

T.C.  
İSTANBUL GEDİK ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



MODERN İPEK YOLU: BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ ÇERÇEVESİNDE  
TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİ ÜZERİNE DEĞERLENDİRME

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Senem DİLLİ

Uluslararası Ticaret Ana Bilim Dalı

Uluslararası Ticaret Tezli Yüksek Lisans Programı

MART 2022

T.C  
İSTANBUL GEDİK ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



MODERN İPEK YOLU: BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ ÇERÇEVESİNDE  
TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİ ÜZERİNE DEĞERLENDİRME

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Senem DİLLİ  
191205004

Uluslararası Ticaret Ana Bilim Dalı

Uluslararası Ticaret Tezli Yüksek Lisans Programı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Ümit BOZOKLU

MART 2022



**T.C.**  
**İSTANBUL GEDİK ÜNİVERSİTESİ**  
**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ**

**Yüksek Lisans Tez Onay Belgesi**

Enstitümüz Uluslararası Ticaret Tezli Yüksek Lisans Programı 191205004 numaralı öğrencisi Senem DİLLİ'nin “Modern İpek Yolu: Bir Kuşak Bir Yol Projesi Çerçevesinde Türkiye'nin Dış Ticareti Üzerine Değerlendirme” adlı tez çalışması Enstitümüz Yönetim Kurulunun 04.03.2022 tarihli kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği ile Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

**Öğretim Üyesi Adı Soyadı**

**Tez Savunma Tarihi:** 04.03.2022

**1) Tez Danışmanı:** Dr. Öğr. Üyesi Ümit BOZOKLU

**2) Jüri Üyesi:** Dr. Öğr. Üyesi Ahmet ERKASAP

**3) Jüri Üyesi:** Dr. Öğr. Üyesi Murat ÇETİN

## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Modern İpek Yolu: Bir Kuşak Bir Yol Projesi Çerçevesinde Türkiye'nin Dış Ticareti Üzerine Değerlendirme” adlı çalışmanın, tezin proje safhasından sonuçlanmasına kadarki bütün süreçlerde bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Bibliyografya’ da gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve onurumla beyan ederim (04/03/2022).

Senem DİLLİ





*Anneme ve Babama...*

## ÖNSÖZ

Tez çalışmamın başlangıcından sonuna kadar bilgi, birikim ve tecrübelerini esirgemeyen saygıdeğer danışmanım Dr. Ümit BOZOKLU başta olmak üzere, lisans ve yüksek lisans eğitimlerimde bilgi ve birikimlerini paylaşan Sakarya Üniversitesi ve İstanbul Gedik Üniversitesi'nde ki hocalarıma, hayattaki en büyük şansım annem Yasemin DİLLİ ve babam Metin DİLLİ 'ye sonsuz teşekkür ederim.

Mart 2022

Senem DİLLİ

---



## İÇİNDEKİLER

### Sayfa

ÖNSÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
KISALTMALAR.....	viii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	ix
ŞEKİL LİSTESİ.....	x
ÖZET.....	xi
ABSTRACT .....	xii
<b>1. GİRİŞ .....</b>	<b>1</b>
<b>2. TİCARETİN TARİHSEL GELİŞİMİ .....</b>	<b>4</b>
2.1 Tarihteki Önemli Ticaret Yolları .....	5
2.1.1 İpek yolu .....	5
2.1.2 Yeni İpek Yolu .....	14
<b>3. MODERN İPEK YOLU: BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ .....</b>	<b>18</b>
3.1 Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İlanı .....	24
3.2 Projenin Kara Güzergâhı: Ekonomik Koridorlar .....	26
3.3 Projenin Denizyolu Güzergâhı.....	28
3.4 Projenin Amacı .....	29
3.5 Projenin Hedefleri .....	35
3.5.1 Politika bütünlüğü .....	36
3.5.2 Bağlanabilirlik .....	36
3.5.3 Engelsiz ticaret .....	36
3.5.4 Mali entegrasyon .....	37
3.5.5 İnsanlar arası bağlantı.....	37
<b>3.6. İlkeleri ve Çerçevesi .....</b>	<b>38</b>
3.7 Finansmanı.....	40
<b>4. ULUSLARARASI POLİTİK EKONOMİ AÇISINDAN KUŞAK YOL PROJESİ .....</b>	<b>44</b>
4.1 Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Olası Etkileri .....	47
4.1.1 Küresel ekonomiye etkisi.....	48
4.1.2 Çin'e etkisi .....	49
4.1.3 ABD'ye etkisi.....	52
4.1.4 AB'ye etkisi .....	54
4.2 Projenin İlanı Sonrası Tepkiler .....	55
4.3 Proje Çerçevesinde Ortaya Çıkabilecek Problemler .....	60
<b>5. KUŞAK YOL PROJESİ VE TÜRKİYE .....</b>	<b>65</b>
5.1 Kuşak Yol Kapsamında Türkiye'de Yürütülen Ulaştırma Projeleri .....	67
5.2 Türkiye'nin Dış Ticareti Üzerine Değerlendirme .....	69
5.2.1 Türkiye-Çin dış ticaret ilişkisi.....	79
5.2.2 Türkiye-Orta Asya dış ticaret ilişkisi .....	84
5.3 SWOT Analizi .....	89
<b>6. TARTIŞMA VE SONUÇ .....</b>	<b>94</b>

<b>KAYNAKLAR.....</b>	<b>102</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>110</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>116</b>



## KISALTMALAR

<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri
<b>AİB</b>	: Asya Altyapı Yatırım Bankası
<b>AR-GE</b>	: Araştırma-Geliştirme
<b>BKBY</b>	: Bir Kuşak Bir Yol
<b>BM</b>	: Birleşmiş Milletler
<b>BTK</b>	: Bakü-Tiflis-Kars
<b>DTÖ</b>	: Dünya Ticaret Örgütü
<b>EİB</b>	: Avrupa Yatırım Bankası
<b>GSMH</b>	: Gayri Safi Milli Hasıla
<b>GSYH</b>	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
<b>IMF</b>	: Uluslararası Para Fonu
<b>IYF</b>	: İpek Yolu Fonu
<b>JBIC</b>	: Japonya Uluslararası İşbirliği Bankası
<b>NATO</b>	: Kuzey Atlantik Anlaşma Örgütü
<b>OECD</b>	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
<b>STK</b>	: Sivil Toplum Kuruluşu
<b>ŞİÖ</b>	: Şanghay İşbirliği Örgütü
<b>TCDD</b>	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
<b>TEM</b>	: Trans-Avrupa Otoyolları
<b>TRACECA</b>	: Ulaşım Koridoru Avrupa-Kafkasya-Asya
<b>YKB</b>	: Yeni Kalkınma Bankası

## ÇİZELGE LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
<b>Çizelge 3.1:</b> Projeye Dâhil Olan Ülkeler .....	23
<b>Çizelge 5.1:</b> Türkiye'nin Dış Ticaret Dengesi ve Hacmi- Yıllık .....	71
<b>Çizelge 5.2:</b> Türkiye: En Çok İthalat Yapılan 20 Ülke (2021) .....	72
<b>Çizelge 5.3:</b> Türkiye: En Çok İhracat Yapılan 20 Ülke (2021) .....	72
<b>Çizelge 5.4:</b> Yıllara Göre Türkiye-Avrupa Birliği (AB-27) Toplam İhracat ve İthalat Verileri (Değer: Bin ABD \$) .....	73
<b>Çizelge 5.5:</b> Türkiye'nin Ürün Gruplarına Göre AB ve Diğer Avrupa Ülkelerine İhracatı (1000\$) .....	74
<b>Çizelge 5.6:</b> Türkiye ve Çin'in İhraç Ettiği Ürün Grupları.....	76
<b>Çizelge 5.7:</b> Türkiye-Çin Dış Ticareti (1.000\$).....	81
<b>Çizelge 5.8:</b> Türkiye'nin Çin'den İthalatında Başlıca Ürün Grupları 2020 (milyar dolar) .....	81
<b>Çizelge 5.9:</b> Türkiye'nin Çin'e İhracatında Başlıca Ürün Grupları 2020 (milyar dolar) .....	82
<b>Çizelge 5.10:</b> Yıllara Göre Türkiye-Orta Asya Ülkeleri Toplam İhracat Verileri (Değer: Bin ABD \$).....	86
<b>Çizelge 5.11:</b> Yıllara Göre Türkiye-Orta Asya Ülkeleri Toplam İthalat Verileri (Değer: Bin ABD \$).....	86
<b>Çizelge 5.12:</b> Türkiye'nin Orta Asya Pazarına İhraç Ettiği Başlıca Ürün Grupları...88	
<b>Çizelge 5.13:</b> Türkiye'nin Projedeki Konumu Üzerine SWOT Analizi.....	93

## ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Şekil 3.1: Bir Kuşak Bir Yol Projesi Haritası .....	19
Şekil 3.2: Çin'in Büyüme Hızı.....	21
Şekil 3.3: 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu Güzergahı .....	29
Şekil 3.4: Çin'in İthalat ve İhracat Verileri .....	31



## MODERN İPEK YOLU: BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ ÇERÇEVESİNDE TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİ ÜZERİNE DEĞERLENDİRME

### ÖZET

Tarihi İpek Yolu projesinin güzergâh ülkelerine ekonomik, politik ve kültürel etkileri referans alınarak modernize edilmiş ipek yolu projesi 2013 yılında Çin Halk Cumhuriyeti tarafından “One Belt One Road” adıyla duyurulmuştur. Modern İpek Yolu projesi Asya, Afrika ve Avrupa’yı demir yolları, petrol boru hatları, doğal gaz boru hatları, limanlar ile karayolu, denizyolu ve ekonomi koridorları ile birbirine bağlayacaktır. Bu bağlantı ekonomik, politik ve kültürel açıdan olumlu sonuçlar doğuracaktır. Proje kısa vadede Doğu-Batı ticaretine canlılık kazandırmayı, ulaşımdaki engelleri kaldırmayı ve ülkeler arası artan diyalog ile daha fazla işbirliği, yatırım fırsatları vaad etmektedir. Uzun vadede Kuşak Yol sayesinde ülkelerin ihracat yapabilme kapasiteleri artacak ve yeni pazarlara ulaşmak eskiye nazaran daha kolay olacaktır.

Projenin en önemli tarafların biri Türkiye’dir. Bulunduğu konum itibarıyla Türkiye’nin desteği projeye dâhil oluşu Çin ve Kuşak Yol için çok önemlidir. Projede planlanan Orta Koridor hattında yer alan Türkiye projeye destek veren ülkelerden biridir. Projeye karşı duruşunu resmileştirmek adına Çin ile Türkiye arasında işbirliği anlaşmaları imzalanmıştır. Türkiye’nin Kuşak Yol’dan beklentisi Çin ve projeye taraf olan diğer ülkeler ile olan dış ticaret hacmini arttırmaktır. Bu çalışmada Kuşak Yol Projesi ve projenin Türkiye’nin dış ticareti üzerine etkisi değerlendirilecektir.

**Anahtar Kelimeler:** *Çin, Türkiye, Orta Asya, İpek Yolu Projesi, Bir Kuşak Bir Yol*

# **THE MODERN SILK ROAD: AN EVALUATION ON TURKEY'S FOREIGN TRADE IN THE FRAMEWORK OF A BELT AND ROAD PROJECT**

## **ABSTRACT**

The modernized silk road project, based on economic, political and cultural effects on the itinerary countries of the historic Silk Road project, was announced in 2013 by Xi Jinping, president of the people's Republic of China as one belt one Road. The modern Silk Road project will connect Asia, Africa and Europe with railways, oil pipelines, natural gas pipelines, ports and road, sea and economic corridors. This link will have economic, political and cultural positive results. In the short term, the project promises to revive East-West trade, remove obstacles in transportation, and more co-operation with increased dialog between countries, and investment opportunities. In the long run, the belt road will increase the capacity of countries to export and it will be easier to reach new markets than before.

Turkey is one of the most important parts of the project. Turkey's support as of its location is very important for China and the belt road. Turkey, which is on the planned Middle Corridor line, is one of the countries that support the project. Co-operation agreements have been signed between China and Turkey to formalize its stance against the project. Turkey's expectation of the belt Road is to increase the volume of foreign trade with China and other countries that are party to the project. In this study, the impact of the Generation Road Project and the project on Turkey's foreign trade will be assessed.

**Keywords:** *China, Turkey, Central Asia, Silk Road Project, One Belt One Road*

## 1. GİRİŞ

21. yüzyılın en büyük kalkınma projelerinden biri olarak kabul edilen, 2013 yılında Çin tarafından ilan edilen “Bir Kuşak Bir Yol” projesi ile birlikte ülkelerin ekonomileri küresel anlamda yeniden şekillenecektir. Çin’in bu projeden beklentisi büyüme hızını arttırmak, iç tüketimini canlandırmak, küresel etkinliğini güçlendirmek, ihracat kanallarını genişletmek, serbest ticaretin önündeki engelleri kaldırmak, hızlı ulaşım ağını mümkün kılmak ve ulaşımda maliyetleri düşürmektir. Türkiye’nin “Orta Koridor” ile içinde bulunduğu 65’ten fazla ülkeyi bünyesinde barındıran 10 trilyon dolarlık yatırımı ve 3 milyardan fazla nüfusu ile bu projenin yalnızca ekonomik değil sosyal-kültürel ve siyasi anlamda pek çok niteliği bulunmaktadır.

Kuşak Yol Projesi, projeye dâhil olan ülkeler arasında yapılacak çeşitli çalışmalarla Asya, Afrika ve Avrupa kıtaları arasında bağlantı kurmayı hedeflemektedir. Bu çalışmalar demiryolu, karayolu çalışmaları, teknoloji alt yapı çalışmaları, yeni inşa edilecek köprüler, otoyollar, petrol ve doğal gaz nakil hatları, lojistik üsler, enerji santralleri, yeni hava alanları ve limanları gibi çalışmalardır. Bu girişim ile birlikte bölgeler arası sınırların ortadan kalkacağı, serbest ticaretin kolaylaşacağı, ulaşım imkânlarının artacağı uluslararası işbirliklerinin kurulacağı, yeni istihdam alanlarının oluşacağı, ülkelerin ihracatlarını geliştireceği bir ekonomik-siyasal düzenin oluşacağı öngörülmektedir. Kısacası Doğu ve Batı arasında istikrarlı ticari bir altyapı oluşturulmaya çalışılmaktadır. Küresel ve bölgesel ekonomik kalkınmanın dönüşüm yaşayacağı bitiş tarihinin 2049 olduğu bu proje dünya dinamiklerini yeniden şekillendirecektir.

Türkiye, Kuşak Yol Projesinin kara güzergâhını oluşturan ekonomik koridorlardan Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridorunda yer almaktadır. Koridor Çin’den başlayarak Kazakistan, Türkmenistan ve diğer Orta Asya ülkelerini, İran’ı, Suudi Arabistan’ı ve Türkiye’yi içine almaktadır. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridoru kısaca Orta Koridor olarak adlandırılmaktadır. Türkiye konumu itibarıyla Kuşak Yol için önemli bir ülkedir. Türkiye’nin üç kıtayı birbirine bağlayan bir

noktada yer alması, üç tarafının denizle çevrili olması ve Kafkas bölgesine yakınlığı proje açısından önemlidir. Çin bu proje çerçevesinde Orta Koridoru kullanarak Azerbaycan, Türkmenistan ve diğer Türkmen ülkelerine, Afganistan'a ulaşarak bu bölgeler ile olan ticaretini geliştirecektir. Bu ticari gelişmenin Çin'in planlandığı şekilde ilerleyebilmesi için Türkiye'nin projeye taraf olması çok önemlidir. Türkiye'nin Azerbaycan, Türkmenistan ve diğer Türkmen ülkeleri ile olan tarihi bağları Çin'in bu ülkeler ile olan ilişkilerinde önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sebeple Türkiye'nin projeye dâhil olması ve Çin'in söz konusu güzergâh için yapmış olduğu planları hayata geçirmesinde önemli bir unsurdur.

Türkiye üzerinden bir değerlendirme yapıldığında bu proje sayesinde Türkiye Çin'in önemli yatırım projelerini özellikle de üretim alanında ki yatırımlarını ülkeye çekebilecektir. Özellikle ulaşım, alt yapı, telekomünikasyon alanındaki projelere yapılacak yatırımlar ve bu projeleri finanse edecek kurumların Kuşak Yol Projesi çerçevesinde Çin ve diğer yatırımcılar olacağı düşünülmektedir. Türkiye bu proje ile birlikte yeni pazarlara açılarak ihracat kanallarını artıracak ve diğer ülkelerle ikili ilişkilerini geliştirme fırsatını yakalayabilecektir. Aynı zamanda Türkiye Asya pazarında var olan konumunu daha iyi bir seviyeye taşıma imkanı da bulabilecektir. Ayrıca, Kuşak Yol Projesi çerçevesinde Türkiye Çin ile olan ticari ve politik ilişkilerini geliştirebilecektir. Mevcut düzende ikili ilişkilerin Çin lehine sonuçlandığı görülmektedir. Özellikle iki ülke arasında ihracat ve ithalat verileri incelendiğinde Türkiye'nin dış ticaret açığı verdiği görülmektedir. Bu durumu Türkiye lehine çevirmek için proje önemli bir araç olarak değerlendirilmektedir.

Bu tez çalışması dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde ticaretin tarihsel gelişimi ve ticaret yolları ele alınarak sırasıyla tarihi ipek yolunun gelişimi, güzergâhı, yükselişi ve önemini kaybetmesi incelenerek ipek yolunun Türkiye açısından önemi üzerinde durulmuştur. İkinci bölümde asıl tez konusu olan Modern İpek Yolu: Bir Kuşak Bir Yol Projesi ele alınmıştır. İpek yolunu canlandırma fikriyle ortaya çıkan yeni projenin ilanı, içeriği, amacı, hedefleri, ilkeleri ve finansmanı incelenmiştir. Üçüncü bölümde uluslararası politik ekonomi açısından Kuşak Yol projesi ele alınarak projenin olası etkileri incelenmiştir. Bu etkiler incelenirken küresel ekonomi başta olmak üzere sırasıyla Çin, ABD ve AB'ye olan etkiler ele alınmıştır ve son olarak da projenin ilanı sonrası tepkiler ve proje çerçevesinde ortaya çıkabilecek problemler incelenmiştir.

Son bölümde ise tezin çıkış noktası olan Türkiye'nin dış ticareti üzerindeki etkileri ele alınmıştır. Ardından Türkiye'de hayata geçirilen projeler incelenmiştir ve projenin Türkiye'nin dış ticaretine etkileri üzerine değerlendirme yapılarak sırasıyla proje kapsamında Türkiye'nin Çin ve Orta Asya ile değişen dış ticaret ilişkileri ele alınmıştır. Son olarak projede Türkiye'yi bekleyen fırsatlar ve tehditlerin daha net görülebilmesi adına SWOT Analizi yapılmıştır.

Bu çalışmada Modern İpek Yolu: Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Türkiye'nin dış ticareti üzerindeki etkileri ele alınmıştır. Burada güdülen amaç, çalışmanın literatüre olan katkısıdır. Türkiye ve Kuşak Yol Projesi ile ilgili yapılan çalışmalarda genel ekonomik etkiler ele alınmıştır. Ancak bu çalışmada ekonomik etkilerin bir alt başlığı olarak dış ticaret konusu irdelenmiştir. Türkiye ve Kuşak Yol üzerine çalışılırken ekonomik ve politik etkiler ile sınırlı kalınmayıp bununla birlikte diğer çalışmaları özetleyecek nitelikte Tarihi İpek Yolu perspektifinden Modern İpek Yolu: Kuşak Yol Projesi tüm hatları ile ele alınmıştır. Ardından uluslararası politik ekonomi açısından Kuşak Yol değerlendirilmiş ve projenin küresel ekonomiye olan etkileri başta olmak üzere projenin Çin, ABD ve AB üzerindeki yansımaları ele alınarak projenin ilanı ile birlikte gelen olumlu olumsuz tepkiler ve proje sonrasında meydana gelebilecek problemler incelenmiştir. Son olarak Türkiye'nin projedeki konumu değerlendirilerek Türkiye'nin proje ile birlikte Orta Asya ve Çin ile olan ticari ilişkilerinde ki değişim incelenmiş Türkiye için SWOT Analizi yapılarak Türkiye'nin kazancı ve Türkiye'yi bekleyen fırsatlar, tehditler üzerinde durulmuştur. Bu noktada "Modern İpek Yolu: Bir Kuşak Bir Yol Projesi Çerçevesinde Türkiye'nin Dış Ticareti Üzerine Değerlendirme" başlıklı tez çalışması Türkiye ve Kuşak Yol üzerine yapılan çalışmalar ile karşılaştırıldığında çok daha detaylı ve kapsamlı olduğu söylenebilir.

İlgili tezin yazılabilmesi için bu konu çerçevesinde yapılan çalışmalar referans alınmıştır. Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden doküman analiz ve literatür tarama tekniği kullanılmıştır. Doküman analiz ve literatür taraması sonucu elde edilen makaleler, dergiler, yüksek lisans tezleri, doktora tezleri, kitaplar, haberler ve taraflar arasında imzalanan anlaşma metinleri detaylı bir şekilde incelenmiştir.

Tez çalışması sırasında meydana gelen ve tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 salgını, Bir Kuşak Bir Yol projesinin ilerleyişini olumsuz yönde etkilemiştir.

## 2. TİCARETİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Ticaretin en genel tanımı mal alım satım sürecinin tamamı olarak ifade edilir. Malların satıcıdan alıcıya ulaşması süreci karşımıza değiş tokuş sistemi olarak çıkmaktadır. Bu tanımdan hareketle değiş tokuşu iki malı karşılıklı takası olarak ifade edebiliriz. Bu sistemin tam olarak ortaya çıkış tarihi bilinmemekle beraber araştırmalar paleolitik çağı göstermektedir (Eğilmez,2019). Sınırlı kaynaklar içerisinde sınırsız ihtiyacı karşılamaya çalışan insanlar ihtiyaç fazlası ürünlerini ihtiyaçları olan ürünler ile değiş tokuşu yaparak ticaretin ortaya çıkmasını sağlamıştır. İlerleyen zamanlarda değerli madenler, ipek ve baharat gibi mallar da değişim aracı olarak bu sürece dâhil olmuştur.

Ticaretin değiş tokuş biçiminde M.Ö.60.000-10.000 yılları arasında ortaya çıkışından günümüze kadar ki sürece bakıldığında pusulanın icadı, denizcilik faaliyetlerin gelişmesi, coğrafi keşifler ve Sanayi Devrimi ile birlikte hızlı bir ivme kat ettiği görülmektedir. 18.yy'ın sonu itibariyle ticaret artık günümüzdeki karşılığı ile kullanılmaya başlamıştır. Önceleri değiş tokuş sistemi ile başlayan ticari faaliyetler yerini para olarak kullanılan özellikle gümüş başta olmak üzere diğer değerli madenlere bırakmıştır ve en nihayetinde M.Ö. 7.yy'da Lidyalılar tarafından ilk madeni para kullanılmaya başlamıştır. Madeni paranın ardından önceleri deriden yapılan para 7.yy'da kâğıttan yapılmaya başlamıştır. Kâğıt paranın ilk kullanımı ise 7.yy'da Çin'de Tang Hanedanlığı dönemine dayanmaktadır. İpek yolu da en görkemli yıllarını bu hanedanlık döneminde yaşamıştır (Eğilmez, 2019).

Kâğıt paranın kullanılmaya başlamasıyla birlikte ticarete gelişmeye başlamıştır. Değiş tokuş denilen takas sisteminde ihtiyaç dışı ürünler ihtiyaç olunan ürünler ile değiştirilmiştir. Değiş tokuş sistemi sebebi ile ticaret bir noktada göçebe bir hale gelmiştir. Nesnenin sahip değiştirme hali olarak tanımlanan ticaretin değiş tokuş sistemi ile aslında yerleşik sisteme adapte olma süreci başlamıştır (Sedillot, 1983: 24). Ticaretin gelişim süreci tam da mal alışverişinde kâğıt paranın kullanılmaya başlanması ile gerçekleşmiştir. Kâğıt paranın kullanılmasıyla birlikte takas sistemi yerini bugün ki anlamda bir alışverişe bırakmıştır. İhtiyaç olan ürün başka bir ürün

ile takas edilmeden karşılığında para ile ödeme yapılmaya başlanmıştır. Bu durum ticaretin formunu ve hesap sistemlerinin de değişmesini gerekli kılmıştır. Gelişen bu süreç içerisinde ticaret belli bir alan içerisinde yapılmaktan çıkarak farklı ülkelerle ve insanlar ile de yapılmaya başlamıştır. Farklı ülkeler ile yapılan bu ticaret ekonomik hayatın yanında sosyal ve kültürel hayatında değişmesini gelişmesini sağlamıştır. Yollar vasıtasıyla gelişen ticaret 15.yy ve sonrasında denizaşırı ticaret ile birlikte dönüşüm yaşamaya başlayarak zamanla faiz sistemi, kredi, bankalar gibi araçlarla günümüzdeki formuna ulaşmış ve modernleşme ile birlikte hızla gelişmiştir.

## **2.1 Tarihteki Önemli Ticaret Yolları**

Ticaretin gelişmesiyle birlikte yeni yollara rotalara ihtiyaç duyulmuş ve kıtalararası ticareti mümkün kılmak adına yeni yollar keşfedilmiştir. Özellikle İpek yolu ve baharat yolu bu yollar arasında akla gelen ilk yollardır. İpeğin, baharatların ve değerli madenlerin taşındığı ve sonraları ticari birer üs haline gelen bu yollar sayesinde Asya, Avrupa kıtaları arasında bağlantı kurulmuş ve ticaret yapılması mümkün kılınmıştır. Özellikle ipek yolu yalnızca mal ticareti yapılan bir yol olarak kalmamış, ilaveten bilginin, farklı kültürlerin ve hatta dinlerin de yolu olmuştur. Bu yolların aktif bir şekilde kullanılması beraberinde güzergâh ülkelerinin gelişmesini sağlamıştır. Ticaret yapan kişilerin güvenliği konaklaması için kervansaray inşa edilmiştir. Ancak 15.yy sonrası özellikle denizcilik alanında ki gelişmeler bu yolların önemini kaybetmesine sebep olmuş ve ticarete gemilerin daha aktif bir şekilde kullanılmasını sağlamıştır (Tuğrul, 2018: 17).

### **2.1.1 İpek yolu**

İpek yolu; güzergâhı Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz bağlantısı ile Avrupa'ya uzanan ve küresel öneme sahip bir ticaret yolu olmakla beraber uzun yıllar boyunca önemini kaybetmemiş en önemli kervan yoludur. Temelde batının ihtiyaç duyduğu ürünleri Asya'dan alıp ilgili tüccarlara ulaştırma sürecinde ipek yolu güzergâhı kullanılmış ve iki bölge arasında ticari ilişkiler bu şekilde başlamıştır. Bu yol yalnızca ticaret erbabı kişilerin değil aynı zamanda kültürlerin, bilginin, dinlerin ve fikirlerin yolculuk yaptığı bir yol olmuştur. Din adamları, öğrenciler de bu yolu kullanarak farklı medeniyetleri tanımış ve fikirlerini farklı toplumlara aktarabilmişlerdir (Sharma & Kundu, 2016).

Milattan önce 2. Yüzyılda oluşan ve 1800'lü yıllara kadar önemini koruyan bu yol ipek ve baharatın alış verişı sayesinde bu ticaretin temellerini atmış, ardından gelen süreçte değerli taşlar ve kâğıt taşınmaya başlanmıştır. Uzak Doğu'dan gelen bu ürünler batı için büyük öneme sahip olmuştur. Özellikle ipek bir tür güç göstergesini ifade ediyor ve zenginlik olarak algılanıyordu. Bu sebeple ipek gündelik yaşamda ön plana çıkan bir ürün olmuştur. Yani İpek yolu yalnızca ekonomik hayatta değil kültürel ve gündelik hayatta da önem arz ediyordu. İpek o dönemde takas usulünün kullanılması dolayısıyla ödeme yöntemi olarak da kullanılıyordu (Çiçek, 2019).

İpek yolunun o dönemki batı egemenliği dinamiklerini, ekonomik hayatı yeniden şekillendirmeye başladığını genelde uluslararası ilişkileri biçimlendirdiğini söylebiliriz. Çin'den Avrupa'ya uzanan bu yol ile ticaret geniş alanlara yayılmıştır. Doğu ile batı arasında yoğun bir şekilde kullanılan bu yol ile kültürel zenginlikler ortaya çıkmıştır. Ekonomik öneme sahip olduğu kadar tarihsel ve kültürel öneme sahip olan bu yol ile medeniyetler yeni fikirlerin, siyasal sistemlerin var olabileceğini keşfetmiştir (Tuerdi, 2019).

Doğuda Çin'den başlayarak Orta Asya vasıtasıyla Avrupa'ya uzanan bu ticari yol büyük bir ağ şeklinde tasarlanmıştır. Aslında Asya bölgesi bu yol ile küresel ekonomiye dâhil olmuştur. Batı ile Doğu arasında önemli bir birleştirici unsur olan ipek yolu deniz sınırlarını ortadan kaldırarak kara yolu ile ticaret yapacak tüccarları bir araya getirmiştir. İpek Yolu özellikle görkemli ilk zamanlarında ekonomik olarak önemli bir üs haline gelmiştir (Özdaşlı, 2015).

Ticari, ekonomik ilerlemenin, kültürel etkileşimlerin yanında olumsuz bazı durumlarda meydana gelmiştir. Kervanlar vasıtasıyla taşınan değerli malların artışı beraberinde bazı yağmalama olaylarını getirmiştir. O dönemlerde kervanları, değerli malları çetelerden koruma işi, ticaretle uğraşanları maddi açıdan zorlamaya başlamıştır. Bu duruma kesin çözüm getirilmesi amacıyla o yıllardaki hükümdar Han kaleler inşa ettirmiştir. Çin'in en önemli sembollerinden biri olan Çin Seddi de bu sebeple yapılmıştır. Yüzyıllar boyunca doğu ile batı arasında kilit konumda bulunan İpek Yolunda ticari hayatın canlılığını korumak hemen hemen her şeyden önemli hale gelmiştir. Bu yol üzerinden ticari faaliyetlerini yürüten tüccarlara gerekli güvenli ortam sağlanmış, zarar görmelerini engellenmiştir (Wild, 1992).

İpek yolu güzergâhı üzerinde bulunan şehirler kervanların ara bölgelere uğramaya başlamasıyla gelişmeye başlamış, ekonomik hareketliliklerinin yavaş yavaş artmasını sağlamıştır. Küçük büyük pek çok şehrin kaderi bu yol ile değişmiştir. Özellikle kültürel, tarihi, dini ve felsefi pek çok bilgi bu yol ile tıpkı değerli maden taşınır gibi taşınmıştır. Ardından nesilden nesile aktarılarak bugüne geçmişin izleri yansıtılmıştır. İpek yolu için aslında tarihin en önemli gelişmelerinden biri olduğunu söylemek yanlış olmaz. O dönemki gelişmelerden uzak kalan küçük bölgeler bu yolun kullanılmasıyla birlikte ticari hayatın farklı yüzleri tanışıp yeni meslekler edinmeye başlamışlardır. Bir anlamda topraklarında var olan zenginliğinde farkına varmışlardır denilebilir. Özellikle bu yol üzerinden taşınan pek çok ürün ile üretim anlamında yenilikler yapılmıştır. Hammaddeye olan ihtiyaç ve bunun temin edilmesinde ki sorunlar üretimi de yavaşlatmaktayken ticaret yolları ile hammaddeye ulaşmak kolaylaşmış ve böylece üretim hızlanmıştır (Kutluay Tutar & Tatlı, 2019).

İpek Yolu ile birlikte doğudan batıya batıdan doğuya dini inanç sistemleri taşınmış ve toplumlar farklı inanç sistemleri ile tanışmışlardır. Budizm, İslam ve Hristiyanlık dinlerinin yanı sıra Zerdüştlük dini de yayılmıştır. Din adamları bu yolu kullanarak fikirlerini, inançlarını insanlara tanıtmaya başlamış ve farklı bölgelere inançlarına ait semboller bırakmaya başlamışlardır. Kendi topraklarına döndüklerinde geride onlarla aynı fikri paylaşan kişilerin olması din adamları için önemliydi. Yine bu yolu kullanarak sonraları ziyaretlerinde o bölgedeki cemaatlerine değerli ürünler hediye etmişlerdir. Bu sayede din toplumların kaynaşmasında önemli bir etmen olmuştur (İkiz, 2019).

O dönemlerde İpek Yolu ülkeler için bir güç göstergesi olarak da kullanıldığından pek çok hükümdarın ilgisini çekmiştir. İpek Yolu Roma, Mısır, Osmanlı, Selçuklu, Moğol vs. medeniyetlerin hâkimiyeti altına girmiştir. İpek Yolunun ekonomik getirisi oldukça önemli bir paya sahip olduğundan hemen hemen her hanedanlığın hedefleri arasında yer almıştır. Araplar da İpek Yolunun kontrolünü ellerinde tutmak istese de başaramamışlardır. Bu noktada Selçuklu Hanedanlığı döneminde Anadolu da İpek Yolunun öneminin arttığını söyleyebiliriz. Daha önce ki sultanları da referans alarak Selçuklu Sultanları İpek Yoluna ayrıca önem vermişlerdir. Ticaret yolları üzerine kervansaraylar inşa etmişlerdir (Düğen, 2011).

İpek Yolu önemini kaybettiği dönemlere kadar ekonomik ve ticari hayatın gelişmesinde büyük rol oynamıştır. Toplumların kaynaşması, fikir birliğinin

sağlanması ve özellikle güzergâhtaki şehirlerin gelişmesinde önemli bir paya sahip olmuştur. Zaman geçtikçe İpek Yolunun genişlemesiyle kara ulaşımında alternatif yollar faaliyete geçmiştir. Bu yol yeni ittifaklar doğurmuş, emniyet sistemlerinin gelişmesine öncülük etmiş, bölgeler arası ticari faaliyetlerin artmasını, farklı iş kollarının meydana gelmesini sağlamış ve değerli madenlerin işlenmesini ticarete kullanılmasını paraya çevrilmesine imkan vermiştir.

İpek Yolu henüz yeni yeni oluştuğu dönemlerde daha basit bir sistem üzerine kuruluydu. Yolun önemi gelişmeye başlamasıyla artmıştır. Tang hanedanlığı dönemindeki en parlak yıllarını yaşadığı zamana dek yıllar geçmiştir. İlk dönemlerinde İpek Yolu üzerindeki bölgelere öncelikle tüccarların konaklaması ve daha sonra kervansarayların kurulması ve en nihayetinde şehirleşmenin başlamasıyla yolun yavaş yavaş genel hatları ortaya çıkmış aktif bir şekilde kullanılmaya başlamıştır (Eğilmez, 2019).

Genelde ise İpek Yolunun gelişmesi doğu ve batı arasında ticareti sağlayan o dönemki belli gruplar vasıtasıyla olmuştur. Bu gruplar takas yöntemi ile hizmet vererek kar elde etmişlerdir. Farklı isimler ile anılan sayıları oldukça fazla olan bu grupların İpek Yolunun gelişmesindeki emekleri büyüktür. Öte yandan bu gruplar yalnızca ticari faaliyet yapmakla kalmamış tüccarların güvenliği sağlamışlardır. Bir taraftan ticarete aracı olurken öte yandan emniyette birer güvenlik bekçisi vazifesi görmüşlerdir. Aynı zamanda bu gruplar ipeğin yanında özellikle değerli mallarında ticaretinin önünü açmışlardır. Değerli madenlerin, porselen, kâğıt gibi o dönem için önemli olan malların ticaretinde ön ayak olmuşlardır. Batının ihtiyaç duyduğu malları doğudan temin ederek ilgili tüccarlara ulaştırmışlardır.

O dönem için Asya bölgesinde ipek ve değerli malların varlığı, Batının bu malları kullanarak ekonomilerini geliştirecekleri düşüncesi, İpek Yolunun işlevselliğini daha da önemli hale getirmiştir. İpek Yolunun gelişmesinde, doğu batı arasında köprü kuran grupların katkısı büyüktür. Belli gruplar arasında başlayan bu ticaret zamanla büyük tüccarlarında dâhil olduğu bir ticaret ağına dönüşmüştür. Sayıları giderek artan tüccarlar, kervanlar o dönem için en kullanışlı olan bu yolu seçmişlerdir.

Yolun önemi artıkça yeni yollar keşfedilmeye İpek Yoluna yeni yollar katılmaya başlamıştır. Ticari merkez olan bu yol iki bölgenin en önemli ticaret kaynağı konumundaydı. Öyle ki savaş dönemlerinde bile yolun önemini kaybetmemesi adına

tüccarların faaliyetlerine devam etmesi adına emniyet hizmetleri üst safhada tutulmuştur. Çünkü ticari hayatın ve bu yol üzerinden elde edilecek gelirlerin yok olması ciddi bir kayıp olacaktır.

İpek Yolu önemli bir ticaret ağı konumuna geldikten sonra pek çok hükümdarın odak noktası olmuş ve ele geçirilmeye çalışılmıştır. Yolu hâkimiyeti altına alan devletler ekonomik üstünlük sağlayarak toplumlar arası ticari etkileşimle büyük kar elde etmişlerdir. Aynı zamanda İpek Yolu toplumların gelişmesine de katkı sağlamıştır. Çünkü bu yol yalnızca ticari faaliyet gösteren bir yol olmanın yanında bilginin, dinlerin, kültürlerin taşındığı bir yol olmuştur. Din adamları inançlarını yaymada bir fırsat olarak gördükleri bu yol sayesinde gittikleri şehirlerde de kendileri ile aynı fikri savunabilecek, hizmet edebilecek insanlara ulaşmayı başarmışlardır. O dönem için özellikle iletişimin ve bilginin paylaşılmasının zor olduğu yıllarda filozofların, din adamlarının farklı topraklarda kendi gruplarını kurmaları çok önemlidir. İpek Yolu ticareti ile güzergâhtaki küçük şehirlere ekonomik-kültürel gelişmenin fırsatı doğmuştur. Küçük şehirlere uğrayan tüccarlar sayesinde bu küçük şehirlerde önemli gelişmeler yaşanmıştır. Farklı ticari faaliyetlerle, değerli mallarla tanışmışlardır. Refah düzeylerini artırmanın bir fırsatını yakalamışlardır. Hükümdarlar da bu durumu iyi değerlendirip kullanmak istemişlerdir. Yol sayesinde bölgenin ekonomik ve ticari hayatında meydana gelecek değişimin toplumun refah seviyesini yükselteceğinden İpek Yolunu hâkimiyetleri altına almak istemişlerdir. Aralarında başarılı olanlarda vardır başarısız olanlarda. Örneğin Araplar başarısız olurken Türkler başarılı olmuşlardır. Özellikle Türklerin hâkimiyeti altına girdiği yıllar da pek çok yeni şehirler kurulmuştur. Yolun geçtiği toprakların değerleri artmıştır.

İpek Yolu şehirleşmenin de önünü açmıştır. Bu şehirler üzerinden ticari faaliyetler yapılmıştır. Ticari faaliyetlerin bu denli çoğalması Türk topraklarındaki ekonomik ağın gelişmesini ve büyük miktarda gelir elde etmesinin yolunu açmıştır. Kaynaklara bakıldığı zaman devletlerin hazinelerindeki varlığın çoğunun bu yol vasıtasıyla kazanıldığı görülmüştür.

İpek Yolu giderek önemli bir ekonomik üs halini alırken öte taraftan devletlerarası ittifaklarında doğmasını sağlamış, kutuplaşmalar oluşmaya başlamıştır. Bu da o dönem meydana gelen savaşlarda tarafların kesin hatlarla ayrılmasına sebep olmuştur. İpek Yolunun siyasi bir etkisi olarak da kutuplaşma meydana getirdiğini

söyleyebiliriz. Öte yandan salgın hastalıklarında yayılmasında İpek Yolunun etkisi büyüktür.

İpek Yolu yalnızca tek bir doğrultuda ilerleyen yol değil farklı bağlantı yollarıyla geniş bir ağa sahip olan içerisinde Türkiye'nin de bulunduğu bir yoldur. Yolun faaliyete geçtiği yıllarda tüccarlar yol üzerinde konaklayarak şehirleşme hareketlerinin temelini atmışlardır. Kervanların da sürece dâhil olmasıyla kervansaraylar inşa edilmiş ve ardından da küçük şehirler kurulmaya başlamıştır. Bu şehirler kurulurken konum itibariyle güzergâh üzerine konuşlandırılmasına dikkat edilmiştir. Aynı zamanda iklim ve coğrafi şartları da göz önünde bulundurulmuştur (Milat, 2019).

İpek Yolunun başlangıcı Çin'de bulunmakta ve bu noktadan Batıya ulaşmakta. İlk durağı Çin'de olan bu yol önce Özbekistan'a buradan da farklı bağlantı yolları ile Afganistan'a kadar uzanmaktadır. Ardından İran sınırlarına ulaşan bu yol buradan da Anadolu'ya ulaşmaktadır. Karmaşık bir ağ üzerine kulan İpek Yolu farklı bağlantı yolları ile bölgeleri birbirine bağlayan köprüleri ile uzunca bir yoldur. Temelde iki ana yol ve bağlantı yollarıyla oluşmuş bir yoldur. Birbiri ile ticaret yapmak için deniz yolunu aşmaları gereken uzak bölgeler bu kara yolu ile ticaret yapma imkânı bulmuşlardır. Yıllar geçtikçe, farklı medeniyetlerin hâkimiyetini altına girdikçe İpek Yolu da yenilenmiş yeni yollar eklenmiştir (Deniz, 2016).

