

T.C.  
İSTANBUL GEDİK ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



**BİR KUŞAK, BİR YOL PROJESİNDE TÜRKİYE'NİN  
EKONOMİK ETKİSİ: KÜRESEL İŞ BİRLİĞİ VE TİCARETTE  
TÜRK PERSPEKTİFİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Muhammet YILDIZ**

**Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı**

**Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Programı (Tezli) Yüksek Lisans Programı**

**TEMMUZ 2024  
İSTANBUL**

T.C.  
İSTANBUL GEDİK ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



**BİR KUŞAK, BİR YOL PROJESİNDE TÜRKİYE'NİN  
EKONOMİK ETKİSİ: KÜRESEL İŞ BİRLİĞİ VE TİCARETTE  
TÜRK PERSPEKTİFİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Muhammet YILDIZ  
(221211002)  
0000-0002-8785-2606**

**Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı**

**Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Programı (Tezli) Yüksek Lisans Programı**

**Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Selim SEZER**

**İstanbul 2024**



**T.C.**  
**İSTANBUL GEDİK ÜNİVERSİTESİ**  
**Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürlüğü**

**Jüri Tez Onay Formu**

26.07.2024

**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ**

Bu çalışma 26.07.2024 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi (Tezli Yüksek Lisans) Programı Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

**TEZ JÜRİSİ**

**Dr. Öğr. Üyesi Selim SEZER**

Danışman

İstanbul Gedik Üniversitesi

**Prof. Dr. Süha ATATÜRE**

Üye (İmza)

İstanbul Gedik Üniversitesi

**Dr. Öğr. Üyesi Hilal KUVVETLİ**

**YAVAŞ**

Üye (İmza)

İstanbul Arel Üniversitesi

## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Bir Kuşak Bir Yol Projesinde Türkiye’nin Ekonomik etkisi: Küresel İş birliği ve Ticarete Türk Perspektifi” 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 (05/07/2024).

Muhammet YILDIZ

## ÖNSÖZ

Bu tezin hazırlanmasında emeği geçen, destek olan ve bana her daim ilham veren birçok değerli insan var. Her biri ayrı ayrı teőkėkėrė hak ediyor. Öncelikle, her zaman yanımda olan, bana olan inancını ve desteğini esirgemeyen ve sevgisiyle beni motive eden sevgili eşime sonsuz teőkėkėrler. Zor anlarımda bile bana güvendiğin ve her adımda yanımda olduğun için minnettarım. Eğitim hayatım boyunca bana rehberlik eden, bilgi ve tecrübeleriyle bana ışık tutan değerli hocam Hüseyin BAKAY' a özel bir teőkėkėr borçluyum. Tarihe olan merakımı ve sevgimi pekiŐtirdiđiniz, akademik yolculuğumda bana her zaman destek olduğunuz ve yol gösterici tavsiyeleriniz için minnettarım. Ayrıca, Őube Müdürüm Halil İLHAN' a derin teőkėkėrlerimi sunmak istiyorum. Çalışma sürecinde sergilediğiniz anlayış, desteğiniz ve yönlendirmelerinizle, her zaman yanımda oldunuz. Sizlerin güveni ve teŐvikiyle bu tez çalıŐmasını tamamlamak için gerekli motivasyonu buldum. İlçe Milli Eğitim Müdürüm Yakup ALHAN' a da teőkėkėr etmek istiyorum. ÇalıŐmalarımnda bana sağladığınız destek ve verdiğiniz değerli geribildirimler için teőkėkėrler. Sizin yakın ilgiliniz ve desteğiniz sayesinde kendimi daha güçlü ve güvende hissettim.

Bu tez çalıŐmasının hazırlığı sırasında karŐılaŐtıđım zorlukları aŐmamda bana yardımcı olan tüm arkadaşlarıma ve meslektaşlarıma da teőkėkėr ederim. alıŐmalarınıza duyduğum saygı ve sizden aldığım destek, bu süreci benim için daha anlamlı ve değerli kıldı. Son olarak, bu süreçte beni sabırla dinleyen, anlayış gösteren ve moral veren aileme sonsuz teőkėkėrler. Sevgi dolu yüreğiniz ve her daim yanımda olduğunuzu bilmek, bu yolculuğu benim için daha da özel kıldı. Herkese içtenlikle teőkėkėr ederim. Sizlerin desteği olmadan bu çalıŐmayı tamamlamak mümkün olmazdı.

