekil 3.7. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru.....	37
Şekil 3.8. Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru.....	39
Şekil 3.9. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru.....	41
Şekil 3.10. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru.....	43
Şekil 3.11. Deniz Yolu Taşımacılığı ile Enerji Hatları Mesafesi Kıyaslama.....	45
Şekil 3.12. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Güzergahı.....	47
Şekil 3.13. Çin’in Petrol İthal Ettiği Ülkeler (2000-2024)	64
Şekil 3.14. Petrol ve Doğalgaz “Enerji Koridorları”	65
Şekil 5.1. Orta Koridor-Trans Hazar Taşımacılık Koridoru.....	96

TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 3.1. Projeye Dahil Olan Ülkeler.....	23
Tablo 5.1. 200-2022 Yılları Arasında Türkiye-Çin Ticaret Verileri.....	91
Tablo 5.2. Yıllara Göre Türkiye-Çin Ticaret Verileri	92
Tablo 5.3. Türkiye'nin Çin ile Ticareti (milyar dolar).....	92
Tablo 5.4. Türkiye'nin İhracatı (milyar dolar)	93
Tablo 5.5. Türkiye'nin İthalatı (milyar dolar)	93



KISALTMA VE SEMBOLLER LİSTESİ

AAGC	: Asya-Afrika Büyüme Koridoru
AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ADB	: Asya Yatırım ve Kalkınma Bankası
AIIB	: Asya Altyapı Yatırım Bankası
ASEAN	: Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
BAE	: Birleşik Arap Emirliği
BCIMEC	: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru
BDT	: Bağımsız Devletler Topluluğu
BRICS	: Brezilya-Rusya-Hindistan-Çin-Güney Afrika
BRI	: Kuşak ve Yol Girişimi
BM	: Birleşmiş Milletler
BOC	: Çin Bankası
BRF	: Kuşak ve Yol Uluslararası İş Birliği Forumu
BTk	: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu
BTC	: Bakü-Tiflis-Ceyhan Hattı
BYD	: Build Your Dreams
CACGP	: Orta Asya-Çin doğalgaz boru hattı
CCWAEC	: Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru
CEE	: Orta ve Doğu Avrupa
CMG	: Çin Medya Grubu
CICPEC	: Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru
CMEC	: Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru
CMREC	: Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru
CPEC	: Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru
ÇHC	: Çin Halk Cumhuriyeti
DYY	: Doğrudan Yabancı Yatırımlar
GW	: Gigawatt
G-20	: Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkeler
GSYH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
ICBC	: Çin Endüstri ve Ticaret Bankası
IMF	: Uluslararası Para Fonu

İGA	: İstanbul Grant Airport
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsü
KOBİ	: Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletme
Km	: Kilometre
M.Ö.	: Milattan Önce
M. S.	: Milattan Sonra
NDB	: Yeni Kalkınma Bankası
NELB	: Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru
NRDC	: Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu
NSRI	: Yeni İpek Yolu Projesi
OBOR	: One Belt One Road
OECD	: İktisadi İşbirliği Kalkınma Teşkilatı
PEACE	: Pakistan-Doğu Afrika Ekspres Kablo
SDR	: Özel Çekme Hakkı
SRF	: İpek Yolu Fonu
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
SWOT	: Güçlü-Zayıf-Fırsat-Tehditler
ŞİÖ	: Şangay İşbirliği Örgütü
TAPI	: Türkmenisyan-Afganistan-Pakistan-Hindistan Doğalgaz Boru Hattı
TEM	: Trans European Motorway
TITR	: Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Hattı
TRACECA	: Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru
TPP	: Trans Pasifik Ortaklığı
Tv	: Televizyon
Y.y.	: Yüzyıl
ZTE	: Zhongxing Telekomünikasyon Ekipmanları Şirketi
WTO	: Dünya Ticaret Örgütü

TEŞEKKÜR

Bu akademik yolculuk boyunca yanımda olan, emeği ve desteğiyle bu çalışmanın ortaya çıkmasına katkı sağlayan değerli isimlere teşekkür etmeyi bir borç bilirim.

Tez sürecimin her aşamasında bilgi birikimi, rehberliği ve sabrıyla bana ışık tutan saygıdeğer danışman hocam Prof. Dr. Şahabettin GÜNEŞ'e en içten şükranlarımı sunarım.

Eğitim hayatım boyunca bana her zaman inanan ve sonsuz desteklerini esirgemeyen sevgili anneme ve babama minnettarım. Varoluşumu borçlu olduğum bu iki kıymetli insanın duaları ve sabrı bu tez kadar, hayatımın da temelidir.

Bu süreçte moral kaynağım olan, desteği ve anlayışıyla beni her zaman motive eden kıymetli dostum Eda KURUNÇ'a içtenlikle teşekkür ederim...

Ve elbette sevgili yol arkadaşım, en büyük destekçim Cüneyt DEMİR... Bu yolculuğu seninle paylaşmak benim için çok değerliydi.

1. GİRİŞ

Geçmişten günümüze insanoğlu her daim yeni şeyler keşfetmeye çalışmış ve bu serüveni hiç bitmemiştir. İnsanoğlunun keşfetme serüvenindeki en önemli keşfi İpek Yolu oldu. İpek Yolu adını yolda ticareti yapılan en değerli mal olan İpek'ten almıştır. Başlangıcı M.Ö. 2 yy.'a uzanan Asya kıtası ile Avrupa kıtasını birbirine bağlayan yollara verilmiş genel isimlendirilmedir (Ateş, 2023, s. 6). Yeni yolların inşa edilmesiyle ticaret gelişirken aynı zamanda toplumlararası yeni bağların kurulmasını sağlamıştır. Bu bağlar toplumları birbirine yakınlaştırmış, ikili ilişkiler ilerlemiş, ticaret çoğalmış, ülkelerin ekonomik kapasiteleri büyümüştür ve bu süreç birbirini tekrar etmeye başlayarak bir döngü oluşturmuştur. İpek yolu özellikle Fatih Sultan Mehmet Han önderliğindeki Osmanlı Devletinin 1453'te İstanbul'u fethetmesine kadar ki sürede aktif olarak ticarete konu olmuştur (Ateş, 2023, s. 1).

Küresel ticaret hareketlerinde oluşan dönüşümler, coğrafi keşifler, gelişen teknolojiyle birlikte ticaret yolları eski tarihsel değerini kaybetmiştir. Ancak 21. yüzyılda küreselleşmeyle birlikte Çin Halk Cumhuriyeti öncülüğünde 2013 yılında dünyaya duyurulan Kuşak ve Yol İnisiyatifi (Belt and Road Initiative) ile tarihi ipek yolunu tekrardan canlandırma düşüncesi dünya gündemini hareketlendirdi. Pek çok medeniyetin elde etmeye çalıştığı ve uğrunda savaşların olduğu İpek Yolu'na geçmişte olduğu gibi günümüzde de verilen önem hiç azalmadı.

Öyle ki pek çok ülke ipek yoluna eş değer olacak birçok proje ortaya atmış ancak oluşturdukları projeler istenilen başarıyı elde edememiştir. 2013 yılının Eylül ayında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, Kazakistan ziyaretinde yeni ipek yolunu yani "Modern İpek Yolu" Projesini tüm dünyaya ilan etti (Marangoz ve Tuncer , 2020, s. 224). Aynı yılın Ekim ayında Endonezya parlamentosunda projenin denizyolu ayağını oluşturan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun önemini ve gerekliliğini anlatarak yeni bir ortaklığa hazır olduklarını anlattı. Modern İpek Yolu olarak isimlendirilen bu mega proje, sadece taşıma ve altyapı ağı değil; üç kıtayı içine alacak çok boyutlu bir iktisadi, siyasi ve kültürel uyumluluk stratejisidir.

Bu proje tıpkı eski ipek yolu gibi kara ve deniz yolları üzerinden küresel lojistik ulaşımının yeniden yapılandırılmasını, yeni ekonomik koridorlarının oluşturulmasını ve stratejik iş ortaklığının geliştirilmesini amaçlamaktadır

(Akkaya, 2023, s. 7). Dünya piyasasında çok sayıda ülkenin dikkatini çeken ve katılımcı ülke sayısının 151'e ulaştığı vizyoner bir projedir (<https://greenfdc.org/>, 2025). Özellikle bu proje geliştirmekte olan ülkeler için altyapı yatırımları, ticaret hacminin yükseltilmesi ve doğrudan yabancı yatırımlarını ülkelere çekme açısından önemli imkanlar barındırmaktadır.

Modern İpek Yolu projesi iki alt başlıktan oluşmaktadır. İlk başlık İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve ikinci alt başlık ise 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'dur. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı 7 kara ve demir yolu ekonomik koridorlarından oluşurken, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ise 2 güzergahtan oluşmaktadır (Kemanlı, 2023, s. 19). Özellikle son yıllarda Modern İpek Yolu Projesi bilinenin aksine yeni ipek yolları eklenerek kapsamı ve alanı genişletilmiştir. Dijital İpek Yolu, Enerji İpek Yolu, Hava İpek Yolu, Sağlık İpek Yolu gibi pek çok yenilikler eklenmiş ve daha da ekleneceğe benzemektedir (Güner, 2018a, s. 121). Modern İpek Yolu projesi dahilinde yapılan demiryolları, limanlar, enerji nakil boru hatları, fiber optik kablo ağları küresel ticaretin yörüngesinin batıdan doğuya doğru kaymasına sebep olacak kadar etkin bir devinim potansiyeline sahiptir (Hastürk, 2019, s. 53). Öyle ki bu proje ile küresel ticaretin GSYH'sının %40'ını şekillendirmektedir (Günay vd., 2019, s. 169).

Modern İpek Yolu projesi'nin finansman ayağı temelde iki kurumla başlamıştır; bunlar İpek Yolu Fonu (SRF) ve Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB)'dır. İpek Yolu Fonu 2014 yılında kuruldu ve toplam sermayesi 40 milyar dolar olurken, 2016 yılında faaliyete başlayan Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın sermayesi 100 milyar doları aşmaktadır (Yılmaz, 2020, s. 641). Ayrıca bu yatırım bankası uluslararası kurum özelliğine sahiptir. Diğer bir finans kuruluşu olan ve toplam sermayesi 100 milyar doları bulan Yeni Kalkınma Bankası (NDB) BRICS ülkeleri tarafından kurulmuştur (Yılmaz, 2020, s. 641).

Bu projenin odak noktalarından biri ise ülkemiz Türkiye Cumhuriyeti'dir. Asya ile Avrupa, Kuzey ile Güney arasında tam bir köprü olan Türkiye Cumhuriyeti; coğrafi konumu, jeopolitik ve jeoekonomik avantajları sebebiyle Modern İpek Yolu Projesi'nin kara ve deniz yolu geçitlerinde kavşak noktası konumundadır. Çin tarafından oluşturulan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın kara ve demir yollarından biri olan Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru ile Türkiye'nin öncülüğünde oluşturulan Orta Koridor olan ve bu koridor'un bir diğer adı Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Hattı (TITR) 14 Kasım 2015 yılında iki

ülke arasında yapılan mutabakat anlaşmasıyla bu iki proje birbirine uyumlaştırılarak tek bir projede birleştirildi (Keleş, 2020, s. 55). Yapılan bu uyumlaştırma ile iki ülke arasında ki iktisadi bağları kuvvetlendirmekte ve Türkiye’yi coğrafi konumu sebebiyle Asya-Avrupa arasında bir lojistik üs haline getirecektir. Çin bu Orta Koridor için 8 trilyon dolarlık bir yatırım bütçesi ayırmış ve bu bütçenin 40 milyon doları sadece ulaşım için harcanacaktır (Ateş, 2023, s. 50). Ayrıca gerçekleştirilmek istenen Orta Koridor sayesinde Türkiye kök bağlarının bulunduğu Orta Asya ülkeleri ile ticareti daha kolaylaşacak ve eskisi gibi iletişim halinde olabilecektir. Öyle ki Orta Koridor sayesinde Orta Asya ülkeleriyle olan ticaretimizde 15 yılda %8 oranında artış olmuştur (Badas, 2024, s. 10). Türkiye-Çin arasında proje dahilinde birçok ulaşırma, enerji altyapı projeleri yapılmış veya yapımları devam eden projeler de mevcuttur. Yapımı tamamlanan projelere bakacak olursak; Marmaray, Avrasya Tüneli, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 1915 Çanakkale Köprüsü, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, İstanbul Havaalanı, Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı olurken aynı zamanda devam eden projeler ise, Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren, 3 Katlı Tüp Geçidi ve Liman projeleri vardır (T. C. Dışışleri Bakanlığı, 2022). Türkiye Orta Koridor’dan tam yarar sağlayabilmesi için tahmin edilen 35 milyar dolar’lık altyapı yatırımına ihtiyacı olduğu varsayılmaktadır (Badas, 2024, s. 6).

Bu tezde, Modern İpek Yolu Projesi’nin dünya ekonomik sisteminde oluşturduğu yapısal değışiklikler ile Türkiye ekonomisinde meydana getirdiğı etkilerini SWOT Analiz yöntemi ile fırsatları, riskleri, zayıf ve güçlü yönleri kapsamlı şekilde ele alınarak incelenmiştir. Tezin odak noktası oluşturulan Modern İpek Yolu Projesi’nin sadece ulaşırma ve ticaret boyutunda olmadığını aynı zamanda Dünya’nın ve Türkiye’nin enerji arz güvenliği, ticaret dengesi, yatırımların güvenliği ve bölgesel etkilerini içerecektir. Ayrıca Türkiye’nin bu proje kapsamında nasıl bir görev üstlendiğı, bu konunun sürdürülebilirliği ve önemi değeriendirilecektir.

2.BİRİNCİ BÖLÜM: İPEK YOLUNDAN MODERN İPEK YOLU PROJESİNE

İpek Yolu'nun tarihi çok eskilere dayanmakta olup, Çin'den başlayarak doğuyu batıya çeşitli kollarla bağlayan ticaret yollarını tanımlamak için kullanılan genel bir kavramdır (Günay vd., 2019, s. 158). Doğu-Batı yönlü veya batı-doğu yönlü ticaret yolları tarihte pek çok isimle anılmıştır (Koçpınar ve Şeker, 2022, s. 293). En çok kullanılan ismini ise, üzerinde ticareti yapılarak Çin'de üretilen ve batıda kıymetli değere sahip olan ipekten almıştır (Ateş, 2023, s. 6). Bu bölümde İpek Yolu ticaretinin tarihi hakkında bilgi verilecek olup, peşi sıra antik ipek yolunun tekrardan canlandırılarak Yeni İpek Yolu adıyla Modern İpek Yolu Projesine giden süreç detaylı anlatılmaya çalışıldı.

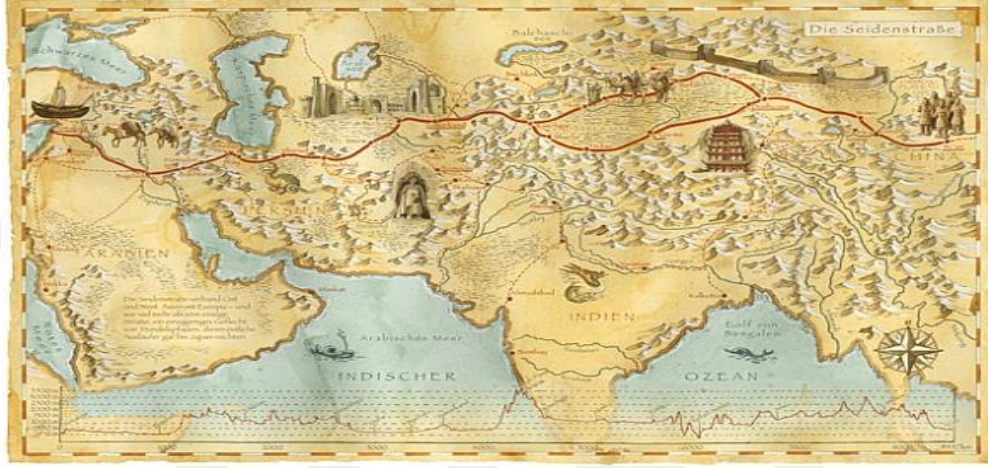
2.1 İpek Yolu Ticareti: Tarihsel

Geçmişten günümüze kadar süre gelen ticaret yıllar geçtikçe toplumların ihtiyaçlarındaki artış ile devletleri yeni ticaret yollarının keşfine itmiştir. Bu keşfedilen ticaret yollarından biri de ipek yoludur (Özkan, 2021, s. 6). Bu yolda sadece ipeğin ticareti yapılmamıştır. İpeğin yanında baharatlar, porselenler, kâğıtlar, altınlar, süs eşyaları vb. pek çok malın ticareti yapılmış fakat ana ham madde ve en değerli mal ipek olduğundan “İpek Yolu” adını almıştır (Yereli, 2016, s. 61). Doğu'dan gelen bu mallar batı için çok kıymetliydi. Bu yolda ticaret akışı tek taraflı olmayıp Doğu'dan Batı'ya başta ipeğin yanı sıra başka mallar taşınırken batıdan da doğuya süs eşyaları, mücevherler gibi pek çok görsel değeri yüksek ürünlerinde ticareti yapılmıştır (Günay vd., 2019, s. 160). İpek bu yolda sadece ticari bir mal olmanın dışında bir ödeme aracı olarak da kullanılmıştır. İpek haşerelerden etkilenip bozulmadığından dayanıklılığı sebebiyle değeri altına eş değer tutulan ilk ve tek ekonomik ürün olmuştur (Özkan, 2021, s. 7).

İpek Yolu, üzerinde yalnızca Asya-Avrupa doğrultusunda basit bir ticaretin yapılmasının dışında din, dil, ırk vs. gibi birçok kültürel farklılığı içinde barındıran milletleri birbiri arasında yakınlaştırarak küresel büyük bir kültür yolunu oluşturmaktadır (Yereli, 2016, s. 62).

Çin'in Xi'an şehrinden başlayarak Anadolu'dan Avrupa'ya, Avrupa 'dan Afrika'ya kadar birleştirerek tek bir ekonomik bölgeye dönüştüren İpek Yolu'nun

adı ilk MÖ. 138 yılında ünlü seyyah Çjan Syan yaptığı seyahatinden sonra kervan yolu olarak tarihe geçmiştir (Deniz, 2016, s. 196). İpek yolu adı kullanılmadan önce yollar güzergâh üzerinde bulunan şehirlerin adı ile anılmış veya yönlerin adını almıştır. İpek yolunun tam ortaya çıkış tarihinde kesin bir netlik yoktur. Fakat literatürde geçen ipek yolunun başlangıcı M.Ö. 2 yy. – M.S. 1 yy. tarihleri arasında varsayılmıştır (Ateş, 2023, s. 7).



Şekil.2.1. Ferdinand Von Richthofen ‘in 1877 Tarihli İpek Yolu Haritası

Kaynak: (Laszlo, 2016). Erişim tarihi: 15.03.2025

Günümüz Literatürüne kazandıran ise, üç kıtayı (Asya, Avrupa, Afrika) birbirine bağlayan ve bin yıldan fazla geçmişi olan İpek Yolunu 1877 yılında Alman bilim insanı Ferdinand Von Richthofen tarafından ilk kez kullanmıştır (Karluk, 2017, s. 303). Dünya tarihine baktığımızda Asya, Anadolu, Ortadoğu gibi pek çok uygarlığın bu yol ile gelişmesi ve medeniyetlerin şekillenmesinde büyük rol oynamıştır. İpek yolu ticaretinin en çok parladığı dönemler M.Ö. 100 ile M.S. 1450 tarihlerinde yaşanmıştır (Ateş, 2023, s. 7).

İpeğin geçmişine bakacak olursak M.S. 3 yy. ipek üretimi ilk kez Han Hanedanlığı döneminde Çin de gerçekleşmiştir. İlk kez imparatorun baş cariyesi olan Lei-tsu tarafından diğer kumaşlardan daha değerli olan ipeğin dokuması keşfedilmiştir (Atasoy, 2010, s. 2). Keşfedilen dokuma ile bu yol “ipek dokumacılığının” simgesi haline gelerek yola adını vermiştir. Dokumanın ham maddesini oluşturan ipek sayesinde tekstil alanına yenilik getirerek pek çok araç gereçler üretilmesi sağlanmıştır (Özkan, 2021, s. 7). Üretilenler arasında ana hammaddesinde ipeğin yer aldığı kâğıt üretilmiş ve bu üretimin sonucunda kâğıt

lüks mallar sınıfına girmiştir. İpekli kumaşların kişilere statü kazandırdığı ve lüks mal olduğu için köylülerin ipekli kıyafet giymesi yasaklanmıştır (Özkan, 2021, s. 7). İpek diğer mallara göre daha dayanıklı olduğundan dolayı değeri kıymetlenmesiyle ipek böceğinin yetiştirilmesi ve dokumasındaki püf noktaları sır olarak saklanmıştır (Atasoy, 2010, s. 2). Bu sır öyle değerli ki devlet sırrına eş tutularak bu sırrı açığa çıkaran veya ipek böceğini Çin'nin sınırlarından dışarı kaçıran her kim olursa cezası ölüm ile sonuçlanacaktır (Özkan, 2021, s. 8). Ancak tüm bu kısıtlamalara rağmen yine de Çin'den bu böceği kaçırmayı başaranlar olmuştur.

İpek böceğini Çin'in dışına çıkararak dünyaya yayılmasının iki farklı şekil de rivayeti bilinmektedir. İlk rivayete göre, Avrupalılar ipeğin ağaçtan elde edildiğini düşünmüşlerdir. Kaynağının ağaç değil de böcek olduğu anlaşılınca M.Ö. 6 yy.da Roma imparatoru Çin'e gidip gelmiş bir misyonere Çin'e gitmesini ipek böceklerinden çalmasını ve yetiştirme tekniklerini de öğrenmesini istemiştir (Alahmed, 2023, s. 14). İlk başta ipek böceğini kaçıran misyoner böceğin yetiştirilme tekniğini karıştırması sonucunda başarılı olamamıştır. Roma imparatoru tekrar iki misyoneri Çin'e göndermesi sonrasında çaldıkları ipek böceğinin yumurtalarını içi boş bastonlara koyarak çalmayı başarıp Roma'ya getirmişlerdir. Böylelikle ipek böceği Roma'dan tüm Avrupa'ya yayılmıştır. İkinci rivayet ise, Çin prensesinin Türkistan Han'ı ile evlenirken Han'a düğün hediyesi olarak vermek için saçlarının arasına ipek böceğinin yumurtalarını gizlemiştir (İkiz, 2019, s. 1689). Bu rivayete başka bakış açısına göre Çin prensesi ülkesindeki zenginliği kıskandığı için saçlarının arasına yumurtaları gizlediği de söylenmektedir. Türkistan'dan Hotan'a gelmiş ve buradan da Orta Asya, İran ve Bizans'a yayılmıştır fakat buralarda ipek böceği istenilen verimliliği verememiştir.

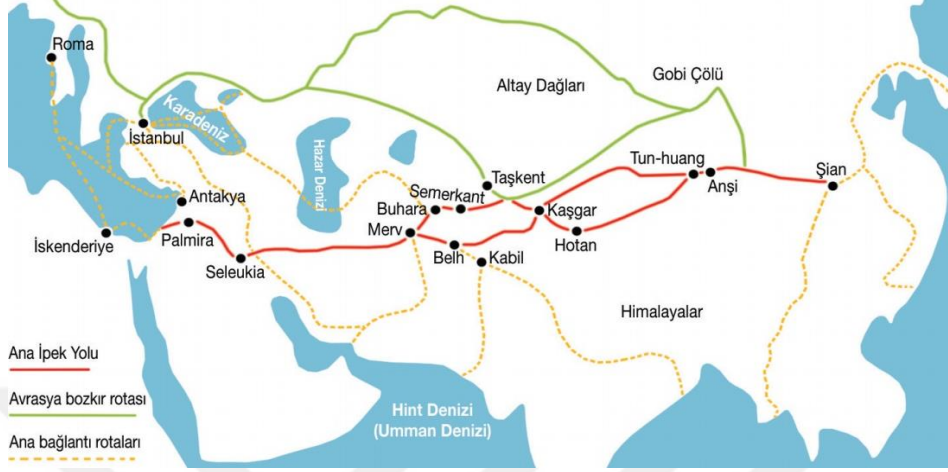
İpek yolu her dönem var olan devletler için bir gücün sembolü olmuştur. Bu güce sahip olmak hiç de kolay olmamıştır. Devletlerin ipek yoluna hâkim olabilmek için verdikleri mücadeleler savaşları da beraberinde getirmiştir. İpek yoluna hâkim olmak isteyen başta Çinliler olmak üzere Moğollar, Türkler ve Ruslar gibi pek çok devlet, aralarındaki rekabet yüksekliğinden dolayı yola olan hakimiyet süreleri uzun soluklu olmamıştır (Tezer, 2016, s. 17). Farslar ve Araplarda bu yola hâkim olmak isteseler de diğer güçlü devletler kadar yol üzerinde hâkimiyet kuramamışlardır.

Antik ipek yolunda ticaret Han hanedanı (M.Ö. 206-M.S. 220) döneminde başladığı bilinmesine rağmen yolun en ihtişamlı dönemi Tang hanedanlığı döneminde (M.S.618- 907) yaşanmıştır. (Gülezer, 2022, s. 103). İpek yolunun önemli kavşak noktaları Çin'in Batı bölgesinde yer almaktadır. Batı bölgesi Çin için önemli kavşak noktası olduğundan tüm dikkatlerini bu bölge üzerine toplamışlardır. Çin Tang hanedanlığı döneminde sınırlarını genişleterek ticareti tek elden kontrol etmeyi planlamıştır (Alahmed, 2023, s. 9). Bunu istemesinin en büyük etkeni yol üzerindeki güvenliği sağlayarak tüccarların korkmadan, çekinmeden ticarete devam etmesini sağlamaktır (Alahmed, 2023, s. 9). Tang Hanedanlığı döneminde Çin'in başkentliğini Changan (şimdiki Xi'an) yapmıştır (Özkan, 2021, s. 8). Ayrıca hanedanlık sanatın gelişmesine öncülük etmiştir. Hanedanlıklar arasındaki birlik beraberliğin bozulmasını fırsat bilen ülkeler ise saldırılar düzenlemiştir. Tang Hanedanlığının 10. yy.'da sona ermesiyle Hristiyan ve Müslümanlar arasında yaşanan savaşlar sonucunda ticaret yavaşlayarak durma noktasına gelmiştir (Dilli, 2022, s. 13).

13. yy.'da Moğollar haçlı seferlerinin sonucunda Asya'ya yönelerek Asya'yı etkisi altına almıştır (Ateş, 2023, s. 11). Moğollar ipek yolunu hâkimiyeti altına aldığı anda kullamına devam eden diğer milletlerle iletişim halinde bulunmuştur. Moğolların hakimiyeti sonrasında ipek yolunun tekrar tek bir otorite tarafından sağlanmasıyla yolda ticaret canlanmıştır. Bazı tarihçiler Moğolların hakimiyeti ile İstanbul'un fethine kadar olan döneme "yolun altın çağı" demişlerdir (Ateş, 2023, s. 11). İpek yolu sadece ticaret yollarının genişlemesine değil aynı zamanda inançların da yayılmasına yardımcı olmuştur (Mutlu, 2021, s. 130). Örneğin ipek yoluna hâkim olan Moğollar Budizm ve Taoizm gibi inançlardan etkilenmiştir (Özkan, 2021, s. 9). İslamiyet'in Orta Asya'ya yayılmasıyla bu durumdan rahatsız olan Çin gücünü toplayarak Moğollar'ın hükümdarlığını sona erdirmiştir. Daha sonra Çin etkisini arttırarak bu sefer kapalı ekonomiye geçiş yapmıştır. Kapalı ekonomi ile Doğu-Batı yönlü ticarete engeller getirmiştir.

Türklerin Orta Doğu ve Anadolu'ya yaptığı akınlarla ipek yolu üzerinde yaklaşık 1000 yıl kadar bölgeye hâkim olmayı başarmışlardır (Mohammadi, 2016, s. 80). İpek Yolu'nun yaklaşık 20.000 km'si Türklerin hâkim olduğu bölgelerden geçtiği için Türkler için ipek yolunun değeri çok daha kıymetlidir (Özkan, 2021, s. 8). Türklerin ticaretini arttırarak zenginleşmelerinde büyük paya sahiptir. Böylece yeni yollar aramaya başlayarak deniz yollarının keşiflerine başlanmıştır.

Çin’den başlayarak Orta Asya’dan Avrupa’ya kadar uzanan ipek yolu tek bir güzergâhtan oluşmayıp Orta Asya’yı tam bir örümcek ağına benzeyen bir ağ ile saran yolların birleşimidir.



Şekil 2.2 Tarihi İpek Yolu Güzergahları

Kaynak: (Baysal, 2011). Erişim tarihi:19.03.2025

Tarihi kaynaklarda geçen ticaretin yapıldığı üç ana güzergâhtan bahsedilmektedir: kuzey rotası, orta rotası ve güney rotasıdır. Şekil 2’de verilen tarihi İpek Yolu güzergahları haritasında İpek Yolu’nun genel hatlarını görmekteyiz. Zamanla gelişip yayılan ve tüm Orta Asya’yı saran ipek yolunun tüm kollarının uzunluğu 64.000 km lik devasa ticari bir yol haline gelmiştir (Tutar ve Koçer, 2019, s. 619). İpek yolunun ana güzergâhı Çin’in eski başkenti olan Changan’dan (şimdiki Xi’an) yola çıkarak kuzey ve güneye ayrılırken Kaşgar şehrinde tek bir güzergâh olur (Çakan, 2017, s. 36). Fakat Kaşgar’dan yol iki güzergâha ayrılarak devam etmektedir. Ayrıca Kaşgar “İpek Yolunun İncisi” dir (Çakan, 2017, s. 36).

Kaşgar’ın batısından Semerkant, Buhara ve Merv şehirlerinden geçen yol İran üzerinden Anadolu topraklarına ulaşır (Ateş, 2023, s. 9). Anadolu üzerinden ise Akdeniz veya Karadeniz limanlarını kullanarak ya da Trakya üzerinden geçerek Avrupa’nın içlerine kadar bağlanmaktadır (Günay vd., 2019, s. 160).

Coğrafi keşiflere kadar İpek Yolu karadaki güzergâhlarını takip ederek ticari faaliyetinin altın çağını yaşamıştır (Günay vd., 2019, s. 161). Fakat coğrafi keşiflerin yaşanmasıyla Avrupalı denizciler ilk olarak Afrika’nın batısını ikinci olarak ümit burnunu keşfederek Hint deniz ticaret yolunu bulmuş oldular.

Böylelikle sürekli yaşanan savaşlar, yeni güzergâhların keşfi, pusulanın icadı, uzun süren yollar, taşıma miktarındaki sınırlılıklar, ekonomik hareketliliğin doğudan batıya kayması, sanayi devrimi, sınırların kapatılması vb. gibi artan sorunlar nedeniyle ülkelerin karayolu ticaretleri azalarak artık ticaretin rotası deniz yollarına kaymıştır. Deniz yolunun daha çok tercih edilmesinin en büyük nedeni dayanıklı ve büyük tonajlı gemilerle daha fazla yükü daha az maliyetle ve daha kısa sürede rüzgâr gücü ile taşıma imkânı sağlamaktadır. 1453 yılında İstanbul'un Fethi ile Bizans İmparatorluğunun yıkılarak yeni bir çağın açılmasıyla tarihi ipek yolu dönemi kapanmıştır (Ateş, 2023, s. 12).

Jean-Paul Roux İpek Yolunun önemini, geçmişte ipek yolu Asya' nın servetiyken yolun kapanması ile ekonomi de acil durum sirenleri çalmasını yanında yol ile beraber kültürel yok oluşta olmuştur (Roux, 1999, s. 429). Günümüz itibari ile deniz yollarının keşfedilmesiyle önemini kaybeden ipek yolunun Çin önderliğinin de yeniden hayata geçirilmesi planlanmaktadır.

2.2 Yeni İpek Yolu

Dünya, İkinci Dünya Savaşı sonrası iki kutba ayrılarak iki süper güç olan ABD ve SSCB'ye ev sahipliği yapmıştır (Bayramdurdyeva, 2020, s. 31). Bu ev sahipliği dönemi soğuk savaş olarak isimlendirilmiştir. Çift kutuplu yapının hâkim olduğu 20. yy.'ın sonlarına doğru Soğuk Savaş döneminin de bitmesiyle dünyada siyasal değişimler meydana geldi (Tutar ve Koçer, 2019, s. 620). Soğuk savaş sonucunda dünya artık çift kutuplu yapıdan tek kutuplu ABD hegemonyasına geçiş yaptı (Kişi, 2024, s. 240). Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)'nin yetmiş yılı aşkın ömrünü tamamlayıp yıkılması ile Kafkasya ve Asya'da bağımsızlıklarını kazanan birçok irili ufaklı yeni devletlerin kurulmasına neden olmuştur. Bağımsızlığını kazanan devletlerin benimsedikleri komünist ekonomi sisteminden yeni ekonomi sistemi olan liberal ekonomiye geçiş süreci oldukça sancılı olmuştur.

SSCB sonrası bağımsızlığını kazanan Orta Asya Cumhuriyetleri siyasi, ekonomik, askeri ve sosyal birçok alanda oluşan boşluklar kargaşa ve krizleri beraberinde getirmiştir. Bölgedeki ülkelerin ekonomik sistemlerinin çöküşü ve tedarik zincirindeki aksaklıklar sonucunda ülkelerin ekonomileri ciddi oranda daralmalar yaşadı. Bağımsızlığını kazanan ülkelerin yer altı ve yer üstü olmak üzere

zengin hammadde kaynaklarına sahipliği birçok ülkenin iştahlarının kabarmasına ve SSCB sonrası oluşan boşluğu bölgeye hâkim güçlerin yanında küresel güçleri de bölgeye çekmeyi başarmıştır. ABD, Rusya, Çin ve AB üyesi olan ülkeler kendi lehlerine olacak şekilde boşluğu doldurmaya çalışarak büyük pastadan pay alma yarışına girdiler. Kafkasya ve Orta Asya Bağımsız Devletleri ekonomilerinin toparlanması için Avrupa'ya ihracat yapmaları gerekmektedir. Ancak AB ülkelerinin ticaret yapacağı yeni pazarların ortaya çıkmasıyla birlikte istenilen ticareti gerçekleştirebilmek için bir güzergaha, altyapıya ihtiyaç olduğundan geçmişte sıkça kullanılan eski ipek yolunun canlandırılması fikri oluşmuştur.

Rusya kendisinin SSCB'nin devamı niteliğinde olduğunu ve bölgenin kendisine miras olarak kaldığı düşüncesini benimsediğinden bölgede bağımsızlığını ilan eden ülkelerle bağlarının tamamen koparılmaması adına topluluklar, birlikler gibi yeni oluşumlar kurmaya hız vermiştir (Kodaman ve Gonca, 2016, s. 1252). Rusya ise yapılan bu politikalara karşı Bağımsız Devletler Topluluğunu (BDT) kurarak ülkelerin siyasi ve ekonomik yapısını elinde tutarak gerektiğinde istediği şekilde kendince yönlendirecektir. Orta Asya ülkelerinin Avrupa ile ilişkilerini kontrol altında tutarken, aynı zamanda aynı kültürel köklere sahip olan Türkiye ile iletişim içinde olmasını sınırlandırarak kök bağlarının unutulmasını istemektedir. Rusya Federasyonu BDT yanında Avrasya Ekonomi Topluluğu ve Gümrük Birliğini'de kurmuştur. Günümüzde hala BDT dâhil devletlerin üretim, pazarlama ve ulaşım gibi önemli konular Rusya'nın vereceği karara bağlıdır (Akbulut, 2016, s. 40).

Çin Halk Cumhuriyeti Sovyetler Birliği'ni sınırları için tehdit olarak gördüğünden kurucusu Mao liderliğinde 1949-1976 yılına kadar ülkesini dış dünya'ya kapalı olacak şekilde yaşatmıştır (Hastürk, 2019, s. 27). 1976 yılında Mao'nun gerçekleştirdiği kültür devrimi planlı ekonomiye geçiş ile ülke ekonomisinde kalkınmaya yönelik adımlar ne yazık ki başarılı olamamıştır. 1976 yılında Mao'nun ölümünden sonra iktidara gelen Deng Xiaoping, silahlanmaya değil ekonomiye ağırlık göstermiştir (Özkan, 2021, s. 18).

1978 yılında Deng Xiaoping iktidarındaki Çin ekonomisinde yaptığı ekonomik reformlar ile dışa açılarak planlı ekonomiden piyasa ekonomisine aşamalı olarak geçerek ekonomik toparlanmanın içine girmiştir (Ateş, 2023, s. 13). 1980 ve sonrasında Çin ekonomide yükselmeye başlasa da gerçekleştirdiği politikalarının sonucunu tam net olarak alamamıştır. 1990'lara geldiğimizde Çin'de

Doğrudan Yabancı Yatırımların (DYY) miktarı artarken, 1997 yılında “büyük olanı elinde tut, küçük olanı bırak” felsefesiyle şirketlerin özelleştirilmeleri hızlandırıldı (Hastürk, 2019, s. 32).

2000 yılı öncesinde Çin tek taraflı küreselleşme ve bütünleşmeye çalışırken benimsediği strateji “go global” yani “git küreselleş” iken 2001 sonrasında Dünya Ticaret Örgütü’ne (WTO) üye olmasıyla beraber artık küresel ekonomide rekabetçi ve ülkesindeki yaptığı yatırımlar giderek artan ulusal yatırımcı bir ülke konumuna evrilerek küreselleşme ve bütünleşme sürecini karşılıklı olarak ilerletti (Elmas, 2022, s. 126). Çin’in WTO’ya üye olmasıyla beraber özellikle son 30 yıl içinde dünyanın yeni üretici merkezi olma yolunu açtı (Güleç, 2022, s. 103). Dünya Ticaret Örgütüne üyelikle “dünyanın fabrikası” konumuna gelen Çin ülkesinin dış ticaretteki yapısında önemli değişiklikler yaratarak ekonomik büyümesine destek sağladı (Ateş, 2023, s. 14).

Çin 1978 yılında Deng’in önderliğinde her ne kadar reform ve dışa açılma yaşasa da kuzeyinde SSCB’nin varlığı Güney denizinde ABD’nin çevrelemesi sonucunda beklediği şekilde dışa açılma olmamıştır. Fakat SSCB’nin çöküşüyle beraber ABD’nin bölge üzerinde beklenilenin aksine güçlü bir hakimiyet gerçekleştirememesi Çin adına bu durum bulunmaz bir nimet olmuştur.

Soğuk savaş sonrasında bölgede belirli bir Amerikan angajmanı başlasada 2000’li yıllarda ABD’nin odak noktası Orta Doğu’ya kayarak bu bölgeyi “stratejik bölge” olarak gördü (Acar, 2024, s. 16). 11 Eylül 2001 yılında yaşanan ikiz kule terör saldırısını ABD Afganistan’ı sorumlu görerek ülkeyi işgal etmeye başladı (Acar, 2024, s. 12). Her ne kadar işgal sebebi teröre karşı mücadele olarak belirtilse de ne yazık ki gerçek böyle değil. ABD; Afganistan’ın sahip olduğu doğal zenginliklere sahip olmak, buradan Hazar ve Orta Asya’daki enerji kaynaklarına ulaşarak piyasaya dahil olmayı amaçlamıştır. ABD’nin bölgedeki varlığı Çin, Rusya gibi bölgeye hâkim olmak isteyen güçlerin bölgeye yaklaşmasını önlemektedir. 11 Eylül saldırısına kadar ABD Orta Asya’ya karşı izlediği angajmanı güvenliğe yönelik sınırlı düzeyde olsa da angajmanın büyük kısmını ekonomi ve siyasi politika üzerine oluşturmuştur (Pirinççi, 2008, s. 217). Fakat gerçekleşen ikiz kule saldırı sonrası izlenilen angajmanla bölgenin önemi stratejik açıdan değerlendirilerek 1990 yılı sonrası ABD şirketleriyle girdiği Orta Asya’ya, şimdi güvenliği gerekçe göstererek askerî güçle girdi (Pirinççi, 2008, s. 219). Tüm bunların yanı sıra ABD daha Afganistan işgalini bitirmeden 2003 yılında Irak’a

girerek işgal etmeye başlamıştır. ABD'nin yıllar süren Afganistan işgaliyle istediği askeri başarıyı elde edememesi ardından Irak işgali, Arap baharı gibi uzun süreli savaşlar ve bölgedeki siyasi güç karışıklıkları nedeniyle 2010'lu yıllara kadar ne yazık ki bölgeden çıkamadı.

ABD'nin Orta Asya bölgesini dizayn etmek isterken gösterdiği sert askeri güce karşı, Çin'in bölge devletlerinin kalkınması için alt yapı desteği, ucuz kredi olanağı gibi yumuşak güce dayalı olarak ekonomik ilişkilerde karşılıklı kazan-kazan yöntemiyle bölgedeki bağımsız devletler Çin ile yaklaşarak ABD'nin hegemonyasını zayıflattı (Ateş, 2023, s. 17). Rusya, Orta Asya'da ABD'nin yapılanmasını ve ilerlemesini sınırlayıp durdurabilmek için doğrudan karşısına çıkmadan bunu iki kuruluşla yapmaya çalıştı. İlki Çin ile kurduğu Şangay İşbirliği Örgütü diğeri SSCB çöküşü sonrası kurulan Bağımsız Devletler Topluluğu ile ABD'nin bölgedeki ilerlemesini sınırlamaya çalıştı (Pirinççi, 2008, s. 229).

1990 ve 2000 yılları sonrası ekonomisi hızla büyüyen Çin'in sanayi mallarının üretimiyle üretimin cenneti olmuştur. Çin'in bu üreterek büyümesi 2008 dünya krizine kadar devam etti (Günay vd., 2019, s. 162). 2008 dünya krizi ABD'de patlayıp dünyayı saran finansal bir likidite krizidir. 2008 finansal krizi öylesine büyüktü ki ilk kez 1929 yılında yaşanan ekonomik kriz sonrası küçülme yaşadktan sonra dünya bir kez daha büyük ekonomik durgunluğa girdi. Çin'in ekonomisi ihracata dayalı büyürken yaşanan kriz sonrası ülkelerin piyasalarındaki durgunluklar Çin de arz fazlasının oluşmasına ve ekonomik büyüme oranının tek haneli rakama düşmesiyle sonuçlandı. Çin ihracatındaki düşmeyi kendi içinde hazırladığı ekonomisini canlandırma paketi sonrası hızlı bir şekilde toparlayarak bir süre yoluna devam edebildi. Öyle ki dünya krizinden önce Çin'in yıllık büyüme oranı 2000-2008 yılları arasında çift haneli rakamlarda seyretti (Yılmaz, 2020, s. 633). Kriz döneminde ekonomiyi canlandırma paketinin devreye sokulması kendini göstererek 2010 yılı sonrası tekrardan büyüme oranı çift hanelere çıkarken Çin ekonomisinde büyük daralmalar yaşamadan krizin getirdiği doğrudan etkiyi olabildiğince olumlu yansımalarla atlatmış oldu (Ateş, 2023, s. 14-15).

Yaşanılan 2008 küresel kriz Çin'in piyasalardaki konumunu güçlendirirken ezeli rakibi ABD ile arasındaki ekonomik büyüklüğün kapanmasında önemli yer edinirken Çinli şirketler bazı sektörlerde liderliğinde bu dönemde elde etmeyi başarak “Asya Ejderhası” olarak adlandırılan Çin Halk Cumhuriyeti bölgesel güç

olmaktan çıkıp küresel güç olma yolunda ilerlediğini tüm dünyaya gösterdi (Kemanlı, 2023, s. 12).

Yeni ipek yolu projesinin ortaya çıkışı ilk defa ABD tarafından Yeni İpek Yolu (New Silk Road Initiative) stratejisi adıyla hayata geçirilmek istenmiş fakat Şangay birliğinin etkinliğini artırmasıyla ABD bölgedeki hâkimiyetini kaybetmeye başlamıştır (Karluk, 2017). ABD güç kaybetmesinin sonunda hayata geçirmeyi istediği bu projesini rafa kaldırmıştır (Hastürk, 2019, s. 13). Bu projeyi ABD Dış İşleri Bakanı Clinton'un 2011 yılının Temmuz ayında Hindistan ziyaretinde şöyle açıklamıştır, “hayata geçirilmek istenen proje Asya’yı ticaret merkezi haline getirerek savaştan hasar almış Afganistan’ı kalkındırma projesidir” (Acar, 2024, s. 28-29). 2011 yılının Ekim ayında ise bakanlığın büyükelçilere bildiri göndererek Orta Asya ve güneyinde (Afganistan, Hindistan, Pakistan) yeni ticaret yolları açarak yürüttükleri politikaların tek bir isim altında toplanıp Yeni İpek Yolu adını aldığını ortaklarına duyurdu. ABD’nin Yeni ipek yolu adını verdiği bu politika artık ülkenin politikası halini aldı (Elmas, 2022, s. 123).

21. yüzyılda yeni bir güç olma yolunda olan Çin’in bu yükselişi ABD cephesinde tehlike çanlarının çalmasına neden oldu. 2011 yılının Kasım ayında Obama yönetimindeki ABD ilan ettiği “Asya’ya Dönüş” stratejisi ile ülkenin dış politikadaki yönünü Ortadoğu’dan Asya Pasifiğe döndürmeyi amaçladı (Demir, 2020, s. 235). İlan edilen Asya’ya dönüş stratejisiyle Çin’in bölgedeki yoğunluğunu azaltıp ABD’nin de içinde bulunduğu on iki ülkeyle yaptığı trans-pasifik ortaklığıyla Çin’i çevreleyerek bölgeden tamamen dışlamayı hedefledi (Hastürk, 2019, s. 60). Ancak ilan edilen strateji 2016 yılında Trump’ın başkanlığında ABD’yi “Asya’ya Dönüşten” ve “Trans-Pasifik Ortaklığı”ndan çıkartarak bölgeden çekmiştir (Demir, 2020, s. 235).