İpek Yolu oldukça karmaşık geniş bir ağa sahip olan bir yoldur. Bu hale gelmesine kadar geçen sürede pek çok gelişme yaşanmıştır. Zamanla İpek Yolu kısmen yetersiz kalınca yeni ticari yollar aranmıştır. Bu yolların inşası ile güzergâhtaki kentlerde küresel ticarete katılabilme fırsatı yakalamıştır. Kültürel, dini, felsefi bilgiler bu yollar ile taşınmış ve küçük kentlerde ki toplumlarda bir şekilde bu gelişmeye entegre olmuşlardır. İpek Yolunun doğudan batıya pek çok bölge arasında ticari hayatı mümkün kılan önemli bir gelişme olduğunu söyleyebiliriz.

Türkler için ayrı öneme sahip olan bu yola özellikle Selçuklu Hanedanı döneminde önemli yenilikler yapılmıştır. Çünkü Anadolu bulunduğu konum itibariyle diğer bölgeler için ulaşım da önemli bir köprüydü. Bu avantajı kullanan sultanlar İpek Yolunu fırsata çevirecek politikalar izlemişlerdir. Daha önceki dönemlerde olduğu gibi Selçuklu hâkimiyeti altında iken de güzergâh üzerinde pek çok kervansaraylar, köprüler inşa edilmiş ve yolun güvenliğinin sağlanmasına ayrıca önem verilmiştir.

Bu sayede hem kentler gelişmeye başlamış hem de Anadolu bölgesinin kültürel zenginliği artmıştır. Dünyanın dört biryanından gelen tüccarlar ile ticari, kültürel hayatta olumlu gelişmeler yaşanmıştır.

İpek Yolunun en ihtişamlı yılları Tang hanedanı dönemine denk gelmektedir. Bu dönemde diğer dönemlere nazaran İpek Yolu güzergâhı sanatsal anlamda daha fazla gelişmiştir (Tsui ve diğ., 2017). Tang hanedanı öncesinde siyasal ve ekonomik istikrarsızlığın hâkim olduğu Çin’de yeniden yapılanmaya gidilmiştir. Özellikle ipek yolunda tüccarların kervanların mallarını yağmalayan çeteleri ortadan kaldırmak için adımlar atılmıştır. Tüccarları küçük çetelerden korumak amacıyla bir dizi önlem almıştır. O dönemde Tang hanedanının başkenti de güzergâhta önemli bir konumdaydı. İpek Yolu vasıtasıyla şehir ticari ve kültürel anlamda hızla gelişmeye, konaklama yapan tüccarlar sayesinde tanınmaya başlamıştır. O dönem şehre pek çok farklı milletten insanlar yerleşmeye başlayarak nüfus sayısı iki katına çıkmıştır. Bu durum hem kültürel hem dini hem de ekonomik anlamda çeşitlilik demektir. Yabancılar şehrin pazarında satmak amacıyla bitki, baharat ve ilaçlar getirmişlerdir.

Tang hanedanlığı sonrasında yol üzerinde inşa edilen sanatsal yapıtların azalığı görülmüştür. Kervanların, tüccarların emniyetinde sıkıntılar meydana gelmeye başlamıştı. Tang hanedanlığı sırasında büyük gelişmeler kaydedilirken sonrası dönemlerde aynı performans sergilenememişti. Bu yolların kullanımında emniyet önemli bir konu idi. Özellikle Tang hanedanlığının yıkılışı İpek Yolunun seyrini değiştirmiştir. Tang hanedanlığı İpek Yoluna ayrıca önem vermiş yükselişe geçmesini sağlamıştır. İpek Yolu bundan sonraki dönemlerde eski görkemli yıllarına döndürülmeye çalışılmış fakat başarılı olunmamıştır. İpek Yolunun önemini kaybetmesi ile yeni arayışlara gidilmiş, farklı yollar aranmıştır. Kara yolu ticareti bir yandan deniz ticaretine doğru kaymaya başlamıştır. Özellikle Coğrafi Keşifler ile birlikte Çin farklı ticaret yollarını aramaya başlamıştır ve böylelikle İpek Yolu eski önemini kaybetmeye başlamıştır (Wild, 1992).

Tang hanedanlığı döneminde yükselişe geçen ve en parlak dönemini yaşayan İpek Yolu bu hanedanlığın yok oluşuyla eski görkemini kaybederek önemini yitirmeye başlamıştı. Tam da bu sırada Hristiyan ve Müslüman toplumlar arasında yaşanan savaşlarda İpek Yolu ticareti yavaşlamaya başlamıştı. Emniyetin sağlanamadığı yollar tüccarlar için tehlikeliydi. Özellikle değerli mallar taşındığında. Aynı zamanda Asya topraklarında Müslüman, Hristiyan vs. toplumlar istenmiyordu. Bu da İpek

Yoluna olan güveni zedelemiştir. Yabancı tüccarlar artık ipek yolunu kullanmamaya başlamıştı. Kervanların yağmalanması, konaklama için tesis edilen hanların eski emniyetinin yok oluşu ticaret yapmak için en uygun yol olan İpek Yoluna alternatif yolların keşfini mecbur kılmıştı.

İpek Yolunun önemini kaybetmesinde diğer bir sebep deniz ticaretinin gelişmesiyle kara yolunun eski önemini kaybetmesi ve ticaretin yönünün deniz yoluna kaymasıdır. Gemicilik kara yoluna nazaran daha kolay ve kullanışlı görünüyordu. Özellikle 15.yy da coğrafi keşifler ile ipek yoluna alternatif olacak yeni yollar keşfedilmiş, gemicilik gelişmeye başlamış, güvenli gemiler inşa edilmiş ipek ve baharat yolları da önemini kaybetmeye başlamıştı. Akdeniz kıyıları da önemini kaybetme eğilimi göstermiştir ve aynı zamanda Akdeniz ile Çin arasındaki ticari ilişki giderek zayıflamıştır. Ekonominin üstü olan İpek Yolu yerine artık kuzeybatı kıyısı değer kazanmıştır.

Bu dönemde Moğolların hâkimiyeti İpek Yolunun önemini kaybetmesinde bir diğer önemli sebep olmuştur. Henüz yerleşik düzende olmayan Moğollar savaş teknikleri bakımından kendilerini geliştirerek girdikleri savaşları galibiyetle sonuçlandırmışlardır. Böylelikle yerleşik düzende bir yer bulup hâkimiyeti altına aldıkları toprakları genişletmişlerdir. Güzergâhtaki küçük şehirler Moğol hâkimiyetine girdikten sonra İpek Yolu bu şehirlerarasında kullanılmaya devam etmiştir. Moğolların ticaretinin gelişmesinde ipek yolunun katkısı büyüktür. Yalnızca ticari değil dini ve kültürel pek çok yeni bilgi Moğolların hayatında yer bulmuştur.

Moğolları varlığı ile İpek Yolu eski güvenirliliğini kaybetmeye başlamış diğer ülkeler ve tüccarlar tarafından tercih edilmemeye başlamıştı. Alternatif yolların keşfi ile tüccarlar ticari faaliyetlerinin yönünü değiştirmiştir. Özellikle güvenilir gemilerin inşası ile İpek Yolu üzerinden yapılan ticaret azalmaya başlamıştı. Kendi içlerinde tahsis ettikleri ortam itibariyle bir taraftan İpek Yolu ticari olarak Moğollar için önemini sürdürmüş fakat öte taraftan Moğol istilaları, savaşlar, sınırdaki problemler İpek Yolunun diğer şehirler ve tüccarlar açısından eski görkemini kaybetmesine ve böylece de İpek Yolu ticaretinin de derinden etkilenmesi sebep olmuştur. Çin'in tekrar yükselişe geçtiği bu dönemde Moğol hâkimiyeti kırılmaya başlamıştı (Koçak, 2019).

Sonuç olarak milattan önce 2. Yüzyılda oluşan ve 1800'lü yıllara kadar önemini koruyan bu yol yeni yolların keşfine kadar giderek yükselen bir değere sahip

olmuştur. İpek, değerli madenler, kâğıt, porselen vs. aynı zamanda dinler, fikirler, kültürler bu yol ile taşınmıştır. Güzergâh üzerinde yeni şehirler kurulmuş, kervansaraylar inşa edilmiş, farklı milletten insanlar bir araya gelmiştir. Birbirine uzak iki bölgenin ortak noktada buluşması mümkün olmuş, ticaret yapmaları daha kolay hale gelmiştir. Özellikle en görkemli yıllarını yaşadığı Tang hanedanlığı döneminde ticari üs olarak nitelendirilmiştir. Fakat bu hanedanlığın yıkılışı ile İpek Yolu yavaş yavaş önemini kaybetmeye başlamıştır.

Haçlı savaşları, coğrafi keşifler, Moğolların hâkimiyeti, İpek Yolunun güvenilirliğinin yok oluşunu hızlandırmıştır. Ancak günümüzde deniz ticaretinde meydana gelen tıkanıklar, gemilerin limanlara varış sürelerinin uzun oluşu, diğer yollara göre ek masrafları, kara ülkelerinin ekonomilerindeki zayıflama eski İpek Yolunun modernize edilmesine sebep olmuş İpek Yolunu canlandırma fikri tekrar gündeme gelmiştir.

Orta Çağ döneminde bölgeler arası ekonomik alışverişlerin tamamı ipek ve baharat yolları üzerinden yapılmaktaydı. Bu yollar üzerinde bulunan şehirlerin, ülkelerin o dönem refah düzeyleri oldukça yüksekti. Dünya ticaretinin varlığını mümkün kılan bu yollar sayesinde şehirleşmeler hızlanmış, güzergâh ülkeleri gelişmeye başlamıştır. Tüccarların, kervanların konaklaması için kervansaraylar hanlar inşa edilmeye başlamıştır. Böylelikle yeni yollar keşfedilmeye başlamış yeni ticaret yolları açılmıştır. Oldukça geniş karmaşık bir ağ sistemi gibi İpek Yolunun değeri günden güne artmıştır.

Başlangıçta ipeğin taşınmasıyla başlayan bu süreç hammadde, değerli mallar, kâğıt vb. gibi malların da taşınmasıyla İpek Yolu küresel bir önem kazanmaya başlamıştı. Aynı zamanda bu yol bölgeler arası kültürel alışverişi de mümkün kılmıştır. Yani ticaret yolları içerisinde ekonominin yanında kültürel, dini zenginlikleri de barındırmaktadır (Yereli, 2014).

Doğu-Batı arasında köprü görevini yerine getiren İpek Yolunun geçtiği ülkeler, şehirler yolun avantajını kullanarak artan bir ivme ile gelişim göstermişlerdir. Bu noktada merkez konumda bulunan Anadolu, konumu itibariyle ulaşımda büyük bir avantajı elinde tutmuştur. Özellikle Selçuklu Döneminde göstermiş olduğu yükseliş ile Anadolu ticarete önemli bir köprü vazifesi görmüştür. Sultanların izlemiş

oldukları politikalar ile bölge içinde ticari hayatın geliştiği gözlemlenmiştir. Çevre bölgelerin alışveriş yapabileceği özel pazarlar kurulmuştur.

Dışarıdan pek çok tüccarın bölgeye girişi ekonomik, kültürel hayatın canlanmasına vesile olmuştur. Bu sebeple Anadolu coğrafyası kültürel zenginliği ile tanınan bir bölge olmuştur. Selçuklu Sultanları geçmişteki örneklerini de göz önünde bulundurarak kervansaraylar inşa ettirmeye devam etmişlerdir. Tüccarların, kervanların konaklamasında, misafirlerin ağırklanmasında bu kervansaraylar kullanılmıştır. Özellikle İpek yolunun gelişmeye devam etmesi yeni yolların keşfedilmesine ticaret ağının genişlemesine sebep olmuştur. Bu sebeple yeni güzergâhlar göz önüne alınarak kervansaraylar inşa edilmeye devam edilmiştir. Kervansarayların içerisinde yatakhaneler, tıbbi ihtiyaçların giderilmesi için ayrı bölümler, mescitler, hamamlar, depolar yer almıştır.

Sultanlar kervansarayları konaklayan kişilerin her türlü ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri bir sistem üzerine inşa etmiştir. Sultanlar emniyet konusunda ayrıca titiz davranmışlardır ve güvenlik anlamında o dönem için en üst düzey önlemleri almışlardır. İnşasında kullanılan malzemeden konumuna göre her bir detaya dikkat edilmiştir. Bu kervansarayların inşa edildiği kentler ticaretin yanında kültürel, sosyal hayatları da gelişme göstermiştir.

Kervansarayların yanında güzergâh üzerinde bulunan akarsuların ulaşımında engel olmaması adına köprüler inşa edilmiştir. Küçük büyük pek çok akarsunun bulunduğu bu topraklarda ulaşımında kolaylık olması adına ve yolculuğun zaman açısından uzamaması adına köprüler kurulmaya devam edilmiştir. Selçuklu Döneminde İpek Yolu ticaretine ayrıca önem verildiğini söyleyebiliriz. Daha önceki dönemleri de referans alarak kervansarayların, köprülerin inşasına devam edilmiştir. Ticaret yollarının geçtiği her kente kervansaray inşa edildiği görülür. Bu durum bölge içindeki kentlerinde gelişmesini de ayrıca katkı sağlamıştır.

### **2.1.2 Yeni İpek Yolu**

Günümüzde Çin tarafından uluslararası ticareti derinden etkileyecek yeni bir ticaret yolu fikri ortaya atılmıştır. Bu yol tıpkı tarihi İpek Yolu ve baharat yoluna benzer bir ticaret yolu olarak karşımıza çıkmaktadır. Tam adı “Bir Kuşak Bir Yol Projesi” olan yeni ticaret ağı tarafından ilan edilmiştir. 2013 yılının Eylül ayında yapmış olduğu Kazakistan ziyaretinde projenin kara güzergâhını oluşturan ve kuşak kavramı ile

ifade edilen İpek Yolu ekonomi kuşağı projesini ilan etmiştir. Hemen ardından Ekim ayında yapmış olduğu Endonezya ziyaretinde projenin deniz güzergâhını oluşturan ve yol kavramı ile ifade edilen 21.yy deniz İpek Yolu projesini ilan etmiştir. Bu iki ziyaretin ardından iki proje tek bir çatı altında toplanarak Bir Kuşak Bir Yol Projesi (BKBY) olarak adlandırılmıştır.

BKBY, projeye dâhil olan ülkeler arasında yapılacak çeşitli çalışmalarla Asya Afrika ve Avrupa kıtaları arasında bağlantı kurmayı hedeflemektedir. Bu çalışmalar demiryolu, karayolu çalışmaları, teknoloji alt yapı çalışmaları, yeni inşa edilecek köprüler, otoyollar, petrol ve doğal gaz nakil hatları, lojistik üsler, enerji santralleri, yeni hava alanları ve limanları gibi çalışmalardır. BKBY ile Çin, uluslararası ticarete ikili ya da çoklu ticari işbirliği yapabilmeyi önünü açmayı, ülkelerin ihracat oranlarını arttırmasına ve yeni pazarlara açılmasına zemin hazırlamayı, daha kısa sürede daha az maliyetle taşımacılık işlemlerini gerçekleştirmeyi hedeflemektedir. Kısacası Çin'in asıl amacı proje ile birlikte serbest ticaretin önündeki engelleri kaldırmayı, alternatif kara ve denizyolu bağlantısı kurmaktır.

Kara ve deniz olmak üzere iki ana güzergâhtan oluşan tarihi İpek Yolunun modernize edilmiş hali olan BKBY projesinde deniz güzergâhı için iki rota belirlenmiştir. İlk rota Çin kıyılarından başlayarak Güney Çin denizi üzerinden Asya Pasifik ülkelerine ulaşacak ve ikinci rota Güney Çin denizinden başlayarak Hint Okyanusu üzerinden Avrupa'ya ulaşacaktır.

Deniz İpek Yolu rotaları ile Çin limanları aktif kullanıp, deniz ticaretindeki harcamalarını da minimuma düşürmeyi hedeflemektedir. Projenin kara güzergâhı ise 6 farklı rotadan oluşmaktadır ve bu rotalar ekonomik koridor olarak adlandırılmaktadır. Bu ekonomik koridorlar şunlardır:

- Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru
- Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru
- Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridoru
- Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru
- Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru
- Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomi Koridorudur.

Genel hatları bu şekilde olan BKBY projesi ABD'nin Marshall Planı ile karşılaştırılmaktadır. Marshall Planı ilk defa 1947 yılında ABD Dışişleri Bakanı

George Marshall tarafından Harvard Üniversitesinde yapmış olduğu konuşma sırasında dile getirilmiştir. Marshall Planı bir yardım programıdır. Bu yardım programı ile ABD, Avrupa ülkelerinin içerisinde bulunduğu ekonomik sıkıntıları gidermek adına kendilerinin de girişimiyle 1947-1951 yılları arasında 4 yıl boyunca yardım edecektir (Sander, 2014:260).

2.Dünya Savaşının etkileri göz önüne alındığında Avrupa ülkeleri kritik bir dönemden geçmekteydiler. Ekonomik ve siyasi sorunlarla karşı karşıya kalan Avrupa ülkeleri ABD'nin sunmuş olduğu yardım programı fikrine çok da uzak değillerdir. Bu sebeple Marshall Planı Temmuz 1947 Paris Konferansında bir araya gelen Avrupa ülkeleri tarafından kabul edilmiş ve Eylül 1947'de ABD tarafından onaylanarak 16 Avrupa ülkesine yardım yapılmıştır. Marshall Planı'nı yalnızca bir yardım programı olarak değerlendirilmez. ABD bu program sayesinde Sovyetler Birliğinin yaymaya çalıştığı komünizmin etkisini azaltarak Avrupa da yayılmasını engellemeye çalışıyordu. Aslında ABD, Sovyet kaynaklı komünizm etkisini kırmak istemiştir. Aynı zamanda ABD bu yardımlar ile Avrupa ülkelerini etkisi altına alarak hâkimiyet kurmaya çalışıyordu. Bu durum Marshall Planı'na dâhil olmayan Avrupa ülkeleri ve Sovyetler Birliği tarafından eleştirilmiştir. Marshall Planı'nı tamamen ABD'nin, Avrupa ülkelerini kendine mecbur bırakan bir plan olarak değerlendirilmiştir.

Çin'in modern İpek Yolu projesi BKBY ile ABD'nin Avrupa ülkelerine yaptığı yardımlar ile bilinen Marshall Planı, BKBY ilanından sonra karşılaştırılmaya başlanmıştır. Çıkış noktalarının altında aynı motivasyonun yattığı iddia edilmektedir. ABD, 2.Dünya Savaşı ve Soğuk Savaşın etkisini altına da kalan Avrupa ülkelerine yapmış olduğu mali yardımlarla bu ilkeler üzerinde kendi hegemonyasını kurduğu ileri sürülmüştür. Çin'de günümüzde BKBY projesi ile Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını birbirine bağlayarak ve projeye dâhil olan ülkelere yardımlar, yatırımlar yaparak aynı zamanda finanse ettiği otoyol, liman ve köprüleri satın alarak BKBY projesine karşı olan ülkeler tarafından aslında kendi hegemonyasını kurmaya çalıştığı düşünülmektedir.

BKBY ile Marshall Planı'nı karşılaştırdığımızda ikisi arasındaki en belirgin benzerlik yeni pazarlara ulaşma fikridir. Marshall Planı'nda olduğu gibi BKBY projesi de diğer ülkeler ile olan ticari ilişkilerini geliştirmek, ihracatı arttırmak ve yeni pazarlara entegre olmak hedeflenmiştir. Marshall Planı ile ABD bir noktada

ABD dolarının sistemde dolaşımını arttırmıştır ihracını mümkün kılmıştır. BKBY ile Çin tıpkı ABD gibi Çin resmi para biriminin kullanım alanını ve dünyada dolaşımını arttırmak istemektedir. Marshall Planı ABD'nin 2.Dünya Savaşı ve Soğuk Savaş döneminde Sovyetler Birliğine ve komünizme karşı geliştirdiği bir yardım programı iken BKBY Çin'in en önemli rakibi olan küresel sistemde en çok söz sahibi olan ABD'ye karşı kullanacağı rekabet edebileceği bir projedir.

Marshall Planı ile BKBY projesi arasında benzerliklerin olduğu kadar farklılıkların da olduğu söylenebilir. Marshall Planı BKBY projesine göre sınırları dar olan bir plandır. BKBY kapsamında gerçekleşen çalışmalar, yapılan yatırımlar ve bu yatırımların miktarı, projeyi Avrupa-Asya-Afrika kıtalarından 65'ten fazla ülkeyi kapsayan bir proje haline getirmiştir. Marshall Planı bu noktada BKBY projesinin oldukça gerisinde kalmaktadır. Aynı zamanda BKBY projesi kazan-kazan mantığı üzerine kurulu işbirliği odaklı bir proje iken Marshall Planı Sovyetler Birliği ve komünizme karşı geliştirilmiş bir plandır.

### 3. MODERN İPEK YOLU: BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ

Tarihi İpek Yolunu canlandırma fikri olan BKBY projesi Çin tarafından 2013 yılında ilan edilmiştir. Çin'in en önemli dış politika hamlesi olan bu proje geniş bir ağ üzerine kurulmuştur. Demir yolları, petrol boru hatları, doğal gaz boru hatları, limanlar ile karayolu, denizyolu ve ekonomik koridorlardan oluşmaktadır. Projenin 2049 yılında bitmesi planlanıyor (Keşvelioğlu, 2019). Tarihi İpek yolundan hareketle ekonomi koridoru ve denizyolu projeleri gündeme gelmiştir. Kuşak; Çin'in Avrasya'ya ekonomi koridorları ve karayolu ile bağlantısını, yol ise Avrasya'yı Çin limanları ile birbirine bağlayan deniz ağını ifade etmektedir. Bu iki proje "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı" ve "21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu" olarak adlandırılmıştır. Ardından "Kuşak Yol" olarak tek bir isim altında toplanan girişim Çin'in önemli stratejik hamlelerinden biri olmuştur (Durdular, 2016).

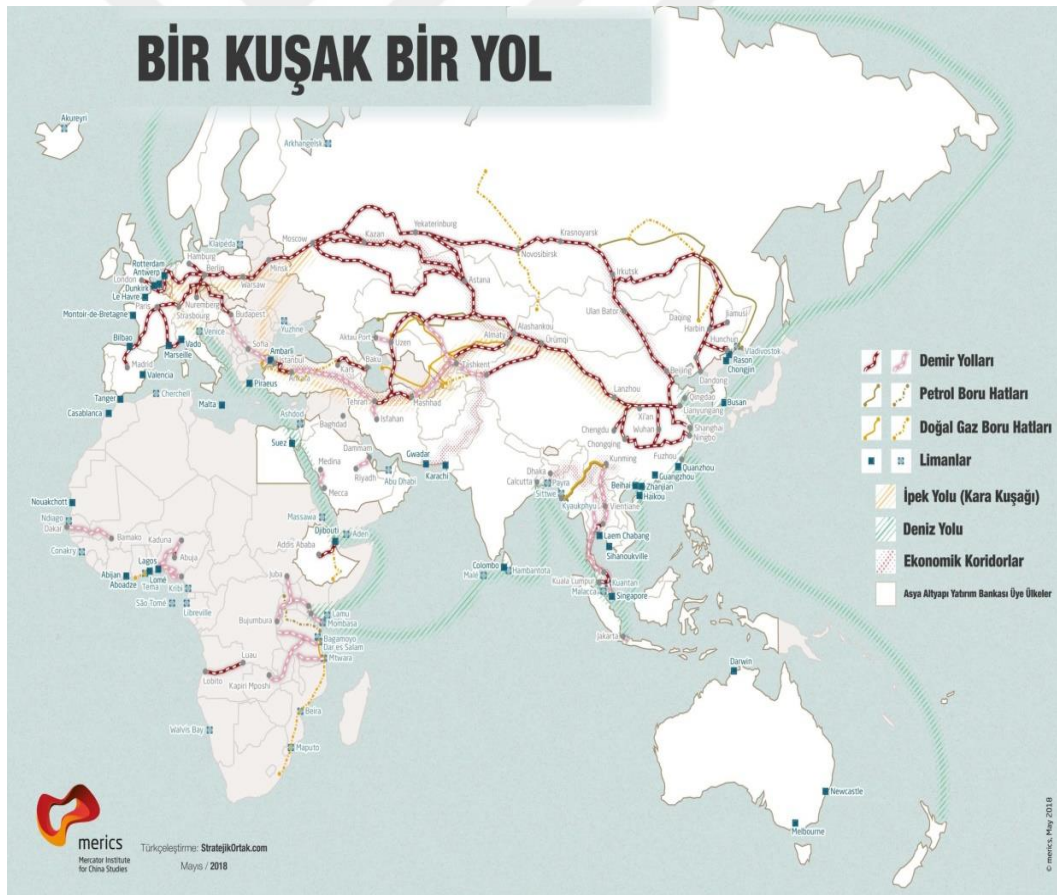
Karşılıklı kazan-kazan mantığı üzerine kurulu olan projede 65'den fazla ülke yer almakta. Projenin kurucusu olan Çin'in projeyi planlanan sürede hayata geçirebilmesi için diğer ülkelerin işbirliğine ve desteğine ihtiyacı vardır. Çünkü projeye dâhil olan ülkelerin koordineli çalışması ile sonuç alınabilecek oldukça yüklü miktarda yardıma ihtiyaç duyulan bir projedir.

Çin, İpek Yolu Fonu, Eximbank ve Asya Alt Yapı ve Yatırım Bankasına yatırım yapmıştır. Çin bu kaynaklar üzerinden Orta Asya ülkelerine de yatırım yaparak onları finanse etmiştir. Bu proje ile Çin ekonomisini büyütürken etki alanlarını artırmak istiyor. Aynı zamanda bu proje ile Çin hammadde kaynaklarına ulaşmada kolaylık sağlayacağını düşünüyor. Özellikle Çin'den Batı'ya karayolu, denizyolu bağlantıları ile Çin ekonomisinde yükseliş beklenmektedir (Alperen, 2018).

Tıpkı tarihi ipek yolunda olduğu gibi BKBY projesi ile de Doğu-Batı arasında ki ticarete yeni düzende bir farklılık getirmek hedeflenmiştir. Bu proje ile küresel ekonominin gelişeceği, ulaşımdaki engellerin azaltılacağı, ülkeler arası etkileşimin artacağı daha fazla işbirliklerinin kurulacağı, istihdam alanında yeniliklerin yaşanacağı bir düzen öngörülmüştür.

Uzun vadede projenin hedefi serbest ticareti canlandırarak, kolaylaştıracak adımlar atılmasını sağlayarak ülkelerin ihracat yapabilme kapasitelerini artırmaktır. Çin tarafından yapılan açıklamada projenin üç milyar nüfus ile oldukça geniş bir etkileşim alanı oluşturacağı ve taraf ülkelere ekonomik ve politik olumlu etkilerinin olacağı ifade edilmiştir. Projenin yalnızca Çin'e hizmet edecek algısının kırılması için projenin amacı ve uluslararası etkileri tüm detayları ile açıklanmıştır (Tuerdi, 2018).

Proje ilk ilan edildiğinde diğer ülkeler tarafından farklı algılanmıştı. Tamamen Çin ekonomisine hizmet verecek bir proje olarak düşünülmüştü. Bu sebeple projeye hala çekimser olan ülkeler bulunmakta. Çin'in ABD ile olan ekonomik rekabeti diğer ülkeleri tedirgin ediyordu. İki büyük devlet arasında şekillenen yenedünya düzeninde özellikle son yıllarda Çin'in ekonomik anlamda ki yükselişi ile birlikte diğer ülkeler yeni kutuplaşmaların doğacağını düşünüyordu (Aydın, 2019).



Şekil 3.1: Bir Kuşak Bir Yol Projesi Haritası

Kaynak: (<https://www.stratejikortak.com>)

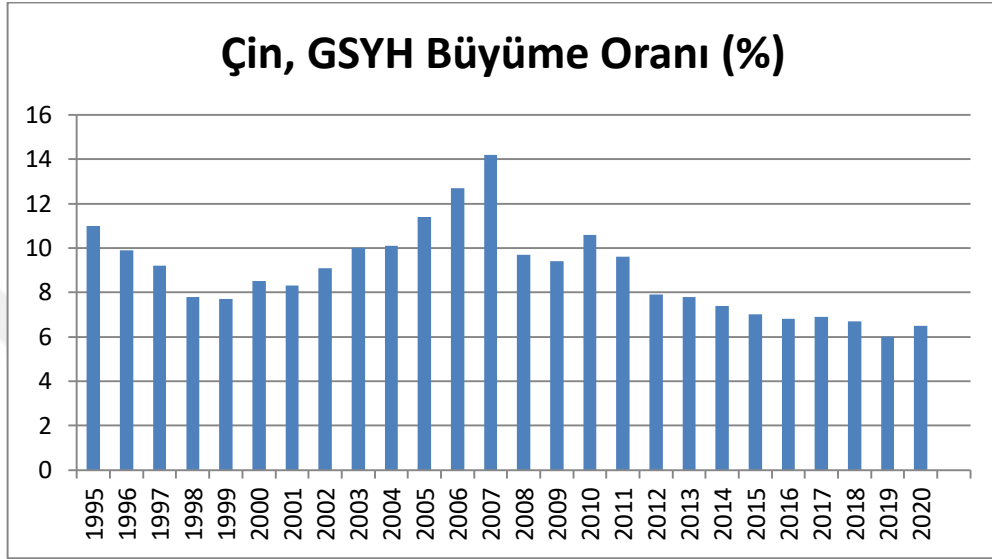
BKBY projesinin Çin'in iç ve dış politikasının önemli hamlelerinden biri olduğu düşünülmüyordu. Çin'e bölgesel ve küresel üstünlük sağlayacağından bazı ülkeler projeye uzak durmayı tercih etmiştir. Örneğin Japonya, ABD ve Hindistan projeye karşı duran ülkelerdendir. Özellikle Japonya'nın 2000li yıllarda dünya ekonomisinde 2.sırada yer alırken 2012 itibariyle Çin'in gerisinde kalması Japonya'nın Çin'e karşı olan yaklaşımını etkilemiştir. Batı ülkeleri arasında da projeye çekimser yaklaşımlar var. Ancak Çin tarafından yapılan açıklamalarda, projenin amacının tarihi İpek Yolunu canlandırarak Afrika, Asya ve Avrupa'yı limanlar, petrol-doğal gaz boru hatları, karayolu, denizyolu ve ekonomik koridorlarıyla birbirine bağlamak olduğu vurgulanmıştır. Tarihi ipek yolunun kazanımları göz önüne alındığında yenedünya düzeninde yeni bir lojistik ağı ve bağlantılara ihtiyaç duyulmuştur. BKBY projesi da tekrar canlanan İpek Yolu olarak hem uluslararası hedefleri olan hem de Çin bazlı bazı bölgesel hedefleri olan bir girişimdir. Tarihi ipek yolunda olduğu gibi bu projenin hayata geçirilmesiyle Çin'in bölgesel etkinliğinin artacağı, ekonomik büyümesine katkı sağlayacağı düşünülüyor.

BKBY projesi alternatif ticaret ağı oluşturma gayesi ile Asya, Afrika ve Avrupa'yı çeşitli bağlantılarla birbirine bağlamayı hedeflemektedir. Tarihi ipek yolu referans alınarak hazırlanan proje Pekin-Londra arası ticaret bağlantılarını kurmayı ve uluslararası ticareti kolaylaştırmayı planlamaktadır. Proje taraflar arasında kara, demir, liman bağlantıları, boru hatları, alt yapı çalışmaları vb. gibi bağlantılar kurmayı hedeflemektedir. Proje için gerekli finansman çalışmalarına öncü olan Çin üye sayısını artırmak için çalışmalar yürütmektedir. İlanından günümüze tarafların sayısı giderek artmaktadır. Türkiye'de bu ülkelerden biridir (Nuroğlu, 2019).

Tarihi İpek Yolunu canlandırma fikri referans alan BKBY projesinin temelinde Çin hükümetinin birtakım siyasi, ekonomik ve stratejik hedefleri bulunmaktadır. Öncelikle 2000-2020 yılları arasında GSYİH büyüme hızına bakıldığında Çin güzel bir ivme yakalayarak büyümeye başlamıştır. Dönem dönem ortaya çıkan küresel ekonomik krizlerle büyüme hızında ki seyir değişmiştir. Şekil 3.1'de görüldüğü üzere büyüme hızının düşüş yaşadığı 2008 yılı ile Çin farklı stratejik hamleye ihtiyaç duymuştu. Ancak dünya ekonomileri sıralamasında Japonya'yı geride bırakarak 2.sırada yer almaya devam etmiştir.

Küresel sistemde ABD'den sonra gelen ekonomisi ve ülke içerisinde büyüme hızı ile Çin tam anlamıyla planladığı yükselişi yakalayamamıştır. Bölge içerisinde ki sorunları

ve Çin'in iki bölgesi arasında ki fark Çin'i yeni bir hamleye zorlamıştır. Bu bağlamda Çin, hammaddeye ulaşım anlamında ve özellikle lojistik anlamın alternatif çözümlere ihtiyaç duymaya başlamıştır. Çin'in bu arayışının ardında; ABD, Rusya, Hindistan, Japonya ve AB ülkelerini tehdit olarak algılaması yatmaktadır. Çin'in Orta Asya'ya hâkim olmak ve Hint Okyanusundaki etkinliğini arttırmak istediği düşünülmektedir.



**Şekil 3.2:** Çin'in Büyüme Hızı

**Kaynak:** (Çolak, 2020)

Çin yönetimi ekonomik büyümenin devam edebilmesi için yeni bir reforma ihtiyaç olduğunun farkındadır. Aynı zamanda üretim alanında lider konumda olan Çin küresel pazarda kendini göstermek istemektedir. ABD'nin hâkim olduğu tek kutuplu dünya düzeninde söz sahibi olmak istemektedir. Bu sebeple tarihi ipek yolu projesinde olduğu gibi önemli ulaşım ağlarına ihtiyaç duymaktadır (Güner, 2018). Ticaretin önündeki engelleri kaldıracak, küresel entegrasyonun sağlanacağı, Çin içerisinde tüketimi canlandıracak bu proje özelde Çin'in büyümesini sağlayacak ve genelde ise tek taraflı olmayan kazan-kazan mantığı ile Avrasya ülkelerine avantaj sağlayacaktır (Günay ve diğ., 2019).

Tarihi İpek Yolu modelinde olduğu gibi Modern İpek Yolu da sistematik bir ağ üzerine kurulması planlanmaktadır. Projenin genel hatlarının belirlenmesiyle projenin güzergâhı ve hangi ülkeleri kapsadığı açıklanmıştır. 6 koridordan oluşan toplamda 6 bölgeden 65'den fazla ülkeyi kapsayan 2049 yılında bitmesi planlanan bir proje olarak karşımıza çıkmaktadır. Modern ipek yolu fikri bir yandan şekillenirken öte yandan Çin'in sınır ülkeleri ve diğer ülkeler ile olan ekonomik ve siyasi ilişkilerini

ve özellikle güvenlik hususunda saf dışı kalan bir ülke olması göz önüne alındığında Çin hükümetinin dış politika stratejilerini gözden geçirmesi gerekmektedir. Çünkü sınır sorunları projenin kaderini tayin edecektir. Projeye dâhil olan finansal desteğin beklendiği ülkeler ile olan ilişkiler öncelikli olarak gözden geçirilmelidir.

2013'de Kazakistan'da duyurulan projenin hedefi Asya ve Avrupa (Avrasya) kıtalarını karayolu, denizyolu, demiryolu ve çeşitli enerji boru hatları ile birbirine bağlamak olduğunu daha önce ifade etmiştik. Çin ilan sonrası projenin yalnızca Çin'e hizmet edeceği algısını kırmaya çalışarak diğer ülkelere sunulan fırsatları ileri sürmüş ve bu olumsuz eleştirileri bertaraf etmeye çalışmıştır.

İlk etapta projeye 6 bölgeden toplam 65 ülke dâhil olmuştur. Oldukça geniş bir ağ üzerine kurulacak projede taraf ülke sayısının da artması bekleniyor. Projenin nihai hedeflerine ulaşmasında bu ülkelerin rolü büyüktür. Özellikle karayolu ve denizyolu güzergâhı ve enerji kaynaklarının taşınmasında ülkelerin maddi destekleri projede yer almaları çok önemlidir. Çin yaptığı açıklamalarla ülke içinde ki büyümeyi de referans alarak projeye finansal yatırım yapmaya hazır olduğu açıklamasını yapmıştır (OECD, 2018).

Çin projeyi ilan ettiğinde kazan-kazan mantığı üzerine kurulduğunu sıkça dile getirmiştir. Projeye mesafeli olan ülkelerin ya da karşı olan ülkelerin gözünde ki bu olumsuz imajı silmek istemektedir. Projenin ihtiyaç duyduğu maddi destek bu ülkeler ile sağlanacaktır. Lojistik sektöründe yeni bir canlılık kazandıracak proje Afrika-Asya-Avrupa kıtalarını 6 koridor ile birbirine bağlamayı hedeflemekte. Bu koridorlar; Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridoru, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru, Çin-Moğolistan-Rusya Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru, Çin-Hindiçin Yarımadası Koridoru, Türkiye'nin de içinde bulunduğu Çin Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridoru (Çevik ve diğ.2018).

Projenin bitiş tarihi 2049 olarak belirlenmiştir. Altyapı çalışmaları gerektiren, teknolojik gelişmelerin çok önemli olduğu, denizyolu, demiryolu, havayolu, karayolu çalışmaları ile ciddi mali yatırımlar gerektiren bir projedir. BKBY projesi hayata geçirildiği takdirde yenedünya düzeninde gelişen ticaretin, ülkelerin ekonomi seviyelerinin ve özellikle mali yatırımlarının olumlu bir şekilde etkileneceği savunuluyor. Aşağıda ki çizelge de projeye dâhil olan ülkeler gruplandırılmıştır. Bu ülkelere baktığımızda kendi bölgeleri içerisinde ekonomik ve siyasi anlamda güçlü

lkeler olduğu anlaşılmaktadır. Projeye finansman açısından destek sağlayabilecek bu ülkelerin konumları da BKBY projesi güzergâhı açısından önemlidir.

**Çizelge 3.1: Projeye Dâhil Olan lkeler**

Doğu Asya	Güney, Güneydoğu Asya	Orta Asya ve Batı Asya	Avrupa	Orta Doğu ve Afrika	Okyanusya
Çin Moğolistan Güney Kore	Brunei Kamboçya Endonezya Laos Malezya Myanmar Filipinler Singapur Tayland Doğu- Timor Vietnam Bangladeş Sri Lanka	Türkmenistan Kazakistan Özbekistan Kırgızistan Tacikistan Afganistan Pakistan Hindistan Ermenistan Azerbaycan Gürcistan İran Türkiye Rusya	Arnavutluk İtalya İngiltere Macaristan Yunanistan İspanya Polonya Belarus Litvanya Letonya Ukrayna Almanya Bosna Hersek Estonya Çekya Hırvatistan Sırbistan Romanya Slovakya	Bahreyn Mısır Irak İsrail S. Arabistan BAE Yemen Etiyopya Tunus	Yeni Zelanda Avustralya

**Kaynak:** (<http://iktibasdergisi.com>)

Resmi olarak 65’den fazla ülkenin dâhil olduğu proje ile Çin bu ülkelere tarihi ipek yolunda olduğu gibi ulaşımın önündeki bazı engellerin kalkacağını daha geniş pazarlara kolaylıkla ulaşılacağını vadetmektedir. Özellikle Avrasya lkelerinin üretim alanında gelişeceğini ve dağıtım kanallarına daha rahat ulaşabileceklerini ileri sürmektedir. Sonuç olarak BKBY projesi olumlu olumsuz tüm etkilerin tek taraflı olmadığı küresel bir öneme sahip olan bir projedir. 2049 yılına kadar gerekli alt yapı çalışmalarının yapılması, planlanan ulaşım ağımın hayata geçirilmesi için gerekli adımların atılması ve projeye dâhil olan ülkelerin gerekli finansmanı sağlamaları gerekir.

BKBY projesi çerçevesinde yapılan çalışmalar sonucunda elde edilen bulgular lojistik sektöründe önemli gelişmelerin yaşanacağını yönündedir. Bu gelişmelerden en önemlisi taşımacılık işlemlerinin daha düşük maliyetle daha kısa sürede yapılacaktır. Dünya genelinde için değerlendirilme yapıldığında sevkiyat süreleri %1,2-%2,5 arasında azalacak ve bu azalma maliyetleri de %1,1-%2,2 azaltacaktır. Projeye dâhil olan ülkeler ise taşımacılık süresi %1,7-%3,2 oranında azalacak ve maliyetler ise %1,5-%2,8 oranında azalacaktır. Proje aynı zamanda 7 milyon insanın yoksulluktan kurtulmasını sağlayacaktır (Soyres ve diğ., 2018).