Teőkėkėrlerimle,

Temmuz 2024

Muhammet YILDIZ

*Eşime ve Dostlarıma...*



## İÇİNDEKİLER

Sayfa No:

<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>iv</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>vi</b>
<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>ix</b>
<b>TABLO LİSTESİ</b> .....	<b>x</b>
<b>ŞEKİL LİSTESİ</b> .....	<b>xi</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>xiv</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>xv</b>
<b>1. GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
1.1 Çalışma Konusu.....	5
1.2 Tezin Amacı .....	5
<b>2. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN ARKA PLANI</b> .....	<b>9</b>
2.1 Tarihsel Arka Plan ve İpek Yolu'nun Tarihî Rolü .....	10
2.2 Projenin Doğuşu ve Temel Hedefleri .....	13
2.3 Projenin Kültürel ve Tarihsel Bağlamdaki Etkileri .....	17
2.4 Projenin Finansman ve Yatırım Kaynakları.....	19
2.5 Küresel Ekonomi ve Ticaretteki Değişen Dinamikler.....	22
2.5.1 Küresel ekonomik dönüşümün ana nedenleri.....	29
2.5.2 Teknolojik ilerlemelerin ticaret üzerindeki etkileri.....	31
2.5.3 Çin'in ekonomik yükselişi ve kuşak-yol projesi ile ilişkisi .....	36
2.5.4 Dünya ekonomisindeki diğer güç oyuncularının tepkisi .....	39
2.6 Türkiye'nin Jeopolitik ve Ekonomik Konumu: Projenin Küresel İş birliği Bağlamında Önemi.....	45
2.6.1 Türkiye'nin coğrafi avantajları ve jeopolitik rolü.....	48
2.6.2 Türkiye'nin ekonomik altyapısı ve Kuşak-Yol Projesi ile entegrasyonu....	49
2.6.3 Türkiye'nin bölgesel ve küresel işbirliği stratejileri.....	52
2.6.4 Türkiye'nin proje ile güçlenen diplomatik rolü.....	54
<b>3. TÜRKİYE'NİN EKONOMİK KATKILARI VE STRATEJİK ROLÜ</b> .....	<b>57</b>

3.1 Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesindeki Etkin Katılımı .....	58
3.2 Türkiye'nin Proje Kapsamındaki Ortaklıkları ve İşbirlikleri.....	61
3.3 Türkiye'nin Projenin Yönetimine ve Planlamasına Katkıları.....	62
3.4 Türkiye'nin Proje ile Kazandığı Uluslararası İtibar.....	66
3.5 Altyapı Projeleri ve Lojistik Ağların İnşası: Türk Ekonomisinin Değişimi.....	67
3.5.1 Kuşak-yol projesi kapsamında Türkiye'nin altyapı projeleri.....	69
3.5.2 Lojistik ağların geliştirilmesi ve Türkiye'nin rolü .....	75
3.5.3 Türk ekonomisinin altyapı yatırımlarıyla güçlenmesi .....	77
3.5.4 Altyapı projelerinin sosyal ve çevresel etkileri .....	78
3.6 İşbirliği Anlaşmaları ve Ticaret Hacmindeki Artış: Türkiye'nin Proje ile Getirdiği Yeni Fırsatlar.....	81
3.6.1 Türkiye'nin proje kapsamında yaptığı iş birliği anlaşmaları .....	83
3.6.2 Türkiye'nin ticaret hacmindeki artışın ekonomik etkileri.....	90
3.6.3 Türkiye'nin proje ile kazandığı yeni pazarlar ve iş fırsatları .....	93
3.6.4 Türkiye'nin proje ile güçlenen diplomatik ilişkileri.....	94
<b>4. KÜRESEL İŞ BİRLİĞİ VE DİPLOMATİK ETKİLER.....</b>	<b>99</b>
4.1 Türk Diplomasisinin Değişen Dinamikleri: "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesinin Diplomatik Boyutu.....	100
4.1.1 Türk diplomasisinin tarihsel gelişimi ve değişen vizyon .....	102
4.1.2 "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesinin Türk Dış Politikasına Etkisi.....	104
4.1.3 Türkiye'nin proje kapsamında yürüttüğü diplomatik girişimler ve müzakereler .....	106
4.1.4 Türk diplomasisindeki yenilikçi yaklaşımlar: ekonomik diplomasi ve işbirliği stratejileri .....	109
4.2 Uluslararası İşbirliği ve Diplomatik Açılımlar: Türkiye'nin Proje ile Kazandığı Konum .....	111
4.2.1 Türkiye'nin bölgesel ve küresel diplomatik rolünün güçlenmesi .....	112
4.2.2 Proje kapsamındaki işbirliği anlaşmalarının diplomatik ilişkilere katkısı .....	114
4.2.3 Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesiyle kazandığı itibar ve saygınlık .....	116
4.2.4 Projenin Türkiye'nin uluslararası ilişkilerindeki yansımaları .....	118
4.2.5 Türkiye'nin projeye geliştirdiği çok taraflı diplomasi stratejileri.....	119
<b>5. SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA VE GELECEĞE BAKIŞ.....</b>	<b>121</b>