ABD resmi politika olarak ilan ettiği Yeni İpek Yolu için yürüttüğü projelerden tamamladığı birkaç proje de olsa tamamlanmayı bekleyen daha birçok projelerde mevcuttur. Yapılan resmî açıklamada projelerin gerçekleştirilmesinde altyapının ve sermayenin yetersizliği, ülkelerin birbirine güven duymaması, bölge güvenliğinin yetersizliği gibi pek çok risklerin var oluşu ve risklerin çözüme kavuşamaması projeyi havada bırakmıştır. ABD’nin gerçekleştirmeyi planladığı bu politikanın getirdiği sorunlara çözüm bulamaması bu projeyi Çin cephesine bıraktığını göstermektedir (Karluk, 2017, s. 305). ABD’nin hayata geçirmek istediği ancak başarısız olduğu Afganistan merkezli yeni ipek yolu projesini Çin

aynı ismi kullanarak benzer bir projeyi iki yıl sonra yani 2013 yılında daha güçlü şekilde tüm dünyaya ilan etti.

Çin 2008 küresel finans krizi dünya ekonomilerine kıyasla olabildiğince olumlu büyüme ve en az hasarla atlattığını düşünürken 2011 yılı sonrasında artık büyüme rakamlarında görülen azalış ve dengesizlikler dalgalanmalara neden oldu böylelikle yeni bir politikaya geçilmesi gerekliliğini gözler önüne serdi (Günay vd., 2019, s. 163). Pekin hükümeti şimdiye kadar ihracat odaklı bir büyüme seyri izlerken artık bunun yetersiz oluşuna karşı iç piyasaya dönerek tüketimini arttırmayı hedeflemiştir. İç tüketimini artırma yolunda fark ettikleri önemli noktaysa ülke içinde yer alan bölgeler arasında gelişmişlik farkları dikkat çekilerek oluşan bu geri kalmışlığı eşitleyebilmek için topyekûn bölgesel kalkınmanın gerekliliği kabul edildi. Çin ülke içindeki gelişmeyi eşitlemek hedefiyle “batıyı kalkındırma” projesini ülke politikası olarak benimseyip uygulamaya başlayarak kalkınmanın bölgelere dağılımının da dengenin sağlanması amaçlanmıştır (Karluk, 2017). Ülkenin batısındaki şehirlerin kalkınması ve buradan dünyaya yayılacak yeni bir ticaret yolunun önünü açmıştır.

Çin eski ipek yolunu tekrardan aktifleştirme isteğinin en büyük sebebinin ABD önderliğinde “Asya’ya dönüş” ve bölge ülkeleriyle kurduğu “Trans-Pasifik Ortaklığı” ile ekonomik ve bölgesel anlamda köşeye sıkıştırılmalarından kurtulmak adına Çin’in yeni bir stratejisi olan “Avrasya’ya dönüş” planını uygulamaya Yeni İpek Yolu projesiyle çevrenip bölgesel sıkıştırılmalarından kurtularak hareket edebileceği yeni güvenli alanlar oluşturmayı hedeflemiştir (Demir, 2020, s. 237). Trans-Pasifik Ortaklığıyla (TTP) ABD’nin bölgede askeri gücünü artırarak bölgeyi birbirine bağlamaya çalışırken Çin bölgedeki ABD askeri yoğunluğunu fark ettikten sonra silahlanma yarışına dahil oldu (Acar ve Özlük, 2024, s. 195). Çin’in bölgedeki artan ekonomik gücünün yanında askeri anlamda da güçlendiğini gören komşuları ABD liderliğinde oluşturulan pasifik bloğuyla doğudan veya güney Çin denizinden çevrenmesiyle ülkesinin yönünü batıda ki zayıf güçteki komşularını hedefine aldı (Karluk, 2017, s. 304). Çin batıdan ilerleyip ticaretini canlandırarak kalıcı olabilmek için eski ipek yolunu yeniden ve daha güçlü bir şekilde aktifleştirmesi gerektiğini çok iyi biliyordu. Böylelikle Yeni İpek Yolu’nun canlandırılmasına yönelik ilk 2013 yılının Eylül ayında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping Kazakistan ziyaretinde ilk kez “Bir Kuşak Bir Yol” girişimi (One Belt One

Road) adıyla “Modern İpek Yolu Projesini” kamuoyuna ilan etti (Marangoz ve Tuncer , 2020, s. 224).



3. İKİNCİ BÖLÜM: MODERN İPEK YOLU PROJESİ

3.1 Modern İpek Yolu Projesi'nin Kapsamı

Çin günümüz dünyasının ikinci büyük ekonomisi olmasının aksine küresel kriz sonrasında dünya ticaretinin durgunlaşmasıyla ekonomik büyümesinde dalgalanmalar yaşanırken büyümenin tekrardan hareketlenmesi adına yeni bir projeyi dünyaya ilan etti. 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Kazakistan'ın Nazarbayev Üniversitesinde yaptığı konuşma da “yüzyılın projesi” olarak vurguladığı proje “Modern İpek Yolu Projesi” dir (Marangoz ve Tuncer , 2020, s. 224). Modern İpek Yolu projesi karadan ve denizden bağlantı yollarıyla Asya'yı, Afrika'yı ve Avrupa'yı birbirine bağlayarak kıtalararası çifte koridor şeklinde tasarlanmış bir projedir (Kemanlı, 2023, s. 19). İlan edilen bu projenin kapsamı zamanla alt yapıyı iyileştirmenin ötesine geçerek eğitim, finans ve kültür gibi yeni alanlara doğru yayılarak genişledi (Karadaş, 2024, s. 23). Aynı zamanda Modern İpek Yolu Projesi Güneydoğu Asya'ya yayılacak ve Hint Okyanusu üzerinden Basra Körfezi ve Akdeniz'e ulaşan bir denizyolu bileşenini oluşturacaktır (Rolland, 2015).

Çin Devlet Başkanı Jinping için bu proje o kadar önemli ki 2017 yılında Çin Komünist partisinin ulusal kongresinde partinin tüzüğüne dahil ettirilmişti (Durdular, 2016, s. 79). Bu projenin kara güzergâhını oluşturan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ismiyle Kazakistan'ın Nazarbayev Üniversitesi'nde dünyaya duyuruldu (Security, 2013). Jinping konuşmasında ipek yolunun milyarlarca nüfusa sahip eşi benzeri olmayan bir pazar olduğunu vurguladı (Security, 2013).Jinping'in devrim niteliğindeki projenin duyurusunu Kazakistan'da yapmasının en önemli nedeni olarak da karadan Çin'i Avrupa'ya ulaştıracak en verimli geçiş noktasının Kazakistan'ın Khorgos sınırı olup ve Orta Asya bölgesinin en büyük gücüne sahip olmasından kaynaklanmıştır

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping aynı yılın Ekim ayında Endonezya'ya yaptığı ziyarette Parlamento'daki konuşmasında Çin ile Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) ülkeleriyle deniz vasıtasıyla ortaklıklarını çok daha ileriye taşıyacak bir proje olan “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu”nu birlikte kurmaya hazır olduklarını net bir şekilde dile getirdi (Çakan, 2017, s. 37). Başkan Xi Jinping açıkladığı yeni Deniz İpek Yolu'nun hem altyapı inşasını finanse edebilmek için hem de ekonomik

olarak bütünleşebilmek için Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın (AIIB) kurulmasının gerekliliğini dile getirdi (Marangoz ve Tuncer , 2020, s. 224). Böylelikle yapılan ziyaretlerden sonra kamuoyuna duyurulan iki proje ile ortak kalkınmanın gerçek anlamda oluşabilmesi için Çin komşu ülkeleriyle “ortak bir kader duygusuna” yol açacağını ve projeyi destekleyip dahil olan ülkelerle işbirliğine daima hazır olduklarını açıkça dile getirdi (Rolland, 2015).

Bu iki proje “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yy. Deniz İpek Yolu” Çin tarafından Yeni İpek Yolu kapsamında tek bir çatı altında birleştirilerek önce Bir Kuşak Bir Yol (OBOR- One Belt One Road) girişimi adını sonra Kuşak ve Yol (Belt and Road) girişimi veya Modern İpek Yolu Projesi olarak da pek çok farklı şekilde isimlendirilmiştir (Acar ve Özlük, 2024, s. 198).

Çin Modern İpek Yolunu bir “girişim” olarak bahsederken yabancı kaynaklarda “proje” teriminin kullanıldığı da görülmektedir. Çin bu terimi kullanmaktan sakınmakta çünkü “girişim” kelimesi geniş anlama sahipken beraberliği, ortaklığı çağrıştırdığını kulağa olumlu geldiğini savunurken, “proje” ifadesi daha çok tekliği, tek bir elden yönetilme gibi bilinmezliği çağrıştırdığını düşündüğü için Çinli kaynaklarda girişim ifadesinin özellikle kullanılmakta olup hayata geçirmeyi istedikleri ticari ortaklığa karşı ülkelerin herhangi bir ön yargıyla bakmamalarını amaçlamışlardır (Ateş, 2023, s. 12). Akademik kaynakların çoğunluğunda Modern İpek Yolunu “proje” olarak adlandırmakta ve yapmış olduğum bu çalışmada da “proje” terimini kullanmayı seçtim.

Çin'in ilan ettiği bu proje ile 21. Yüzyılın en büyük projesi olma özelliğine sahip olurken ayrıca Çin kendi liderliğinde Modern İpek Yolu projesiyle küreselleşmenin şekillendiricisi unvanına sahip olmak istemektedir. Bu projeyle Çin batının küreselleşmesinin sonuna geldiğini ve bu süreci başarısızlıkla sonuçlandırıldığına inanmaktadır. Batı tarzı başarısızlıkla sonuçlanan küreselleşme de ilan edilen projeyle ülkelerin kalkınma, işbirliği, evrensel barışı ve güvenliği sağlamayı hedeflemektedir (Karadaş, 2024, s. 23). Çin bu projeyle altyapı ağı ile ülkesini üç kıtaya bağlayacak, demiryolları, enerji nakil hatları ve karayollarıyla hem kara hemde nakliye yolları üzerinde ticareti tekrardan canlandıracak ve tüm yollar Pekin'e çıkacaktır (Rolland, 2015).

Modern İpek Yolu projesi Çin'in 1978 yılında benimsediği “reform ve dışa açılım” politikasının uzun vadede ortaya çıkmış bir projesidir (Günay vd., 2019, s. 162). Çin benimsediği bu yeni dışa açılma politikasıyla tüm dünyanın dikkatini

üzerine çekti. Hatta kimi uzmanlar dışa açılmayı “bir çağın tekrardan canlanması” şeklinde de yorumlamıştır (Bayramdurdyeva, 2020, s. 54).

Ünlü Fransız İmparator Napolyon Bonapart ise, bu durum hakkında “Çin uyuyan bir devdir. Bırakın uyusun, uyandığında dünyayı sallayacak!” sözünü Çin için söylemiştir. Bu söz günümüzde tam anlamıyla gerçekleşmektedir.

Pekin Üniversitesi Dekanı Jia Qingguo şu anki Çin’den bahsederken Devlet Başkanlığı görevini yapan Xi Jinping’in devrini “üçüncü devrim“ olarak adlandırırken üçüncü devrimin hedefini “Çin Rüyası” olduğunu söylemekte ve ayrıca ÇHC kurucusu Mao’nun devrini “ilk devrim”, Deng önderliğinde yaşanan dışa açılmayı “ikinci devrim” olduğunu belirtmektedir (Acar, 2024, s. 72).

Xi Jinping “Çin Rüyası” kavramını ilk kez 2012 yılında bir müze ziyaretinde yaptığı konuşmada Çin halkının eski gücüne kavuşarak diriliş yaşaması gerektiğini ve devletin iyi ise, herkesin iyi olacağına vurgulamıştır (Acar ve Özlük, 2024, s. 197). İkinci kez dile getirmeyi ulusal halk kongresinin bitiminde yaptığı konuşmasında hatırlattı. Jinping “Çin rüyasını” hayata geçirebilmek için diğer ülkelere güçlü bir rol model olabilmek için yeni arayışa girdi. Modern İpek Yolu projesini Çin Rüyasıyla doğrudan birleştirirken diğer devletlerin ekonomik kalkınma arzusu bu proje çerçevesinde birleştirilmiştir (Karluk, 2017, s. 303). Ayrıca değindiğimiz “Çin Rüyası” görüşü, günümüzde sık sık duyduğumuz “Amerikan Rüyası”nın bir başka alternatifi olduğu da varsayılmaktadır (Acar ve Özlük, 2024, s. 199).

Pek çok canlandırmada olduğu gibi Çin’in eski ipek yolunu aktif şekilde ticaretin yapılabilmesi için bugünün koşullarını göz önüne aldığımızda modern ipek yolu projesinde orjinalinden bazı parçalar bulmaktayız. En önemlisi hayata geçirilmek istenen proje de özellikle güzergâh üzerindeki şehirlerin alt yapılarının kara yolu, demir yolu, enerji taşımada boru hatları gibi birçok alanda gelişme göstermesi sert altyapı’nın yanında, dijital dünyaya uyum sağlayabilme, e-ticaret’in gelişip yaygınlaşması gibi birçok yumuşak altyapı projelere nokta atışı yapmıştır.

Bu projenin eski ipek yoluna nazaran modern bir proje olduğu pek çok yönüyle açıkça görülse de belki de en önemli göstergesi proje finansman yapısının kurumsallaştırılmıştır. Çin Modern İpek Yolu projesinin finansman ayağını oluşturan İpek Yolu Fonu (The Silk Road Fund-SRF) ile Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) projenin önemli baş aktörlerdendir.

İpek yolu fonu projenin hayata geçirilmesinde gerekli tüm yatırımları desteklemek adına oluşturulan ilk finans fonu'dur. İpek yolu fonu 2014 yılında kurulan ve başlangıç sermayesi 10 milyar dolar iken toplam sermayesi şu anda 40 milyar dolar dır (Yılmaz, 2020, s. 641). Diğer önemli finans kuruluşu olan ve ilk defa 2013'te Xi Jinping tarafından önerilerek 2016 yılında faaliyete geçen ve toplam sermayesi 100 milyar doları aşan bir yatırımla kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankası uluslararası kurum özelliğine sahip bir bankadır (Yılmaz, 2020, s. 641). BRICS ülkeleri (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika) önderliğinde 2014 yılında 100 milyar dolarlık sermayesiyle Yeni Kalkınma Bankası (NDB) kurulmuştur (Yılmaz vd., 2020, s. 201).

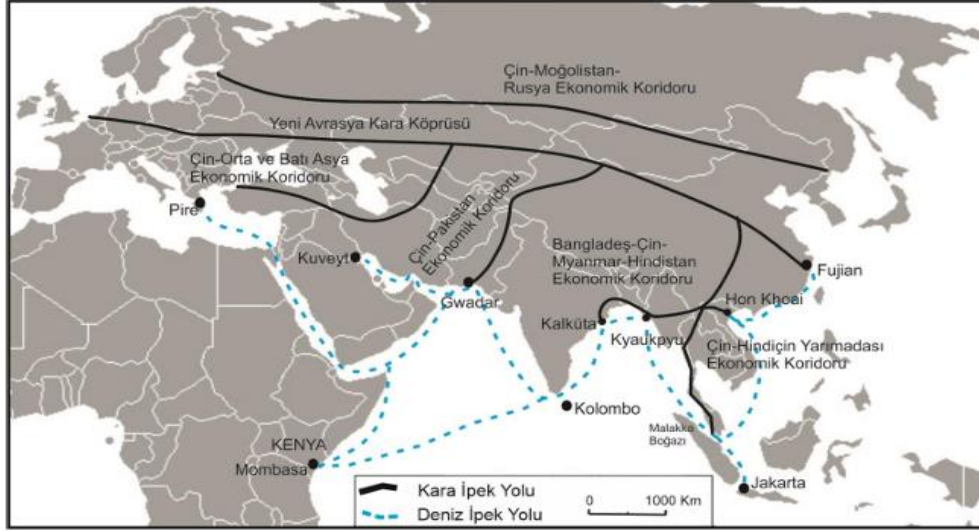
Modern İpek Yolu projesinin üç ana hedefinin olduğunu söyleyen Çinli uzman Prof. Wang Yiwei göre üç ana hedef şöyledir; ilki meydana gelen ekonomik krizden sonra büyüme için yol oluşturulması, ikincisi dünyada ekonomik dengeyi tekrar oluşturmak, üçüncüsü ve son hedef 21.yy. için yeni bir ekonomik birlik oluşturmaktır (Demiroğlu, 2022, s. 31). Bu hedefler ile Çin ilk olarak kendi ekonomisini ikinci olarak ise güzergâhta bulunan ülkelerin ekonomisini geliştirecektir.

2013 yılının Eylül ve Ekim ayında Çin Devlet Başkanı tarafından kuşak ve yol girişimi (BRI) olarak açıklanan projede “kuşak” İpek Yolu Ekonomik Kuşağını, “yol” 21. Yy. Deniz İpek Yolu'na karşılık gelmektedir (Karluk, 2017, s. 305). İpek Yolu Ekonomik Kuşağı bu kısımdaki “kuşak” kavramı kara ve demir yollarını, enerji boru hatlarını vb. pek çok altyapı yatırımlarını ifade etmekte (Dilli, 2022, s. 26). İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ile Çin Orta Asya'dan Moskova'ya oradan Avrupa'ya kadar ulaşan ticari bir ağı oluşturmuştur.

21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu kısımdaki “yol” kavramı deniz yollarından, limanlardan oluşmaktadır (Dilli, 2022, s. 28). 21. Yy. Deniz İpek Yolu Çin limanlarından yola çıkarak Güney Çin denizini, Güney Pasifik'i ve Hint Okyanusuna oradan Süveyş kanalından Akdeniz'e ulaşarak en sonunda Avrupa kıyılarına kadar uzun bir ticari ulaşım ağını oluşturmuştur (Günay vd., 2019, s. 165). Deniz ipek yolunun canlandırılmasının en büyük nedeni mevcut yolların maliyetlerinin yüksek olması ve Aden Körfezi ile Malakka Boğazında yaşanan güvenlik problemleri bu yolun hareketlendirilmesini etkilemiştir (Bay, 2018).

Projenin kara güzergahı “altı +1” ile yedi koridordan, deniz güzergahı ise iki koridordan oluşmaktadır. Kara güzergahındaki +1 eklenen koridor Çin-

Myanmar Ekonomik koridorudur. Şekil 3.1’de projenin dünya üzerindeki güzergahlarının yerleri görülmektedir.



Şekil 3.1 Modern İpek Yolu Projesinin Güzergahları

Kaynak: (Güner, 2018a, s. 118). Erişim tarihi:02.05.2025

Çin proje kapsamında yatırımlarını; kara yolları, havalimanları, enerji boru hatları, limanlar, demir yolu hatları, fiber optik kablo ağları, yenilenebilir enerji tesisleri, telekomünikasyon, sağlık vb. gibi daha nice alt yapıların iyileştirilip birbiriyle uyumlu hale getirilmesi planlanan bir dizi yatırım projelerinden oluşmaktadır (Ateş, 2023, s. 16). Tüm bu planlanan yatırımlar ile ülkelerin sadece ticaretteki maliyetlerinin düşürülmesinin dışında az gelişmiş veya özellikle gelişmemiş ülkelerde ulaşılması zor temiz içme suyu, elektrik, kanalizasyon gibi temel yaşam düzeyine erişebilmesini sağlayabilmek adına da sosyal sorumluluk niteliğinde yatırımlarda gerçekleştirecektir (Ateş, 2023, s. 16). Böylelikle Modern İpek Yolu proje kapsamında yapılması planlanan yatırımların ülkelerin gelişmişlik seviyelerine baktığımızda proje maliyetinin çok yüksek olacağı tahmin edilmektedir. Öyle ki OECD’nin yaptığı tahminde 2016-2030 yılları arasında dünyanın sadece alt yapı yatırımının yıllık 6,3 trilyon doları bulacağını hesapladı (Ateş, 2023, s. 16).

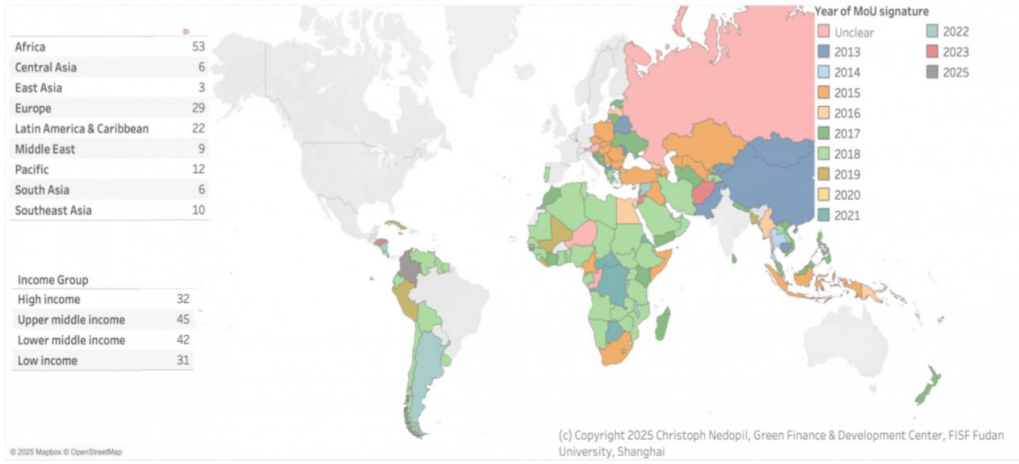
Proje içerisindeki büyük projelerden biri olan yüksek hızlı tren hatları güzergahları birbirine bağlarken ticaretin kesintisiz olacak şekilde gerçekleştirilmesinde önemli bir etmendir. Proje içerisinde şu andaki yüksek hızlı

tren hatlarının toplamı dışında Çin'in Xi'an şehrinden başlayıp Avrupa'da bitecek olan toplam uzunluğu 81.000 kilometre'yi (yaklaşık 500 mil) bulacak yüksek hızlı tren hatlarının yapılmasını kapsamaktadır (Zhu, 2015). Proje kapsamında planlanan yatırımların toplam maliyeti 4 ila 8 trilyon dolar (rakamların artması bekleniyor) arasında ciddi bir bütçeyi kapsayacağı öngörülmektedir (Yılmaz, 2020, s. 644). Aynı zamanda Modern İpek Yolu projesi ülkelerle karşılıklı "kazan-kazan – win-win" düşüncesi üzerine inşa edilmiş bir proje olurken işbirliği içindeki taraflar arasında Çince kullanılarak "rén duì rén (人对人)" şeklinde isimlendirilen insandan insana bağ ilkesiyle medeniyetlerarası bir etkileşim oluşacaktır (Gülez, 2022, s. 105). İnsandan insana bağ ilkesi ise; kültürel, akademik değişim ve iletişimin, medya ortaklığı ve gönüllü hizmetlerin oluşturulması Modern İpek Yolu'na dostane bir ruhun ortaya çıkarılması hedeflenmiştir (Gülez, 2022, s. 106).

Modern İpek Yolu projesi jeopolitik bir projeden çok jeoekonomik bir projedir. Jeopolitik görüşte devletlerarası kurulan iletişim "sert güce" dayanırken yani askeri, politik gibi faktörler içerirken, jeoekonomik görüşte devletler ulaşmak istedikleri siyasi hedeflerine "yumuşak güç" kullanarak yani yatırım, finans gibi ekonomi temelli araçlar kullanmaktadır (Ateş, 2023, s. 17).

Bu projeyi Çin 30-35 yılda tamamlayarak kuruluşunun 100. yılına özel olarak 2049 yılında tamamen bitirip hayata geçirmeyi planlarken proje Çin'in 21. asırdaki ulusal stratejisinin bel kemiği haline geldi (Kemanlı, 2023, s. 22). Proje 2050 yılında tamamen bitirildiğinde, 100 trilyon doların harcanılmış olacağı tahmin edilmekte (Özdemir, 2024). Böyle büyük projenin istenilen sürede bitirmek kolay olmayacağından Çin diğer ülkelerin desteğine ve yardımına ihtiyaç duymaktadır.

Current countries of the Belt and Road Initiative (BRI)



Şekil 3.2 Modern İpek Yolu Projesi Mevcut Ülkeleri

Kaynak: (<https://greenfdc.org/>, 2025). Erişim Tarihi:02.05.2025

Çin yeniden ipek yolu ruhunu canlandırmak için hayata geçirmeye çalıştığı Modern İpek Yolu projesiyle son on yıl içinde katılımcı ülke sayısı (Kolombiya'nın katılmasıyla) 151'e ulaşırken, 200'den fazla projenin işbirliği mutabakatı imzalandığı ve 70'ten fazla ülkede yürütülen projeler ise toplam dünya nüfusunun 3'te 2'sine denk gelmektedir (<https://greenfdc.org/>, 2025). Ayrıca proje iş birliği ağını on yıl içinde Asya-Avrupa kıtalarından Latin Amerika'ya kadar kapsamını genişletmeyi başarmıştır. Ancak mutabakat zaptındaki meçhuller sebebiyle “146 ila 151 ülkenin modern ipek yolu projesine üyedir (<https://greenfdc.org/>, 2025) (Çin dahil).

Çin'in hayata geçirmek istediği projeyi pek çok ülke ya istememiş ya da çekimser kalmıştır. Çin ile ABD arasındaki ekonomik rekabet diğer ülkelerin çekinceli durmasında etkili olmuştur. Ülkelerin projeye sıcak bakmamasının bir diğer nedeni Çin'in asıl amacının ticaret olmayıp o bölgede kendi nüfusunu artırarak bölgede söz sahibi olmayı planladığını düşünceleridir (Özdaşlı, 2015, s. 585). Jinping böyle bir şeyin söz konusu dahi olmayacağını söylerken aynı zamanda sadece ülkeler ile arasında kalkınma, büyüme, enerji, finansman, kültürel ve sosyal gibi konularda geniş iş birliği içinde olarak sadece ortaklık kurmayı planladıklarını ifade etmiştir. Çin kaynaklarında projeye ilgili saklanan bir hedefin olmadığını ve proje Birleşmiş Milletler (BM) yönetmeliğinde yer alan toplumların birlikte yaşayabilmeleri için kabul edilen ilkeler; “egemenlik, içişlerine karışmama, barış,

eşitlik, birbirine saldırmama” tüm bunların esaslarını benimsemiştir (Durdular, 2016, s. 80).

Afganistan	Bolivia	Komorlar	El Salvador	Guyana	Lao PDR	Malta	Nijerya	Ruanda
Arnavutluk	Bosna Hersek	Cook Adaları	Eritre	Honduras	Letonya	Moritanya	Niue	Samoa
Cezayir	Botsvana	Kosta Rika	Estonya	Macaristan	Lübnan	Moldova	Umman	s. Arabistan
Angola	Brunei	Kongo	Ekvator Ginesi	Endonezya	Kırgız Cumhuriyeti	Mikronezya, Fed. Sts.	Kuzey Makedonya	Senegal
Antigua ve Barbuda	Bulgaristan	Fildişi Sahili	Etiyopya	İran, İslam Cum.	Lesotho	Moğolistan	Pakistan	Srbistan
Arjantin	Burundi	Hrvatistan	Fiji	Irak	Liberya	Karadağ	Panama**	Sejšeller
Ermenistan	Cabo Verde	Küba	Gabon	İtalya*	Libya	Fas	Peru	Sierra Leone
Avusturya	Kamboçya	Kıbrıs	Gürcistan	Jamaika	Litvanya	Mozambik	Filipinler	Singapur
Azerbaycan	Kamerun	Çek Cumhuriyeti	Gana	Ürdün	Lüksemburg	Myanmar	Polonya	Slovakya
Bahreyn	Çad	Cibuti	Yunanistan	Kazakistan	Madagaskar	Namibya	Portekiz	Slovenya
Bangladeş	Orta Afrika Cumhuriyeti	Dominik Cumhuriyeti	Gambiya, The	Kenya	Malavi	Nepal	Papua Yeni Gine	Solomon Adaları
Barbados	Şili	Dominika	Grenada	Kiribati	Malezya	Yeni Zelanda	Katar	Somali
Belarus	Çin	Mısır, Arap Cum.	Gine-Bissau	Kore Cum.	Maldivler	Nikaragua	Romanya	Güney Afrika
Benin	Kongo, Dem. Cum.	Ekvador	Gine	Kuveyt	Mali	Nijer	Rusya	Güney Sudan
Sri Lanka	Tacikistan	Togo	Türkiye	B. E. A.	Venezuela	Zimbabve	Zambiya	Vanuatu
Sudan	Tanzanya	Tonga	Türkmenistan	Uruguay	Vietnam	Ukrayna	Tunus	Doğu Timor
Surinam	Tayland	Trinidad ve Tobago	Uganda	Özbekistan	Yemen	Suriye	Kolombiya ***	

Tablo 3.1 Proje Dahil Olan Ülkeler

Kaynak: (<https://www.yidaiyilu.gov.cn/>, 2025). Erişim tarihi:02.05.2025

*Aralık 2023'te İtalya

**Şubat 2025'te Panama projeden ayrıldı.

***14 Mayıs 2025 tarihinde Kolombiya projeye dahil oldu (Kuşak ve Yol, 2025).

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping 2013 tarihinde projeyi dünyaya duyurduktan sonra projenin ilkeleri, çerçevesi, işbirlikleri gibi kapsamı hakkında yazılı belgesi yoktu projenin ilk resmî belgesi 28 Mart 2015 tarihinde ÇHC Ulusal Gelişim ve Reform Topluluğu ile Dış İşleri Bakanlığınca ortaklaşa yayınlanan “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun Ortaklaşa İnşa Edilmesininin Teşvik Vizyon ve Faaliyet” bu bildiri diplomatik çalışmaların odak noktasını oluşturmaktadır (Shang, 2017, s. 10). Yayımlanan bu belgede projenin beş ana hedefinin olduğunu ve bu hedefleri tek tek açıklamıştır. Bu hedefler ise; politika bütünlüğü, bağlanabilirlik, engelsiz ticaret, finansal entegrasyon ve insanlar arası bağlantının kurulması şeklinde isimlendirilmiştir (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015).

Çin duyurduğu modern ipek yolu projesini ülkelerin daha iyi anlayıp benimsemeleri için çeşitli kongreler, forumlar, sempozyumlar düzenlemiştir. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2017-2019'dan sonra 2023 yılında Pekin'de toplanan 3. Kuşak ve Yol Uluslararası İşbirliği Forumu (BRF) 22 ülkenin devlet başkanlarının katılımı ve 140'tan fazla ülke temsilcisinin ve daha nice katılımcıyla gerçekleştirilmiştir (Göktürk, 2023). Çin Devlet başkanı Xi Jinping katılımıyla gerçekleşen forum 2013'te ilan edilen Modern İpek Yolu Projesinin 10. yılının dolmasıyla geçen süre zarfında projenin temelini oluşturan “barış, işbirliği, kalkınma ve kazan-kazan” ilkelerine sadık oldukça proje ülkelerin ekonomilerindeki küreselleşme ve dünyadaki huzurun sağlanmasındaki katkısını kanıtladığını ve projenin ileriki “altın 10 yıl” hedeflerine değindi (Cmg, 2023).

2024 Kuşak ve Yol Uluslararası İşbirliği forumu Çin Medya Grubu (CMG) tarafından Chongqing de düzenlendi (Cgtn, 2024). Bu foruma çok sayıda medya kuruluşu ve uzmanları katıldı Forumda konuşma yapan CMG başkanı Shen Haixiong, medya ile işbirliğini arttırarak İpek Yolu hakkında güzel hikayeleri anlatmayı arttırarak devam edeceklerini ve Çin'in barındırdığı fırsatları yabancılara tanıtımında yardımcı olacak yeni bir platformun hayata geçirileceğini söyledi (Cmg, 2023). Ayrıca kuşak ve yol girişimin ikincisi planlanan “altın 10 yıl” hedeflerinde insanlar arasında kader birliği oluşturulması için her daim hazır olduklarını dile getirdi (Cgtn, 2024).

Devlet Başkanı Xi Jinping'in duyurduğu Modern İpek Yolu Projesinin 10. yılında projeyi güncelleyerek daha ileriye taşıyabilmek için 8 maddelik yeni bir eylem planını açıkladı (Bloomberg Ht, 2023). Yeni eylem planında; Çin ile Avrupa arası demiryolu hattının güncellenmesi, e-ticaret bölgeleri oluşturma, yapay zekâ girişi, uluslararası turizm birliği, dürüstlük temelli ortaklık, yeşil kalkınma, kurumlaşma ve küçük ama akıllı iş ortaklığı programları oluşturulmasını içermektedir (Güngör, 2023).

Modern İpek Yolu projesi sadece 2013 yılında ilan edilen ipek yollarından ibaret değildir. Yıllar içerisinde Çin projeyi geliştirerek yeni ipek yolları dahil etmektedir. Modern İpek Yolu olmak üzere proje kara ve deniz yollarına sahipken üçüncü bir güzergâhın dahil edilmesini içeren Kutup İpek Yolu projesi Arktik okyanusu üzerinden Çin'i doğrudan Avrupa kıtasına bağlayarak transit süresinde ciddi azalışlar sağlarken projenin önemli ayağı olacağını varsaymaktadır (Korkmaz, 2021, s. 255). Özellikle son yıllarda artan küresel ısınmanın sonucu buzulların

erimesiyle yeni bir ticari güzergâhın keşfi ve zengin yer altı kaynağı bulma gibi amaçlarla 2017 yılında Çin tarafından yayınlanan “Vision For Maritime Cooperation Under The Belt And Road Initiative” isimli belgeyle Arktik’i “mavi ekonomik geçit” adıyla modern ipek yolu projesi kapsamına almış oldu (Kiriş, 2023, s. 13).

Diğer önemli aşama olan Çin 2018 yılında kuzey kutup politikası kapsamında yayınladığı beyaz kitap ile Xi Jinping’in imza projesi olan modern ipek yolu projesine dahil edilmesiyle resmiyet kazanmıştır (Korkmaz, 2021, s. 260). Beyaz kitapta Kutup İpek Yolu’nun üç ana yolu olan kuzeydoğu, kuzeybatı ve merkez geçitinden bahsedilmiştir (Kiriş, 2023, s. 14). Çin Kuzey Kutbu’nun alt yapısına yaptığı yatırımlar ile yeni deniz ağları geliştirirken aynı zamanda küresel ticarete alternatifler yaratmıştır. 2018 yılında Çin hükümeti dijitalleşen dünyaya karşı yeni bir atılım yaparak ilan ettiği projenin yeni ayağını “Dijital İpek Yolu” ile oluşturmaktadır (Kiriş, 2023, s. 14). Çin 2022 yılının sonunda Dijital İpek Yolu inşasını 16 ülke ile mutabakat zaptı imzaladı ve 26 ülkeyle de “İpek Yolu E-Ticaret” ikili işbirliği sistemini başlatmıştır (Huaxia, 2023).

Projenin yeni ayağıyla Çin küreselleşen dünyaya karşı internet altyapı sistemleri, uluslararası kesintisiz iletişim, gelişmiş teknoloji şirketleriyle ülkeler üzerinde etkisini arttırmayı hedeflemiştir. Ayrıca proje hakkında yayınlanmış belgede Yeşil İpek Yolu’ndan bahsedilmektedir (Acar, 2024, s. 77). Bahsi geçen Yeşil İpek Yolu proje kapsamında yapılacak yatırımların çevreye ve doğaya saygılı olacağını projelerin sürdürülebilirliğine dikkat edilerek herhangi bir ekolojik felakete yol açacak bir yatırımın olmayacağını vurgulamaktadır (Acar, 2024, s. 77). BM’in 2030 sürdürülebilir kalkınma hedefinin uygulanmasında yeşil ipek yolunu etkili görmekte ve 2060 yılına kadar Çin’in karbon sıfır hedefini başarmasında desteğinin yeri önemlidir (İnan, 2023).

Çin Modern İpek Yolu Projesi ile tarihi İpek Yolu’na değinerek hayata geçirmek istediği iletişim ve ulaşım projelerine “İpek Yolu” ismini ekleyerek toplumların bu projeyi benimseyip projeye güven duymasını ve kolay anlamaları için de çalışmıştır (Güner, 2018a, s. 121). Örneğin, “Demir İpek Yolu”, “Enerji İpek Yolu”, “Deniz İpek Yolu”, “Kara İpek Yolu”, “Dijital İpek Yolu”, “Kutup İpek Yolu” gibi pek çok yollardan oluşmaktadır. Tüm bu yollar Çin’in Dünya ile ticaretini kolaylaştırırken aynı zamanda ticaret hacmini ve çeşitliliğini arttırarak uzun soluklu olmasını sağlamak içindir (Güner, 2018a, s. 121).

Modern İpek Yolu Projesi 2013 yılında kamuoyuna duyurulsa da Çin çok önceden bu proje için ticari yatırımlar da bulunarak uluslararası veya bölgesel iş birliği örgütleriyle yaptığı anlaşmalar girişimin sınırlarını oluşturmuştur (Güner, 2018a, s. 113). Bu örgütlerden bazıları şöyledir; ASEAN (Güneydoğu Asya ülkeleri iş birliği örgütü) 1967'de kuruldu, ŞİÖ (Şangay iş birliği örgütü) 2001'de kuruldu, BRICS (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika Cumhuriyeti) 2006'da kuruldu (Güner, 2018a, s. 113).

Modern İpek Yolu projesi bazı araştırmacılara göre 2. Dünya Savaşından büyük hasar gören ülkelere toparlanmaları için ABD tarafından geliştirilen Marshall Planına benzetilmektedir (Özdemir, 2024). Hatta öyle ki benzetilmenin dışında Avrupa için yeni Marshall planı olarak bakılmaktadır. Bu benzetme esasıyla Çin'in Modern İpek Yolu projesi ile ABD liderliğinde yapılan Bretton Woods sözleşmesiyle oluşan yeni finans sistemindeki ve siyasi arenadaki ABD üstünlüğünü değiştirmeyi istemektedir (Ateş, 2023, s. 24). Modern İpek Yolu projesi ile Marshall planı kıyaslandığında önemli benzerlikler ve farklılıklar görülmektedir (Hastürk, 2019, s. 45).

Benzerliklerden birincisi her ikisinde de yeni pazarlara açılma düşüncesi mevcutken diğer bir benzerliği ise Avrupa kıtasının esas alınmasıdır. İkisi arasındaki farklılığa bakacak olursak Modern İpek Yolu projesi dünya nüfusunun yaklaşık 5 milyarlık kısmını ve 150'den fazla ülkeyi etkileyebilme kapasitesi ile küresel ticaretin yaklaşık üçte birini o da 23 trilyon dolar'a denk gelen (Özdemir, 2024) devasa bir proje olurken Marshall planının merkezinde Avrupa'yı kapsadığından daha kompaktır. Toplam maliyeti açısından proje ortalama 12 katından daha fazla büyüklüğe sahiptir. Belki de en önemli fark siyasi, askeri veya ekonomik yapılarına devletlerin iç işlerine karışma gibi müdahalelerin olmamasıdır.

Modern İpek Yolu Projesi gibi tüm yatırımlarını yenileyerek ticaretteki hacmini yükseltmeyi hedefleyen ülkelere ait çeşitli projeler vardır. Bu projelerin birkaçı modern İpek Yolu'na rakip, birkaçı ise destekler niteliktedir. Bu projeler şöyledir;

1) Yeni İpek Yolu Projesi (New Silk Road Project): Bu proje ABD tarafından 2011'de ortaya atılmıştır. Amacı ise, yaşanan uzun savaşların ardından zarar gören Afganistan'ın küresel ekonomilerine uyum sağlamasıdır (Ateş, 2023, s.

24). Ancak proje istenilen politik ve ekonomik destek görmemesinden ABD tarafınca iptal edilmiştir.

2) Muson, Pamuk, Baharat Rotaları Projeleri: Hindistan aracılığıyla ortaya çıkan ve tarihi ekonomik partnerleri ile yeniden bağlantı kurmak istemiştir (Ateş, 2023, s. 24). Ayrıca bu projenin güzergahları deniz üzerinden yapılması planlanmıştır.

3) Trans Avrasya Kalkınma Programı ve Kuzey-Güney Koridoru: Her iki proje Rusya aracılığıyla oluşturulmuştur. Kuzey-Güney Koridorunda Hazar denizinin potansiyelinden faydalanmayı arzulamakta ve eski Sovyet ülkeleri ile Avrupa arasında köprü kurmayı hedeflemiştir (Ateş, 2023, s. 24). Trans Avrasya Kalkınma Programı, demiryolu şirketi tarafından 2015'te ortaya atılmıştır. Amacı ise, Rusya'nın Moskova üzerinden Avrupa'ya ulaşarak son noktası İngiltere ile bağlantısını gerçekleştirmektir.

4) Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru (TRACECA): Bu koridor Avrupa Birliği (AB) tarafından 1993 yılında oluşturulmuştur. Amacı ise, Orta Asya'yı demiryolu vasıtasıyla Kafkasların üzerinden Avrupa'ya ulaştırmaktır. Bu koridora üye ülkeler ise AB üyelerinin hepsi ve Azerbaycan, Ermenistan, İran, Türkiye, Gürcistan, Özbekistan, Kırgızistan, Romanya, Ukrayna, Kazakistan, Moldova, Tacikistandır (Ateş, 2023, s. 25).

5) Nurlu Yol Projesi: Bu yol Kazakistan önderliğinde uygulanmaktadır. Ayrıca bu proje ile modern ipek yolu güzergahları arasında ülkenin daha cazip konuma gelmesi amaçlanmıştır (Ateş, 2023, s. 25). 2015'te bu projenin modern ipek yolu projesi ile entegre edilmesine yönelik anlaşmaya varıldı.

6) Kervansaray Projesi: Eski ipek yolunu yeniden canlandırmak adına Türkiye tarafından girişimlerde bulunulmuştur. Bu projeye 2008 yılında başlanmıştır. Amacı ise, ülkeler arasındaki taşıma işlemlerinin kolaylaştırılması ve uyumlaştırılarak bölgedeki ticaret miktarının artırılması ve yol üzerindeki tarihi konaklama yerlerinin yeniden faal olarak işlevler kazandırmaktır (Ateş, 2023, s. 25-26).

7) Asya-Afrika Büyüme Koridoru (AAGC): Bu koridor 2017 yılında Japonya ve Hindistan aracılığı ile Afrika Kalkınma zirvesinde duyurulmuştur. Bu koridorun dört temel bileşenden oluşacağı söylenmektedir. Bunlar ise; I- Geliştirme ve işbirliği, II-Kaliteli altyapı ile kuruluş bağlantıları artırılması, III- İmkan ve kapasite arttırımı, IV- İnsanlar arası iş ortaklığın sağlanması sayılabilir (Wikipedia,

Şekil 3.3 Yedi Ekonomik Koridor

Kaynak: (Alahmed, 2023, s. 56). Erişim tarihi: 05.05.2025

Bu koridorlar;

- Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru (China – Indochina Peninsula Economic Corridor- CICPEC)
- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (China- Pakistan Economic Corridor- CPEC)
- Çin-Orta Asya – Batı Asya Ekonomik Koridoru (China- Central-West Asia Economic Corridor-CCWAEC)
- Bangladeş-Çin – Hindistan – Myanmar Ekonomik Koridoru (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor- BCIMEC)
- Çin-Myanmar Ekonomik Koridor (CMEC)
- Çin – Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (China- Mongolia- Russia Economic Corridor- CMREC)
- Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (New Eurasian Land Bridge Economic Corridor- NELB)

1- Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)

Projenin ilanından sonra Pekin hükümeti ile Hindiçin yarımadası ülkeleriyle yapılan iş ortaklığının kapsamı 2013-2014 yıllarına dayansa da koridorun resmîyet kazanması 2016'da imzalanan ortak deklarasyon ile koridor hayata geçirildi (Kemanlı, 2023, s. 30). Hindiçin olarak isimlendirilen bölge adını Hindistan'ın doğusunda ve Çin'in güneyinde kaldığı için almıştır (Dilli, 2022, s. 26). Çin'in Guangxi bağımsız bölgesindeki Nanning ile Yunnan eyaletinden başlayarak Tayland, Vietnam, Laos, Kamboçya ve Malezya üzerinden Singapur'a kadar uzanmakta ve böylece ASEAN-Çin ilişkisinde geniş ve üst seviye iş ortaklığı için önemli kanal görevindedir (Tamer, 2019, s. 4). Bu ekonomik koridor ile Çin'i Hindiçin yarımadasına bağlamayı hedefleyen koridor doğu, orta ve batı şeklinde üç hata ayrılmaktadır.

Batı koridoru, Çin'i Tayland'a bağlamakta, doğu koridoru ise Yunnan eyaletinin merkezi Kunming'den başlayıp Vietnam'ın başkenti olan Hanoi üzerinden sahil şeridini izleyerek Ho Chi Minh şehrine buradan Kamboçya'nın

başkenti olan Punom pen'e ve sonunda Tayland'ın başkentine yani Bangkok'a uzanan uzun bir hat olurken buna ek bir koridor olan orta koridor ise, Çin'in Guangxi ve Yunnan eyaletlerinden direk Bangkok'a ve ardından Singapur'a bağlanması düşünülmektedir (Kuşak ve Yol, 2024).