### 3.1 Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İlanı

Modern İpek Yolu Projesi tarihi İpek Yolu güzergâhında yer alan Kazakistan'da duyurulmuştur. Genel hatlarıyla projede 65'den fazla ülke yer aldığını ve iki koldan oluştuğunu açıklamıştır. Bu iki koldan ilki kara yolu, ipek yolu ekonomi kuşağı ve ikincisi 21.yy deniz ipek yoludur (Kaplan, 2017). Çin'in projeyi ilan etmek için Kazakistan'ı özellikle seçmesinin arka planında şöyle bir stratejinin olduğu söyleniyor; Çin'in bu projede işbirliği yapabileceği bir ülke konumunda olan Kazakistan Çin için önemli bir müttefiktir. Çin'in bu projede onu destekleyen ülkelere ihtiyacı tahmin edildiğinden daha fazladır çünkü oldukça kapsamlı, maliyetli ve uzun yıllar verilecek emek ile hayata geçirilecek bir proje (Chhibber, 2017). Çin'in BKBY projesinden beklentisini tam olarak anlayabilmek adına devletin dış politikalarına bakmak gerekir. 2013 yılından beri iktidarlığı elinde tutan Xi Jinping'in dış politika hedeflerini şu şekilde sıralayabiliriz:

- Çin'in ABD ile olan ilişkilerinin korunması
- Etki alanını genişletmek
- Çin'in iç ve dış politikalarının korunması
- Kontrollü büyümek
- Dışa dönük strateji
- Yeni bağlantıların keşfi
- Afganistan ve Orta Asya bağlantılarını BKBY projesi ile artırmak

Jinping'in öncelikli hedefi ABD ile olan ilişkilerini olumlu bir seviyede tutmak, kutuplaşmayı azaltmak. Bu ilişkiler korunurken Çin'in çıkarlarına hizmet etmek ve en önemlisi GSYH verilerine odaklanmak. Bu hedefler doğrultusunda devlet başkanı olarak kendi ülkesinin çıkarlarını düşünmesi normal karşılanmakta fakat yatırım yapacak ülkelerin de projeye karşı tutumlarının olumlu olması için bu ülkelere de sağacağı avantajlar ortaya konulmalıdır (Aoyama, 2017).

Başkanın projeyi ilan etmesiyle diğer devletler projenin altında yatan temel argümanın politik çıkar olduğunu düşünmüşlerdi. Bu sebeple projeye olumsuz bakan, desteklemeyen pek çok ülke bulunmaktadır. Bu ülkeler projenin yalnızca Çin'e hizmet edeceği imajının ortadan kaldırılmasını, Çin'in BKBY projesinin uluslararası sisteme olan katkısını, Asya-Avrupa ülkelerine olan faydalarını somut veriler ile ortaya koymasını beklemektedir (Kaplan, 2017). Aynı zamanda bazı ülkeler projenin

tam anlamıyla sistematik bir çerçeveye oturtulmadığı ve Çin'in projeye liderlik yapabilecek bir konumda olmadığını düşünüyorlar. Özellikle ABD gibi bir süper güç varken Çin'in başarılı olamayacağı düşünülmüştür (Yu, 2017). Ancak Çin bu proje ile birlikte deniz ticaretinde meydana gelen tıkanıklıkların, gecikmelerin, masrafların ortadan kalkabileceği kara yolu alternatiflerinin var olabileceğini ileri sürmüştür. Kazan-kazan mantığı üzerine kurulu olan projenin tek taraflı olmadığını altı çizilmiştir. Projenin tamamlanması içinde oldukça uzun yılların gerektiğini ve güzergâh ülkelerinin, projeye dâhil olan ülkelerin desteğine ihtiyaç olduğunu belirtmiştir (Leverett & Binging 2017).

Her geçen yıl projeye dâhil olan ülke sayısı da artış göstermektedir. Son güncel veriler ışığında 70'den fazla ülkenin dahil olduğu bilinmekte. Başkan projenin ilerleyebilmesi için anlaşmaların imzalandığı ülkelerden gerekli olan finansman kaynaklarının toplanarak alt yapı ve teknoloji çalışmalarına başlanması gerektiğini ileri sürmüştür. Ancak bu ülkeler gelişmekte olan ya da gelişmemiş ülkelerdir. Bu noktada finansal sıkıntılar yaşanmaktadır. Özellikle doğalgaz, petrol boru hatlarının inşası projede önemli bir yer tutarken bu alana yapılacak çalışmalara oldukça yüksek miktarda mali kaynak gerekmektedir (Ferdinand, 2016).

Çin 1978'den günümüze kadar uygulamış olduğu dışı açılma politikaları güzel bir ivme yakalamış ve Çin sınırlarını aşarak dünyaya açılmaya başlamıştır. Çin'in bu denli yükselişi onu küresel sistemde geri plana atılamayacak bir konuma taşımıştır. Özellikle dünya ekonomilerinin sıralamasında Japonya'yı geride bırakarak 2. Sıraya yerleşmiştir. Küresel ekonomik krizlerin olduğu dönemlerde dahi diğer ülkelere nazaran ekonomik büyüme istikrarını koruyabilmiştir. Tarihi İpek Yolunu canlandırma fikrinin altında da Çin'in söz sahibi ülke konumunda olması yatar. Tarihi İpek Yolunun aktif kullanıldığı dönemlerde ticaret gelişmiş ve ülkelerin ekonomileri gelişme göstermiş bu yol ekonomik üst olarak görülmüştür. Çin özelde bu proje ile ekonomik büyümesine katkı sağlayarak ülke çıkarlarının korunmasını hedeflemektedir (Sooksripaisarnkint & Garimell, 2018).

Günümüzde üretim alanında öncü ülkelerden biri olan Çin'in ticari işbirliğini geliştirecek tıpkı tarihi İpek Yolu gibi bir oluşuma ihtiyacı vardır. Çin de üretilen malların taşınmasında önemli bir taşıma ağı tahsis edilecektir. Aynı zamanda bu yol tekrar canlanırsa ülkelerin birbiri ile olan siyasi, ekonomik ilişkileri iyileşecek sorunlar azalacaktır. Bu sebeple Çin modern İpek Yolunun kendi ülkesi için tehdit

unsuru olan ülkeleri de sürece dâhil edeceğine inanmaktadır. Özellikle ikili ilişkilerin geliştirileceği, bu gibi daha birçok sebep modern İpek Yolu projesinin doğmasına sebep olmuştur. Çin'in projedeki en önemli hedefleri arasında yatırımı artırmak, ticarete güzel bir ivme yakalamak ve aynı zamanda üretim hacmini geliştirmek, gerekli hammadde kaynaklarına ulaşmak sayılabilir (Sabancı, 2018).

### **3.2 Projenin Kara Güzergâhı: Ekonomik Koridorlar**

BKBY projesi kara ve deniz olmak üzere iki hattan oluşmaktadır. Kara kısmı kuşak kavramı ile deniz kısmı ise yol kavramı tanımlanmıştır. Aslında “Bir Kuşak Bir Yol Projesi” başlığı altında iki alt başlıktan oluşan bir projedir. Kuşak kavramı karasal alanda yapılan tüm çalışmaları kapsamaktadır. Bu çalışmalar; karayolu, demiryolu, telekomünikasyon çalışmaları, alt yapı çalışmaları ve enerji nakil hatlarından oluşmaktadır. Kara güzergâhında ki bu çalışmalar altı farklı güzergâh üzerinden planlanmıştır. Bu güzergâhlar ekonomi koridorları olarak adlandırılmaktadır. Temelde Çin'de üretilen malların ekonomi koridorları vasıtasıyla küresel piyasaya sürülmesi amacı yatmaktadır. Bu başlık altında projenin kara kuşağını oluşturan altı ekonomi koridoru incelenecektir.

- Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)

Projenin ilan edildiği tarihlerde şekillenmeye başlayan ilk koridorlardan biri Çin ile Hindiçin Yarımadası arasındaki rotadır. Hindiçin bölgesi Hindistan'ın doğusu ve Çin'in güneyinde yer alan bir bölgedir. Bu yarımada üzerinde planlanan rota; Kamboçya, Singapur, Myanmar, Vietnam, Taylan ve Laos'tan oluşmaktadır. (Bkz. EK:1) Çin'in bu bölgelerle arasında imzaladığı anlaşmalar bu koridorun resmileşmesine ve çeşitli alanlarda planlanan projelerin faaliyete geçmesini sağlamıştır. Bu çalışmalardan ilki Mekong Nehir kanalının yenilenmesidir. Bu bölgede yüksek hızlı tren çalışmaları, petrol ve doğalgaz boru hatları, demiryolu ve otoyol çalışmaları yer almaktadır. Projelerin çoğu tamamlanmıştır. Bu koridor sayesinde Çin; Endonezya, Malezya, Tayland, Filipinler, Singapur, Vietnam, Laos, Myanmar ve Kamboçya ülkeleri ile karşılıklı ticareti geliştirecektir (Tamer,2019).

- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)

Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru projede yer alan altı ekonomi koridoru arasında en iyisi olarak anılan, en fazla yatırım yapılan koridordur. Diğer koridorlara göre inşası uzun yıllar sürecektir koridorun bitişi 2030 olarak belirlenmiştir. BKBY projesinin bitiş

tarihi de 2049'dir. Koridor Çin'in Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde yer alan Kaşgar ile Pakistan'ın Gwadar Limanı arasında bir hat oluşturmaktadır. (Bkz. EK:2) Hürmüz Boğazına yakın olan limanın ticarete büyük kazanç sağlaması beklenmektedir. Çin bu limanın ticari faaliyetler için kullanılmasını istemektedir. Borç diplomasisi uygulayarak elde ettiği limanları askeri üsse çevirse de bu liman için böyle bir planının olmadığı ileri sürmüştür. Bu liman BKBY projesinin yol kısmını ifade eden denizyolu bağlantıları için önemlidir. Bu koridor sayesinde kullanılan liman Çin'in denize kıyısının olmadığı daha az gelişmiş bölgelerine hareketlilik katacaktır. Gwadar Limanının, denizyolu bağlantısının yanı sıra bu koridor için önemli olan diğer projeler Gwadar Havalimanı ve Çin ile Pakistan arasında ki demiryolu, enerji boru hatları çalışmalarıdır (Genç,2019).

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

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridorunun güzergâhı Çin'den başlayarak Kazakistan, Türkmenistan ve diğer Orta Asya ülkelerini Orta Doğuda İran, Suudi Arabistan'ı ve Türkiye'yi içine almaktadır. (Bkz. EK:3) Güzergâhı Türkiye'den başlayarak alternatif demir ve kara yolu çalışmaları ile Gürcistan, Azerbaycan ardından Hazar Denizi üzerinden Türkmenistan, Özbekistan ve Kırgızistan'a buradan da Çin'e kadar uzanmaktadır. Yeraltı kaynakları bakımından zengin olan ülkelerin yer aldığı koridordan beklenen bu kaynaklara rağmen ekonomik sıkıntılar yaşayan iç politikada gerekli istikrarı gösteremeyen ülkelere küresel pazara açılma ve ticari faaliyetlerini artırma imkân sunmaktır. Türkiye'de bu koridorda önemli bir konumda yer almaktadır. Orta Koridor olarak adlandırılan bu koridor kapsamında Türkiye'de çeşitli projeler yürütülmektedir. Bunların çoğu tamamlanmıştır. Bu kapsamda Türkiye'de yapımı tamamlanan 3.Köprü, Marmaray, Hızlı Tren projeleri, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, İstanbul Havalimanı ve henüz tamamlanmayan Çanakkale Köprüsü ve Edirne-Kars Demiryolu projeleri yer almaktadır. Aynı zamanda bu koridorda Çin, Kırgızistan ve Özbekistan arasında demiryolu projesi ve Çin, Kazakistan arasında demiryolu projesi bulunmaktadır (Genç,2019).

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

BKBY projesinin ilan edildiği dönemde ortaya atılan ekonomi koridorlarından biri olan Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru Çin'in güneybatısından bir bağlantı kurmayı hedeflemektedir. Çin'den Myanmar'a buradan

Hindistan'a ve Bangladeş'e uzanan güzergâh bu bölgeler ile Çin arasında ticari alışveriş sağlamayı hedeflemektedir. (Bkz. EK: 4) Çin'in asıl hedefi ekonomik olarak çok gelişmemiş olan bu ülkelere mal ticareti sağlayarak kendine yeni pazar alanı oluşturmaktır. Bu koridor diğer koridorlara göre lojistik alanda daha fazla çalışma gerektirmektedir.

- Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)

BKBY projesinin önemli ekonomi koridorlarının olan Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru üç ülkenin başkanlarının desteği ile karşılıklı işbirliği anlaşmaları imzalanmıştır. Bu koridorda iki rota bulunmaktadır. Bu iki rota Trans Sibirya Demiryoluna bağlanarak Rusya'ya ulaşmaktadır. Rotalardan ilki Çin'den Moğolistan'a diğeri Çin'den Rusya'ya doğru ilerlemektedir. (Bkz. EK:5) Koridor kapsamında hayata geçirilen projelerden ilki Moskova-Kazan Hızlı Tren Demiryoludur.

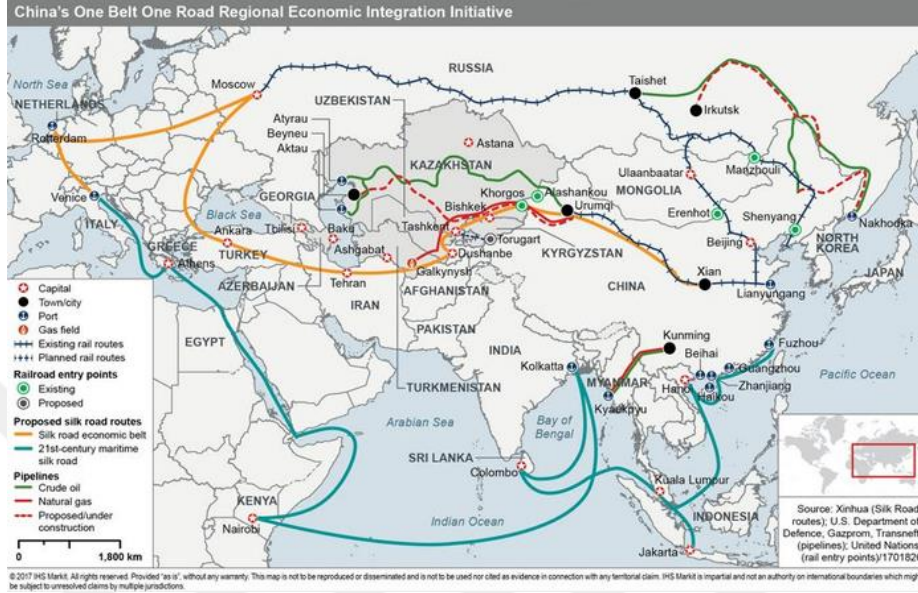
- Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELB)

BKBY projesinin altıncı ekonomi koridoru ve en önemlisi Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridorudur. Koridor Asya-Avrupa ve Pasifik-Atlantik bağlantısı sunmaktadır. Çin'den Avrupa'ya engelsiz lojistik ağ imkânı sunan koridor diğer koridorlara göre daha fazla ülke üzerinden oluşturulmuş bir ağa sahiptir. (Bkz. EK:6) Yüklü miktarda yatırım harcaması yapılması beklenen bu koridor oldukça maliyetli bir koridordur. Okyanusları birbirine bağlayacak olan koridor kapsamında Pire Limanı yenilenmiş ve Macar-Sırp Hızlı tren projesi tamamlanmıştır. Çin'in projedeki temel amacı da ürettiği malları farklı kanallar sayesinde küresel pazara sunmaktır. Bu koridor Asya-Avrupa ve Pasifik-Atlantik bağlantısı ile bu amaca hizmet edecek en önemli koridordur.

### **3.3 Projenin Denizyolu Güzergâhı**

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

Deniz yolu rotasının ilki Çin-Hint Okyanusu-Afrika-Akdeniz bağlantısıdır. Bu bağlantı Çin-Hindçin Yarımadası ekonomi koridoru, Çin-Pakistan ekonomi koridoru, Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar ekonomi koridoru ile senkronize planlanmıştır. İkinci rota Çin denizi ile Okyanusa arasında belirlenmiştir (Tamer,2019).



**Şekil 3.3:** 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu Güzergahı

**Kaynak:** (<http://iktibasdergisi.com>)

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

### 3.4 Projenin Amacı

Projenin amacına giriş yapmadan önce Çin'in tarihi ipek yolunu yeniden canlandırma fikrine götüren sebepleri ele almak ve Çin'in amacının ne olduğunu ortaya koymak gerekmektedir. Öncelikle 20.Yüzyılda Qing Hanedanlığı ortadan kalkmış ve Çin devleti küresel sistemde yer edinmiştir. Küresel sistemdeki yeri onu

bölgedeki sorunlardan kurtaramamıştır. Özellikle Japonya ile olan sömürge savaşı Çin'i siyasi ve ekonomik açıdan ciddi etkilemiştir. Bu süreç içerisinde Çin izolasyon politikaları ile kendini korumaya çalışmıştır. Fakat 1970'ler itibariyle ABD ile gelişen diyalogu sayesinde yavaş yavaş izolasyon devrini geride bırakmıştır (Ergenç, 2015).

İzolasyon fikrinden vazgeçen Çin, değişen mevcut küresel düzende Soğuk Savaş'ın sona erışı, Sovyetler Birliği'nin çöküşü, ekonomik liberalizmin galibiyeti, ABD'nin tek taraflılığının etkisinin azalması ile yükselişe geçmeye zamanla birlikte değişmeye başlamıştır. Özellikle küreselleşme dalgası ile birlikte dünya ekonomisi de gelişmiş ve serbest ekonomik sistem pek çok ülke tarafından kabul görmüştür. Serbest Pazar ekonomisi ile birlikte sınırlar yavaş yavaş ortadan kalmış ve ülkeler birbirleriyle daha fazla etkileşim halinde bulunarak işbirliği ve ticari yatırımlar yapmışlardır. Bunun sonucu olarak dünya ekonomisinde önemli oranda büyüme gerçekleşmiştir. Bu süreç içerisinde hızla yükselen diğer devletlerin yanında Çin'in benimsemiş olduğu dışa kapalı ekonomik sistemini değiştirmesi planlanmıştır.

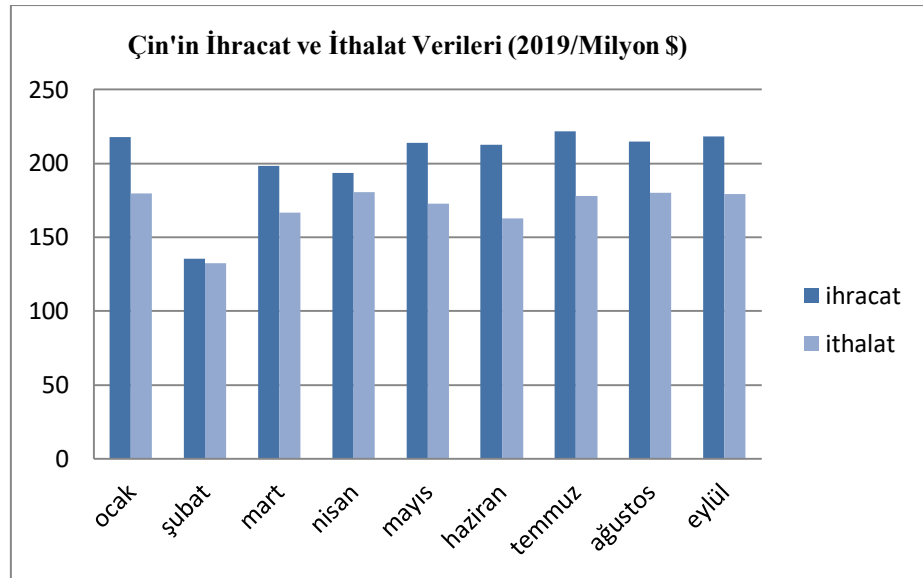
1990'lı yıllar itibariyle Çin ekonomisi dönüşüm yaşamaya başlamıştır. İlerleyen yıllarda da ekonomik büyümeyle beraber dünya ekonomileri sıralamasında üst sıralara yükselmiştir. Bu yükselişi korumak adına göreve gelen yöneticiler tarım alanında ve özellikle sanayi alanında faaliyet göstermişlerdir. O dönem teknolojik gelişmeleri yakından takip eden iktidar sahipleri alt yapı alanına da yoğunlaşmışlardır (Xing, 2019).

Yükselen Çin ekonomisi dönüşüm yaşarken Çin'in asıl hedefi tek kutuplu sistemi değiştirmektir. Bunun için gerekli gücü elde etmek için ekonomik ve politik dönüşüm yaşayarak iç ve dış politikalar üretmeye devam etmiştir. Özellikle askeri alanda elde edeceği bu güç Çin'in hedefine ulaşmasını biraz daha kolaylaştıracaktı. Ancak ABD tarafında da Çin'in bu hamlelerine karşı politikalar geliştiriliyordu (Karrar, 2009).

Çin dışa dönük stratejik planlamalar yaparak Çin'in çıkarlarını korumayı ve ekonomik büyümeyi hedeflemiştir. Bu stratejilerine hizmet edecek üç proje geliştirmiştir; "Çin Rüyası, Yeni Normal ve Kuşak Yol." Bu projelerden beklenen Çin'in ABD ile rekabet edecek ekonomik ve politik gücü elde edebilmesidir (Karamutlu, 2020).

Dünya ekonomisinde süper güç olmayı hedefleyen Çin günümüze kadar gelen yükselişini dış ticaretindeki başarısına borçludur. 1990'lı yıllardan itibaren Çin benimsenen dışa açılma politikaları ile küresel sisteme entegre olmaya başlamıştır. Öncelikle dış ticaretin önündeki engeller kaldırılmış, uluslararası lojistik daha ucuz hale getirilmiştir. Düşük maliyetli üretimle birlikte Çin ihracat oranlı giderek artmış ve ticarete yükselişe geçmiştir. Çin'in yükselişinin en önemli sebeplerinden biri büyüme de ki istikrarı. Dönem dönem meydana gelen finansal krizlerden Batılı ülkeler kadar etkilenmeyen Çin büyüme oranında çok büyük düşüş yaşamamıştır (Ünay & Atlı, 2014).

Çin'in yükselişinin arkasında temel etken dış ticaretinde yakaladığı başarıdır. Son bir yıl içerisindeki dış ticaret verilerine baktığımızda Çin'in ihracat oranı daha yüksektir. İthalat oranları ihracatın gerisinde kalarak dış ticaretinde olumlu bir ivme yakalanmıştır. Genelde de ülke ekonomisi dengeli bir artış ile yükselmektedir. Dönem dönem meydana gelen bazı küresel krizler Çin'in gerilemesine neden olmamıştır. Tam tersi Çin bu dönemlerde bazı ülkeler düşüş yaşarken ekonomik istikrarını koruyabilmiştir. Bu büyüme ile birlikte dünya ekonomisi sıralamasında 2.sırada olan Çin'in ABD ile olan rekabetinde BKBY projesi bir araç olarak görülmüştür.



**Şekil 3.4:** Çin'in İthalat ve İhracat Verileri

**Kaynak:** (Bayhan, 2019)

Şekil 3.4'de Çin'in 2019 yılına ait ihracat ve ithalat bilgileri bulunmaktadır. Dokuz aya ait bilgiler değerlendirildiğinde Çin'in 2019 yılında toplam ihracatı toplam

ithalatından fazladır. Çin'in dış ticaret fazlası vermesi 2019 yılında %6 oranında büyümesini sağlamıştır. BKBY projesi ile Çin bu büyüme oranını artırmak istemektedir.

Çin Rüyası kavramı ile Çin'in doğuşu ifade edilmiş ve küresel sistemdeki gücünün artması planlanmıştır. BKBY projesi de bu noktada önemli bir rekabet unsuru olarak ortaya çıkmıştır. Çin'in koruduğu ve istikrarlı bir şekilde devam ettirdiği ekonomik kalkınma ve büyümeye hizmet edecek bu girişim kazan-kazan mantığı ile hem Çin hem de diğer ülkeler için yeni bir araç olacağı öngörülmektedir.

İpek yolunu tekrar canlandırma fikrinin çıkış noktasında ipek yolunun jeopolitik önemi yatmaktadır. Asya ve Avrupa bölgelerinin birleştiği Avrasya bölgesi küresel ekonominin merkezinde konumlanmaktadır. Bu konum üzerinde bulunan ipek yolu güzergâhı jeopolitik açıdan çok önemlidir. Yıllar boyunca ticari, dini, kültürel ve siyasi fikirlerin yolculuk yaptığı taşındığı bir yol olmuştur. Doğu ile batı arasında ticareti, işbirliğini mümkün kılmıştır (Shepard, 2016). İpek yoluna alternatif yolların keşfi, deniz ticaretinin doğuşu ile birlikte bu yol önemini kaybetmeye başlamıştır. Ticaret yollarına olan ihtiyacın azalması, özellikle coğrafi keşiflerle denizyolu taşımacılığında yaşanan gelişmelerin ipek yolunun geri plana atılmasına sebep olmuştur. Ancak 2013 yılında Çin'in yapmış olduğu açıklamayla tarihi ipek yolunun ne kadar önemli olduğunu vurgulanmış tekrardan böyle bir ticari hareketlenmeye ihtiyaç olduğunu ifade etmiştir. Özellikle soğuk savaş döneminin bitmesiyle birlikte Çin ekonomisi dönüşüm yaşamış ve serbest piyasa kurallarına geçilmişti ve bu değişim ile birlikte Çin ekonomisi yükselmeye başlamıştı. Yükseliş beraberinde yeni ticaret ağlarını da gerekli kılmıştır ve tıpkı eski ticaret yolu gibi yeni bir oluşuma ihtiyaç duyulmuştur (Düğen, 2011).

Çin yönetiminde temel alınan politika dışa dönük stratejik planlamadan oluşmaktadır. Bu plan içerisinde Çin'in çıkarlarını korumak ve ekonomik büyümeyi devam ettirmek yer alır. Özellikle 2017 yılı itibariyle ABD'den sonra dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olması ile bölgede ki üstünlüğü de artmıştır. Aynı zamanda ABD ile rekabeti pozitif tutup ikili ilişkileri geliştirmek ABD ile çatışma halinde olmamak Çin'in önemli hedefleri arasındadır. Ancak BKBY projesinde ABD karşıt konumdadır. Bölge içerisinde de Japonya projeye karşı olan ülkeler arasında yer almaktadır.

Tarihi ipek yolunda olduğu gibi modern ipek yolu projesinde de yalnızca Çin'in çıkarlarının gözetilmediği ve uluslararası ekonomiye hizmet edecek bir proje olduğunu açıklayarak kuşku ları ortadan kaldırmaya çalışmıştır. Başkan tarihi ipek yolunu canlandırarak Asya bölgesi için önemli bir pazar oluşacağı yeni bir ticaret yolunun açılacağı fikrinin öne sürmüştür. Projenin hayata geçirilmesiyle kara ve deniz yolu taşımacılığında yeni bir lojistik ağın ortaya çıkacağı ifade edilmiştir (Chhibber, 2017).

Çin tarihi İpek Yolunun katkı larını temel alarak Çin günümüzde dünya ticaretinin akış hızını engelleyen bazı kısıtlamaların olduğunu düşünüyör. Küresel ticaretin önündeki engelleri kaldırarak açıklık getirmenin ülkelerin refah seviyelerini olumlu yönde etkileyeceğini savunuyor. Tarihi perspektiften bakıldığında ipek yolu sayesinde yakalanan fırsatların tekrar gündeme gelmesi ile bölgeler arası ticari hayatın ve yine ülke içindeki ekonomilerin canlılık kazanacağı düşünülüyor (OECD, 2018). Çünkü üretim alanında öncü ülke olan Çin bu ürünlerin sevkiyatında deniz yolunu kullanıyor. Limanların kısıtlı oluşu beraberinde ek taşıma maliyetleri, gecikmeler gibi sorunları getiriyor. Bu sebeple kara ülkelerinin ticaretinde ciddi düşüşler meydana gelmekte.

Modern ipek yolu projesinin temelinde de Avrupa'nın Uzak Doğu'ya bağlanması yatar. Bu sayede ekonomi yeniden canlanacaktır. Jinping'in 2013 yılında yapmış olduğu açıklama deniz yolu taşımacılığında gecikmelerin olduğu, ek masrafların ortaya çıktığını ve hammadde tedarikinde sıkıntıların olduğunu bu sebeple ipek yolunu canlandırmanın gerekli olduğunu vurgulamıştır. Aynı zamanda bu proje enerji taşınması konusunda büyük adımlar atılacağı nın altını çizmiştir (Brugier, 2014).

Tarihi ipek yolunun tekrar canlanmasıyla kara ve deniz ticareti tekrar şekillenecek ticari faaliyetlere farklı bir yenilik katılacaktır. Çin'in projede ki temel hedefi inşa edilecek yeni yollar ile küresel ticareti canlandırmak ve ticaret akışını belli bir dengeye oturtmak. Bu yolun tekrar canlanmasıyla beraber turizmin de gelişmesi bekleniyor. Turizmin küresel pazarın yanı sıra küresel bir diyaloğun kurulmasına ön ayak olacağı düşünülüyor. BKBY ile sınır ötesi turizmin yalnızca ekonomik değil aynı zamanda kültürel etkileri de olacaktır (Winter, 2016).

Çin'in tekrar gündeme getirdiği genelde "Barışçıl Yükseliş" fikri özelde ise ipek yolunu canlandırma fikri komşu ülkeler tarafından çok da olumlu karşılanmamıştır. Çin ile diğer Asya eyaletleri arasında ikili gerilimler yaşanmıştır. Projenin tamamlanmasının uzun yıllar alacak olması, yüklü miktarda yatırımlara olan ihtiyaç ülkelerin projeye mesafeli durmasına sebep oluyor (Pop, 2016). Aynı zamanda çoğu ülkede teknolojik alt yapının yetersiz oluşu da bu sebepler arasında bulunmaktadır. Tüm bu olumsuz eleştirilerin yanında Türkiye gibi projeyi destekleyen pek çok ülke bulunmaktadır. Çin olumsuz eleştirileri ortadan kaldıracak açıklamalarda bulunarak projenin hayata geçirilmesiyle birlikte ekonomik hayatta küresel ticarete yeni bir dönemin başlayacağını savunmuştur. Özellikle bu proje Çin ile Batılı devletler arasında ticaret ve işbirliğini artırmanın da önemli bir yolu olarak görülmektedir. Ticaret merkezinin Asya kıtasına doğru çekmek isteyen Çin serbest ticaretin önündeki engelleri kaldırarak, ek masrafların en aza indiği, taşımacılıkta aksaklıkların olmadığı bir düzende ikili ve çoklu ilişkilerin daha sağlıklı ilerleyeceği öne sürülmüştür (Chhibber, 2017).

BKBY projesine dâhil olan ülkelerin sayısı dünyanın yarısından fazlasını oluşturmaktadır. Projenin hayata geçirilmesiyle birlikte bu ülkelerin birbirine bağlanması hedeflenmektedir. Projenin temel amacı da bu ülkeler arasında serbest ticaret akışını sağlayarak uluslararası pazarlara ulaşımı kolaylaştırmaktır. Planlandığı üzere karayolu, demiryolu, limanlar, enerji tesisleri vb. gerekli alt yapı çalışmaları hayata geçirildiği takdirde ülkeleri birbirine ekonomik ve politik açıdan entegre etmek daha kolay olacaktır (The Belt and Road Initiative, t.y.).

Asya ve Avrupa ülkelerini birbirine bağlayan bu yeni ağın kültürel, ekonomik ve ticari ilişkilerin artmasında önemli bir unsur olacağı ileri sürülmüştür. Aynı zamanda Asya-Avrupa ülkelerinin hammadde kaynaklarına ulaşması da bu proje ile daha kolay olacaktır. Üretimde önde gelen ülkeler bu sayede farklı birçok dağıtım kanalı vasıtasıyla ihracat oranlarını artıracaklardır. Temelde de projeye dâhil olan ülkeler ihracat ve yeni yatırımcıları ülkelerine çekmek üzerine planlar yapılmaktadır (Szcudlik Tatar, 2013).

Tarihi İpek Yolunun kazanımları göz önüne alındığında bu proje hayata geçirildiği zaman güzergâh üzerinde bulunan ülkeler ticari hayatta yeni bir ivme yakalayacak, refah seviyelerinde olumlu bir artış gözlemlenecek ve farklı istihdam kapıları açılacaktır. Projenin temel amacının da BKBY projesinde yer alan, güzergâh

üzerinde bulunan ülkelerin ekonomilerine canlılık katmak olduğu Çin tarafından dile getirilmiştir (Karagöl, 2017).

Projenin en önemli amaçlarından biri taşımacılıkta ki yüksek maliyetler. Lojistik sistemlerin geliştirilmesiyle birlikte maliyetlerin düşmesi beklenmektedir. Kurulacak bu yeni ağın içerisinde yer alan taşımacılık modlarından demir-deniz-hava-karayolları, alt yapı bağlantıları ve yeraltı kaynakları ile ülkelerarası mesafe kısalmak lojistik için ayrılan finansman da azalmalar olacaktır. Mesafenin kısalmasının bir diğer önemli etkisi ise ticari faaliyetlere ayrılan sürenin azalmasıdır (Beşer, 2018). Çin ve diğer devletler için önemli bir fırsat olan proje yeni pazar arayışında olan ülkelere ticaret yapabilecekleri yeni alanları keşfetmelerine yardımcı olacaktır. Özellikle hammadde kaynaklarına ulaşmada çeşitli engeller ile karşılaşan ülkelere ve Çin gibi yeni sermaye arayışında olan ülkelere de yeni fırsatlar doğmaktadır.

Çin tarafından şekillendirilen BKBY projesinin bir diğer amacı; Çin'in güzergâhta bulunan fakat ekonomik ilişkiler tesis edemediği birçok ülkeyle bu proje sayesinde diplomatik ilişkiler kurması ya da var olan zayıf ilişkilerini güçlendirerek sistemdeki gücünü ve etki alanını artırması için fırsatlar sunması olacaktır (Çakan, 2017). BKBY projesi tarihi ipek yolunu modernize ederek bir sistem kurmayı hedeflemektedir. Bu noktada önemli olan projenin açık, anlaşılabilir olması. Dâhil olan ya da olacak ülkelerin soru işaretlerini giderebilmesi ve lojistik alanda yenilik getirmesi gerekir. Proje ile altyapı, teknoloji, enerji vb. çalışmalarının yürütülmesi ile küresel pazara entegre olmayı vadetmektedir (OECD, 2018).

### **3.5 Projenin Hedefleri**

BKBY projesi bildirisinde projenin hedefleri beş madde ile açıklanmıştır. Projeye dâhil olan ülkelerin bu hedefleri destekleyerek bahsedilen alanlarda işbirliği yapmaları gerekmektedir. BKBY Projesinin kurulmasının en temel amacı dâhil olan ülkelerin ekonomik gelişmelerine katkı sağlayarak bölgeler arası ticareti geliştirmektir. Bu amacın gerçekleştirilebilmesi için ülkelerin birbirleri ile uyum içerisinde çalışması söz konusu hedeflere sadık kalarak işbirliği taraftarı olmaları gerekir. Bu sebeple hedeflere uyum ve işbirliği konusu çok önemlidir. “Bildiride hedefler; politika koordinasyonu, olanakların birbirine bağlanabilirliği, engelsiz

ticaret, finansal bütünlük ve insanlar arasında birebir bağların kurulması şeklinde 5 başlıkta açıklanmıştır” (Durdular, 2016).

### **3.5.1 Politika bütünlüğü**

Projeye dâhil olan ülkelerin birbirleri ile olacak etkileşimleri projenin hayata geçirilmesi açısından çok önemlidir. Proje içerisinde yer alan ülkelerin ekonomi politikaları, siyasi stratejileri uyum içerisinde sürdürülmeli, ortak paydada buluşarak yeni oluşumlar için işbirliği yapılmalı, olası problemlerin çözümü için karşılıklı görüşmelerde bulunulmalıdır. Ortak çıkar üzerinde yoğunlaşarak devletlerarası işbirliği mümkün kılınmalı ve karşılıklı güven ortamı sağlanmalıdır. Söz konusu bu planlar gerçekleştiğinde ülkeler ekonomik ve politik anlamda koordine olabilirler, bölgeler arası işbirliği artırılabilir ve var olan projeler ülkelerin işbirliği ve uyumu ile politik anlamda destek görebilir. BKBY projesinin politik koordinasyona bu kadar önem vermesinin sebebi kazan-kazan mantığı ile karşılıklı kazanç üzerine kurulmasıdır.

### **3.5.2 Bağlanabilirlik**

BKBY projesi Asya, Avrupa ve Afrika’yı birbirine bağlamayı hedefleyen oldukça geniş ağ üzerine kurulacak önemli alt yapı çalışmaları gerektiren bir projedir. Proje kara yolu, deniz yolu bağlantıları ile bölgeleri 6 koridora bölerek ticaretin önündeki engelleri kaldırmak istemektedir. Bu noktada önemli olan alt yapı çalışmalarının sorunsuz bir şekilde yapılması ve ülkelerin bu noktada işbirliği içerisinde olmalarıdır. Bağlantı yolları inşası ile birlikte birbiri arasında ulaşım olmayan bölgelere odaklanılacaktır. Lojistik bağlantılar ile birlikte küresel sistemde sınırların engellerinden söz edilmeden yatırım, ticari işbirlikleri ve tedarik konusunda daha kolay ve ucuz maliyetlerde ülkeler arası etkileşim sağlanacaktır.

### **3.5.3 Engelsiz ticaret**

BKBY projesi taraf ülkeler arasında işbirliğini artırmak, yeni yatırımlara teşvik etmek ve ticaretin önündeki engelleri ortadan kaldırmayı hedeflemektedir. Taraf olan ülkelere de bu hedefleri gerçekleştirmek için karşılıklı güven ortamını sağlamaları ve işbirliği içinde olmaları beklenmektedir. BKBY projesinin ilan edildiği dönemde Çin hükümeti engelsiz ticaret konusunda yeni adımlar attığı ve serbest ekonomiyi desteklediğini açıklamıştır. Engelsiz ticaret için ülkeler karşılıklı olarak ticari

mevzuat ve gümrük ile ilgili bilgi alışverişinde bulunmalıdırlar. Aynı zamanda tarife dışı engeller konusunda ortak karar alınmalıdır. Ticari faaliyet alanları genişletilmeli, yeni pazarlar keşfedilmeli, e-ticaret üzerine çalışmalar yapılmalıdır. Geleneksel ticaret modellerin yanında daha modern modeller geliştirilmelidir. Yatırımın önünde olan engeller aşılarak yatırımın kolay ve daha hızlı yapılmasını sağlamak gerekmektedir.

#### **3.5.4 Mali entegrasyon**

Projenin uygulanabilirliği açısından önemli olan bir diğer hedef finansal bütünlük ilkesidir. Diğer alanlarda olduğu gibi finansal sistemlerde entegrasyon ile finansal işbirliği sağlanmalıdır. Asya Altyapı Yatırım Bankası, BRICS Yeni Kalkınma Bankası kurumları kurularak proje için gerekli olan fon için çalışmalar yapılmalıdır. Mali entegrasyon için gerekli anlaşmalar hazırlanarak taraflar imzalamalıdır. Taraflar finans alanında destek vermelidir. Böylelikle üyeler arasında mali işbirliği artırılmalıdır.

#### **3.5.5 İnsanlar arası bağlantı**

Projenin uygulanabilirliği için halkın desteği gerekmektedir. Taraf ülkelerin halkları arasından kültürel çalışmaların artırılması, iletişimin sağlanması, halkları bir arada tutabilecek projelerin teşviki ile insanlar arası bağların güçlendirilmesi gerekmektedir. Bu noktada çok taraflı iş birlikleri ile proje için gerekli olan sosyal hizmet alanının etkisi artırılmalıdır. BKBY projesi de bu noktada turizmin önemi üzerinde durmaktadır. Turizm alanında yapılacak çalışmaların ve seyahatlerin önündeki vize engellerinin iyileştirilmesi için adımlar atılmalıdır. Proje sanat alanında yapılacak çalışmaları ve öğrencilerin yurt dışında eğitim alabilmelerini desteklemektedir. Öte yandan proje ülkelerin sağlık, teknoloji alanlarında işbirliğini destekleyerek bu alanlarda işbirliğini artırarak ar-ge merkezlerinin kurulmasını teşvik etmektedir (Targay, 2017).

BKBY projesi ticaret, alt yapı ve teknoloji bağlantıları ile kıtaları birbirine bağlamayı ticaretin önündeki engelleri kaldırmayı hedeflemektedir. Çin bu sebeple projeye taraf ülkelerle 50'den fazla serbest ticaret anlaşması imzalamayı hedeflemektedir. İşbirliğinin artırılmasıyla dışa dönük ekonomiler benimsenecek ve taraf ülkeler istikrarlı bir şekilde büyüyecektir (Chhibber, 2017). Özetlemek gerekirse projenin hedefi doğal kaynaklara ulaşımın kolaylaştırılması, serbest ticarete geçişin

sağlanması ve lojistik ağların geliştirilmesidir. Bu noktada sınır problemleri büyük bir engel olarak karşımıza çıkmaktadır. Proje taraf ülkelerin tamamının çıkarını gözetdiği için siyasi meselelerin kenara bırakılarak istikrarlı büyümenin yollarının aranması gerektiğini vurgular (Arduino, 2016). Dünya ekonomileri sıralamasında Japonya'yı geride bırakarak 2.sıraya yerleşen Çin bu proje ile ekonomik ve politik çıkarlarına hizmet edecektir. Küresel sistemde lider konumda olan ABD'nin konumunu elde etmek isteyen Çin BKBY projesi ile birlikte uluslararası düzende değişiklik yapacağına inanmaktadır. Temel hedefi mevcut düzeni değiştirmek ve bu düzende kendini planladığı seviyeye taşımaktır (Leverett & Binbing, 2017).

### 3.6. İlkeleri ve Çerçevesi

“Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu tarafından yayınlanan 'İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler' başlıklı bildirimde BKBY projesinin ilkeleri 5 madde ile açıklanmıştır” (Vizyon ve Faaliyetler, 2015).