5.1 Sürdürülebilir Kalkınma ve Ekonomik Büyüme: Türkiye'nin Proje ile Elde Ettiği Kazanımlar .....	122
5.1.1 Ekonomik büyüme ve istihdam: projenin Türk ekonomisine katkıları.....	123
5.1.2 Sosyal kalkınma ve gelir dağılımındaki değişim.....	125
5.1.3 Çevresel sürdürülebilirlik: projenin çevresel etkileri ve Türkiye'nin yeşil ekonomi hedefleri .....	125
5.1.4 Türk iş dünyasının proje ile kazandığı avantajlar ve yatırım fırsatları.....	126
5.1.5 Projenin sosyal sorumluluk projeleri ve toplumsal katkıları .....	127
5.2 Türkiye'nin Gelecekteki Rolü: Projenin Sürdürülebilir Etkileri ve Ekonomik Perspektifleri.....	128
5.2.1 Türkiye'nin yeni iş birliği ve yatırım fırsatlarındaki rolü .....	129
5.2.2 Türkiye'nin bölgesel ve küresel ekonomik liderlik potansiyeli .....	130
5.2.3 "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin Türkiye'nin stratejik planlarına etkisi ....	131
5.2.4 Türkiye'nin inovasyon ve teknoloji odaklı ekonomik geleceği .....	132
5.2.5 Türkiye'nin eğitim ve insan kaynakları stratejileri: projenin uzun vadeli eğitim programları .....	132
5.3 Uluslararası Ticaret ve İşbirliğinde Yeni Fırsatlar: Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesi ile Oluşturduğu Güçlü Pozisyon.....	133
5.3.1 Türkiye'nin proje ile kazandığı yeni pazarlar ve ticaret fırsatları .....	134
5.3.2 Türkiye'nin iş dünyasının küresel rekabetçiliği ve inovasyon yetenekleri	135
5.3.3 Türkiye'nin uluslararası ticaret ve iş birliği ağlarının genişlemesi .....	138
5.3.4 Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi ile kazandığı ticaret gücü ve stratejik konumu .....	140
5.3.5 Türkiye'nin proje sonrası yeni ekonomik iş birliği potansiyelleri.....	143
<b>6. SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>146</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>148</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>167</b>

## KISALTMALAR

<b>RI</b>	: Bir Kuşak, Bir Yol İnisiyatifi
<b>GSYH</b>	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
<b>ABD Doları</b>	: Amerikan Birleşik Devletleri Doları
<b>GPT</b>	: Brüt Birincil Verimlilik
<b>Ar-Ge</b>	: Araştırma ve Geliştirme
<b>İPEK YOLU</b>	: İpek Yolu
<b>İKV</b>	: İktisadi Kalkınma Vakfı
<b>MÜSİAD</b>	: Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği
<b>AKP</b>	: Adalet ve Kalkınma Partisi
<b>G20</b>	: Yirmi Ülkeden Oluşan Grup
<b>ASEAN</b>	: Güneydoğu Asya Uluslar Birliği
<b>OECD</b>	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
<b>ÇÇEP</b>	: Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru
<b>ADB</b>	: Asya Kalkınma Bankası
<b>BM</b>	: Birleşmiş Milletler
<b>DTÖ</b>	: Dünya Ticaret Örgütü
<b>DiE</b>	: Doğrudan Yabancı Yatırım
<b>Ar-Ge</b>	: Araştırma ve Geliştirme
<b>BİT</b>	: Bilgi ve İletişim Teknolojileri
<b>AB</b>	: Avrupa Birliği