Şekil 3.4 Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridor

Kaynak: (Tamer, 2019, s. 6). Erişim tarihi: 07.05.2025

Çin ülkelerle iş ortaklığı anlaşmaları imzalayarak kara ve deniz yollarıyla 32 Asya ülkesini hem birbirine hem de Avrupa'ya bağlayarak Asya koridorunun parçası olmuştur (Kemanlı, 2023, s. 30). Çin-Hindiçin yarımadası ekonomik koridorunun en iddialı “Kunming-Singapur yüksek hızlı tren hattı” projesi (Pan-Asya Demiryolu olarak da biliniyor) oluşturmaktadır (Tamer, 2019, s. 5). Proje tamamlandığında Çin'in güneydeki Kunming eyaletinden başlayıp Singapur'a kadar takribi 3.000 km uzanan Laos, Tayland, Malezya üzerinden geçen üç ana hat oluşacaktır (ChinaPower, 2020). Kunming-Singapur hattı tamamlandığında Güney Çin ile Güneydoğu Asya çift taraflı olarak ticaret ve turizm akışlarının hareketlenmesi beklenmektedir.

İlk aşamada Çin üç hat üzerinden Bangkok'a ulaşan üç tane hızlı tren projesi geliştirdi (Tamer, 2019, s. 5). Geliştirdiği hızlı tren projesinin devamı niteliğinde Tayland'ın başkenti Bangkok'tan Malezya ve Singapur'a uzanan bir hat oluştu. Çin'deki demir yolu hatlarının çoğu tamamlandı ve Vietnam'ın bazı yerlerinde hatlar işletildi (Tamer, 2019, s. 5). 2021 yılında faaliyete başlayan ve Modern İpek Yolu projesinin dönüm noktası sayılacak olan 1035 km uzunluğundaki Çin-Laos

Demiryolu projesidir (Demiryolu.net, 2021). Aralık 2021 yılındaki tanıtımından bu yana toplamda 50.187 yolcu treni ve 34,05 milyondan fazla kişi seyahat etti (Kuşak ve Yol, 2024).

Çin proje kapsamında kurulan Lancang-Mekong İşbirliği Mekanizması (LMI). Mekong bölgesinde koridorlar oluşturmayı hedeflemektedir (Alahmed, 2023, s. 63). İlki 2016 yılında düzenlenen LMI zirvesinde Çin 1,6 milyar dolar imtiyazlı borç ve 10 milyar dolar kredi sözü vermiştir ve bir sonraki yıl 45 proje için 1,1 milyar dolar borç ve 5 milyar dolar kredi desteği vermiştir (Alahmed, 2023, s. 63). Mekanizma dahilinde toplam 132 projenin finansal taahhüt, 2018-2019 dönemi küçük ve orta ölçekli işletmelere odaklanarak “altyapı hazırlama aşaması”, 2020-2022 döneminde ise “genişleme aşaması” olarak tanımlanmıştır (Alahmed, 2023, s. 63). LMI Özel Fonu, Asya Altyapı Yatırım Bankası ile İpek Yolu Fonu planlanan projeler için finans kaynağı olarak sunulmaktadır (Karadaş, 2024, s. 36). Çin öncülüğünde yapılmaya başlanan bazı demiryolları hakkında “borç tuzağı diplomasisi” araçları şeklinde eleştirilere maruz kalmakta bu projeler arasında yapımı devam eden Çin-Laos Demiryolu’da bu suçlamalarla baş başa kaldı. Hatta öyle ki borç tuzağı kapsamında Sri Lanka hükümetinin Hambantota limanının için aldığı kredileri ödeyememesi sonucu liman 99 yıllığına Çinli Chian Merchant Holding’e kiralandı (Yıldırım, 2020, s. 633).

Çin-Hindinin yarımadası ekonomik koridorun yaptığı ilk çalışma Mekong nehir kanalının yenilenmesiydi. Mekong nehri boyunca var olan ülkeler doğu-batı ve kuzeyi-güneyi birbirine bağlayan uluslararası otoyolların yapımıyla ilgileniyorlar. Koridor çerçevesinde bölgede yüksek hızlı tren hatları, otoyol, petrol ve doğal gaz hatları gibi birçok alanda büyük çaplı projeler yer almaktadır (Dilli, 2022, s. 26). Bu projelerin büyük bir kısmı tamamlanmıştır. 2019 yılında proje kapsamında Kunming-Bangkok otoyolu bitirildi (Wikipedia, 2024). Genel olarak baktığımızda bölgedeki koridorlarının geliştirilmesinde Lancang-Mekong İşbirliği (LMI) ve Büyük Mekong Alt bölgesi ortaklığı, Çin-ASEAN ortaklık mekanizması önemli yer almaktadır (Tamer, 2019, s. 5).

2-Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)

Bu ekonomik koridor tüm ekonomik koridorlar içerisinde en iyisi ve en fazla yatırım yapılan ve projenin amiral gemisi programı olarak anılmaktadır (Dilli, 2022, s. 26). Bu koridor sayesinde Pakistan’ın enerji arzı kıtlığını azaltmak adına

büyük bir potansiyel barındırmaktadır (Kugelman, 2018). Pekin hükümetince üstlenilen 3.000 km uzantılı bölgesel alt yapı projesidir (Kuşak ve Yol, 2024). 2020 yılının Ağustos’unda Pakistan Devleti, ülkesinin hali hazırda olan demiryolu hatlarını 2.655 kilometresini arttırmak adına 6,8 milyar dolarlık projeye onay verdi (Demiryolu.net, 2020). Bu ekonomik koridorunun korunması için Pakistan ordusundan özel yetiştirilmiş 12 bin kişilik birlik kuruldu (Deniz Haber Ajansı, 2016).

Pakistan’ın 5.000 ile 7.000 megawatt arasında değişim gösteren enerji açığını dengeleyerek kapatabileceği gibi mevcut pahalı yerel fırın yağlarına, petrol ve gaz ithalatına bağımlı olan ülke için farklılaştırılmış ucuz enerji karışımı üretimini gerçekleştirebilir (Kugelman, 2018). Hidro, gaz, kömür, rüzgar ve güneşten oluşan ilk Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru enerji projelerinin 27.000 megawatt’ın üstünde bir enerji arzı öngörülmektedir (Kugelman, 2018). Bu koridor Çin’in Modern İpek Yolu Projesi’nin ana unsuru olurken 2024 yılının başlarına kadar modern ipek yolu projesinin en fazla gelişmiş kara ekonomik koridoru olmuştur (Karadaş, 2024, s. 40).

Bu ekonomik koridorun inşa edilmesi ise diğerlerine nazaran uzun yıllarca sürecektir olup bitiş yılı 2030 olarak ön görülmüştür (Dilli, 2022, s. 26). Modern ipek yolu projesinin tamamlanması ise 2049 yılında hedeflenmektedir (Dilli, 2022, s. 27). Ekonomik koridorunun temel amacı; Endonezya ve Malezya arasındaki Malakka Boğazı güzergahından kaçınarak Çin ile Orta Doğu devletleriyle yapılan enerji ticareti başta olmak üzere diğer ticaretlerin de güvenli şekilde yapılmasına ve risk seviyesini en aza indirmektir.



Şekil 3.5 Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru

Kaynak: (Yumak, 2024). Erişim tarihi: 08.05.2025

Çin'in halihazırda yaptığı deniz ticareti rotası Güney Çin Denizi, Sri Lanka, Malakka Boğazı üzerinden riskli bir güzergâh izlemektedir. Bu koridor işlediğinde gemilerin Çin'e petrol götürürken izledikleri 12.000 kilometrelik rota 2.395 kilometreye düşecektir (Karadaş, 2024, s. 40).

Çin ve Pakistan hükümetleri Kaşgar, Sincan'dan Pakistan'ın Gwadar ve Karaçi limanlarını Umman denizi ile birleştirmeyi amaçlayan demiryolları, otoyollar, petrol ve enerji boru hatları, fiber optik kablo ağlarının inşasını içeren çok yönlü ve uzun vadeli plan olarak tasarlandı (Chin, 2017, s. 13). Ayrıca bu koridor da, 1.5 milyar dolar'lık dünyanın en büyük güneş enerji planı ile 1.6 milyar dolar değerinde hidroelektrik enerji santrali planı ile desteklenecektir (Luft, 2016, s. 19).

Bu koridorun başlangıç bütçesi 46 milyar dolar iken 2020 itibari ile yürütülen kara yolu, liman, serbest bölge gibi yatırımlarının büyüklüğüyle projenin bütçesi 70 milyar doları aştı (Aytekin, 2023). Gwadar limanının en ayrıcalıklı özeliği günde 13 milyon varilin geçtiği Hürmüz boğazına yakınlığı liman için ticarete avantaj sağlayacaktır. Çin bu limanın yapımını kendisi üstlendiği için liman Pakistan hükümetinden 43 yıllığına kiralanmıştır (Deniz Haber Ajansı, 2016). Ayrıca Gwadar limanı projenin deniz güzergahını oluşturan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesiyle bağlantılı olmasıyla özel konuma sahiptir. Çünkü proje dahilindeki Çin-Pakistan ekonomik koridoru sayesinde küçük bir balıkçı kenti olan Gwadar şimdilerde ise dünya piyasasındaki en büyük limanlardan birine ev sahipliği yapıyor olmasının yanı sıra yıllık ticaret hacmi 60 milyar dolar seviyesine ulaşmaktadır (Çinbilgisi, 2020).

Pakistan, Çin'in stratejik ve savunma ortaklığı çok eski ve uzun zamana dayanırken fiziki konumu itibariyle Avrasya bölgesinin önemli noktasında yer aldığından Modern İpek Yolu projesinin öne çıkanları arasındadır. Çin petrol ithalatının ortalama %80'lik dilimini Gwadar limanından yapmaktadır (Kadem, 2024, s. 10). Bu sebeple, bu koridora "Enerji İpek Yolu" ismi verilmiştir (Kadem, 2024, s. 10). Bu limanın deniz yolu bağlantısının yanında asıl önemli diğer projelerinden olan Gwadar Havalimanı ve iki ülke arası demiryolu ile enerji boru nakil hatlarıdır (Akkaya, 2023, s. 9). Koridora karşı olumsuz bakan ülkelerden biri

Hindistan iken olumsuzluğun nedenini üç başlık altında ele alındı. Bunlar; egemenlik, bölgesel güvenlik ve Çin-Pakistan arasındaki stratejik ortaklıktır.

Pakistan oluşturulan bu ekonomik koridor sayesinde alt yapı ağlarını geliştirirken, ulaşım ağlarını yenileme ve elektrik açığını gidermeyi amaçlamaktadır. Böylece Pakistan tarıma dayalı ekonomisini koridorun kazandırdığı avantajlarla sanayi tabanlı ekonomiye dönüştürmeye çalışmaktadır. Pakistan hükümeti bu ekonomik koridorun 2030 yılına kadar ülke içinde 2-3 milyona yakın iş fırsatı yaratacağını ve bununla ekonomik büyümeye 2-2,5 gibi bir puanın ekleneceği tahmin edilmektedir (Karadaş, 2024, s. 40).

2022 yılında Çin-Pakistan ekonomik koridoru zaman zaman bazı konularda yetersizliği eleştirilerek koridor'un feshedilmesi istenmiştir (Karadaş, 2024, s. 41). Pakistan Başbakanı Shehbaz Sharif, Çin-Pakistan ekonomik koridor'un otoritesi'nin iptalini onaylayarak, bu kararı Çin'in kabul etmesine bıraktı (Rana, 2022).

3-Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEK)

Bu koridor Çin'in Urugmi ve Xinjiang Uygur bağımsız bölgesinden başlayarak beş Orta Asya ülkesini (Kazakistan, Tacikistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Türkmenistan) geçerek Orta Doğuda İran, Irak, Suudi Arabistan ve Türkiye'yi içine almaktadır (Kuşak ve Yol, 2024). Bu koridor Kazakistan'da iki kola ayrılmakta; birinci kolu Kazakistan'ın limanı Atau dan Azerbaycan'ın limanı Bakü'ye Hazar Denizi üzerinden bağlanarak buradan peşi sıra Gürcistan ve Türkiye üzerinden geçerek Avrupa'ya ulaşmaktadır (Kuşak ve Yol, 2024). Koridorun ikinci kolu ise, Kazakistan'dan önce Özbekistan'a sonra Türkmenistan'a ulaşarak buradan Afganistan'a ve İran'a sonra Türkiye'ye varmakta ardından Avrupa'ya geçilmektedir (Kuşak ve Yol, 2024). Böylece Çin-Avrupa arasında kesintisiz ticaret bağı oluşturulmuştur (Kuşak ve Yol, 2024). "Trans Hazar Uluslararası Taşımacılık Koridoru" olarak da isimlendirilirken daha çok Orta Koridor adıyla anılan çok çeşitli ulaşım ağıdır. Ayrıca bu koridor sayesinde Çin'den Avrupa'ya kadar uzanan en kısa mesafeli kara yolu ekonomi koridoru olacaktır (Omonkulov, 2020, s. 48).



Şekil 3.6 Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik koridoru

Kaynak: (Standart Cahartered, 2019). Erişim tarihi:09.05.2025

Güzergâh, Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleri ve Çin ile ticaret ağlarını geliştirmeyi amaçlayan hazar geçişli “Orta Koridor” projesinin amaçlarıyla örtüşmektedir. Ayrıca Çin-Orta Asya-Batı Asya ekonomik koridoru Orta koridor olarak da anılmaktadır (Akkaya, 2023, s. 10). Türkiye bu ekonomik koridor içinde her iki kolda yer almasıyla ana bağlantı görevi üstlenmektedir (Akkaya, 2023, s. 10). Türkiye'nin bu koridor kapsamında yaptığı yatırım projeleri arasında Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren, Yavuz Sultan Selim köprüsü, Marmaray ve Dünyanın en büyük havalimanları arasında yer alan İstanbul Havalimanı yer alırken bunlara ek olarak 1915 Çanakkale köprüsü ile Edirne-Kars demiryolu da koridorun Türkiye kısmını oluşturuyor (Kemanlı, 2023, s. 30). Bu koridor ile alt yapı projeleri olan karayolları, demiryolları, enerji hatları, limanlar gibi bir dizi projelerin yanında ticaret anlaşmalarıyla ve ekonomik iş ortaklığı vasıtasıyla bölgesel entegrasyonun çoğalarak artmasını hedeflenmektedir.

Modern İpek Yolu projesinin kritik noktalarından bir olan koridor Çin-İran ve Avrupa üzerindeki deniz taşımacılığına yeni bir seçenek sunarak bölgedeki ticaretin hızlandırılarak artırılmasını hedeflemektedir. Bu koridorun bitirilmesiyle Çin'den İran'a yapılan mal taşımacılığını deniz yoluna nazaran çok kısa süre içinde gerçekleşmesi hedeflenmektedir. Ayrıca deniz yolu kullanılarak yaklaşık altı ay olan yolculuk 2016 yılında Çin-Afganistan arasındaki demiryolu bağlantısı sayesinde iki haftaya kadar düşürüldü (Luft, 2016, s. 27).

Çin-Orta Asya-Batı Asya ekonomik koridoru Çin'den Avrupa'ya ulaşan en kısa kara güzergahı koridoru olacaktır. Çünkü koridor boyunca sıralanan alanların

büyük kısmı dağlık yapıya sahip olduğundan alt yapı projelerinin ağırlığı tünellerden oluşmaktadır. Öyle ki, Özbekistan'a yapılan Kamçik tüneli bölgede yapılan en uzun tüneli olurken karmaşık jeolojik alanlardan geçtiği için yapımı hayli zor olduğundan Kamçik tüneli Modern İpek Yolu projesinin kendini gösterme projesi olurken Çinli şirketlerinin dünyaya açılmasında bir kartvizit görevi almıştır (Seetao, 2023).

Bu koridor sayesinde fayda görecekt bazı ülkeler şöyledir; Azerbaycan, Moğolistan, Afganistan, Pakistan, Ukrayna ve Suudi Arabistan, Rusya ve Gürcistan'dır (Kuşak ve Yol, 2024). Modern İpek Yolu projesinin ilanından bu yana bu ekonomik koridor boyunca kilit projelerin önemli şekilde teşviki sağlandı. Güzergahtaki ülkelerde ve bölgelerde enerji alanından demiryollarına, sanayi park inşasından yeni bir platform geliştirmeye kadar bağlantılarını güçlendirecek pek çok alanda ciddi ilerleme katedilmiştir. Enerji ortaklığı konusunda önemli projeler arasında Türkmenistan-Çin, Kazakistan gaz boru hattı projeleri, Kırgızistan-Çin termik santral yenileme ve Suudi Arabistan-Çin petrokimya gibi enerji alanında önemli projelere ev sahipliği yapmıştır (Alahmed, 2023, s. 78). Çin'in sınır ötesi ilk gaz boru hattı olan Orta Asya hattı 2009 yılında faaliyete geçmiştir. Sanayi alanındaki yatırımlara bakacak olursak Çin-Umman ve Kuzey Tacikistan sanayi parkı ile Çin-Süveyş ekonomi ticaret iş ortaklığı bölgesi gibi ekonomik bölgelerinin oluşturulmasında önemli çıkarımlar elde etmiştir.

Çin-Orta Asya-Batı Asya ekonomik koridorunun belki de en büyük avantajı bölgenin zengin yer altı kaynaklarına sahip olurken ayrıca büyük pazarlara erişebilme olanağına sahiptir. Fakat bu avantajların dışında bölgenin taşıdığı önemli dezavantajları da vardır. Örneğin, bölgedeki siyasi tutarsızlıklar, ekonomiler arasındaki farklılıklar, yetersiz ve eksik alt yapılar gibi tüm bunların var oluşu projenin ve ekonomik koridorun işlemlerini sektöre uğrayabilme potansiyeli barındırmaktadır.

Çin bu ekonomik koridor sayesinde Avrasya'yı ekonomik anlamda birleştirirken bölgeyi hareketlendirmeyi hedeflerken tüm bunları Çin'in yumuşak güç temelinde yaptığından bölgedeki ülkelerle bağlarını güçlendirmiştir. Çin bu ekonomik koridor sayesinde Avrupa ile arasındaki ticarete Rus topraklarını kullanmaktan kaçınmak adına alternatif kara güzergahı oluşturmuştur.

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

Bu koridor'un teklifini Çin Başbakanı Li Keqiang tarafından 2013'te Hindistan ziyaretinde Çin ve Hindistan'ın dünyanın önemli iki kalabalık pazarının birbirine bağlayarak bölgesel bağlantıyı arttırmak hedefli iki ülke tarafından açıklandı (Kemanlı, 2023, s. 31). Myanmar ve Bangladeş teklife olumlu baktı. Yine aynı yıl içinde Kunming ekonomik koridorun ortak çalışması adına toplantı yapılarak bir çalışma planı imzalandı (Chin, 2017, s. 14). Bu koridorun bağlantı güzergahları karayolu, demir yolu, hava ve su bağlantısıyla yapılacaktır. BCIMEC, Bangladeş'e önemli destek vermektedir. Öyle ki 2016 yılında Dhaka'ya yaptığı ziyarette Başkan Xi Jinping, 24 milyar dolar'lık bir kredi ve ayrıca Sonadia Adası'nda önemli enerji santraliyle derin deniz limanı inşasını içeren toplam 25 projeye finansman desteği sözünü verdi (Luft, 2016, s. 24). Çin'in Bangladeş'e sağlayacağı kredi desteği 2015 yılında Hindistan'ın verdiği kredi hattından yaklaşık on kat fazla değerdedir (Luft, 2016, s. 24).



Şekil 3.7 Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru

Kaynak: (Standart Cahartered, 2019). Erişim tarihi: 10.05.2025

Koridor Kunming den (Çin) başlayarak, peşi sıra Mandalay (Myanmar) ve Dakka ve Chittagong'u (Bangladeş) takip ederek liman şehri Kalküta'ya (Hindistan) ulaşmakta ve bu limandan Kolombo (Sri Lanka) limanına bağlantı kurulması planlanmaktadır (Tamer, 2024). Kolombo limanına bağlanmasıyla koridor sayesinde kurulan kara yolu bağlantısı limana ulaşmasıyla Sri Lanka

üzerinden geçen 21. Yy Deniz İpek Yolu'yla birleşecektir. Bu dört ülkenin toplam nüfusu 440 milyonu aşkın olup ve 1,65 milyon km'lik geniş bir alanı kapsarken büyük bir insan gücüne sahip ülkelerin mal ihracatçısı, ucuz iş gücü, hizmet ihracatçısı ve imalat ihracatçısı gibi alanlarda öne çıkmaktadır (Karadaş, 2024, s. 38).

Bu projenin gerçekleşebilmesi için başlangıçta öngörülen bütçe 22 milyar dolar iken bunun yüzde 55'inin modern ipek yolu projesi bankalarının ortaklarından sağlanması planlanmıştır (Kuşak ve Yol, 2024). BCIMEC diğer Modern İpek Yolu Projesindeki koridorlar gibi, hem insandan kaynaklı hemde doğadan kaynaklı bazı zorluklarla baş başa kalmıştır. Özellikle Hindistan ile Çin arasında yaşanan sınır anlaşmazlığı çeşitli isyanların çıkmasına sebep olduğundan güvensiz bir ortam yaratmıştır (Luft, 2016, s. 24).

2015 yılında Çin her ne kadar bu koridoru modern ipek yolu projesinin önemli bir parçası olduğunu önermiş ise de Hindistan projeye katılmayı istemedi (Karadaş, 2024, s. 37). 2019 yılında ikincisi düzenlenen Kuşak Yol Forumu ortak bildiride bu projeye yer verilmedi yapılan bu eylem koridor'un projeden dışlandığını da gözler önüne serdi (Karadaş, 2024, s. 37). Hindistan egemenlik konusunda endişelendiğini ve Hintli eleştirmenlerin "Çin'e güvenilemeyeceği" hakkındaki yorumları koridora karşı olumlu tutumda olmamıştır. Aynı yıl içinde Hindistan tarafı projenin devamı için 13. BCIM toplantısına delegasyon göndermiş fakat Çin-Hindistan arası ilişkilerinde iyileşme yönünde herhangi bir ilerleme göstermeyip ikili ilişkiler daha da kötüleşince koridor durma noktasına geldi (Karadaş, 2024, s. 37).

Ülkeler arasında yaşanan önemli meselelerden bazıısı; Hindistan-Çin arasında Keşmir meselesi, Myanmar-Bangladeş arasında Rohingya meselesi, Çin-Myanmar arasında Kokang meselesi gibi ortaya çıkan olumsuzluklar sonucunda koridorun faaliyete geçmesi pek mümkün gözükmemektedir (Kuşak ve Yol, 2024).

Bu koridorun hedefleri arasında ticareti arttırırken, alt yapılarını yeniden inşa etmeyi, güçlü ilişkiler kurmayı planlamaktadır. Ayrıca bu koridor sayesinde Bangladeş Asya Pasifik'in doğal gaz rezervi açısından yaklaşık 200 trilyon fit küp kaynağa sahip oluşuyla enerji alanında en büyük ihracatçı ülkelere biri olma potansiyelini barındırmaktadır.

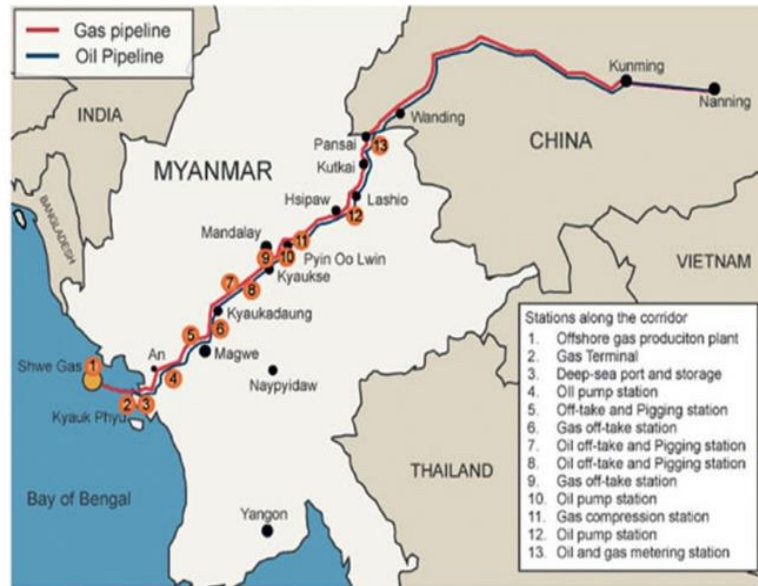
Çin'e bu ekonomik koridorun sağlayacağı avantajlara bakacak olduğumuzda güneybatısında bulunan eyaletleri Bangladeş ve Hindistan ile

bağlantı kuracak bu sayede bölgeye ekonomik hareketlilik katacaktır. Ayrıca koridorla Çin'e Bengal körfezine çıkış kapısı aralarken, Myanmar gibi dış dünyaya izole edilmiş bölgede ilk harekete geçen ve en karlı çıkan olmayı istemektedir (Luft, 2016, s. 22).

5-Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru (CMEC)

Çin'in 2013 yılında ilan ettiği Modern İpek Yolu Projesi ile tüm kıtalarda ekonomik etkisini arttırmaktadır. Eski ipek yolunu yeniden canlandırmak amacıyla yola çıkan Çin, Batı'ya uzanan koridorlarda pek çok zorluklarla karşı karşıya kalmıştır. Bu zorluklar temel olarak ülkelerdeki istikrarsızlıklar, terör ve iç siyasi kavgalardır (Tamer, 2024). Bu zorluklar sebebiyle Pekin ekonomik koridorları güvence altına alacak yeni bir alternatif projeler oluşturmaktadır (Tamer, 2024).

Çin bu koridor esasında Myanmar'ın Kyaukpyu Limanına erişmeyi hedeflemektedir. Böylelikle Bengal Körfezin'deki 21. Yy. Deniz İpek Yoluna bağlantı sağlayacaktır. Bu Çin-Myanmar Ekonomi Koridoru, Çin-Hindistan arasındaki anlaşmazlıklardan dolayı çözüme erişemeyen Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar ekonomik koridorunun alternatif projelerinden biri olmuştur (Kuşak ve Yol, 2024). Ayrıca bu koridorun Çin için ekstra önemli olmasının nedeni ise, Malakka Boğazını egale ederek Çin'in Hint Okyansuna açılan kapısı olmuştur (Kuşak ve Yol, 2024). Zira Çin denizyolu üzerindeki ticaretinin %80'i Malakka Boğazı'ndan sağlamaktadır (Tamer, 2024).



Şekil 3.8 Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru

Kaynak: (Ahmad, 2023). Erişim tarihi: 11.05.2025

Myanmar Hindiçin Yarımadasının batı yakısındaki konumuyla Güney Asya ile Güneydoğu Asya arasında bir köprü olmaktadır (Tamer, 2024). Çin yalnızca Myanmar'ın Bengal Körfezi'ndeki Kyaukpyu Limanına yatırım yapmamakta; aynı zamanda Tayland'a uzanan bir kara ekonomi koridoru da gerçekleştirmektedir (Tamer, 2024).

Bu ekonomik koridor üç temel projeden oluşmaktadır:

- Myanmar'ın önemli limanı olan Kyaukpyu'yu Çin'in Yunnan eyaletini birleştiren petrol ve doğalgaz enerji boru hattı tamamlandı (Kuşak ve Yol, 2024).

- Kyaukpyu Serbest Ticaret Alanında sanayi parkı yapımı. Yine Kyaukpyu'da Petrol terminalini genişletmek ve derin deniz limanı yapımı (Kuşak ve Yol, 2024).

- Kyaukpyu'yu önce Mandalay'a sonra Çin'in Kunming'e birleştiren demiryolu inşası ancak bu proje askıya alındı fakat yeniden başlatılması niyetindedir (Kuşak ve Yol, 2024).

Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru 1.700 km'lik bir uzunluğa sahiptir (Tamer, 2024). Çin bu koridor dahilinde toplamda 24 proje önerdi ancak Myanmar hükümetince sadece 9'u olurlarına onay verildi (Kuşak ve Yol, 2024).

6-Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)

Bu koridor'un temelleri 2014 yılında Duşanbe'de düzenlenen Çin-Moğolistan-Rusya zirvesinde önerildiği ancak 2016 yılında tarafları olan ülkeler arasında resmîyet kazandı (Kemanlı, 2023, s. 28). Temel olarak koridor mevcut olan güzergâh hatlarının yenilenmesini içermektedir. Ayrıca bunların beş sene içinde tamamlanması beklenmektedir. 2022 yılında Semerkant'ta yapılan Şangay İşbirliği Örgütü zirvesinde üç ülke liderlerinin proje çerçevesinde yapılması planlanan koridorun uygulamasını beş yıl daha uzatmıştır.

Çin-Moğolistan-Rusya ekonomik koridoru, Modern İpek Yolu projesinin en değerli parçalarından biri olurken, aynı zamanda ilk çok taraflı işbirliği planı ile bulunduğu coğrafya açısından büyük bir alanı kapsamaktadır (Chin, 2017, s. 10). Moğolistan, coğrafi konumu ve doğal kaynakları bakımından Rusya ve Çin için koridorun ticaretinde stratejik önem barındırmaktadır (Karadaş, 2024, s. 31). Moğolistan, ihracatının %86'sını madencilik sektöründen gerçekleştirmektedir (Luft, 2016, s. 17). Bu yüzden ülke Çin ile Rusya limanları vasıtasıyla yeni ihracat yapabilecek pazarlara erişmeyi amaçlamaktadır.



Şekil 3.9 Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru

Kaynak: (Geopolitical Monitor, 2020). Erişim tarihi:11.05.2025

Bu koridor, Çin'den Rusya'ya Moğolistan üzerinden en kısa mesafede ulaşan ticaret güzergahıdır. İki ana hat olan yüksek hızlı demiryolu ve karayolu bağlantısından oluşmaktadır (Luft, 2016, s. 18). Birinci hat Beijing-Tianjin-Hebei bölgesinden başlayıp İç Moğolistan Bağımsız Bölgesi'nin merkez kenti Hohhot'tan geçip Moğolistan'a ulaşarak buradan Rusya'ya varan güzergâh, diğer hat ise, Çin'in kuzeydoğusunda yer alan Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin kentlerinden geçerek ve Çin'in Manzhouli üzerinden Rusya'nın Chita kentine bağlanan güzergahtır (Kadem, 2024, s. 12). Söz konusu koridorun geçtiği kentler de kömür, bakır, uranyum, çinko, altın, demir ve petrol gibi değerli madenler yer almaktadır (Kuşak ve Yol, 2024).

2015 yılında yapılan test ile Çin'in Manzhouli kentinden çıkış yapan kargo yaklaşık 12-14 gün içinde Moskova'ya (Rusya) vararak teslim edildi (Kuşak ve Yol, 2024). Böylelikle deniz yoluna kıyasla üç kat daha kısa sürede varış yapılabileceği görülmüştür. Bu proje koridor ülkelerinin ulusal projelerinin toplandığı bir platform olması açısından çok değerlidir.

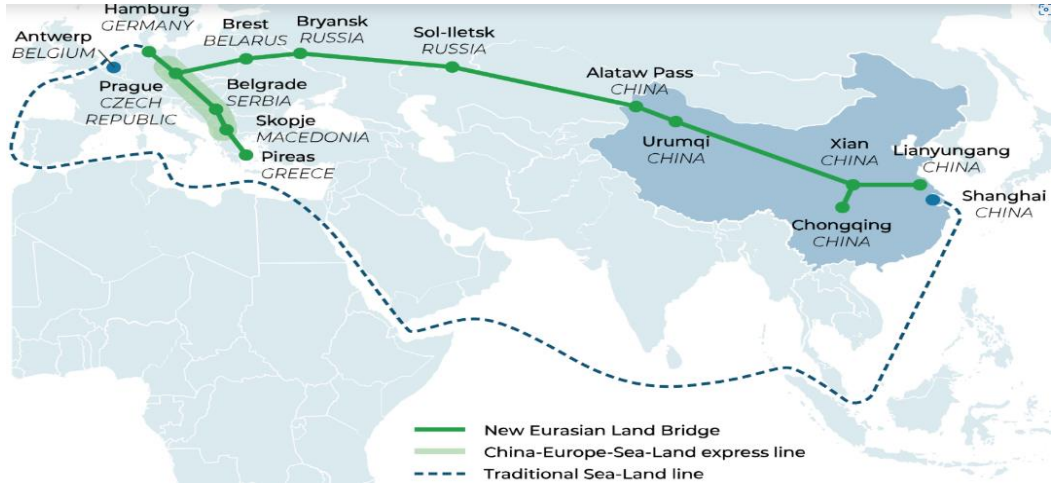
Modern ipek yolu projesine ek olarak Moğolistan'ın ülke kalkınmasını destekleyen "Bozkır Yolu" ve Rusya'nın da liderliğini yürüttüğü "Avrasya Ekonomik Birliği" projeleriyle aralarındaki bağı kenetlemeyi ve ülkeler arasındaki somut ortaklığın arttırılması amaçlanmaktadır (Kuşak ve Yol, 2024). Fakat 2022 yılında Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesiyle hem Avrupa Birliği ilişkilerini olumsuz etkilerken hem de Çin-Moğolistan-Rusya ekonomik koridorunun ticaretini

yavaşlatmıştır. Bu koridorla ortaklık oluşturan üç ülkenin ulaşım alt yapısını geliştirme, gümrük ve lojistik alanını iyileştirilmesi, üretim ve yatırım iş ortaklığı artırılması, sürdürülebilirliğin güçlendirilmesi, ekonomi ve ticarete birlikteliğin artırılması gibi temel hedefleri vardır (Karadaş, 2024, s. 31).

Çin-Moğolistan-Rusya ekonomik koridorunun altyapı inşasında ülkeler arasındaki ölçü farklılıkları zorluğa neden olmuştur. Rusya'nın demiryolu ölçüsü 1.520 mm. iken, Çin'in demiryolu ölçüsü ise, 1.435 mm. dir (Luft, 2016, s. 19). Her ne kadar aradaki fark çok büyük gözükmesede bu iki ülkenin demiryolu ölçüsü arasındaki fark Çin-Moğolistan ve Rusya-Avrupa arasında sınırda maliyeti yükseltecek ve kirlitici yükleme sürecinin gerçekleşeceği manasına gelmektedir (Luft, 2016, s. 19). Koridor üzerinde öne çıkan projeler şöyle; Soyuz Vostok Doğalgaz hattı, Rusya'nın "Sibirya'nın gücü 2" isimli projesiyle Çin'e doğalgaz taşımayı sağlayacaktır. Moskova-Kazan Hızlı Tren Demiryolu bu projesi ayrıca koridor kapsamında gerçekleştirilen ilk projedir (Akkaya, 2023, s. 11). Trans-Sibirya Demiryolu Modernizasyonu, Moğolistan'da yenilenebilir enerji için rüzgâr ve güneş enerjileri projeleri ve üç ülke arasında ticaretin kolayca gerçekleştirilmesi adına serbest ticaret bölgeleri oluşturulması projeleri yer almaktadır.

7-Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)

1990 'larda açılan Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin'in ilan ettiği Modern İpek Yolu projesiyle yeni bir yükselme kazandı. Modern İpek Yolu Projesi'nin ekonomik koridorlarından olan ve Çin yerleşim yerinden başlayarak Avrupa ülkelerine kesintisiz lojistik ağ ulaşımı sağlamak amaçlı bir koridor olmuştur (Omonkulov, 2020, s. 48). Yeni Avrasya Kara köprüsü bu ekonomik koridorunun 10.800 km'lik devasa uzunluğa sahip demiryolu koridorun ana omurgasını oluşturmaktadır (Kuşak ve Yol, 2024). Bu koridorla Pasifik-Atlantik ile Asya-Avrupa bağlantıları sağlamakta ve diğer koridorlara nazaran çok daha fazla ülke üzerinden geçilerek oluşturan uluslararası ticaret geçidi olmuştur (Akkaya, 2023, s. 11).



Şekil 3.10 Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru

Kaynak: (Standart Cahartered, 2019). Erişim tarihi:12.05.2025

Yeni Avrasya Kara Köprüsü koridoru Çin'in Jiangsu eyaletindeki Lianyungang ve Rizhao kıyı şehirlerinden batıya doğru uzanan Hollanda'nın Rotterdam şehri ile Belçika'nın Antwerp şehrine uzanan uluslararası demiryoludur (Kemanlı, 2023, s. 30). Rotterdam limanı Avrupa en geniş limanı olurken, dünyanın en fazla konteyner taşımacılığı yapılan limanlar arasındadır (Vikipedi, 2025). Bu nedenle ekonomik koridor Avrasya için çok değerlidir. Çin topraklarından çıktıktan sonra Kazakistan üzerinden geçerek Rusya, Beyaz Rusya, Belarus, Polonya'dan geçerek Avrupa ülkeleriyle bağlantı kurar ve ikincil hatlardan desteklediği Almanya, Hollanda, Belçika'ya kadar uzanır, İspanya ve Fransa'ya gelerek Avrupa'nın kıyı limanlarına ulaşmaktadır (Kemanlı, 2023, s. 30). Hattın bir kolu güneyinde Hazar Denizi ve çevresinde yer altı enerji kaynaklarına, maden yataklarına ulaşmak için ilerlemektedir. Ayrıca bu koridor kara yolu ile Japonya ve Güney Kore'yi Avrupa'ya bağlamayı da arzulamakta (Acar, 2024, s. 88).

Bu büyük proje Çin'in yük taşıyan trenleri için çeşitli rotalar oluşturmaktadır. Ekonomik koridor yalnızca kargo taşımacılığı için yapılmadı, ayrıca yüksek hızlı tren projeleri içinde büyük bir potansiyel barındırmaktadır. Koridora yapılması beklenen yatırımların maliyetleri bir hayli yüklü olacaktır. Çin'deki Sincan-Lanzhou ile Lianyungang-Lanzhou tren yolları da bu koridorla bütünleştirilmiştir (Karadaş, 2024, s. 34). Koridorun dahilinde okyanusları birbirine entegre edebilmek için Pire limanı yenilendi ve Macaristan-Sırp yüksek hızlı treni ise çalışmaya başladı (Akkaya, 2023, s. 11). Pire limanı, Orta-Doğu Avrupa bölgesindeki bir takım alt yapı projelerinin desteğiyle Yeni Avrasya Ekonomik

Koridor taşımacılığı tamamlamasının yanında ayrıca rekabetçi bir seçenek sunmayı hedefliyor.

Çin-Avrupa arasında yapılan yük taşımacılıkta geleneksel deniz yolu kullanıldığında 37 gün de varırken demiryolu hattı kullanıldığında kargoların varış süresi 16 gün gibi kısa bir süre de teslim olmasıyla Çin'in uyguladığı yumuşak gücün ticari ve ekonomik boyutunu göz önüne sermektedir (Kuşak ve Yol, 2024). Arasındaki ciddi gün farkının olmasıyla ağırlıklı olarak bu demiryolu hatları tercih edilmektedir.

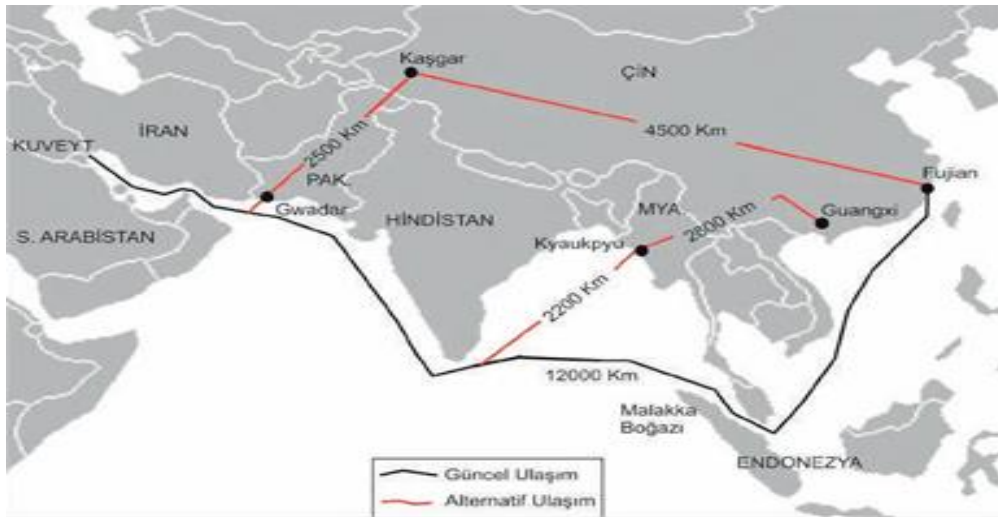
3.2.2 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu

Çin Başkanı Xi Jinping 3 Ekim 2013 tarihinde Endonezya Parlamentosu'ndaki konuşmasında 21. Yy Deniz İpek Yolu'nu duyurmuştu (Alahmed, 2023, s. 24). 21. Yy. Deniz İpek Yolu, Modern İpek Yolu projesi'nin ikinci alt başlığını oluşturken, projenin deniz ipek yolunu oluşturmaktadır. Denizyolu Çin nüfusu hariç tutularak dünya nüfusunun yaklaşık yüzde 50'sini içeren bölgelerinden geçerken, uluslararası ticaret hacminin yaklaşık yarısından daha fazlası deniz üzerinde gerçekleştirilmektedir (Alahmed, 2023, s. 50). 21. Yy. Deniz İpek Yolu projesi geniş bir alanı kapsayan ve iş ortaklığı faaliyetlerini teşvik ederek önce bireysel olarak başlayıp beraberinde ASEAN, Güney ve Batı Asya'yı, Kuzey Afrika'yı ve Avrupa ülkeleri arasında bağlantıyı sağlayıp büyük bir pazar ağı yaratılarak Çin denizi ile pasifik okyanusu ve Hint okyanusu için önemli ortaklık planlamaktadır (Ateş, 2023, s. 16).

21. Yy. Deniz İpek Yolu asıl olarak Hint-Pasifikten sonra Hint-Akdeniz'e gelerek Çin'in kıyı limanlarından güneyine Jakarta ve Singapur'dan Malakka boğazından geçerek oradan Kolombo'ya (Sri Lanka) ve Male'ye (Maldivler) ardından Afrika'nın doğusunda bulunan Kenya ve oradan Cibuti'ye uzanır Kızıldeniz ve Süveyş kanalından geçerek Akdeniz'e çıkıp peşi sıra Hayfa (İsrail), İstanbul, Atina (Yunanistan) üzerinden yukarı Adriyatik denizine, orta Avrupa'ya ve kuzey denizine demiryolu ağı ile Trieste'ye (İtalya) varıyor (Şen, 2022, s. 44). Ayrıca Çin Süveyş kanalının çevresinde de yatırımlarını gerçekleştirmekte ve 2018 yılında Sokhna Limanı yapımına başladı (Özdemir, 2024).

Deniz ticaretindeki ağların direk Hint okyanusuna açılmadığından Asya kıtasının güneyine doğru bir seyir izleyerek okyanusa açılan kapıları güçlendirmeyi düşünmüştür. Yani şöyle ki Çin güneye inmeye kalktığında hem güney Çin denizini hem de Malakka geçidini kullanmaya mecbur kalıyor. Bu duruma alternatif bulmak zorunda çünkü bu güzergahı kullandığında her seferinde gemilerin yolu uzamakta ve gecikmelere neden olabilmekte, fakat en önemli nedeni ise güney Çin denizindeki giderek sertleşen ve tehlikeli bir hal alan ABD varlığıyla Çin gemilerinin güvenlik sorunu yaşamasına neden olmuştur. Çin enerji arzının yüzde 70-85'ini ve ithalatlarının ise neredeyse yüzde 85'i gibi büyük bir kısmı orta doğudan deniz yolu üzerinden taşınırken Malakka boğazı dar geçidini kullanmaktadır (Grieger, 2016, s. 8).

ABD'nin bölgede oluşu ve geçitleri etkisi altına almasıyla Çin "Malakka Boğazı İkilemi" ile karşı karşıya kaldı (Grieger, 2016, s. 8). Modern ipek yolu projesi içindeki üç ekonomik koridorla deniz koridoru birleştirilerek yeni bir geçit projesi hazırlandı. Bunun sonucunda Çin Orta Doğudan denizyolu üzerinden gelen petrolü Pakistan'daki derin su limanı olan Gwadar limanı üzerinden karayolu, demiryolu ya da enerji boru hatları üzerinden Çin'e ulaştırmakta kullanılan bu güzergâh ile Malakka boğazı bypass edilerek 2.000 km gibi bir mesafeden tasarruf edecektir (Şen, 2022, s. 45).



Şekil 3.11 Deniz Yolu Taşımacılığı ile Enerji Hatları Mesafesi Kıyaslama

Kaynak: (Güner, 2018b, s. 120). Erişim tarihi:15.05.2025

Haziran 2017’de Devlet Okyanus idaresi ile Ulusal Kalkınma Komisyonu tarafından ortak bir kararla yayınlanan vizyon “Mavi Ekonomik Geçit” isimli üç denizyolu ana hatlarıyla belirlendi (Pingchao, 2023). Birinci ekonomik geçit, Güney Çin Denizi’nden batıya doğru ve Hint Okyanusuna doğru uzanan bir güzergâh olup, Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridor, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ile Bangladeş-Çin-Myanmar-Hindistan Ekonomik Koridoru birleşerek bağlantı kuracaktır (Pingchao, 2023). Ayrıca ek olarak güzergâh İran Körfezi, Arap Yarımadası, Kenya, Cibuti, Sudan ve Mısır’dan geçerek Akdeniz’e bağlanarak Venedik’e ve Trieste’ye ulaşmaktadır (Kadem, 2024, s. 13). Bu izlenilen batı güzergahı Çin-Hindistan Okyanusu-Afrika-Akdeniz Ekonomik koridoru olarak isimlendirildi (Pingchao, 2023).

İkinci ekonomik geçit ise, Çin’in kıyı limanlarından başlayarak aşağıya güney Çin denizinden Pasifik okyanusuna doğru gidecektir (Pingchao, 2023). Bu güzergâh Çin-Okyanusya-Güney Pasifik Ekonomik koridoru olarak isimlendirilmiştir. Üçüncü son ekonomik geçit ile Çin’in kuzey buz denizi üzerinden Avrupa’ya bağlanması hedeflenmiştir (Pingchao, 2023). Bu geçit Çin-Arktik Okyanusu Ekonomik koridoru şeklinde isimlendirilmiştir. Oluşturulması amaçlanan denizyolu koridorları, yalnızca bir coğrafi bağlantı değildir aynı zamanda dünya ekonomisi için bambaşka yeni bir dönemi barındırmaktadır.