- BKBY projesi barış içinde yaşama ilkelerini desteklemektedir. Bu ilkeler; Devletlerin egemenlik ve toprak bütünlüğüne saygı, iç işlerine karışmama, birbirine saldırmama, eşitlik-karşılıklı fayda, barış ortamında yaşama.
- Temelde Tarihi İpek Yolu Güzergâhından hareketle ortaya çıkan bu proje güzergâh dışından da katılmak isteyen devletlere açıktır.
- BKBY projesi projeye dâhil olan ülkelere karşı hoşgörülüdür ve aynı zamanda ülkelerarası işbirliklerinde farklılıklara saygı duyarak ortak noktada buluşmayı hedeflemektedir.
- BKBY projesi genel kabul görmüş piyasa kurallarına uyacaktır.
- Proje kazan-kazan mantığından hareketle karşılıklı kazanç üzerine çalışacaktır. Projeye dâhil olan ülkelerin kendi çıkarlarına uyumludur (Vizyon ve Faaliyetler, 2015).

Projenin ilkeleri Birleşmiş Milletlerin amaç ve ilkelerine oldukça benzerdir. 1945 yılında kurulan günümüzde 193 üyeye sahip olan bu uluslararası örgütün temelinde olduğu gibi BKBY projesi de devletlerin egemenliği ve toprak bütünlüğüne saygıyı ilk ve en önemli ilke olarak kabul etmiştir. BM gibi diğer tüm uluslararası örgütlerin, projelerin temelinde bu ilke bulunur. Bu ve benzeri ilkeler örneğin iç işlerine

karişmama, barış ortamında yaşama ilkeleri de dâhil olunacak proje ya da bölgesel-uluslararası örgüte karşı ülkelerin fikrini etkilemektedir.

BKBY projesi tarihi İpek Yolu projesi gibi oldukça geniş bir ağ üzerine kurulacak bir projedir. Günümüz itibariyle dâhil olan ülkelerin sayısının artması beklenmekte. Projenin hayata geçirilmesi için gerekli finansmanın temin edilmesi gerekmektedir. Bu sebeple Çin bölge ayrımı yapmadan her devletin projeye dâhil olmasını desteklemektedir. 2013 yılında proje ilan edildiği zaman projenin evrenselliği üzerinde durulmuş dâhil olmak isteyen tüm bölgelere açık olduğu duyurulmuştur. Proje ağının genişlemesi projenin faaliyetlerine devam etmesi açısından da önemlidir. Aynı zamanda proje faaliyetlerini gerçekleştirirken dâhil olan ya da olmayı düşünen ülkelerin farklılıklarını göz önünde bulundurarak ortak noktada buluşacaklarının teminatını vermiştir. Bu noktada kazan-kazan mantığı üzerine kurulu olan proje bu ülkelerin çıkarlarını da koruyacaktır.

2015 yılında yayınlanmış olan bildiride BKBY Projesinin çerçevesi 4 madde ile açıklanmıştır.

- BKBY Projesi taraflar arasında anlayış ve güveni artırmayı hedefleyen kazan-kazan mantığı üzerine kurulmuş barış ve dostluk yanlısı bir girişimdir. Bu noktada Çin barış içinde yaşama ilkelerini ve projeye dışarıdan katılmak isteyen ülkeleri desteklemektedir. Aynı zamanda karşılık kazancı ve faydayı savunmaktadır. Farklılıklara karşı kapsayıcı ve açık olduğunu belirterek işbirliğinin artırılması gerektiği bu alanda teşvik uygulamalarını yapılmasını desteklemektedir.
- BKBY Projesinin güzergâhı Asya, Avrupa ve Afrika bölgelerini kapsamaktadır. Doğu Asya ile Avrupa ekonomisini birbirine entegre ederek ekonomik kalkınma için etkili bir ağ kurmaktadır. Güzergâh “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı” ve “21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu” olarak iki ana hat üzerindedir. Kuşak; Çin’in Avrasya’ya ekonomi koridorları ve karayolu ile bağlantısını, deniz yolu ise Avrasya’yı Çin limanları ile birbirine bağlayan deniz ağını ifade etmektedir. Kuşak ve deniz yolu bağlantıları ile Çin’i Akdeniz’e bağlamayı hedefleyen proje bu sayede bölgeler arası işbirliğinin artacağı, serbest ticaretin önündeki engellerin kaldırılacağı, devletlerin refah seviyelerinin artacağı bir düzen planlamaktadır.

- BKBY Projesi kara yolunda uluslararası taşımacılık ağını kullanarak BKBY projesi güzergâhındaki önemli şehirlerden faydalanarak sanayi işbirliği merkezleri ile Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridorunu inşa edecektir. Aynı zamanda Çin-Rusya-Moğolistan, Çin-Çin Hindistan yarımadası, Çin-Orta Asya-Batı Asya ekonomi koridorları üzerine yoğunlaşacaktır. 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nda ise BKBY üzerindeki büyük limanları entegre ederek eskiye nazaran daha güvenli ve engelsiz deniz ulaşımı tesis edecektir.
- BKBY projesi güzergâhta bulunan devletlerarasında işbirliğini hedeflemektedir. Devletler işbirliklerinde birbirleri ile entegrasyon içerisinde çalışmalı, güvenlik ve fayda konusunda ortak hareket etmelidirler. Özellikle alt yapı geliştirilmeli, kara-hava-deniz yollarında emniyetli ağ oluşturulmalı, serbest ticaretin önündeki engeller kaldırılmalı, yatırım kolaylaştırılmalı, devletlerarasında ekonomik-siyasi-kültürel bağlar geliştirilmeli ve halklar arasında barış ve dostluğun artırılmasına yönelik adımlar atılmalıdır (Vizyon ve Faaliyetler, 2015).

### **3.7 Finansmanı**

BKBY Projesi engelsiz ticaret ve büyüme vizyonu niteliğini taşıyan uluslararası bir girişimdir. Proje hayata geçirildiği takdirde ülkelerin finansal kalkınmalarında ve birbirleri ile olan ekonomik ilişkilerinde olumlu değişimler olacaktır. Çin projeyi ilan ettiğinde devletlerin siyasi çatışmaların kenara bırakılarak işbirliği ve yatırımlar üzerine yoğunlaşması gerektiğini vurgulamıştır. Var olan sistemde ekonomik canlanmaya ihtiyaç olduğunu bunun için tarihi ipek yolu model alınarak modern ipek yolu projesinin desteklenmesi gerektiğini ileri sürmüştür. Girişimin adı Bir Kuşak Bir Yol Projesi olarak belirlenmiştir.

BKBY projesi Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını birbirine bağlayacaktır. Bu bağlantı kuşak ve yol ile kategorize edilmiştir. Kuşak ile kara ve demiryolları yol kavramı ile deniz yolu bağlantılarını ifade etmektedir. Oldukça geniş bir ağ üzerine kurulacak olan projeye taraf ülkelerin desteği, finansal yardımları çok önemlidir. Günümüzde projeye dâhil olan ülkelerin sayısı 65'den fazladır. Bu ülkeler dünya nüfusunun yarısından fazlasını oluşturmaktadır. Sayının artması beklenmektedir.

Proje üzerindeki olumsuz bakışı değiştirmek adına projeye ev sahipliği yapan Çin'in finans konusunda pek çok girişimi olmuştur. Projenin ilan edildiği yıl olan 2013'ten günümüze Çin altyapı, teknoloji vb. alanlarda birçok ülke ile işbirliği yapmıştır ve pek çok yatırıma imza atmıştır. Bu tarihten itibaren 5 yılda toplamda 800 milyar dolarlık yatırıma nc olacağının garantisini vermiştir. Projeye beklenen destek verildiğinde ve proje hayata geçirildiğinde Çin için önemli bir fırsat doğacaktır. Proje ile lojistik alanın da kıtaların birbirine bağlaması Çin'in uluslararası pazara ulaşımını kolaylaştıracaktır (Dilek ve diğ., 2019). Çin BKBY projesinin finansal desteğinin karşılanması için 2014'de İpek Yolu Ekonomi Kuşağı Fonu'nun kurulmasına öncülük etmiştir. Bu fon için ayrılan miktar yaklaşık 40 milyar dolardır. Aynı yıl içerisinde Türkiye'nin de kurucu ülkeler arasında yer aldığı Asya Altyapı Yatırım Bankasını kurmuştur. 50 milyar dolarlık yatırımla Yeni Kalkınma Bankasını kurmuştur (Chhibber, 2017).

Asya Alt Yatırım Bankasının kurulması 2013 yılında Çin tarafından önerilmişti. Çok taraflı bir kalkınma bankası olan bu kuruluşa bir yıl gibi kısa sürede 57 ülke ye olmayı kabul etti ve kuruluşun hızla yükselişi diğer devletlerinde dikkatini çekmişti. Özellikle Çin'in ilişkilerinin iyi olmadığı Vietnam gibi ülkelerinde destek vermesi Çin için önemli bir adımdı. Ancak bölgede ki en önemli rakibi Japonya destek vermemiştir. Japonya'nın yanında ABD'de destek vermeyen ülkeler arasında (Karrar, 2009).

Uluslararası rgtlerin BKBY projesi kapsamında vermiş olduğu destek projenin güvenirliliğini artırmaktır. Birleşmiş Milletler 2017 yılında uluslararası işbirliği ve sürdürülebilir kalkınma için projeye destek vermiştir. Aynı zamanda Dünya Bankası 'da hem sözlü hem de parasal destek vermiştir. DB Grup Başkanı J. Y. Kim 80 milyar dolar parasal destek vereceklerini açıklamıştır. Kim'in projeye destek verilmesi gerektiğini savunmuştur. Çünkü ona göre BKBY projesi rekabet ortamı oluşturacak, engelsiz ticareti mümkün kılacak ve kıtalar arası bağlantı daha kolay olacaktır (The Belt and Road Initiative, t.y.). Projeye uluslararası destek artarken öte yandan Çin ilk adımı atmış ve diğer ülkelere de mali destekte bulunacağının garantisini vermiştir. 8 trilyon dolar olarak belirlenen kredi miktarı önümüzdeki yıllarda giderek artacaktır. Dünya ekonomileri sıralamasında Japonya'yı geride bırakarak ikinci sıraya yerleşen Çin 50'den fazla ülkeye yatırım yapmıştır (İktibas, 2018). Çin Kalkınma Bankası tarafından 2015 yılında yapılan aılamada hali hazırda

900'e yakın projenin var olduğu birçoğunun inşasının devam ettiği planlanan yeni projeler olduğu ifade edilmiştir. Bu projeler için harcanacak miktarın 800 milyar doları geçeceği hesaplanmaktadır. BRICS Yeni Kalkınma Bankası tarafından yaklaşık 100 milyar dolarlık yatırım sözü verilmiştir. Çin'deki yerel bankalar kamu kuruluşları tarafından sözlü ve parasal destek sözü verilmiştir (Kynge, 2015).

Çin vadettiği kredi yardımları planlandığı gibi olmamıştır. Çin daha önce anlaşma yaptığı ülkelere kredi yardımı yapamamıştır. Farklı yöntemler ile çözüm arayama başlayan Çin ülkelerin desteklerini geri çekmelerine engel olmaya çalışmıştır. Sri Lanka, Malezya ve Filipinler de yaşanan gerilimler Çin'in sorun yaşamasına sebep olmuştur. Sri Lanka'ya kurulan liman ve havaalanlarına Çin tarafından ulaştırılmayan gemi ve uçaklar sebebiyle Sri Lanka var olan borcunu ödeyememiştir. Çin ise Malezya ve Filipinler'de de yaşadığı bu gibi sorunların çözümünü inşa edilen alanları kiralayarak askeri üssü haline getirmiştir. Bir taraftan tarihi ipek yolunu canlandırarak geçmişteki gibi alternatif ticaret yolları kurulması planlanırken altyapı çalışmalarının mali yükü, vaadedilen sözlerin tutulmaması, ülkelerin borç altına girmesi diğer devletlerin projeye bakış açısını değiştirmiştir. Günümüzde hala projeye çekimser olan ve karşı çıkan pek çok ülke bulunmaktadır (Yüksel, 2019).

2017 yılında düzenlenen BKBY projesi Forumu'nda bildiride yer alan beş hedef üzerinde durmuştur. Projenin yalnızca mal ve hizmet ticareti üzerine kurulmadığını ve aynı zamanda tarihi ipek yolunda olduğu gibi kültürlerin, bilginin yolculuk yapacağı bir girişim olacağını altını çizmiştir. Çin dünya ekonomileri listesinde birinci sırada yer alan küresel sistemde lider konumda olan ABD ile rekabet etmektedir. Bu proje ABD'nin kurmuş olduğu sisteme yeni bir sistem konumundadır. Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlayacak olan proje ülkelerin aralarındaki engelleri en aza indirerek ekonomik hayatta canlılık katmalarını beklemektedir. Buna öncülük ederken kendi para biriminin küresel sistemde kullanılmasını sağlamaktadır (Özsümer, t.y.).

2017 yılında BKBY projesi için atılan ilk adımda devlet liderleri bir araya gelmiştir ve aralarında Türkiye Cumhurbaşkanı Erdoğan'ında yer aldığı zirvede yatırımlar üzerine yapılan planlar konuşulmuştur. Türkiye Orta Koridor hattında yer alan proje için önemli bir ülkedir. Asya-Avrupa bağlantısı için önemli bir konumdadır. Çin Türkiye'nin de projeye sözlü ve parasal destek vermesini beklemektedir. Projenin bir

an önce hayata geçirilmesi için ve bitiş tarihi olan 2049 da bitmesi için taraf ülkelerin desteği gerekmektedir.



#### **4. ULUSLARARASI POLİTİK EKONOMİ AÇISINDAN KUŞAK YOL PROJESİ**

Politik ekonomi, siyaset ve ekonominin karşılaştığı noktada bulunur ve siyaset-ekonomi arasındaki ilişkiyi inceler. Siyaseti ekonomiden, ekonomiyi siyasetten bağımsız düşünmenin mümkün olmayacağını savunan politik ekonomi siyasi kararların ve olayların ekonomiyi nasıl etkileyeceğini ve aynı şekilde ekonomik gelişmelerin siyaseti nasıl etkileyeceğini ortaya koyar. Politik ekonomi tanımı üzerinden uluslararası politik ekonomi ise politik ekonomiyi uluslararası ilişkiler üzerinden değerlendirmektedir.

BKBY projesi küresel sisteme etki edecek küresel ekonomiyi şekillendirebilecek bir projedir. 65’den fazla ülkenin dâhil olduğu taraflarının yanında tarafsız duran ve karşı çıkan ülkelerinde bulunduğu bu projeye yalnızca lojistik ve ekonomik perspektiften değerlendirmek doğru olmayacaktır. BKBY projesi ekonomik olduğu kadar politik de bir projedir. Ülkelerin politikalarına da etki edecek potansiyele sahip projenin uluslararası ekonomi politik açıdan değerlendirilmesi gerekir.

BKBY projesi 2013 yılında ilan edildiğinde ABD’nin Marshall Planı ile karşılaştırılmıştır. Marshall Planı, ABD’nin 2.Dünya Savaşı sonrası Avrupalı devletlere yapmış olduğu yardımlardır. ABD’nin bu yardımlarla kendi hegemonyasını kurduğu iddia edilmiştir. ABD’nin hem Sovyetler Birliğine karşı hem de komünizme karşı geliştirdiği bir strateji olarak değerlendirilen Marshall Planı, BKBY projesi ile tam da bu noktada birbirine benzetilmektedir. Çin’in kendi hegemonyasını kurmak için ve ABD ile rekabet edebilmek için BKBY projesi geliştirdiği ifade edilmektedir.

BKBY projesi ile Çin; Asya, Avrupa ve Afrika ülkelerini birbirine entegre etmeyi planlamaktadır. Bu ülkelerin Çin ile ortak paydada buluşması, Çin’in ABD’ye karşı olan gücünü arttırmaktadır. ABD projeye karşı gelerek taraf ülkelere projenin olumsuz yönlerini ortaya koyarak projenin yalnızca Çin’in çıkarlarına hizmet edeceğini ve karşılıklı kazancın olmayacağını ifade etmiştir. Ülkeleri projeden uzaklaştırarak Çin’in kendi hegemonik düzenini kurmasını engellemeye

çalışmaktadır. Projenin ilanında hemen sonra ortaya çıkan bu sorunlar aslında projenin ekonomik, politik, kültürel ve sosyal etkilerinin olacağını göstermiştir. Bu etkiler taraf olan olmayan tüm ülkeleri ilgilendirmektedir.

BKBY projesi denizyolu güzergâhı için iki ve karayolu güzergâhı için 6 ekonomik koridor belirlenmiştir. Asya, Avrupa ve Afrika ülkeleri bu güzergâhlar ile birbirine bağlanacaktır. Bu plan çerçevesinde yapımı tamamlanan, inşası devam eden ve gelecek yıllarda çalışmalara başlanacak köprü, otoyol, tünel, tren yolu vb. pek çok proje bulunmaktadır. Bu projelerin maliyeti oldukça yüksektir. Bu maliyetleri karşılayacak birçok kuruluş bulunmaktadır. Bunlardan ilki ve en önemlisi Çin'in IMF ve Dünya Bankasına karşı kurduğu Asya Altyapı Yatırım Bankasıdır. Bu banka 2014 yılında 100 milyar dolarlık sermaye ile kurulmuştur. Türkiye'de 2 milyar 609 milyon dolarlık sermaye ile üye olmuştur. Tıpkı AIIB gibi İpek Yolu Fonu da Çin'in öncülüğünde kurulmuştur. Projeyi finanse eden kurumlar arasında AIIB ve İpek Yolu Fonu dışında Çin Kalkınma Bankası, Çin İthalat ve İhracat Bankası, Çin Bankası, Çin Sanayi ve Ticaret Bankası bulunmaktadır.

Projeye taraf olan ülkeler ve projeyi finanse edecek kurumların kuruluşlarında yer alan ülkelerin beklentisi ABD'nin tek taraflı kazanç söyleminin tam tersi olarak düşündükleri ve Çin'in de ileri sürdüğü karşılıklı kazan-kazan ilkesi ile projeden kazanç sağlamaktır. v ile birlikte serbest ticaretin önündeki engeller kalkacak, ikili ve çoklu ticari işbirliği yapmak daha kolay olacak, ülkeler yeni pazarlara açılacak, uluslararası lojistik faaliyetler daha kolay, hızlı ve az maliyetle yapılacak ve en önemlisi tüm bunların sonucunda ülkeler ihracat kapasitelerini arttırmanın fırsatını yakalayacaklardır. BKBY projesi çerçevesinde altyapı, ulaşım, telekomünikasyon ve diğer alanlarda faaliyete geçecek projeler ise ülkelerin bu alanlarda ki gelişmelerine katkı sağlayacaktır.

BKBY projesi tarafların ekonomilerine olumlu olduğu kadar olumsuz etkileri de olacaktır. Her ne kadar kazan-kazan mantığı üzerine kurulmuş bir proje olsa da en kazançlı Çin olacaktır. Projenin özellikle Asya merkezli olmak üzere Asya, Avrupa ve Afrika bağlantısı sunması, Çin'in kara ve deniz güzergâhı üzerinden kendi hegemonyasını kurmak istemesi Çin'in asıl hedefini ortaya koymaktadır. ABD ve Japonya projeye bu sebepler dolayısıyla karşı çıkmaktadırlar. Çin denizlerde ABD ile rekabet edecek gücü BKBY projesi üzerinden tahsis etmek istemektedir. Bu doğrultuda BKBY projesi çerçevesinde gerçekleştirdiği liman, otoyol, köprü vb.

projelerle birlikte karada ve denizdeki gücünü arttırmayı hedeflemektedir. Bu noktada önemli olan bir diğer husus ise Çin bu projeleri gerçekleştirdiği ülkelere vermiş olduğu kredilerdir. Örneğin Sri Lanka' da ki limanın yenilenmesi için vermiş olduğu 1,5 milyon doları Sri Lanka geri ödeyememiştir. Buna karşılık Çin limanı satın almıştır. Aynı durum Cibuti'de de yaşanmıştır. Çin Cibuti'ye alt yapı projeleri için borç vermiştir. Cibuti tıpkı Sri Lanka gibi ödeyemeyince Çin buna karşılık Aden Körfezine 40 yıllığına ilk yurt dışı askeri üssünü kurmuştur. Pakistan'da ki Gwadar Limanının yenilenmesi için de borç veren Çin borç ödenmeyince karşılığında limanı 43 yıllığına kiralamıştır. Çin'in kredi tuzakları ve proje çerçevesinde ki stratejisi projenin ekonomik olduğu kadar politik bazı yansımalarının da olacağını göstergesidir.

BKBY projesi yalnızca ekonomik ve politik değil bazı çevresel etkileri de olan bir projedir. Proje Asya, Avrupa ve Afrika'dan yaklaşık 65'den fazla ülkeyi kara ve deniz yolu bağlantısı ile birbirine entegre edecek geniş bir ekonomik bir ağ kurmayı hedeflemektedir. Bu bağlantının kurulması için geliştirilen altyapı, ulaşım ve doğalgaz, petrol boru hatları projeleri hiç kuşkusuz ekolojik dengede bazı sorunların ortaya çıkmasına sebep olacaktır. Küresel ısınma, hava kirliliği, kimyasal atıklar, su sorunu ve su sorununun beraberinde getirdiği tarımsal üretimdeki sorunlar dâhil olmak üzere diğer çevresel sorunların proje ile birlikte artacağını ortaya koymak adına çalışmalar yapılmıştır. Çalışmalar projede gerçekleştirilecek karayolu çalışmalarının geçiş noktalarında yer alan halkın bu durumdan etkilenerek yerleşim yerlerini terk etmelerine sebep olabileceğini, özellikle Kuşak Yola taraf olan Afrika ülkelerinin karşılaşacağı su sorununu ve son olarak petrol-doğalgaz nakil hatlarının meydana getireceği zararları ortaya koymaktadır.

Çin çevresel etkiler konusundaki yapılan olumsuz eleştirilere karşı çıkararak BKBY projesi çevreye zarar vermeyecek politikalar geliştiren bir proje olduğunu ileri sürmüştür. Bu noktada bazı kuruluşların ve ülkelerin de desteğini alarak BKBY projesinin yeşil politika geliştiren bir proje olduğunu savunmaktadır. Ancak BKBY projesi ekonomik çıkarların ağır bastığı bir proje olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu ekonomik çıkarların ülkelerin politikalarına birbirleri ile olan hem ticari hem de siyasi ilişkilerine olan etkileri göz önüne alındığında çevresel sorunların göz ardı edilerek asıl odak noktasının ekonomide olacağı görülmektedir. Projenin çevresel etkileri ise uzun vadede kendini gösterecektir.

#### 4.1 Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Olası Etkileri

BKBY projesi ilan edildikten kısa bir süre projeye olumlu ya da olumsuz bakanlar şekillenmeye başlamıştır. Taraf olan ülkeler BKBY projesini bir fırsat olarak değerlendirirken karşı konumda olanlar ise projenin yalnızca Çin'e faydasının olacağını ileri sürmüşlerdir. Fakat proje taraf olan ya da olmayan tüm ülkeleri şüphesiz etkileyecektir. Burada önemli olan bu etkinin sonuçlarıdır.

BKBY projesi ile Çin kendi hegemonik düzenini kurarken diğer taraftan da ticari işbirliklerinin artacağı, lojistik faaliyetlerin daha kısa sürede daha az maliyetle gerçekleşeceği, yeni pazarlara entegre olmanın daha kolay olacağı, serbest ticaretin önündeki engellerin minimuma indirileceği bir düzen öngörmektedir.

Planlanan kara ve deniz güzergâhları ile Çin, hem kendi ticaret akışının hem de taraf olan ülkelerin ticaret akışının gelişeceğini ileri sürmüştür. Projeye dâhil olan ülkeler hem Çin hem de diğer ülkeler ile çoklu ticari işbirlikleri yapabilmeyi fırsatını yakalayacaklardır. Taşımacılık faaliyetlerini daha düşük maliyetle ve daha kısa sürede gerçekleştireceklerdir.

Projeye dâhil olan ülkeleri etkileyecek önemli husus yeni alt yapı çalışmaları, ulaşım, telekomünikasyon vb. çalışmalar için gerekli finansman ve yatırımcıyı proje sayesinde kurulacak diyalog ile ülkelere çekerek bu alanlar da ki gelişmeyi mevcut düzendeki uluslararası standartları yakalayabilirler. Proje ile birlikte yeni pazarlara açılarak ihracat oranlarını artırabilirler ve küresel sistemle bütünleşebilirler. Tüm bu olumlu etkiler projeye dâhil olan ülkelerin ekonomik alanda gelişme kaydetmesini sağlayacaktır.

Projede belirlenen iki deniz güzergâhı, altı kara güzergâhı bulunmaktadır. Bu güzergâhlar üzerinde yer alan ülkelerin limanları, havalimanları, köprü ve demiryolları önem kazanacaktır. Özellikle proje ile Çin lojistik sektöründeki bazı aksaklıkları, gecikmeleri ve uzun mesafeleri planlanan bu yeni rotalar ile ve bu rotalarda yer alan ülkelerin ulaşımı kolaylaştıracak, taşımacılık sürelerini en aza indirecek ulaşım alt yapısı ile sağlamayı hedeflemektedir. Bu noktada Türkiye üzerinden bir örnek vermek gerekirse 3. Köprü Çin'den Avrupa'ya taşınacak malların taşıma sürelerini en aza indirebilecek önemli noktada yer almaktadır.

BKBY projesi tarafları yalnızca ekonomik, siyasi, ulaşım, ticaret vb. alanlarda değil turizm, eğitim, sağlık vb. alanlarda da etkileyecektir. Eğitim alanında atılan

adımlardan biri de İstanbul Gedik Üniversitesi (İGÜ) bünyesinde gerçekleşmiştir. İGÜ ve Çin'de bulunan Lanzhou Üniversitesi arasında 2019 yılında anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşma öğrenci ve akademisyen değişim programları, ortak çalışmalar içermektedir (İstanbul Gedik Üniversitesi, 2019).

Projenin olumlu etkilerinin yanında olumsuz etkileri de bulunmaktadır. Bu etkilerden en önemlisi Çin'in kredi desteğinde bulunduğu ülkelerin krediyi ödeyememesi durumunda kredi desteği verdiği alan ne ise liman vs. işletim hakkını devralmasıdır. Borç diplomasisi olarak adlandırılan bu durum ciddi tehdit unsurudur. Bu durum ülkelerin ekonomik ve politik anlamda olumsuz etkilenmesine sebep olacaktır. Her ne kadar BKBY projesi sürdürülebilir çevre vizyonu ile hareket etse de proje çerçevesinde gerçekleştirilen çalışmalar doğaya zarar verebilecek niteliktedir. Su kaynakları başta olmak üzere, tarım arazileri, ormanlar bu çalışmalardan en çok etkilenen alanlardır.

Projeye taraf olmayan ülkeler ise BKBY ile birlikte gerçekleşecek adımların gerisinde kalacaklardır. Bu noktada küresel sisteme entegrasyon konusunda ve yeni pazarlara açılarak yer edinme konusunda engellerle karşılaşılması muhtemeldir. Öte yandan taraflar arasında düzenlenecek anlaşmalar ile taşımacılık faaliyetlerindeki maliyetlerin düşürülmesi ve sürenin azalması gibi avantajların da dışında kalacaklardır.

Projeye taraf olmayan ülkeler de genellikle Çin ile olan ikili ilişkilerinde sorunları olan ülkelerdir ki bu ülkeler Çin'e tutumları sebebiyle ABD ile anlaşma masasına oturan ülkelerdir. ABD ve AB tarafından BKBY projesine karşı alternatif projeler üretilirken BKBY projesine taraf olmayan ülkeler muhakkak diğer alternatif projelere taraf olacaklardır.

Bu bölümde projenin ekonomik etkilerini daha detaylı görmek adına alt başlıklar halinde öncelikle küresel ekonomiye olan etkilerini ele alarak ardından sırasıyla Çin, ABD ve AB'ye olan etkileri incelenecektir.

#### **4.1.1 Küresel ekonomiye etkisi**

BKBY projesi Çin'in en önemli dış politika stratejisi olarak değerlendirilmektedir. Projeye karşı olan ülkelerin tamamı projeyi Çin'in çıkarlarına hizmet eden bir plan olduğunu düşünmektedirler. Proje Çin'in, ABD'nin tek kutuplu dünya düzeninde yer arayışı, ABD ile rekabet edebilecek güce sahip olma isteği, nispeten daha az

etkileşimde bulunduğu ülkeleri ve en önemlisi ABD'nin yörüngesinde olan ülkeleri kendi hegemonyası altına alma isteği ile ortaya çıkan bir proje olarak değerlendirilmektedir. Proje ABD'nin Marshall Planı ile de karşılaştırılmaktadır. Bir taraf da Marshall Planı ile Avrupalı ülkeleri kendi kontrolü altına almaya çalışan ABD diğer tarafta ise BKBY projesi ile Asya, Avrupa ve Afrika ülkelerini birbirine bağlayarak kendi düzenini kurmaya çalışan Çin bulunmaktadır. Aynı zamanda proje çerçevesinde Çin'in az gelişmiş ülkeleri borçlandırma taktiği ile kendine mecbur kılması sebebiyle BKBY projesini tüm bu değerlendirmelerden bağımsız tutmak mümkün değildir.

Çin, kendisine yöneltilen tüm olumsuz yorumlara karşı BKBY projesi ile ABD'nin tek kutuplu dünyasının yerine çok kutuplu dünyayı kurmayı hedeflediğini ifade etmektedir. Çin proje ile serbest ticareti mümkün kılacak, ekonomide küreselleşmenin önünü açacak, bölgesel ve uluslararası işbirliklerinin daha kolay gerçekleşebileceği bir dünya düzeni planlamaktadır. Çin projenin kazan-kazan mantığı üzerine kurulu bir proje olduğunu ileri sürmüştür. Çıkış noktasının tarihi ipek yolunu günümüze uyarlama fikri olan proje tarihi ipek yolunun en görkemli yıllarını yaşadığı dönemlerde güzergâh ülkelerine, tüccarlara, ticari hayata sağladığı faydalar göz önüne alınarak projenin de taraflara fayda sağlayacağı ifade edilmiştir.

Projeye taraf olan ülkelerin sayısı 65'ten fazladır. Bu ülkelerin yanında daha önce ifade edildiği gibi ABD, Japonya gibi karşı olan ülkelerde mevcuttur. Projeye karşı olan ülkelerin varlığı projenin hayata geçirilmesine engel olamamıştır. BKBY projesi ile planlanan kara ve deniz rotaları için gerekli olan çalışmalar devam etmektedir. Yeni yollar, tüneller, tren hatları ile BKBY projesi tam da planlandığı şekilde Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını birbirine bağlama hedefini gerçekleştirmeye yönünde ilerlemektedir. Projenin seyrini etkileyen bazı sebepler dolayısıyla projenin hayata geçirilmesi, planlanan tüm projelerin bitmesi ise uzun yıllar alacaktır.

#### **4.1.2 Çin'e etkisi**

21.yy'da Asya kıtasında ki ekonomik hareketlilik tüm dünyanın dikkatini çekmektedir. Asya ülkeleri bölgeyi yeni düzende parasal sistemlerin ve yeni pazarların ekonomik üssü haline getirmek istemektedirler. Bu amaç doğrultusunda bölgede liderlik yapan Çin çeşitli politikaları ile Asya kıtasına ekonomik canlılık katmak ve işbirliği merkezi haline getirmeyi planlamaktadır. Çin bu hamleleri ile

hem kendi bölgesinde hem de uluslararası alanda yetkinliğini göstermek istemektedir. Çin hükümeti siyasal ve parasal sistemlerdeki gücünü artırmak için pek çok projeye liderlik yapmıştır. Bu projeler ona diğer ülkelerle bağlantı kurmayı kolaylaştıracak niteliktedirler. Aslında BKBY projesi de tam da bu amaç doğrultusunda ortaya çıkmış bir girişimdir. Çin gerek uluslararası sistemde gerek kuruluşlarda istediği konumu elde edememiştir. Çeşitli konularda söz hakkının olmayışı, ABD'nin buna müdahale edişi Çin'i yeni arayışlara itmiştir. Bu sebeple BKBY projesi için öngörülen akış bu müdahaleleri bertaraf edecek niteliktedir. BKBY projesi için tasarlanan finansal hat kotaların, engellerin önüne geçecek şekildedir. Çin projeye dâhil olacak ülke sayısını artırmak ve özellikle projenin finans ayağına destek verecek ülkeleri kazanmak adına çalışmalar yürütmektedir (Yavilioğlu, 2016).

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

Bölgesel olarak Çin'in beklentisi proje sayesinde refah seviyesi artırmak ve ekonomisini geliştirmek ve aynı zamanda BKBY projesi ile birlikte Avrasya, Ortadoğu ve Afrika'yı karadan birbirine bağlayarak uluslararası lojistiği daha kolay bir forma sokmak istemektedir. Uluslararası arenada ki hedefi ise diğer ülkelerle ilişkilerini, işbirliklerini güçlendirerek sistemdeki konumunu korumaktır(Okur, 2017).

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

- Diğer ülkelerle ilişkilerini, işbirliklerini güçlendirmek
- Ekonomik ve siyasi anlamda güçlenerek küresel sistemdeki imajını güçlendirmek ve konumunu korumak,
- Uluslararası ticaretin önündeki engelleri kaldırmak,

- Diğer ülkelerin Çin'e yatırım yapmasını kolaylaştırmak,
- Çin ihracat oranları artırmak
- Küresel pazarlara daha kolay ve hızlı ulaşmak,
- Lojistik bağlantıları ile birlikte diğer ülkelere daha ucuz ve kolay ulaşmak,
- Teknoloji ve enerji alt yapısı için gerekli argümanlara ulaşmak,
- Çin resmi parasının dünyada daha fazla kullanılmasını sağlamaktır.

BKBY projesi ile Çin ABD ile rekabet edecek gücü elde etmek istemektedir. Çünkü dışa açılma politikası ile birlikte kat ettiği yol ekonomisindeki gelişmeler onu yalnızca bölge de güçlü konuma getirmiştir. Bu proje sayesinde Çin farklı politikalar geliştirerek küresel sistemde daha güçlü konuma gelebileceğini ve parasal sistemi geliştireceğini düşünmektedir (Balcı, 2018).

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

Projenin Çin açısından bir diğer önemli sebebi Çin'in doğu ve batısı arasında ki gelişmişlik farkıdır. BKBY projesi planlanan rota doğrultusunda hayata geçirildiğinde Çin'in doğu-batı bölgelerinde ki refah seviyelerinde ki fark en aza indirilecektir. Proje ile birlikte batı bölgesinin ekonomisinde yeni bir canlılık kazandırılacaktır. Çünkü doğu bölgesi oldukça iyi bir seviyede iken batı bölgesinde durum Afrika bölgesiyle aynı seviyelerdedir. Soğuk Savaş sonrası küresel düzende yer edinen gelişen Çin ekonomisi için bu fark beklenmemektedir. Bu farkın ortadan kalkması için BKBY projesi bir araç olarak görülmüştür (Yüksel, 2019).

BKBY projesi ile Çin sanayi, teknoloji ve alt yapı çalışmaları yaparak ticaretteki başarısını bu alanlarda da göstermeyi hedeflemektedir. Rekabet içinde olduğu ABD'ye karşı kullanacağı bu proje ile birlikte işbirliği içerisinde olacağı yeni yatırımcılar ve müttefikler kazanacaktır. İşbirliği fırsatı Çin'in küresel sisteme açılışında önemli bir avantajdır. Bu sayede kendi bünyesinde ki şirketler yatırımcılar tarafından tanınacak ve finansal açıdan atılım yapabilecektir (Özsüner, t.y).

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

Çin Avrupa ülkeleri ile de karşılıklı bağlantı kurarak Avrupa ile olan ekonomik ve siyasi işbirliklerinin arttırılması planlanmaktadır. Sonuç olarak Çin'in Kuşak Yoldan bölgesel anlamda beklentisi ekonomisini ve küresel sistemde ki imajını geliştirmektir. Çin Rüyası olarak adlandırdıkları Çin'in ulusal yükselişini sağlamak, bölgesel olarak etkinliği arttırmaktır. Yurt genelindeki gelir dağılımındaki ve yaşam standartlarındaki farkı en aza indirerek GSYİH'yı arttırmaktır (Bocutoğlu, 2017).

#### **4.1.3 ABD'ye etkisi**

Soğuk Savaş sonrası dönemde başat aktör olarak karşımıza çıkan ABD'nin küresel sistemdeki etkisi, Avrupa başta olmak üzere diğer bölgelerdeki ülkeler üzerindeki etkisi ve bu ülkelerin siyasi, ekonomik vb. karar alma mekanizmalarında doğrudan veya dolaylı bir şekilde etki ettiği bilinmektedir. Bu etkinin arka planının da ABD'nin hem ekonomik hem askeri hem de siyasi gücü bulunmaktadır. Bu güce karşı rakip olabilecek ülkelerin başında son 10 yıldaki gelişim hızına bakıldığında Çin olduğu görülmektedir. Çin'in dünya ekonomileri sıralamasında ABD'den hemen sonra gelen ilk ülke olması da bunun göstergelerinden biridir. Çin, ABD ile rekabet edebilecek gücü yakalamak için ve kendi hegemonyasını kurmak için önemli bir araç olan BKBY projesini geliştirmiştir. Bu proje ile hem kara hem de denizlerde üstünlük kurmasını sağlayacaktır. Bu noktada BKBY projesi hiç kuşkusuz önemli bir stratejik hamledir. Projeye taraf olan ülkelerin sayısının artması projenin ilerleyişi Çin'in planladığı doğrultuda ilerlediği sürece Çin projeden beklediğini alacaktır. Gelineen noktada projenin olumlu bir şekilde ilerlediği görülmektedir.

Proje ilan edildikten hemen sonra ABD projeye karşı olduğunu dile getirerek projenin Çin'e hizmet edecek bir proje olduğunu aynı zamanda taraf ülkeleri de ciddi ekonomik ve siyasi tehditlerin beklediğini ifade etmiştir. ABD'nin olumsuz bu yorumlarına ise Çin tarafından aksi cevaplar verilerek projenin kazan-kazan mantığı ile hareket edecek bir proje olduğunu ileri sürmüştür. ABD, Çin'in bu proje ile kendi ile rekabet edebilecek gücü elde edeceğini ve bu sayede küresel sistemde daha etkili bir konumda olabilecek fırsatı yakalayacağını bildiği için projeye karşı konumdadır.

Projenin ilanından günümüze kadar geçen süreçte görüldüğü üzere proje Çin'in planladığı doğrultuda ilerlemektedir. Projenin bitiş tarihi 2049 olarak belirlenmiştir. 2049 yılında Çin Halk Cumhuriyetinin kuruluşunun 100.yılı olacaktır. Bu noktada seçilen tarih ile de Çin projeye karşı olan tutumunu ortaya koymaktadır. ABD'nin projeyi yalnızca Çin'in çıkarlarına hizmet edecek bir proje olarak görmesinin yanlış olmadığı görülmektedir.

Çin proje çerçevesinde planlanan deniz ipek yolu ile kendi hegemonik düzenini kurmaya çalışmaktadır. Daha önce de ifade edildiği üzere Çin çeşitli ülkelere kredi vererek limanlarını yenilemiştir. Fakat borcun ödenmemesi durumunda da limanların işletim hakkını devralmıştır. Borç diplomasisi olarak adlandırılan bu stratejik hamlesi ile "Çin;

- Belçika: Anvers- Zeebrugge Limanları
- Mısır: Süveyş Kanalı Terminali
- Türkiye: İstanbul Kumport
- Yunanistan: Pire Limanı
- Singapur: Pasir Panjang Limanı
- Hollanda: Rotterdam-Euromax Limanı
- BAE: Abu Dabi-Khalifa Limanı
- İtalya: Vado Limanı
- Doğu Afrika: Cibuti Limanı- Panama Kanalı
- Malezya: Malakka Boğazındaki Kuantan Limanı

15 limanı işletme yetkisine sahiptir (Genç,2019).” Çin bu limanların kontrolünü elinde tutarak ABD'nin denizlerdeki hâkimiyetine paralel kendi düzenini kurmayı hedeflemektedir.

ABD, Çin'in bu stratejik hamlesinden hiç şüphesiz etkilenecektir. Etkinin büyüklüğü süreç içerisinde görülecektir ve projenin ilerleyişi ile daha net ortaya çıkacaktır. ABD'de projeyi tehdit olarak gördüğünden proje ilgili olumsuz fikirlerini sözlü ve yazılı basında sık sık dile getirmektedir. Ayrıca bunun yanında ABD, Çin'in bu hamlesine karşı alternatif bir proje geliştirme yolundadır.

ABD tarafından BKBY projesine rakip olarak geliştirilen “Daha İyi Bir Dünyayı Yeniden İnşa Et” (Build Back Better World-B3W) girişimi Haziran 2021'de G7 zirvesinde açıklanmıştır. Bu girişim yeşil büyümeyi hedefe alan Marshall Planı ile benzerlik gösteren bir projedir. Proje tıpkı BKBY projesi gibi krediye dayalıdır. Krediye bağlı finansman sağlanarak küresel bir ağ kurulması hedeflenmektedir. Bu girişiminde amacı ekonomik kalkınma ve bölgeler arası bağlantıyı tesis etmektedir. Henüz çok yeni olan bu projenin detayları önümüzdeki yıllarda daha net bir şekilde görülecektir (Sakman, 2021).