## TABLO LİSTESİ

**Sayfa No:**

Tablo 1.1: Türkiye ile Çin arasındaki ticaret hacminin yıllar içinde artışı.....	3
Tablo 3.1: Projeler, açılış yılları, kapasiteler ile yatırım miktarları.....	75
Tablo 3.2: Türkiye, proje kapsamında gerçekleştirdiği diplomatik ziyaretler .....	96
Tablo 4.1: Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki diplomatik girişimleri .....	108

## ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No:

Şekil 1.1: Çin'in Türkiye ile olan ticaret hacmi ve dış ticaret açığı .....	3
Şekil 1.2: 2015-2021 yılları arasında Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleri ile toplam ticaret hacmi .....	4
Şekil 2.1: İpek Yolu Tarihi Ticaret Hacminin Değişimi .....	11
Şekil 2.2: Çin'in alanlara göre ticaret hacminin beklentileri .....	13
Şekil 2.3: Kuşak Yol Projesindeki altı ekonomik koridorun tahmini ticaret hacimleri .....	14
Şekil 2.4: BKBY projesinin enerji kaynakları üzerindeki etkileri .....	15
Şekil 2.5: BKBY projesinin enerji kaynakları üzerindeki etkileri .....	16
Şekil 2.6: BKBY projesi kapsamında sağlanan ekonomik yardımlar ve yatırımlar ...	17
Şekil 2.7: BKBY projesi kapsamında sağlanan eğitim bursları ve kültürel değişim programları .....	18
Şekil 2.8: BKBY projesinin turizme katkıları .....	19
Şekil 2.9: Kuşak Yol Projesinin finansman ve yatırım kaynakları .....	20
Şekil 2.10: Kuşak Yol Projesi kapsamındaki altyapı yatırımları .....	21
Şekil 2.11: 2010'dan 2020'ye kadar olan dünya ticaret hacmi ve büyüme oranları ...	22
Şekil 2.12: 2010'dan 2021'e kadar Asya'nın yıllık ticaret hacmi .....	23
Şekil 2.13: Asya, Avrupa, Amerika ve Afrika arasındaki bölgesel ticaret akımları ....	25
Şekil 2.14: Kuşak ve Yol Girişimi yatırımlarının ticaret maliyetlerini düşürme etkisi .....	25
Şekil 2.15: Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında yapılan altyapı yatırımlarının lojistik performans indeksi .....	26
Şekil 2.16: BRI (Kuşak ve Yol Girişimi) altyapı yatırımlarının ekonomik büyümeye etkisini .....	27
Şekil 2.17: BRI yatırımlarının bölgesel ticaret akımlarını .....	28
Şekil 2.18: Küresel ekonomik dönüşümün ana nedenleri .....	29
Şekil 2.19: GSYİH büyüme oranı, küresel ticaret hacmi, teknolojik yatırım, nüfus artış oranı .....	30