Karşılıklı yarar ve kazan-kazan iş ortaklığına bağlı mavi ekonomik ortaklık kurmayı amaçlayan bu vizyon Deniz İpek Yolu Projesi’ndeki odak noktası yeşil kalkınmaya, yenilikçi büyümeye, okyanusa dayalı refaha ve ortaklığa dayalı bir yol yapmak olduğunu göstermiştir.

21. Yy. Deniz İpek Yolu kapsamında yatırımı yapılan alanlardan lojistik merkezleri, limanlar, oluşturulan serbest ekonomik bölgeleri gibi tüm bunlar ticarete akışı ciddi ölçüde etkileyerek Çin’in üretimdeki gücünü küresel piyasaya hızlı şekilde taşınmasını sağlamaktadır. Proje hayata geçildiğinden bu yana Çin’deki büyük şirketler, toplam 17 terminal-limanın çalıştırma hakkını elde etmiştir. Bunlardan bazıları ise, Cibuti limanı (Doğu Afrika), Khalifa limanı (BAE), Pasir Panjang limanı (Singapur), Süveyş kanalı terminali (Mısır), Kumport limanı (Türkiye), Pire limanı (Yunanistan), Ligurya limanı (İtalya), Anvers limanı (Belçika), Kuantan limanı (Malezya) ve Panama kanalı gibi pek çok önemli liman ve terminali sayabiliriz (Kadem, 2024, s. 13).

Doğu Akdeniz'deki en geniş konteyner limanı olan pire limanı Çin'in önemli geçiş merkezi konumundadır (Bayramdurdyeva, 2020, s. 71). Avrupa güzergahındaki gemiler Süveyş'ten çıktıktan sonra en uygun ve yakın aktarma noktasıdır. Bu liman için ayrıca Çin'in Avrupa Birliği'ne giriş kapısı da denilmekte (Bayramdurdyeva, 2020, s. 71). 2009 yılında Yunanistan devletince özelleştirilen Pire limanı Çin'in COSCO isimli firmasında 35 yıllığına kiralanmıştır (Bayramdurdyeva, 2020, s. 71). Ayrıca bu liman sayesinde Çin-AB ilişkilerinin geliştirilmesinde bütünüyle hayati değer taşımaktadır. İtalya'nın Trieste çevresine lojistik alanında özellikle depolama, işleme ve elleçleme alanlarının geliştirilmesine yönelik yatırımlar yapmaya devam edilmektedir. Çinli şirketler, İtalya'daki Vado Ligure ve Trieste limanlarına yatırımlar gerçekleştirdi ve bu yatırımların 7 milyar Euro tutacağı tahmin edilmekte (Özdemir, 2024).

Aslında Avrupa'nın uç konumunda olan Venedik limanının ticarete artık daha az önem taşımamasının en temel etkeni alüvyonların birikmesiyle limanın sığlaşarak ticari değerinde düşmeler görüldü.



Şekil 3.12 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Güzergahı

Kaynak: (McBride, 2015). Erişim tarihi:15.05.2025

Yunanistan ile İtalya'daki limanlar özellikle dikkatleri üzerine toplamaktadır. Bunun nedeni ise bölgede Çin'in bulunması Akdeniz ile Orta Avrupa arasında sınır ötesi ulaşım koridoru oluşturmayı amaçlamıştır. Deniz yolunun kapsamı son zamanlarda Güney Amerika'nın da katılmasıyla artık Asya,

Afrika, Avrupa tüm kıtaları içini alacak şekilde genişliğe ulaştı. Projeye Panama kanalının da dahil olmasıyla okyanuslar arası ticaretlerin büyük ölçüde değişim meydana getirdi. Modern İpek Yolu projesi dahilinde Çin devlet firmaları dünyadaki liman ve konteyner terminallerine yaklaşık 20 milyar dolardan fazla yatırımlar gerçekleştirdi (Özdemir, 2024).

3.3 Modern İpek Yolu Projesi'nin İlkeleri, Amaçları ve Hedefleri

Modern ipek yolu projesine yönelik ilk resmî belge 2015 yılında NRDC (National Development and Reform Commission) tarafından “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ile 21. Yy Deniz İpek Yolu'nun Ortaklaşa İnşa Etme Eylem ve Vizyon Planı” isimli bir rapor yayınladı ve bu raporda projeye ilgili önemli talimatları kapsamakta ve birden çok dilde yayınlanarak proje tüm dünyaya anlatıldı. Yayınlanan raporun içeriğinde projenin ilkeleri, çerçevesi, hedefleri, amaçları ve işbirliği mekanizmaları yer almaktadır (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015).

Proje dahilinde çeşitli ilkeler, amaçlar ve hedefler belirlenmiştir. Bu başlık altında tüm bunları açıklamaya çalışacağız.

3.3.1 Modern İpek Yolu Projesinin ilkeleri

Projenin başarıyla uygulanabilmesi için saptanan birkaç ilke bulunmaktadır. Bu ilkelerle projenin devamlılığı ile sürdürülebilirliğini sağlamak amaçlanmıştır.

- Modern ipek yolu projesi, BM koşulunun hedef ve ilkeleriyle aynı paydadır (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Barışçıl kalkınmanın temel beş ilkesini savunmaktadır. Ülkelerin bağımsızlık ve bütünlüğüne karşılıklı hoş görme, birbirine temelli saldırmazlık, iç işlerine karışmama, eşitlik ve karşılıklı yararı muhafaza etme ve barış içinde birlikte yaşamak (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015).

- Modern ipek yolu projesi tüm ülkelerin iş ortaklığına açık ve serbest projedir. Proje eski ipek yolu bölgesini de içine almakta ancak bununla kısıtlı tutulmamıştır. Daha geniş bölgelere yayılarak tüm ülkelerin yarar sağlayabilmesi amacıyla uluslararası ve bölgesel kuruluşların iştirakine açıktır (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015).

- Modern ipek yolu projesi uyumsal olmalıdır. Medeniyetler arasındaki var olan tüm farklılıkları göz ardı ederek tüm hepsinin güçlü taraflarına odaklanırken medeniyetler arasında birbirine karşı hoş görülüşü savunmakta ve tüm ülkelerin yapmış oldukları tercihlerdeki farklılıklarına saygı göstermekte ve ortak bir prensip üzerinde farklı medeniyetler arasında iletişimi savunmaktadır (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015).

- Modern ipek yolu projesi piyasa işlemlerine uyar (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Kaynak dağıtımında piyasadaki belirleyici rolü üstlenecek ve işletmelerin temel davranışlarına mani olmayacak ve devletlerin onlardan beklenen görevlerini yerine getirme olanağı verilecektir.

- Modern ipek yolu projesi karşılıklı yararı desteklemekte ve projeye katılan tarafların çıkarlarına ve alakalarına uyum sağlarken ayrıca çıkarların ortak noktada birleştirilmesi için gayret etmekte, böylelikle her iki tarafında biliminin ve hayal gücünün güçlü taraflarını ve potansiyelini göstermekte desteklemektedir (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015).

3.3.2 Modern İpek Yolu Projesinin Amaçları

Modern ipek yolu projesi'nin amaçları Çin'in iktisadi, siyasal ve stratejik gib hedeflerine varmayı amaçlayan farklı birleşenlerden oluşmaktadır. Projeyi kavrayıp anlaşılabilmesinde bu amaçlar detaylı olarak incelenmelidir.

- Modern ipek yolu projesinin belki de ilk amaçlarından biri, projeyi tüm dünyaya ilan eden Çin ile projeye destek vererek katılan tüm ülkelerin ekonomilerini büyütmektir (Samadı, 2023, s. 8). Bu doğrultuda projede yeni ekonomik ve ticaret koridorları inşa ederek, ülkelerin yaptığı ticaret miktarlarının arttırılmaktadır. Ticaretteki artışlar Çin'in ve katılımcı ülkelerin ekonomilerinin kalkınmasında katkısı büyüktür.

- Modern ipek yolu projesi kapsamında yapılan projeler, dahil olan ülkelerin altyapılarını, taşıma kapasitelerini arttırmayı amaçlamaktadır. Otoyollar, limanlar, raylı hatlar ve enerji boru hatları gibi altyapı destekli projeler ülkelerin birbirleri arasındaki ulaşım ve taşıma ağlarını destekleyerek, ticaretin ulaşım süresini kısaltırken verimli şekilde gerçekleştirmektedir (Samadı, 2023, s. 8). Bu sayede dünya ticaret ağlarının faaliyetlerini çoğaltmakta ve ekonomik bütünleşmeyi desteklemektedir.

•Çin ülkesinin enerji gereksiniminin çoğunluğunu ithal ederek karşılamaktadır. Modern ipek yolu projesi, enerji güvenliğini gerçekleştirmek hedefiyle yeni ulaşım ve enerji koridorları inşa ederek, bu enerji kaynaklarının devamlı ve güvenli şekilde Çin'e ulaştırılması amaçlanmıştır (Ateş, 2023, s. 29).

•Bu proje yalnızca ticari ve ekonomik ilişkisi bakımından değil, ayrıca kültürler arası bağlantı ve akademik birlikteliği desteklemektedir (Ateş, 2023, s. 29). Bu amaç ile çeşitli programlar, etkinlikler, akademik alanda konfüçyüs enstitüleri gibi pek çok alanda faaliyetler düzenlenmektedir. Yapılan faaliyetler sayesinde kültürel tanıtımı ve dostluk ilişkisi kurmayı güçlendirmektedir.

•Modern ipek yolu projesi ekonomik işbirliği sayesinde ülkelerin bölgesel ve evrensel barışı destekleyerek korumayı amaçlamaktadır (Ateş, 2023, s. 31). Ekonomiler arasındaki kurulan bağlantıların güçlenmesi, devletler arasında politika ve diplomasi ilişkilerinin olumlu seyretmesini etkilemektedir. İlişkilerin olumlu seyretmesi barış ve istikrarın kalıcılığını korumaktadır.

•Modern ipek yolu projesiyle Çin milletlerarası arenada etkinliğini artırarak önemli bir konuma gelmesi ve küresel alanda karar alma aşamasında daha çok söz hakkına sahip olmayı elde etmiştir (Tutar ve Koçer, 2019, s. 621). Böylece Çin küresel gücünün etkinliği ile uluslararası bağlantılarında daha güçlü aktör haline gelmiştir.

•Modern ipek yolu projesi, Çin'in sınır dışındaki yatırımlarını desteklemek amacıyla geliştirilmiştir. Çin bu proje ile ülkesindeki şirketlerin sınırlarının dışında yatırımlarını gerçekleştirmelerini ve küresel pazara ulaşımını kolaylaştırmaktadır (Samadı, 2023, s. 9). Böylelikle Çin'li şirketler küresel çapta etkin bir faaliyet izlerken ülkesinin ekonomik büyümesini, piyasadaki rekabet edebilme gücünü arttırmıştır.

•Modern ipek yolu projesi, çağın gerektirdiği yenilikçi, modern ve teknolojik ilerlemeyi teşvik etmektedir (Samadı, 2023, s. 9). Proje dahilinde yapılan tüm altyapı projeleri ile iş ortaklıkları, modern teknolojinin ve ar-ge etkinliklerinin çoğalmasını sağlamaktadır.

Modern ipek yolu projesi, Çin'in iktisadi, siyasal ve stratejik hedeflerine erişimini amaçlayan 21. yüzyılın en kapsamlı girişimidir. Modern ipek yolu projesi karşılık olarak kazançlı bir projedir. Literatürde var olan birtakım çalışmalarda, bu projeye küresel dengelerin yer değiştirmesinde ve Çin'in ulusal para birimi Yuan'ı

uluslararası ticarete ortak para birimi olarak kullanılan ABD dolarına karşı ticarete yeni bir seçenek oluşturma amacı vurgulanmaktadır (Ateş, 2023, s. 31). Modern ipek yolu projesinin ilkeleriyle amaçları projenin kapsamını ve değerini anlamada ve anlatmada önemli aktördür.

3.3.3Modern İpek Yolu Projesinin Hedefleri

Projeye dair yayınlanan resmi evrak olan NRDC'de projenin beş temel hedefinden bahsetmiştir (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Bu hedefler; politika bütünlüğü, bağlanabilirlik, engelsiz ticaret, finansal entegrasyon, insanlar arasında bağlantının kurulması.

1. Politika Koordinasyonu: Modern ipek yolu projesinin en değerli öğelerinden biridir. Bu koordinasyonu çoğaltmak projenin gerçekleştirilmesinde hayati bir teminatıdır. İktidarlar arasındaki iş ortaklığını geliştirileceği, türlü konularda aynı politikalar uygulanması maksadıyla bağlantı mekanizmalarının oluşturulacağı, ortak faydaların arttırılmasına yönelik hamlelerin yapılacağı, karşılıklı siyasi güvenin geliştirerek iş ortaklığında yeni bir uzlaşmaya varmalıyız (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Politikaların uyum içerisinde olması projelerin programlanması ve uygulanması aşamasında karşılaşılan resmi engelleri en aza indirmektedir.

2. Bağlanabilirlik - Bölgesel projelerin ilerleyişi: Projenin gerçekleştirilmesinde öncelik verilen bir konudur. Ülkelerin birbirinin bağımsızlık ve emniyet gerekliliklerine hürmet etmek esasında, Modern İpek Yolu projesi dahilindeki ülkelerin altyapı yapma planlarının ve klasik sistemlerin karşılıklı bağlanabilirliğini arttırmalı, ortaklaşa olarak uluslararası ekonomik koridorların yapımını ilerletmeli ve Asya-Avrupa-Afrika kıtalarını ve diğer bölgeleri birbirine bağlayarak altyapı ağlarını oluşturmalıdır (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Ayrıca uyumlaştırma aşamasında düşük karbonlu projelerin altyapı yatırımlarının destekleme gayretinde olmalı, küresel ısınma hakkında eksiksiz bir mücadelenin verilmesi önemlidir (Ateş, 2023, s. 27).

Ulaşım ağlarının yapılmasında kilit noktaya sahip geçit ve kavşak noktalarına yeni projeleri dikkate alarak ve ulaşımındaki zorlukları kaldıracak, yol üzerindeki ehemmiyeti geliştirerek ağların karşılıklı bağlanabilirliğini arttırıp ve bağlı olmayan yolların kısımlarını bağlanacak duruma getirmeye öncelik tanınmalıdır. Milletlerarası ulaşımın zahmetsiz hale getirmek amacıyla, yolların

tamamında ulaşım için ortak bir sistem oluşturmali, ülkeler arasında gerçekleştirilen birden çok taşıma ağı işlemlerinin birbiriyle uyumlaştırılarak standart bir ulaşım kaidesi oluşturulmalıdır (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Deniz ulaşımı için limanların altyapı yatırımlarını ilerletmeli, yeni ulaşım koridorları oluşturulmalı ve aralarındaki iş birliğini çoğaltarak güzergahların sayılarını ve sefer sayılarında artışlar oluşturarak liman lojistiğinde veri teknolojilerinde iş ortaklığı pekiştirilmelidir. Havacılık alanında işbirliğini genişletmeli bunun için yeni bir platform oluşturulmalı ayrıca sivil havacılık altyapısını ilerletmeye yönelik çalışmalar hızlandırılmalıdır (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Ayrıca enerji güvenliği için enerji nakil hatlarının altyapısının bağlanabilirliği teşvik edilmeli güvenli taşımacılık için yeni boru hatları ve diğer ulaşım ağlarıyla birlikte uyumlu çalışmalı, güç tedarik ve aktarma güzergahları geliştirmeli, bölgesel güç ağlarını revizyonu konusunda ortaklıkta bulunmalıyız (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Projeye katılan ülkelerin sınır dışı optik kablo ağları ile diğer iletişim ana ağlarının geliştirilerek, uluslararası iletişim bağlantısını geliştirilmek için “Bilgi İpek Yolu” kurulmalıdır (Lifang, 2015).

3. Engelsiz Ticaret-Ticaretin kolaylaştırılıp serbestleştirilmesi: Projenin inşasındaki en önemli görev yatırım ve ticaret alanındaki işbirliği dir (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Bölgede ve katılımcı ülkeler arasında sağlam temelli iş ortamının oluşmasında yatırımın ve ticaretin önündeki engelleri kaldırarak kolaylaştırılmasını için gayret etmeliyiz (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Proje kapsamında ülkeler ile bölgeler arasında geniş bir iş ortaklığı gerçekleştirilebilmesi için serbest ticaret bölgelerinin oluşturulması hakkında bölgelerle ve ülkelerle görüşme yapılması hedeflenmiştir. Projeye katılan ülkeler arasında bilgi alışverişi, hukuki konuların karşılıklı onaylama ve cezalandırma gibi hususlarda iş ortaklığını genişletmek ve Dünya Ticaret Örgütü Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması’nın uygulanması için çalışılmalı ve sınır limanlarının gümrük imkanları yenilenerek “tek pencere” oluşturularak sınır limanlarında gümrük masrafları azaltılmalı ve gümrükleme olanaklarını geliştirilmelidir (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015).

Lojistik ağının ehemmiyeti ve zahmetsizliği hususunda işbirliğini arttırarak, sınır dışı teftiş işlemlerinin koordinasyonu düzeltilmeli, karantina ve teftiş evraklarının online olacak şekilde kontroller desteklenmeli ve görevlendirilmiş

operatörlerin karşılıklı bilinirliği kolaylaştırılmalıdır (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Ayrıca tarife dışı tüm engellerin ortadan kaldırılması ile ticaretin serbest ve kolay şekilde yapılmasını artırmalıyız. Bunlara ek teknoloji transferlerinin arttırılması için, araştırma ve geliştirme yatırımlarının destekleneceği, teknoloji firmalarının oluşturulmasının özendirileceği ve basitleştirileceği ifade edilmektedir (Ateş, 2023, s. 27).

4. Finansal Entegrasyon: Modern ipek yolu projesi başarılı bir şekilde gerçekleşmesi için, ülkeler arasında ortak bir finansal birliğin oluşması gerekmektedir. Bunun için, mali işbirliğini kolaylaştıracak para takası için swap piyasaları, tahvil piyasaları ve kredi derecelendirme kuruluşlarının hayata geçirilmesi hedeflenmiştir (Ateş, 2023, s. 28). Projenin finansmanı için oluşturulan İpek Yolu Fonu, Asya Yatırım ve Kalkınma Bankası (ADB), BRIC Yeni Kalkınma Bankası gibi kurumların etkinliği arttırılması amaçlanmaktadır (Ateş, 2023, s. 28). Modern ipek yolu projesi kapsamındaki devletlere ait kredi puanı fazla olan kuruluşların Çin’de tahvil dışsatım engelinin kalkması ayrıca oradaki firmaların da modern ipek yolu projesi ülkelerinde tahvil dışsatımının özendirilmesi hedeflenmekte (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Proje dahilinde ülkelerde oluşabilecek finansal krizlerin ilkin tespit etmeye çalışması, krizin idaresi ve çıkışı için eşgüdüm sağlanması, finansman desteği gibi adımlar atılması projenin hedeflerindendir.

5. İnsanlar Arasında Bağlantının Kurulması-Halkların anlaşılması: Modern İpek Yolu projesinin uygulanmasında halkın desteğini alır. İki taraflı iş ortaklığının yoğunlaştırılması adına kamuoyunun desteğini almak için akademik ve kültürel değişim programları, medya koordinasyonu, turizm haftası, gençler için değişim programları ve kadınlar için değişim programları, gönüllü faaliyetleri destekleyerek ipek yolu iş ortaklığının dostane ruhunun oluşturulması hedeflenmektedir (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Halkların birbirlerini tanımaları ve daha iyi anlamaları için kültür yılları, sanat-film ve kitap festivalleri gibi faaliyetlerin arttırılması, tv-kitap haftaları gibi etkinlikler de düzenlenecektir (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015).

Birlikte radyo-tv programlarının kaydedilmesi, bunların tercümeleri konusunda ortaklık yürütmek ve Dünya Kültür Miras’ında olan eserlerin korunmasında, turistik güzergahların oluşturulması ve geçişlerin kolaylaştırılması öngörülmektedir (Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Tüm

bunlara ek yardım talep eden ülkelerin sağlık alanında yardım yapılması, ilim ve teknolojiye birlikteliğin çoğaltılması adına araştırma merkezlerinin hayata geçirilmesi, siyasi parti ve gruplar arasında iletişimin artırılması, kardeş şehirler kurulması için desteklerin gerçekleştirilmesi vs. birçok konuda adımlar atılacaktır (Ateş, 2023, s. 28).

3.4 Modern İpek Yolu Projesinin Finansmanı

Süper güç olma yolunda ilerleyen Çin, Xi Jinping'in "Çin Rüyası"nı hayata geçirebilmek adına modern ipek yolu projesini finansal açıdan desteklenmesi gerekmektedir. Bu projenin finansal desteklenmesinde başta Çin bankaları ve ayrıyeten çok taraflı bankalarda yer almaktadır. Tüm dünyaya erişmeyi hedefleyen bu proje içinde birçok alandan büyük altyapı projeleri barındırmakta ve tüm bunlar için büyük bir finansmana gerek duyulmaktadır. Projenin hayata geçirilmesinde Çin, duyduğu finansman ihtiyacını karşılamak adına öncülüğünde faaliyetler gerçekleştirdi. 2013 ile 2022 yılları arasında Çin'e ait finans kurumları tarafından altyapı projelerine sağlanan toplam destek 890 milyar dolar seviyesini bulmuştur (Kuşak ve Yol, 2024).

2017 yılının mayıs ayında Devlet Başkanı Xi Jinping projenin finansmanı için 124 milyar dolarlık bir bütçe ayırdığını söyledi (Ateş, 2023, s. 37). Bütçenin 14,5 milyar dolarlık kısmı ipek yolu fonu, Kalkınma bankasına 36 milyar dolar, Çin İhracat-İthalat bankasına 19 milyar dolar olduğu belirtildi (Deloitte, 2018). Ayrıca ek olarak finans kurumlarına projenin fonunun kurulması adına çağrıda bulundu. Modern ipek yolu projesinin finansmanına Çin yaklaşık 1 trilyon dolar bir bütçe ayırdığı söylenmektedir (Ateş, 2023, s. 37). Projenin finansmanının karşılanması için oluşturulan kurumlar şöyledir;

3.4.1 Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB)

Banka ilk defa devlet başkanı Xi Jinping aracılığıyla 2013 yılında Asya bölgesinin altyapı projelerini gerçekleştirebilmek için finansman desteği sağlamak amacıyla önerilmiştir (Ateş, 2023, s. 37). Asya altyapı yatırım bankası Dünya bankasına farklı bir seçenek olmuştur. Asya altyapı yatırım bankasını 57 kurucu ülke öncülüğünde 2016 tarihinde kurulmuştur ayrıca bu 57 kurucu ülkelerinin içinde Türkiye Cumhuriyeti 2.6 milyar dolar bir sermaye ile yer almaktadır (Ateş, 2023,

s. 37). Çin Halk Cumhuriyeti ise 29.8 milyar dolar sermayesiyle bankanın en büyük hissedarı olmuştur (Çinbilgisi, 2020). Bu bankanın merkezi Şangay kentinde bulunmaktadır. 2023 yılında 106 üyesi olurken, toplam sermayesi 100 milyar dolardır. Banka 2016 yılı aralık itibari ile toplamda 1,73 milyar dolarlık yatırımı kapsayan önemli dokuz altyapı projesine onaylamıştır (Kemanlı, 2023, s. 26).

Genel olarak onaylanan projeler ise ulaşım, enerji ve şehirselleşmeye odaklı olduğu dikkat çekmektedir (Karadaş, 2024, s. 28). Çin'in bankadaki kayıtlı sermayesi 29,8 milyar doları bulunmakta ve Çin %26,06 ile bankanın en yüksek oy kullanma gücünü elinde bulundururken diğer ülkeler ise, %7,5 ile Hindistan ve %5,92 ile Rusya Çin'i takip etmektedir (Taşkent, 2016). Çin %26,06'lık oy kullanma hakkı ile AIIB'nin yatırım kararlarında tek söz söyleyebilme hakkına sahip diyebilmekteyiz. Çünkü bir yatırıma finansman sağlanıp sağlanmayacağı kararı %75'lik evet oyu almasıyla gerçekleştirilmektedir (Ateş, 2023, s. 37).

Ayrıca bu bankanın Japonya ve ABD 'nin de sermayedarı olduğu Asya Kalkınma Bankasının (ADB) farklı bir seçeneği olarak kurulduğu varsayılmaktadır (Ateş, 2023, s. 37). Bankanın kuruluşundaki esas amacının; Dünya bankası ve IMF'nin önderliğinde oluşan Bretton Woods'a bir seçenek olması ve bunun haricinde banka su, ulaşım, enerji, lojistik, tarım gibi temel hizmetlerin erişimini arttırmak ve Modern İpek Yolu projesindeki projeleri finanse ederek maddi destek vermektedir (Yiğenoğlu, 2018, s. 21).

3.4.2 İpek Yolu Fonu

Bu fon 40 milyar dolarlık bir bütçeyle 2014 tarihinde kuruldu. Ancak faaliyete bir sene sonra başladı (Alahmed, 2023, s. 41). İpek yolu fonun amacı modern ipek yolu projesindeki altyapı projelerine finansman desteğinde bulunmaktır. ASEAN vakfı, Avrasya vakfı ve Orta ve Doğu Avrupa (CEE) vakfı fon üzerinden modern ipek yolu projelerini finansman sağlamaktadır (Ateş, 2023, s. 38).

İpek Yolu Fonu'nun dört tane paydaşı vardır. Bu paydaşlar; devlet kambyo idaresi %65, Çin yatırım şirketi %15, Çin ithalat-ihracat bankası %15 ve son olarak %5 ile Çin kalkınma bankası'dır (Alahmed, 2023, s. 41-42).

3.4.3 Çin Kalkınma Bankası

Çin kalkınma bankası 1994'te kuruldu ve bu banka Çin'in kalkınması adına hizmet vermektedir. 2015'te banka modern ipek yolu projesine finans desteği sağlayacağını açıklamıştır (Ateş, 2023, s. 38). 2017'deki birinci modern ipek yolu zirvesinde banka 36,2 milyar dolar sermayesini proje dahilindeki yatırımların finansmanına ayırdı (Ateş, 2023, s. 38). Bu banka modern ipek yolu kapsamındaki projelerin esas finansmanı durumundadır.

3.4.4 Çin İhracat-İthalat Bankası (Exim Bank)

1994 yılında kurulan banka merkezi Çin'in Pekin kentinde bulunmaktadır. Amacı ise, ihracat-ithalat firmaların maddi olarak destekte bulunmaktadır (Ateş, 2023, s. 39). Ardından banka, Modern İpek Yolu projesine de finans desteği sağlayacaktır. 2017'deki birinci Modern İpek Yolu zirvesinde banka 18,8 milyar dolarlık bir sermayesini proje dahilindeki yatırımların finansmanına ayırdı (Ateş, 2023, s. 39).

3.4.5 Çin Tarım Kalkınma Bankası

1951'de kurulan ve merkezi Çin'in Pekin kentinde yer almaktadır (Ateş, 2023, s. 39). Bu banka adından da anlaşılacağı üzere tarımsal faaliyetleri yenilemek maksadıyla kurulmuştur (Ateş, 2023, s. 39). Ancak modern ipek yolu projesi sonrasında proje dahilindeki yatırımlara finans desteği sağlamıştır. Banka işletmelerin yurtdışındaki hisse senetlerini sigortalamak ve dışsatımı için borç verilerek finanse edilmesine destek vermektedir (Ateş, 2023, s. 39).

3.4.6 Çin Endüstri ve Ticaret Bankası (ICBC)

Çin endüstri ve ticaret bankası, piyasa değeri ve toplam varlıklarına baktığımızda dünyanın en büyüğüdür (Ateş, 2023, s. 39). Banka 1984'te kurulmuştur. Ayrıca 2015'ten sonra Türkiyede de etkin hale gelmiştir. Özellikle banka modern ipek yolu ülkelerinde faal olurken, modern ipek yolu projesi dahilindeki çeşitli projelere finansman desteği sağlamaktadır (Ateş, 2023, s. 39). Banka 2018'nin sonuna kadar proje dahilindeki 441 projeye toplam 114 milyar dolar sermaye sağlamıştır (Ateş, 2023, s. 39).

3.4.7 Yeni Kalkınma Bankası (NDB)

Yeni kalkınma bankası BRICS ülkelerince kurulan uluslararası bir kalkınma bankasıdır (Karadaş, 2024, s. 28). 2012 yılında gündeme gelen bu fikir tam 3 yıl sonra gerçekleşerek banka 2015 yılında faaliyete başlamıştır. Banka fikri ilk defa Hindistan aracılığıyla ortaya atıldı ve adınında “güney bankası” koyulması beklendi. Fakat bu banka yeni bir bakış açısını ve oluşumu ifade ettiğinden Yeni Kalkınma Bankası adını aldı.

Yeni Kalkınma Bankası’nın misyonu şöyledir; BRICS ve diğer gelişmekte olan ülkeler ile az gelişmiş ülkelerde altyapı projeleri ile yeni kalkınma projelerine finans desteği verecek ve ekonomik kalkınmaya destek sağlamaktadır (Alahmed, 2023, s. 46). BRICS ülkelerinin yükselen üretim, yatırım ve ticaret oranları bankanın ortaya çıkışını sağladı. Merkezi Çin’in Şangay kentinde bulunmaktadır. Yeni kalkınma bankasının sermayesi yaklaşık 100 milyar dolar, ayrıca modern ipek yolu projesi dahilindeki yatırımlarının finansmana 10 milyar dolarlık bütçe ayrılmıştır (Ateş, 2023, s. 40). Yeni Kalkınma Bankası, 2016 yılında Modern İpek Yolu Projesi’nin uzandığı bölgelere toplam 350 milyon dolar tutarında kredi desteği vermeyi onaylamıştır (Alahmed, 2023, s. 47).

3.4.8 Çin İhracat ve Kredi Garanti Kuruluşları

Bu kuruluşun gayesi, Çinli dışsatım firmalarına maddi olarak destekte bulunmaktadır. Ardından banka modern ipek yolu projesinde finansman sağlayacağı duyurulmuştur. Kuruluşun modern ipek yolu projesi yatırımları için, dışsatım ile yatırım adına 320 milyar dolar’lık bir bütçe ayırdığını belirtti (Ateş, 2023, s. 40).

Bunlara ek olarak; Çin Yapı Bankası, Çin Bankası (BOC) ve Çin Yatırım Birliği de projeye finanse etmektedir (Ateş, 2023, s. 40). Çin Bankası 1912 yılında resmi olarak kurulmuş ve toplam piyasa değeri 2,9 milyar doların üstünde olarak dünyanın en büyük dördüncü bankasıdır (Alahmed, 2023, s. 40). Çin bankası 23 ülkede şubesi varolan diğerlerine kıyasla en fazla şubesi olan bankadır. Banka şimdiye kadar yarım milyonu aşkın modern ipek yolu projesi için ortalama 100 milyar dolar’lık kredi sağlamış olup ve böylelikle en fazla kredi desteği veren ikinci banka olmuştur (Alahmed, 2023, s. 40). Çin Yapı bankası yaklaşık 30 ülkede 20,6 milyar dolar’lık kredi desteği anlaşılmaya varmıştır (Ateş, 2023, s. 40). Bunların dışında modern ipek yolu projesine finans ve yatırımlara danışmanlık verecek bazı

özel firmalar mevcuttur. Bu firmalar ise; Huawei, Tencent, ZTE, Geely, Alibaba vs. dir (Ateş, 2023, s. 40).

3.5 Modern İpek Yolu Projesinin Önündeki Zorluklar ve Engeller

Projeyi hayata geçirirken karşı karşıya kalınan bazı zorluklar vardır. Bu zorlukları ise maddeler halinde sıralayacak olursak şöyledir;

1) Ülkelerin Endişeleri: Proje dahilindeki üye ülkelerin projeye karşı bazı tereddütleri bulunmaktadır. Örnek verecek olursak; hayata geçirilmesi hedeflenen büyük altyapı projeleri Çin kaynakları kullanılarak finanse edilecek ve ülkeler bu finanse edilen projelerin borçlarını karşılayamama durumunda Çin'e karşı bağımlı duruma düşecekleri korkusu taşımaktalar.

2) Ülkeler Arasındaki Sorunlar: Proje kapsamındaki üye ülkelerin birbirleri arasında meydana gelen siyasi, etnik, dini gibi önemli bazı sorunlar bulunmaktadır. En göze çarpan ise, projenin önemli iki ülkesi Pakistan ile Hindistan arasındaki paylaşılamayan sorunlu bölge olarak da bilinen Keşmir'de zaman zaman iki ülke arasında çatışmalar yaşanmaktadır. Yaşanan çatışmalar Çin-Pakistan ekonomik koridorunun devamlılığı için tehdit oluşturmaktadır. Diğer yaşanan önemli sorunlar ise, Türkiye-Azerbaycan'ın Ermenistan'dağlık Karabağ savaşı, Rusya ile Ukrayna'nın savaşı projenin geleceğini etkileyebilecek potansiyele sahiptir (Ateş, 2023, s. 32).

3) Üye Olmayan Büyük Ülkelerin Bakışı: Modern ipek yolu projesi ekonomik sonuçlarının dışında jeopolitik sonuçları da beklenmektedir. Asya'nın ve Afrika'nın jeopolitik durumunu değiştirebileceği varsayılmaktadır. Bu sebeple ABD, Hindistan, Japonya gibi devletler projeye desteklemeyerek ayrıca projeye alternatif yeni projeler oluşturmaya devam etmektedirler.

4) Projenin Çok Yüksek Maliyet Barındırması: Proje kapsam bakımından dünya tarihindeki kapsamı en büyük yatırımları barındırmaktadır. Projeye katılan ülkelerin büyük bir kısmı gelişmekte olduğundan ülkeler yatırımların finansmanını karşılama konusunda sorun yaşayacakları düşünülmektedir (Ateş, 2023, s. 33). Bu sorunu kalıcı olarak ortadan kaldırmanın yolu ise, projenin finansman ihtiyacının Çin tarafından karşılanmasıdır. Ancak Çin'in bu kadar büyük kapsamlı projenin tüm finansmanını karşılaması hususunda şüpheler bulunmaktadır.

5) Çin Mallarının Üye Ülkelerinin Ekonomisine Olumsuz Etkileyebilme Düşüncesi: Ucuz Çin mallarının dışsatımında hacmi ve oranı projede önemli payı elinde tutacağı varsayılmaktadır. Bunun sonucunda Çin devamlı dış ticaret fazlası vermektedir. Üye ülkeler ise ucuz Çin mallarının iç piyasalarını işgal ederek ülke içindeki yerli üretime zarar vereceğini ve ülke ekonomilerini olumsuz etkileyebilecekleri kaygısını taşımaktadırlar (Ateş, 2023, s. 33).

6) Farklılıklar: Modern ipek yolu projesinde olan ülkelerin ekonomilerindeki gelişmişlik düzeyleri, adalet sistemleri, yönetim biçimleri, medeniyetleri gibi birçok açıdan farklılıklar göze çarpmaktadır (Ateş, 2023, s. 33). Ancak bu farklılıklar projenin işleyişini ve finans konularında belli başlı dengesizliklere sebebiyet verebilme potansiyeline sahiptir.

7) Projedeki Belirsizlikler: Modern ipek yolu projesinin amaçları, ulaşım güzergahlarının kesin olarak nereden geçeceği ve projenin kapsamı gibi hususlar da netlik olmadığından ülkelerinde projenin bir parçası olmaktan imtina etmektedir (Bocutoğlu, 2017, s. 268).

8) Covid-19 Pandemi Sonrası Gelişmeler: Çin de patlak vererek tüm dünyaya yayılan covid-19 salgını projeyi de her açıdan etkileyebilme potansiyeli mevcuttur. Bunun en büyük nedeni ise oluşan bu salgından Çin sorumlu tutulmaktadır. Salgının başladığı ilk zaman da Dünya Sağlık Örgütüne (WHO) haber vermeyerek diğer ülkelerin erkenden önlem almalarına mâni olmakla itham edilmektedir (Ateş, 2023, s. 33). Salgın sonucunda ülkelerinin ekonomilerindeki yaşanan içe kapanmaları hem Çin hem de projeye katılan ülkeler zor zamanlar yaşamıştır. Proje kapsamındaki yatırımların gerçekleştirileceği hususunda belirsizlik hakimdir. Salgın sonrasındaki dönemde tüm bu belirsizlikler artış göstererek başta Çin'e sonra projeye karşı güvensizlik oluşabileceği düşünülmektedir.

9) Gizli Niyetlerin Olduğu Düşüncesi: Çin hayata geçirmek istediği projeye küresel ekonomik ve politik dengeleri değiştirmeyi hedeflediğini hatta ulusal para sisteminin kendi para birimi (Yuan) üzerinden yeniden kurulmasını isteği şeklinde iddialar da varsayılmaktadır (Yiwei, 2019, s. 98). Ayrıca Çin proje vasıtasıyla ekonomik ve politik düzenini diğer üye ülkelere empoze ettiği iddia edilmekte. Bu iddialar projeye üye veya üye olacak ülkelere belli başlı şüpheler yaratmasına sebep olmaktadır.

10) Proje'nin Borç Tuzağı Olduğu Varsayımı: Bu varsayımın ortaya atılmasının en önemli nedeni projeye üye olan Sri Lanka da patlayan borç krizidir (Ateş, 2023, s. 34). Çin'in finanse ettiği Hambantota limanı Sri Lanka da yapıldı ancak limanın gelirleri beklenen seviyenin çok altında kaldı. Böylece hükümet liman borçlarını ödeyemedi ve limanın kullanımı 99 yıllığına Çinli devlet-özel şirketine kiralandı (He, 2020, s. 162). Yaşanan bu olaydan sonra Çin ülkeleri borç batağına soktuğu ve ardından stratejik alanları kendi himayesine kattığı iddiası ortalarda dolaşmaya başladı.

Bu iddiaların bir sonucu olarak; Çin'in finanse ettiği projelerde iptal edilmeler yaşanmıştır. Tarım arazisi özelliğindeki Ukrayna topraklarının ortalama %10'u Çin'in tapulu arazisi olmuştur (Özdemir, 2024). Tacikistan Çin'e olan aşırı borçlarından dolayı 2011 yılında toplam yüzölçümünün %1'ine denk gelecek toprağını borcun silinmesi karşılığında verdi (Omonkulov, 2020, s. 66).

11) Çin'deki İç Sorunlar: Projedeki önemli nokta olan Sincan Uygur Özerk bölgesinde yaşanan Çin yönetimi ile bölge halkı arasındaki gerginlikler meydana gelmektedir. Bu gerginlikler Modern İpek Yolu projesi üzerinde başarısızlıkla sonuçlanacağı kanısını güçlendirmektedir. Çin yönetiminin Uygur Türklerine insanlık dışı uygulamaları projeye karşı ülkelerin projeye bakışını olumsuz yönde arttırmaktadır (Ateş, 2023, s. 35).

12) Üye Ülkelerin Güvenlik Sorunları: Proje dahilindeki ülkelerin yaşadıkları ülke içi güvenlik sorunları bulunmaktadır. En bariz örneği ise, Pakistan'daki Belucistan ve Orta Asya'daki Fergana Vadisindeki var olan terör faaliyetlerinin yaşanmasıdır (Ateş, 2023, s. 35).

13) Demiryolu Altyapısındaki Farklılıklar: Modern İpek Yolu Projesi için demiryolu taşımacılığı önemlidir. Demiryolunu kullanarak Çin'den Avrupa'ya ürünler yaklaşık 12-13 gün gibi kısa bir zamanda ulaşırken, deniz yolunu kullandığımızda ürünlerin ulaşım süresi yaklaşık 30-35 gün gibi uzun bir zamanda ulaşıyordu (Ateş, 2023, s. 35). Ancak taşımacılıkta ülkeler arasında demiryolundaki ray açıklıklarında farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Çin ve Avrupa'da kullanılan demiryollarında 1435 milimetrelik dar raylar kullanılırken; eski SSCB ülkeleri demiryollarında 1520 milimetrelik geniş rayları kullanmayı tercih etmişlerdir (Luft, 2016, s. 19). Kullanılan iki farklı ölçüye sahip raylar uluslararası taşımacılıkta önemli maddi yüklere sebebiyet verecektir.

3.6 Modern İpek Yolu Projesi: Proje Dahilinde Eklenen İpek Yolları

3.6.1 Dijital İpek Yolu

Dijital ipek yolu, Çin'in modern ipek yolu projesi dahilinde geliştirdiği bir yoldur ve kökleşmiş ipek yolunun günümüz dijital çağdaki yansıması olarak düşünülmektedir. 2015 yılında ilk kez ulusal kalkınma ve reform komisyonunun yayınladığı ipek yolu eylem planında yer verdiği bu dijital ipek yolu, Çin'in çift yönlü sınır ötesinde optik ağlar inşa etme zorunluluğu sonucunda ortaya çıktı (Tunçsiper, 2024). 2017 yılında birincisi düzenlenen kuşak ve yol oturumunda Başkan Xi Jinping ilk defa bu dijital ipek yolundan bahsetti (Osmanlı, 2025, s. 56). 2019 yılında ikincisi düzenlenen kuşak ve yol oturumunda dijital ipek yolu, ilk kez özerk bir proje şeklinde tanıtıldı ve geçen süre zarfı içinde Çin'in izlediği politika gündeminde hassas noktası olmuştur (Osmanlı, 2025, s. 56).

Bu yolu ortaya çıkaran sebepleri iç ve dış etmenler şeklinde adlandırmak mümkündür. İç etmenlere bakacak olursak, Çin'in ekonomik büyümesinin sürekliliğini sağlamak hedefiyle uyumlu olarak Çin'in bu sürekliliği “yenilemeye dayalı büyüme” nedeniyle sahip olma kararı etkili olmuştur. “Endüstri 4.0” olarak da isimlendirilen “dördüncü sanayi devrimi” Çin'in rotasını belirlemede önemli role sahip olmuştur (Osmanlı, 2025, s. 56). Bu bağlamda Çin kendi eliyle özel firmalarını ve KİT'lerini yenilik esaslı yatırımlara yönlendirmiştir. Dış etmenlerde ilk başta Güney ülkelerinin küreseldeki dijital altyapı noksanlığı rol oynamıştır.

Dijital İpek Yolu'nun kesin olarak tanımı yoktur. Bu yol ile başlayan dijital altyapılarının yapılması zamanla farklı ülkelerinde dahil olmasıyla genişlemiştir. Dijital İpek Yolu dahilinde, Çinli şirketler 2017-2022 yılları arasında toplam 24 ülkeye ortalama 23 milyar dolarlık bir toplu yatırım yapmıştır (Tunçsiper, 2024). Dijital ipek yolu her ne kadar Modern İpek Yolu projesi'nin parçası olsa da ancak temel hissedarları Huawei, Alibaba, ZTE, Tencent gibi özel firmalar olması Modern İpek Yolu Projesinden farklılaşmaktadır.

Çin yönetimi, yenilemeye dayalı büyümeyle ilgili iki mühim plan belirlemiştir. Bu planlar endüstri 4.0'dan etkilenen “Made in China 2025” planı ve tekrar aynı amaçlar doğrultusunda “Çin Standartları 2035” dir (Osmanlı, 2025, s. 56).

Bu proje'nin yatırımlarının esas alanları ne gibi şeyler olduğu kesin olarak tanımlaması yapılmamıştır. Fakat esas yatırım alanları; dijital altyapılar, mobil ödeme teknolojileri, bulut bilişim, e-ticaret, e-yönetim, yapay zekâ, 5G ağları, fiber optik kablo ağları, uydu teknolojileri, akıllı şehir teknolojileri, nesnelerin interneti (IoT), veri araştırma merkezleri gibi dijital iş ortaklığını geliştirecektir (Osmanlı, 2025, s. 60). Özellikle 5G sistemlerinde Çinli şirketler rakiplerine karşı uluslararası arenada lider konumundadır. Dijital ipek yolunda hükümet destekli China Telecom ve China Unicom vb. gibi kuruluşlar ve özel şirketler den Huawei ve China Mobile gibi firmalar ön planda olmaktadır (Osmanlı, 2025, s. 57).

Büyüyen Çin'in dijital ekonomisi bu yol sayesinde ilk başta Afrika Güneydoğu Asya ve Latin Amerika olmak üzere bu ülkelerde yeni ve büyük dijital pazarlara erişmektedir. Böylelikle Çin arz fazlası durumuna çözüm bulurken aynı zamanda ekonomik kazanımlar da sağlamaktadır. Ayrıca Çin'in bu yol sayesinde Afrika piyasasındaki etkinliğini yumuşak gücünü çoğaltan önemli bir unsur olduğu unutulmamalıdır. Çin'in Afrika pazarına girişi çok eski tarihlere dayanmaktadır. Huawei bu Afrika telekomünikasyon pazarına 1998 yılında girdi. Afrika'da dijital yol dahilinde toplam da 13 ülkede izleme sistemleri olarak adlandırılan akıllı ve güvenli şehir tasarısı yürütülmektedir (Osmanlı, 2025, s. 58). Ayrıca bu 4G ile 5G iletişim altyapısı, veri merkezleri yatırımlarının haricinde mobil cüzdanlar ve sosyal medya uygulamalarını da kullanıcılar ciddi oranda tercih etmektedir.