#### **4.1.4 AB'ye etkisi**

Avrupa Birliği (AB), tıpkı ABD gibi BKBY projesine alternatif proje geliştirmiştir. Projenin BKBY projesine karşı geliştiren bir proje olmadığını dile getirse de proje içeriği itibariyle BKBY projesine oldukça yakındır. ABD'nin ardından AB tarafından da böylesine önemli bir hamlenin gelmesi BKBY projesine tarafların bakış açısını net bir şekilde ortaya çıkarmaktadır. AB'nin geliştirmiş olduğu girişimin adı “Küresel Geçit”, bu girişim AB'nin BKBY projesini eleştirdiği noktalara dikkat çekerek daha yalın, şeffaf ve en önemlisi demokratik bir girişim olduğunu ileri sürmüştür. AB'de tıpkı ABD gibi BKBY projesinin demokrasiye uygun olmayan yönlerinin olduğunu, sürdürülebilirlik konusunda güven vermediğini ve şeffaf olmayan bir proje olduğunu savunarak Çin'in kendi çıkarları doğrultusunda geliştirdiği bir proje olarak görmüştür.

AB, Çin'in BKBY hamlesine karşı geliştirdiği girişim ile birlikte ulaşım, altyapı ve en önemlisi dijitalleşme alanında çalışmalar yaparak çok daha etkili bir ekonomik kalkınma modelini öngörmüştür. Aynı zamanda ABD gibi iklim ve yeşil girişimcilik alanında ki sorunları göz önüne alarak bu alanlarda da projeler üretileceği ifade edilmiştir. AB, BKBY projesinin kredi desteklerinin, yapmış olduğu yardım ve yatırımların altında Çin'in bazı çıkarları olduğunu ve bu çıkarları doğrular nitelikte olan borç diplomasisi adı altında liman, otoyol vb. alanlarda ki işletmeleri

devralmasını ileri sürerek BKBY projesine olan bakış açısını ortaya koymuştur. Bu noktada AB, finansman alanında şeffaf ve adil bir düzen olacağını ifade etmiştir (Çalışkan, 2021). Hem ABD hem AB'nin BKBY projesine alternatif projeler üretmesi aslında Çin'in BKBY projesine taraf olan ya da olmayan ülkelere etkilerinin oldukça güçlü olduğu göstermektedir. Bu etkiyi kırmak adına ileri sürülen projelerin de salt kazan-kazan mantığı ile değil de tıpkı Çin'e yöneltilen eleştirilerde olduğu gibi en çok kazancın projenin ev sahibine olacaktır.

Görüldüğü üzere BKBY projesinin küresel sistemin tamamını olumlu ya da olumsuz şekilde etkileyecektir. BKBY projesinin ilanından günümüze kadar geçen süreç içerisinde geliştirilen yeni projeler ile birlikte ülkelerin hangi projede yer alacakları, ne şekilde etkilenecekleri ya da hangi konumda olacakları merak konusudur.

#### **4.2 Projenin İlanı Sonrası Tepkiler**

İlanından itibaren BKBY projesine karşı pek çok ülkeden olumlu ya da olumsuz tepkiler gelmeye başlamıştır. Örneğin proje batılı devletler tarafından olumlu karşılanmamıştır. Projenin başarılı olmayacağını ileri sürmüşlerdir. Bunun arkasında yatan sebep ise projenin Çin'in ekonomisine hizmet edeceği iddiası ve ABD ile rekabetinde kullanacağı bir araç olarak görmeleridir. Bu fikirleri diğer ülkeleri de etkilemiştir. Projenin ilanı ile İran ve Pakistan desteklerini dile getirmişlerdir. Çin ile işbirliğine hazır olduklarını duyurmuşlardır. İran ABD'ye karşı Pakistan ise Hindistan'a karşı projeyi kullanmaktadır. Destek veren bu ülkelerin yanında ABD, Japonya ve Hindistan projeye olumsuz bakan projeyi eleştiren ülkeler arasında yer almaktadırlar. Bu ülkelerin dışında Rusya'nın proje karşı tavrı henüz netleşmemiştir.

Proje karşı ülkelerin tutumlarına bakıldığında ülkelerin gelişmişlik seviyeleriyle projeye bakış açıları arasında bir ilişki olduğu görülmüştür. Gelişmiş ülkeler böyle büyük bir ağ üzerine kurulacak oldukça yüklü yatırıma ihtiyaç duyan bir projeye gerek olmadığını düşündüler.

Tarihte ki örnekten hareketle İpek yolu o dönemlerde hangi şehirden geçiyorsa o şehrin ekonomisinde olumlu etkiler bırakıyordu. Ekonomik hayattaki canlılık ülkenin refah seviyesinden kültürüne iş olanaklarından siyasetine kadar her alana etki ediyordu. Bu sebeple nispeten daha az gelişmiş ülkeler projeyi kazanç kapısı olarak görmüşlerdir. Bu olumlu tavrın yanında Uzak Doğu ülkelerinin bir kısmı da tıpkı

Batılı devletler gibi proje olumsuz bakıyorlardı. Çin'in bölgedeki etkisinin böylece daha da artacağını düşünüyorlardı (Kutluay Tutar & Bahsi Koçer, 2019).

Projenin ilanı sonrası dönemde BKBY projesi fikrine sıcak bakan kara güzergâhı üzerindeki Orta Asya ülkeleri ile proje arasında 40 milyar dolardan fazla yatırımla lojistik sisteminin kurulması için anlaşmalar yapılmıştır. Benzeri yatırımlar deniz güzergâhı için de yapılmıştır. Projeye destek veren ülkelerin sayısı artıka daha somut adımlar atılmaya başlanmıştır. İpek Yolu Fonu oluşturulmuş, Asya Altyapı Yatırım Bankası kurulmuştur (Şakı, 2020).

Projenin ilanından dört yıl sonra Birleşmiş Milletler ve Dünya Bankası projeye sözlü ve parasal destekte bulunmuşlardır. Dünya Bankasından 80 milyar dolarlık parasal destek sözü verilmiştir. Bu iki önemli kuruluşun desteği kuruluş üyelerinin de projeye bakış açısını etkilemiştir. Çin tarafında projenin gidişatı, çalışmalarının devam etmesi ve planlanan sürede bitirilmesi için destek olan ülkelerin sayısının artması beklenmektedir (The Belt and Road Initiative, t.y.).

Projenin ilanından sonra Çin hükümeti ülke başkanları ve bakanlarını bir araya getirerek bir zirve yapılmasına öncü olmuştur. İlk olarak 2017 yılında Pekin'de yapılan zirveye pek çok ülkeden katılım olmuştur. Aralarında Türkiye'nin de bulunduğu zirvede projenin genel hatları ve projenin taraflara kazanımları üzerinde durulmuştur (DW, 2017). Bu ilk zirvenin ardından ikinci zirve 2019 yılında gerçekleştirilmiştir. Toplam 100 ülkenin katılımıyla gerçekleşen zirvede proje için yapılacak yatırımlar üzerinde durulmuştur. ABD projeye karşı olan ülkelere ilki ve 2.zirveye katılmamıştır. Türkiye projeyi bir kazanç olarak gördüğünden destek vermektedir iki zirveye de katılmıştır. Çin de Türkiye'nin konumu itibariyle projeye taraf olmasını desteklemektedir. Ancak ilk zirveden sonra projeye dâhil olan bazı ülkeler proje de yer almayan ülkeler tarafından eleştirilmiştir. Almanya ve özellikle Fransa projenin Çin'e hizmet edeceğini düşünmektedir. Bu yöndeki olumsuz eleştirilerini dile getirmişlerdir (İkinci Zirve, 2019).

Projede planlanan Orta Koridor hattı için en önemli ülke Türkiye'dir. Bu hattan beklenen verimin alınabilmesi için Türkiye'nin desteği Çin açısından çok önemlidir. Türkiye projeye taraf olurken ilişkileri resmileştirmek adına iki ülke arasında işbirliği anlaşmalarının imzalanmasını desteklemektedir. Bu sebeple de Çin ile Türkiye arasında özellikle demiryolu projesi için anlaşmalar imzalanmıştır. Bu anlaşmalar

Çin ile Türkiye arasında ki proje bazlı işbirlikleri özelde Çin Türkiye dış ticaret ilişkilerine de olumlu etkisinin olması beklenmektedir. Çin ile projeye taraf olan ülkeler arasındaki işbirliği anlaşmaları projenin ilanı ile artarak devam etmiştir. Orta Asya ülkelerinden projeye yoğun bir ilgi söz konusuydu ve projeye taraf olan ilk ülkelerin arasında yer alıyorlardı. Projenin de Kazakistan'da ilan edilmesinin altında yatan nedenlerden biri de Çin'in bu bölge üzerindeki projeleriydi. Toplamda 3 ülke üzerinde 50 milyar dolarlık yatırım yapan Çin Proje adına bankaların, fonların kurulmasına da öncü olmuştur (Szcudlik, 2016).

Projenin ilanı sonrası dönemde Çin'in ticari hamleleri dikkat çekmektedir. Çin projenin kendi ülke ekonomisine olacak olumlu etkilerini de hesaba katarak ortaya çıkardığı bu projede diğer ülkelerle olan ticaretini geliştirmeyi hedeflemektedir. Farklı pazarlara ulaşabilmeyi planlarken bu planlara hizmet edecek ticari anlaşmalara ayrı bir önem vermiştir. Bu ticari anlaşmaları yapan Çin'in hedefinde enerji kaynaklarını, mal ve hizmet tedarikini geliştirilmiş lojistik bağlantılarla modern ipek yolu güzergâhı üzerinden Batıya taşıyabilmek. Aynı zamanda lojistik bağlantı ve alt yapı çalışmalarında geride kalan ipek yolu ülkelerini bu sorundan kurtarmak adına ticari işbirlikleri yapan Çin ticaretin önündeki engelleri de kaldırmayı hedeflemektedir.

BKBY projesine gelen eleştirilerin çoğu projenin Çin'i küresel sistemde lider yapabilme niyetinde olan bir girişim olarak algılanmasından kaynaklanmaktaydı. Projenin temelinde böyle bir hedefinin olmadığını söyleyemeyiz. Projeye ev sahipliği yapan Çin'in ABD ile olan rekabetini taçlandırarak bir hamleye ihtiyaç duyduğu ortadadır. Çin projenin ülke ekonomisine olacak katkısı ile küresel sistemdeki dengeleri yeniden şekillendirmeyi hedeflemektedir. Ancak yine de projenin yalnızca Çin'in çıkarlarına hizmet edecek bir araç olarak görülmesi Çin'i rahatsız ettiğinden Çin liberal bir yaklaşımla projenin kazan-kazan mantığı ile tüm paydaşlara olumlu katkılarının olacağını ileri sürmüştür.

Uzak Doğu bölgesinde Japonya projeye karşı çıkan ülkeler arasında yer almaktadır. Japonya bölgede Çin ile rekabet halindedir. Özellikle Çin'in 2000'ler sonrası yükselişi ve bölgede ki güç dengesinin değişimi Japonya ile olan ilişkilerine yansımıştır. Özellikle Çin'in gelişen ekonomisi ile dünya ekonomileri sıralamasında Japonya'yı geride bırakarak 2.sıraya yerleşmesi Japonya'yı tedirgin etmeye başlamıştı. Japonya'nın projeye karşı çıkmasının altında yatan neden ise projenin

uzun vadede kazanacağı pozisyon ile kendi ekonomisinde bir takım olumsuz değişikliklerin olacağını düşünmesidir (Günebakış, 2019).

Proje ilan edildiğinden beri karşı olan bir diğer ülke ABD'dir. ABD projenin uzun soluklu olmayacağını iyi planlanmadığını düşünmektedir. Böyle bir oluşuma ihtiyaç olmadığını Çin'in kendi stratejik hamlesi için böyle bir girişime ihtiyaç duyduğunu ileri sürmüştür. Çünkü ABD için Kuşak Yol'u maliyeti yüksek olan devletleri mali yük altına sokacak ve eksikliklerin olduğu bir proje olarak değerlendirmektedir. ABD tek kutuplu sistem anlayışı karşısında kendi hegemonik düzenini kurma gayretinde olan Çin'in bu proje sayesinde ABD ile rekabet etmek istediğini, küresel sistemde var olan etkinliğini artırmak istediğini bilmektedir. ABD, Çin'in Rusya ile olan ilişkilerinin kendi menfaati açısından iyi olmayacağını düşündüğünden Rusya ile arasında ki diyalogu koparmamak adına ikili işbirlikleri yapmaya devam etmektedir. Aynı zamanda projenin olumsuz yönlerini ele alarak diğer ülkelerin projeye taraf olmasını engelleme çalışmaları yürüttüğü bilinmektedir.

Kuşak Yol girişimini ABD'ye karşı olarak kullanan ülke İran'dır. İran projeye destek vermektedir. BKBY için Ortadoğu'da kilit isim İran'dır. İran konumu itibariyle özelde Çin genel de ise girişim için önemlidir. Şöyle ki İran Kuzey Avrasya ülkelerini Basra ve Hint Okyanusuna ulaştırmaktadır. Aynı zamanda Orta ve Güney Asya'yı Batı Asya'ya bağlamakta köprü görevi görmektedir. İran için ticaret ağının merkezinde yer aldığını söylemek yanlış olmaz. Tarihi İpek Yolunun da geçtiği önemli topraklardır. BKBY girişiminde çizilen rota ve belirlenen ticaret ağı İran üzerinden geçmektedir. Çin hem bu bağlantıyı Kuşak Yola kazandırmak hem de kendi ülkesi için elde edeceği enerjiyi düşünerek hareket etmektedir. Çin bu bağlantılarla Orta Asya ve Akdeniz bölgelerinde artacak olan etkinliğini düşünmektedir. İran'da girişime destek vereceğini uluslararası alanda duyurmuştur. Çin ile işbirliğini artırmayı hedeflemektedir (Çelik & Erol, 2019).

Kuşak Yol Projesi ile İran dolayısıyla Güney hattı, Rusya bağlantısıyla Kuzey hattı ve Türkiye ile Orta hattı çeşitli bağlantılarla birleştirmek istemektedir. Suudi Arabistan İran'ın girişim için olan önemini kendi üzerine çekmek istemektedir. Çin ile işbirliği yaparak İran'ın yerine geçmek istemektedir. Suudi Arabistan'ın elinde bulunan petrol avantajı Çin ile İran arasındaki dengeleri değiştirebilir (Keyvan, 2017a).

Projeye tıpkı ABD gibi karşı olan bir diğer ülke ise Hindistan'dır. Hindistan Pakistan sebebiyle projeye destek vermemektedir. Projede planlanan ekonomi koridorlarından Pakistan koridorunun geçtiği yer Keşmir'dir. Hindistan Pakistan tarafından işgal edilen bu bölgesinin ekonomi koridoru ile tekrar gündeme gelmesinin kendisine karşı bir tehdit olarak algılanmaktadır ve projeye destek vermemektedir.

Projeye destek veren bazı Asya ülkeleri bulunmaktadır. Bunlardan ilki Pakistan'dır. Pakistan girişime Hindistan'a karşı destek vermektedir. Endonezya ve Tayland ülkeleri de projeye destek veren ülkeler arasında yer almaktadır. Çünkü projenin ekonomilerine katkı sağlayacağını, farklı pazarları keşfedeceklerini düşünmektedirler. Kuşak Yol girişimi projeye dâhil olan ülkeleri lojistik ağ, teknolojik bağlantı, alt yapı çalışmaları, boru hatları ve köprülerle birbirine bağlamayı hedeflemektedir. Endonezya ve diğer iki ülkede bu faaliyetlerden faydalanarak ihtiyaç duyduğu yatırımları ülkelere çekmek istemektedirler (Sternberg ve diğ.,2017).

Projeye olumsuz bakan batılı ülkeler projenin Çin hükümetinin çıkarlarına hizmet edeceğini düşünmektedirler. Batılı devletler açısından özellikle 2013 yılı itibariyle Çin hükümeti tarafından sıkça kullanılan "Çin Rüyası" kavramı ortaya atılan tüm fikirlerin, projelerin Çin'in çıkarlarını gözeteyeceği algısını oluşturmuştur. Çin'in gelişen ekonomisine yardımcı olabilecek yeni araçlara ihtiyaç duyduğu ve bu sebeple ekonomik canlılık için Kuşak Yol fikrini ortaya attığı iddia edilmiştir.

Projeye destek veren pek çok ülke bulunmakta fakat batılı devletlerin proje hakkındaki tutumları diğer ülkeleri de etkilemiştir. Özellikle Asya ülkeleri Batılı devletlerin bu olumsuz tutumlarından dolayı projeye karşı duruşlarını kesinleştirememişlerdir (Wijeratne ve diğ., 2018). AB ülkelerinden Almanya, Fransa'da projeye karşı mesafeli durmaktadır. Projenin Çin'in çıkarları doğrultusunda ortaya çıkmış olduğunu düşünüyorlar. Projenin birliğe karşı olumsuz etkilerinin olacağını birlik üyeleri arasındaki fikir ayrılıklarının birliği dağıtacağını düşünmektedir.

Rusya projeye karşı olmasa da ortak olsa da henüz çekimser bir konumdadır. Temkinli davranmaya devam etmektedir. Projede yer alırken Çin'in Rusya'ya karşı üstünlük kurma çabası içerisine girmesinden endişe duymaktadır. Çünkü Rusya gelişmiş ekonomisi, yer altı kaynakları ile Çin'in İran'dan sonra bir diğer odak

noktası olabilir. Bu duruma alternatif çözümler arayışında olan Rusya tehdit gördüğü noktada harekete geçmek amacıyla kendi içerisinde stratejiler geliştirmektedir. Kendi ülke çıkarlarını koruyarak kazançlarından feragat etmeyerek projeye karşı bir tutum sergilememektedir.

Türkmenistan, Kazakistan gibi Orta Asya ülkeleri BKBY Projesini bir kazanç kapısı olarak gördüklerinden projeye destek vermektedirler. Topraklarında var olan enerji kaynaklarını pazara ulaştırırken Rusya engeline takılıp bağlantılarını Rusya üzerinden gerçekleştirmek zorunda kalmaktadırlar. Fakat proje ile Rusya ile olan mecburi durumlarından kurtularak İran vasıtasıyla Batıya ulaştırmayı hedeflemektedirler. Bu durum mali açıdan da yenilikleri beraberinde getirecektir. Rusya ucuz alıp pahalı satarken İran üzerinden yapılacak enerji taşımacılığı daha kazançlı olacaktır. Aynı zamanda bu ülkeler projeyi ekonomik yatırım yapabilecek bir araç olarak görmektedirler. Projenin altyapı çalışmalarına ayırdığı bütçeden faydalanmak onlar için büyük fırsattır. Son olarak bu ülkelerin projeye destek vermelerinin bir diğer sebebi Batılı ülkeler ile bağlantı kurmaktır.

#### **4.3 Proje Çerçevesinde Ortaya Çıkabilecek Problemler**

Çin'in sınır ülkeleri ile olan sorunları BKBY projesinin geleceğini etkilemektedir. Projenin hayata geçirilmesi için atılan adımların sonuç vermesi gerekir ki buda karşılıklı diyalog ve işbirliği ile mümkün olacaktır. Taraf ülkelerin desteği ile ve proje ağı üzerinde yer alan güzergâh ülkelerinin projeye olumlu tutumları projenin geleceğini belirleyecektir.

Çin'in geçmişten günümüze Hindistan ile olan sınır sorunu proje için de bir tehdit unsurudur. Hindistan'da bilindiği üzere projeye destek vermeyen ülkeler arasında yer almaktadır. Aynı zamanda Hindistan'ın Pakistan ile olan sorunu projeye destek veren Pakistan'ı ve doğrudan Çin'i etkilemektedir. Tarihi perspektiften bakacak olursak Çin ve Hindistan 20.yüzyılda bağımsızlıklarına kavuşmuş ülkelerdir. 20.yüzyıl milliyetçilik dalgasına kapılan bu iki ülke izolasyon politikaları ile ülkelerinin kalkınması üzerine çalışarak ekonomilerini hızla yükselişe geçirmeyi başarmışlardır. Bir taraftan olumlu etkilerinin gözlemlendiği milliyetçilik kavramı beraberinde bazı sorunları getirmiştir. Bu sorunlardan en önemlisi sınır meselesidir.

Çin ile Hindistan arasında ki gerileme bakıldığında başlangıç noktası olarak karşımıza Himalayalar sınır sorunu çıkmaktadır. Bu coğrafya iki ülkenin rekabetinin

çıkış noktası olmuştur. Dünyanın en büyük ve en yüksek dağı olan bu oluşum bulunduğu konum itibariyle ülkeler arasında anlaşmazlıkların doğmasına sebep olmuştur. Çin ve Hindistan arasında ki gerilimin sebeplerinden biri de bu meseledir. Himalayalar iki ülkeden de geçtiğinden sınır sorunları kaçınılmaz olmuştur. Himalayalar meselesinde de görüldüğü üzere Çin ile Hindistan arasındaki sınır sorunlarının temeli 20.yy'da atılmıştır denilebilir. Sınır sorunlarının yanında bazı ekonomik meselelerde gündeme gelmiştir. Örneğin Çin ekonomisinin yükselişi ABD'yi rahatsız etmeye başlamıştı. Bu duruma karşı Obama döneminde "Pivot Asya" stratejisi ortaya atılmıştır. Bu strateji Hindistan ile ABD arasında işbirliğini önermektedir. ABD bu strateji ile Çin'e karşı bir dengeleme politikası inşa etmeye çalışmıştır. Ancak Çin tarafında da bu hamleye karşı bir hamle gelerek BKBY projesi için de önemli olan iki ülke Pakistan ve Rusya ile yakınlaşmaya çalışmıştır.

Bir taraftan sınır sorunları diğer taraftan ekonomik ve politik meseleler Çin ve Hindistan arasında geçmişten günümüze etkisini korumuş ve iki ülke arasında rekabetin canlı kalmasına sebep olmuştur. Bu rekabeti zaman zaman alevlendiren meseleler olmuştur. Örneğin 2020 yılında Hindistan tarafından gelen hamleler Çin ile tekrar kriz yaşanmasına sebep olmuştur. ABD ile yakınlaşan Hindistan ki ABD bu yakınlaşmaya Çin'e karşı kullanmak amacıyla adım atmıştır iki ülke ortak çıkar sebebiyle bir araya gelmiştir. Bu yakınlaşma Çin'i rahatsız etmiştir ve Hindistan ile arasında sorun olan Pakistan'ı kendi safına çekmeye çalışmıştır. BKBY projesi kapsamında inşa edilecek ekonomi koridorlarından biri Pakistan üzerinden planlanan Pakistan ekonomi koridorudur. Geçmişten günümüze devam eden bu sorunlara her yıl bir yenisi eklenmekte ve iki ülke arasında ki rekabeti alevlendirmektedir. En son Hindistan tarafından bir hamle gelmiştir. Çin ile arasındaki en önemli mesele olan Keşmir bölgesinin özerklik statüsünü kaldırarak yeni bir tartışmanın temelini atmıştır. Aynı dönemde Himalaya sınırlarında yol çalışmalarına başlamıştır. 2020 yılında Çin ile çözümlenemeyen bir krize girmişlerdir (Mermer, 2020).

BKBY projesine engel teşvik edebilecek bir diğer sınır problemi daha önce de değinildiği üzere Hindistan ve Pakistan arasındaki sorunlardır. Pakistan projeye destek veren ülkeler arasında yer almaktadır. Projeyi Hindistan'a karşı kullanabileceği güç unsuru olarak değerlendirmektedir. Çin ABD ile işbirliği içinde olan Hindistan'a karşı Pakistan'ı kendi tarafında tutarak denge politikası uygulamaya çalışmaktadır. Çin proje kapsamında Pakistan'a mali yardımlarda bulunacağını ve

yatırımlar yapacağıının sözünü vermiştir. Pakistan BKBY projesi için önemli bir konumdadır. Planlanan ekonomi koridorlarından biri de Pakistan Ekonomi koridorudur. Hindistan tüm bu gelişmelere tepkili ve projeye karşı olan ülkelerden biridir. ABD ile aynı fikre sahip olan Hindistan Pakistan'a karşı ABD ile aynı çizgide ilerlemektedir. Hindistan ile Pakistan arasında ki sınır sorununun temeli iki ülkenin kuruluş tarihi olan 1947 yılına dayanır.

Hindistan, Pakistan ve Çin'in özerk bölgesi Tibet'e sınırı olan Keşmir bölgesi üç ülke arasında geçmişten günümüze çözüme kavuşturulamamış bölge olmuştur. Keşmir sınır sorunu Pakistan ve Hindistan arasında ki en önemli sorun olmuştur. Keşmir sorunu tıpkı Himalayalar 'da ki sınır sorununa benzer bir sorun olarak karşımıza çıkar. Konumu itibariyle stratejik önem ara eden Keşmir bölgesi Asya bölgesinin ortasındadır.

Keşmir bölgesinden vazgeçen İngiltere bölgeyi Pakistan ve Hindistan'a bırakmıştır. Nüfusun çoğunluğu Müslüman olan Keşmir halkı Pakistan'a katılmak istemiştir ancak dönemin yöneticisinin kararı ile Keşmir bölgesi Hindistan'a katılmıştır. Keşmir Müslümanları bu karara karşı çıkmışlardır. Pakistan ve Hindistan askeri birlikleri arasında bu bölgede savaş çıkmıştır. Bölge de iki ülke arasında üç kez savaş çıkmıştır (1947, 1965, 1999). Üç ülke arasında her zaman sorun olan bölgede tam anlamıyla karara varılamamış ülkeler kendi kararlarını dayatmışlardır. Son olarak Hindistan bölgeyi kendi topraklarına katmak istemektedir. Bu sebeple Keşmir bölgesinin özerklik statüsünü kaldırmış, Çin ve Pakistan ile tekrar kriz yaşamaya başlamıştır. Hindistan'ın hedefi Keşmir'i kendi anayasası ile yönetmektir (Eryüksel, 2017).

Çin-Hindistan arasındaki sınır sorunları ve Hindistan-Pakistan arasında ki Keşmir sınır sorunu görüldüğü üzere BKBY projesinin geleceğini etkilemektedir. Ülkelerin projeye karşı tutumları, iç işlerinde ki sorunlar ve Çin ile olan ilişkileri çalışmaları devam eden projelerin planlanan sürede hayata geçirilmesini engelleyebilmektedir. Bu sorunlar taraflar arasında uyuşmazlığın olmasına ve belki de projelerin iptaline sebep olabilir.

Projenin geleceğini etkileme potansiyeline sahip olan Çin-Hindistan ve Hindistan-Pakistan sınır sorunun yanında başka alanlarda da problemler ortaya çıkmaktadır. Bu problemlerden ilki projeye karşı olan ülkelerin tutumlarıdır. Daha önceki bölümlerde

değindiğimiz üzere ABD, Rusya, Hindistan, Japonya ve AB projeye karşı bir tutum benimsemişlerdir. Bu ülkelerin hepsi Orta Asya'yı kendi etki alanlarının altına almak istemektedirler. Proje ağının önemli bir kısmı da Orta Asya üzerinden planlanmıştır. Bu bölgede Çin'in varlığını arttırmasını ve Orta Asya ülkelerini kendisine bağımlı bir hale getirmesinden endişe duymaktadırlar. Aynı zamanda etkinliği arttıran Çin'in bu bölge pazarında hâkimiyet kurması ve son sözü kendi elinde bulundurmasını engellemek istemektedirler.

Projeye karşı olan ülkeler Orta Asya ülkeleri ile Çin arasındaki olumlu ilişkinin ABD ve Rusya'yı olumsuz etkileyeceğini düşünmektedirler. Bu olumsuz etki Orta Asya ülkelerini ABD ve Rusya'ya karşı mesafeli olmasına Çin'e taraf olmasına sebep olacaktır. ABD'nin bu düşüncesine paralel olarak Rusya ve Hindistan'da Çin'in proje ile birlikte etki alanlarının arttıracağını düşünmektedirler. Özellikle Çin ile sınır sorunu yaşayan Hindistan Hint Okyanusunda Çin'in varlığını kendisi için tehdit olarak değerlendirmektedir. Rusya da BKBY projesinde Çin'in amacının Doğu-Batı bağlantısı kurmak ve iki bölgeyi birleştirmek gibi bir motivasyonun olmadığını tam tersi bu proje ile birlikte uluslararası ekonomide lider olmak için yatırımlar yaptığını düşünmektedir. Projeye karşı olan ülkelerin ortak tutumu Çin'in sömürgecilik mantığı üzerinden ülkeleri kendine bağımlı hale getirmeyi hedeflemektedir.

Proje açısından sorun olabilecek bir diğer husus çalışmaların maliyeti projenin ekonomik boyutudur. Yüklü finansman ihtiyacı olan oldukça geniş bir ağ üzerine kurulacak BKBY projesinin planlanan sürede bitirilmesi çalışmaların devam edebilmesi için gerekli finansmanın karşılanması gerekmektedir. Alt yapı, demiryolu gibi maliyetli planlar için ayrılan miktar proje için açılan banka ve fonlar sayesinde karşılanmaktadır. Projeye taraf olan ülkelerin yanında diğer tüm devletlerinde desteğine ihtiyaç duyan projeye katılım çok önemlidir. Aynı zamanda Çin'e ait firmaların uluslararası pazara açılması daha fazla yatırımcıya ulaşması gerekmektedir. Burada asıl görev ise Çin'e düşmektedir. Çin kendi ülke ekonomisini olumlu bir seviyede tutarak etkinlik alanını arttırmalıdır.

Son olarak BKBY projesi kapsamında ortaya çıkabilecek bir diğer sorun projeye taraf olan az gelişmiş ülkelerin siyasi ve politik durumlarıdır. BKBY projesi güzergâhın da yer alan az gelişmiş ülkelerde ekonomik ve siyasi istikrarsızlık söz konusu. Ekonomi seviyeleri düşüktür sınırlı bir alanda varlık göstermektedirler. Henüz küçük ölçekli pazarlarda yer alırken küresel pazarlara açılmalarının önünde iç

ve dış politikalarında yer alan istikrarsız ilerleyiş durmaktadır. Elbette az gelişmiş  $\u00d6$ lkelerinin bu durumu  $\u00c7$ in'i de ekonomik olarak ve projenin devam edebilmesi açısından zorlayacaktır.

Az gelişmiş  $\u00d6$ lkelerdeki ekonomik soruların yanında sosyal ve siyasal sorunlarda yer almaktadır. Sosyal sorunlara  $\u00f6$ rnek vermek gerekirse vatandaşların dâhil olduğu sosyal sınıflar arasında ki uçurum, güvenlik alanındaki sorunlar, dini ve geleneksel bazı çatışmaların varlığı  $\u00f6$ lke içerisinde istenen düzenin kuruluşuna engel olmaktadır. Aynı zamanda siyasal meselelerde proje açısından engel teşkil etmektedir. Değişen hkmetler bir  $\u00f6$ nceki hkmetin kararlarını değiştirebilmekte anlaşmalardan vazgeçebilmekte. Bu gibi durumlar projeye daha  $\u00f6$ nce olumlu bakan bir  $\u00f6$ lkenin değişen hükümeti ile karşı bir tavır sergilemesine sebep olabilmektedir.

## 5. KUŞAK YOL PROJESİ VE TÜRKİYE

BKBY projesi Türkiye'nin ve diğer pek çok ülkenin taraf olduğu lojistik bağlantılardan oluşan bir girişimdir. Proje Asya, Afrika ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlamayı hedeflemektedir. Bu hedef sonucunda ticaretin önünde ki engellerin kalkması, taraf ülkeler arasında ekonomik ve siyasi işbirliğinin artması beklenmektedir. BKBY projesine taraf olan az gelişmiş ülkeler bu sayede küresel pazarlara açılmanın fırsatını yakalayacaktır. Aynı zamanda proje taraf ülkelere ihracat oranlarını arttıracak bir dış ticaret vadetmektedir (Zorbay, 2019).

BKBY projesini bir fırsat olarak değerlendiren ülkeler yatırımcıları kendi ülkelerine çekebilmeyi hedeflemektedirler. Gereli çalışmalar tamamlandığında az gelişmiş ülkelerde küresel ekonomik sisteme dâhil olabilme fırsatını yakalamış olacaklardır. Uzmanlar projenin yatırım ve ticaret alanında yeni bir kapı açacağı görüşündedirler. Kabul görmüş diğer bir görüş ise proje ile Çin'in küresel sistemde önemli avantajlar elde edeceğidir. Uzmanlar Çin'in çıkarlarına hizmet edeceğini ifade etmektedirler ve proje sayesinde Çin'in diğer ülkeler üzerinde ekonomik ve siyasi üstünlük kurabileceğini ileri sürmektedirler. Bu ihtimaller göz önünde bulundurularak projeye taraf olmak gerekir (Yıldız, 2018).

Türkiye, BKBY projesine destek veren ülkeler arasında yer almaktadır. Proje kapsamında planlanan ekonomi koridorlarından Orta Koridorda Türkiye kilit isimdir. Bu sebeple Türkiye'nin bulunduğu konum sebebiyle projeye desteği çok önemlidir. Jeopolitik ve jeostratejik konumu itibariyle Türkiye; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını birbirine bağlayan bir noktada yer almaktadır. Aynı zamanda Ortadoğu, Balkan ve Kafkas bölgelerine yakın konumdadır. Türkiye sahip olduğu boğazlar ve Akdeniz-Karadeniz havzalarına yakınlığı ile deniz ticaretinde önemli bir ülkedir.

BKBY projesinin ulaşım ağında Türkiye konum itibariyle tam orta noktada yer almaktadır. Projede planlanan kara yolu güzergâhının ortasında yer alan Türkiye ile Afrika, Avrupa ve Asya arasında bağlantı kurulacak, Kafkaslar, Balkanlar gibi önemli bölgelere kara yolu üzerinden ulaşılacaktır. Tam adıyla Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridoru kısaca Orta Koridor başlangıç olarak Türkiye üzerinden

Azerbaycan'a ardından Türkmen ülkelerine buradan ise Afganistan üzerinden Çin'e ulaşmayı hedeflemektedir. Bu koridor Çin ile diğer bölgeler arasından bağlantı kurmanın en avantajlı yoludur. Bu sebeple Türkiye'nin projede yer almasıyla Çin büyük bir avantaj elde etmiş olacaktır. Çünkü Türkiye bağlantısını kullanarak Avrupa ve Balkanlara ulaşan Çin bu bölgelerde ticari işbirliği yapma fırsatı yakalayacaktır.

2016 yılında atılan resmi adımla Çin ile Türkiye arasında işbirliği anlaşması imzalanmıştır. TBMM'de kabul edilen "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı"(TBMM, 2016) raporunda iki ülke arasında anlaşmaya varılan kriterler özetle şu şekildedir;

- Çin ve Türkiye ekonomik işbirliği adımları atarak daha olumlu ekonomik ve siyasi ilişkiler kurmaya gayret göstereceklerdir. Orta Koridor hattı ve BKBY projesine ilişkin çalışmalarda işbirliği yapacaklardır.
- Karşılıklı kazan-kazan mantığı üzerine kurulan BKBY projesine taraf olan Çin ve Türkiye birbirlerinin çıkarlarına karşı saygılı olmalıdır.
- Taraflar birbirlerinin ekonomik ve sosyal hayatına olumlu bir hareketlilik kazandırmalıdır.
- İki ülke birbirine ekonomik ve bölgesel işbirliğinde destek olmalıdır.
- Taraflar aralarında ki politikalar ile alakalı sürekli iletişim içerisinde olacaktır.
- Türkiye, Çin ve diğer ülkeler arasında gerçekleşen altyapı çalışmalarında iş birliği yapılacaktır.
- Mali anlamda iki ülke birbirine entegre olacak, yerel para birimleri karşılıklı kullanılacak ve karşılıklı yatırım yapılacak.
- Taraf ülkelerin halkları arasında kültürel bağlar kurulacaktır.
- BKBY projesi için finansman desteği sağlanacak.

Projenin daha sistematik bir şekilde devam etmesi ve tamamlanması için Türkiye ve Çin arasında imzalanan bu anlaşma ve diğer taraf ülkeler ile Çin arasında imzalanan anlaşmaların temel ilkelerine tam uyum gereklidir (Çatal, 2019).

BKBY projesini bir fırsat olarak gören Türkiye, Çin ile ikili ilişkilerini güçlendirmek adına iki ülke başkanları sık sık bir araya gelmektedir. Özellikle Türkiye'nin 2015 yılında yapmış olduğu ziyaretin alt başlıklarında karşılıklı ticari işbirliği, altyapı çalışmaları ve teknoloji bulunmaktaydı. Türkiye'nin bu görüşmelerden beklentisi doğrudan yabancı yatırımları arttırabilmektir. Çinli yatırımcıları Türkiye'ye çekerek karşılıklı ekonomik ilişkileri farklı bir boyuta taşımak istemektedir. Son yıllarda Çinli yatırımcıları Türkiye'nin çeşitli projelerinde, teknoloji şirketlerinde yer aldığını görüyoruz. Karşılıklı bu adımların tek taraflı kazanç olmasının önüne geçilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde Türkiye aleyhine bir durum söz konusu olacaktır. Özellikle dış ticaret açığı veren Türkiye ihracatı arttıran ithalatı azaltan politikalar geliştirmelidir (Keyvan, 2017b).

### **5.1 Kuşak Yol Kapsamında Türkiye'de Yürütülen Ulaştırma Projeleri**

BKBY projesinde belirlenen ekonomi koridorlarından Orta Koridor Hattı bölgelerarası bağlantı hattında en kritik konumdadır. Bu hatta yer alan Türkiye'nin üyeliği de bu sebeple Çin için hep önemli olmuştur. Nitekim Türkiye'de projede yer alan ülkeler arasında yer almaktadır. Bu kavram altında yürütülen çalışmaların önemli bir kısmı Orta Koridor hattında yer alan Türkiye'de bulunmaktadır. Bu projeler; Marmaray Projesi, Edirne-Kars Hızlı Tren Projesi, Ankara-İstanbul ve Ankara –Konya Hızlı Tren Projeleri, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, 3.Boğaz Köprüsü (Yavuz Sultan Selim Köprüsü), Osmangazi Köprüsü, 18 Mart Çanakkale Köprüsü, Avrasya Tüneli.

Türkiye'de bulunan bu projeler sayesinde seyahat süreleri kısılacak, lojistik alanında daha kolay, hızlı, güvenli yük taşımacılığı yapılacaktır. Aynı zamanda projelere ev sahipliği yapan Türkiye'nin prestij kazanmasına da olumlu katkısı olan çalışmalar, alternatif yol arayışında olan diğer ülkelere Türkiye üzerinden taşımacılık imkanı sunmuştur. 18 Mart Çanakkale Köprüsü ve Edirne-Kars Hızlı Tren dışında çalışmaları tamamlanan hizmete açılan projelerin seyahat süresini kısaltmaları dolayısıyla aktif bir şekilde kullanıldığı görülmektedir. Bu projelerin aynı zamanda İstanbul trafiğini de nispeten azalttığını söyleyebiliriz.

Marmaray Projesi, 2013 yılında hizmete açılan bir projedir. İstanbul trafiğini rahatlatması sebebiyle önemlidir. Gebze-Halkalı istasyonu arasında 115 dakikalık yolculuk süresi ile İstanbul Boğazı altına inşa edilmiş günümüzde en sık kullanılan

banliyö trenidir. Toplam hat kilometresi 76'dır. Projenin maliyeti 3 milyar dolardır. Finansmanını Avrupa Yatırım Bankası (EIB) ve Japon Uluslararası İşbirliği Bankası (JBIC) tarafından alınan krediler oluşturmaktadır (Kutluay Tutar & Bahsi Koçer, 2019).

Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi, Ankara ve İstanbul arasında ki yolculuk süresini kısaltan daha rahat seyahat imkânı sunan önemli bir projedir. Karayolu ile ortalama 5 saat, ekspres tren yolculuğu ile 8 -9 saat süren seyahat süresi 4 saate düşmüştür. Ankara-Konya Hızlı Demiryolu Projesi ise ekspres trenler vasıtasıyla 10 saat süren yolculuk süresini 1 saat 45 dakikaya indiren 2011 yılında açılan yüksek hızlı tren projelerinden biridir (TCDD, t.y.).

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu (BTK) projesi BKBY projesi kapsamında Demir İpek Yolu içerisinde yer almaktadır. BKBY projesinin gündeme gelmesi ile tekrardan üzerine çalışılmaya başlanan bu proje Türkiye ile Türkmen coğrafyası arasında ekonomik, politik ve kültürel ilişkileri daha iyi bir seviyeye taşımayı hedeflemiştir. Bu proje sayesinde Türkiye, kardeş ülke Azerbaycan ve Gürcistan demiryolu bağlantısı ile birbirine bağlanacak ve Asya ülkeleriyle ticari alışverişte bulunmanın fırsatını yakalayacaktır. BTK demiryolu hattının uzunluğu 838 km'dir (Akbulut Özpay, 2018).

BTK projesi güzergâh ülkelerin küresel pazarlara açılmasının önünü açmaktadır. Ülkeler bu sayede ekonomik ve politik anlamda yeni işbirlikleri geliştirebilirler. Küresel pazarlara ulaşmanın maliyeti de bu proje ile birlikte daha ucuz olacaktır. Tıpkı BKBY projesin de olduğu gibi engelsiz ticaret kavramı üzerine yoğunlaşan BTK, küresel pazarlara daha ucuz ulaşmanın yanında daha kolay ve güvenli bir ulaşım ağı vadetmektedir. BKBY kapsamında Çin'in en önemli hedefi alternatif güzergâhlar ile yeni kara, deniz, demiryolu bağlantıları kurmaktır. BTK projesi de bu amaca örnek olan projelerden biridir. Çünkü Çin üzerinden Avrupa'ya ulaşan demiryolları Rusya'dan geçmektedir. BTK ile birlikte Çin-Avrupa arasındaki demiryollarının zorunlu Rusya bağlantısı yeni demiryolu hattına geçebilir. Aynı zamanda kısalan kilometre ile ulaşım süreside düşecektir. Burada önemli olan ise Türkiye'nin ulaşımında üstleneceği görevdir. Bu projenin Türkiye'ye geri dönüşü olumlu yönde olacaktır (Çalışkan, 2017).