Şekil 2.20: 2010 yılından 2020 yılına kadar yapılan yatırımlar .....	32
Şekil 2.21: 2010-2020 yılları arasında dijitalleşme, BKBY yatırımları, e-ticaret platformları .....	33
Şekil 2.22: 2010-2020 yılları dijitalleşme, otomasyon, yapay zeka ve iletişim teknolojileri verileri .....	34
Şekil 2.23: 2010-2020 yılları arasında sürdürülebilir ticaret ve yeşil ekonomi ile ilgili yatırımlar .....	35
Şekil 2.24: Yukarıdaki grafik, 2010-2020 yılları arasında Çin'in ekonomik yükselişi .....	37
Şekil 2.25: 2010-2020 yılları arası Çin'in teknolojik ve finansal kapasitesi .....	38
Şekil 2.26: 2010-2020 yılları arasında Çin'in proje kapsamındaki ülkelerle yaptığı altyapı yatırımları .....	39
Şekil 2.27: Bir Kuşak Bir Yol projesinin başlamasından önce ve sonra ABD ile Çin arasındaki ticareti .....	40
Şekil 2.28: BKBY projesinin başlamasından önce ve sonra AB ülkelerinin Çin ile olan ticareti.....	41
Şekil 2.29: Bir Kuşak Bir Yol projesinin başlamasından önce ve sonra Rusya ile Çin arasındaki ticareti .....	43
Şekil 2.30: Bir Kuşak Bir Yol projesinin başlamasından önce ve sonra Afrika ve Asya ülkelerinin Çin ile olan ticareti.....	44
Şekil 2.31: Projenin başlamasından sonra Türkiye'nin Çin'e ihracatı ve Çin'den ithalatı .....	45
Şekil 2.32: Lojistik, taşımacılık ve enerji sektörlerinde Türkiye'nin Çin ile olan ihracat ve ithalat hacimleri.....	46
Şekil 2.33: Türkiye'deki TANAP, BTC ve TürkAkım enerji hatlarından 2014-2023 yılları arasında elde edilen gelir .....	49
Şekil 2.34: Türkiye'nin ekonomik altyapısını 2014-2023 yılları.....	50
Şekil 2.35: Türkiye'nin merkezi ve küresel iş birliği stratejileri .....	53
Şekil 2.36: Türkiye'nin (BRI) kapsamında 2013-2023 yılları arasında gerçekleştirdiği diplomatik ziyaretler ve imzalanan anlaşmalar .....	55
Şekil 3.1: Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında 2013-2023 yılları arasında gerçekleştirilen inşaat projelerinin sayısını ve toplam değeri .....	65
Şekil 3.2: 2013-2023 yılları arasında Marmaray Tüneli, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve İstanbul Havalimanı'nın yolcu sayılarındaki değişim .....	71

Şekil 3.3: Türkiye'nin 2013-2023 yılları arasında yenilenebilir enerji kapasitesindeki artış .....	73
Şekil 3.4: Kuşak Yol kapsamında Türkiye'nin altyapı ve lojistik projelerindeki katılımını ve bu projelerin ekonomik etkileri .....	74
Şekil 3.5: Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında hayata geçirdiği büyük altyapı projelerinin kapasitelerini ve yatırım miktarlarını .....	76
Şekil 3.6: Bir Kuşak, Bir Yol projesi kapsamındaki dört büyük altyapı projesinin istihdam ve yatırım miktarları.....	78
Şekil 3.7: Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki dört büyük altyapı projesinin çevresel etkileri .....	79
Şekil 3.8: Çin'in Türkiye'deki çeşitli projelere sağladığı finansman miktarları.....	84
Şekil 3.9: Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında Orta Asya ülkeleri ile yaptığı stratejik iş birliği anlaşmaları ve bu anlaşmaların ticaret hacmi .....	86
Şekil 3.10: Türkiye'nin Arap ülkeleri ile olan ihracat ve ithalat hacimleri .....	88
Şekil 3.11: Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında AB ile yaptığı iş birliği anlaşmaları ve bu anlaşmaların ticaret hacmi .....	90
Şekil 3.12: Türkiye ve Çin arasındaki ticaret hacminin yıllar içindeki değişimi .....	93
Şekil 3.13: Türkiye'nin en yüksek ticaret hacmine sahip olduğu ülkeler .....	97
Şekil 3.14: Türkiye'nin en büyük ticaret ortakları .....	97
Şekil 3.15: 2022-2023 yılları arasında Türkiye'deki sivil toplum kuruluşları (STK'lar), özel sektör ve akademik iş birliklerinin finansal büyüklükleri .....	102
Şekil 5.1: 2010-2023 yılları arasında Türkiye'nin ekonomik büyüme ve sosyal kalkınma göstergeleri .....	124

## **BİR KUŞAK, BİR YOL PROJESİNDE TÜRKİYE’NİN EKONOMİK ETKİSİ: KÜRESEL İŞ BİRLİĞİ VE TİCARETTE TÜRK PERSPEKTİFİ**

### **ÖZET**

Bu tez, "Bir Kuşak, Bir Yol" (BKBY) projesinin Türkiye'nin ekonomik manevraları üzerindeki etkilerini ve ülkenin küresel iş birliği ve ticaret perspektifini incelemektedir. Çalışmanın amacı, Türkiye'nin bu büyük ölçekli altyapı projesine katılımının jeopolitik konumu, ekonomik dinamikleri ve iş dünyası üzerindeki geniş kapsamlı etkilerini analiz etmektir.