Çin'in dijital projelerinden en önemsi “Pakistan Doğu Afrika Ekspres Kablo-PEACE” yatırımı üç kıta da (Asya-Avrupa-Afrika) dijital altyapıyı inşa etmeyi amaçlamakta yakın zamanda Birleşik Arap Emirliği (BAE) ile Singapur'un katılımıyla projenin içeriği genişletilmiştir (Osmanlı, 2025, s. 58). PEACE Çin'in politikası bakımından “Çin Standartları 2035” planıyla ilişkili olarak Çinli şirketlerin lideri olduğu piyasalarda belirli standartları enternasyonal alanda kullanılmasına öncü olmaktadır (Osmanlı, 2025, s. 56-58). Tüm bu yaşanan olumlu gelişmelerin yanında dijital ipek yolu politik ve ekonomik alanda rekabeti kızıştıracak bazı sorunlara sebebiyet vermiştir.

Öncelikle Çin-ABD bağlantısında Huawei, çip krizi, yarı iletkenler gibi konularda büyük gerginliklere ve türlü ticari kısıtlamalara sebebiyet vermiştir. Bu dijital ipek yolu 'nun iki ülke arasındaki ezeli rekabetinde yeni bir cephe açmıştır diyebiliriz. Tabi bu yeni yol sadece tek bir ülkeyi rahatsız etmedi diğer rahatsız olan ülkeler ise, İngiltere ve Fransa'yı da sayabiliriz. ABD Çin'in etkisini kırmak adına

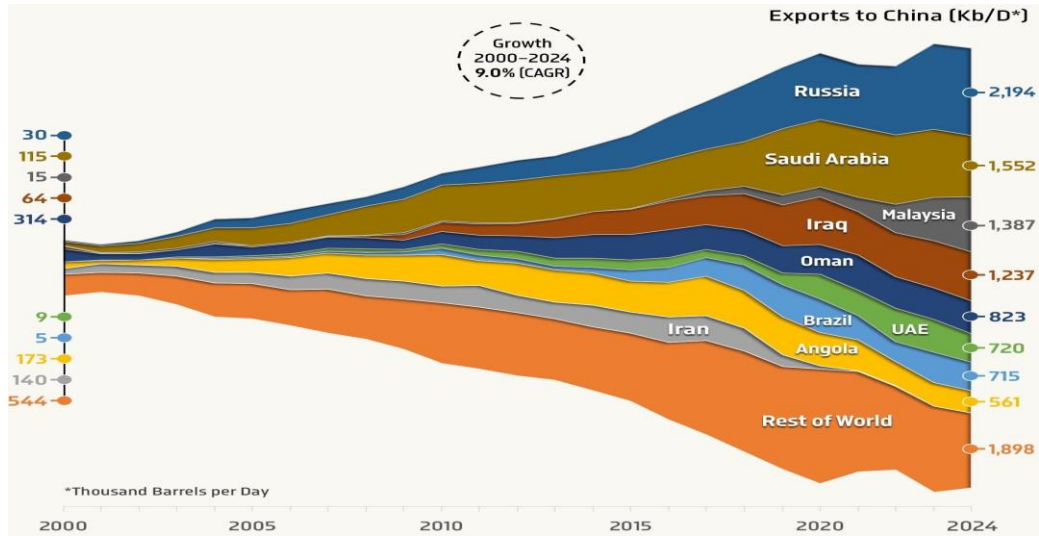
2020 ‘de “Temiz Ağ” adını verdiği projesini dünyaya duyurdu (Osmanlı, 2025, s. 59). Ancak ABD’nin duyurduğu projeden yaklaşık bir ay sonra Çin’den “Küresel Veri Güvenliği” projesi ilanı geldi. Ayrıca ABD modern ipek yolu projesi dahilindeki PEACE projesine alternatif niteliğinde olacak “Güneydoğu Asya-Orta-Doğu-Batı Avrupa 6” isimli projesini 2023 yılında G-20 zirvesinde duyurdu (Osmanlı, 2025, s. 59). Çin’in bu alanda ortaya attığı projelerle 2025 yılı itibari ile küresel fiber optik altyapısının yaklaşık %60’ını sağlamayı amaçlamaktadır (Yumak, 2024).

Türkiye bu yol kapsamında Çin ile farklı anlaşmalar da ortaklık geliştirerek Dijital İpek Yolu projelerine ilgili olduğunu göstermiştir. Türkiye’de bu yol dahilinde büyük çoğunluğu telekomünikasyon alanında projeler gerçekleştirilmiştir.

3.6.2 Enerji İpek Yolu

Çin ekonomisinin her geçen gün büyümesiyle enerji talebi giderek artmakta. Artan talebi karşılayabilmek adına Çin yabancı enerji yatırımlarını arttırmıştır. Modern ipek yolu projesi Çin’in artan enerji ihtiyacını karşılamak adına ortaya çıkışında etkisi büyüktür. Modern İpek Yolu projesi; petrol, gaz ve başka enerji işkolunda yatırım gücünü ve avantajını çoğaltmaktadır.

Çin petrol gereksiniminin yaklaşık %80’i denizyolu vasıtasıyla gerçekleştirilen ithalatla karşılamaktadır (Güner, 2018a, s. 119). Boru hatlarından oluşan bu “Enerji İpek Yolu” Çin’in açısından hayati değere sahiptir (Alahmed, 2023, s. 81). Bu enerji ipek yolu projesi ile Çin’in enerji alanındaki güvenliğini arttırmak, enerji üretimini çeşitlendirmek ve dünya piyasasındaki etkinliğini çoğaltmak hedefiyle tasarlanmıştır. Yüksek oranda enerji talep eden ülkelere, dengeli ve güvenli arz sağlamak adına enerji alanına yatırım gerçekleştirmek zorundadır (Alahmed, 2023, s. 82). 2035 yılına kadar 1.6 trilyon doları aşan küresel enerji yatırımı adına mutabakat sağlanmıştır (Alahmed, 2023, s. 82). Orta Doğu ve Afrika’nın kuzeyinden gelen ve Malakka boğazını geçerek 12.000 km mesafe kat ederek Çin’e ulaşan petrol 2017 yılının ilk altı ayında toplam 212 milyon ton ithalatı yapılmıştır (Güner, 2018a, s. 119).



Şekil 3.13 Çin'in Petrol İthal Ettiği Ülkeler (2000-2024)

Kaynak: (Editör, 2025). Erişim tarihi:31.05.2025

Yukarıdaki şekilde 2000-2024 yılları arasında Çin'e petrol ihraç eden ülkelerin oranları verilmektedir. Çin'in 2000 yılından 2024 yılına kadar ki zamanda ham petrol ithalatı %9 oranında büyümüştür (Editör, 2025). 2024'te Çin günde 11,1 milyon varile ulaşmıştır (Editör, 2025). Rusya ve Suudi Arabistan Çin'in petrol ithalatındaki en büyük orana sahip iki önemli ülkedir. Irak ve Malezya'nın son zamanlarda Çin'e petrol ihracatları büyük oranda artış yaşamıştır. Angola'nın oranı belirgin azalış gösterirken, İran'da ise yaptırımlar sebebiyle az oran ihracat yapabilmıştır (Editör, 2025).

Enerji Bilgi Ajansı'nın açıklamasına göre, modern ipek yolu ülkeleri dünya petrol üretiminin %58.8'ini, doğalgazının %79'unu ve kömürünün ise %54'ünü kontrol edebilmektedir (Alahmed, 2023, s. 82). Bu sebeple projenin ortak ülkeleri arasındaki enerji hususunda işbirliği, üye ülkeler arasında enerji güvenliğini ve ticareti istikrara kavuşturmaya yardımcı olmaktadır. Çin kömür rezervi bakımından dünyanın birinci sırasında yer alırken ayrıca ülke en büyük kömür üreticisi ile tüketicisi sıfatına sahiptir. Çin toplam enerji ihtiyacının %70'ini kömürden karşılarken (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2025) bunun yanında doğalgaz ve petrol kaynaklarına sahip olmasına rağmen, önemli oranda ham petrol ithalatını gerçekleştirmektedir.

Körfezdeki petrol Çin'e ulaşabilmesi için Hint Okyanusunu ve Malakka Boğazından geçerek varmaktadır (Alahmed, 2023, s. 82). Malakka boğazı Çin için stratejik önem barındırmaktadır. Petrol gemilerinin büyük bir çoğunluğu Malakka

boğazından Çin'e ulaştığı için o bölgedeki ABD'nin varlığı enerji alanında büyük bir sorun teşkil etmektedir. ABD ile Çin'in yaşayacağı en ufak bir problemde Çin gemilerinin güzergahını uzatacağı için hem zamandan hem de yoldan tasarruf sağlayabilmek adına yeni "enerji koridoru" arayışı zorunlu kaldı (Alahmed, 2023, s. 82). Orta Asya, Pakistan, Rusya ve Myanmar birbirine bağlı enerji koridorları bu sebep doğrultusunda yapılmıştır (Güner, 2018a, s. 119).



Şekil 3.14 Petrol ve Doğalgaz “Enerji Koridorları”

Kaynak: (Güner, 2018a, s. 120). Erişim tarihi:31.05.2025

Aynı zamanda bu koridorlarla Çin'in enerji alanındaki güvenliğini sağlayarak ihtiyacının karşılanacağına inanmak ve enerji ihraç eden ülkeler de enerji ihracatlarının devamlılığı sağlanacağından finansal açıdan rahat edebilecektir. Orta Asya'dan Çin'e giden enerji boru hatların dan petrol ve doğalgaz taşınmaktadır. Bu bölgeden çıkarılan doğalgaz ve petrol enerji boru hatlarıyla Avrupa, Rusya ve diğer ülkeler de olmak üzere enerji taşıması yapılmaktadır.

Bu hatlar sayesinde Hazar Denizi üzerinden Türkmenistan'dan Türkmen gazı, yine aynı güzergahtan Kazakistan'dan gaz ve petrol Çin'e taşınmaktadır. Bu boru hatlarının toplam uzunluğu 10.000 km ve üzerindedir (Güner, 2018a, s. 119). Çin petrol ve doğalgaz enerji boru hatları grubu öncülüğünde yapılan açıklamada 2009 yılında faaliyete başlayan “Çin-Orta Asya Doğalgaz Boru Taşıma Hattı” projesi ile toplamda Çin'e şimdiye dek 500 milyar metreküp'ten daha fazla enerji taşıyarak aynı zamanda enerji güvenliğini sağladığını ve sürdürülebilirliğe büyük

oranda ciddi katkılar vermiştir (Cgtn., 2024). Ayrıca bu proje dahilinde 27 eyalette ve Hong Kong idari bölgesinin gaz ihtiyacını gidermektedir.

Bölgedeki doğalgaz enerji boru hattı yapımı devam etmektedir. 2017 yılında başlayan Gwadar (Pakistan) ve Kaşgar (Çin) petrol enerji boru hattı, deniz yoluyla gidilmesi gereken 12.000 km yolu bu hat sayesinde 5.000 km' kadar azalmasını sağlayacaktır (Güner, 2018a, s. 120). Çin-Myanmar ekonomik koridoru ile petrol ve doğalgaz enerji boru hattı 2017 yılında tamamlanmıştır (Güner, 2018a, s. 119). Myanmar'daki petrol ile Afrika'nın kuzeyindeki ve Ortadoğu'dan temin edilen enerjinin belli bir kısmı bu boru hattı sayesinde Çin'e varmaktadır. Bu koridoru sayesinde deniz güzergahını yaklaşık 2.000 km kadar azaltırken aynı zaman da Malakka boğazına olan zorunluluğunu bitirmektedir (Güner, 2018a, s. 119).

Böylelikle Pakistan enerji koridoru ile Myanmar enerji koridoru sayesinde Çin'in Malakka boğazına olan zorunluluğunu en aza indirmesini sağlamaktadır. Bu yüzden her iki koridorda Çin'in enerji alanındaki güvenliğini korumaktadır. Körfez İşbirliği Konseyi ülkeleri, İran ve Irak, Çin'e ithal edilen petrolün %60'ını oluşturmaktadır (Alahmed, 2023, s. 83). Çin'in körfez bölgesinde en büyük ticaret ortaklığına sahip ülkeler Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirliği ile İran'dır (Alahmed, 2023, s. 83).

3.6.3 Hava İpek Yolu

Hava ipek yolu, modern ipek yolu projesinin bir parçası olurken küresel alandaki hava taşımacılığını daha geniş alanlara yayılmasını amaçlayan önemli bir stratejidir. Modern ipek yolu projesi, ilk başlarda sadece kara ve deniz ipek yolundan oluşmaktaydı ancak zamanla projeyi genişleterek farklı alanlarda faaliyet göstermek istediler ve böylelikle yeni projeler oluşturuldu. Bu proje ile hava lojistiğini kuvvetli hale getirerek Çin'in uluslararası arenadaki ticari etkinliğini arttırmayı amaçlamaktadır.

Hava ipek yolu, öncelikle yük taşımacılıkta seri teslimat hizmetlerinde ve bağlantıların genişletilmesinde rolü önemlidir. 2015 yılında Çin'de dahil olmak üzere tüm Modern İpek Yolu üyesi ülkelerinin etkin, düzenli, değişken bir havacılık yöntemi kabul edilmesi istendi (Alahmed, 2023, s. 86). Havacılığın geliştirilmesi adına havalimanı yapımı projelerinin modern ipek yolu projesi ile bağlanmasını öneri üzerine yeni bir program ilk defa açıklandı. 2017 yılında yapılan Kuşak ve Yol forumu esnasında Çin'in paralel "hava ipek yolları" gerçekleştirmeye olan

ilgisini dile getirilmiş ve ülke ekonomilerinin daha fazla dışa açılması ve Çin ile ekonomik büyüme ve dengeli kalkınmanın oluşması için ortak ülkeler “kara, hava, deniz, siber bağlantıyı sağlamlaştırmaya” çağırılmıştır (Lin ve Ai, 2020). Haziran 2015’te Çin artan talebi karşılamak adına önemli 193 havacılık projesine toplam 78 milyar dolar ‘lık (500 milyar Yuan) bir yatırımın gerçekleştirileceğini söyledi (Alahmed, 2023, s. 86).

Çin’in Urumçi kenti ile Yünnan eyaletinin başkenti Kunming, “Modern İpek Yolu” projesi’nin önemli parçası olarak toplamda 200 milyar RMB’lik bir yatırım alacak yerlerden yalnızca ikisidir (Alahmed, 2023, s. 86). Çin bu yol kapsamında küresel alanda hava taşımacılığı bağlantılarını büyütüp genişletmek adına birden çok havalimanı yaptı ve mevcutta varolan havalimanlarını yenileyip modernleştirilmesine destek vermektedir. Çin’de son yıllarda 15 yeni havalimanı inşa edilmiş ve “Modern İpek Yolu” hattı üzerindeki şehirlerde 28 havalimanı yenileyerek büyütülmüştür (Alahmed, 2023, s. 86).

Çin modern ipek yolu projesinin bağlantılarını sağlamlaştırmak adına 2035 yılına gelinceye kadar toplamda 216 adet yeni havalimanları inşa edecektir (Kuşak ve Yol, 2024).

Çin’deki öne çıkan havalimanları:

- Pekin Daxing Uluslararası Havalimanı: Bu havalimanı Çin’deki en büyük ve aynı zamanda en modern havalimanlarından olup, ayrıca bu havalimanı küresel taşımacılığın merkezinde yer almıştır (Vikipedi, 2025).

- Şangay Pudong Uluslararası Havalimanı: Çin’in lojistik ve ticaret açısından bu liman en önemlileri arasında yer almaktadır (Liu, 2025).

- Guangzhou Baiyun Uluslararası Havalimanı: Bu havalimanı Çin’deki e-ticaret ve hava kargo ulaşımını için kilit bir noktadır (Liu, 2025).

- Chongqing Jiangbei Uluslararası Havalimanı: Bu havalimanı ipek yolu taşımacılığı adına önemli noktayı oluşturmaktadır (Wikipedia, 2025).

Aynı zamanda Çin bu ipek yolu kapsamında dijital dönüşüm ve yapay zekâ destekli taşıma sistemleriyle havayolu lojistiğini en iyi şekilde kullanmaya çalışıyor. Ayrıca bu havalimanları yüksek değere sahip ürün lojistiği için ciddi bir altyapı sunmakta.

Havacılık altyapısını genişleterek Çin küresel alandaki hava taşımacılığındaki yerini güçlendirmek adına büyük ölçekli projeler yürütmektedir. Yürütülen bazı büyük ölçekli havalimanı projeler ise şöyledir:

- Dalian Jinzhou körfezi uluslararası havalimanı: Bu havalimanı dünyanın en büyük yapay ada havalimanı inşası devam etmektedir. Dört piste sahip olup 900.000 metrekare'lik alana sahiptir (Odatv, 2024). 2035 yılında bitirilmesi hedeflenmektedir (Odatv, 2024).

- Pekin Daxing uluslararası havalimanı: Bu genişleme projesidir. Çin'in 70. kuruluş yıl dönümünde 2019 yılında açılışı gerçekleştirildi (Odatv, 2024). Ayrıca bu proje hızlı tren hatlarına ve yerel ulaşımına uyumlu olacaktır.

Çin havacılık alanında dünyanın bir numarası olmak için büyük çapta yatırımlarını sürdürmeye devam ediyor.

4. ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: DÜNYA EKONOMİSİ AÇISINDAN MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN ÖNEMİ VE ETKİLERİ

Modern İpek Yolu projesi, dünya ekonomisi bakımından geniş ölçekli bir dönüşüm yaratma etkisine sahip küresel bir projedir. Çin'in önderliğinde hayata geçirilen bu proje, küresel ticaret bağlarını sağlamlaştırarak, ekonomik açıdan büyümeyi teşvik etmek ve yatırımları çoğaltmak gibi önemli amaçlar edinmektedir. Modern ipek yolu kapsamında pek çok ülkede otoyollar, demiryolları, limanlar ve enerji boru hatları gibi büyük ölçekli projeler gerçekleştirilmektedir. Bu yatırımlar öncelikle gelişmekte olan ülkelere yapılırken aynı zamanda bu ülkelerde ekonomik kalkınmalarını hızlandırmakta ve yeni iş fırsatları doğurmaktadır.

Modern İpek Yolu projesiyle Asya, Afrika ve Avrupa kıtaları arasında yeni güzergahlar oluşturarak uluslararası ticaretin çok daha hızlı ve daha düşük maliyetli gerçekleştirecektir. Ayrıca modern ipek yolu petrol ve doğalgaz enerji nakil hatlarıyla enerji alanındaki arzın önemiyetini sağlamaktadır. Bu projeye birlikte ticaret akışında artık batıdan doğuya doğru kayma yaşanmakta. Bu Modern İpek Yolu Projesi ile küresel ticaretteki GSYH'sının %40'ını şekillendirmektedir (Günay vd., 2019, s. 169).

4.1 Çin'in “Modern İpek Yolu” Projesi'nin Hayata Geçirmesinin Sebepleri

Çin eski ipek yolunu tekrardan canlandırarak “Modern İpek Yolu” projesini ilan etmesinin sebeplerini ulusal ve uluslararası olarak ikiye ayırarak inceleyebiliriz. İlk sebebi olan Ulusal anlamdaki Çin “Modern İpek Yolu” projesi sayesinde ekonomik kalkınma sırasında darboğazdan çıkarak refaha kavuşmayı hedeflemektedir. İkinci sebebi olan Uluslararası anlamdaki ise, bahsedilen bu Modern İpek Yolu jeopolitik strateji açısından vurgulamakta ve komşularıyla ikili ilişkilerini güçlendirmeyi ve ayrıca kendi politik ve iktisadi güvenliğini gerçekleştirmeyi planlamaktadır.

4.1.1 Yurtiçi Ekonomi Planı

Çin'in 1978 yılındaki "dışa açılım ve reform" planını uygulamaya başladığından bu yana bölgelerin ekonomik kalkınmaları hızlı şekilde gerçekleşerek üst ve orta ülkeler grubuna girmeyi başardı (Shang, 2017, s. 25). Çin 2009 yılına geldiğinde ise küresel piyasada en büyük ihracat ülkesi konumuna erişti. Yaklaşık bir sene sonra ilk defa GSYH ölçeği Japonya'yı geçerek piyasadaki en büyük ticaret yapan ülke ve en büyük ikinci ekonomisi konumuna yerleşti (Shang, 2017, s. 25). Ayrıca halkın genel yaşam düzeyi iyileştirildi ve bu durum küresel arenada Çin'in imajının tazelenmesini sağladı. Çin'in dünyaya açılması doğu kıyılarından başladı böylelikle kıyı bölgesinin gelişmesi batı ve iç bölgelerine kıyasla çok daha fazla gerçekleşti. Her ne kadar batı bölgesinin ve ortak sınır bölgelerinin kalkınmaları adına politikalar gerçekleştirse de istenilen kalkınmayı ne yazık ki göremedi.

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, batı bölgesinde kalkınmayı teşvik ederek Çin ile Avrupa-Orta Asya ülkeleri arasındaki ekonomik iş ortaklıklarına derinlik kazandıracaktır (Hastürk, 2019, s. 42). Bu ekonomik kuşak çerçevesinde Çin'in kuzeybatısı eskisi gibi yoksul ve desteklenmeye ihtiyacı olmayarak, tam tersi stratejik önem barındıran öncü bir bölge şeklini alacaktır. İç ve batı bölgelerindeki ekonomik gelişim Çin'in ekonomik büyümesinin belkemiğini oluşturacaktır.

Bölgedeki rol değişimi sadece o bölge ile sınırlı olmayıp Orta ve Batı Asya'yla yaklaşarak politik ve iktisadi güvenlik açısından "kader topluluğu" ve "çıkar topluluğu" oluşturacaktır (Shang, 2017, s. 27). Ayrıca ek olarak İpek Yolu Ekonomi Kuşağının inşa edilmesi kültür bakımından ülkelerin halkları arasında karşılıklı bağın kurulmasını teşvik edecektir. Böylelikle "üç kuvvet" olarak bilinen "şiddet terörizm, etnik bölücülük ve dini aşırılık" tüm bunların altyapısı tamamen kazınarak ülkeye daha istikrarlı ve ehemmiyetli bir sınıra kavuşturacaktır (Shang, 2017, s. 27).

Çin'in Ticaret Bakanlığı eski bakan yardımcısı olan Wei Jianguo "Modern İpek Yolu" projesini ülkenin "üçüncü açılımı" olarak övgüde bulundu (Shang, 2017, s. 27). Diğer iki açılımlar ise; ilki Deng Xiaoping'in SEZ kurması, ikincisi Çin'in Dünya Ticaret Örgütü'ne üyeliği olmuştur. Önceki açılımlar bu üçüncü açılımın temel yapı taşı inşa ederken aynı zamanda diğer ikisine nazaran çok daha yüksek seviyede ve büyük boyuta sahiptir (Shang, 2017, s. 27).

Yurtiçi ekonomi planı ile Çin, büyümesini sürdürülebilir olması ve kalkınma farklılıklarını aza indirmek için değişik stratejiler izlemiştir. Ülkenin uzun

yıllardır aralıksız çalışan doğu kıyıları Çin'in ekonomik motoru haline gelmiştir. Fakat Çin iç kesimlere yaptığı altyapı yatırımlarıyla bölgeyi küresel ticarete hazır hale getirmeyi hedeflemiştir. Yeni kara ve demiryolları, lojistik merkezleri desteğiyle iç ve batı bölgelerdeki üretimlerin verimliliğini arttırarak küresel ticarete aslan payı olacaktır. Ayrıca Çin daha yüksek değere sahip ürünlerin üretimine geçerse piyasadaki söz hakkı çok daha artacaktır.

Modern İpek Yolu dahilinde katma değer yaratabilmek için sanayi ve serbest ticaret bölgeleri oluşturularak teknoloji ağırlıklı üretimler desteklenmelidir. Üretimlerin artırılmasıyla beraber yeni bir sorun olan enerji ihtiyacı sorunu ortaya çıkmıştır. Çin Enerji Araştırma Derneği tarafından yayınlanan “Çin Enerji Gelişim Raporu”na baktığımızda 2013 yılında ülkenin toplam enerji tüketimi 3.76 milyar ton standard kömür olurken, 2015 yılında 4.3 milyar ton seviyesine çıkarak aynı zamanda kişi başına enerji tüketimi 3.14-ton olmuştur (Shang, 2017, s. 29). Çin halihazırda toplam enerji ihtiyacının %70'ini kömürden sağlamaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2025, s. 5). Ancak Çin'in açıkladığı 14. Beş Yıllık Kalkınma Plan'ın da (2021-2025) çevre dostu ifadelerle yer verdiği görülmektedir. Kalkınma planına göre karbon emisyanunun azaltılması ve 2030 yılına kadar karbondioksit emisyonunun sıfıra yaklaştırmayı planlamaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2025, s. 6). Bu plan doğrultusunda Çin kaynaklarını yenilenebilir enerji kaynaklarına aktararak 2024 yılında yeni bir rekora imza ile, küresel ölçekteki yenilenebilir enerji kurulu gücünün %60'ından fazlasını oluşturduğu görüldü (Yue ve Nedopil Wang, 2025).

Çin, 2024 yılında 373 GW'tan fazla yenilenebilir enerji kurdu ve Aralık ayına kadar toplam kurulu yenilenebilir kapasite 1.878 GW'a ulaştı ayrıca 2025 yılında ise enerjisinin 280 milyon kilovat artması tahmin edilmekte (Yue ve Nedopil Wang, 2025). Uluslararası Enerji Ajansı, 2034 yılına kadar Çin'in enerjiye olan talebinin %75 artarak, dünya enerji talebi'nin %22'sini oluşturacağını tahmin etmektedir (Hastürk, 2019, s. 46).

Çin bu ihtiyacı karşılayabilmek adına enerji geçişleri oluşturarak petrol ve doğalgaz arzının güvenliğini sağlayacaktır. Ayrıca temiz enerji kaynakları projeleri ile kalkınmanın sürdürülebilirliği amaçlanmaktadır. Özellikle son 20 yılda ülke, Doğu Asya'nın en büyük petrol ihracatçısı konumundan dünyanın en büyük ikinci petrol ithalatçısı konumuna erişti.

Sonuç olarak baktığımızda modern ipek yolu projesinin yurtiçi ekonomi planında Çin'in iç ve batı bölgelerinin kalkınmasında, enerji güvenliğini gerçekleştirilmesi, sanayi 'nin oluşturulması, finansal uyumluluk gibi faktörleri kapsamaktadır. Bu plan sayesinde ekonomik kalkınması sürdürülebilir hale gelirken, aynı zamanda da Çin'in uluslararası ticaretteki konumunu da güçlendirmektedir.

4.1.2 Diplomatik Plan

Çin uluslararası arenada en fazla ticaret yapan ve en fazla döviz rezervine sahip ülke olurken bu da onu küresel piyasadaki ikinci büyük ekonomiye sahip ülke yapmaktadır (Shang, 2017, s. 30). Modern ipek yolu projesinin diplomatik planı ise, ekonomik ortaklığı, politika entegrasyonu, kültürel değişimi kapsayan çok çeşitli bir yapının üzerinde oluşturulmuştur. Bu plan projenin temel yapı taşlarından olan üye ülkeler arasındaki politika uyumluluğunu artırmaktır. Ayrıca Çin projeye dahil olan ülkelerle karşılıklı işbirliklerini destekleyerek, karar verme aşamalarında etkinliğinin baskın olmasını arzulamaktadır. Bu sebeple de uluslararası arenada rezerv para birimi olan ABD dolarının yerine artık kendi para birimi Yuan'ın rezerv para statüsüne yerleştirmek için ticaretlerinde yaygın olarak kullanmaya başlamıştır (Shang, 2017, s. 32).

Öyle ki 2016 yılında IMF resmen RMB'yi Özel Çekme Hakkı (SDR) sepetine eklemiştir (Hastürk, 2019, s. 47). SDR sepetindeki para ağırlığını %10.92 olarak Japonya yeni ile İngiliz sterlinini de aşmış dünyanın üçüncü en büyük uluslararası para birimi haline gelmiştir (Shang, 2017, s. 32-33). Her ne kadar Çin RMB'nin uluslararasılaşmasına destek olmak için döviz kontrollerini gevşetse de RMB'nin uluslararası ticarete beklenen kullanıma gelememiştir. Bu yüzden de yine ABD'nin para politikasına uymak zorundadır.

Modern ipek yolu projesi ekonomik büyümeyi ve çift taraflı ticaret avantajlarını geliştirerek ülkeler arası diplomatik ilişkileri sağlamlaştırmak üzere kuruludur. Serbest ticaret anlaşmaları ile ülkeler arasındaki ticaret hacimleri artış göstermektedir. Aynı zamanda Çin ekonomik güç olabilmesinde önemli güçlüklerle karşı karşıya kalmaktadır. Bu güçlükler Çin'in "Modern İpek Yolu" projesinin ilan etmesin de ve Asya Altyapı Yatırım Bankasının (AIIB) kurulmasına neden olmuştur (Shang, 2017, s. 33). Çin kendine göre ilk önce finansal ve ticaret sistemlerin de küresel düzeni sıfırdan oluşturmayı çalışmaktadır.

4.1.3 Jeoekonomik ve Jeopolitik Plan

Modern ipek yolu projesi, son yüzyılın en iddialı jeoekonomik görünümüdür. Jeoekonomiden kastettiğimiz jeopolitik amaçlara ulaşabilmek adına ekonomik araçların tercih edilmesidir (Hastürk, 2019, s. 49). Modern İpek Yolu projesiyle Çin, jeoekonomik ve jeopolitik faaliyetlerle dış politikadaki bakışını derinleştirmektedir.

Modern İpek Yolu projesi Çin'in uluslararası ticarete rekabet edebilme gücünün artırılmasına aynı zamanda iktisadi bağlantılarını genişletmesine yardım etmektedir. Jeoekonomik planı ise, dünya ticaretindeki dönüşümüyle Çin'in ticaret merkezi konumuna evrilmiştir. Böylelikle tedarik zinciri sıfırdan şekillenerek yeni ticaret yolları oluşturacak lojistik maliyetleri düşerken, üye ülkelerin ekonomileri direk etkilenmektedir. Çin proje kapsamında Rusya ve Orta Asya'dan gelen enerji kaynaklarının güvenliğini sağlayarak enerji hususundaki sürdürülebilirliğini gerçekleştirmektedir. Modern ipek yolu projesi dahilindeki yatırımların gerçekleştirmesinde finansman desteği çok kıymetlidir. Bu finansman desteklerini proje kapsamında Asya Altyapı Yatırım Bankası ve İpek Yolu Fonu başta olmak üzere özel ve kamu destekli bankalar tarafınca sağlanmaktadır (Ateş, 2023, s. 36-37).

Projenin Jeopolitik planına baktığımızda ise, birkaç temele dayanmaktadır. Bunlar ise; Çin bu proje ile uluslararası ticaretin orta noktasına oturmayı ve ekonomik olarak güçlenmeyi hedeflemektedir. Aynı zaman da bu modern ipek yolu projesi ABD'nin Pasifik planına karşılık ortaya çıkarılan bir unsur olarak değerlendiriliyor. Çin böylelikle bu proje sayesinde üç kıtayla doğrudan ekonomik ilişkiye girerek Batı'nın etkisini olabildiğince azaltarak kırmayı amaçlamaktadır. Modern ipek yolu projesi kara ve deniz yollarından oluşmuştur. Kara yollarında oluşturulan ekonomik koridorlar sayesinde ihracatını arttırarak lojistik maliyetlerini azalmasını sağlıyor ve aynı zamanda deniz yollarına olan bağımlılığı kırmış olmaktadır.

Modern İpek Yolu projesinin jeopolitik önemi; karayolları, demiryolları ve enerji boru hatları vasıtasıyla proje Çin'i Orta Asya'nın önemli alanına ve Avrupa'ya bağlamasından, 151 ülkenin katıldığı bir proje olduğundan, yaklaşık 5 milyar insanı içine alan yatırımların toplam maliyeti 4 ila 8 trilyon doları bulması beklenen ve projenin güzergahındaki coğrafya'yı da kıymetli hale getirmesinden dolayıdır (Karluk, 2017, s. 305).

4.2 Proje Dahilindeki Kilit Ülkelerin Projeye Politik ve Ekonomik Etkileri

Modern ipek yolu projesine katılan kilit ülkeler, bu projenin ilerleyişindeki iktisadi ve siyasi açılardan projeyi biçimlendiren önemli aktörlerdir. Katılım gösteren ülkelerin projeye karşı yaklaşımları ise kendi çıkarları, bölgesel hareketlilikler ve uluslararası güç dengeleri düzleminde belli başlı farklılık göstermektedir. Katılımcı ülkelere bazıları iktisadi kazanç elde etmeyi hedefleyip projeyi desteklerken, kimi ülkeler de jeopolitik riskleri sebebiyle temkinli hareket etmeyi tercih etmektedir.

Proje için kilit diyebileceğimiz ülkelere baktığımız da;

Rusya Federasyonu’nun Yaklaşımı: Stratejik iş birlikteliği ve dengeli iştirak: Rusya SSCB yıkıldıktan sonra da Orta Asya ülkeleriyle ekonomik ve siyasi olarak dikkat ettiği bölge olmuştur. Rusya Federasyonu’nun bu bölgeye önem vermesinin nedenleri ise, Hazar Denizi ve Pamir Dağları ortasında olması ve yer altı bakımından zengin rezervlere sahip olmasıdır (Samadı, 2023, s. 18). Ayrıca Rusya için Orta Asya’yı dışarıdan gelebilecek herhangi bir tehlikeye karşı ülkesine tampon olacak bir bölge olarak da görmektedir (Samadı, 2023, s. 18).

Orta Asya ülkeleri SSCB dağılmadan öncesinde ekonomik bağımlılıklarını, dağıldıktan sonra ülkeler ekonomik çöküşlerinin altından çıkamayınca daha güçlü olarak bağımlılıklarını sürdürmeye devam etmek zorunda kaldılar (Samadı, 2023, s. 18). Bu sebeple Çin veya herhangi bir gücün bölgede Rusya’dan habersiz bir politika yürütmesi çok güçtür.

Böylelikle Rusya bölgedeki ülkelere olan yaklaşımı daha güçlü ve dengeli olarak ilerlemiştir. Çünkü Rusya bölgede güçlü olabilecek ve yer altı kaynaklarının bir başka güç tarafından kullanabilmesine temkinli bakmaktadır. Bu durum Orta Asya ülkelerini her alanda Rusya’ya karşı bağımlı duruma getirmektedir. Orta Asya ülkeleri bağımsız olduktan sonra ilk önce enerji rezervine sahip başta Kazakistan, Türkmenistan gibi ülkeler ekonomilerini kalkındırmayı ve bölgedeki önemli aktör olmayı planlamaktadır (Samadı, 2023, s. 18).

Ekonomilerini kalkındırmak için ellerinde bulunan zengin kaynaklarını dünya piyasalarına ulaştırmaları gerekmektedir. Ancak bu ulaşımı gerçekleştirebilmeleri için yeterli bir altyapılarının bulunmamasından dolayı çıkarttıkları enerji kaynaklarının büyük bir kısmını Rus enerji hatlarına vermek

mecburiyetinde kalmışlardır (Samadı, 2023, s. 18). Çin Modern ipek yolu projesiyle bölgeye duyduğu ilgiyi gözler önüne serdi. Artık Orta Asya ülkelerinin istediği ekonomik kalkınmalarını sağlayacak zengin yer altı kaynaklarını dünya piyasalarına ulaştıracak olan modern ipek yolu projesi kapsamında birçok anlaşmalar gerçekleştirilmiştir. Rusya yapılan bu anlaşmalara sesiz kalmayarak oluşan gelişmeleri yakından takip etti. Bu sebeple 2015 yılında iki devlet başkanları Rusya'nın başkentinde bir araya gelip görüşme sağlayarak, modern ipek yolu projesinin Orta Asya'dan geçerek Dünya'ya ulaşımını sağlayacak kapsamlı bir mutabakat imzalanmıştır (Samadı, 2023, s. 19).

Bu projeyi fırsat olarak değerlendirse de Çin merkezin oluşturulması belli başlı çekinceleri vardır. Rusya-Çin ilişkisi enerji alanında altyapı yatırım ortaklığının da kurulmaktadır. Ayrıca Rusya Avrasya Ekonomik Birliği ile Modern İpek Yolu projesinin ekonomi politikalarıyla uyumlu olmasını hedeflemektedir. Belki de Çin'in ortaya attığı bu projeye Rusya'nın katılım göstermekteki en önemli sebebi projenin kara güzergahlarının geçtiği Orta Asya bölgesindeki ülkelerle ilişkilerini kontrol edebilmeyi ve ülkelerin herhangi bir Çin sempatanlığı beslemelerini engelleyebilmektir.

Rusya Orta Asya ülkeleriyle her ne kadar bir geçmişi olsa da Çin'in ilan ettiği projenin bölge ülkelerinin kalkınmalarına destek vereceğini ve aynı zamanda Çin projeyi bölge üzerinden dünyaya tanıtacağından, artık bölgede tek etkili gücün kedisinin olmayacağını öngördüğünden bundan sonra işi kolay olmayacaktır (Samadı, 2023, s. 19). Modern ipek yolu projesinin Rusya uzantısı kara güzergahı çerçevesinde düzenlenen iki ekonomik koridor ile sağlanacaktır. Koridorlar ise, Çin-Moğolistan-Rusya ile Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridorlardır. Bu ekonomik koridorlar ile ulaşım, ticaret, enerji ve turizm gibi alanlara dikkat kesilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin Yaklaşımı: Proje'nin orta noktası ve Geçiş ülkesi: Türkiye Cumhuriyeti Modern ipek yolu projesinin Avrupa'ya geçiş kapısı olurken, aynı zamanda projenin de bel kemiğini oluşturmaktadır. Projenin Türkiye'ye sağladığı önemli avantajlar ise, altyapısının iyileştirilmesiyle ticaret hacminde artış göstermesidir. Ülkenin jeo-politik konumu sebebiyle enerji ticaretinde de rolü büyüktür. Ayrıca Türkiye Çin ile Batı arasında denge politikası yürütmektedir. Modern İpek Yolu projesi sayesinde Çin referansında Asya'yla bağlarını sağlam temellere oturtturarak ticaretinde gelişim fırsatı elde edebilecektir.

Türkiye, Modern İpek Yolu projesi'nin Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru veya Orta Koridor olarak da adlandırılan güzergahta yer almaktadır. Ayrıca Türkiye projenin finansörlerinden olan Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurucu üyelerindendir.

Pakistan Devleti'nin Yaklaşımı: “Demir Kardeş” ve Enerji Ekonomi Koridoru: Pakistan devleti Modern ipek yolu projesinin Güney Asya da belki de en önemli üye ülkelerden biri olmuştur. Çin-Pakistan ekonomik koridor kapsamında ülkeye büyük projeler yapılmaktadır. Çin-Pakistan arasındaki gelişimi teşvik etmek için Çin'in yurt dışında da şimdiye kadar yaptığı en büyük yatırımı 46 milyar dolarlık yatırımlar için anlaşmaya varıldı (Elmas, 2022, s. 140). Bu yatırımların; 33,8 milyar doları enerji alanına, 11,2 milyar doları taşımacılık sektörüne, 660 milyon doları ise Gwadar Limanının inşası ve son olarak 40 milyon doları fiber optik kablo inşası için ayrılmıştır (Ateş, 2023, s. 43). Bu yapılan anlaşma ile iki ülke arasında önemli “ekonomik koridorun” oluşumunu gerçekleştirecek. 2013 yılında oluşturulan Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru modern ipek yolu projesinin “vazgeçilmez en iyisi” olduğu söylenmektedir. Bu ekonomik koridor dahilinde, Çin'in Kaşgar şehrinden Gwadar limanına kadar 300 km'lik bir otoyol inşa edilmektedir (Ateş, 2023, s. 43).

Ülkeye demiryolları, otoyollar, denizyolları, enerji santralleri, sanayi parkları, hızlı trenler, fiber optik ağ, tarım alanları, en büyük güneş enerjisi tarlası gibi büyük çaplı yatırımların inşalarını içermektedir (Elmas, 2022, s. 141). Çin-Pakistan arasında yapılan anlaşmalara göre çeşitli alanlarda toplamda 51 projenin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. Çin-Pakistan koridoru ülke için büyük borç yükü yükleyecek olsa da proje ülkeye avantaj sağlayacağı düşünülmektedir. Gerçekleştirilmesi planlanan yatırımlar sayesinde yaklaşık 400 bin kişiye ek iş oluşacağı tahmin edilmektedir (Ateş, 2023, s. 43). Pakistan'ın Çin için önemli yerinin olması Malakka Boğazını bypass edebilmekte ve taşımacılıkta mesafesini kısaltırken zamandan ve yakıttan tasarruf sağlamaktadır. Ancak ülke güvenlik alanında önemli riskler barındırmakta bölgedeki istikrarsızlık, terör eylemleri gibi yatırımların devamlılığını tehdit etmekte bu da projenin üzerinde birtakım belirsizlikler oluşturmaktadır.

Orta Asya Ülkeleri' nin Yaklaşımı: Ekonomik koridorlar ve enerji kaynakları

Başta Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan olmak üzere diğer ülkeler Modern İpek Yolu projesi için önemli birleşim noktasıdır. Orta Asya'nın en geniş alana sahip ülkesi Kazakistan olurken, en kalabalık olan ülkeyse Özbekistan olmaktadır.

Özbekistan, diğer bölge ülkelerine nazaran Çin'le ülke sınırının olmaması sebebiyle ayrışırken aynı zamanda sınır sorunu, su sorunu gibi önemli konularda tartışma olasılığını düşürmektedir (Elmas, 2022, s. 142). Ayrıca Özbekistan'ın transit gücü bakımından, Orta Asya'nın göbeğinde oluşu gelişmiş kara ve demir yollarına sahipliği önemli ayrıcalık sağlamaktadır. Özbekistan ile Çin enerji alanında yoğun bir ortaklık içindedir. Öyle ki Özbekistan, Çin'in önemli doğalgaz sağlayıcılarından biridir. Çin son yıllarda Özbekistan, Kazakistan ve Türkmenistan'ın en büyük dış ticaret ortağıdır (Omonkulov, 2020, s. 51). Çin'in büyük yatırımlarından biri olan Orta Asya Doğalgaz Boru Hattı (CACGP) projesi'nin A, B, C, D tüm hatları ülke üzerinden geçmektedir (Omonkulov, 2020, s. 81). Çinli şirket CACGP projesi kapsamında D hattının inşasının Özbekistandan geçen 200 km'lik kısmına 800 milyon dolar'lık yatırımın gerçekleştireceğini duyurdu (Omonkulov, 2020, s. 81).

Günümüzde ise, iki ülke arasındaki ulaşım bağlantıları yenilemeye çalışılmaktadır. Bu bağlamda 2016 yılında Taşkent ve Fergana Vadisi'ni birbirine uzunluğu 123,1 km'lik Angren-Pop demiryolu ile Kamçık tüneline iki ülke lideri tarafından açışı gerçekleştirildi (Omonkulov, 2020, s. 81). Toplam maliyeti 1 milyar 635 milyon dolar olan projenin büyük çoğunluğu Çin tarafından finansmanı sağlandı (Omonkulov, 2020, s. 81). 2018'de prensipte anlaşılan Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu projesi'nin yapımı başlatıldı. Bu demiryolu projesi, Orta Asya'nın ekonomik kalkınmasına büyük katkı sağlayacak önemli altyapı projesidir (Avim, 2024).

Proje Rusya'yı atlayarak Özbekistan'ı Çin-Avrupa, Çin-Doğu ve Çin-Güney Asya arasındaki güvenli ve en kısa stratejik yol üzerindeki transit güzergah konumuna getirecektir (Omonkulov, 2020, s. 82). Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu projesiyle, Çin mallarının Basra Körfezi ve AB ülkelerine teslim etme süresini kısaltmayı planlamaktadır. Öyle ki projeye, Doğu Asya'dan Orta Doğu ile Güney Avrupa ülkelerine ulaşımı ortalama 900 km'ye kadar kısaltacak ve malların teslim edilme süresi ise 7-8 gün azaltılacaktır (Omonkulov, 2020, s. 882).

Ayrıca 2018 yılında hizmete açılan Çin-Kırgızistan-Özbekistan otoyolu sayesinde Çin-Özbekistan arasındaki nakliye süresini 8 günden yaklaşık 2 güne indirerek ulaştırma harcamalarında yıllık olarak ortalama 2,5 milyon dolar'lık büyük bir tasarruf sağlayacaktır (Omonkulov, 2020, s. 83). Özbekistan coğrafi konumu itibari ile önemli yere (Laszlo, 2016) ve 100'den fazla maden çeşidine sahip ülkedir. Özbekistan enerji hammadde açısından zengin olsa da en önemli kaynağı ise altın madenidir.

Kazakistan, bölge ülkeleri içinde ekonomik yapısı en güçlü olan ülkedir. Ayrıca Kazakistan Modern İpek Yolu Projesi'nin tüm dünyaya duyurulduğu sembolik bir başlangıç noktasını oluşturmaktadır. Kazakistan yönetimi bu projeyi en başından beri destekleyen sayılı devletlerdendir. Çin Ulusal Petrol Şirketi, Çin Petrol ve Kimya Şirketi ve Çin Uluslararası Tröst ve Yatırım Şirketi gibi Çin'in en büyük şirketleri Kazakistan daki enerji ve sanayi sektöründe çokça etkin durumdadır (Omonkulov, 2020, s. 53). İki ülke arasında gaz ve petrol sektöründe olmak üzere uzun vadeli projelere imza atmıştır.