Türkiye ve BKBY projesi çerçevesinde tamamlanan ve yapımı devam eden projelerden Edirne-Kars Hızlı Tren Projesi tıpkı BTK projesi gibi önemli bir projedir. Orta Koridor hattında yer alan Türkiye ve BKBY projesine ev sahipliği yapan Çin için Demir İpek Yolu projelerinin tamamlanması planlanan alternatif yollara ulaşım, yeni pazarlara ve özellikle Asya pazarına hızlı bir geçiş demektir. Proje ekseninde önemli olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Avrasya Tüneli BTK çerçevesinde önemli köprülerdi. Otoyolu projeleri çerçevesinde tamamlanan ve hizmete sunulan projeler yolculuk sürelerine de azaltmış durumdadır. Özellikle Osmangazi Köprüsü, İzmir-İstanbul arası karayolu ulaşımında seyahat süresini 3,5 saate düşürmüştür. Bu projelere ek olarak yapımı devam eden 2022 yılında açılması beklenen 18 Mart Çanakkale Köprüsü dünyanın en uzun yüksek asma köprüsüdür. 30 dakikalık feribot yolculuğu bu sürenin içerisine diğer etmenleri de eklediğimizde 1 saati bulan seyahat köprü ile 4 dakikaya düşecektir.

BKBY projesi ekseninde devam eden ve hizmete açılan projelere ek olarak Traceca projesi Türkiye'nin 2002 yılında üye olduğu 21.yy ipek yolu olarak nitelendirilen bir projedir. AB kapsamında 1993 yılında ortaya atılan bir proje olup temel amacı üye ülkeler arasında lojistik faaliyetlerinin daha kolay, hızlı bir hale getirmektir. Üye ülkeler arasında Kafkas ülkeleri, Orta Asya ülkeleri, Ukrayna, Moldova, Romanya, Bulgaristan, Türkiye ve son olarak dâhil olan İran yer almaktadır. Maliyetini AB'nin karşıladığı projede temel amaç 14 üye ülke arasında ekonomik faaliyetleri geliştirmek, ticari işbirliğini arttırmak ve lojistik alanında gelişmeler kaydetmektir (Üzümcü & Akdeniz, 2014).

## **5.2 Türkiye'nin Dış Ticareti Üzerine Değerlendirme**

Bir Kuşak Bir Yol Projesi farklı kara ve deniz güzergâhlarıyla birlikte Asya, Afrika ve Avrupa kıtaları arasında bağlantı kurmayı hedeflemektedir. Bu bağlantı demiryolu, karayolu ve teknoloji alt yapı çalışmaları, yeni inşa edilecek köprüler, otoyollar, petrol ve doğal gaz nakil hatları, lojistik üsler, enerji santralleri, yeni hava alanları ve limanlar ile sağlanacaktır. Türkiye bu güzergâhlardan biri olan Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridorunda yer almaktadır. Söz konusu koridor Çin'den başlayarak Kazakistan, Türkmenistan ve diğer Orta Asya ülkelerini Orta Doğuda ise İran, Suudi Arabistan'ı ve Türkiye'yi içine almaktadır. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridoru kısaca Orta Koridor olarak adlandırılmaktadır. Türkiye, BKBY

projesi için de Türkiye önemli bir konumdadır. Türkiye projeye olumlu yaklaşan ülkeler arasında yer almaktadır. Atılan resmi adımlar ile birlikte Türkiye projeye dâhil olmuştur. 2016 yılında Çin ile Türkiye arasından işbirliği anlaşması imzalanmıştır. “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı” TBMM’de kabul edilmiştir (TBMM, 2016). Mutabakat Zaptının ardından BKBY projesinin genel hatları ve taraf ülkelere kazanımlarının üzerinde durulduğu projenin hayata geçirilmesini sağlayan iki zirve gerçekleşmiştir. İlki 2017 de ikincisi 2019 yılında Pekin’de gerçekleşen zirvelere Türkiye’de katılmıştır.

Türkiye projenin kara güzergâhını oluşturan ekonomi koridorlarından biri olan bilinen adıyla Orta Koridor da yer almaktadır. Çin’den Türkiye’ye uzanan bu koridor Türkiye üzerinden Avrupa’ya ulaşmayı hedeflemektedir. Aynı zamanda bu koridor kapsamında çalışmaları devam eden ve hayata geçirilen pek çok proje bulunmaktadır. Türkiye’de yapımı tanımlanan 3 Köprü, Marmaray, Hızlı Tren projeleri, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, İstanbul Havalimanı ve Çanakkale Köprüsü ve Edirne-Kars Demiryolu projeleri bu koridor kapsamındaki projelerdir. Bu koridor hattında Çin, Kırgızistan ve Özbekistan arasında ve Çin, Kazakistan arasında demiryolu projesi bulunmaktadır.

Türkiye’nin bulunduğu konum itibariyle Orta Koridor da yer alması ve aynı zamanda üç kıtayı birbirine bağlayan bir noktada yer alması, üç tarafının denizle çevrili olması ve Kafkas bölgesine yakınlığı proje açısından önemlidir. Çin bu proje sayesinde Orta Koridoru kullanarak Azerbaycan, Türkmenistan ve diğer Türkmen ülkelerine, Afganistan’a ulaşarak bu bölgeler ile olan ticaretini geliştirebilecektir. Bu ticari gelişmenin Çin tarafından planlandığı şekilde ilerleyebilmesi için Türkiye’nin varlığı oldukça önemlidir.

Türkiye’nin Azerbaycan, Türkmenistan ve diğer Türkmen ülkeleri olan tarihi bağları Çin’in bu ülkeler ile olan ilişkilerinde önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sebeple Türkiye’nin projeye dâhil olması, Orta Koridor kapsamında gerçekleşen projelere desteği Çin’in bu güzergâh için yapmış olduğu planları hayata geçirmesinde önemli bir avantajdır. Orta Koridor ile Çin, ülkesinden yola çıkan ticari malların sırasıyla Kazakistan, Türkmenistan ardından Hazar denizi üzerinden Bakü’ye buradan Gürcistan, Türkiye ve nihayetinde Avrupa’ya ulaştırmayı

hedeflemektedir. Bu koridorda yer alan Türkiye'nin projeye desteği Çin'in Rusya bağlantılı alternatif yolu tercih etme durumunu ortadan kaldıracaktır. Türkiye Orta Koridorda yer alarak Çin'i bu güzergâhı tercih etmesini istemektedir. Türkiye bu proje ile Çin'in önemli yatırım projelerini özellikle de üretim alanında ki yatırımları kendisine çekebilecektir. Türkiye bu proje ile birlikte yeni pazarlara açılarak ihracat yaptığı ülkelerin sayısını artırabilir ve diğer ülkelerle ikili ilişkilerini mevcut duruma nispeten daha fazla geliştirme fırsatını yakalayabilir ve aynı zamanda Asya pazarında var olan konumunu daha iyi bir seviyeye taşıyabilir.

**Çizelge 5.1: Türkiye'nin Dış Ticaret Dengesi ve Hacmi- Yıllık**

Milyon \$									
	İHRACAT – EXPORTS		İTHALAT - IMPORTS		HACİM – VOLUME		DENGE - BALANCE		İhr./İth. % Exp/Imp. (%)
	Değer	Değişim %	Değer	Değişim %	Değer	Değişim %	Değer	Değişim %	
	Value	% Change	Value	% Change	Value	% Change	Value	% Change	
2013	161.481	-	260.823	-	422.304	-	-99.342	-	61,9
2014	166.505	3,1	251.142	-3,7	417.647	-1,1	-84.638	-14,8	66,3
2015	150.982	-9,3	213.619	-14,9	364.601	-12,7	-62.637	-26,0	70,7
2016	149.247	-1,1	202.189	-5,4	351.436	-3,6	-52.942	-15,5	73,8
2017	164.495	10,2	238.715	18,1	403.210	14,7	-74.221	40,2	68,9
2018	177.169	7,7	231.152	-3,2	408.321	1,3	-53.984	-27,3	76,6
2019	180.833	2,1	210.345	-9,0	391.178	-4,2	-29.512	-45,3	86,0
2020	169.482	-6,3	219.397	4,3	388.879	-0,6	-49.915	69,1	77,2

**Kaynak:** (<https://data.tuik.gov.tr>)

BKBY projesi Türkiye açısından çok önemli bir fırsat sunmakla beraber önemli bir sorun olarak karşımıza çıkan Türkiye'nin Çin ile olan dış ticaretinde verdiği açık oldukça dikkat çekicidir. Çizelge 5.1'de Türkiye'nin 2013-2020 yılları arasında dış ticaret dengesi ve hacminin yer aldığı veriler yer almaktadır.

2014 yılından 2017'ye kadar ihracat ve ithalatta düşüş yaşanmış fakat 2017 yılı itibariyle artışa geçmiştir. 2019 yılına ait ihracat verilerine bakıldığında 180.833 milyon dolarlık bir değer kaydedilmiştir. Bu değer ile bir önceki yıla (2018) oranla kıyaslandığında ihracat %2,1'lik bir değişim yakalamıştır. 2019 yılında ithalat verilerine bakıldığında 210.345 milyon dolarlık bir değer yer alırken bir önceki yıl 231.152 milyon dolarla 2019 yılında bir önceki yıla göre %-9,0'luk bir değer yakalanmış, ithalat bir önceki yıla göre nispeten azalmıştır. 2020 yılına ait verilere

bakıldığında ihracatta 169.482 milyon dolarlık bir değer yer alırken ithalatta 219.397 milyon dolarlık değer yer almıştır. İhracat bir önceki yıla 2019'a göre %-6,3'lük bir düşüş yaşamıştır. İthalat ise 2019 yılı ile kıyaslandığında %4,3'lük bir oranla yükselmiştir. Bu veriler doğrultusunda 2020 yılında bir önceki yıla göre dış ticaret açığı 49.915 milyon dolara yükselmiştir. 2019 yılında dış ticaret açığı 29.512 milyon dolardır. Aradaki açık bir yıl içerisinde %69,1 büyümüştür.

**Çizelge 5.2:** Türkiye: En Çok İthalat Yapılan 20 Ülke (2021)

1.Çin	5.İtalya	9.İspanya	13.Hollanda	17.Suudi Arabistan
2.Rusya	6.Hindistan	10.Belçika	14.Japonya	18.Romanya
3.Almanya	7.Fransa	11.Birleşik Krallık	15.Brezilya	19.Malezya
4.ABD	8.Güney Kore	12.Ukrayna	16.Polonya	20.İsviçre

**Kaynak:** (<https://data.tuik.gov.tr>)

**Çizelge 5.3:** Türkiye: En Çok İhracat Yapılan 20 Ülke (2021)

1.Almanya	5.Irak	9.İsrail	13.Belçika	17.Çin
2.ABD	6.İspanya	10.Rusya	14.Polonya	18.Yunanistan
3.Birleşik Krallık	7.Fransa	11.BAE	15.Mısır	19.Fas
4.İtalya	8.Hollanda	12.Romanya	16.Bulgaristan	20.Ukrayna

**Kaynak:** (<https://data.tuik.gov.tr>)

Çizelge 5.2 ve 5.3'de Türkiye'nin 2021 yılında en çok ihracat ve ithalat yaptığı ilk 20 ülke bulunmaktadır. Türkiye'nin dış ticaretinde Avrupa ülkelerinin, Avrupa pazarının ne kadar önemli olduğu görülmektedir. Ancak bu durum BKBY projesi ile olumuz etkilenecektir. Çünkü proje ile Çin Avrupa pazarına ulaşacak ve Türkiye'nin pazardaki konumu nispeten gerileyecektir. Türkiye'nin Avrupa pazarındaki konumunu daha detaylı görmek adına Türkiye'nin 2015-2021 yılları arasında AB ülkeleri ile olan dış ticaret verilerine bakmak gerekir.

**Çizelge 5.4:** Yıllara Göre Türkiye-Avrupa Birliği (AB-27) Toplam İhracat ve İthalat Verileri (Değer: Bin ABD \$)

	<b>İhracat</b>	<b>İthalat</b>	<b>Denge</b>
<b>2021</b>	93 082 625	85 385 028	7 697 597
<b>2020</b>	70 019 688	73 337 528	-3 317 840
<b>2019</b>	76 726 198	67 913 047	881 151
<b>2018</b>	77 429 205	77 051 249	377 956
<b>2017</b>	67 987 332	81 971 590	-13 984 258
<b>2016</b>	59 981 416	75 267 734	-15 286 318
<b>2015</b>	56 478 649	76 794 546	-20 315 897

**Kaynak:** (<https://data.tuik.gov.tr>)

Çizelge 5.4’de 2015-2021 yılları arasında Türkiye’nin Avrupa Birliği (AB-27) ile olan ihracat ve ithalat verileri yer almaktadır. Çizelgeye bakıldığında Türkiye’nin 2015 ile 2017 yılları arasında dış ticaret açığı verdiği görülmektedir. 2018 yılında ise ithalatta bir azalma söz konusu ve ihracatında 9.441.873 \$ değerinde bir artış olmuştur. Bu yıl dış ticaret açığı vermeyen Türkiye 2019 yılında da dış ticaret açığı vermemiş ithalatta azalma söz konusu iken ihracatta da düşüş yaşanmıştır. 2020 yılında ise 2018-2019 yıllarının tersine ithalatta artış olurken ihracatta düşüş yaşanmış ve 3.317.840 \$ değerinde dış ticaret açığı verilmiştir.

Türkiye’nin toplam ihracatında AB’nin payı %40 iken toplam ithalatındaki pay ise %30’dur. Avrupa pazarı Türkiye’nin dış ticaretinde çok önemlidir. Ticaretin büyük bir bölümü Avrupa Birliği ülkeleri ile yapılmaktadır. Bu noktada önemli olan ise Çin’in proje ile Avrupa pazarına daha kısa sürede ve daha az maliyetle ulaşma hedefi ile karşı karşıya kalınmaktadır. Çin’in Avrupa pazarında ki varlığı Türkiye için bir tehdit unsurudur. Türkiye Çin ile rekabet edebilecek bir konumda değildir ve Türkiye’nin Avrupa pazarına pazarladığı tüm ürünleri Çin üretilip satabilecek bir konumdadır. Proje ile birlikte Avrupa pazarında aktif olan Çin, Türkiye’nin konumunu zedeleyecektir. Türkiye bu noktada Avrupa pazarına göre ve Çin’in Avrupa pazarındaki stratejisini değerlendirerek fizibilite çalışmaları yapmalı ve Avrupa pazarında nasıl etkin olunabilir bunun yollarını araştırmalıdır. Çin ile tam anlamıyla rekabet edemeyecek bir konumda olsa da pazardaki konumunu koruyacak stratejiler belirlemelidir.

Avrupa pazarında ki mevcut durumu daha net görebilmek adına Türkiye’nin AB ülkelerine ve diğer Avrupa ülkelerine sattığı ürün grupları başta olmak üzere ihracat

ettiği başlıca ürün gruplarını ve Çin'in bu ürün grupları karşısındaki durumunu değerlendirmek gerekir.

**Çizelge 5.5: Türkiye'nin Ürün Gruplarına Göre AB ve Diğer Avrupa Ülkelerine İhracatı (1000\$)**

Ürün Grupları	AB Ülkeleri		Diğer Avrupa Ülkeleri	
	2020	2021	2020	2021
<b>Çelik</b>	11.091,19	44.392,21	1.420,86	5.952,74
<b>Çimento, Cam, Seramik ve Toprak Ürünleri</b>	3.977,07	6.312,06	1.067,02	995,25
<b>Demir ve Demir Dışı Metaller</b>	15.007,35	26.972,61	3.087,05	3.729,33
<b>Deri ve Mamulleri</b>	1.163,92	1.810,60	210,83	358,83
<b>Elektrik ve Elektronik</b>	8.560,43	11.574,42	3.134,06	3.949,44
<b>Fındık ve Mamulleri</b>	9.558,93	10.711,44	488,42	125,95
<b>Dokuma Ürünler (Halı vb.)</b>	1.319,26	2.139,30	1.501,05	600,77
<b>Hazır Giyim ve Konfeksiyon</b>	34.023,06	31.626,71	4.890,33	5.636,79
<b>Bakliyat ve Mamulleri</b>	4.009,47	5.464,71	917,49	814,74
<b>Kimyevi Maddeler ve Mamulleri</b>	18.015,13	24.254,06	2.076,39	3.430,15
<b>Kuru Meyve Mamulleri</b>	1.294,38	2.477,74	490,95	898,95
<b>Madencilik Ürünleri</b>	1.949,09	13.928,79	119,54	603,48
<b>Makine ve Aksamları</b>	7.869,28	7.152,99	1.115,36	687,66
<b>Meyve ve Sebze Mamulleri</b>	889,48	1.698,99	282,33	305,98
<b>Mobilya, Kâğıt ve Orman Ürünleri</b>	3.035,95	5.767,37	2.232,62	3.284,53
<b>Otomotiv Endüstri</b>	115.232,98	121.295,19	7.973,52	51.201,12
<b>Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller</b>	1.570,81	1.403,68	121,29	222,19
<b>Tekstil ve Hammaddeleri</b>	11.457,21	11.770,83	1.649,56	2.356,54
<b>Yaş Sebze ve Meyve</b>	2.817,65	3.121,12	643,95	514,86
<b>Zeytin ve Zeytinyağı</b>	117,61	227,44	5,02	0,00

Kaynak: (<https://tim.org.tr>)

Çizelge 5.5'de Türkiye'nin Avrupa pazarına ihraç ettiği ürünler yer almaktadır. Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir yer kaplayan Avrupa pazarına Türkiye'nin 2020 yılında en çok ihraç ettiği ürün grupları sırasıyla:

1. Otomotiv Endüstri
2. Hazır Giyim ve Konfeksiyon
3. Kimyevi Maddeler ve Mamulleri
4. Demir ve Demir Dışı Metaller
5. Çelik
6. Tekstil ve Hammaddeleri
7. Fındık ve Mamulleri

8. Elektrik ve Elektronik
9. Makine ve Aksamları

2020 yılında özellikle otomotiv endüstri alanında yapılan ihracat diğer ürün grupları ile karşılaştırıldığında önemli bir paya sahip olduğu görülmektedir. Diğer gruplar arasında en az makine ve aksamları ürün grubunda ihracat gerçekleştirilmiştir. 2. sırada yer alan hazır giyim ve konfeksiyon ürün grubu Türkiye'nin yalnızca Avrupa pazarında değil diğer pazarlarda da önemli bir paya sahiptir.

2021 yılında en çok ihraç ettiği ürün grupları ise sırasıyla:

1. Otomotiv Endüstri
2. Çelik
3. Hazır Giyim ve Konfeksiyon
4. Demir ve Demir Dışı Metaller
5. Kimyevi Maddeler ve Mamulleri
6. Madencilik Ürünleri
7. Tekstil ve Hammaddeleri
8. Elektrik ve Elektronik
9. Fındık ve Mamulleri
10. Makine ve Aksamları

2020 ve 2021 yıllarını karşılaştırdığımızda çelik ürün grubu başta olmak üzere demir ve demir dışı metaller, elektrik ve elektronik, fındık ve mamulleri, kimyevi maddeler ve mamulleri, otomotiv endüstri ve madencilik ürün gruplarının ihracatında artış olduğu görülmektedir.

2020 ve 2021 yıllarında hazır giyim ve konfeksiyon, makine ve aksamları ürün gruplarında düşüş yaşanmıştır. Tekstil ve hammaddeleri ürün grubu ise aynı seviye kalmıştır. Her iki yılda da otomotiv endüstri, çelik, demir ve demir dışı metaller, kimyevi maddeler ve mamulleri ürün grupları Türkiye'nin Avrupa pazarına ihracatındaki en önemli ürün grupları olarak karşımıza çıkmaktadır.

İhracatının %50'sinden fazlasını Avrupa pazarına yapan Türkiye'nin BKBY ile Avrupa pazarına daha kısa sürede ve daha düşük maliyetle girecek olan Çin ile karşı karşıya kaldığı bu durumda dış ticaretinde olası gelişmeleri görmek adına her iki ülkenin en fazla ihraç ettiği ürün gruplarını karşılaştırmak faydalı olacaktır.

**Çizelge 5.6: Türkiye ve Çin'in İhraç Ettiği Ürün Grupları**

<b>Başlıca İhraç Edilen Ürün Grupları</b>	
<b>Türkiye</b>	<b>Çin</b>
Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı	Elektrikli makine ve cihazlar ve bunların parçaları
Makine ve mekanik cihazlar	Nükleer reaktörler, kazanlar
Demir, çelik, bakır ve alüminyum metaller	Mekanik alet ve cihazlar
Elektrikli makine ve cihazlar	Mineral yakıtlar, mineral yağlar
Hazır giyim, tekstil ve deri	Optik cihazlar
Dokuma ürünler	Plastik ve mamulleri
Plastik ve mamulleri	Tekstil ve hazır giyim
Mineral yağlar	Tıbbi ürünler
Yaş Meyve ve Sebze	Bakliyat ve mamulleri
Mobilya, Kâğıt ve Orman Ürünleri	Deri ve ürünleri
Çimento	Hayvansal ve bitkisel yağlar
Süt ve süt ürünleri	Şeker ve mamulleri
Bakliyat ve mamulleri	Mobilya, Kağıt ve Orman Ürünleri
Un, nişasta ve pastacılık ürünleri	Otomotiv Endüstri
Kimyevi maddeler	Gemi ve yat hizmetleri

**Kaynak:** (<https://ticaret.gov.tr> & <https://www.kolayihracat.gov.tr>)

Çizelge 5.6'da yer alan bilgilere göre Türkiye'nin başta Avrupa pazarı olmak üzere diğer pazarlara ihraç ettiği ürünlerin başında motorlu kara taşıtları ve bunların parçaları, makine ve mekanik cihazlar, demir, çelik, bakır vb. metaller, elektrikli makine ve cihazlar, hazır giyim ve tekstil ürünleri, kimyevi maddeler yer almaktadır. Avrupa pazarına ihracatta da bu ürünlerin ilk sıralarda yer almaktadır. Bu ürünlerin dışında plastik ve mamulleri, mineral yağlar, yaş sebze ve meyve, mobilya, kağıt ve orman ürünleri, çimento, süt ve süt ürünleri, bakliyat, pastacılık malzemeleri yer almaktadır.

Çin ise elektrikli makine ve cihazlar ve bunların parçalarını, nükleer reaktör ve kazan ürünlerini, mekanik alet ve cihazları, mineral yakıtlar ve yağları, optik cihazları, plastik ürünleri, hazır giyim ve tekstil ürünlerini, bakliyat, deri, hayvansal ve bitkisel yağları, şeker ve mamullerini, mobilya, kâğıt ve orman ürünlerini, otomotiv endüstri ürünlerini ve gemi imalatı için gerekli ürünleri başta Avrupa olmak üzere diğer pazarlara ihraç etmektedir.

Türkiye ile karşılaştığımızda benzer ürün gruplarında rekabet edildiği görülmektedir. Özellikle son yıllarda Türkiye'nin otomotiv endüstri, kimyevi maddeler ve mamulleri, çelik, demir, hazır giyim ihracatında artış söz konusudur.

Ancak Avrupa pazarında Çin ile Türkiye'nin rekabetini bu çerçevede değerlendirdiğimizde Çin'in elektronik cihazlar başta olmak üzere, optik, tıbbi ürünlerde, otomotiv endüstrisinde, hazır giyim ve konfeksiyon ürünlerinde Türkiye'den öndedir.

İki ülke Avrupa pazarı ve diğer ülkelere ihraç ettiği ürünlerin yer aldığı tablo üzerinden değerlendirildiğinde Avrupa pazarında BKBY ile etkinliği arttırabilecek Çin'in Türkiye'nin dış ticaretini olumsuz yönde etkileyebilecektir. Çünkü Asya'dan Avrupa pazarına 45-60 günde gerçekleştirilen sevkiyat BKBY ile 12-15 güne düşecektir. Türkiye'nin Avrupa'ya ihracatı Orta Doğu, Kuzey Afrika, Asya ve Kuzey Amerika'ya ihracatından daha yüksektir. Avrupa pazarı bu sebeple Türkiye'nin dış ticaretinde son derece önemlidir. Avrupa pazarında rekabet ortamı BKBY ile değişecektir. Ancak BKBY projesinin bitiş tarihi 2049'dur. Bu yıla kadar geçen süreç içerisindeki ekonomik ve politik meseleler projenin gidişatını etkilemektedir. Dolayısıyla bu durum Türkiye'nin dış ticaretini doğrudan veya dolaylı olumlu ve olumsuz etkileyecektir.

Dünyada ki yeni gelişmeler hiç şüphesiz projenin gidişatını etkileyecektir. Özellikle son dönemde yaşanan Rusya-Ukrayna krizi projeyi doğrudan ilgilendirmektedir. 24 Şubat 2022'de Rusya'nın Ukrayna'ya başlatmış olduğu savaş proje açısından tehdit unsurudur. Projedeki güzergahlar denizde ki güzergâhlar ile bağlantılıdır. Rusya'nın içerisinde bulunduğu durum projede yer alan Kuzey koridorlarını olumsuz etkileme ihtimali oldukça yüksektir. Savaş dolayısıyla ABD, AB tarafından gelen kararlar projeyi ve dolaylı yoldan etkilemektedir.

Türkiye'nin içerisinde bulunduğu Orta Koridor hattının diğer koridorlarla kıyaslandığında daha güvenilirdir. Orta Koridor hattının önem kazanması ve kuşak ülkelerinin sevkiyatlarını bu hat üzerinden gerçekleştirmesi özellikle dış ticaret ilişkilerini olumlu yönde etkileyecektir. Çünkü 3. Köprü, İstanbul Havalimanı, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Edirne-Kars Demiryolu Asya-Avrupa arası sevkiyatlarda kilit noktadır. Türkiye bu sayede bölgesel lojistik üs olma potansiyeli taşımaktadır. Orta Koridor çerçevesinde ki gelişmeler ve bu koridorun kuşak ülkeleri tarafından tercih edilmesi Türkiye'nin lojistik sektörünü, ulaşım alt yapısını olumlu yönde etkileyecektir. Bu gelişmeler sonucunda Türkiye bölgesel lojistik üssü olacaktır.

Sonuç itibariyle BKBY çerçevesinde Türkiye yalnızca AB ülkeleri ile değil Çin ile olan ticari ve politik ilişkilerini geliştirebilir. Mevcut düzende ikili ilişkilerin Çin lehine sonuçlandığı görmekteyiz. Özellikle iki ülke arasında ihracat ve ithalat verileri incelendiğinde Türkiye'nin dış ticaret açığı verdiği görülmektedir. Bu oranları Türkiye lehine çevirmek için BKBY bir araç olarak değerlendirilmektedir. Türkiye BKBY projesi özellikle Orta Koridoru kendine mecbur kıldığında BKBY projesinden beklenen sonuç alınabilir. Türkiye BKBY projesi ile ihracat oranlarını arttırmayı, Asya pazarında etkinliğini arttırmayı hedeflemektedir.

Türkiye'nin BKBY projesi çerçevesinde en önemli hedefi mevcut konumunu kullanarak Türkiye üzerinden planlanan güzergâhın aktif bir şekilde kullanılması ve bu doğrultuda Türkiye'de BKBY projesi ile faaliyete geçen köprü, hızlı tren ve otoyolların kullanılmasını sağlamaktadır. Aynı zamanda Türkiye proje ile birlikte Çinli yatırımcıları ülkeye çekerek lojistik alanında yapılması planlanan çalışmalar için finans desteğini sağlamayı hedeflemektedir. Lojistik sektörünün yanında jeopolitik konumu üzerinden bakıldığında Türkiye aynı zamanda doğusunda petrol ve doğalgazı pazarlayan ülkeler yer alırken batısında bu kaynakları satın alan ülkeler yer almaktadır. Bu sebeple konumu bir kez daha BKBY için önem arz etmektedir. Doğalgaz ve petrol taşımacılığında geçiş ülkesi olan Türkiye bu konumunu olumlu yönde kullanabilir.

Türkiye'nin konumu sebebiyle Orta Koridora önem veren BKBY projesi ve Çin bir noktada Türkiye'ye mecbur kalmaktadır. Çünkü Orta Koridorun mesafesi diğer koridorlara göre daha kısa ve daha düşük maliyetlidir. Bu sebeple Türkiye üzerinden çizilecek yolun her iki taraf için daha karlı olması Çin'i de Türkiye üzerindeki çalışmalarda daha aktif bir şekilde yer almasını gerekli kılacaktır.

BKBY projesi, projeye taraf olan ülkelere yalnızca ekonomik ve politik alanda değil turizm, eğitim ve kültürel alanda da fayda sağlamayı hedeflemektedir. Bu noktada özellikle turizm alanındaki gelişmeler Türkiye açısından oldukça önemlidir. Zaten turistik bir ülke olan dört mevsim turizmin canlı olduğu Türkiye bu sayede daha fazla turistini ülkeye girişini sağlayabilir. Eğitim de bu noktada çok önemlidir. Öğrenci değişim programlarında ortak anlaşmaların olması öğrencilerinde farklı ülkelerde belli aralıklarda eğitim almasının önünü açacaktır. Hem turizm hem de eğitim alanında ki bu gelişmeler toplumlararası ilişkilerin gelişmesinde kültürel ilişkilerin gelişmesinde çok önemlidir.

Türkiye, Çin ile serbest ticaret anlaşmaları imzaladığı ve bu konuda uzlaşma sağladığı takdirde uluslararası ticaretin önündeki en önemli engel olarak karşımız çıkan yüksek maliyet konusu en aza indirgenebilir ya da ortadan kaldırılabilir. Bu noktada gümrük konusunda ki bazı engellerde ortadan kaldırılabilir. Bu iki hususta karşılıklı anlaşma sağlandığı takdirde her iki ülke de dış ticaretinde olumlu dönüşler alacaktır. İki ülkenin ortak çıkar üzerine yoğunlaşarak hareket etmesi hem BKBY projesi çerçevesinde hem de özelde iki ülkenin menfaatine olacaktır. Türkiye buradan hareketle ihracat yapacağı pazarları arttırabilir ve hatta daha rekabetçi bir strateji benimseyebilir. Türkiye'nin üretim alanında gelişme göstermesi ve Türkiye'ye ait yerel ürünlerin pazarlanması konusunda ki gayreti Asya pazarı ve Avrupa pazarında ki rekabetini arttıracaktır.

### **5.2.1 Türkiye-Çin dış ticaret ilişkisi**

Türkiye ve Çin arasındaki siyasi ve ekonomik ilişkilerin temeli çok eski tarihlere dayanmaktadır. İki ülke arasındaki ilişkilerin gelişmesinde ipek yolu önemli bir etkindir. İpek yolu rotasında bulunan ülkeler bu yolu kullanarak farklı yatırımcılara ulaşmış, kendi ülkelerine yatırımcıları çekebilmişlerdir. Aynı zamanda bu yol ile yeni meslek grupları ekonomik hayata dâhil olmuştur. İpek yolu ticareti Türkiye ve Çin arasında ekonomik ilişkilerin kurulmasını sağlamıştır. İpek Yolu güzergâhı Türkiye üzerinden geçtiği için bu ticaret yolunun Türkiye toprakları için önemi büyüktür. Ancak bu ilişki tarihin farklı dönemlerinde değişiklik göstermiştir. Özellikle Çin'in dış politika stratejilerinin belli bir dönem dışa kapalı olması hem Türkiye hem de diğer ülkeler ile olan ikili ilişkilerini zedelemiştir. İki ülkenin dış politika hamleleri, ülke içindeki siyasi ve ekonomik sıkıntılar doğal olarak dış ilişkilerine de yansımıştır.

Türkiye ve Çin arasında ki siyasi ve ekonomik ilişkilerin 2000'ler sonrası daha iyi temeller üzerine kurulduğunu söyleyebiliriz. 2000'li yıllarda Türkiye'de değişen iktidar ve dolayısıyla değişen dış politika stratejileri Çin dâhil olmak üzere diğer ülkeler ile iki ve çoklu ilişkilerin gelişmesini sağlamıştır. Bu ilişkilerin kurulmasının arka planında elbette ülkelerin kendi çıkarları da söz konusuydu. Türkiye'nin bulunduğu konum itibariyle Orta Doğu, Balkanlar ve Avrupa'ya yakınlığı Çin için ve planladığı projeler için kilit öneme sahipti. Öte yandan Türkiye'de Çin ile ekonomik işbirliği yapmak ve dış ticaret hacmini arttırmak istemektedir (Şensoy, 2016).

Türkiye ve Çin arasında geçmişten günümüze gelişen ilişkilerin daha çok Çin'e fayda sağladığını söyleyebiliriz. Özellikle dış ticarete Türkiye'nin hedeflediği ihracat oranlarında ki artış tersi bir yönde seyretmiştir. Türkiye'nin ikili ilişkilerinde rotayı kendi yönüne çevirmesi ve ekonomik-siyasi ilişkileri kendi lehine çevirmesi gerekmektedir. Çin'in 2013 yılında ilan ettiği BKBY projesine dâhil olan Türkiye'nin de amacı daha önce ikili ilişkilerde beklediği iyileşmeyi iletmektedir. BKBY projesinin projeye dâhil olan ülkelere sunmuş olduğu vaatler ışığında Türkiye'de payına düşeni artırmak istemektedir. BKBY projesi ile tekrardan ilişkilerin canlanacağını planlayan Türkiye bu ikili ilişkileri kendi lehine çevirmeyi ve özellikle dış ticaretteki aleyhimize açılan farkı daraltmayı hedeflemektedir. BKBY her ne kadar kazan-kazan mantığı üzerine kurulmuş bir proje olsa da pastadan büyük dilimi alacak olan hiç şüphesiz Çin olacaktır. Diğer ülkeler buldukları konum, projenin güzergâhı ile Çin'in yapacağı yatırımlar ve kendi performanslarına bağlı olarak diğer ülkeler ile kuracakları ticari ilişkiler ile bu pastadan kendilerine düşen payı alacaklardır.

Türkiye'de bulunduğu konum itibarıyla proje için önemlidir fakat bu kazanç elde etmesi için gerekli olan tek sebep değildir. Türkiye bu projesinin ötesinde Çin ile olan dış ticaret ilişkilerinde iyi bir noktada değildir. Dış ticaret açığı vererek ihracatı, ithalat oranlarının çok gerisindedir. Yani geniş perspektiften bakıldığında Türkiye projeye dâhil olsa bile Çin ile rekabet edecek durumda değildir. Türkiye'nin özellikle endüstri ve teknoloji alanında güçlenmesi gerekmektedir. Bu alanlardaki gelişimi Türkiye'nin proje ekseninde yeni küresel sistemde yer edinmesini sağlayabilir.

Proje için Orta Koridorda önemli bir yerde bulunan, Çin için kilit ülke olan Türkiye bu konum avantajını iyi değerlendirdiği takdirde ulaşım alanında diğer ulaşım koridorlarına göre daha avantajlı konumda olacaktır. Proje ekseninde Türkiye'nin Çin ile olan ekonomik ilişkilerinin yanında siyasi ilişkilerine değinmek gerekir. Her ne kadar iki ülkenin ilişkileri çok eski tarihlere dayansa da siyasi ilişkilerinin olumlu ya da olumsuz olduğunu söylemeyiz. İlişkilerde Doğu Türkistan meselesi önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmakta. Bu sorun çözülmediği sürece iki ülke arasında herkesi tatmin eden siyasi ve ekonomik ilişkilerin kurulması kolay olmayacaktır.

**Çizelge 5.7: Türkiye-Çin Dış Ticareti (1.000\$)**

Yıllar	Türkiye'nin İhracatı	Türkiye'nin İthalatı	Hacim	Denge
2001	199 373	925 620	1 124 993	-726 247
2005	549 764	6 885 400	7 435 164	-6 335 656
2010	2 269 175	17 180 806	19 449 981	-14 911 631
2015	2 414 790	24 873 457	27 288 247	-22 458 667
2017	2 936 262	23 370 620	26 306 882	-20 434 358
2018	2 912 539	20 719 061	23 631 600	-17 806 522
2019	2 587 298	18 397 044	20 984 342	-15 809 746

**Kaynak:** (<https://data.tuik.gov.tr>)

**Çizelge 5.8: Türkiye'nin Çin'den İthalatında Başlıca Ürün Grupları 2020 (milyar dolar)**

Ürün Grupları	Milyon Dolar
Elektirikli Makine	6889
Mekanik Makinalar	6142
Organik Kimyasallar	1076
Sentetik ve Suni Filamentler	590
Plastikler	817
Tıbbi Aletler	718
Motorlu Kara Taşıtları	4801
Demir ve Çelik	552
Demir ve Çelikten Eşya	498

**Kaynak:** (<https://ticaret.gov.tr>)

İki ülkenin ekonomik ilişkileri Çizelge 5.8'da yer almaktadır. Türkiye ve Çin dış ticaret verilerine bakıldığında Türkiye'nin Çin'den ithalatı Türkiye'den Çin'e olan ihracat oranlarından daha fazladır. Bu durum her yıl Türkiye'nin Çin ile olan dış ticaretinde açık vermesine sebep olmaktadır. Türkiye'nin aradaki farkı kapatması için ihracat oranlarını arttırması beklenmektedir.

Türkiye'nin ihracat verilerine dayalı rakamlarına bakıldığında 2005 ile 2010 yılları arasında beş yıl gibi kısa bir süre içerisinde iyi bir sıçrama olmuştur. Fakat bu sıçrama hemen hemen 2019 yılına kadar aynı seviyelerde devam etmiştir. İhracat rakamlarındaki bu pasif durum ithalat rakamlarında tam tersi durumdadır. İhracata göre ithalat her yıl büyük farklarla artmıştır. En yüksek rakamlara 2015 yılında çıkıldığı görülmektedir. Nitekim diğer yıllara oranla Türkiye dış ticaretinde en fazla

farkı bu yıl vermiştir. 2017 yılı itibariyle ithalatta düşüş yaşanmaya başlamıştır. Çok ciddi düşüşler de olmasa nispeten bir azalma yaşanmıştır.

Çizelge 5.8’de yer alan verilere bakıldığında Türkiye’yi ithalat konusunda Çin’e bağımlı hale getiren en önemli ürün grubu en yüksek rakamla elektrikli makine ve cihazlardır. Bu ürünlerin ithali Türkiye’nin Çin ile olan dış ticaret ilişkilerinden en önemli gruptur. Bir diğer yüksek maliyetli ürün grubu 6.142 milyon dolarlık makinalar ve mekanik cihazlar grubudur. Motorlu kara taşıtları 3.sırada 4801 milyon dolar tutmaktadır. Ürün gurupları arasında en düşük rakamla 498 milyon dolarlık demir veya çelikten eşyalar gurubu yer almaktadır. Dış ticaret açığı verilmesine sebep olan ürün guruplarında rakamsal olarak düşüş yaşanmadığı sürece dış ticaret makası pek daraltılacak gibi gözükmemektedir. Bu verileri uzun vadede azaltmayı hedefleyen Türkiye’nin çeşitli ürün guruplarında Çin’e ve diğer ülkeler olan bağımlılığını azaltması ve iç üretime geçmesi gerekmektedir. Aynı zamanda gerek Çin gerekse ekonomik ilişkilerinin bulunduğu diğer ülkeler ile olan dış ticaretinde açık vermek değil denge kurması gereken Türkiye’nin ihracat oranlarını arttırması gerekmektedir (Tatlıyer, 2017).

Türkiye’nin Çin’den ithal ettiği ürünlerin yanında Türkiye’nin Çin’e ihraç ettiği ürünleri de ele almak gerekir. Çizelge 5.9’da Türkiye’nin 2020 yılında Çin’e ihraç ettiği başlıca ürünler yer almaktadır.

**Çizelge 5.9:** Türkiye’nin Çin’e İhracatında Başlıca Ürün Gurupları 2020 (milyar dolar)

Ürün Gurupları	Milyon Dolar
Demir ve çelik	655
Metal cevherleri, cüruf ve kül	640
Çimento, toprak, taş, tuz, kükürt, alçı, kireç	614
Makinalar, mekanik cihazlar ve aletler	170
Bakır ve bakırdan eşya	167
Optik, fotoğraf, ölçü, tıbbi alet ve cihazlar	90
Kâğıt, Karton ve bunlardan eşya	73
Demir ve çelik	71
Sebze ve meyveler	69
Nikel ve nikelden eşya	63

**Kaynak:** (<https://ticaret.gov.tr>)

Çizelge 5.9'da yer alan verilere bakıldığında Türkiye 2020 yılında Çin'e 655 milyon dolarlık demir ve çelik ihraç etmiştir. Ürün grupları arasında 2.sırada 640 milyon dolar ile metal cevherleri, cüruf ve kül yer almaktadır. En düşük rakamla 63 milyon dolarlık nikel ve nikelden eşya ihraç edilmiştir. 2020 yılında nikel ve nikelden eşya ürün gurubundan nispeten daha yüksek rakamla 69 milyon dolarlık sebze ve meyve ihracatı gerçekleştirilmiştir. 614 milyon dolarlık çimento, toprak, taş, tuz, kükürt, alçı ve kireç ihracı on ürün grubu arasında 3.sırada yer almaktadır.