Projenin tarihçesi, kapsamı ve hedefleri detaylandırılarak Türkiye'nin bu devasa altyapı ve kalkınma girişimine entegrasyonu ele alınmıştır. BKBY projesi, Asya, Avrupa ve Afrika'yı kapsayan geniş bir altyapı ve yatırım ağıdır. Projenin temel hedefleri arasında ticaret yollarını modernize etmek, ekonomik entegrasyonu artırmak ve küresel ticaret akışlarını iyileştirmek yer almaktadır. Türkiye, stratejik coğrafi konumu ve tarihsel ticaret yollarının kesişim noktasında bulunması nedeniyle BKBY projesinde kritik bir rol üstlenmektedir. Hem kara hem de deniz yolları üzerindeki stratejik konumu sayesinde Türkiye, Asya ve Avrupa bağlantılarını güçlendirmekte ve projeye lojistik destek sağlamaktadır. Türkiye'nin dış ticaret hacmi, ulaştırma ve altyapı projelerine katkıları ile enerji koridorlarındaki rolü detaylı bir şekilde analiz edilmiştir.

Türkiye'nin BKBY projesindeki iş birliği stratejileri ve Çin ile olan ekonomik ilişkileri kapsamlı olarak incelenmiştir. Ayrıca, Türkiye'nin diğer katılımcı ülkelerle geliştirdiği iş birliği ve ekonomik ilişkiler de değerlendirilmiştir. Projenin Türkiye ekonomisine etkileri, ticaret hacminin artışı, yeni pazarlara erişim imkânları ve yerel işletmeler üzerindeki etkileri üzerinden ele alınmıştır. BKBY projesinin Türkiye'nin ekonomik büyümesine katkıları ve uzun vadeli ekonomik hedefler üzerine stratejik öneriler sunulmuştur.

Türkiye'nin BKBY projesinden maksimum fayda sağlaması için geliştirilen öneriler, politika yapıcılar ve iş dünyası için yol gösterici nitelikte sunulmuştur. Türkiye'nin projedeki rolünü daha da güçlendirmek ve küresel ticaret ağında rekabet avantajı elde etmek için atılması gereken adımlar tartışılmıştır.

Projenin Türkiye için sunduğu fırsatlar ve karşılaşılan zorluklar değerlendirilmiş ve gelecekteki potansiyel etkileri analiz edilmiştir. Bu çalışmanın akademik literatüre önemli bir katkı sağlaması ve Türkiye'nin küresel ekonomideki yerini güçlendirmeye yönelik stratejik öneriler sunması hedeflenmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** *Kuşak, yol, proje, ekonomi, Türkiye, Stratejik Ortaklıklar, Bölgesel Kalkınma, Çin-Türkiye İlişkileri, Altyapı Projeleri, Sürdürülebilir Kalkınma.*

# **ECONOMIC IMPACT OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE ON TURKEY: GLOBAL COOPERATION VE THE TURKISH PERSPECTIVE IN TRADE**

## **ABSTRACT**

This thesis examines the impacts of the "Belt and Road Initiative" (BRI) on Turkey's economic maneuvers and the country's perspective on global cooperation and trade. The objective of this study is to analyze the extensive and profound effects of Turkey's participation in this large-scale infrastructure project on its geopolitical position, economic dynamics, and business sector.

The history, scope, and objectives of the project are detailed, focusing on Turkey's integration into this massive infrastructure and development initiative. The BRI encompasses a vast network of infrastructure and investment projects across Asia, Europe, and Africa. Among the project's primary goals are modernizing trade routes, enhancing economic integration, and improving global trade flows. Due to its strategic geographical location and position at the crossroads of historical trade routes, Turkey plays a critical role in the BRI. With its strategic position on both land and sea routes, Turkey strengthens connections to both Asia and Europe, providing logistical support to the project. Turkey's foreign trade volume, contributions to transportation and infrastructure projects, and its role in energy corridors are analyzed in detail.