Çin ile Kazakistan arasındaki ticaret, Çin ile Orta Asya arasındaki ikili ticaretinin ortalama %70'ine denk gelmektedir (Hastürk, 2019, s. 64). Rusya'dan sonra gelen Orta Asya'nın ikinci en büyük petrol çıkaranıdır. Dünyanın %1 doğalgaz rezervine sahip olurken, bu da 85 trilyon metreküpe denk gelmektedir (Samadı, 2023, s. 27). Ayrıca ülkede kömür ve altın madenleri de bulunurken, ülkenin ekonomik yapısı ham petrol, madencilik ve doğalgaz ihracatlarından oluşmaktadır (Kunic, 2020, s. 62). Böylelikle Kazakistan sahip olduğu yeraltı kaynaklarıyla bölgenin en dikkat çekici ülkesidir. Ülkenin altyapısının yetersiz olması zengin kaynaklarını tek başına ulusal piyasaya ulaştıramamakta bu da iktisadi ve siyasi alanlarda etkisizliğine sebep olurken ancak Rusya üzerinden enerji ihracatını gerçekleştirebilmektedir. Çin'in Kazakistan'dan gerçekleştirdiği ithalatının ortalama %85'ini petrol ve demir gibi ağır metaller oluşturmaktadır (Hastürk, 2019, s. 65).

Kırgızistan, Orta Asya Bölgesi'ndeki en yoksul ülkelerden bir olan Tacikistan'dan sonra gelen ve ekonomisi ithalata dayalı bir ülkedir (Doğan, 2023, s. 120). Kırgızistan, madencilik alanında öne çıkarken diğer sektör alanlarında çok fazla gelişim yaşamamıştır. Ülkede yaklaşık 7 milyar ton kömür ile linyit olduğu ve tahmini 1,3 milyar ton ise, geri kazanılabilir kömür kaynaklarının varlığı düşünülmektedir (Doğan, 2023, s. 120). Ayrıca Kırgızistanda yaklaşık 40 milyon

varil petrol kaynağının olduğu tahmin edilmektedir (Doğan, 2023, s. 120). Ekonomik yapısı itibariyle tarıma, madene ve yurtdışı çalışan halkının gelirlerine dayanmaktadır. Rusya ile Çin, Kırgızistan'ın ithalat ve ihracat bakımından en büyük ortaklarından dır. Kırgızistan Orta Asya'daki en büyük altın rezervini elinde bulundurmaktadır (Doğan, 2023, s. 120).

Ülkenin başlıca enerji kaynağı su olurken, ayrıca suyu ticari bir ürün niteliğinde de kullanmaktadır. Çin ile Kırgızistan arasındaki ortaklığın temeli yeni enerji keşfleri ile yenilenebilir enerji kaynaklarının geliştirilmesi üzerine kuruludur. 2013 yılında Kırgızistan Bişkek Termik Santral'inin yapılması konusunda mutabakat imzaladı ve 2017'de tamamlanan yenileme işlemi için Çin 386 milyon dolar harcadı (Doğan, 2023, s. 121). 2013 yılında Çin tarafından ülkenin ikinci en büyük petrol rafinerisi olan Tokmak Endüstriyel Rafinerisi'nin inşasına başlanmış ve 2015 yılında tamamlanarak üretimine başlayan rafinerinin değeri 60 milyon dolardır (Doğan, 2023, s. 121).

Kırgızistan-Türkmenistan-Çin doğalgaz boru hattı projesi kapsamında ülke üzerinden geçecek gaz boru hattı için Çin, Türkmenistan'dan ithal edeceği doğalgazın her bir metreküpü için 4 dolar toprak vergisi ödeyecek bu da Kırgızistan için yılda 75 milyon dolar'lık bir vergi geliri demektir (Doğan, 2023, s. 121-122). Çin bu doğalgaz boru hattını 35 yıl kullanacak ve Kırgızistan'a ödeyeceği toplam toprak vergisi 2,6 milyar dolar olacaktır (Doğan, 2023, s. 122).

29 Nisan'da Kırgızistan'da Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu projesinin kilit noktası olan 3 tünelin yapımına başlandı (樊曦, 2025). Ayrıca bu demiryolu projesi üç devlet başkanlarınca desteklenen “modern ipek yolu” ortaklığının dönüm noktası olarak da nitelendirilen projedir (樊曦, 2025). Bu tüneller yüksek soğuk ve sismik yoğunluk ile yüksek jeogerilme özelliklerine sahip 10 kilometre'den daha uzun tek delikli ve hattan oluşan tünellerdir (樊曦, 2025). Çin-Kırgızistan-Özbekistan olmak üzere üç ülkeden geçecek olan demiryolu projesi toplam 523-kilometre uzunluğu ile sadece üç ülkenin dışında Orta Asya'yı, Güney Asya, Orta Doğu ve Avrupa'yı birbirine bağlamayı amaçlamakta (Türk Inform, 2025). Kırgızistan kesiminden geçecek hattın uzunluğu ise 268-kilometre dir (Wiki7.org, 2020). Demiryolu projesi Kırgızistan ekonomisine büyük fayda

sağlayacak ancak devamlı artan maliyetler sebebiyle güzergahın yapılmasına tereddüt etmektedir.

Kırgızistan Enerji Bakanlığı yenilenebilir enerji alanında 2023 yılında Çinli Universal Energy firması ile Issık Göl bölgesinde değeri 800 milyon euro olan ve üretim kapasitesi 1000 megavatı bulan güneş enerjisi santralinin yapımı için iki taraf arasında değeri 100 milyon doları bulan anlaşma zaptı imzalandı (Doğan, 2023, s. 122).

Tacikistan, Orta Asya ülkelerinin içinde yüzölçümü en küçük olan ülke dir (Samadı, 2023, s. 33). Ayrıca ülke bağımsızlığını kazandıktan sonra diğer Orta Asya ülkelerine nazaran ülkede yıllarca süren bir iç savaş yaşamıştır (Samadı, 2023, s. 33). Ne yazık ki ülkenin yaşadığı belli başlı olumsuzlukların sonucu bölgedeki en yoksul ve en düşük ekonomik büyüme oranına sahip ülkesi olmuştur (Hastürk, 2019, s. 66). Tacikistan Cumhurbaşkanı İmamali Rahman, Çin'in ilan ettiği Modern İpek Yolu Projesi kapsamında ki ortaklığa ilişkin memorandumunu imzalayan ilk devlet liderlerindendir (Omonkulov, 2020, s. 61). Tacikistan Çin'in Sincan-Uygur Özerk Bölgesine komşu olması nedeniyle Modern İpek Yolu Projesi'nde stratejik öneme sahip olmuştur. Özellikle Çin ile bölgedeki kara ve demiryollarının geçiş noktasında oluşu ekonomik ve lojistik bağlantılarını arttırmasında önem arz etmektedir. Aynı zamanda Tacikistan Çin'in Batı'ya açılan sınır kapılarından biridir.

Ülke enerji altyapısını yenileyebilmek için yenilenebilir enerji projelerine yatırımlarını kaydırmıştır. Tacikistan dünyanın en büyük hidroelektrik enerji üretim potansiyeline sahip ülkelerinden biridir (Samadı, 2023, s. 33). Aynı zaman da ülke yer altı kaynakları bakımından altın, gümüş, uranyum ve demir gibi metal rezervleri açısından zengindir (Samadı, 2023, s. 33). Fakat tüm bu zengin rezervlere rağmen ülkedeki mevcut siyasi tutarsızlıklar sebebiyle değerlendirilemeyerek fakir ülkeler arasında bulunmaktadır. Proje kapsamında ülke lojistik kapasitesinin arttırılması için yeni kara ve demiryolları, köprüler gibi birçok alanda yeni yatırımlar gerçekleştirilmektedir. Çin, Rusya ve Kazakistandan sonra Tacikistan'ın en büyük üçüncü ticari ortağı olurken, aynı zamanda önemli kreditorü, madencilik ve enerji sektörlerindeki büyük orana sahip yatırımcısı konumundadır (Omonkulov, 2020, s. 63).

Çin'in Tacikistan'daki şuana kadar en büyük yatırım projesi olan Orta Asya-Çin doğalgaz boru hattının (CACGP) D akım projesi toplam uzunluğu bin km olan

ve senelik 25-30 milyar metreküp doğalgaz taşıma kapasitesine sahip olan bir projedir (Omonkulov, 2020, s. 64). Çin bu CACGP projesi'nin D akım hattının Tacikistan üzerinden geçecek 410 km'lik hattın en uzun kısmının yapımı için 3,7 milyar dolar'lık bir yatırımın gerçekleştireceğini duyurdu (Omonkulov, 2020, s. 64). Tacikistan CACGP D akım projesi ile transit ülke konumuyla 32 yıl boyunca toplamda 3,7 milyar dolar'lık bir kazanç elde etmeyi hedeflemiştir (Omonkulov, 2020, s. 64).

2016 yılı itibariyle Tacikistan'ın Çin'den aldığı borç miktarı 1,2 milyar dolar ile dış borç oranı %53'e ulaşmış ve ek olarak Çin'in ipek yolu ekonomik kuşağı kapsamında 2,8 milyar dolar daha borçlanmıştır (Omonkulov, 2020, s. 65). Çin-Tacikistan ülkeleri arasındaki ilişki bölge ülkelerinde çok fazla tartışmalı durumlara sebep olmuştur. Çin, Tacikistan'dan alacaklarına karşı ülkeden toprak istemiş ve 2011'de borcun belli bir kısmı silindi (Mutlu, 2021, s. 137). Stratejik Araştırma Merkezi Başkanı Suhrob Sharipov'a göre, Çin Tacikistan'ın açıklanmayan borcuna karşı olarak 28.500 km²'lik bir ülke toprağı istemiş fakat müzakere sonucunda %5'ine denk gelen ülke toprağını Çin'e verdi (Omonkulov, 2020, s. 66).

Çin 2011 yılında yaklaşık 1.158 km²'lik toprak alırken bu da Tacikistan'ın yüzölçümünün %1'ine karşılık gelmekte böylelikle Çin ülke borcunun belli bir kısmını sildi (Omonkulov, 2020, s. 66). Ülke sınırlarının yeniden şekillenmesinin yanında Tacikistan, ülkesinin tarımsal arazilerini Çin'li yatırımcılara uzun vadeli olacak şekilde kiralama kararı vermiştir. Bu adım "Tacikistan'ın tarımsal sektörünü geliştirme politikası" şeklinde kamuoyuna tanıtıldı. İlk başta 2011 yılında 2 bin dönüm, sonraki yıl 6 bin dönüm arazinin kiralanmasına ilişkin planı kabul edildi (Omonkulov, 2020, s. 67).

2016 yılında Hatlon şehrindeki 15 bin dönüm arazinin Çin'li iki şirkete 49 yıllığına bedelsiz olacak şekilde kiralandığı iddia edildi (Omonkulov, 2020, s. 67). En son 2018 yılında Devlet Arazi Yönetimi ve Jeodezi Komitesi Başkan Yardımcısı Azizmamad Karimzoda'nın yaptığı açıklamada Tacikistan'da Çinli çiftçilere kiralanmış tarım arazilerinin toplam miktarı 18 bin dönüme ulaştığını açıkladı (Omonkulov, 2020, s. 67). 2018 yılında Tacikistan Duşanbe hidroelektrik terminali karşılığında Çin'e Kumarg'daki toplam yedi altın ve bir kömür madenini bıraktı. (Mutlu, 2021, s. 137).

Türkmenistan, Orta Asya'da Kazakistan'dan sonra en gelişmiş ülke olmuştur. Ülke hazar denizi kenarında yer alırken, komşularıysa İran, Afganistan, Özbekistan ve Kazakistan dır. Ayrıca Türkmenistan'ın %72'si çölle kaplı olurken, açık denize kıyısı yoktur. Ülkede enerji rezervi bakımından petrolden çok topraklarında doğalgaz rezervine sahiptir. 2013 yılında toplam değeri 1,4 milyon dolar olan Kırgızistan-Türkmenistan-Çin doğalgaz hattının anlaşması imzalandı (Doğan, 2023, s. 121). Çin bu doğalgaz boru hattı sayesinde Türkmenistan'dan yıllık toplam 30 milyar metreküp gazı ithal etmeyi hedeflemekte (Doğan, 2023, s. 121).

Türkmenistan-Afganistan-Pakistan-Hindistan doğalgaz boru hattı (TAPI) projesi bölgenin önemli enerji merkezi olma amacı taşımaktadır. Ülke konumu itibariyle Çin'i Modern İpek Yolu projesi ile merkezi Asya'dan Avrupa'ya birleştiren politik ve stratejik öneme sahiptir.

Coğrafi konumları itibari ile ülkeler önemli jeo-stratejik değere sahiptir. Proje'nin Avrupa'ya bağlanmasında Orta Asya ülkeleri kritik bir geçiş koridoru oluşturmaktadır. Bu Orta Asya ülkeleri yer altı kaynakları bakımından zengin olup, Çin'in enerji talebini karşılamaktadır. Bu ülkeler bölgesel konumları ve en önemlisi sahip oldukları zengin enerji kaynakları bakımından Rusya, Çin başta olmak üzere diğer ülkelerinde dikkatlerini çekmektedir.

Ülkeler proje sayesinde Çin ve Rusya arasındaki rekabeti dikkatle idare ederek projeden en fazla faydayı elde etmeyi amaçlamaktadır. Modern ipek yolu projesiyle bölgedeki ülkeler hem iktisadi olarak hem de politik anlamda birleşirken, projenin sağladığı avantajlarla zengin yeraltı kaynaklarını yeni dünya piyasalarına ulaştırma imkanları elde etmektedirler. Bu proje ülkelerin dünya ihracatına katkısı özellikle son yirmi yılda yaklaşık iki kat artış yaratmıştır.

Çin'in iktisadi gücü, Rusya'nın jeo-politik planları, Türkiye'nin önemli konumu, Pakistan'ın enerji geçişindeki yeri, Orta Asya ülkelerinin kara yolu avantajı tüm bunlar modern ipek yolu projesinin istikbalini belirleyen temel aktörlerdir.

4.3 Proje'nin İlanı Sonrası Tepkiler

Modern İpek Yolu Projesi'nin duyurulması, küresel çapta oldukça geniş ses getirdi ve çeşitli devletlerden projeye karşı pek çok tepki gösterildi. Genel olarak baktığımızda bu tepkileri üç gruba ayırıp değerlendirebiliriz.

4.3.1 Olumlu ve Destekleyici Tepkiler

Bu projeye karşı en önemli desteği verenler, Çin'in iktisadi ve diplomatik ilişkiler içinde olmak istediği ülkelerce verilmiştir. Başta Orta Asya ülkeleri ile ekonomik gelişme içinde olan ülkeler bu projenin gerçekleştireceği yatırımları ve getireceği fırsatlara karşı olumlu yaklaşım gösterdiler.

Türkiye projeye karşı olumlu tepki veren ve ana güzergahı üzerinde yer alan ülkelerden biridir (Dilli, 2022, s. 56). Türkiye projeyi önemli bir fırsat olarak görmekte ve ülke altyapısının geliştirilmesinde işbirliği içinde olmaya hazır olduğunu da vurgulamaktadır.

İran'da projenin ilanı sonrasında desteklediğini belirtti (Dilli, 2022, s. 55). Ortadoğu'nun kilit ülkesi olan İran projenin de kilit noktasında yer almaktadır. Çin-İran bağlantısı ile Orta Asya ve Akdeniz'de etkinliğini arttırarak önemli enerji kanallarına erişim de bulunacaktır (Dilli, 2022, s. 58). Modern ipek yolu projesinin güney hattını İran, kuzey hattını Rusya ve orta hattını Türkiye oluşturmaktadır. Ayrıca Suudi Arabistan İran'ın önemli yerini almayı planlamaktadır (Dilli, 2022, s. 58).

Rusya, modern ipek yolu projesine karşı tam bir karşı olmayıp her ne kadar projeye ortak olsa da temkinli olmayı tercih etmektedir. Rusya projeye katılırken Çin'in kendi üzerinde herhangi bir üstünlük kurma olasılığından kaygılanmaktadır (Samadı, 2023, s. 19). Rusya gelişmiş ekonomik yapısı, doğal kaynaklarıyla Çin'in gözdelelerinden biridir. Rusya çıkarlarını koruyabilmek ve daha fazla kazanç elde edebilme olasılığından projeye karşı herhangi bir tutum içine girmemiştir (Dilli, 2022, s. 55).

Güney Asya ülkelerinden olan ve projenin önemli ekonomik koridorunu oluşturan Pakistan devleti de olumlu yaklaşım içinde olmuştur (Dilli, 2022, s. 59). Çin-Pakistan ekonomik koridoru ile ülkeye büyük ölçekli ve önemli yatırımların gerçekleştirileceği açıklanmıştır.

Diğer destekleyen ülkeler içinde Endonezya, Tayland ve Malezya da yer almaktadır (Dilli, 2022, s. 59). Bu Güneydoğu Asya ülkeleri proje sayesinde ülkedeki liman ve ticaret yollarının öneminin artacağını düşünmektedirler. Bir diğer olumlu yaklaşan ülkeler ise Avrupa'daki bazı ülkelerdir. Her ne kadar Aralık 2023'te projeden resmen ayrılrsa da "Modern İpek Yolu" projesine Avrupa'daki ülkeler arasından ilk destek veren ülke İtalya olmuştur. Avrupa Çin'in sunacağı finansal desteklerden diğer ülkeler gibi yarar sağlamayı amaçlamıştır.

4.3.2 Tedbirli ve Şüpheli Tepkiler

AB küresel piyasada ekonomik ve politik açıdan önemli yere sahiptir. Ancak bulunduğu yerini koruyabilmek için Çin'le olan ikili ilişkilerini yenilemeye ihtiyaç duymuştur. Çin-AB arasındaki ikili ilişkiler 1975 yılında başlatılan diplomatik ve stratejik işbirliğine dayanmaktadır (Samadı, 2023, s. 19). 2000 yılı sonrasında AB ülkelerinde oluşan yatırım eksikliği ile özellikle 2008 yılında yaşanan likidite krizi sonrasında Çin'le olan ticari ilişkilerinde değişimlere sebep olmuştur. Son yüzyılın ilk yıllarında AB ile Çin arasında kurulan "kapsamlı stratejik ortaklık" sonrası 2013 yılında her iki tarafın bir araya gelmesiyle ülkeler arasındaki stratejik işbirliği pekiştirildi (Samadı, 2023, s. 20). Çin günümüzde AB'nin en büyük ticaret ortaklarından biri olmuştur.

"Modern İpek Yolu" projesini ise bazı ülkeler stratejik önemli bir hamle olarak görmekte ve Çin'in küresel gücünün çoğalmasını temkinli yaklaşımlardır. Avrupa Birliği (AB) ülkeleri aralarında proje kapsamındaki yatırımların ülkeleri için uzun vadede iktisadi bir bağımlılığa sebep olabileceği konusunda bazı şüpheleri bulunmaktadır (Samadı, 2023, s. 20). Fransa ve Almanya bu projeye karşı tedbirli yaklaşmaktadır (Dilli, 2022, s. 59).

Hindistan projenin önemli ekonomik koridorlarından olan Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar geçidinde yer almaktadır. Ancak bu ekonomik koridor Hindistan'ın projeye karşı duyduğu endişeler ve yaşanan politik çekişmeler sebebiyle rafa kaldırılmış bulunmaktadır. Hindistan Yeni Delhi'nin bağımsızlığı ve toprak bütünlüğünden duyduğu endişeleri önemsenmeyip görmezden gelinmiştir.

4.3.3 Eleştirel ve Karşıtlık Tepkiler

Her ne kadar şimdiye kadar diğer ülkeler projeye karşı şüpheli veya olumlu bir yaklaşımda bulunsalarda projeye karşı olan ülkelere mevcuttur. Bu projeye karşı olan ülkelere göre proje ekonomik amaçlı bir oluşumdan ziyade Çin'in jeopolitik bir yayılcı amacının olduğunu düşünmektedirler (Dilli, 2022, s. 45).

Böyle düşünen ülkelerin başında ABD, Hindistan ve Japonya gelmektedir (Kiriş, 2023, s. 25).

ABD, projenin uzun ömürlü olamayacağını ve projenin iyice düşünülüp planlanmadığına inanmaktadır (Samadı, 2023, s. 16). Böyle bir projeye dünyanın ihtiyacının olmadığını yalnızca Çin'in kendisinin ihtiyaç duyduğunu öne sürmüştür. Çünkü ABD "Modern İpek Yolu" projesinin maliyeti yüksek olduğundan ülkelere fazla mali yük yükleyeceğinden ve ortaya atılan projenin de eksik olduğunu değerlendirmektedir (Dilli, 2022, s. 58). Ayrıca bu projeyle birlikte dünya tek kutuplu ABD hegemonyasından çift kutuplu yeni bir düzene geçerek Çin'in kendi hegemonyasını kuracağını düşünmektedir (Dilli, 2022, s. 44-49).

Projeyle birlikte Çin-Rusya yakınlaşmasının ABD kendi çıkarı adına çok iyi olmayacağını bildiğinden Rusya ile ikili ilişkisini toparlayabilmek adına yeni işbirlikleri içine girmeye çalışmakta. ABD geçmiş zamanda Rusya Federasyonu ve Japonya'nın bölgede etkin olmasını istemediği şekilde bugünde aynı şekilde Çin'in bir başına bölgedeki baskınlığına karşı bir tavır alarak aynı zamanda ülkelerin de projeye katılımlarını engelleyebilmek için olumsuz tutum ve yönlendirmelerde bulunmaktadır (Önür, 2021, s. 60).

Hindistan projenin ilk başlarında her ne kadar çekimser olsa da ABD gibi karşı durmuştur. Pakistan 'ın projenin içinde olmasından ve önemli koridorlarından olan Çin-Pakistan ekonomik koridoruna verdiği önem sebebiyle projeye karşı bir tavır almıştır (Kiriş, 2023, s. 26). Geçmişten gelen Pakistan-Hindistan sorunlu bölgesi olan Keşmir ekonomik koridorunun geçtiği güzergahtır. Bu sebepten Hindistan kendisi için tehdit olarak gördüğünden ABD'nin yanında yer almıştır. Hatta öyle ki iki ülke Çin'in ilan ettiği Modern İpek Yolu projesine rakip niteliğinde olan "Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC)" projesini 10 Eylül 2023 tarihinde 18. G-20 toplantısında ilan edildi (Upa-admin, 2023). Öyle ki o dönem ki ABD'de Başkanı Joe Biden IMEC projesini "gerçekten büyük proje" ve "oyun değiştiren yatırım" şeklinde değerlendirmede bulunmuştur (Upa-admin, 2023).

Japonya, Uzak Doğuda proje karşıtı ülkeler arasında yer almaktadır. Bölgede Çin 2000 sonrasında yükselişe geçerken küresel güç dengesinde değişim yaratmıştır (Dilli, 2022, s. 57). Çin ekonomisi küresel ekonomide ikinci sıraya yerleşerek Japonya'yı gerisinde bırakmıştır. Japonya'nın projeye karşı olmasındaki

en önemli sebebi projenin gelecekte elde edeceği pozisyonla ülke ekonomisine negatif yansımalarının olacağını varsaymaktadır (Dilli, 2022, s. 57).

Modern İpek Yolu projesinin ilanı sonrasında ortaya çıkan tepkiler, ekonomik olanaklarının beraberinde Jeopolitik rekabetin tesiriyle oluşmuştur. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler proje kapsamında büyük yarar sağlamayı beklerken, Batı kesimi ise iktisadi bir bağımlılığın ve jeopolitik yayılmadan kaygılanmaktadır.

4.4 Proje Dahilinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar

Çin'in ortak sınırı paylaştığı komşu ülkeleriyle ilgili sorunları modern ipek yolu projesinin geleceğini şekillendirecektir. Bu projenin tam uygulanabilmesi için atılan tüm adımların geri bildirimde bulunmalı ki bu da iletişim ve işbirliği ile gerçekleşecektir. Projenin yanında olan ülkeler ile güzergahında yer alan ülkelerin de projeye karşı pozitif tutumları geleceğini şekillendirecektir.

Çin'in geçmişten günümüze kadar Hindistan'la yaşadığı sınır anlaşmazlığı sorunu projenin şekillenmesinde bir risk faktörüdür (Shang, 2017, s. 41). Hindistan ne yazık ki projeye karşı olan ülkelere biridir. Hindistan ve Pakistan arasındaki yaşanan sorunlar, Pakistan'ın projenin içinde olmasından dolayı doğrudan Çin'i de ilgilendirmektedir. Çin ve Hindistan'ın geçmişine gidecek olursak, her iki ülkede 20. yüzyılda egemenliklerine erişmiştir. 20. yüzyıla beraber milliyetçilik akımına kapılan bu ülkeler kendilerini izole ederek ekonomilerini kalkındırmaya çalışmışlardır. Benimsedikleri bu milliyetçilik ruhu ile ekonomilerinde canlanma gibi olumlu yansımalar görülürken bazı sorunların oluşmasına sebep olmuştur.

Bu sorunlardan en önemlisi sınır sorunudur. İki ülke arasında oluşan gerilimin temeline baktığımızda karşımıza Himalayalar çıkmaktadır. Bu coğrafya rekabetin başlangıcını oluşturmuştur. Himalayalar dünyanın en yüksek ve büyük oluşumu olan dağ konumu sebebiyle her iki ülkeden geçtiği için ülkelerin sınır anlaşmazlığını doğurmuştur. İki ülke arasında buzların oluşmasının sebeplerinden biri de bu olaydır. Bir diğer sınır anlaşmazlığı olayı ise Hindistan ve Pakistan arasındaki paylaşılamayan bölge Keşmir'dir (Shang, 2017, s. 41).

Anlaşmazlığın geçmişi her iki ülkenin kuruluş yılı olan 1947'ye uzanmaktadır. Hindistan'ın geçmişten gelen Çin'le münasebeti sebebiyle Çin'in karşında olan ABD ile yakınlaştığını gören Çin Pakistan'ı yanına çekerek denge

politikası izlemeye çalışmaktadır. Modern İpek Yolu Projesi için önemli olan Pakistan'a proje kapsamında çok sayıda büyük yatırımlar yapılacaktır. SSCB dağılmasıyla oluşan bağımsız devletler arasındada devam eden sınır çizme çalışmalarıda hala tamamlanmamıştır. Bu belirsizlik devletler arasında zaman zaman çatışmalar oluşturmaktadır.

2014 yılında Kırgızistan ile Tacikistan arasındaki sınır bölgesinde silahlı kavgalar yaşanmıştır (Shang, 2017, s. 41). İki ülke arasındaki sınır 911 km olurken, sınırın belirlenen kısmıysa 567 km'dir (Shang, 2017, s. 41). Yine Tacikistan ile Özbekistan arasında da sınırın yaklaşık %20'si çizilmemiştir (Shang, 2017, s. 41). Çin-Hindistan ile sınır anlaşmazlığı ve Hindistan-Pakistan ile Keşmir sorunlu bölge tüm bu anlaşmazlıklar modern ipek yolu projesinin geleceğinin şekillendirilmesini etkilemektedir. Ülkelerin karşı tutumları, ülke içindeki anlaşmazlıklar ve Çin'le ilişkileri yapımı süren projelerin çalışmalarını belirlenen zamanda projenin geçirilmesini engelleyebilme potansiyeline sahiptir. Oluşan bu sorunlar ülkeler arasında uyuşmazlığın oluşmasına hatta planlanan projelerin rafa kaldırılmasına dahi sebep olabilmektedir.

Bilinen sınır anlaşmazlıklarının dışında başka hususlarda da sorunlar vardır. Bu sorunların ilki ise projenin hayata geçirilmesini istemeyen ülkelerin tutumlarıdır. Bir önceki başlıkta projeye karşı ülkelerin yaklaşımlarına değindiğimiz üzere, Hindistan, Japonya, ABD ve AB'nin bazı ülkeleri projeye sıcak bakmamaktadır. Oluşuma karşı olan ülkelere göre proje de önemli yeri olan Orta Asya ülkeleri Çin ile yakınlaşırken aynı zamanda projeye karşı ülkelere uzaklaşacaklarını düşünmektedir.

Modern İpek Yolu projesi bakımından sorun teşkil eden bir diğer husus ise, yatırımların maliyeti projenin iktisadi boyutudur. Bu projenin hayata geçirilmesi için yapılması planlanan projeler için oldukça büyük bir finansal desteğe ihtiyaç duyulmaktadır. Çin Modern İpek Yolu projesiyle 81.000 km (yaklaşık 500mil) demiryolu güzergahının altyapısını inşa etmeyi hedeflemektedir (Zhu, 2015). Proje dahilindeki yapılacak yatırımların toplam maliyetinin 4 ila 8 trilyon dolar arasında tutması öngörülmektedir (Yılmaz, 2020, s. 644). Projenin altyapı, otoyollar, demiryolları, limanlar, enerji nakil hatları gibi yapılması planlanan projelere maddi destek vermek adına çeşitli finansal kuruluşlar oluşturuldu. Proje tüm dünyaya yayılmayı hedeflediğinden oldukça büyük finansman desteğine ve tüm devletlerin desteğine gereksinim duymaktadır.

Son olarak Modern İpek Yolu projesinin dahilinde oluşabilecek önemli sorun ise, ülkelerin siyasi ve politik tablosudur. Projeye katılan ülkelerin büyük çoğunluğu proje sayesinde ekonomilerini kalkındırma derdinde olan az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelere oluşmaktadır. Az gelişmiş ülkelerin kronikleşen en büyük sorunların biriyse ekonomik ve siyasi yapılarındaki istikrarsızlıktır. Az gelişmiş ülkelerin genel görünümü ise ekonomileri düşük ve dar alanlarda faaliyet gösterebilmektedirler. Henüz küresel piyasaya çıkamazlarken daha küçük ölçekli piyasalarda yer alırlar. Ülkelerin genel ekonomik ve gelişmişlik seviyeleri Çin'i ekonomik açıdan ve projeyi ise devamlılığı hususunda zorlayacaktır. Ayrıca az gelişmiş ülkeler ekonomik yapılarının dışında sosyal ve siyasal problemlere de sahiptir.



5. DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: TÜRKİYE EKONOMİSİ AÇISINDAN MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN ÖNEMİ VE ETKİLERİ

Türkiye, bulunduğu konumu dışında jeopolitik konumu ile dünyanın dikkatini çekmekte ve küresel arenada boy göstermektedir. Türkiye Asya, Avrupa, Afrika kıtalarının birbirine bağlandığı orta noktada yer almaktadır. Ayrıca Ortadoğu, Balkanlar ve Kafkaslara da yakındır. Türkiye'nin coğrafi konumu sebebiyle bölgesel erişim geçitlerinin geliştirilmesine yönelik pek çok projeye destek vermektedir. Bu bağlamda, ülkemizin tam merkezinde bulunduğu bölgeler arasında ticari, iktisadi, yatırım bağlantısının yanı sıra politik ve kültürel bağlantıların da geliştirilmesi hedeflenmektedir.

Türkiye'den yola çıkarak Kafkaslara oradan Hazar denizini geçerek Türkmenistan ve Kazakistan üzerinden Orta Asya'dan da geçerek Çin Halk Cumhuriyeti'ne ulaşan Orta Koridor, eski ipek yolunun tekrardan canlandırılması amaçlı Modern İpek Yolu projesinin en değerli parçasını oluşturmaktadır (T. C. Dışişleri Bakanlığı, 2022). Orta koridor Türkiye'den başlayarak kara ve demiryolu vasıtası ile Çin'e ulaşmaktadır. Bu koridor projesi açık denize bir çıkışı olmayan içte kalan ülkeler için ticaretlerinde can suyu niteliğinde olmuştur. Çok farklı ulaşım seçeneklerini içeren bir hat olan Orta koridor, 4.256 km'lik demiryolu hattı ve 508 km'lik deniz hattı mevcuttur (Karadaş, 2024, s. 55).

2013 yılında Çin'in ilan ettiği Modern İpek Yolu projesi ile Türkiye'nin oluşturduğu Orta koridor 14 Kasım 2015 tarihinde G-20 zirvesinde iki ülke arasında “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yy. Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Projesinin Uyumlaştırılması İlişkin Mutabakat Muhtırası” ve “Demiryolları Alanında İşbirliğine İlişkin Anlaşma” imzalanmıştır (T. C. Dışişleri Bakanlığı, 2022). Böylelikle Türkiye Modern İpek Yolu Projesine resmen dahil olmuştur. Atılan bu imza ile iki ülke arasındaki ilişki yepyeni bir alana taşınmış oldu. Türkiye, Çin'in duyurduğu modern ipek yolu projesinin Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridorunda yer almakta bu koridor kısaca orta koridor olarak adlandırılmaktadır. Çin bu Orta Koridor için toplamda 8 trilyon dolarlık devasa bir bütçe ayırmıştır ve bu bütçenin 40 milyar dolarını sadece ulaşım altyapılarına kullanacağı varsayılırken her yıl yapılacak yatırımlar için 750 milyon dolar harcanması öngörülmektedir (Ateş, 2023, s. 50).

2015 yılında Türkiye-Çin arasında yapılan anlaşma sonrasında iki ülke arasındaki ilişkilerde önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Gelişen ilişkilerin en göze çarpan alanlardan biri kültürel ve turizm alanında olmuştur. 2017 yılında Çin'den ülkemize toplam 221 bin turist gelmişken, 2019 yılının ilk on bir ayında bu sayı 403 bin'e ulaşmıştır (Çakılcı, 2021, s. 95). Ayrıca 2012 yılını Türkiye "Çin Kültür Yılı" olarak ilan etti ve Çin 2013 yılında "Türk Kültür Yılı"nı kutlayarak çeşitli etkinlikler gerçekleştirmiş olurken ayrıca Çin'de 2018 yılı "Türkiye Turizm Yılı" olarak ilan edilmiştir (Erol, 2024, s. 13).

Yıl içinde Doğu-Batı doğrultusunda 10 milyon konteynırın yalnızca %4'ü Rusya üzerinden Trans-Sibirya Demiryolu kullanılarak kuzey koridorundan yapılırken %96'sı ise denizyolu üzerinden sevk edilmektedir (T. C. Dışişleri Bakanlığı, 2022). Orta Koridor, Doğu-Batı arasında bir ticaret güzergahı olarak Kuzey koridoruna kıyasla hem ekonomik hem de 2000 km daha kısa mesafeye sahip olduğundan önemli bir alternatif koridor olmuştur. Ayrıca orta koridor da gerçekleştirilen ulaşım denizyoluna kıyasla yaklaşık 1/3 oranında kısalarak ulaşım süresi ortalama iki haftaya kadar inecektir (T. C. Dışişleri Bakanlığı, 2022). Farklı ulaşım şekillerine sahip bir ağ olan Orta koridor diğer koridorlara kıyasladığımızda en önemli avantajı iklim koşullarının elverişli olması ulaşımında kolaylık sağlamaktadır.

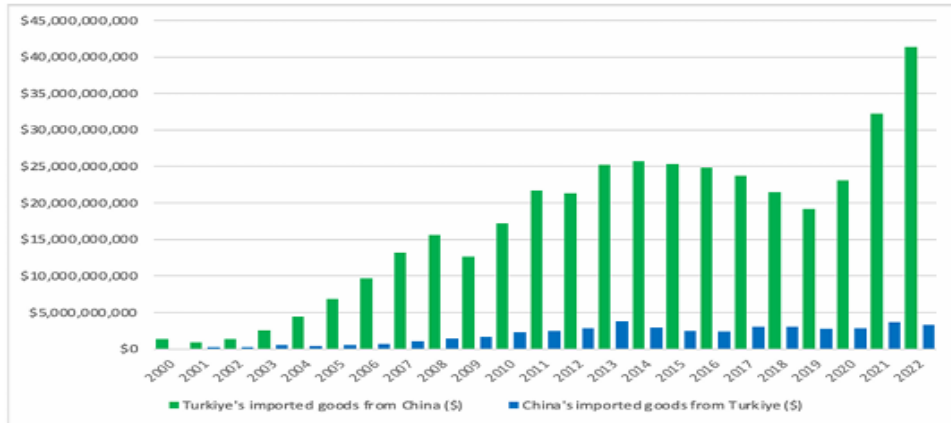
Resmi olarak Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR) projesi adıyla bilinen Orta koridor projesi, Türkiye'den başlayarak demiryolu vasıtasıyla sırayla Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar denizinden feribot sayesinde Orta Asya ülkeleri 'den Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan'dan geçerek Çin'e ulaşılmaktadır (Erol, 2024, s. 28). Bir diğer Orta koridor güzergahı ise, Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan, Türkmenistan ve Afganistan üzerinden transit taşımacılık geçişi Lapis Lazuli projesidir (Ergünsü, 2017, s. 108). Bunun yanı sıra Pakistan'da projeye katılmak istedi. Orta koridordaki Hazar deniz taşımacılığında kullanılan bazı önemli limanlar şöyledir; Bakü/Alat (Azerbaycan), Aktau/Kuryk (Kazakistan), Türkmenbaşı (Türkmenistan) limanları kombine taşımacılığında kullanılmaktadır (T. C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

2024 yılının ilk 11 ayında 2023 yılına oranla %63'lük artış yaparak 4,1 milyon ton kargo orta koridordan geçişi gerçekleştirmiştir. (Aguiar, 2025). Bu koridor ile artan ticaret, endüstriyel büyümeyi, yeni çalışma alanları oluşturmayı, altyapı gelişimini destekleyerek bölgesel ekonomilerin kalkındırmayı artırır ve

global tedarik ağını güçlendirmektedir. Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin öngörüsüne göre, Orta Koridor projesinin ülkemizin lojistik ve taşımacılık alanının yaklaşık 200.000 yeni istihdam yaratacağı tahmin edilmektedir (Badas, 2024, s. 10).

Modern ipek yolu projesi öncesinde Türkiye'nin Çin'den gerçekleştirdiği dışalımının da devamlı olarak artış göstermiştir. Fakat yaşanan finansal kriz ile büyüme hafif azalsa da dışalımını önemli seviyede kalmıştır. 2013 yılında Modern ipek yolu projesinin ilanı sonrasında Türkiye'nin Çin'den ithalatı 2.145 milyon dolarlık (Tük, 2014) artış gözlemlenmiştir. Bu artışlar özellikle 2020 yılından sonra daha belirgin hal almıştır.

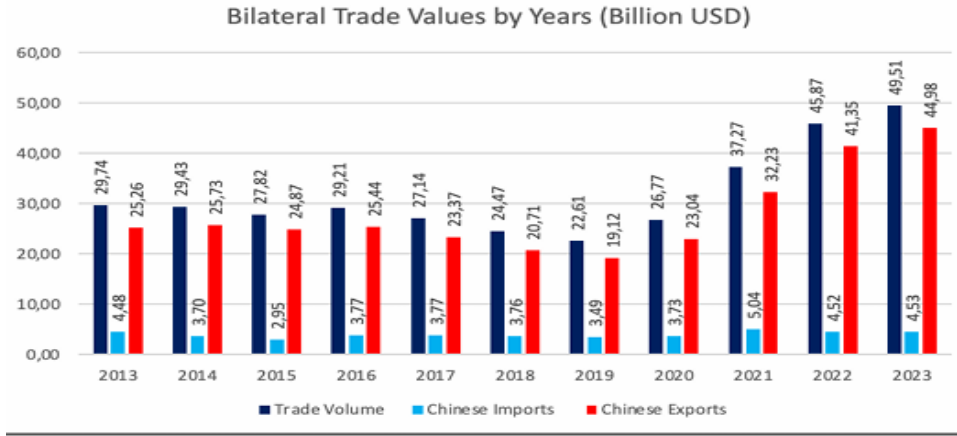
2021-2022 yıllarından itibaren ithalatımızda ciddi bir artış gözükmemektedir. Modern ipek yolu projesi altyapı ve ticaret güzergahlarını geliştirerek büyümeyi desteklemiş ve Türkiye-Çin arasındaki mal ihracat ve ithalatını kolaylaştırarak ticareti verimli şekle getirmiştir.



Tablo 5.1. 2000-2022 Yılları Arasında Türkiye-Çin Ticaret Verileri

Kaynak: (Erol, 2024, s. 7). Erişim tarihi: 12.06.2025

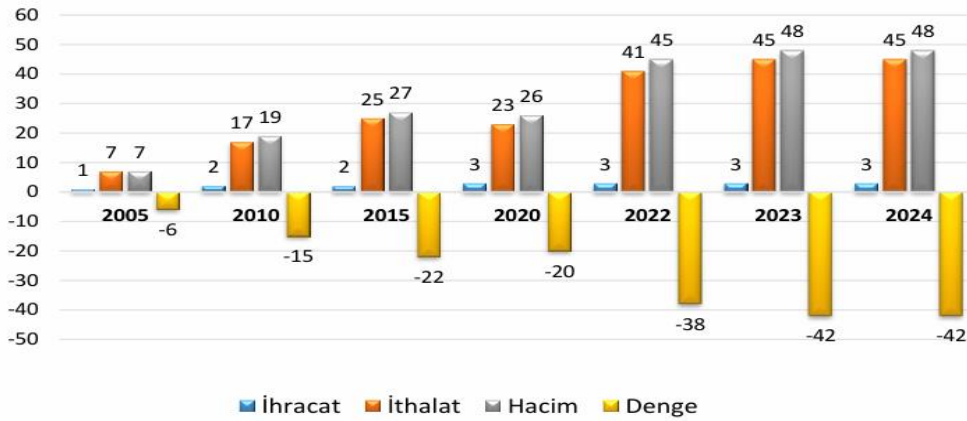
2024 yılında Türkiye'nin toplam ihracatı 261,801,501 milyon dolar iken, toplam ithalatı 344,017,272 milyondardır (Trademap, 2025). Türkiye'nin ihracat sıralamasında 3,388,442 milyon dolar ile Çin 20. sırada yer alırken, ithalat sıralamasında ise 44,930,563 milyon dolarla Çin 1. sırada yerini almıştır. Çin Türkiye'nin en büyük ithalat ortağı olmuştur. Düşük ihracat seviyesi, ülkemizin Çin piyasasında çok daha fazla aktif olmasını gerektiğini de göstermektedir. Bir başka şekilde ifade edecek olursak 2024 yılında Türkiye Çin'e ihraç ettiği bir birim ürün karşılığında Çin'den on beş birime denk gelecek ürün ithal etmiştir.



Tablo 5.2. Yıllara Göre Türkiye-Çin Ticaret Verileri

Kaynak: (Erol, 2024, s. 7). Erişim tarihi: 12.06.2025

Görüldüğü üzere Çin ülkemizin en fazla dış ticaret açığı verdiği ülke olmuştur. Türkiye-Çin arasındaki var olan dış ticaret açığı her yıl daha çok büyümektedir. Çin'in Türkiye'nin dış ticaretindeki payı bir hayli yüksek iken ancak Çin'in dış ticaret ilişkisinde Türkiye'nin payı küçüktür. İki ülke arasındaki ticaret asimetrik şekildedir. Modern ipek yolu projesinin verdiği ulaşım kolaylığı ve gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması, ülkeler arasındaki ticari eşitliğinin Türkiye adına olumlu bir şekil almasına imkân tanımıştır.



Tablo 5.3. Türkiye'nin Çin ile Ticareti (milyar dolar)

Kaynak: (Trademap, 2025). Erişim tarihi: 12.06.2025

Çin proje ile varmak istediği Avrupa pazarına rahatlıkla ulaşırken, Türkiye de yıllar süren Türk Devletleriyle istediği ortaklığı kurabilme şansı elde etmiştir.

	2020	2021	2022	2023	2024
KAZAKİSTAN	985,685	1,288,305	1,607,585	2,960,337	3,320,162
KIRGIZİSTAN	417,547	749,472	935,299	1,200,851	1,378,344
TÜRKMENİSTAN	786,966	984,889	1,100,202	1,011,629	1,096,235
ÖZBEKİSTAN	1,154,334	1,841,893	1,877,915	1,872,528	2,228,215
AZERBAYCAN	2,085,574	2,342,993	2,527,826	2,796,851	3,079,267

Tablo 5.4. Türkiye’nin İhracatı (milyar dolar)

KAYNAK: Tablo yazar tarafından oluşturuldu. Bilgiler (Trademap, 2025) alındı.

	2020	2021	2022	2023	2024
KAZAKİSTAN	1,180,549	1,595,313	3,514,907	3,501,132	3,385,573
KIRGIZİSTAN	91,159	86,461	119,553	273,948	167,685
TÜRKMENİSTAN	319,387	710,865	967,087	1,659,919	1,070,508
ÖZBEKİSTAN	969,984	1,800,044	1,682,528	1,209,313	1,134,188
AZERBAYCAN	410,710	751,290	836,288	1,440,075	1,817,191

Tablo 5.5. Türkiye’nin İthalatı (milyar dolar)

KAYNAK: Tablo yazar tarafından oluşturuldu. Bilgiler (Trademap, 2025) alındı.

Tablo 5.4 ve 5.5’te verilen Türkiye’nin Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Azerbaycan gibi Türk Devletleriyle yaptığı 2020-2024 yıllarındaki ihracat ve ithalat rakamlarına baktığımızda hem ihracatımızda hem de ithalat rakamlarımız her geçen yıl artmıştır.

Türkiye İstatistik Kurumu’nun verilerine göre, Orta Koridor da yer alan Orta Asya ülkeleri ile Türkiye arasındaki ticaret son 15 yılda senelik %8 oranında artış gerçekleşmektedir (Badas, 2024, s. 10).

5.1 Türkiye ve Modern İpek Yolu Projesi

Eski İpek Yolunu tekrardan aktif hale getirmek için Türkiye yıllar öncesinden projelere başlamıştır. Bu hedefle 1997 yılında gerçekleştirilen “İpek Yolu 2000” konferansına 26 ülkeden katılım gerçekleştirilmiştir (Ateş ve Seymen, 2022, s. 287). Türkiye 2008 yılında geçmiş tarihi bakımında kök bağları bulunan Türk Devletleri ve bazı Asya ülkelerini kapsayan “İpek Yolu Girişimi ve

Kervansaray Projesi” ni 16 ülkenin dahil olmasıyla başlatmıştır (Ateş ve Seymen, 2022, s. 287).