BKBY projesi ekseninde ikili ilişkiler değerlendirildiğinde Türkiye, proje sayesinde Çin ile olan ekonomik ilişkilerini ileri bir seviyeye taşıyabilir. Geçmişten günümüze iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin tarihi seyrine bakıldığında 1980'li yıllar itibariyle ikili ilişkilerin gelişmeye başladığı gözlemlenir. Bu ilişkiler ileri yıllarda artarak devam etmiş ve ikili işbirliği farklı alanlara da yansımıştır. Bu ilişkilerin avantajlı konumda olanı genellikle Çin olmuştur. İki ülke arasında ithalat-ihracat verileri bu sonucu vermektedir. Türkiye'nin Çin ile olan dış ticaret ilişkilerinde ithalat ve ihracat oranlarına bakıldığında Türkiye'nin dış ticaret açığı verildiği görülmektedir. Bu noktada geride kalan Türkiye, BKBY projesi sayesinde ihracat oranları artırma fırsatı yakalayabilir. Çinli yatırımcıları Türkiye'ye çekerek ikili ticari ilişkileri geliştirebilir. Bu gelişmeler sayesinde Türkiye Asya pazarında var olma imkânı yakalayabilir. Özellikle Çin pazarında daha aktif bir şekilde yer alabilir. Bu gelişmeler ışığında çoğunlukla Çin'in avantajlı olduğu ilişkiler karşılıklı kazanç sağlayan ikili ilişkilere evirilebilir. Çin ile olan ikili ilişkilerinin yanında Türkiye'nin yıllık dış ticaret açığı da önemlidir. İhracat oranları ithalat oranlarının gerisinde kalarak ikisi arasındaki denge Türkiye aleyhine bir tablo çizmiştir. Bu durum ülke ekonomisi etkilemektedir.

Türkiye-Çin ekonomik ilişkilerine bakıldığında proje sayesinde Türkiye ve Çin arasında lojistik alanında işbirliği geliştirilebilir. Türkiye'nin bu alanlarda yapacağı harcamalar oldukça yüksektir. Lojistik çalışmalar ve altyapı bağlantılarını finans etmeye hazır olan Çinli yatırımcılar bu durumu bir fırsat olarak değerlendirmektedir. Çünkü BKBY projesinde planlanan ekonomi koridorlarından Çin-Merkez-Batı Asya ekonomi koridorunda yer alan Türkiye (Orta Kuşak hattı) proje için önemli bir konumdadır. Kara ve deniz yolu seyahati diğerlerine göre daha kısadır. Örneğin Çin'den deniz yolu vasıtasıyla taşınan ürünler Avrupa'ya gidene kadar bir aylık bir süre geçmektedir. Orta Koridor bu süreyi 10-15 güne indirebilmektedir. Bu sebeple

Türkiye'yi ulaşım alanında finanse etmek Çin için karlı olacaktır. Bu durumun Türkiye açısından önemi ise ülke içerisinde hizmete açılan projelerin süreci hızlandırılabilir. Aynı zamanda proje ekseninde ülkeler rotalarını Türkiye üzerinden planlayacaklardır.

BKBY sayesinde Türkiye Çin ile petrol, doğalgaz, baraj, elektrik santrali gibi enerji alanında ikili işbirliği yaparak ekonomik ve ticari ilişkilerini geliştirebilirler. Türkiye daha önce de değinildiği üzere proje için önemli bir konumda. Türkiye üzerinden taşınacak petrol ve doğalgaz doğu-batı arasındaki enerji taşımacılığını daha ileri bir seviyeye taşıyacaktır. Türkiye'nin bu artı noktası Çin ile olan ilişkilerine de olumlu yansımaktır. Ülke içerisinde enerji alanında yapılacak yatırımlarda Çin ile işbirliği yapmak daha hızlı sonuçlar almayı sağlayacaktır.

Ticaretin önünde engel teşkil eden bu sorunların ortak çözüme kavuşturulması ilişkileri daha ileri bir seviyeye taşıyacaktır. Türkiye'de geçmişten günümüze her zaman bu sorunlarla mücadele etmiştir etmeye de devam etmektedir. Projede yer alan diğer ülkeler de dâhil olmak üzere Türkiye bu alanda Çin ile ortak politikalar yürütebilir, işbirliğini arttırabilir ve daha etkili zorunlu düzenlemeler yapabilir.

BKBY ekonomik, politik, güvenlik, ulaşım alanlarında olduğu gibi turizm ve toplumlararası ilişkilerin geliştirilmesinde de etkili olacaktır. Bu gelişme beraberinde kültürel ilişkilerin harmanlanmasına ve kültür, sanat ve spor faaliyetlerinde ortak projeler üretmeye ortam hazırlayacaktır. Bu faaliyetlerin varlığı toplumları birbirine bütünleşmiş edecektir.

Eğitim alanında da ilişkilerin gelişmesini öğrencilerin farklı ülkelerde eğitim alma imkânı yakalamasına fırsat tanıyacaktır. Aynı zamanda devlet yönetiminde yer alan üst düzey kişiler düzenlenen çeşitli etkinlikler vasıtasıyla ülkelere karşılıklı ziyaretlerde bulunmuşlardır. Bu durum turizm alanında da gelişmeler yaşanmasına sebep olmaktadır. Turizmden elde edilen gelir ülke için önemli bir alanı teşkil eder. Seyahatlerin daha kolay olması adına karşılıklı yürütülen çalışmalar turizm faaliyetlerini daha ileri bir noktaya taşıyacaktır. Türkiye ve Çin proje ekseninde bu alanlarda ikili ilişkilerini geliştirme yönünde adımlar atmaktadırlar.

### **5.2.2 Türkiye-Orta Asya dış ticaret ilişkisi**

BKBY ilan edildikten sonra projeye olumlu bakan taraf olmak için resmi adımlar atan ülkeler arasında yer alan Orta Asya ülkeleri, BKBY projesini fırsat olarak

değerlendirmişlerdir. Çünkü Orta Asya ülkelerinin ulaşım alanında ki eksiklikleri ve bu alanda yapılacak çalışmalarını karşılayabilecek finansmana sahip olmamaları BKBY'yı bu anlamda bir fırsat olarak değerlendirilmesine sebep olmuştur. Bu sebeple Orta Asya ülkeleri BKBY'ya destek vermiştir.

BKBY'nın kara güzergâhını oluşturan ekonomi koridorlarında Orta Asya büyük önem taşımaktadır. Çin'den Avrupa'ya uzanan rota üzerinde yer alan Orta Asya ülkelerinin projeye desteği Çin'in alternatif yol arayışını ortadan kaldırmıştır. Orta Asya yalnızca güzergâhı ile değil aynı zamanda sahip olduğu doğal kaynakları ile de Çin için önemlidir. Çin petrol ve doğalgaz alanında ihtiyacı olduğu enerjiyi Orta Asya'dan almaktadır.

Çin, BKBY ile hem yeni pazarlara ulaşacak hem ihracat hacmini arttıracaktı. Bunu yaparken bir taraftan da kendi hegemonyasına kurarak, ABD'ye rakip olma yolunda ilerliyordu. Çin BKBY ile bu hedeflerini gerçekleştirirken aynı zamanda enerji nakil hatlarına da ayrı önem vermiştir. Orta Asya ülkelerinden Çin'e ihraç edilecek petrol ve doğalgaz konusunda anlaşma sağlanmıştır.

Çin ile Türkmenistan arasında sağlanan ikili anlaşma sonucunda Çin-Türkmenistan arasında doğalgaz boru hattı projesi hayata geçirilmiş ve bu proje sayesinde Çin Türkmenistan'dan doğalgaz satın alacaktır. İki ülke bu projenin ve doğalgaz ihracatının yalnızca ekonomik ilişkileri değil diğer ikili ilişkilerde de önem arz ettiğini ve iki ülkenin hem politik hem de kültürel ilişkilerine olumlu yansıtacağını ifade etmişlerdir (Karakuş, 2021).

Çin'in Orta Asya ülkeleri ile ilişkileri uzun yıllardır pozitif bir seviyede ilerlerken BKBY ekseninde bakıldığında projenin iki ve çoklu işbirliklerini daha da güçlü kıldığını görmekteyiz. Proje ilişkileri olumlu yönde etkilemiştir ve proje çerçevesinde Orta Asya ülkelerinde pek çok proje hayata geçirilmiş ve hayata geçirilmeye devam etmektedir. Çin, Özbekistan ve Kırgızistan arasında demiryolu projesi bulunmakta ve aynı zamanda Çin ile Kazakistan arasında demiryolu projesi bulunmaktadır (Genç,2019).

Türkiye'nin ise Orta Asya ile ilişkileri tarihi ve kültürel bağları sebebiyle çok eskiye dayanmaktadır. Bu kültürel ve tarihi bağlar Türkiye ve Orta Asya ülkeleri arasında ki ilişkilerin geçmişten günümüze olumlu bir seviyede ilerlemesine vesile olmuştur. Tarihi ve kültürel bağlar dış ticaret ilişkilerinde bekleneni vermemektedir.

Türkiye ve Orta Asya ülkeleri arasında dış ticaret ilişkileri bölgedeki diğer ülkelerin ticaret ilişkisi sebebiyle daha düşük durumdadır. Bu noktada önemli olan iki faktör bulunmaktadır. Bölgede Çin'in ve Rusya'nın etkinliği ve Çin ile Rusya'nın Orta Asya ülkeleri ile olan dış ticaret ilişkileri. Bu ilişkiler Türkiye'nin bölgede yeteri kadar yer edinmemesine sebep olmaktadır ve ticaretteki payı diğerlerine nispeten daha düşük kalmaktadır.

**Çizelge 5.10: Yıllara Göre Türkiye-Orta Asya Ülkeleri Toplam İhracat Verileri**  
(Değer: Bin ABD \$)

	<b>Kazakistan</b>	<b>Türkmenistan</b>	<b>Özbekistan</b>	<b>Tacikistan</b>	<b>Kırgızistan</b>
2021	1 288 391	984 972	1 842 041	258 520	749 509
2020	985 615	786 615	1 154 082	173 675	417 526
2019	900 144	744 691	1 232 077	156 570	442 043
2018	790 318	503 197	1 030 587	188 700	391 936
2017	840 336	1 117 745	726 719	166 921	379 072
2016	713 825	1 369 128	559 425	160 923	327 846
2015	882 334	1 968 062	518 157	177 106	317 222

**Kaynak:** (<https://data.tuik.gov.tr>)

**Çizelge 5.11: Yıllara Göre Türkiye-Orta Asya Ülkeleri Toplam İthalat Verileri**  
(Değer: Bin ABD \$)

	<b>Kazakistan</b>	<b>Türkmenistan</b>	<b>Özbekistan</b>	<b>Tacikistan</b>	<b>Kırgızistan</b>
2021	1 595 313	710 865	1 800 044	195 731	86 461
2020	1 180 549	319 287	969 981	149 040	91 159
2019	1 403 956	344 774	1 140 193	198 072	77 244
2018	1 601 678	379 508	869 605	264 795	64 031
2017	1 493 796	487 294	838 369	224 031	155 124
2016	1 132 309	511 627	723 389	160 279	131 685
2015	1 115 012	634 448	722 712	222 878	117 702

**Kaynak:** (<https://data.tuik.gov.tr>)

Çizelge 5.10 ve Çizelge 5.11'de Türkiye'nin 2015-2021 yılları arasında Orta Asya Ülkeleri (Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan) ile dış ticaret verileri (ihracat ve ithalat değerleri) yer almaktadır. Çizelgeye bakıldığında Türkiye'nin Orta Asya pazarında özellikle Özbekistan ile olan dış ticaret ilişkisinin diğer ülkelere göre önde olduğu görülmektedir. Çizelgelerde Özbekistan'a ait verilere bakıldığında 2015, 2016, 2017 yıllarında dış ticaret açığı verilmiş fakat 2018 yılı itibariyle ihracat ithalatın önüne geçmiştir. Kazakistan ile olan ihracat ve ithalat verilerine bakıldığında 2015-2021 yılları arasında dış ticaret açığı veren bir Türkiye

görülmektedir. İkili ilişkilerde Türkiye'nin aleyhine bir durum söz konusudur. Türkmenistan ile olan ilişkilerine bakıldığında pozitif bir tablo karşımıza çıkmaktadır. 2015-2021 yılları arasında dış ticaret açığı verilmemiştir.

Orta Asya ülkeleri arasında Kırgızistan ve Tacikistan ile olan ticaretinin daha geride olduğu görülmektedir. Ancak Kırgızistan ile ihracat ve ithalat verileri karşılaştırıldığında dış ticaret açığı verilmediği görülmektedir. Tacikistan'da ise durum Kırgızistan'dan farklıdır. Türkiye Tacikistan ile olan dış ticaretinde 2015, 2017, 2018 ve 2019 yıllarında dış ticaret açığı verdiği görülmektedir. Türkiye'nin Orta Asya ile olan ilişkilerine bakıldığında Türkiye'nin Orta Asya pazarında geride kaldığı görülmektedir. Orta Asya pazarında aktif olan Çin ve Rusya'nın varlığı Türkiye'yi olumsuz yönde etkilemektedir.

Çin ve Rusya'nın bölgedeki etkinlikleri göz önüne alındığında BKBY projesi ile Çin'in Orta Asya ile olan ilişkileri daha da güçleneceğinden Türkiye bu durumdan olumsuz etkilenecektir. Proje öncesinde kurulan ticari ilişkiler proje ile daha da güçlendiğinde Türkiye bu noktada geri planda kalacaktır. Bu olumsuz durum beraberinde Türkiye'nin karşısına Orta Asya noktasında fırsat doğurmaktadır. Fakat Türkiye'nin bu fırsatı doğru değerlendirerek, Orta Asya pazarına yönelik çalışmalar gerçekleştirerek bu pazarlarda daha aktif olmanın yollarını aramalı ve ticari ortaklığını daha üst seviyelere taşımalıdır. Proje ekseninde ve Orta Koridor kapsamında gerçekleşecek ikili ve çoklu işbirlikleri sağlanması durumunda Türkiye hem Orta Asya pazarında hem de proje sayesinde diğer pazarlarda daha etkili olacaktır. Ancak doğru değerlendirilmediği takdirde Çin'in hali hazırda var olan saha etkinliği proje ile daha da güçlenecektir. Türkiye'de bu durumda ticari ilişkilerinde var olan seviyede kalmaya devam edecektir.

Orta Asya pazarında Türkiye'nin var olan konumunu daha net görebilmek adına ihraç ettiği ürün gruplarına bakmak gerekir. Türkiye'nin sattığı ve satmadığı ürünler ve Orta Asya pazarının ihtiyacı olan ürünlerin neler olduğu bu tablolar üzerinden değerlendirilebilir.

**Çizelge 5.12:** Türkiye'nin Orta Asya Pazarına İhraç Ettiği Başlıca Ürün Grupları

<b>ÜRÜN GRUPLARI</b>	
<b>Çelik</b>	<b>Kimyevi Maddeler ve Mamulleri</b>
Çimento, Cam, Seramik ve Toprak Ürünleri	Makine ve Aksamları
Demir ve Demir Dışı Metaller	Mobilya, Kağıt ve Orman Ürünleri
Deri ve Mamulleri	Otomotiv Endüstri
Elektrik ve Elektronik	Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller
Dokuma Ürünler (Halı vb.)	Tekstil ve Hammaddeleri
Hazır Giyim ve Konfeksiyon	Yaş Sebze ve Meyve
Bakliyat ve Mamulleri	Zeytin ve Zeytinyağı

**Kaynak:** (<https://tim.org.tr>)

Çizelge 5.12'de Türkiye'nin Orta Asya ülkelerine ihraç ettiği başlıca ürün grupları yer almaktadır. Türkiye çelik başta olmak üzere temelde 16 fasıl üzerine yoğunlaştığını ve bu ürün gruplarının satışını yaptığı görmekteyiz. Türkiye, Avrupa pazarına bu ürün gruplarına ek olarak fındık, kuru meyve ve mamulleri ve madencilik ürünlerini ihraç etmektedir.

Türkiye'nin Avrupa pazarı başta olmak üzere Kuzey Amerika, Kuzey Afrika, Orta Doğu ve Asya pazarlarına yapmış olduğu ihracatında Orta Asya ülkelerini payı her yıl artmaktadır fakat Orta Asya pazarında tam anlamıyla beklenen seviyede değildir. Orta Asya pazarında Rusya ve Çin'in etkinliği Türkiye'nin dış ticaret ilişkilerini etkilemektedir.

Doğalgaz rezervlerine sahip olan ülkelerin arasında 4. Sırada Türkmenistan, 19. sırada Kazakistan ve 21. sırada Özbekistan yer almaktadır. Petrol de ise Kazakistan 12. sırada yer almaktadır (Enerji Rezervleri, 2020). Petrol ve doğalgaz rezervlerinin yanında Orta Asya ülkeleri yer altı kaynakları bakımından da zengindir. Bu kaynaklar ABD, Çin, AB ve İngiltere tarafından çok önemlidir. Bu sebeple bu ülkelerin firmalarının Orta Asya pazarında etkindir. Bu durum elbette Türkiye ile olan dış ticaret ilişkilerini etkilemektedir.

Orta Asya ülkeleri ithalata bağımlı ülkelerdir. İthal ettikleri ürün gruplarında ise en çok otomotiv endüstri, tarım, seracılık, kozmetik sanayi, pamuk sanayi, inşaat malzemeleri, madencilik ürünleri, tekstil ürünleri yer almaktadır. Türkiye bu ürün grupları arasında tarım makinaları, tarım ve seracılık ürünleri, kozmetik sanayi, pamuk sanayi ve madencilik ürünlerini satmamaktadır. Aynı zamanda fındık ve kuru meyve ve mamulleri de satılmamaktadır.

Orta Asya pazarında ithal edilen ürün grupları arasında madencilik ürünleri, pamuk sanayi, kozmetik sanayi, sanayi, tarım makine ve parçaları ve tohum ve seracılık ürünleri yer almaktadır. Bu ürün gruplarında ithalata bağımlı olan Orta Asya pazarı Türkiye için önemli bir fırsattır. Orta Asya ile Türkiye'nin dış ticaretinde kara yolu ulaşımında tır taşımacılığının maliyeti engel teşkil etmekteydi. Ancak BKBY çerçevesinde hayata geçirilen ve yapımı devam eden demiryolları Türkiye'nin Orta Asya pazarındaki etkinliğini artıracaktır.

Türkiye proje ile birlikte Orta Asya ülkelerine demiryolları ile sevkiyat gerçekleştirecektir. Tır taşımacılığının maliyeti ile karşılaştırıldığında demiryolları daha avantajlıdır. Aynı zamanda proje çerçevesinde gerçekleştirilecek ikili ilişkiler ekonomik ilişkilerin gelişmesini sağlayacak. Dış ticarete ki harcamaların karşılıklı anlaşmalar ile düşürülmesi de büyük avantaj sağlayacak ve Türkiye Orta Asya ülkeleri ile olan dış ticaret ilişkilerini geliştirecektir.

### **5.3 SWOT Analizi**

BKBY projesinin Türkiye'nin dış ticaretine olan etkisini ve Türkiye'nin projede yer almasının ne gibi sonuçlar doğuracağını görmek için SWOT analizi faydalı olacaktır. Türkiye projesinin ilanından günümüze kadar geçen süreç içerisinde her zaman projeye olumlu bakmıştır. Proje çerçevesinde Çin ile ikili anlaşmalar imzalanmıştır. Aynı zamanda Türkiye'de ulaşım alanında köprü, otoyol, tünel vb. olmak üzere faaliyete geçen ve yapımı devam eden pek çok proje bulunmaktadır. Türkiye projeye taraf olarak, projeye verdiği desteklerle kazanç elde etmek istemektedir. Projede yer alan ekonomi koridorlarından Orta Koridorda yer almasının da önemi üzerinde duran Türkiye projeyi lehine sonuç verecek şekilde değerlendirmektedir.

- **Güçlü Yönler**

BKBY projesinde yer alan Türkiye'nin projedeki güçlü yönlerinden ilki Türkiye'nin bulunduğu konumdur. Türkiye'nin üç tarafı denizlerle çevrili olması ve bu durumun beraberinde getirdiği dört mevsim turizmin canlı olması, sahip olduğu boğazlar, limanlar, Avrupa ve Orta Doğu ülkelerine olan yakınlığı proje için önemlidir. Aynı zamanda Asya ve Avrupa kıtalarını bağlayan konumu itibarıyla de Türkiye BKBY projesi için önemlidir (Keyvan, 2017b).

BKBY projesinin kara ve deniz güzergâhları üzerinden değerlendirme yapıldığı takdirde Türkiye her iki noktada da kilit konumdadır. Türkiye'de bulunan Bakü-

Tiflis-Kars demiryolu, Marmaray, Edirne-Kars demiryolu, 3. Köprü Çin'den Avrupa'ya ulaşacak lojistik ağ için önemlidir. Bu projeler BKBY çerçevesinde hayata geçirilen projelerdir.

Lojistik üs olma potansiyeli taşıyan Türkiye bu sayede hem yeni pazarlara açılacak hem de ihracat potansiyelini çeşitlendirecektir. Türkiye'nin lojistik alanında kat ettiği gelişim ile beraber proje çerçevesinde lojistik üs olma potansiyeli taşıması Türkiye'nin taşımacılık sektöründe ki yerli firmalarının da önem kazanması, büyük miktarda kazanç elde etmeleri ve dolayısıyla ülkeye giren dövizlerin artışı demektir (Üzümcü & Akdeniz, 2014).

Türkiye'nin güçlü olduğu yönlerden biri de hiç şüphesiz Orta Asya, Orta Doğu ülkeleri ile kültürel bağlarıdır. Özellikle bu iki bölgeden geçen ekonomik koridorlarda planlanan projelere dâhil olmak Türkiye için çok önemlidir. Enerji alt yapı çalışmaları, telekomünikasyon çalışmaları vb. projelere Türkiye dâhil olmalıdır. Özellikle Orta Asya ülkeleri olan enerji nakil hatları projelerinde Türkiye konum itibariyle önemlidir. Bu konumdan doğacak avantajı kendi lehine sonuçlandırdığı takdirde Türkiye kazanç elde edecektir.

Öte yandan proje ile birlikte önem kazanan deniz ticaretinde daha önce aktif kullanılmayan limanlar yenilenmeye başlamıştır. Türkiye'de ki limanlar projenin deniz güzergâhının sorunsuz işleyebilmesi için önemlidir. Türkiye bu limanlar üzerinden deniz ticaretinde de aktif bir şekilde yer alabilir. Projenin deniz güzergâhı için alternatif değil öncelikli limanlar olabilir.

- Zayıf Yönler

Türkiye'nin zayıf yönlerinden ilki Çin ile arasındaki dış ticaret açığı sorunudur. Çin Türkiye dış ticaret verilerine bakıldığında Türkiye aleyhine sonuç verdiği görülmektedir. Bu durum Türkiye için sorun teşkil etmektedir. Projeye taraf olurken Türkiye'nin asıl hedeflerinden biride dış ticaret açığını minimuma indirmektedir. Ancak oranlar bu hedefin gerisinde olduğunu göstermektedir.

Bir diğer önemli nokta ise Türkiye'de ki ekonomik ve politik meselelerdir. Tıpkı projeye taraf olan diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye'de ekonomi ve siyasette meydana gelen sorunlar proje için sorun teşkil edebilmektedir. Projenin ilerleyişi sırasında meydana gelebilecek bu sorunlar projenin geleceğini etkileyebilmektedir.

Türkiye’de ki alt yapı sorunları Türkiye için sorun teşkil etmektedir. Lojistik çalışmaları yakından takip eden ve bu yönde adımlar atan Türkiye henüz uluslararası standartlar konusunda geridedir. Uluslararası standartlar sevkiyatların sorunsuz gerçekleştirilmesi, sürecin kaliteli yönetilebilmesi için çok önemlidir. Ancak uluslararası standartlara uyum için gerekli çalışmalar için yüklü finansman gereklidir. Bu noktada ülkeler standartlara uyum için bütçe ayırarak gerekli çalışmaları yapmalıdır. Uluslararası standartlara uyum ülkelerin küresel pazardaki etkinliği, prestiji ve rekabeti için önemlidir (Adıgüzel, 2020).

Türkiye’nin proje karşısında zayıf olduğu bir diğer husus projenin maliyetidir. BKBY projesi yüklü finansman gerektiren ve bu finansmanın büyük bir çoğunluğunun da Çin tarafından karşılandığı bir projedir. Bu noktada Türkiye BKBY girişiminde gerçekleştirilen projelerin finansmanını karşılayabilecek noktada değildir.

Türkiye’nin ekonomisi üzerinden yapılan değerlendirmede Türkiye’nin yatırım konusunda beklenen seviyede olmaması, ihracatının yarısından fazlasını Avrupa pazarına yapması ve diğer pazarlarda çok da etkili olmaması, ulaşımda ki politikalar Türkiye’nin zayıf olduğu noktalardandır.

- Tehditler

Türkiye ile proje arasında tehdit unsuru olarak karşımıza çıkan ilk mesele Uygur Türkleri meselesidir. Uygur Türklerinin Doğu Türkistan’da görmüş oldukları insan dışı muamele, Çin’in kamplara kapatarak Uygur Türklerine yapmış olduğu işkenceler, etnik ve dini çatışmalar Türkiye ve Çin arasında zaman zaman gerileme neden olmaktadır. Bu meselenin çözülememesi Türkiye ile proje arasında önemli bir sorundur (Genç, 2019: 40).

Aynı zamanda terör ve mülteci sorunu da Türkiye açısından tehdit oluşturmaktadır. Bu sorunların yanında Çin ile Türkiye arasındaki siyasi uyuşmazlıklar projenin seyrini ve Türkiye’nin konumunu zedelemektedir. Lojistik alanında ki yasal düzenlemelerdeki aksaklıklar, belirsizlikler de sorun teşkil etmektedir. Özellikle Türkiye’nin zayıf olduğu noktalardan biri olan lojistikte uluslararası standartlara uyum meselesi tehditlerde karşımıza çıkmaktadır. Türkiye’nin uluslararası standartlara uyum sorunu projenin orta koridor kapsamındaki çalışmalarını da etkilemektedir (Wolff ve Yıldız, 2018).

- Fırsatlar

BKBY projesi çerçevesinde Türkiye'nin karşısına çıkan fırsatlardan ilki jeopolitik konumudur. Bu konumdan doğan avantajları doğru kullandığı takdirde Türkiye demir, deniz ve karayolu taşımacılığında aktif rol alabilir. Türkiye'nin özellikle Orta Koridor güzergâhı üzerinden bakıldığında bölgesel lojistik üs olma potansiyeli de taşımaktadır. Diğer koridorlar ile orta koridoru kıyasladığımızda Orta Koridorun daha güvenilir olduğu görülmektedir. Aynı zamanda bu proje sayesinde limanların da önemi artmıştır. Limanların daha aktif kullanılması Türkiye için bir fırsattır. Türkiye proje ekseninde pek çok projeyi faaliyete geçirmiştir. Ulaşım alanında ki bu projeler Türkiye'nin ulaştırma alt yapısını geliştirmesine olanak sağlayabilir (Akbulut Özpay, 2018).

Projeye taraf olan ülkelerin sayısı 70'den fazladır. Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarından pek çok ülkeyi bir araya getiren BKBY projesi sayesinde Türkiye bu çeşitliliği lehine çevirebilir. İkili ve çoklu ticari işbirliklerinin artması, engelsiz ticaretin gelişmesi ve diğer gelişmeler ticari anlamda Türkiye dâhil diğer ülkelere de fayda sağlayacaktır. Bu fayda ile birlikte Türkiye yeni pazarları keşfedecektir, küresel sistemde etkinliğini arttıracaktır.

Proje ile yeni pazarlara entegre olacak Türkiye özellikle çok da etkili olmadığı Orta Asya pazarına girme imkanı yakalayacaktır. Bu entegrasyon Türkiye'nin ihracat kapasitesinin çeşitlenmesi ve doğrudan GSYİH başta olmak üzere yabancı yatırımcılar, diğer ülkeler ile olan ekonomik ilişkilerini ve en nihayetinde dış ticaretini olumlu yönde etkileyecektir. Son olarak BKBY projesi dijitalleşme alanında da çalışmalar yürüten ve teknolojik gelişmeleri yakından takip eden bir girişimdir. Bilge ipek yolu adı altında ifade edilen teknolojik gelişmeler Türkiye'nin dijitalleşme adımları için önemli bir gelişmedir (Sıddıqı, 2019).

Swot analizi çerçevesinde elde edilen bulgular Çizelge 5.13'de tablo haline getirilmiştir.

**Çizelge 5.13: Türkiye'nin Projedeki Konumu Üzerine SWOT Analizi**

<b>GÜÇLÜ YÖNLER</b>	<b>ZAYIF YÖNLER</b>
Kuşak Yol Projesinin deniz ve kara güzergâhın da Türkiye'nin konumunun önemi	Türkiye aleyhine Çin ile dış ticaret açığı
Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan konumu	Ekonomik ve siyasi sorunlar
Orta Koridor kapsamında planlanan projelerin Türkiye'de yer alması <ul style="list-style-type: none"><li>• Marmaray</li><li>• Bakü-Tiflis-Kars demiryolu</li><li>• Edirne-Kars demiryolu</li><li>• 3. Köprü</li></ul>	Alt yapı sorunları
Lojistik alanında ki gelişmeler	Projelerin maliyeti
Türkiye'nin Orta Doğu ve Orta Asya ülkeleri ile olan kültürel bağları	Türkiye'nin ekonomik sorunlar sebebiyle yatırım yapamaması
İstanbul Havalimanı İstanbul, İzmir, Kocaeli, Trabzon, Samsun ve Mersin Limanları	Lojistik sektöründe ki politikaların dış ticaret üzerindeki olumsuz etkileri
Transit taşımacılığa uygunluk	Gümrükleme de meydana gelebilecek sorunlar
	Bilgi teknolojileri konusundaki yetersizlik

**Çizelge 5.13: (Devamı) Türkiye'nin Projedeki Konumu Üzerine SWOT Analizi**

<b>TEHDİTLER</b>	<b>FIRSATLAR</b>
Uygur Türkleri meselesi	Türkiye'nin jeo-politik konumu sebebiyle demir-deniz-karayolu taşımacılığını aktif bir şekilde kullanabilmesi
Siyasi uyuşmazlıklar	Ulaştırma alt yapısını geliştirme potansiyeli
Terör sorunu	Ticari olanaklar
Mülteci sorunu	Limanların önem kazanması
Yasal düzenlemelerdeki aksaklıklar	Küresel sistemle bütünleşme
	Bölgesel lojistik üstünlük
	Yerli üretim alanındaki gelişmeler
	Yeni iş gücü alanları
	Teknolojik gelişmeler
	Orta Asya pazarında daha aktif ticaret imkânı
	Depo hizmetlerinin önem kazanması

## 6. TARTIŞMA VE SONUÇ

Çin'in en önemli dış politika hamlesi olan ve resmi devlet stratejisi olarak kabul edilen BKBY, tarihi İpek Yolunu canlandırma fikriyle ortaya çıkmıştır. Proje 2013 yılında ilan edilmiştir. Çin devlet başkanı eylül ayında yapmış olduğu Kazakistan ziyareti sırasında projenin kara güzergâhını oluşturan ve kuşak kavramı ile ifade edilen ipek yolu ekonomi kuşağı projesi ilan edilmiştir. Bir ay sonra ekim ayında Endonezya ziyareti sırasında projenin deniz güzergâhını oluşturan ve yol kavramı ile ifade edilen 21.yy deniz ipek yolu projesi ilan etmiştir. Bu ilanın hemen ardından iki proje tek bir çatı altında toplanarak kuşak-yol projesi olarak adlandırılmıştır. Kuşak-Yol projesi, projeye dâhil olan ülkeler arasında yapılacak çeşitli çalışmalarla Asya Afrika ve Avrupa kıtaları arasında bağlantı kurmayı hedeflemektedir. Bu çalışmalar; demiryolu, karayolu çalışmaları, teknoloji alt yapı çalışmaları, yeni inşa edilecek köprüler, otoyollar, petrol ve doğal gaz nakil hatları, lojistik üsler, enerji santralleri, yeni hava alanları ve limanları gibi çalışmalar içermektedir. BKBY projesi Çin Kalkınma Bankası, Çin İthalat ve İhracat Bankası, Çin Bankası, Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, İpek Yolu Fonu, Asya Altyapı Yatırım Bankası tarafından finanse edilmektedir.

Kuşak-Yol projesinin ortaya atılmasındaki temel nedenler alternatif yollara duyulan ihtiyaç, mevcut taşıma yöntemlerinin kısıtlı oluşu, maliyet ve uluslararası ticaretin önündeki diğer engellerdi. Çin bu sorunları ortadan kaldıracak, Doğu-Batı arasında ticareti kolaylaştıracak ve Batı merkezli ekonomik düzeni Asya'ya doğru kaydıracak çözümü tarihi ipek yolu projesini canlandırmada buldu. Proje geniş bir ağa kurulmuş durumdadır. Tam anlamıyla güzergâhların belirtildiği bir resmi harita çizilmiş olmasa da projenin genel hatlarından yararlanılarak uzmanlar tarafından harita çizilmiş değildir. Proje içerisinde yer alan ülkeler yerlerini daha iyi bir seviyeye taşıyabilirler. Küresel pazarlara ulaşarak ticaret hacimlerini arttırabilirler. Özetle projenin hedefleri ülkelerin küresel pazarlara daha kolay bir şekilde entegre olmasını sağlamak, uluslararası ticarete ikili ya da çoklu ticari işbirliği yapabilmenin önünü

açmak, ülkelerin yeni pazarlara açılmasına zemin hazırlamaktır. Daha kısa sürede daha az maliyetle taşımacılık işlemlerini gerçekleştirmektir.

Projenin denizyolu bağlantısı için iki rota belirlenmiştir. İlk rotanın başlangıç noktası Çin kıyılarıdır. Bu rota Çin kıyılarından Güney Çin denizine ve buradan da Asya Pasifik ülkelerine ulaşmayı hedeflemektedir. İkinci güzergâh Güney Çin Denizinden başlayarak Hint Okyanusu üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. ABD'nin okyanuslardaki hâkimiyetini göz önüne aldığımızda Çin bu proje ile tıpkı ABD gibi denizlere hâkim olmanın yolunu aramaktadır. Deniz ipek yolu rotaları ile Çin limanları aktif kullanıp, deniz ticaretindeki harcamalarını da minimuma düşürmeyi hedeflemektedir. Bunu da Borç diplomasisi taktiğini kullanarak yapmaktadır. Örneğin; Çin Sri Lanka da ki limanın yenilenmesi için 1,5 milyon dolar borç vermiştir. Fakat bu liman deniz ticaretinde çok aktif kullanılan bir liman değil, gemiler bu limana uğramayınca liman batmıştır. Sri Lanka Çin'den aldığı borcu ödeyemeyince Çin de buna karşılık Limanı satın almıştır.

Diğer örnek Cibuti de de yaşanmıştır. Çin alt yapı projeleri için Cibuti'ye borç vermiştir. Sri Lanka gibi Cibuti'de borcu ödeyememiştir. Fakat Sri Lanka ile kıyaslandığında Cibuti Çin için çok önemlidir. Çünkü Cibuti konum itibarıyla Babülmendep boğazının girişini kontrol eden ülkelerden biri. Aden körfezi ve Kızıldeniz'in kıyısındadır. Dünya ticaretinin %20'si buradan geçiyor. Dünya ticareti açısından önemli olan bu bölgede Çin'in bir üsse ihtiyacı vardı. Çin'de vermiş olduğu borca buna karşılık bu bölgede 40 yıllığına ilk yurt dışı askeri üssünü Aden körfezine kurdu. Pakistan'da da aynı şey yaşanmıştır. Gwadar Limanının yenilenmesi için Çin borç verdi Pakistan ödeyemeyince Çin limanı 43 yıllığına kiralanmıştır. Bu sayede Çin denizlerde hâkimiyet kurmaya çalışmaktadır.

Projenin kara güzergâhı ise 6 farklı ekonomi koridorundan oluşmaktadır. İlk ekonomik koridor; Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridorudur. Güzergâhı Çin'den başlayarak sırasıyla Vietnam, Kamboçya ve Tayland'a uzanmaktadır. Çin'i Hindiçin Yarımadası'na bağlamayı hedefleyen bu koridorda ki ilk çalışma Mekong Nehir kanalının yenilenmesidir. Aynı zamanda bu koridor kapsamında yüksek hızlı tren çalışmaları, petrol ve doğalgaz boru hatları, demiryolu ve otoyol çalışmaları yer almaktadır. İkinci güzergâh; Çin-Pakistan Ekonomi Koridorudur. Koridor Kaşgar ile Pakistan'ın Gwadar Limanı arasında bir hat oluşturmaktadır. Çin tarafından yapılan açıklamalarda bu koridora yaptıkları yatırımların miktarı 46 milyar olduğu ifade

edilmiştir. İnşası uzun yıllar sürecek koridorun bitişi 2030 olarak belirlenmiştir. Kaşgar-Gwadar arasında demiryolu projesi çalışmaları devam etmektedir.

Kara güzergâhında ki üçüncü koridor; Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridorudur. Çin'den başlayarak Kazakistan, Türkmenistan ve diğer Orta Asya ülkelerini Orta Doğuda İran, Suudi Arabistan'ı ve Türkiye'yi içine almaktadır. Aynı zamanda bu koridorda Çin, Kırgızistan ve Özbekistan arasında ve Çin, Kazakistan arasında demiryolu projesi bulunmaktadır. Bu kapsamda Türkiye'de yapımı tamamlanan 3.Köprü, Marmaray, Hızlı Tren projeleri, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, İstanbul Havalimanı ve henüz tamamlanmayan Çanakkale Köprüsü ve Edirne-Kars Demiryolu projeleri yer almaktadır.

Dördüncü ekonomi koridoru; Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridorudur. Bu koridorun güzergâhı Çin'den başlayarak Myanmar'a ardından Hindistan'a ve buradan da Bangladeş'e uzanmaktadır. Çin'in asıl hedefi ekonomik olarak çok gelişmemiş olan bu ülkelere mal ticareti sağlayarak kendine yeni pazar alanı oluşturmaktır. Beşinci ekonomi koridoru ise Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridorudur. Bu koridorda iki rota bulunmaktadır. Bu iki rota Trans Sibirya Demiryoluna bağlanarak Rusya'ya ulaşmaktadır. Rotalardan ilki Çin'den Moğolistan'a diğeri Çin'den Rusya'ya doğru ilerlemektedir. Koridor kapsamında hayata geçirilen projelerden ilki Moskova-Kazan ( ikisi de Rusya'da) Hızlı Tren Demiryoludur. Son ekonomi koridoru ise Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomi Koridorudur. Koridor Asya-Avrupa ve Pasifik-Atlantik bağlantısı sunmaktadır. Koridor kapsamında Pire Limanı yenilendi ve Macar-Sırp Hızlı tren projesi tamamlanmıştır.

BKBY taraf olan ülkelerin projeden beklentilerini kısaca özetlersek; karşılıklı kazanç, işbirliği, ekonomik ve ticari ilişkilerin geliştirilmesi, ticaretin önündeki engellerin minimuma indirilmesi, ulaşım ve alt yapı çalışmalarıyla lojistik alanında yeni bir ivme yakalamak, yeni pazarlara açılmak, ihracat oranlarını arttırmak ve küresel sistemde var olabilmek ve ekonomik büyüme sağlamaktır. Bu beklentilerin birçoğunu ortaklaşa hareket edildiği takdirde karşılanacağını savunan projenin olumsuz bir takım sonuçları mevcuttur. Proje her ne kadar kazan-kazan mantığı ile hareket etse de üyeler arasında en kazançlı olan hiç şüphesiz Çin olacaktır. Çin proje sayesinde ABD ile rekabet edebilecek güce ulaşmayı, hem bölgesel hem de uluslararası bir strateji olarak gördüğü proje ile birlikte ekonomisini geliştirmeyi,

yeni pazarlara açılmayı, lehine lojistik bağlantılar kurmayı, diğer ülkelerle olan işbirliğini güçlendirmeyi hedeflemektedir.

Proje Çin tarafından ilan edildikten sonra 65'ten fazla ülke projeye taraf olmuş ve destek vermiştir. Ancak ABD, Hindistan ve Japonya projeye destek vermemiştir. Rusya ise temkinli davranmaktadır. Projeye karşı olan ülkeler BKBY projesinin yalnızca Çin'in çıkarlarına hizmet edecek bir proje olduğunu ve Çin bu sebeple tek kazançlı tarafın Çin olduğunu ileri sürmüşlerdir. Çin'in stratejik bir hamlesi olarak değerlendirdikleri projenin küresel ekonomiye zarar vereceği ve hâkim gücün Çin'de olacağını ifade etmektedirler.

Aynı zamanda projenin maliyetinin yüksek oluşu sebebiyle destek veren ülkelerin mali krizlerle karşı karşıya kalacaklarını savunmaktadırlar. Projenin ilanından sonra bir diğer önemli konu projeye karşı olan ülkelerin tutumlarının yanında ortaya çıkabilecek sınır sorunlarıdır. Çin'in Hindistan ile olan sınır sorunu ve Pakistan'ın Hindistan ile olan sınır sorunu projenin aleyhine bir durumdur. Çin'in ABD ile olan rekabeti de projenin gidişatını etkileyen unsurlardandır. Projenin maliyeti sebebiyle de ortaya çıkabilecek sorunlar projeyi etkileyecektir. Projeye taraf olan ülkelerin ekonomik ve siyasi sorunlar da projeyi etkileyecektir.