Turkey's cooperation strategies within the BRI and its economic relations with China have been comprehensively examined. Additionally, the study evaluates Turkey's cooperation and economic relations with other participating countries. The impacts of the project on the Turkish economy are assessed through increases in trade volume, opportunities for accessing new markets, and effects on local businesses. Strategic recommendations have been made concerning the contributions of the BRI to Turkey's economic growth and long-term economic goals.

Recommendations developed to maximize Turkey's benefits from the BRI are presented as guiding principles for policymakers and the business community. Steps needed to further strengthen Turkey's role in the project and to achieve competitive advantages in the global trade network are discussed.

The opportunities and challenges presented by the project for Turkey are evaluated, along with potential future impacts. This study aims to make a significant contribution to academic literature and to offer strategic recommendations to strengthen Turkey's position within the global economy.

**Keywords:** *Belt, Road, Project, Economy, Turkey, Strategic Partnerships, Regional Development, China-Turkey Relations, Infrastructure Projects, Sustainable Development.*

## 1. GİRİŞ

Günümüz dünyasında, küresel ekonomik entegrasyon ve iş birliği giderek daha büyük bir öneme sahip olmaktadır. Bu bağlamda, Çin tarafından başlatılan "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, tarihsel İpek Yolu'nun izlerini takip ederek farklı coğrafyaları birbirine bağlamayı amaçlamaktadır. Ancak bu büyük ölçekli girişimin yarattığı etkilerin anlaşılması ve çözümlenmesi, her bir katılımcı ülkenin kendine özgü perspektiflerini ve katkılarını incelemeyi gerektirmektedir. Bu tez çalışması, "Bir Kuşak, Bir Yol Projesinde Türkiye'nin Ekonomik Etkisi: Küresel İş birliği ve Ticarete Türk Perspektifi" başlığını taşımaktadır. Tez, Türkiye'nin bu kapsamlı projede oynadığı ekonomik rolü ve projenin küresel ticaret ve iş birliği dinamikleri üzerindeki etkilerini ele alarak özgün bir yaklaşım sunmaktadır. Türkiye'nin coğrafi konumu, tarihi bağları ve ekonomik potansiyeli, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin merkezinde yer almasını sağlamıştır.

Geleneksel İpek Yolu'nun modern bir yorumu olan "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin küresel ekonomi ve ticaret alanındaki dönüştürücü etkilerini incelerken, Türkiye'nin bu süreçteki benzersiz konumunu vurgulamaktadır. Proje, sadece ekonomik bağlamda değil aynı zamanda diplomatik ilişkilerin ve kültürel alışverişin yoğunlaştığı bir platform sunmaktadır. Türkiye'nin bu projedeki ekonomik rolünü anlamak, aynı zamanda uluslararası ilişkilerdeki değişen dengeyi anlamak anlamına gelmektedir.

Tezin özgünlüğü, Türkiye'nin ekonomik etkisini "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi içindeki küresel iş birliği ve ticaret bağlamında ele almasından kaynaklanmaktadır. Türkiye'nin projeye olan katkıları ve projeden elde ettiği faydalar, bölgesel ekonomik dinamikler ve enerji koridorları gibi spesifik konular üzerinden incelenmektedir. Bu detaylı analiz, Türkiye'nin benzersiz coğrafi ve stratejik avantajlarını ön plana çıkarmaktadır. Bu tezde kullanılan grafikler, yazar tarafından hazırlanmıştır. Grafikler, veri analizinde yaygın olarak kullanılan Microsoft Excel ve Python programlama dili ile oluşturulmuştur. Python dili için pandas, matplotlib ve seaborn gibi kütüphaneler kullanılmıştır. Grafiklerde kullanılan veriler, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK),

Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu (IMF) gibi güvenilir kaynaklardan alınmıştır.