Bu projelerin yanı sıra Türkiye Asya-Avrupa arasını birleştirmek için 2013 yılında “Marmaray Boğaz Tüp Geçidi”, 2016 yılında “Yavuz Sultan Selim Köprüsü” ve “Avrasya Tüp Geçidi”, 2018 yılında “İstanbul Havalimanı”, 2022 yılında “1915 Çanakkale Köprüsü” 2021 yılında “Filyos limanı”, “Çandarlı-Mersin Limanları”, “3 Katlı Tüp Geçit Projesi”, “Kanal İstanbul”, “Edirne-Kars Demiryolu Projesi” gibi tüm bu projelerden bazıları tamamlanarak hayata geçirilmiş projeler olurken bazılarının da yapımı planlama aşamasında olan projelerdir (T. C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

Türkiye’nin başlattığı “İpek Yolu Girişimi ve Kervansaray Projesi” ile 2013 yılında Çin’in dünyaya duyurduğu “Modern İpek Yolu Projesi” nin benzer amaçlar taşıdığı söylenebilir (Ateş ve Seymen, 2022, s. 287). Böylelikle Türkiye, Modern İpek Yolu projesine katılma konusunda olumlu bakmıştır. 2015 yılında Türkiye ile Çin’in arasında imzalanan iki projenin birbirine uyumlaştırılması ilişkin yapılan iki anlaşmayla Türkiye resmi olarak modern ipek yolu projesine katılmış oldu. İmzalanan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Projesinin Uyumlaştırılmasına ilişkin Mutabakat Zaptı” ile “Demiryollarına Alanında İşbirliğine İlişkin Anlaşma” ile Edirne-Kars Hızlı Tren projesi de bu koridorun tamamlayıcı bir parçası olacağı izah edilmiştir (Ateş, 2023, s. 50).

Türkiye bu koridor kapsamında oldukça stratejik bir noktada yer almaktadır. Oluşturulan bu koridor ile Asya ülkeleriyle ekonomik ortaklığını derinleştirmeyi ve politik ilişkilerini ilerletmeyi amaçlamaktadır. Benimsenen Türkiye Vizyonu ile Asya’yla bağların daha ileriye taşınmasını desteklemekte (Korkmaz, 2024). Bu sebeple de Orta Koridor’un gerçekleştirilmesinde Türkiye’nin Orta Asya’ya bakışında önemli bir aktördür. 2017 yılında faaliyete başlayana toplam 840 kilometre uzunluğundaki Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu (BTK) bu koridorun önemli ayağını oluşturdu (Karadaş, 2024, s. 56). Ayrıca güzergahın Afganistan’a ulaşmasını Lapis Lazuli koridoruyla sağlayacaktır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu şimdiye kadar BTK hattı ile toplam 1 milyon 470 bin ton yük taşındığını açıkladı (Toptaş, 2024). Ayrıca Uraloğlu, Türkiye-Çin arasında Orta Koridor ve BTK güzergahında yıl içinde orta vade de 200 ve uzun vade de 1500 blok tren çalıştırmayı ve toplam 6,5 milyon ton

yük taşınmasını ve taşıma süresini 10 güne indirmeyi planladıklarını ifade etti (Toptaş, 2024). 2034 yılında Bakü-Tiflis-Kars demiryolu üzerinden Pekin-Londra arasında kesintisiz olarak 3 milyon insan ve 17 milyon ton yükün taşınması varsayılmaktadır (T. C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

2017 yılında yapılan Modern İpek Yolu zirvesinde iki ülke arasında birçok hususta anlaşmalar yapılmıştır. Bu anlaşmaların üç tanesi ise şöyledir:

- Uluslararası karayolları üzerinde taşımacılık anlaşması
- ÇHC ile karşılıklı kültür merkezlerinin kurulmasına ilişkin anlaşma ve
- Suçluların karşılıklı iadesi anlaşması yapılmıştır (Karagöl, 2017, s. 5).

Asya, Avrupa ve Ortadoğu'nun birleştiği noktada yer alan Türkiye, modern ipek yolu projesinin kara ve demiryolu ağlarını kapsayan ipek yolu ekonomik kuşağı güzergahının Avrupa'ya birleşim noktasını oluşturmaktadır. Aynı zamanda orta koridor modern ipek yolu projesinin kara koridorlarından olan Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridorunun bir diğer adı'dır. Bu koridorun başlangıcı Çin'in Xi'an şehrinden çıkan trenle başlayıp, Orta Asya üzerinden Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan'ın limanı olan Türkmenbaşı veya Kazakistan'ın limanı Aktau ile Hazar denizi geçişiyle Azerbaycan'ın limanı Bakü'ye varılarak daha sonra sırayla Gürcistan ve Türkiye üzerinden Marmaray ile Avrupa'ya ulaşılmış olacaktır (Ateş, 2023, s. 50-51). Ayrıca bu güzergahtan bizim ilk ihracatımız İstanbul'dan 4 Aralık 2020 tarihinde yola çıkan tren Bakü-Tiflis-Kars demiryolunu kullanarak taahhüt edilen süre zarfı içinde yani tam 15 günde 2 kıta, 2 deniz, 5 ülkeyi geride bırakıp 19 Aralık 2020'de Çin'in Xi'an kentine ulaşarak toplamda 8.693 kilometre mesafe kat etmiştir (Canlı, 2022).

Türkiye, bu koridorla ticaretteki hacmini üç katına çıkarmayı ve 2030 yılına kadar ise taşıma sürelerini olabilecek en aza indirmeyi hedeflemektedir. Demiryolu vasıtasıyla Türkiye yük taşıma kapasitesini 2053 yılına kadar %22 oranına çıkarmayı hedefliyor (Korkmaz, 2024).



Şekil 5.1 Orta Koridor-Trans Hazar Taşımacılık Koridoru

Kaynak: (Özçubukçu, 2024). Erişim tarihi:13.06.2025

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının raporuna göre, bu Orta Koridor projesinden tam faydalanabilmek için tahmin edilen 35 milyar dolarlık bir altyapı yatırıma ihtiyacı vardır (Badas, 2024, s. 6). Bu yatırımlar arasında lojistik merkezlerinin yapımı, limanların genişletilerek kapasitesinin büyütülmesi, demiryolu hatlarının yenilenmesi gibi yatırım projelerini kapsamaktadır.

Pekin-Londra arasında uzanan bu orta koridor yıllık 600 milyar doları aşan ticaretin merkezini oluşturuyor (Canlı, 2022). Bu koridor bölge ülkeleri için can simidi olmuştur. Orta Koridor, bölgedeki ülkelerin iktisadi ve ticari eylemlerine, altyapı yenilemelerine ve ekonomik büyümelerine olanak tanımaktadır. Ülkeler koridorun sunacağı fırsatlardan fayda elde etmeyi amaçlamaktadır. 29 Mart 2021 tarihinde Süveyş kanalında karaya oturan “The Ever Given” isimli gemi uluslararası ticarette büyük sıkıntıya sebep olurken Orta Koridor gündeme geldi (Canlı, 2022).

Modern ipek yolu projesinin kuzey ve güney hatlarının kesişiminde yer alan resmi adı Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Hattı (TITR) ya da en çok bilinen ismiyle Orta Koridor, Ukrayna-Rusya arasında başlayan ve hala devam etmekte olan savaş sonrasında bu koridor öne çıkmıştır (Keleş, 2020, s. 55). Yaşanan olaylarla beraber hiçbir zaman tek bir şeye bağlı kalınmamasının bir örneği daha görülürken devletlerin farklı seçenekler oluşturmasını, alternatif ulaşım hatlarının gerekliliğini artırmıştır. Ayrıca bu orta koridor Rusya üzerinden geçen Trans-Sibirya Demiryolu hattı olan yani kuzey koridoruna kıyasla yaklaşık 2000

kilometre daha kısa mesafeye sahip oluşuyla ulaşımında ortalama 5 günlük bir avantaj sağlamaktadır (Korkmaz, 2024).

2021 yılında orta koridor ikinci rotası olan “Avrupa-Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Hazar Denizi-Kazakistan-Çin” hattındaki demiryolu üzerindeki yük taşıma hacimleri %52 değerinde artmıştır (Kuşak ve Yol, 2025). Ayrıca 2025 yılına gelinceye kadar bu koridorun Modern İpek Yolu projesi dahilindeki kapasitesini senede 10 milyon tona kadar yükseltilmesi planlanmaktadır (Kuşak ve Yol, 2025).

Çin bu koridor üzerinde gerçekleştirdiği altyapı yatırımları ve ticari ortaklıklarının etkinliğini artırmayı devam etmiş, böylelikle büyümeyi destekleyen yeni bir güç oluşturmuştur. Günümüzde bu koridor Çin’in yaptığı ticareti kolaylaştırmakla sınırlı kalmayıp ayrıca küresel gücünü pekiştiren ekonomik araç halini aldı.

Çin’in Xi’an şehrinden yola çıkan 42 vagonluk Chang yük treni Modern İpek Yolu projesi dahilinde olan Orta Koridor ve BTK Demiryolu güzergahı üzerinden Türkiye’ye tam 12 günde 6 Kasım 2019 tarihinde gelen ve Marmaray üzerinden Çekya’nın başkenti Prag’a 18 günde ulaşarak tarihi bir başarı elde etmiştir (Canlı, 2022). Güzergâh kapsamında toplamda 2 kıta, 10 ülke, 2 deniz geride bırakarak toplamda 11.483 kilometre yol kat etmiştir (Filiz, 2020, s. 128).

Türkiye’nin Modern İpek Yolu Projesi’nin önemli bir parçası olacağı net bir şekilde görüldükten sonra Çin Türkiye’ye karşı yatırımlarına hız kazandırmıştır. Türkiye pazarında 1000’i aşkın Çin’li firma bulunmaktadır. Türkiye Modern İpek Yolu projesi başladıktan sonra 2013 yılında iki ülke arasında doğrudan yabancı yatırımlarında gözle görülür bir artış yaşanmıştır. Öyle ki en önemli artışı 2015 yılında gerçekleşmiş olup, Çin’in ülkemize yaptığı doğrudan yatırım 628 milyon dolar ile Türkiye’nin Çin’e yaptığı yatırım ise 521 milyon dolar seviyesindedir (Erol, 2024, s. 10). 2024 yılında Türkiye’ye gelen yurt dışından yaklaşık 7 milyar dolar değerindeki toplam doğrudan yatırımda Çin 47 milyon dolar ve %1 pay ile 22. sırada yer almıştır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2025, s. 12). Türkiye’ye yapılan yatırımlara baktığımızda büyük çoğunluğunun enerji alanında yoğunluk göze çarpmaktadır.

Ancak her ne kadar Çin yatırımlarına hız kazandırsada beklenilenin altında kaldığı görülmektedir. Çin’in teknoloji, otomobil, e-ticaret alanında yaptığı yatırımlara baktığımızda; 2017 yılında ülkemide 15. yılını kutlayan Huawei her yıl ülkemizde AR-GE merkezi için 20 milyon dolar ek yatırım gerçekleştirmektedir

(Erol, 2024, s. 12). 2018 yılında Alibaba 728 milyon dolara Trendyol'u satın almıştır. 2021 yılında Çin'in teknoloji devi Xiaomi İstanbul'da yıllık 5 milyon akıllı telefon üretim kapasiteli fabrikasında üretime başladı (Erol, 2024, s. 13). 2024 yılında ise, Çin'li elektrikli araç üreticisi BYD Türkiye'de 1 milyar dolar değerinde Manisada üretim için fabrika kuracağı açıkladı (Erol, 2024, s. 13).

Modern İpek Yolu projesinin önemli parçası olan orta koridor genel anlamda mal ticaretini konu alsa da enerji hususun da ciddi bir potansiyeli vardır. Proje beraberinde enerjiyi arz ve talep eden ülkeleri karşı karşıya getirerek bu alanda oluşabilecek yeni gelişmelere olanak tanımaktadır. Enerji hususunda atılacak her adımda da konumu sebebiyle avantaj sahibi olduğundan Türkiye merkezinde yer alacaktır. Enerji alanında önemli projeler olan TANAP (Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı), BTC (Bakü-Tiflis-Ceyhan) ve Türk Akımı projelerinde yer alan ülkemiz enerji arz ehemmiyeti noktasında stratejik konuma sahiptir (Karagöl, 2017, s. 6).

2015 yılında yapımına başlanan TANAP projesiyle Azerbaycan doğalgazının, Türkiye üzerinden geçerek Avrupa'ya ulaştırılması hedeflenmektedir (Ateş, 2023, s. 54). 30 Kasım 2019 yılında açılan TANAP projesi ile Modern İpek Yolu'nun enerji bağlantısı kurulmuş oldu (Marangoz ve Tuncer , 2020, s. 232). Bu proje dahilinde Türkiye'ye toplam 1850 kilometre'lik enerji boru hattı yapılacaktır. Azerbaycan bu proje için AIIB'den yaklaşık 600 milyon dolar'lık kredi almıştır (Ateş, 2023, s. 54).

5.2 Türkiye'de Modern İpek Yolu Dahilinde Projeler

Modern İpek Yolu projesi dahilinde gerçekleştirilen çok yönlü ulaştırma yatırımlarına ek olarak, Türkiye Orta Asya ülkeleri üzerinden Çin'e bağlayan Orta Koridor projesi kapsamında ülkemizde hayata geçirilen veya geçirilmesi planlanan önemli mega projeler vardır. Türkiye'nin alakadar olduğu proje ögeleri arasında hem uluslararası hemde ulusal gayretleri bulunmaktadır: bunlar arasında ise, TRACECA projesi, Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı, Karadeniz Ekonomik Ağı, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Ağı, TEM projesi, TER projesi, Asya Karayolu, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı ve Marmaray projeleridir (Erol, 2024, s. 28).

Bu projeler kara ve deniz güzergahlarını kapsayarak Türkiye'nin uluslararası ticaretteki stratejik önemini pekiştirerek güçlendirmektedir. Türkiye'de modern ipek yolu projesine uyumlu olarak birden çok proje dikkat çekmektedir. Ayrıca Çinli şirketlerin Türkiye'deki yaptığı yatırımlar 2,6 milyar doları aşmıştır (Özdemir, 2024).

Başlıca projeler:

- Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren: Bu proje Türkiye'de modern ipek yoluna entegreli pek çok projeler arasında önemli yere sahiptir. Projenin çalışmalarına 2003 yılında başlanarak 2014 yılında proje tamamlanmıştır. Projenin bitirilmesiyle bu yüksek hızlı tren hattı Marmaray tünelinin kullanıma açılmasıyla İstanbul'dan Halkalı'ya uzanarak Anadolu-Avrupa arasında ulaşım imkânı sağlayan tek tren hattı olmuştur (Rail Turkey Tr , 2021). Ayrıca bu projenin önemi Çin'in tamamlanan tek denizasıırı yüksek hızlı tren hattıdır (Kemanlı, 2023, s. 93). Projenin başarılı bir şekilde kullanıma geçilmesi, Çin'li firmaların yeni ülke ve pazarlara açılmasında ciddi bir referans kaynağını oluşturmuştur. Bu kapsamda Türkiye altyapı yatırımlarını gerçeğe döküebilmek için Çin'in bilgi ve teknolojik birikiminden yararlanmasını ve proje sayesinde Çin'li firmaların bir başka ülke pazarına girişini kolaylaştırması bakımında her iki ülkenin de karşılıklı kazan-kazan ilişkisi gerçekleşmiştir.

- Marmaray: Bu proje İstanbul'un iki yakasını yani Asya ve Avrupa yakasını İstanbul Boğazının altından geçen tünel vasıtasıyla birbirine bağlayan demiryolu projesidir. Ayrıca bu denizaltı demiryolu projesi dünyanın en derin batırılmış tünel tekniği kullanılarak yapılmış bir projedir (Kemanlı, 2023, s. 94). Proje 5 istasyon sayesinde iki yakayı ortalama 4 dakika gibi kısa bir sürede birbirine bağlamaktadır. Marmaray modern ipek yolu projesi dahilinde bakıldığında Pekin-Londra güzergahının tam orta noktasını tamamlayan parçalardandır. Bu projenin çalışmalarına 2004 yılında başlanıp yapımı tam 9 yıl süren 2013 yılında bitirilip aynı yıl faaliyete girmiştir. Proje toplamda 76 kilometreden oluşmakta bunun 13 kilometresi yeraltından geçen demiryolu hattıdır (Yılmaz, 2020, s. 5287).

- Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu (BTK): Bu demiryolu hattı Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye olmak üzere üç ülkenin iş birliği ile oluşturulmuştur. Ayrıca bu proje Türkiye'den Orta Asya ülkeleri üzerinden kesintisiz bir şekilde Çin'e ulaşmayı hedefleyen Orta Koridorun önemli bir projesi dir. Türkiye'de 2008 yılında başlanan ve 2017 yılında bitirilen demiryolu hattının 76 kilometresi ülkemizden

geçerken projenin toplam demiryolu hattı ise 840 kilometre dir (Karadaş, 2024, s. 56).

Demiryolu hattının faaliyete başlamasıyla ilk kısımda 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesi, 2034 yılındaysa 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yükün taşınma kapasitesinin olması ön görülmektedir (Üzümcü ve Akdeniz, 2014, s. 193). Bu demiryolunun toplam maliyeti yaklaşık 600 milyon dolar iken Türkiye'nin payını düşen tutar ise yaklaşık 220 milyon dolar olmuştur (Yılmaz, 2020, s. 5286). Türkiye'de "Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu" projesi çerçevesinden 4 istasyon, 3 köprü ve 76 kilometre'lik demiryolu hattı yapılmıştır (Kemanlı, 2023, s. 94). Bu demiryolu projesinin tamamlanmasıyla Türkiye-Çin veya tersi istikametten Çin'den Türkiye üzerinden Londra'ya kadar hat oluşmuştur. Bu hat sayesinde deniz taşımacılığına kıyasladığımızda taşıma süresini yarıya inmesini sağlayarak uluslararası ticareti hızlandırmakta.

Türkiye hattı üzerinden Edirne-İstanbul Demiryolu, Marmaray, İstanbul-Ankara Yüksek Hızlı Tren Hattı, Ankara-Kırıkkale-Yozgat-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı, Sivas-Erzincan Hızlı Tren ve Erzincan-Erzurum-Kars Hızlı Tren projeleri Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi ile birleştirilerek kesintisiz bir demiryolu projesinin en değerli halkalarını oluşturmaktadır (Akşam, 2018).

- Avrasya Tüneli ya da İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi: Tünelin inşası 2011'de başlanarak tam 5 yıl içinde faaliyete geçmiştir. 2016 yılında açılan Avrasya Tüneli Asya ve Avrupa kıtalarını deniz tabanının altından boğaz geçişine imkân tanıyan bir karayolu tüp geçidi projesidir (Vikipedi, 2025). Projenin toplam hattı 14,6 kilometreden oluşurken projenin 5,4 kilometresi deniz altında özel iki katlı tünel ve bağlantı tünellerinden oluşmaktadır (Vikipedi, 2025). Göztepe ve ayrıca Kazlıçeşme noktalarını birleştiren güzergâh olan bu tünel Marmaray projesinden sonra yapılan ikinci denizaltı projesi olmuştur. Ayrıca projenin yapılmasıyla Göztepe ve Kazlıçeşme arası 100 dakikadan yaklaşık 15 dakikaya düşecektir. Avrasya Tünelinin maliyetine bakacak olursak kendi kaynaklarımızdan ortalama 285 milyon dolar ve yabancı banka kredilerinden toplam 960 milyon dolarlık büyük bir destek alınarak inşa edilen ve projenin toplam maliyeti ise ortalama 1 milyar 245 milyon dolar tutarındadır (Kemanlı, 2023, s. 95).

- Yavuz Sultan Selim Köprüsü: Köprü 1,408 metrelik ana açıklığı ile üzerinde raylı sistem bulunan ve toplam boyu 2,164 metre olan dünyanın en uzun köprüsüdür (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018). 26 Ağustos 2016 tarihinde

faaliyete başlayan yavuz sultan selim köprüsü 59 metre genişliği ile dünyanın en geniş köprüsü olmuştur. Bu köprü Kuzey Marmara Otoyolu'nun Odayeri-Paşaköy mevkinde bulunmaktadır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü karayolu ulaşımını kolaylaştırmasının yanında üzerinde bulunan raylı sistem ile demiryolu ulaşımın da Asya-Avrupa geçişinde önemli bir alternatif yaratmaktadır. Birçok büyük projelerin Modern İpek Yolu projesine entegre edildiği gibi bu Yavuz Sultan Selim Köprüsü de modern ipek yolu projesi çerçevesinde Orta Koridora uyumlu olacak şekilde inşa edilmiştir. 2019 yılında Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu'nun %51'lik hissesini 688,5 milyon dolara Çin konsorsiyumuna satıldı (Şenol ve Erbilin, 2022, s. 167).

- İstanbul Havaalanı: 2015 yılında inşasına başlanan ve resmi açılışı 29 Ekim 2018 tarihinde yapılarak hizmete girmiştir. Bu projenin ihalesini 26 milyar 140 milyon Euro değerinde yapım maliyetiyle birlikte İstanbul Grant Airport (İGA) kazanmıştır (Yılmaz, 2020, s. 5288). Bu Havaalanı iki kıta arasında lojistik ve taşımacılık hususunda bel kemiğini oluşturan önemli noktadadır. Ayrıca İstanbul Havaalanı Modern İpek Yolu projesinin Orta Koridorun'da yer almasıyla taşımacılık alanında başka boyutlara eriştirecek kapasiteye sahiptir.

- 1915 Çanakkale Köprüsü: 2017 yılında inşasına başlanılan köprü 18 Mart 2022 tarihinde açılışı yapılmıştır. Ayrıca bu köprü Çanakkale Boğazında ilk olurken, Marmara bölgesin de beşinci asma köprüsü olmuştur. 1915 Çanakkale Köprüsü Türkiye'nin 100. kuruluş yılını temsilen 2023 metrelik dünyanın en uzun orta açıklığa sahip köprü olarak tarihe geçmiştir (Kemanlı, 2023, s. 96). 1915 Çanakkale Köprüsü Türk-Güney Kore ortaklığı ile yapılan bu köprü 2034 yılı itibariyle Türkiye'ye işletme hakkı devredilecektir (Vikipedi, 2025). Ayrıca bu köprünün maliyeti ise, 2,5 milyar Euro olarak açıklandı (Anadolu Ajansı, 2022).

Tüm projelerin dışında yapımları halen daha devam eden Asya-Avrupa arasını bağlayacak olan “Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı” ve “Üç Katlı Tüp Tünel Projesi”, “Kanal İstanbul” ile Orta Koridor dahilinde limanların Türkiye'nin deniz taşımacılığında faaliyetlerini artırmak hedefiyle yapımlarının devam ettiği “Filyos (Zonguldak), Çandarlı (İzmir), Mersin limanları” bu amaçlar kapsamında dır (T. C. Dışişleri Bakanlığı, 2022). “Kumport limanı” 2015 yılında %65'lik hissesi Çinli konsorsiyum tarafından 940 milyon dolara satın alınmıştır (Özdemir, 2024).

- Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren: Bu yüksek hızlı tren proje ile Orta Koridor daha kullanışlı olacağı düşünülmektedir. Bu Edirne-Kars Hızlı Tren

projesinin yapımı için çerçeve anlaşması 25 Ocak 2011 tarihinde imzalanmıştır (Ateş, 2023, s. 52-53). Projenin maliyeti yaklaşık 30 milyar doları bulması tahmin edilmektedir (Erol, 2024, s. 29). Projenin halen daha yapımı devam etmektedir. Bu tren hattı ile Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattını Avrupa'ya bağlayarak Pekin-Londra arasını kesintisiz olarak bağlayacaktır.

- Üç Katlı Tüp Tünel projesi, İstanbul'u denizin altından geçerek iki yakasını kara ve demiryolu ile ulaşımı gerçekleştirecek olan üç katlı karma bir tünel projesidir (Vikipedi, 2025). 2015 yılında duyurulan projenin ön görülen toplam maliyeti 3,5 milyar dolar olarak hesaplanmıştır.

- Mersin limanı, Modern İpek Yolu projesinin Akdeniz bağlantısı olarak dikkat çekmektedir. Filyos limanı Türkiye'nin üç büyük limanlarından biridir. Ayrıca dev lojistik merkezi projesi niteliğinde olan bu liman 13 geminin elleçlemesi yapılabilecek ve senelik 25 milyon ton kapasite barındıran 14 ve 19 metre derinliğindeki rıhtımlarıyla büyük tonajlı gemilere hizmet verebilecek güçtedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024).

Türkiye ayrıca enerji geçişinde Modern İpek Yolu projesinde kritik bir noktada yer almaktadır. Bu alanda yapılabilecekler arasında enerji hususundaki projeleri, TANAP (Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı), BTC (Bakü-Tiflis-Ceyhan), Türk Akım gibi mevcutta varolan projelerine yeni enerji boru hatları ve projelerinin geliştirilmesi Türkiye'nin enerji konusundaki ehemmiyetini artırırken modern ipek yolu projesinin enerji arzının ehemmiyetine destekte olacaktır (Yıldız, 2024, s. 50).

5.3 Türkiye'nin Modern İpek Yolu Projesi İle Çekinceleri ve Beklentileri

Türkiye'nin Modern İpek Yolu projesine karşı olumlu yaklaşmasının yanında bazı çekinceleri de bulunmaktadır. Türkiye dahil olduğu proje ile Çin'le arasındaki dış ticaret dengesinin derinleşmesinden endişelenmektedir. Türkiye bu proje kapsamında gerçekleştirilen veya devam eden projelerin sunduğu ekonomik fırsatları iyi şekilde değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin artırılması, ülkemizin ihracatında ve ülkeye gelen doğrudan yatırımlar bakımından avantaj sağlamasını amaçlayan stratejilere evrilmiştir.

Türkiye'nin Modern İpek Yolu projesi dahilinde hem ekonomik kalkınma fırsatlarını değerlendirmek hemde varolan çekincelerinin üstesinden gelebilmek için çeşitli beklentileri vardır.

Bu beklentilere baktığımızda;

1) Ticaret ve Lojistik Avantajları: Modern İpek Yolu projesi'nin Türkiye'den geçen tüm ticaret güzergahlarını güçlendirmesiyle, ülkenin dış ticaret hacminin artırılması ve taşımacılıktaki lojistik merkezi olarak yerinin pekiştirilmesi beklenmektedir. Özellikle demiryolu hatları ile liman projeleri Türkiye'nin uluslararası ticaret ağında çok daha güçlü bir yer almasını sağlayacaktır (Kiriş, 2023, s. 61).

2) Yeni Yatırım İmkanları: Hayata geçirilmesi hedeflenen yatırımların özellikle altyapı, enerji gibi önemli sektörlerin gelişmesinde ve büyümesinde destek sağlaması beklenmektedir (Akkaya, 2023, s. 49). Çin'li şirketlerin Türkiye pazarına doğrudan girerek yatırım yapmaları ülke sanayisinin gelişmesine destek verebilir.

3) Enerji Geçişinin Güçlenmesi: Modern İpek Yolu bağlamında Türkiye üzerinden geçecek TANAP, BTC, Türk Akım gibi birçok doğalgaz ve petrol enerji boru hatları projelerinin ve enerji ipek yollarının sayılarının artırılarak ülkemizin enerji alanındaki taşımacılık konumu güçlendirilmeyi amaçlamaktadır (Akkaya, 2023, s. 47). Türkiye bu sürecin sonunda bölgenin enerji arz güvenliğini sağlamasıyla projenin kilit noktasını oluşturacaktır.

4) Dengeli İş Birliği: Türkiye Modern İpek Yolu projesi kapsamında Çin'le iş ortaklığı gerçekleştirirken Avrupa'yla olan ekonomik ilişkilerini muhafaza ederek projeden maksimum yarar sağlamayı hedeflemekte. Bu sebeple de uluslararası siyasi dengeyi koruyacak bir politika izleyecektir (Akkaya, 2023, s. 46).

Sonuç olarak Modern İpek Yolu projesinin Türkiye piyasasına girecek yabancı sermaye ve yatırım girişlerini hareketlendirmesiyle Çin'le arasında oluşacak ticaret hacmini geliştirmesi beklenmektedir (Günay vd., 2019, s. 171). Ayrıca bu proje çerçevesinde yapılacak yatırım çalışmalarının geçtiği Türkiye'nin de içinde yer aldığı güzergâh üzerindeki ülkelerin ticari faaliyetlerinin artmasıyla beraber sermaye akışında artış yaşanacaktır.

Modern İpek Yolu projesinin Türkiye'ye sunduğu olanakların yanında bazı çekinceleride barındırmaktadır. Bu çekinceleri politik, ekonomik, jeostratejik bakımından değerlendirilmekteyiz.

1) Ekonomik Kaygılar: Bu proje Türkiye'nin üretimini ne şekilde etkileyeceği konusunda belli başlı belirsizlikler mevcuttur. Çin'i üretimdeki düşük maliyet avantajı ile güçlü ekonomisi, Türkiye'nin iç piyasasındaki yerel üreticilerin büyük çoğunluğu yeterince güçlü olmaması sonucunda rekabet edemeyecektir. Bir başka önemli ekonomik çekince ise, projenin hayata geçirilmesi için gerekli altyapı projelerinin yapılabilmesinde finansman desteğinin büyük oranda Çin sağlandığından dolayı ülkelerin ekonomik bağımsızlığı açısından tehlike arz etmektedir.

Çin Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir paya sahip olmasına rağmen, tersine baktığımızda Türkiye'nin Çin'in ticaretinde aynı paya sahip olmadığı görülmektedir. İki ülke ticaretindeki bu dengesizlik durumunun uzun vadede ne yazık ki Türkiye için çokda iyi yerlere gitmemektedir. Ülkelerin dış ticaretlerindeki ihracat-ithalat oranlarının denge eşitliğinin Türkiye'nin aleyhine olacak şekilde gerçekleşmektedir. Tablo 4.3'te Türkiye'nin Çin ile ticaret oranları yer almakta 2024 yılı Türkiye'nin Çin'e yaptığı ihracat toplamı 3,388,442 milyon dolar ile Çin 20. sırada olurken, Türkiye'nin Çin'den yaptığı ithalat toplamı 44,930,563 milyon dolar ile Çin 1. sırayı almıştır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2025). İki ülkenin birbirinden yaptığı ticaret oran farkları Türkiye'nin dış açıklarını artırmaktadır.

2) Jeopolitik Riskler: Çin'in bakışına göre Türkiye gayet siyasi açıdan bir istikrara sahip ülke konumunda olmasına rağmen komşularında sürekli devam eden bir kargaşa ve karışıklığın dışında olmasının kolay olmayacaktır (Çatal, 2019, s. 116). Modern İpek Yolu projesindeki ekonomik koridorlardan biri Ortadoğu'daki problemli ülkelerden ve ülkemiz üzerinden izleyeceği güzergâh nedeniyle Çin'i jeostratejik tehlike altına almaktadır (Akkaya, 2023, s. 52). Türkiye proje sebebiyle Çin'le olan ekonomik, sosyal ilişkilerinin artmasıyla Batılı devletlerin dikkatlerini çekmiştir. Batılı devletlerin artan endişeleri Türkiye'yi zaman zaman zor durumda kalmasına neden olmaktadır. ABD'nin, Türkiye'nin Çin malı uçaksavar füze sistemi olan HQ-9 'a karşı olması örnek gösterilmektedir (Çatal, 2019, s. 116).

3) Her Ülkenin Projeyi Farklı Algılaması: Çin projeyi 2013 yılında dünyaya duyurduğunda ülkelerin büyük çoğunluğu uzak kalmayı tercih etmiştir. Ülkelerin uzak duruşu açıklanan projenin çerçevesi, ilkeleri, amaçları, işleyişi nasıl ne şekilde olacağı gibi soruları net cevap verilememesi projeye karşı uzak durdurlar (Akkaya, 2023, s. 50). Birçok ülke bu projeyi Çin'in yayılmacı ve baskıcı politikalarından bir parçası olarak görmüştür (Akkaya, 2023, s. 51). Ülkelerin projeyi

algılayamamasının önemli bir başka sebebi ise, projenin anlatımındaki tercüme eksikliği yani her dile çevirilmediği için tam bilgi akışı gerçekleşmemiştir.

4) Çin'in Bölgedeki Nüfus Artışı: Çin proje kapsamında ülkelere yapılan büyük yatırım projelerinin inşasının büyük çoğunluğunu kendisi yürüttüğü için projede çalışacak kişileride o bölgeye yerleştirmektedir. Bu durum ülkeler için önemli bir sorun teşkil etmektedir. Projeye karşı olan ülkelerin Modern İpek Yolu projesini Çin'in yayılmacı politikasının bir sonucu olarak gördüğü için projeye karşı olumsuz bakmalarını buna dayandırmaktadırlar. Örnek verecek olduğumuzda Çin'in Manisaya kuracağı BYD fabrikası için yaklaşık 2,500 işçi getirerek Çin mahallesi kuracaktır (Değirmen, 2025).

5) Altyapı ve Ulaşım Uygunluğu: Modern İpek Yolu projesi dahilindeki bazı projelerin varolan altyapı planlarıyla uyumlu olup olmaması konusunda önemli çekinceler vardır (Luft, 2016, s. 19). Ayrıca yerel çapta uygulanması gereken projelerin yönetimler arasındaki kontrol edilmesinde sorunlar oluşabilmektedir.

5.4 Modern İpek Yolu Projesi İle İlgili Literatür Çalışmaları

Modern İpek Yolu Projesi, dünyanın birçok bölgesel alanını içine alan çok uluslu bir projedir. Bu sebeple projeye ilgili dünyanın farklı ülkelerinde yapılmış pek çok akademik çalışma literatürde yerini almıştır. Genel olarak literatürde yer alan çalışmaların büyük çoğunluğu uluslararası ilişkiler ve tarih disiplinlerinden olduğu görülmüştür. “Modern İpek Yolu” projesi hakkında, iktisat disiplini çerçevesinde yürütülen çalışmalar 2016 yılı sonrasında özellikle daha da artmaya başladığı görülmüştür. Çalışmanın bu alanında iktisat literatürü çerçevesinde projeyi araştıran ve ampirik yöntemler kullanmış akademik çalışmalara değineceğiz.

Yılmaz vd., (2020) çalışmalarında Yeni İpek Yolu'nun Türkiye ekonomisine etkisini taşımacılık, dış ticaret ve turizm verilerini kullanarak incelemiştir. Araştırmacılar, Modern İpek Yolu Projesi'nin Türkiye'ye yapılan yabancı yatırımlar ve projeler üzerinde etkisini olduğunu ortaya çıkarmıştır.

Shang (2017) çalışmasında “Bir Kuşak Bir Yol” Projesi'nin gelişmesini araştırarak ve bu bağlamda Çin-Türkiye ve “Bir Kuşak Bir Yol” projesi'nin dünya ekonomisi üzerindeki ilişkisini daha çok iktisadi işbirlikleri bakımından incelemektedir. Bir Kuşak Bir Yol projesiyle ilgili olarak iki ülke arasındaki oluşan

işbirliğinde belli başlı bazı risklerin olma olasılığına rağmen ortak bir kazançların elde edebileceği hedefine, Çin-Türkiye arasındaki siyasi uyum ve karlı bir anlaşma ile ulaşılabilecektir.

Yılmaz (2020) çalışmasında Bir Kuşak Bir Yol projesi'nin ekonomik kapasitesini ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin ülkelere verdiği koşulsuz kredilerin yıllar içerisinde ödeyememeleri sonucunda ülkeleri borç batağına sürüklediği tartışılmaktadır. Ülkelere verilen koşulsuz şartsız krediler ile devletler aşırı borçladırılarak bunun sonucunda da ülkenin önemli varlıklarına el koyarak kendi bünyesine katmakta ve bunu borç diplomasisiyle yapmaktadır. Yapılan çalışmada Çin'in ortaya attığı proje her ne kadar ülkeler için yeni fırsat ve avantaj barındırdığı gibi ülkelerin gün geçtikçe Çin'e karşı olan finansman bağımlılığı artacağından ülkeler üzerinde siyasi bir müdahalenin olduğunu ve olacağını ortaya koymuştur.

Kopuk ve Bayraç (2021) çalışmalarında dış ticaret değerleri ve taşımacılık ile ilgili veriler ele alarak “Bir Kuşak Bir Yol” projesi'nin ekonomik etkilerini incelemişlerdir. Yapılan incelemelere göre projenin ilan edildiği 2013 yılından sonra Çin başta olmak üzere projede yer alan ülkelerin dış ticaretinin ve taşımacılığının arttığını göstermiş ve oluşan bu artışın fiziki projelerin uygulandığı ülkelerde özellikle daha fazla olduğu ortaya koyulmuştur.

Ateş (2023) çalışmasında Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Türkiye'nin dış ticaretine etkilerini incelemiştir. Yapılan çalışmada yeni ekonomik coğrafya modeli dahilinde OBOR projesi'nin Türkiye'nin dış ticaret etkilerini, 2013-2021 dönemi için analiz etmiştir. İki farklı analiz yöntemi kullanılmış bunlar; İlki çekim modeli, ikincisi Türkiye'nin bilateral ticaret yoğunlaşma endeksi kullanılmıştır. Elde ettiği bulgulara göre, ülkemizin OBOR'a ülkeleri özelinde dış ticaretini arttırıcı etki yapması ancak oluşan bu etkinin ihracattan daha çok ithalat artışına sebep olması öngörülmektedir.

Li vd., (2018) çalışmalarında Çin'in lojistik altyapısının kıyı ve iç alanlarındaki ekonomik büyüme üzerindeki etkisini araştırmışlardır. Bu çalışmanın sonucunda, lojistik altyapının büyümenin itici gücü olduğunu gösteren değişkenlerin çoğunun büyümedeki kayda değer pozitif etkilere sahip olduğunu göstermiştir.

Baniya vd., (2020) çalışmalarında OBOR girişiminin, ticari etkilerini çekim modeli ile incelemiştir. Sonuç olarak girişime katılan ülkelerin karşılıklı ticaretini ortalama yüzde 4,1 oranında artacağı ve mevcut altyapı yatırımlarının kalitesinin

artırılması ile etkinin üç katı daha artacağı ve hassas malların yeni ulaşım altyapıları sayesinde çok daha hızlı taşınması gerçekleştirilerek ülkelerin küresel değer zincirinden daha fazla paylar alabilecekleri vurgulanmıştır.

Çağlar (2020) çalışmasında Yeni İpek Yolu Projesi'nin dış ticaret ve yük taşımacılığı dahilinde Türkiye açısından incelenmiştir. Türkiye'nin projeye karşı bakışını ve ülkenin dış ticaret ve yük taşımacılığına olan etkileri saptanmaya çalışılmıştır. Türkiye proje üzerindeki güçlü taraflarını kullanarak elde edeceği fırsatları iyi değerlendirmelidir. SWOT analizinde de görüldüğü gibi Türkiye'nin gelişmiş karayolu taşımacılığı ile güçlü lojistik firmalarına sahip oluşu Yeni İpek Yolunda Projesi kapsamında uluslararası ticarete büyük avantaj sağlayacaktır. Böylelikle proje sayesinde Türkiye'nin elinde bulundurduğu potansiyel gücü kendi yararına dönüştürerek lojistik merkezi olma fırsatına sahiptir.

Karadaş (2024) çalışmasında Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Türkiye üzerindeki iktisadi, jeopolitik, stratejik etkilerini incelemiştir. Ayrıca, Proje Türkiye'nin uluslararası piyasadaki etkilerini ve bu etkileri Türkiye'nin gelecekteki stratejik konumlandırılmasındaki önemi detaylı olarak incelenmiştir. Elde edilen sonuca baktığımızda Türkiye'nin Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ndeki önemi ile elde edeceği gelirlerin sürdürülebilirliği konusunda durulmuştur.

Hastürk (2019) çalışmasında Çin ekonomisindeki dönüşümün küresel ekonomiler üzerine etkilerini “Bir Kuşak Bir Yol” Projesi bakımından incelemiştir. Bu çalışma proje dahilinde Çin projesi'nin Orta Asya ve Türkiye ekonomisine etkisi tartışılmıştır. Orta Asya ve Türkiye ekonomisine etkisini SWOT analizi ile tek tek incelemiştir. Elde ettiği bulgularla özellikle Türkiye'nin projeye karşı pozitif bakmasına rağmen diğer ülkelerde görüldüğü gibi Türkiye için de negatiflik oluşturabilecek faktörlerin varlığı sıkça vurgulanmaktadır. Sonuç olarak baktığımızda Hastürk'ün yaptığı çalışmada SWOT analizinde yer verdiği unsurların büyük çoğunluğu literatürde elde edilen bulgularla örtüşmektedir. Örneğin, ilk başta “Uygur Türklerine baskıcı davranışları” tehdidi, diğer çalışmalarda da dile getirilmiştir.

Samadı (2023) çalışmasında Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin seçilmiş Orta Asya ülkeleri üzerine ekonomik etkilerini incelemiştir. Yapılan incelemenin sonucunda Çin'in bu Orta Asya ülkeleri üzerinde Bir Kuşak Bir Yol Projesi dahilinde etkinliğini çoğaltarak bölgedeki hakimiyet mücadelesinde Batı'ya karşı rakip olurken, Orta Asya ülkelerinin de bu proje dahilinde yatırımların ve

istihdamın yükselmesi ve ihracatın da çok daha geniş pazarlara erişmesi yoluyla ekonomik yarar sağlayacakları sonucunu elde etmiştir.

Dilli (2022) çalışmasında Bir Kuşak Bir Yol Projesi çerçevesinde Türkiye'nin dış ticareti üzerinde bir değerlendirme yapmıştır. Orta Koridorda yer alan Türkiye Modern İpek Yolu Projesinde kilit konuma sahiptir. Proje dahilinde Türkiye'de birçok köprü, tünel, tren gibi taşımacılıkta Türkiye'yi öne çıkaracak yatırımlar yapılmıştır. Türkiye-Çin dış ticaret verilerini incelediğimizde dış ticaretin Türkiye aleyhine artarak bir seyir izlemektedir. Bu durum SWOT analizinde de görüldüğü üzere Türkiye'nin projedeki konumu açısından zayıf yönünü oluşturmaktadır. Öte yandan çok fazla mülteci sorunu ve siyasi meseleler, ekonomik sorunlar Türkiye'yi etkileyecek önemli tehdit hususlarındandır. Ayrıca Türkiye projeyi doğru bir şekilde değerlendirdiği takdirde dünya ekonomik sistemle uyum sağlayabilir. Böylelikle yeni pazarlara girebilme fırsatı elde edecektir. Sonuç olarak Türkiye proje dahilinde Çin'in baskınlığını artıracığı yeni pazarları ve ihraç ettiği malların analizini iyi yaparak pazara göre etkili strateji belirlemelidir.

5.5 Modern İpek Yolu Projesi ve Türkiye SWOT Analizi

Çin ekonomisindeki arz fazlalılığı sorununu çözebilmek ve küresel piyasada önemli yer edinebilmek için dünyadaki ticareti yeniden şekillendirerek hareketlendirme amacıyla Modern İpek Yolu projesini oluşturmuştur. Ortaya çıkarılan proje çeşitli coğrafyalar üzerinden geçmesi, önemli ekonomik potansiyeli oluşturmaktadır. Türkiye ilan edilen projeye en başından beri hep olumlu yaklaşırken coğrafi konumu sebebiyle projede ticaret güzergahlarında stratejik noktada yer alan önemli ülkelerden biri olmuştur. Modern İpek Yolu projesi'nin Türkiye'nin ticaretine ne şekilde etkilediği ve projeye katılımı sonucunda elde edeceği etkenleri SWOT Analiz yöntemini kullanarak inceleyeceğiz. SWOT Analizi Modern İpek Yolu projesi'nin Türkiye'ye olan iç etkenleri güçlü ve zayıf tarafları ile dış etkenleri fırsat ve tehditleri bakımından değerlendirilmektedir. SWOT Analizinin açılımına baktığımızda “S” harfi Strengths güçlü yönleri, “W” harfi Weaknesses zayıf yönlerini, “O” harfi Opportunities fırsatları ve “T” harfi Threats tehditleri ifade etmektedir.

5.5.1 Güçlü Yönleri

•Türkiye, Modern İpek Yolu projesinde kıtalarararı geçiş noktası olması (Hastürk, 2019, s. 84).

•Coğrafi konumu sebebiyle Türkiye, üç kıtanın birleşiminde olan ve Asya kıtasından Avrupa kıtasını birleştirmekte

•Türkiye Modern İpek Yolu projesinde ana geçiş koridorunda Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru diğer adı Orta Koridorda yer almakta

•Asya-Avrupa arasında kara ve demiryolu taşımacılığında önemli geçiş koridoru (Keleş, 2020, s. 48).

•Orta Koridor kapsamında önemli projelere sahiplik. Marmaray, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, Edirne-Kars demiryolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli (Dilli, 2022, s. 93).

•Yeni lojistik merkezlerinin oluşturulması ve kapasitesinin artırılması (Dilli, 2022, s. 89).

•Finans merkezinin oluşturulması/sektörün gelişmesi (Çağlar, 2020, s. 333).

•Uluslararası işbirliklerine olumlu yaklaşımı (Çağlar, 2020, s. 333).

•Genç nüfusu

•Kültürel ve tarihsel bağlar

•Kara yolunun gelişmiş seviyede olması (Hastürk, 2019, s. 84).

•Yatırım çekebilme gücü (Çağlar, 2020, s. 333).

•Güçlü lojistik firmaların var olması (Çağlar, 2020, s. 333).

•Yeni pazarlara ulaşabilme

•Gelişmiş karayolu taşımacılığı (Çağlar, 2020, s. 333).

•Enerji boru nakil hatlarında köprü görevinde olma (Çağlar, 2020, s. 333).

•Artan ticari ilişkiler

•Önemli limanlarının olması Mersin, Çandarlı, Filyos

5.5.2 Zayıf Yönleri

•Türkiye-Çin arasındaki dış ticaret ilişkisi aleyhimize olmakta (Çağlar, 2020, s. 333).