Projesi ile ilgili çalışmalar sonucunda elde edilen veriler dünya genelinde lojistik sektöründe önemli gelişmelerin yaşanacağını yönündedir. Bu gelişmelerden en önemlisi taşımacılık işlemlerinin daha düşük maliyetle daha kısa sürede yapılacak olmasıdır. Dünya genelinde sevkiyat süreleri %1,2-%2,5 arasında azalacak ve bu azalma maliyetleri de %1,1-%2,2 azaltacak ve projeye taraf olan ülkelere ise taşımacılık süresi %1,7-%3,2 oranında azalacak ve maliyetler ise %1,5-%2,8 oranında azalacaktır. Projenin aynı zamanda 7 milyon insanın yoksulluktan kurtulmasını sağlayacağı düşünülmektedir.

BKBY projesi çerçevesinde genelde Türkiye'ye ve özelde Türkiye'nin dış ticaretine olan etkilerine bakıldığında Orta Koridor hattında Çin-Orta-Batı Asya Ekonomi Koridorunda yer alan Türkiye modern ipek yolu "Bir Kuşak Bir Yol" projesinde Doğu ile Batı arasında ulaşımda kilit bir konumda bulunmaktadır. Türkiye'nin bulunduğu güzergâh diğer ekonomi koridorlarına göre daha kısa ve güvenlidir. Projeye dâhil olan ülkeler çoğunlukla bu yolu kullanacaklardır.

Proje kapsamında Türkiye’de hizmete açılan yüksek hızlı tren, köprü, tünel ve banliyö tren sistemleri taşımacılıkta Türkiye’yi daha avantajlı yapmaktadır. Ulaşımında ki alternatif yollar BKBY projesi üyelerini güzergâh olarak Türkiye’ye yönlendirmektedir. Türkiye taşımacılıkta merkez nokta olabilir. Seyahat süresinin kısa olması ve daha konforlu, güvenli olması bölgeler arası ulaşımında önemli kriterlerdir. Türkiye bu avantajı durumunu kullandığı takdirde yeni ve küresel pazarlara açılma fırsatını elde edecek ve böylece diğer ülkelerle ticari ilişkilerini geliştirerek ekonomisinde yeni bir ivme yakalayarak, ihracat oranlarını arttırma, dış ticaret açığını daraltma fırsatını yakalayacaktır.

Türkiye’nin Orta Doğu ve Orta Asya ülkeleri ile olan kültürel benzerliği proje kapsamında Türkiye’yi avantaj sahibi yapmaktadır. Proje kapsamında geliştirilecek projeler ve yatırımlarda aynı zamanda anlaşmalarda Türkiye önemli bir aracı olacaktır. Türkiye’nin Orta Asya ve Orta Doğu ülkeleri ile ekonomik ve siyasi ilişkileri ortalama durumdadır. Bu ilişkiler proje ile birlikte daha iyi bir seviyeye taşınacaktır. Özellikle ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi tüm taraflar açısından kazançlı olacaktır. Yabancı yatırımcılara ulaşmak daha kolay ve güvenli olacaktır. Bu ortam ithalatta alternatif ürünlere ulaşmanın ve daha ucuza satın almanın önünü açacaktır.

Proje ekseninde Türkiye’nin dış ticaretine etkileri değerlendirildiği takdirde Türkiye’nin jeopolitik konumu ve Türkiye’nin Orta Doğu’ya olan yakınlığı bu noktada avantaj sağlamaktadır. Dünya petrol rezervlerinin %49’unu sahip olan Orta Doğu ülkelerinin petrol ve doğal gaz kaynaklarını ilgili ülkelere sevk ederken Türkiye üzerinden bir taşıyacaktır. Orta Koridorda yer almak yer altı kaynaklarıyla zengin ülkelere yakın olmak Türkiye’yi yer altı kaynakları taşımacılığında bir üs haline getirecektir. Türkiye enerji alanında ki anlaşmalara sıcak bakmaktadır. Bu proje sayesinde Çin ile arasında yenilebilir enerji alanlarında işbirliği yapılması beklenmektedir.

Dış ticaret üzerinden değerlendirme yaparken Türkiye’nin Çin ile olan ikili ticaret ilişkilerinde Türkiye aleyhine sonuçlanan bir ilişkinin varlığı karşımıza çıkmaktadır. Türkiye’nin Çin’e ihracatı ithalatının çok gerisindedir. İthalat verileri ihracat verilerinden 10 kat fazladır. İki ülkenin dış ticaretinde ki bu dengesizlik Türkiye’nin dış ticaret açığı vermesine sebep olmaktadır. Aradaki makası daraltmanın çözümü Kuşak-Yol projesinden geçmektedir. Türkiye’nin bulunduğu konum, proje ekseninde

ülke içerisinde yürütülen çalışmalar ve diğer avantajları kullanması durumunda daha fazla yatırımcıya ulaşabilir, küresel pazarlara açılabilir, ihracat oranlarını arttırmanın yolunu bulabilir. Ulaşımında ki engellerin çözülmesi daha ucuz ve kolay taşımacılığı mümkün kılacaktır.

BKBY projesinin Türkiye'nin dış ticaretine olabilecek etkilerinin en önemlisi hiç şüphesiz taşımacılık alanında sağlayacağı kolaylıklar. Projenin temelinde de bu fikir yatar. Limanlardaki yetersizlik, alternatif yollara olan ihtiyaç, yüksek maliyet, mesafelerden kaynaklanan gecikmeler, güven hususundaki bazı aksaklıklar tarihi ipek yolunu gündeme getirmiştir. Proje tam anlamıyla hayata geçirildiği takdirde ulaşım alanında büyük bir gelişme yaşanacaktır. Çin'den Avrupa'ya bir aydan fazla sürede taşınan ürünler yeni güzergâhla 10-15 günlük bir süreye düşmüştür. Zaman tasarrufu taraflar için önemlidir. Serbest ticaretin önündeki engellerin kaldırılması ticaretin de hareketlenmesini sağlayacaktır. Proje sayesinde Türkiye, Çin ve projeye dâhil olan diğer ülkelerle ikili ve çoklu ilişkilerini geliştirme fırsatı yakalayacaktır. Projedeki konumu ve projenin güzergâhı açısından önemli olan Türkiye Asya ve Avrupa'yı birbirine daha kolay, kısa mesafeyle ve daha ucuza bağlayacaktır. Türkiye güzergâh avantajını kullandığı takdirde yabancı yatırımcılara ulaşabilir, küresel pazarlara açılabilir ve ticari ilişkilerini geliştirebilir. Özellikle Asya ülkeleri ile olan ekonomik ve siyasi ilişkilerini daha ileri bir boyuta taşıyabilir.

Türkiye dâhil olduğu BKBY'yi avantaja çevirmek için Çinli yatırımcıları ülkeye çekmelidir. Bu yatırımlar üretim alanına yapılmalıdır. Bu yatırımlar dış ticarete de yansıtacaktır. Türkiye için önemli olan üretim alanındaki yatırımlardır. Türkiye'nin limanları, tren yollarını, otoyol ve köprüleri özelleştirmesi, belli oranda hisselerin satışı proje çerçevesinde Türkiye'nin aleyhine sonuçlanmasına sebep olacaktır. Proje tamamlandığında orta koridor hattı için en önemli güzergâh 3. Köprü güzergâhı olacaktır. Özellikle 3.Köprüde ki demiryolu geçişi iki kıta arasında ki lojistik açısından büyük önem taşımaktadır.

Türkiye ile Çin'in dış ticaret ilişkilerine bakıldığında Çin lehine sonuçlandığı görülmektedir. Bu durum Türkiye'nin karşısına büyük bir sorun olarak çıkmaktadır. Özellikle BKBY'den faydalanmak isteyen Türkiye'nin bu sorunu çözmesi ve ikili ilişkilerde dengeyi yakalaması gerekmektedir. İki ülkenin ortaklığının özellikle üretim alanındaki ortaklığın var oluşu iki tarafa da kazanç sağlayacaktır. Türkiye aynı zamanda yeni pazarlara açılırken Çin ile ortak hareket edebilir. Bu noktada

sağlanacak birlik yeni pazarlarda yer bulmaya çalışan ihracat kapasitesini arttırmak isteyen Türkiye için önemlidir.

Türkiye bulunduğu konum itibariyle hem BKBY için hem de Çin için çok önemlidir. Bu konumu ve tarihi geçmişine bakıldığında kültürel bağı olan Orta Asya ülkeleri ile olan yakınlığı Çin için önemli bir avantajdır. Türkiye; Türkmenistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan ile olan ticari ilişkilerini geliştirerek ikili ve çok taraflı ilişkilerinde karşılıklı kazanç sağlayabilir. Bu ilişkiler Orta Koridor hattını ve Türkiye'yi bulunduğu güzergâhı ön plana çıkaracaktır. Bu doğrultuda da Türkiye lojistik bağlantılarına ve ulaşım alt yapısına önem vermesi gerekmektedir. Türkiye Orta Asya pazarındaki konumunu bu yolla geliştirebilir. Aynı zamanda bu gelişmeler Türkiye için yeni ihracat kanalları demektir. İhracat alanındaki bu gelişmeler dış ticaret verilerine olumlu bir şekilde yansıtacaktır.

Türkiye öncelikle projeye ev sahipliği yapan Çin ile olan ilişkilerine odaklanarak Çinli yatırımcıları ülkeye çekmenin ve bu yatırımların üretim alanında olmasını sağlamalıdır. Bu noktada önemli olan Türkiye, Çin'in teknoloji sektörüne yoğunlaşarak düşükten yükseğe doğru ilerleyerek teknoloji sektöründe yatırımcıları ülkeye çekmelidir. Öte yandan Türkiye hem jeopolitik konumu hem de projedeki konumunu kullanarak Doğu Avrupa, Afrika ve Orta Asya ülkeleri ile olan ilişkilerini geliştirebilir. Orta Asya ve Kafkaslar ile olan tarihi ve kültürel bağları bu noktada ilişkileri geliştirmede bir araç olarak kullanılabilir.

BKBY ile birlikte Türkiye'yi bekleyen fırsatlar, Türkiye'nin konumu itibariyle demir-deniz-karayolu taşımacılığını diğer ülkeler nazaran daha aktif bir şekilde kullanabilir, limanlar önem kazanabilir. Türkiye jeopolitik konumunu doğru değerlendirerek bu konumdan doğacak fırsatları kendi lehine sonuç verecek şekilde kullanabilir. Karayolu taşımacılığın yanında demiryolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığındaki gelişmeler Türkiye'nin dış ticaretine olumlu etki edecektir. Aynı zamanda özellikle üretim alanında yatırımcıları ülkeye çekerek ve çoklu işbirliğine odaklanarak hem ticari ilişkilerini geliştirebilir hem de teknoloji, alt yapı ve ulaşım alanındaki eksiklerini tamamlayabilir.

Türkiye projeyi doğru değerlendirdiği takdirde küresel ekonomik sistemle entegrasyon sağlayabilir. BKBY projesine dâhil olan ülkeler göz önüne alındığında Türkiye bu ülkeler ile olan dış ticaret ilişkilerini proje çerçevesinde geliştirebilir.

Alternatif pazarlara duyulan ihtiyacı ve pazarlardaki konumunu geliştirebilir. Proje ile birlikte daha önce girmedığı pazarlara ya da aktif bir şekilde ticaret yaptığı pazardaki etkinliğini artırabilmenin fırsatını yakalayacaktır. Örneğin Orta Asya pazarında daha etkin olabilir ve diğer uluslararası pazarlara proje sayesinde daha kolay entegre olabilir.

Proje çerçevesinde tehdit unsuru olarak karşımıza çıkan en önemli meselelerden biri Uygur Türkleri meselesidir. Bu mesele her ne kadar medyada gereken karşılığı alamamış olsa da Çin tarafından Uygur Türklerine karşı yapılan baskının başta Türkiye olmak üzere diğer Türkiye cumhuriyetlerini de etkilemektedir. Öte yandan terör ve mülteci sorunları, diplomatik krizler, siyasi meseleler, ekonomik sorunlar Türkiye'yi etkileyecek tehdit unsurlarıdır. Çin BKBY ile Avrupa'ya ulaşmayı hedeflemekte ve Avrupa pazarında etkin olmanın yollarını aramaktadır. Bu noktada Türkiye'nin en aktif olduğu Avrupa pazarında Çin ile karşı karşıya kalacaktır. Türkiye bu noktada Çin ile rekabet edebilecek seviyede değildir. Çin, Türkiye'nin Avrupa pazarına ihraç ettiği ürünleri daha az maliyetle üretip pazarlayabilecek bir ülkedir. Bu durum Türkiye için bir tehdit unsurudur. Türkiye proje çerçevesinde Çin'in etkinliğini artıracığı pazarları ve ihraç ettiği ürün gruplarını iyi analiz ederek pazara göre strateji belirlemedir.

Sonuç olarak BKBY yalnızca lojistik bağlantılar sunan ekonomik bir proje olmamakla birlikte taraflara ve küresel sisteme bazı politik etkilerinin de olacağı bir projedir. Çin'i küresel sistemde ABD ile rekabet edecek güce ulaştıracak, Çin Rüyası olarak adlandırılan devlet stratejisini gerçekleştirecek potansiyele sahip gelecek 30 yıl içerisinde dünya dinamiklerini yeniden şekillendirecek uzun soluklu ve geniş bir ağa sahip olan projenin Türkiye başta olmak üzere ülkelere etkileri projenin ilerleyişi ile birlikte daha net görülebilecektir.

## KAYNAKLAR

- Adıgüzel, S.** 2020, “Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Sektöründe Standardizasyon Çalışmaları” Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 15, 1, ss.309-321, <<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1166588>>
- Akbulut Özpaya, G.** 2018, “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 37, ss.103-111, DOI: 10.14781/mcd.386163
- Alperen, Ü.** 2018, “Bir Kuşak Bir Yol’ Girişimi ve Çin’in Orta Asya Politikası. *Bilge Strateji*, 10, 19, ss.17-38.
- Aoyama, R.** 2016, “One belt, one road” China's New Global Strategy”, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5, 2, ss.3-22, DOI: 10.1080/24761028.2016.11869094
- Arduino, A.** 2016, “China’s One Belt One Road: Has The European Union Missed The Train?”, Nanyang Technological University, Singapore, <[https://thinkasia.org/bitstream/handle/11540/6511/PR160307\\_China-One-Belt-One-Road.pdf?sequence=1](https://thinkasia.org/bitstream/handle/11540/6511/PR160307_China-One-Belt-One-Road.pdf?sequence=1)>
- Aydın, F.** 2019, “Çin Yükselişinin Ekonomik Perspektifi ve Gelecek Tahminlerinin Orta Asya’ya Yansımaları”, *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, 4, 8, ss.1- 12.
- Balci, Z.** 2018, *Çin’in İpek Yolu Projesi*, İnsamer, <<https://insamer.com/rsm/files/CININIPEKYOLUPROJESI.pdf>>
- Bayhan, A.** 2019, *China's Overall Trade in 2019*, Paratic, Bolu, <<https://paratic.com/cin-ithalat-ihracat-eylul-beklenenden-fazla-dustu/>>
- Beşer, M. E.** 2018, *Çin’in Dünyaya Açılma Girişimi: Kuşak ve Yol*, Boğaziçi Asya Araştırmaları Merkezi, <<http://bogaziciasya.com/cinin-dunyaya-acilma-girisimi-kusak-ve-yol/>>
- Bocutoğlu, E.** 2017, “Çin’in Bir Kuşak-Bir Yol Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler”, Bölgesel Çalışmalar, Avrasya Üniversitesi, Türkiye. <<https://www.avekon.org/papers/1995.pdf>>
- Brugier, C.** 2014, “China’s Way: The New Silk Road”, *European Union Institute for Security Studies (EUISS)*, ISSN 2315-1110.
- Chhibber, A.** 2017, “China’s One Belt One Road Strategy: The New Financial Institutions and India’s Options”. İntitute for İnternational Economic Policy, Working Paper Series, 7, <<https://www2.gwu.edu/~iiep/assets/docs/papers/2017WP/ChhibberIIEP WP2017-7.pdf>>
- Çakan, V.** 2017, “Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler, Sorunlar ve Gerçekler”, *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 1, 1, ss. 35-52.

- Çalışkan, B.** 2017, Demir İpek Yolu : Avrasya'nın Yeni Güzergahi, İnsamer, <[https://insamer.com/tr/demir-ipek-yolu-avrasyanın-yeni-guzergahi\\_953.html](https://insamer.com/tr/demir-ipek-yolu-avrasyanın-yeni-guzergahi_953.html)>
- Çalışkan, G.** 2021, “*Kuşak-Yol Projesi'ne Karşı “Küresel Geçit”*: Bir Alternatif Olur Mu?”, Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi (ANKASAM), <<https://www.ankasam.org/kusak-yol-projesine-karsi-kuresel-gecit-bir-alternatif-olur-mu/>>
- Çatal, S.** 2019, “Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Türkiye'nin Ekonomi Güvenliğine Etkileri”, *Anadolu Üniv. Sosyal Bilimler Dergisi*, 19, 5, ss.101-124, DOI: 10.18037/ausbd.658904.
- Çelik, K.E. & Erol, M.S.** 2019, “Kuşak-Yol Girişimi Bağlamında ABD'nin İran Politikası Analizi”, *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 3, 2, ss.11-41.
- Çevik, V. A., Durukan, T., Kartal, C.** 2018, “Kuşak ve Yol Projesinde Türkiye'nin Konumu”, *International Congress of Business. Economic and Marketing*. Kiew, ss.18-23.
- Çiçek, M.** 2019, Yumuşak Güç Bağlamında Çin'in OBOR( One Belt One Road- Tek Kuşak Tek Yol ) Projesi, *Uluslararası Politika Akademisi*, <<http://politikaakademisi.org/2019/04/20/yumusak-guc-baglaminda-cinin-obor-one-belt-one-road-tek-kusak-tek-yol-projesi/>>
- Çolak, Ö. F.** 2020, Çin Ekonomisi Sallanıyor. *Dünya*, <<https://www.dunya.com/kose-yazisi/cin-ekonomisi-sallaniyor/463118>>
- Deniz, T.** 2016, “Yeni Umutlar Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 34, ss.195-202.
- Dilek, Ş., Özdemir, Z. & İstikbal, D.,** 2019, *Asya Yüzylında Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri*, 1, SETA, <<https://setav.org/assets/uploads/2019/07/R144.pdf>>
- Durdular, A.** 2016, “Çin'in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi”, *Avrasya Etüdleri*, 49, 1, ss.77-97.
- Düğün, T.** 2011, “21. Yüzyılda İpek Yolu”, *21. Yüzyıl Dergisi*, 35. ss. 46-50, <<https://docplayer.biz.tr/1243598-21-yuzyilda-ipek-yolu.html>>
- Eğilmez, M.** (2019).*Tarihsel Süreç İçerisinde Dünya Ekonomisi*. Remzi Kitabevi. İstanbul
- ehmanbrown.com**, The Belt and Road Initiative, (t.y.). *Lehman Brown*, <<https://www.lehmanbrown.com/wp-content/uploads/2017/08/The-Belt-and-Road-Initiative.pdf>>
- enerjiatlası.com**, Enerji Rezervleri, 2020, <<https://www.enerjiatlası.com/rezerv/>>
- Ergenç, C.**(2015) Çin'in Yükselişi. Kardaş, Ş. & Balcı, A.(ed.) *Uluslararası İlişkilere Giriş: Tarih, Teori, Kavram ve Konular*. İstanbul: Küre Yayınları, ss.655-669
- Eryüksel, A.** 2017, “Hindistan Alt Kıtasında Pakistan İle Hindistan Arasında Kanayan Bir Yara: Keşmir”, *Doğu Araştırmaları*, 17, ss.47-56.

- Ferdinand, P.** 2016, “Westward ho-the China Dream and ‘One Belt One Road’: Chinese Foreign Policy Under Xi Jinping”, *İternational Affairs*, 92, 4, ss.941-957, < <https://doi.org/10.1111/1468-2346.12660>>
- files.ethz.ch**,  
<[https://www.files.ethz.ch/isn/174833/PISM%20Policy%20Paper%20no%2034%20\(82\).pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/174833/PISM%20Policy%20Paper%20no%2034%20(82).pdf)>
- Genç, A.** (2019) Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Çin. Yılmaz, S.(ed.) *Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar*. Ankara: Astana Yayınları, ss.19-39
- gunebakis.com.tr**, *Günebakış*, “Bir Kuşak Bir Yol Projesinde Fırsatlar ve Tehditler Bir Arada” 2019, <<https://www.gunebakis.com.tr/roportaj/bir-kusak-bir-yol-projesinde-firsatlar-ve-tehditler-bir-arada-h33834.html>>
- Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S., Kütükçü, E.** 2019, “Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine:Türkiye- Çin Ekonomik İşbirliği Çerçevesinde Orta Koridor İle Kuşak ve Yol Girişimi”, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniv. *İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9, 2, ss.157-175, <<http://iibfdergisi.ksu.edu.tr/tr/download/article-file/906819>>
- Güner, B.** 2018, “Obor Girişimi’nin Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 37, ss.112-123.
- İkiz, A.** 2019, “Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye’ye Olası Etkileri”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 18, 72, ss.1688-1700, DOI: 10.17755/esosder.535844
- iktibasdergisi.com**, Bir Kuşak Bir Yol projesi nedir? 2018, *İktibas Dergisi*, 3 Nisan 2021, <<http://iktibasdergisi.com/2018/01/12/bir-kusak-bir-yol-projesi-nedir-proje-ye-dahil-olan-65-ulke-hangileri/>>
- İstanbul Gedik Üniversitesi**, 2019. İstanbul ile Lanzhou Arasında Eğitim Anlaşması Yapıldı. < <https://blog.gedik.com.tr/istanbul-ile-lanzhou-arasinda-egitim-anlasmasi-yapildi/>>
- İstanbul.china-consulate.org**, İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler, 2015, <<http://istanbul.china-consulate.org/tur/xwdt/t1258666.htm>>
- Kaplan, Y.** 2017, “China’s OBOR as a Geo-Functional Institutional Project”, *Baltic Journal of European Studies*, 7, 1 , ss.7-23, DOI:10.1515 / bjes-2017-0002
- Karagöl Tanas, E.** 2017, *Modern İpek Yolu Projesi*, 174, SETA, <[http://www.setav.org/assets/uploads/2017/05/174\\_Perspektif.pdf](http://www.setav.org/assets/uploads/2017/05/174_Perspektif.pdf)>
- Karakuş, M.** 2021, “Orta Asya'da Çin De Doğalgaza Ortak Oldu”, *Hürriyet*. <<https://www.hurriyet.com.tr/dunya/orta-asyada-cin-de-dogalgaza-ortak-oldu-13196723>>
- Karamutlu, B.** 2020, “Kuşak Yol Projesi Bağlamında Çin Halk Cumhuriyeti’nin Küresel Hegemonya Girişimi”. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 3, 6, ss. 54-81.
- Karrar, H. H.** 2009, *The New Silk Road Diplomacy*, UBC Press, Canada.

- Keşvelioğlu, K.** 2019, “Realist ve Liberal Yaklaşımlar Işığında Çin’in Kuşak-Yol Projesi ve Batı Balkanlar Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Medeniyet Üniv. Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul, Türkiye. <<http://hdl.handle.net/123456789/359>>
- Keyvan, Ö. Z.** 2017a, ” İran’ın Bir Kuşak Bir Yol Girişimindeki Yeri’, *Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi(ANKASAM)*, <<https://ankasam.org/iranin-bir-kusak-bir-yol-girisimindeki-yeri/>>
- Keyvan, Ö. Z.** 2017b, ”Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Çerçevesinde Türkiye-Çin İlişkileri”, *Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi(ANKASAM)*, <<https://ankasam.org/bir-kusak-bir-yol-girisimi-ercevesinde-turkiye-cin-iliskileri/>>
- Koçak, M. E.** 2019, “Moğollar Zamanında Ticaretin Beşiği: İpek Yolu”, *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 1, ss.37-46.
- Kutluay Tutar, F. & Tatlı, M.** 2019, “Küreselleşme Bağlamında İpek Yolu’nun Orta Asya Ülkelerinin Jeopolitiğine Etkisi”, *Social, Mentality and Researcher Thinkers Journal*, 5, 18, ss.691-704, ISSN: 2630-631X.
- Kutluay Tutar, F., Bahsi Koçer, F. Ş.** 2019, “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol”, *Journal Of Social, Humanities and Administrative Science*, 5, 6, ss.618-626 <<http://journalofsocial.com/DergiTamDetay.aspx?ID=144&Detay=Ozet>>
- Kynge, J.** 2015, “One Belt, One Road Set To Turbocharge Renminbi Usage,” *Financial Times*, <<https://www.ft.com/content/6f105c2a-7f02-11e5-98fb-5a6d4728f74e>>
- Leverett, F., Bingbing, W.** 2017, “The New Silk and China’s Evolving Grand Strategy”. *The China Journal*, 77, ), ss.110-132, <<https://doi.org/10.1086/689684>>
- Mermer, C. T.** 2020, “ Çin-Hindistan Sınır Sorunu Raporu”, TASAM, <[https://tasam.org/tr-TR/Icerik/53624/cin-\\_hindistan\\_sinir\\_sorunu\\_raporu](https://tasam.org/tr-TR/Icerik/53624/cin-_hindistan_sinir_sorunu_raporu)>
- Milat,** “İpek Yolu Nerede Başlar Nerede Biter?.” 2019, <<https://www.milatgazetesi.com/haber/ipek-yolu-nerede-baslar-nerede-biter-208291/>>
- Modern İpek Yolu Projesi: Beklentiler ve Kuşular,** 2017, <<https://p.dw.com/p/2cwE7>>
- Nuroğlu, E.** 2019, *Kuşak-Yol Projesi Çerçevesinde Türkiye-Çin İlişkileri*, Anadolu Ajansı. <<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/kusak-yol-projesi-ercevesinde-turkiye-cin-iliskileri/1538112>>
- OECD,** 2018, "The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape", in OECD Business and Finance Outlook 2018, OECD Publishing, Paris, <[https://doi.org/10.1787/bus\\_fin\\_out-2018-6-en](https://doi.org/10.1787/bus_fin_out-2018-6-en)>
- Okur, M. A.** 2017, ”Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygulamalar”, *Akademik Hassasiyetler*, ss.45-54.

- Özdaşlı, E.** 2015, “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri”, *International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 10, 14, ss.579-596, Ankara, Türkiye, DOI: 10.14781/mcd.386165
- Özsümer, S.** (t.y). Çin Ekonomisi ve Bir Yol Bir Kuşak Projesi, İzmir Ticaret Odası, <<https://docplayer.biz.tr/108978928-Cin-ekonomisi-ve-bir-yol-bir-kusak-projesi.html> >
- Pop, I. I.** 2016, “Strengths and challenges of China’s “One belt, One road” Initiative”, *Centre for Geopolitics and Security in Realism Studies.*, <<http://cgsrs.org/publications/46>>
- Sabancı, T.** 2018, “Yeni İpek Yolu Projesi: Tarihi Olanlar Benzerlikleri ve Hakkında Bazı Çalışmaların Kısa Bir Değerlendirmesi”, *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 1, 2, ss. 1-19.
- Sakman, T.** 2021, *ABD-Çin Küresel Rekabetinde Yeni Dönem: B3W*, Anadolu Ajansı. < <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/abd-cin-kuresel-rekabetinde-yeni-donem-b3w/2303973>>
- Sander, O.** (2014). *Siyasi Tarih 1918-1994*. İstanbul: İmge Kitabevi. ss.259-260
- Sedillot, R.** (1983). *Dünya Ticaret Tarihi: Değiş tokuştan Süpermarkete*. Çev.Esat Nermi Erendor. İstanbul: Cep Kitapları.
- Sharma, B.K. & Kundu, N.D.** (Ed). 2016, *China’s One Belt One Road*, Vij Books, India.
- Shepard, W.** 2016, “The Countries Building The New Silk Road And What They’re Winning In The Process”, *Forbes*, <<https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/11/22/what-win-winalong-the-new-silk-road-really-means/#158c92667be7>>
- Sıddıqui, S.** 2019, “BRI, BeiDou and the Digital Silk Road” <<https://asiatimes.com/2019/04/bri-beidou-and-the-digital-silk-road/>>
- Sooksripaisarnkint, P. & Garimell, S.R.** 2018, *China’s One Belt One Road Initiative and Private International Law*, Routledge, New York.
- Soyres, D.F. ve diğ.** 2018, “How Much Will The Belt And Road Initiative Reduce Trade Costs?”. Policy Research Working Paper, 8614, Washington, D.C: World Bank Group. <<https://documents1.worldbank.org/curated/en/592771539630482582/pdf/WPS8614.pdf>>
- Sternberg, T.; Ahearn, A.; McConnell, F.** 2017, “Central Asian ‘Characteristics’ on China’s New Silk Road: The Role of Landscape and the Politics of Infrastructure”, *Land*, 6, 3, ss.55. <<https://doi.org/10.3390/land6030055>>
- Szczudlik Tatar, J.** 2013, “China’s New Silk Road Diplomacy”. *Policy Paper*, 34, 82, ss.1-8
- Szczudlik, J.** 2016, “Many Belts and Many Roads: The Proliferation of Infrastructure Initiatives in Asia”, *PISM Policy Paper*, 7, ss.148. <[https://www.pism.pl/files/?id\\_plik=21455](https://www.pism.pl/files/?id_plik=21455)>

- Şakı, M.** 2020, “Çin’in Dünya Ekonomisindeki Yeni Yüzü: Kuşak ve Yol Projesi”, *İktisat ve Toplum Dergisi*, 114. <[https://www.researchgate.net/publication/340902886\\_Cin'in\\_Dunya\\_Ekonomisindeki\\_Yeni\\_Yuzu\\_Kusak\\_ve\\_Yol\\_Projesi](https://www.researchgate.net/publication/340902886_Cin'in_Dunya_Ekonomisindeki_Yeni_Yuzu_Kusak_ve_Yol_Projesi)>
- Şensoy, S.** 2016, “Bir Kuşak Bir Yol Çin Türkiye ve Dünya”, *Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi (TASAM)*, <[https://tasam.org/tr-TR/Icerik/25699/bir\\_kusak\\_bir\\_yol\\_cin\\_turkiye\\_ve\\_dunya](https://tasam.org/tr-TR/Icerik/25699/bir_kusak_bir_yol_cin_turkiye_ve_dunya)>
- Tamer, C** 2019, "Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru", *Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi (ANKASAM)*, 17, 64, ss.1-8, 7 Mart 2021, <<http://www.ankasam.org/wp-content/uploads/2019/09/4413-Cenk-TAMER-%C3%87i-Hindi%C3%A7in-Ekonomik-Koridoru-STRATEJ%C4%B0K-BAKI%C5%9E.pdf>>
- Targay, K.** 2017, “21’nci Yüzyılın En Kapsamı Altyapı Hamlesi: Modern İpek Yolu Girişimi”, *Avrasya Dünyası*, 1, ss.60-64.
- Tathyar, M.** 2017, *Modern İpek Yolu ve Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri*, GASAM, İstanbul.
- TBMM**, 2016, *Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/673) ve Dışişleri Komisyonu Raporu*, 31853594-101-1219-561, T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü, Ankara, <<https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss378.pdf>>
- Ticaret Bakanlığı** 2021, *En Fazla İhracat Yapılan 20 Fasil*, <<https://ticaret.gov.tr/data/5d63d89d13b8762f7c43a738/3En%20Fazla%20Ihracat%20Yapilan%2020%20Fasil.pdf>>
- ticaret.gov.tr**, Çin Ülke Profili, 2021, T.C. Ticaret Bakanlığı, Dış Temsilcilikler ve Uluslararası Etkinlikler Genel Müdürlüğü. <[https://ticaret.gov.tr/data/5f3b925713b876ea88e4c9c4/chc\\_%C3%BClk e%20profil\\_18\\_nisan\\_2021.pdf](https://ticaret.gov.tr/data/5f3b925713b876ea88e4c9c4/chc_%C3%BClk e%20profil_18_nisan_2021.pdf)>
- TİM 2021**, *İhracat Ürün Grupları*, <<https://tim.org.tr/tr/ihracat-rakamlari>>
- TİM 2022**, *İhracat Rakamları*. <<https://tim.org.tr/tr/ihracat-rakamlari>>
- Tsui, S., Wong, E., Chi, L., & Tiejun, W.** 2017, “One Belt, One Eoad”. *Monthly Review*, 68(8), DOI: 10.14452/MR-068-08-2017-01\_4
- Tuerdi, R.** 2018, “Yeni İpek Yolu Projesi ve Türkiye- Çin İşbirliğine Etkileri”, Tartışma Metinleri, İstanbul Ticaret Üniv. Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul. <<https://www.kisa.link/Osup>>
- Tuerdi, R.** 2019, ”Tarihi İpek Yolu Projesinin Türkiye İle Çin Arasındaki Dış Ticaret Hacminin Arttırılması Üzerinde ki Rolü ve Önemi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniv. Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul, Türkiye. <<http://katalog.ticaret.edu.tr/e-kaynak/tez/76824.pdf>>
- Tuğrul, B.** 2018, “İpek Yolu ve Enerji Yolları İlişkisi”, *Uluslararası Medeniyet Çalışmaları Dergisi*, 3(1), ss.12-20, DOI: 10.26899/inciss.43

- TÜİK** 2020, *Dış Ticaret İstatistikleri, Genel Ticaret Sistemleri*. <<https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=dis-ticaret-104&dil=1>>
- TÜİK** 2022, *Dış Ticaret İstatistikleri, Genel Ticaret Sistemleri*. <<https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=dis-ticaret-104&dil=1>>
- TÜİK** 2022, *Dış Ticaret İstatistikleri, Genel Ticaret Sistemleri*. <<https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Dis-Ticaret-104>>
- Ünay, S., Atlı, A.** 2014, “Küreselleşme Sürecinde Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri”, SETA, <[http://file.setav.org/Files/Pdf/20140610182601\\_kuresellesme-surecinde-turkiye-cin-ekonomik-iliskileri-pdf.pdf](http://file.setav.org/Files/Pdf/20140610182601_kuresellesme-surecinde-turkiye-cin-ekonomik-iliskileri-pdf.pdf)>
- Üzümcü, A , Akdeniz, S .** 2014, Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi . *Avrasya Etüdları* , 45, 1, ss. 11-39.
- Wijeratne D., Rathbone M., and Wo, G.** 2018, "A Strategist's Guide To China's Belt and Road Initiative", *Strategy Business*, <<https://www.strategy-business.com/feature/A-Strategists-Guide-to-Chinas-Belt-and-Road-Initiative?gko=a98e0>>
- Wild, O.** 1992, “The Silk Road”, *Lancaster*, <<https://www.lancaster.ac.uk/staff/wildo/silk/silk.html>>
- Winter, T.** 2016, “One Belt, One Road, One Heritage: Cultural Diplomacy and the Silk Road”. *The Diplomat*, 29, ss.1-5.
- Wolff, R.A. & Yıldız, D.** 2018, “Türkiye’de Lojistik Yönetimindeki Gelişmeler: Stratejik Bir Bakış Açısı” *Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 7,3, ss. 187-198 ISSN: 2147-5237, <<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/538826>>
- www.dw.com**, Çin'in İpek Yolu projesinde ikinci zirve, 2019, Deutsche Welle Türkçe, <<https://www.dw.com/tr/%C3%A7inin-ipek-yolu-projesinde-ikinci-zirve/a-48493970>>
- www.kolayihracat.gov.tr**, Çin Halk Cumhuriyeti Ülke Analizi, 2020, <<https://www.kolayihracat.gov.tr/ulkeler/cin-halk-cumhuriyeti>>
- www.stratejikortak.com**, Bir Kuşak Bir Yol : 5 Başlıkta Merak Edilen Modern İpek Yolu 2019, *Stratejik Ortak*, <<https://www.stratejikortak.com/2019/11/bir-kusak-bir-yol-5-baslikta-merak-edilen-modern-ipek-yolu.html>>
- www.tcdd.gov.tr**, Yüksek Hızlı Demiryolu Projeleri (t.y.).<<https://www.tcdd.gov.tr>>
- Xing, L.** (Ed). 2019, *Mapping China's 'One Belt One Road' Initiative*. Palgrave Macmillan, Denmark.
- Yavilioğlu, C.** 2016, “Çin Önderliğinde Yeni Bölgesel Finansal Mimari Oluşturma Çabaları: Tek Kuşak-Tek Yol Projesi”, Hazine ve Maliye Bakanlığı, *Maliye Dergisi*, 170, <<https://ms.hmb.gov.tr/uploads/2019/09/170-01.pdf>>
- Yereli, A.B.** 2014, *Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler*. Uluslararası “İpek Yolunda Türk Dünyası Ortak Kültür Mirası” Bilgi Şöleni Sempozyumu. Hacettepe Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Türk Ocakları Genel Merkezi. Ankara.

- Yıldız, M.** 2018, “Ortadoğu’dan Kafkasya’ya Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye’, *Takvim-i Vekayi*. 6, 2, ss. 1-24.
- Yu, H.** 2017, “Motivation behind China’s ‘One Belt, One Road’ initiatives and establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank”. *Journal of Contemporary China*, 26, 105, ss.353-368, DOI: 10.1080/10670564.2016.1245894
- Yüksel, Y.** 2019, Bir Kuşak Bir Yol Projesi. <<https://www.yusufyuksel.com/2019/04/bir-kusak-bir-yol-projesi.html>>
- Zorbay, T.** 2019, “Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye’nin Orta Hedefleri”, Kapadokya Üniv. *Kapadokya Bölge Çalışmaları Dergisi*, Cilt 1 No 1. DOI: 10.38154/cjas.21



## EKLER

### EK 1: Çin-Hindîçin Yarımadası Ekonomi Koridoru (CICPEC)



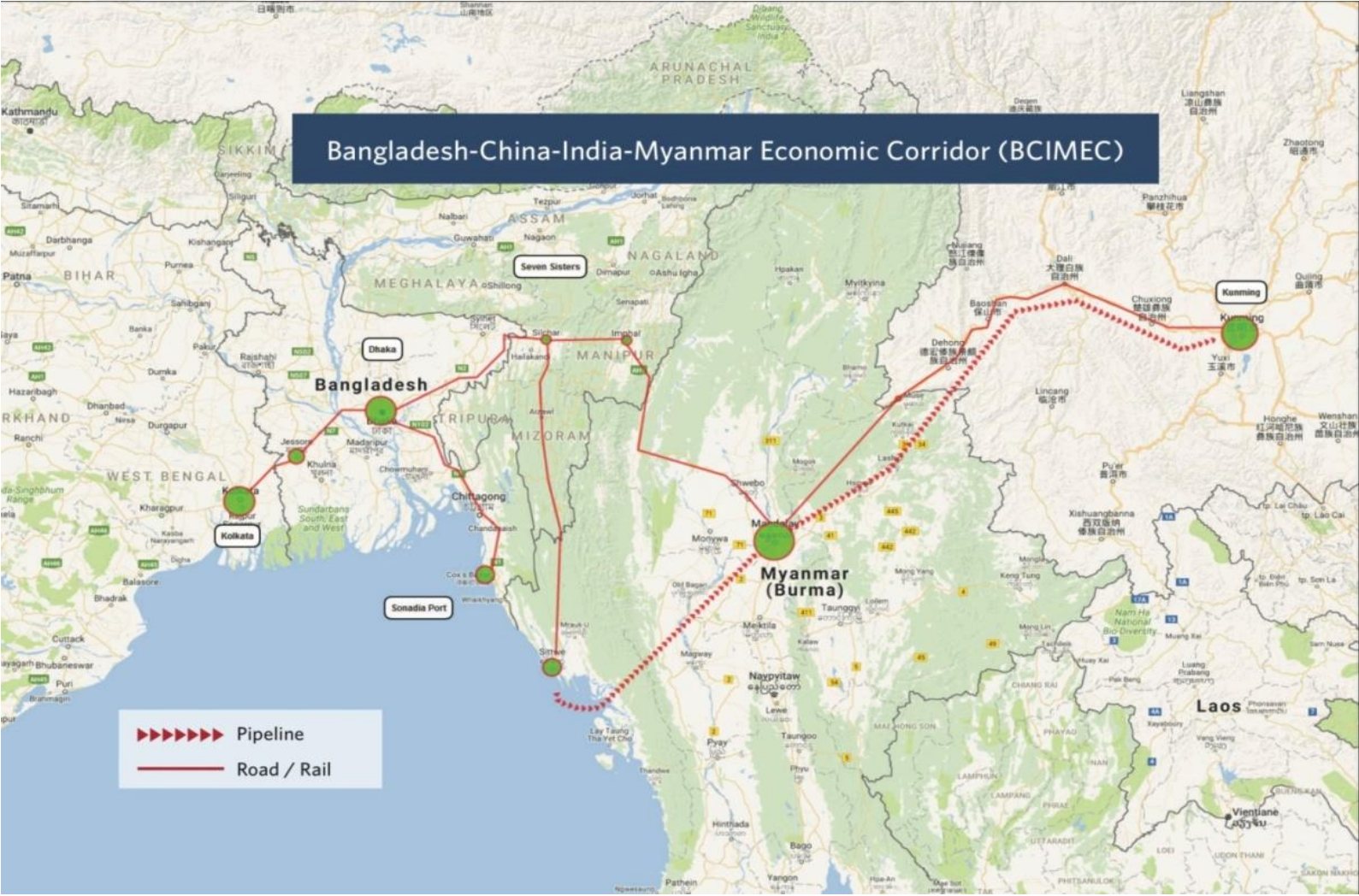
**EK 2: Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru (CPEC)**



**EK 3: Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridoru (CCWAEC)**



### EK 4: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC)



**EK 5: Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC)**



## EK 6: Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomi Koridoru (NELB)



## ÖZGEÇMİŞ

**Lisans:** Sakarya Üniversitesi, Siyasal Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler

**Yüksek Lisans:** İstanbul Gedik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü,  
Uluslararası Ticaret Tezli YL