•Çin'den ithal yapılan ürünlere anti-damping uygulanması

•Altyapı sorunları (Dilli, 2022, s. 93).

•Artan ticaret açıkları (Dilli, 2022, s. 93).

•İktisadi ve politik sorunlar

- Projelerin getirdiği maliyetler
- Bilgi akışında tam kordinasyonun kurulamaması, yeterli yabancı dil bilen insan azlığı

- Sınır kapılarında gereksiz evrak yoğunluğu
- Gümrük işlemlerinde eksiklikler
- Türkiye'nin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar (Dilli, 2022, s. 93).
- Lojistik performans endekslerinde düşüş yaşanması
- İki ülke arasında ticareti yapılan malların aynı düzeyde olmaması
- Kalifiye eleman yetersizliği (Çağlar, 2020, s. 333).
- Yeterince demiryollarının olmaması
- Etkin teknoloji kullanımı yetersizliği
- Limanların yeterince geniş ve gelişmemesi (Çağlar, 2020, s. 333).
- Karma taşımacılığın tercih edilmemesi
- AR-GE'nin istenilen düzeyde olmaması

5.5.3 Fırsatlar

- Çin ile yapılan ticaret hacminin artması
- Yeni pazarlara erişimin kolaylaşması (Samadı, 2023, s. 89).
- Yapılan yatırımlar ile ulaşımın iyileşmesi
- Yatırımlar için kolay finans desteği alabilme (Çağlar, 2020, s. 334).
- Türkiye'nin Asya ile bağlarının yenilenmesi
- Orta Asya ile iletişimin tekrardan kurulması (Dilli, 2022, s. 93).
- Asya'ya kolay ulaşım gerçekleşmesi
- Dış ticaretimizi dengeye getirerek ülke lehine dönüştürme fırsatı
- Enerji boru hatlarıyla ülke enerji ihtiyacını kolaylıkla giderilmesi
- Ülkeler arasında ilişkilerinin iyileşmesi (Dilli, 2022, s. 93).
- Yeni gelir kaynağının oluşturulması, turizm alanında gelirlerin artması
- Ticarette tek kutupluluktan çok kutuplu yapıya geçilmesi
- Yeni oluşumlar kurabilme gücü elde edilmesi
- Ülkedeki firmaların küresel piyasaya açılışını desteklemek
- Ticaretteki bazı kalemlerden tasarruf edebilme imkânı
- Ortak amaçlar doğrultuda birliktelik ruhu elde etme

- Bölgesel lojistik alanında potansiyel güç merkezi olma (Dilli, 2022, s. 93).
- Transit ticaretin ana merkez noktası olma (Samadı, 2023, s. 89).
- Ülke içi yerli üretimde artış gerçekleşmesi
- Çin'e ait finans şirketlerinin (ICBC ve Bank Of Chian) Türkiye piyasasına girmesi

5.5.4 Tehditler

- Çin mallarının küresel piyasadaki baskınlığı
- Çin mallarının kontrolsüz yayılımı
- Yerli üretimin sınırlandırılması
- Aşırı borçlanma
- Çin'in Uygur Türklerine baskıcı tutumları (Hastürk, 2019, s. 103).
- Siyasi karışıklıklar (Dilli, 2022, s. 93).
- Doğu Türkistan'daki baskıları (Akkaya, 2023, s. 52).
- Terör sorunsalı (Hastürk, 2019, s. 84).
- Bilgi akışının tam kurulamaması
- Alternatif güzergahlarla Türliye'yi projenin dışına itilmesi
- Yüksek oranda mülteci varlığı (Dilli, 2022, s. 93).
- Ülke içindeki stratejik projelerde yüksek oranlı ortaklığın kurulması
- Yapılan yatırımların beklenileni verememesi
- Ülke içine yerleşerek yayılmacı politika gütmesi
- Modern İpek Yolu projesinin net bir çerveye sahip olmaması ve sürekli değişim gösteren katılımcı ülkeler
- Transit ticareti %100 verimli kullanamama
- Gerçekleştirilen yatırımlarla Çin'e uzun vadede bağımlılığın artması
- Lojistik alanında uluslararası standartlara uygunluğun tam sağlanamaması
- Yeni pazarlarını kaybetme riski
- KOBİ'lerin rekabet edememesi
- Proje süresi çok uzun olması
- Çin dünyadaki var olan konjonktürel gelişmelere barışçıl yaklaşım yerine, realist tepkiler vermekte
- Bölgesel istikrarsızlıklar (Çağlar, 2020, s. 334).

6.TARTIŞMA

Modern İpek Yolu Projesi iddialı hedeflere sahip olan geniş kapsamlı bir projedir. Bazı uzmanlara göre ise, Çin modern ipek yolu projesiyle jeo-ekonomik gücünü kullanarak küresel jeo-politik dengeleri köklü bir değişimi hedeflemektedir. Gerçekleştirilmesi planlanan bu değişimle öncelikle Avrasya bölgesindeki ekonomik uyumluluğu çoğaltarak derinleşmesini sağlayacaktır. Çin “Modern İpek Yolu” kapsamında gerçekleştirilen veya planlanan mega altyapı yatırım projeleriyle hem uluslararası taşımacılıktaki maliyetlerin en aza indirilmesi hem de yeni piyasalara girişinin kolaylaştırılması bakımından dünya ekonomisinde büyük etkiler oluşturacaktır.

Çalışmanın hipotezini oluşturan öngörü, “Modern İpek Yolu Projesi uluslararası ticaretteki maliyetleri azaltarak dünya ülkelerinin ve Türkiye’nin dış ticaret hacmini artıracak ve ülkelerin ekonomilerini büyüteceği” yönündedir. Modern İpek Yolu Projesi’nin amacı, pek çok farklı yatırımlar gerçekleştirerek projeye üye ülkelerin altyapılarını yenileyip geliştirerek bunun sonucunda ticaretteki maliyetleri en aza indirmektedir.

Küresel ölçekte bakıldığında, bu Modern İpek Yolu Projesi ekonomisi gelişmekte olan ülkelere altyapı yatırım desteği fırsatı sağlarken, ekonomileri gelişmiş ülkelere ise, yeni pazar alanları bulmalarında ve üretimlerin için yeni merkezlerin oluşturulması imkanı vermektedir. Fakat tanınan bu imkanlar küresel güç dengesinin kaydırmasına sebep olabileceği gibi bazı önemli riskleri barındırmaktadır. Proje sayesinde Çin uluslararası ticaret ağlarındaki etkinliğini artırması, ekonomik bağımlılık hususunu sıfırdan şekillendirme potansiyeli vardır. Bu bağlamda Modern İpek Yolu Projesi sadece ekonomik açıdan değil, jeo-politik açıdan önemli bir araç konumundadır.

Türkiye’nin açısından bakıldığında ülkenin jeo-stratejik coğrafi konumu ile projeyi eşsiz kılmaktadır. Türkiye bulunduğu konum itibari ile Asya-Avrupa arasındaki yalnızca transit ülke olmasının dışında lojistik, üretim ve finans gibi alanlarda kilit noktayı oluşturma potansiyeli taşımaktadır. Özellikle Türkiye’ye yapılan Bakü-Tiflis-Kars Demir yolu, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü gibi mega projeler sayesinde lojistik kapasitesini artırmayı ve projenin ne denli önemli olduğunu gözler önüne sermektedir. Fakat projenin Türkiye ekonomisine olumlu etkileyebilmesi için, iktisadi, siyasi, hukuk gibi hususlarda istikrarın ve güvenin

oluşması gerekmektedir. Ayrıca ülke içindeki yerli üreticilerin projenin getirdiği avantajlardan yarar sağlayabilmesi için çeşitli desteklemeler ile uzun vadede önemli kazanımlar elde edecektirler.

Sonuç olarak bu proje dünya ekonomisini değiştirme kapasitesini elinde bulunduran çok boyutlu bir girişim olarak bakılmalıdır. Türkiye açısından değişim süreci doğru planlanarak yönetildi sürece ekonomik ve politik açıdan önemli güç merkezi olacaktır.



7.SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu tez çalışmasında, son yüzyılın en büyük ve en iddialı küresel kalkınma ve birbirini tamamlayan projelerinden biri olan “Modern İpek Yolu” projesi ya da dünyaya duyurulduğu adıyla “Kuşak ve Yol Girişimi” nin (BRI) küresel ekonomisi üzerindeki tesiri ile Dünya ve Türkiye açısından barındırdığı stratejik, iktisadi, lojistik değeri ayrıntılı biçimde incelenmiştir. Elde ettiğimiz bilgilerle, bu projenin sadece ulaştırma altyapısını sağlamlaştırmakla kalmayıp, bununla birlikte çok kutuplu küresel sistemin içinde yeni bir iktisadi ve siyasi paradigmanın oluşturulduğu görülmektedir. Tartışmalar da hayata geçirilmek istenen bu Modern İpek Yolu projesinin küresel ticaretin yörüngesini kaydırarak Çin’in Avrasya odak noktalı olan ekonomik yeniden yapılanma amacıyla belirleyici bir aktör olduğu gözler önüne serilmiştir.

Modern İpek Yolu projesinin dünya ekonomisine yaptığı etkilere baktığımızda, proje dahilindeki ülkeler arasında ticaret miktarlarının arttığını, gerçekleştirilen yatırımlar sayesinde taşımacılıktaki verimliliğin yükseldiği aynı zamanda ülkelere yapılan doğrudan yabancı yatırımların akışlarının hızlandığı net olarak fark edilmektedir. Ayrıca bu Modern İpek Yolu projesi çerçevesinde limanlardan otoyollara, demiryollarından enerji nakil boru hatlarına ve fiber optik kablo ağlara kadar çeşitlenen pek çok altyapı yatırımların özellikle ekonomilerinin gelişmekte olduğu ülkeler için önemli ekonomik büyüme potansiyeli barındırdığı görülmüştür. Fakat bu projenin olumlu taraflarının dışında olumsuz yönleride ortaya çıkmaktadır. Projenin olumsuz yansımalarına baktığımızda proje kapsamında yatırımların yapıldığı bazı ülkelerin aşırı bir borçlanma içine girdiği görülmektedir. En bilinen örneği ise Sri Lanka dır. Ayrıca projenin içeriğinin hala daha netliğe kavuşmadığı ve şeffaflığın eksikliğide dikkat çekerken, çevresel sürdürülebilirlik noktasında da boşluklar hala daha tam olarak doldurulmamıştır. Bu bağlamda Modern İpek Yolu projesi jeoekonomik fırsatlar barındırdığı kadar sorumlulukları da beraberinde getiren çok katmanlı proje olarak ele alınmalıdır.

Türkiye esas alınarak yapılan Swot analiz, ülkenin proje kapsamındaki ortak noktası olan Orta Koridor üzerindeki yerinin jeopolitik ve ekonomik bakımından önemli avantajlar sunduğu ortaya çıkarılmıştır. Ancak bu projenin sağlayacağı avantajlar kadar dezavantajların göz ardı edilmeyip tedbirli olunmalıdır. Türkiye’nin modern ipek yolu projesine dahil olmasıyla jeopolitik konumu,

ekonomik hareketleri üzerinde değişimlere yol açmıştır. Ayrıca Türkiye, Asya-Avrupa eksenli yük taşımacılığında sürenin azalışı ve maliyet avantajı açısından çok daha güçlü şekilde transit taşımacılıkta önemli bir seçenek olarak ön plana çıkmaktadır. Türkiye’de proje kapsamında gerçekleştirilen Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havaalanı, 1915 Çanakkale Köprüsü gibi inşa edilen projeler ile bölgenin lojistik ulaşım merkezi halini alması için önemli altyapı yatırımlardır. Türkiye bu yatırımlarla Asya-Avrupa arası entegrasyonu desteklemekte, transit taşımacılık ülkesi kimliğini somutlaştırmıştır. Yapımı bitirilen altyapı projelerinin dışında hala daha devam eden birçok yatırım projeleri mevcuttur. Yapımı devam eden projelerden biri olan Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren Hattı Orta Koridorun Avrupa’ya kesintisiz bir taşımacılık yapmasındaki merkezi konumunu çok daha fazla olacak şekilde güçlendirmektedir. Ayrıca Türkiye’nin enerji arz ehemmiyeti açısından TANAP, BTC gibi enerji nakil boru hatları üzerinden bu projeye entegrasyonu, enerjideki bağımlılığı en aza indirme ve bölgenin enerji ticaretinde önemli bir aktör olarak kritik bir rol oynamaktadır.

Bu açıdan, Türkiye’nin Modern İpek Yolu projesi içinde aldığı rol sadece transit taşımacılık ülkesi olmasının dışına çıkarken; aynı zamanda lojistik ve enerji koridoru merkezi, diplomatik katılımcı kimliğiyle uyumlaştırılmıştır. Ancak tüm bunların devamlılığının olması için, gerçekleştirilen yatırımların dijitalleşmeyle doğrulamak, gümrük işlemlerinin uyumunu perçinlemek ve çok yönlü ortaklıkların kritik planlamalar sayesinde ilerletilmelidir.

Elde ettiğimiz bulgular ışığında, yapmış olduğum tez çalışmasında üç temel netice ortaya çıkmaktadır:

1-Küresel Etki: Bu proje küresel lojistik ağını yeniden olacak şekilde biçimlendirmekte; Çin’in öncülüğünde başlatılan ve alternatif bir iktisadi sistemi oluşturmuştur.

2- Türkiye’nin Jeopolitik Konumu: Türkiye, Trans-Hazar Koridoru yani Orta Koridordan kara, deniz ve hava olmak üzere bu yollar sayesinde küresel düzene uyum sağlama aşamasında konumu ciddi bir avantaj sağlamaktadır.

3-Riskler ve Fırsatlar Dengesi: Modern İpek Yolu projesinin, beraberinde getirdiği önemli fırsatlar kadar, ciddi iktisadi bağımlılık, maddi riskler ve siyasi denge ihtiyacı gibi önemli güçlükleride taşımaktadır. Bu sebeple de proje, totaliter bir kalkınma planı ve sürdürülebilir ortaklıklar açısından değerlendirilmelidir.

Son olarak, Modern İpek Yolu projesi sadece Çin'den Avrupa'ya uzanan fiziksel bir yolun dışında; iktisadi, siyasi ve kültürel düzeyde birçok katmandan oluşan geleceğin hayalidir. Türkiye bu proje sayesinde küresel ticarete önemli pay elde ederek ekonomisini büyütmeyi arzularken, projeye bölgesel kalkınma amaçlarını gerçekleştirmede kolaylık sağlayacaktır. Bu bakımdan, yapılan tez çalışması akademik literatüre katkı sunmakta, Türkiye'nin bu değişimin içinde nasıl ve nerede yer alacağına ilişkin politika yapıcılara bilgilendirici niteliktedir.



KAYNAKLAR

- Acar, E. (2024). *Orta asya'da büyük güç rekabetinde çin'in yükselişi: bir kuşak bir yol projesi* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Selçuk Üniversitesi. <https://orcid.org/0009-0005-6983-9124>
- Acar, E. ve Özlük, D. (2024). Bir büyük strateji olarak bir kuşak bir yol girişimi ve xi jinning'in "çin rüyası". *Journal Of Academic Value Studies*, 10(4), 194-202. <https://orcid.org/0009-0005-6983-9124> - <https://orcid.org/0000-0001-9818-2671>
- Aguiar, P. (2025, Ocak). *The middle corridor: a route born of the new eurasian geopolitics*. Geopolitical Monitor. <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-route-born-of-the-new-eurasian-geopolitics/>
- Ahmad, W. (2023, Eylül). *Introduction to the china-myanmar economic corridor (cmec)*. Wwww.paradigmshift.com.pk. https://www.paradigmshift.com.pk/china-myanmar-economic-corridor/#google_vignette
- Ajansı, A. (2022, Mart). *Cumhurbaşkanı erdoğan: 1915 çanakkale köprüsü her bir teknik özelliğiyle farklı anlamlar taşıyor*. Anadolu Ajansı. <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/cumhurbaskani-erdogan-1915-canakkale-koprusu-her-bir-teknik-ozelligiyle-farkli-anlamlar-tasiyor/2539392>
- Ajansı, D. H. (2016, Şubat). *Pakistan'ın gwadar limanı, 43 yıllığına çin'e emanet!*. Deniz Haber Ajansı. <https://www.denizhaber.net/pakistanin-gwadar-limani-43-yilligina-cine-emanet-haber-66589.htm>
- Akbulut, G. (2016). 21. yüzyıl'ın eko-politik ürünü: demir ipek yolu. F. Atasoy (Ed.), *Yükselen ipek yolu - 1. cilt* içinde (s. 37-56). Türk Yurdu.
- Akkaya, M. S. (2023). *Bir kuşak bir yol projesi kapsamında türkiye'nin rolü* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Beykoz Üniversitesi.
- Akşam, (2018, Eylül). *Türkiye hızlı tren ağlarıyla donatılıyor*. Akşam. <https://www.aksam.com.tr/guncel/turkiye-hizli-tren-aglariyla-donatiliyor/haber-777002>
- Alahmed, A. T. (2023). *Bir kuşak bir yol projesi'nin geçiş güzergâhındaki ülkelerin dış ticareti üzerine etkileri* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Atatürk Üniversitesi.
- Atasoy, F. (2010). Küreselleşme çağında yenide ipek yolu. *Academia*, 1-12.
- Ateş, E. (2023). *Bir kuşak bir yol projesi ve türkiye'nin dış ticaretine etkileri* [Yayımlanmamış doktora tezi]. Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Ateş, E. ve Seymen, D. (2022). Bir kuşak bir yol girişimi ve türkiye: türkiye girişime dâhil olmalı mı?. *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 16(31), 279-301. [0000-0003-1459-9555 - 0000-0001-5535-594X](https://doi.org/10.1016/j.jdevco.2020.102467).
- Aytekin, E. (2023, Ekim). *Kuşak ve yol girişimi: çin'in yükselen güç stratejisinin temel taşı*. Anadolu Ajansı. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/kusak-ve-yol-girisimi-cinin-yukselen-guc-stratejisinin-temel-tasi/3021633#:~:text=%C3%87in%27in%20tarihi%20%C4%B0pek%20Yolu%20g%C3%BCzergah%C4%B1nda%20Do%C4%9Fu-Bat%C4%B1%20ticaretini%20yeniden,di%C4%9Fer%20alanlardaki%20ba%C4%9Flant%C4%B>
- Badas, C. (2024). Orta Koridor Girişiminin Türkiye Bağlamında Değerlendirilmesi. TUDPAM.
- Baniya, S., Rocha, N. ve , M. R. (2020). Trade effects of the new silk road: a gravity analysis. *Journal Of Development Economics*, 146. <https://doi.org/10.1016/j.jdevco.2020.102467>

Bay, E. (2018, Ocak). *Dünya ekonomisinde tarihe dönüş(mü): yeni ipek yolu ve değişen ekonomik güç dengesi*. ParaveBorsa. <https://www.paraborsa.net/i/dunya-ekonomisinde-tarihe-donusmu-yeni-ipek-yolu-ve-degis-en-ekonomik-guc-dengesi/>

Bayramdurdyeva, G. (2020). *Küreselleşme krizi tartışması bağlamında çin'in kuşak ve yol projesi: fırsatlar ve zorluklar* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Erciyes Üniversitesi.

Baysal, E. (2011, Kasım). *Tarihi ipek yolu küresel ticaretin yeni adresi*. Timeturk. <https://www.timeturk.com/tr/2011/11/10/tarihi-ipek-yolu-kuresel-ticaretin-yeni-adresi.html>

Bocutoğlu, E. (2017). Çin'in "bir kuşak-bir yol" projesinin ekonomik ve jeopolitik sonuçları üzerine düşünceler. *International Conference On Eurasian Economies*, 265-270.

Canlı, Z. (2022, Ekim). *Jeopolitik gelişmeler türkiye'nin orta koridor'daki rolünü güçlendiriyor*. Anadolu Ajansı. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/jeopolitik-gelismeler-turkiyenin-orta-koridordaki-rolunu-guclendiriyor/2711444>

Cgtn, (2024, Kasım). *A024 kuşak ve yol uluslararası işbirliği forumu chongqing'de*. Cgtn. <https://turkish.cgtn.com/2024/11/27/ARTI1732699411817468>

Cgtn, (2024, Kasım). *Orta asya ülkelerinden çin'e 500 milyar metreküpten fazla doğalgaz*. Grionline. <https://turkish.cri.cn/2024/11/19/ARTI1732001271914756>

Chin, H. (2017). The belt and road and its business implications. *Fung Business Intelligence*.

Chinapower, (2020, Kasım). *How are foreign rail construction projects advancing china's interests?*. Chinapower . <https://chinapower.csis.org/rail-construction/>

Cmg, (2023, Ekim). *Kuşak ve yol inisiyatifi gelecek "altın 10 yıl"a adım atıyor*. Crionlien. <https://turkish.cri.cn/2023/10/18/ARTI8q6Alrkl70NuYsbtznIW231018.shtml#:~:text=Ku%uC>

Çağlar, G. (2020). Yeni ipek yolu projesi ve türkiye'nin dış ticarete yük taşımacılığına olası yansımaları üzerine bir swot analizi. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, (102), 323-338. <http://dx.doi.org/10.29228/ASOS.41627>

Çakan, V. (2017). Yeni ipek yolu projesi: beklentiler sorunlar ve gerçekler. *Asya Araştırma Dergisi*, 1(1), 35-52.

Çakılcı, U. B. (2021). Kuşak-yol projesi ve türkiye üzerine etkileri. *Fiscaoeconomia*, 5(1), 87-98. <https://orcid.org/0000-0001-8651-8860>

Çatal, S. (2019). Kuşak ve yol inisiyatifi'nin türkiye'nin ekonomi güvenliğine etkileri. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(15), 101-124. [0000 0001 9959 5531](https://doi.org/10.1501/0000000199595531)

Çin Halk Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosluğu (2015, Nisan). *İpek yolu ekonomi kuşağı ile 21. yüzyıl deniz ipek yolunun ortaklaşa inşa edilmesini teşvik üzerine vizyon ve faaliyetler*. <http://istanbul.china-consulate.gov.cn/Tur/>. http://istanbul.china-consulate.gov.cn/tur/xwdt/201504/t20150428_5346877.htm

Çinbilgisi, (2020, Nisan). *Bir kuşak bir yol: üç kıtayı birbirine bağlayan proje*. Çin Bilgisi. <https://www.cinbilgisi.com/bir-kusak-bir-yol/#:~:text=Bu%20proje%20%C3%87in%E2%80%99i%2C>

Değirmen, E. (2025, Mart). *Kurulması planlanan çin mahalleleri ile manisa'yı neler bekliyor?*. 9.Köy. <https://9koy.org/kurulmasi-planlanan-cin-mahalleleri-ile-manisayi-neler-bekliyor.html>

Deloitte, (2018, Haziran). *Embracing the bri ecosystem in 2018: navigating pitfalls and seizing opportunities*. Belt And Road Powered By Hktdc. <https://beltandroad.hktdc.com/en/insights/embracing-bri-ecosystem-2018-navigating-pitfalls-and-seizing-opportunities#:~:text=This%20paper%20summarises%20Deloitte%E2%80%99s%20key%20BRI>

[%20insights%20for%20investment%20opportunities...%20Winners%20and%20global%20resonance%20BRI%202.0](#)

Demir, E. (2020). Abd'nin biden dönemi çin politikası: asya'ya dönüş 2.0?. *Cappadocia Journal Of Area Studies (Cjas)*, 2(2), 232-248. [0000-0002-9580-863X](#).

Demiroğlu, O. (2022). *Avrupa birliği ekonomi güvenliği: tehdit algısı inşa sürecinde bir kuşak bir yol girişimi* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Başkent Üniversitesi.

Demiryolu.net, (2021, Aralık). Çin-laos demiryolu: asya'yı bağlayan yol. Demiryolu.net. <https://www.demiryolu.net/demiryolu-teknolojisi/cin-laos-demiryolu-asyayi-baglayan-yol.html>

Deniz, T. (2016). Yeni umutların ışığında tarihi ipek yolu coğrafyası . *Marmara Coğrafya Dergisi*, 1303-2429(34), 195-202.

Dilli, S. (2022). *Modern ipek yolu: bir kuşak bir yol projesi çerçevesinde türkiye'nin dış ticareti üzerine değerlendirme* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul Gedik Üniversitesi.

Doğan, B. (2023). Modern ipek yolu kapsamında enerji iş birliklerinin kırgızistan-çin özelinde incelenmesi . *Sakarya Üniversitesi Türk Akademi Dergisi*, 2(2), 116-125. <https://orcid.org/0000-0001-7119-5552>

Durdular, A. (2016). Çin'in "kuşak-yol" projesi ve türkiye-çin ilişkilerine etkisi. *Avrasya Etüdlere*, 77-97.

Editör, (2025, Şubat). A000-2024: çin'in petrol ithal ettiği ülkeler ve talebin artışı (grafik). Stratejik Ortaklık. <https://stratejikortak.com/2025/02/2000-2024-cinin-petrol-ithal-ettigi-ulkeler-ve-talebin-artisi-grafik.html>

Elmas, M. (2022). *Çin' in dünya ekonomisinde zirve yolculuğu ve zirvede kalma stratejisi: bir kuşak bir yol girişimi* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi .

Erol, M. S. (2024, Ekim). *Türkiye-çin ilişkileri: kuşak ve yol işbirliği temelinde insanlık için ortak vizyon ve stratejik işbirliği*. Ankasam- Anakara Kriz Ve Siyaset Araştırma Merkezi. <https://www.ankasam.org/yayin/turkiye-cin-iliskileri-kusak-ve-yol-isbirligi-temelinde-insanlik-icin-ortak-vizyon-ve-stratejik-isbirligi-raporumuz-yayinda/>

Filiz, T. (2020). Çin'in küresel tek kuşak tek yol girişiminde türkiye'nin konumu üzerine bir inceleme . *Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi* , 2(2), 117-133. <https://orcid.org/0000-0002-2888-9695>

Göktürk, İ. O. (2023, Ekim). *A. kuşak ve yol forumu ve yeni dünya'nın yükselen sesi*. Sino Turkish Studies. <https://sinoturkishstudies.com/tr/dunya/3-kusak-ve-yol-forumu-ve-yeni-dunyanin-yukselen-sesi/>

Grieger, G. (2016, Temmuz). *One belt, one road (obor): china's regional integration initiative* [Bildiri sunumu]. European parliamentary research service, European Parliament.

Gülez, S. G. (2022). Yeni ipek yolu'nun ilham kaynağı "antik ipek yolu":çin'in ipek yolu yönetimi temelinde "bir kuşak bir yol" girişimine bakış . *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* , 12(1), 98-112. [0000-0002-1787-9328](#)

Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S. ve Kütükçü, E. (2019). Tarihi ipek yolundan modern ipek yolu projesine: türkiye- çin ekonomik iş birliği çerçevesinde orta koridor ile bir kuşak bir yol girişimi . *Dergipark*, 157-175. [0000-0002-8294-726X](#), [0000-0002-3616-9946](#), [0000-0002-4182-8317](#), [0000-0002-7869-2233](#)

Güner, B. (2018a). Obor girişimin coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2147-7825 (37), 112-123.

Güner, B. (2018b). Çin'in büyük projesi küresel dengeleri. *Hbt- Türkiye'nin Haftalık Bilim Haberleri ve Kültürü Dergisi*, (111), 14-15.

Güngör, G. (2023, Kasım). *Kuşak ve yol forumu üçüncü kez toplandı*. Avim Avrasya İnceleme Merkezi. <https://avim.org.tr/tr/Yorum/KUSAK-VE-YOL-FORUMU-UCUNCU-KEZ-TOPLANDI>

Hastürk, V. (2019). Çin ekonomisindeki dönüşüm ve küresel ekonomi üzerine etkileri: bir kuşak bir yol projesi (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Marmara Üniversitesi.

He, A. (2020). The belt and road initiative: motivations, financing, expansion and challenges of xi's ever-expanding strategy. *Journal Of Infrastructure, Policy And Development*, 4(1), 139-169. <https://doi.org/10.24294/jipd.v4i1.1180>

Ht, B. (2023, Ekim). *Kuşak ve yol girişimi için 8 maddelik eylem planı*. <https://www.bloomberght.com/>. <https://www.bloomberght.com/kusak-ve-yol-girisimi-icin-8-maddelik-eylem-plani-2340366>

<https://Greenfdc.org/Imprint/>, (2025, Mayıs). *Countries of the belt and road initiative (bri)*. Green Finance veDevelopment Center. <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>

<https://Turkinform.com.tr>, (2025, Mayıs). *Çin – kırgızistan – özbekistan demiryolu projesi resmen başladı*. Türk İnmform. <https://turkinform.com/cin-kirgizistan-ozbekistan-demiryolu-projesi-resmen-basladi>

<https://Www.mfa.gov.tr>, (2022). *Türkiye'nin bağlantısallığı ve çok taraflı ulaştırma politikası*. <https://Www.mfa.gov.tr/Default.tr.mfa>. https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflili-ulasirma-politikasi.tr.mfa

<https://Www.yidaiyilu.gov.cn/>, (2025, Mayıs). *Country. Belt And Road Portal*. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/country>

Huaxia, (2023, Eylül). *Digital silk road promotes e-commerce between china, pakistan*. Xinhuanet. <https://english.news.cn/20230905/e7018baf0c34444a8a41f521ad0154de/c.html>

İkiz, A. (2019). Tek kuşak tek yol projesi ve türkiye'ye olası etkileri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi* , 18(22), 1688-1700. [0000-0002-0233-8051](https://doi.org/10.1501/0000-0002-0233-8051)

İnan, G. (2023, Kasım). *Yeşil ipek yolu: sürdürülebilir bir gelecek için ne vadediyor?*. Vergialgi. <https://vergialgi.com/yesil-ipek-yolu-surdurulebilir-bir-gelecek-icin-ne-vadediyor>

Kadem, F. (2024). *Bir kuşak bir yol projesi kapsamında çin'in altyapı enerji ve üretim bağlamında türkiye'ye yönelik yatırımlarının değerlendirilmesi* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Kütahya Dumlupınar Üniversitesi.

Karadaş, N. (2024). *Bir kuşak bir yol projesi ve türkiye'nin rolü üzerine bir inceleme* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Artvin Çoruh Üniversitesi.

Karagöl, E. T. (2017). Modern ipek yolu projesi. *Seta Perspektif*, (124), 1-7.

Karayolları Genele Müdürlüğü, (2018). *Yavuz sultan selim köprüsü*. Kgm. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/ProjelerDetay.aspx?q=37>

Karluk, A. C. (2017). çin'in yeni ipek yolu projesi ve yumuşak gücü. G. B. Durgun ve T. K. (Ed.), *A. uluslararası insan ve toplum bilimleri kongresi içinde* (s. 302-311). Gazi Üniversitesi .

Keleş, A. Ç. (2020). *Modern ipek yolu projesi (tek kuşak tek yol) kapsamında orta koridor: türkiye yatırımları ve etkileri* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Atılım Üniversitesi.

Kemanlı, K. (2023). *Çin halk cumhuriyetinin bir kuşak bir yol projesinin orta koridor ülkeleri üzerine etkileri* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Mersin Üniversitesi.

Kiriş, S. (2023). *Türkiye çin ilişkileri kapsamında bir kuşak bir yol projesi-bibliyometrik analiz* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul Ticaret Üniversitesi.

- Kişi, E. (2025). A1. yy.'ın başında, uluslararası alanda “yeni bir dünya düzeni” arayışı: rusya-çin ilişkileri . *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 27(1), 238-255. <https://orcid.org/0000-0002-3124-680X>
- Koçpınar, M. ve Şeker, A. (2022). Türkiye'nin kuşak yol ülkelerine ihracat potansiyelinin panel çekim modeli ile analizi. *Kmü Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi* , 42(24), 292-309 . [0000-0002-6897-6259](https://doi.org/10.26661/kmu.1000068976259), [0000-0001-7750-6286](https://doi.org/10.26661/kmu.1000000177506286)
- Kodaman, T. ve Gonca, İ. B. (2016). Jeoekonomik hayaller: çin'in yeni ipek yolu girişimi'nin orta asya'da algısı . *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi* , 5(5), 1251-1261 .
- Korkmaz, H. (2021). Kuşak ve yol girişimi bağlamında çin'in arktik politikası. *International Journal Of Politics And Security* , 3(1), 244-262.
- Korkmaz, H. (2024, Mayıs). *Orta koridor: yeniden asya ve türkiye'nin güçlenen jeopolitik konumu*. Ekoavasya Vakfı. <https://ekoavasya.net/orta-koridor-yeniden-asya-ve-turkiyenin-guclenen-jeopolitik-konumu/>
- Kugelman, M. (2018, Ağustos). *The china-pakistan economic corridor: what it is, how it is perceived, and implications for energy geopolitics*. Beltandroad.hktcd. <https://beltandroad.hktcd.com/en/insights/china-pakistan-economic-corridor-what-it-how-it-perceived-and-implications-energy>
- Kunic, N. (2020). Rusya'nın orta asya politikası: kazakistan örneği. *Elektronik Siyaset Bilimi Araştırmaları Dergisi* , 11(2), 56-71.
- Kuşak ve Yol, (2024, Ocak). *Finansman*. Kuşak Ve Yol. <https://www.kusakveyol.org/finansman/>
- Kuşak ve Yol, (2024, Ocak). *Kuşak ve yol girişimi yatırım projeleri*. Ww.kusakveyol.org. <https://www.kusakveyol.org/kusak-ve-yol-girisimi-yatirim-projeleri/>
- Kuşak ve Yol, (2024, Ocak). *Kuşak ve yol girişimi yatırım projeleri*. Kuşak Ve Yol. <https://www.kusakveyol.org/kusak-ve-yol-girisimi-yatirim-projeleri/>
- Kuşak ve Yol, (2025, Haziran). *Kolombiya'nın kuşak ve yol girişimi'ne katılımı*. Kuşak Ve Yol. <https://www.kusakveyol.org/kolombiyanin-kusak-ve-yol-girisimine-katilimi/>
- Laszlo, G. (2016, Haziran). *Térképek a selyemútról*. Pageo Geopolitikai Kutatointezet. <http://www.geopolitika.hu/hu/2016/06/10/terkepek-a-selyemutrol/>
- Li, K. X., Jin, M., Qi, G., Shi, W. ve Ng, A. K. (2018). Logistics as a driving force for development under the belt and road initiative – the chinese model for developing countries. *Transport Reviews*, 18(4), 457-478. <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1365276>
- Lin, W. ve Ai, Q. (2020). Aerial silk roads': airport infrastructures in china's belt and road initiative. *Development And Change*, 51(4), 1123-1145. [0000-0002-5484-0860 - 0000-0001-5947-0160](https://doi.org/10.1016/j.devel.2019.05.002)
- Liu, L. (2025, Nisan). *Çin'deki hava kargo taşımacılığı için en iyi havaalanları: 2025 rehberi*. Tonlexing. <https://www.tonlexing.com/tr/%C3%87in%27deki-en-iyi-havalimanlar%C4%B1-hava-kargo-ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1l%C4%B1%C4%9F%C4%B1-ihracat%C3%A7%C4%B1lar%C4%B1-rehberi-2025/>
- Luft, G. (2016). *It takes a road china's one belt one road initiative: an american response to the new silk road*. Institute For The Analysis Of Global Security.
- Marangoz, M. ve Tuncer, B. (2020). Yeni ipekyolu projesi ve türkiye – kazakistan - çin ilişkileri kapsamında ulaştırma koridorları. *Pamukkale Üniversitesi İşletme Araştırmaları Dergisi (Piar)*, 7(2), 221-241. <https://orcid.org/0000-0002-1589-2940> <https://orcid.org/0000-0002-4526-980X>
- Mcbride, J. (2015, Mayıs). *Building the new silk road*. Council On Foreign Relations. <https://www.cfr.org/backgrounder/building-new-silk-road>

Mohammadi, A. (2016). Tarihi ipek yolu'nun tekrar canlanması (afganistan-orta asya hattı) . F. Atasoy (Ed.), *Yükselen ipek yolu 1. cilt* içinde (s. 75-84). Türk Yurdu.

Monitor, B. G. (2020, Eylül). *Belt and road: china-mongolia-russia corridor*. Geopolitical Monitor. <https://www.geopoliticalmonitor.com/fact-sheet-china-mongolia-russia-corridor/>

Mutlu, N. (2021). Kuşak ve yol girişi (kyg) projelerinin incelenmesi; türkiye için öneriler. *Asya Araştırmaları Dergisi*, 5(2), 129-150. <https://orcid.org/0000-0001-5509>

Odatv, (2024, Aralık). *Çin dünyanın en büyük yapay ada havalimanını inşa ediyor*. Odatv. <https://www.odatv.com/dunya/cinde-yapay-bir-adada-dunyanin-en-buyuk-havalimani-insa-edilecek-120077671>

Omonkulov, O. (2020). Kuşak ve yol projesi bağlamında çin-orta asya ilişkileri. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 1, 45-115. [0000-0001-8706-7635](https://orcid.org/0000-0001-8706-7635)

Osmanlı, S. N. (2025). Dijital ipek yolu: kazanım ve riskleri. *Avrasya Dünyası*, 55-61.

Önür, M. N. (2021). *Çin'in abd'yi dengeleme girişi: yeni ipek yolu projesi* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Çağ Üniversitesi.

Özçubukçu, M. G. (2024, Haziran). Orta koridor'un önemi. Türkiye Araştırmaları Vakfı. <https://www.turkiyearchastirmalari.org/2024/06/09/yayinlar/analiz/orta-koridorun-onemi/>

Özdaşlı, E. (2015). Çin'in yeni ipek yolu projesi ve küresel etkileri. *International Periodical For The Languages, Literature And History Of Turkish Or Turkic*, 10(14), 579-596. <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.8879>

Özdemir, N. (2024, Ekim). *Çin'in bir kuşak bir yol projesi (one belt one road)*. Alarm Alternatif Araştırma Merkezi. <https://www.alternatifarastirmalar.org/cin-in-bir-kusak-bir-yol-projesi-one-belt-one-road>

Özkan, Ö. (2021). *Bir kuşak bir yol projesinin türkiye lojistiğine olası etkileri ve entegrasyonu* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul Aydın Üniversitesi.

Özlük, D. ve Acar, E. (2024). Bir büyük strateji olarak bir kuşak bir yol girişi ve xi jinqing'in "çin rüyası" . *Journal Of Academic Value Studies*, 10(4), 194-231. <https://orcid.org/0000-0001-9818-2671> <https://orcid.org/0009-0005-6983-9124>

Pingchao, H. (2023, Haziran). *About 21st century maritime silk road*. Belt And Road Portal. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0H647R18.html>

Pirinççi, F. (2008). Soğuk savaş sonrasında abd'nin orta asya politikası: beklentiler ve gerçeklikler. *Ankara Üniversitesi Sbf Dergisi*, 63(1), 207-235.

Rail Turkey Tr (2021). *Demiryolu kütüphanesi*. Rail Turkey Tr. <https://tr.railturkey.org/demiryolu-kutuphanesi/>

Rana, S. (2022, Ağustos). *Pm gives nod to abolish cpec authority*. The Express Tribune. <https://tribune.com.pk/story/2371790/pm-gives-nod-to-abolish-cpec-authority>

Rolland, N. (2015, Şubat). *China's new silk road*. Nbr The National Bureau Of Asian Research. <https://www.nbr.org/publication/chinas-new-silk-road/>

Roux, J. P. (1999). *Orta asya tarih ve uygarlık*. Kabalcı Yayınevi.

Samadı, N. (2023). *Modern ipek yolu olarak "bir kuşak bir yol" projesi: seçilmiş orta asya ülkeleri üzerine ekonomik etkileri* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul Aydın Üniversitesi.

Security, (2013, Eylül). *Xi jinqing, speech in astana, kazakhstan, on building a silk road economic belt with central asian nations, september 7, 2013*. Usc Us-China Institute. <https://china.usc.edu/node/21218>

Tüik, (2014, Ocak). *Dış ticaret istatistikleri*. Tüik. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Aralik-2013-16070>

Upa-admin, (2023, Ekim). *Hindistan-avrupa-ortadoğu ekonomik koridoru, çin'in kuşak yol projesine alternatif mi?*. Uluslararası Politika Akademisi. <https://politikaakademisi.org/2023/10/02/hindistan-avrupa-ortadoğu-ekonomik-koridoru-cinin-kusak-yol-projesine-alternatif-mi/>

Üzümcü, A. ve Akdeniz, S. (2014). Yeni ipek yolu: traceca ve bakü-tiflis-kars demiryolu projesi. *Avrasya Etüdleri*, 45, 171-199.

Vikipedi, (2025, Mart). *Büyük istanbul tüneli*. Vikipedi. https://tr.wikipedia.org/wiki/B%C3%BCy%C3%BCk_%C4%B0stanbul_T%C3%BCneli

Vikipedi, (2025, Mayıs). *A915 çanakkale köprüsü*. Vikipedi. https://tr.wikipedia.org/wiki/1915_%C3%87anakkale_K%C3%B6pr%C3%BCs%C3%BC

Vikipedi, (2025, Mayıs). *avrasya tüneli*. Vikipedi. https://tr.wikipedia.org/wiki/Avrasya_T%C3%BCneli

Vikipedi, (2025, Şubat). *rotterdam limanı*. Vikipedi. https://tr.wikipedia.org/wiki/Rotterdam_Liman%C4%B1

Vikipedi, (2025, Temmuz). *Pekin daxing uluslararası havalimanı*. Vikipedi. https://tr.wikipedia.org/wiki/Pekin_Daxing_Uluslararası_Havaliman%C4%B1

Wiki7.Org, (2020, Ocak). *Demiryolu hattı çin-kırgızistan-özbekistan demiryolu hattı çin-kırgızistan-özbekistan* - https://tr.wiki7.org/wiki/%D0%96%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%BC%D0%B0%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%8C_%D0%9A%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9_%E2%80%94%D0%9A%D0%B8%D1%80%D0%B3%D0%B8%D0%B7%D0%B8%D1%8F_%E2%80%94%D0%A3%D0%B7%D0%B1%D0%B5%D0%BA%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD

Wiki7.Org. https://tr.wiki7.org/wiki/%D0%96%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%BC%D0%B0%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%8C_%D0%9A%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9_%E2%80%94%D0%9A%D0%B8%D1%80%D0%B3%D0%B8%D0%B7%D0%B8%D1%8F_%E2%80%94%D0%A3%D0%B7%D0%B1%D0%B5%D0%BA%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD

Wikipedia, (2024, Aralık). *Kunming-bangkok expressway*. Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Kunming%E2%80%93Bangkok_Expressway

Wikipedia, (2025, Temmuz). *Asia-africa growth corridor*. https://en.wikipedia.org/wiki/Asia-Africa_Growth_Corridor

Wikipedia, (2025, Temmuz). *Chongqing jiangbei international airport*. Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Chongqing_Jiangbei_International_Airport

Yereli, A. B. (2016). Ticaret yollarından enerji hatlarına: türk dünyası'nın gelecek stratejisi. F. Atasoy (Ed.), *Yükselen ipek yolu 1. cilt* içinde (s. 61-74). Türk Yurdu.

Yıldırım, N. E. (2020). Kuşak ve yol girişiminin finansmanı: çin'in borç tuzağı mı?. *Alternatif Politika*, 12(3), 621-643. [0000-0002-4006-1401](https://doi.org/10.0000-0002-4006-1401)

Yıldız, M. (2024). *Bir kuşak, bir yol projesinde türkiye'nin ekonomik etkisi: küresel iş birliği ve ticarete türk perspektifi* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul Gedik Üniversitesi.

Yılmaz, S. (2020). Bir kuşak bir yol projesinin azərbaycan, kazakistan ve türkiye'ye etkisi. *Opus-Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 16(32), 5274-5301. [10.26466/opus.774914](https://doi.org/10.26466/opus.774914)

- Yılmaz, S. (2020). Bir kuşak bir yol projesinin iktisadi kapasitesi ve çin tarafından uygulanan borç diplomasisi. *İğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (24), 631-647 . <https://orcid.org/0000-0003-3400-3392>
- Yılmaz, Z., Erdem, C. ve Kaya, K. (2020). Yeni ipek yolu'nun türkiye ekonomisine etkisi. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, 5(9), 198-214. [0000-0001-2345-6789 - 0000-0002-0846-557X - 0000-0003-3586-395X](https://doi.org/10.24013/jomelips.387168)
- Yiğenoğlu, K. (2018). Çin'in 'tek kuşak tek yol' projesi ve asya altyapı yatırım bankası. *Yönetim, Ekonomi, Edebiyat, İslami ve Politik Bilimler Dergisi*, 3(1), 10-28. [10.24013/jomelips.387168](https://doi.org/10.24013/jomelips.387168)
- Yiwei, W. (2019). Çin'in kazan-kazan projesi çağdaş ipek yolu bir kuşak bir yol. Canut Yayınevi.
- Yue, M. ve Nedopil Wang, C. (2025, Mart). *China green finance status and trends 2024-2025*. Green Finance veDevelopment Center. <https://greenfdc.org/china-green-finance-status-and-trends-2024-2025/?cookie-state-change=1756461698895>
- Yumak, M. (2024, Nisan). *Kalkınma yolu, cpec projesi nedir? (bölüm-2)*. <https://strasam.org/ua-iliskiler/uluslararasi-iktisat/kalkinma-yolu-cpec-projesi-nedir-bolum-2-3133>
- Zhu, Z. (2015, Eylül). *China's aub and obor: ambitions and challenges*. The Diplomat. <https://thediplomat.com/2015/10/chinas-aiib-and-obor-ambitions-and-challenges/>
- 樊曦, (2025, Nisan). *A 吉乌铁路重点控制性工程开工建设*. [Www.yidaiyilu.gov.cn. http://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0TU6LMCG.html](http://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0TU6LMCG.html)