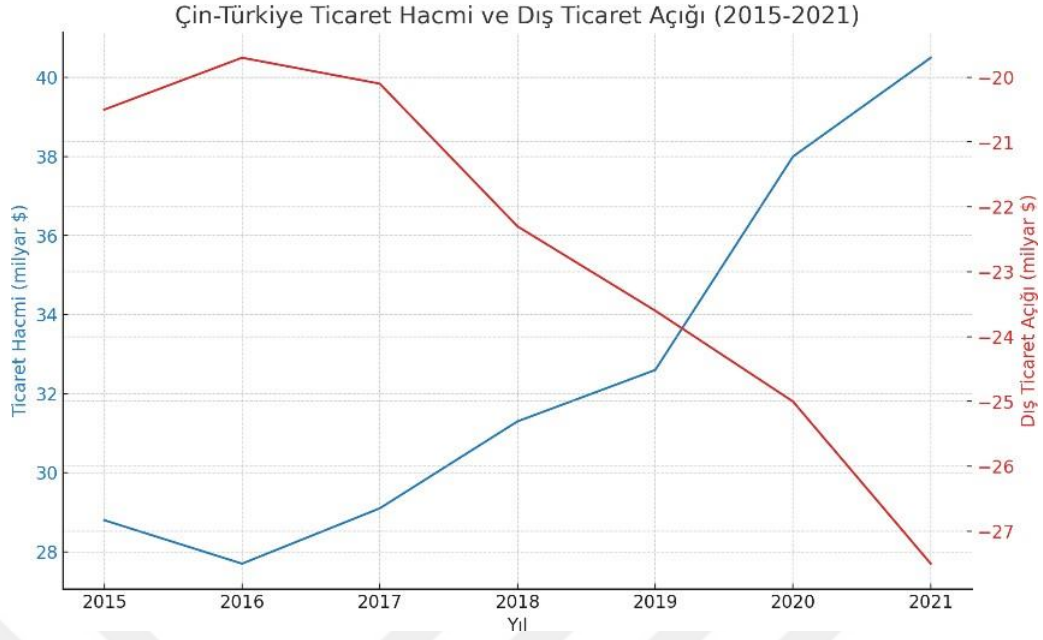
Türk ekonomisinin bu projeye nasıl entegre olduğu, fırsatları ve zorlukları, uluslararası ticaretteki rolü ve gelecekteki etkileri ayrıntılı bir şekilde irdelenmektedir.

Bu çalışma, sadece projeye özgü Türk katkılarını değil, aynı zamanda Türk ekonomisinin küresel düzeyde nasıl şekillendiğini ve dönüştüğünü anlamak isteyen araştırmacılar ve uzmanlar için de değerli bir kaynak sunmaktadır. Bu çalışma, Türk ekonomisinin küresel düzeyde nasıl bir aktör haline geldiğini ve uluslararası arenada nasıl daha fazla etkileşim sağladığını anlamak isteyen herkese değerli bir bakış sunmaktadır.

"Bir Kuşak, Bir Yol Projesinde Türkiye'nin Ekonomik Etkisi: Küresel İş birliği ve Ticarete Türk Perspektifi" adlı tez çalışması, uluslararası ilişkiler, ekonomi ve küresel iş birliği alanlarında ilgilenen herkes için kapsamlı ve özgün bir kaynak niteliği taşımaktadır. Bu çalışma hem Türkiye'nin hem de küresel dünyanın değişen ekonomik ve siyasi manzarasını daha iyi anlamamıza yardımcı olmak amacıyla hazırlanmıştır.

Bu tez, Bir Kuşak, Bir Yol Projesinde Türkiye'nin Ekonomik Etkisini kapsamlı bir şekilde ele alarak, Türkiye'nin küresel ticaretteki gücünü artırma sürecindeki önemli adımları ortaya koymaktadır.

Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) projesinin Türkiye ekonomisi üzerindeki etkileri, son yıllarda birçok akademisyen ve araştırmacının ilgisini çeken önemli bir konudur. Bu ilgiye paralel olarak, bu konuda çok sayıda bilimsel makale ve kitap kaleme alınmıştır. Çin'in Türkiye'deki yatırımları ve bu yatırımların ekonomik gelişime olan potansiyel katkıları üzerine yapılan araştırmalarda, Çin'in Türkiye ile olan ticaret hacminin ve dış ticaret açığının önemli olduğu vurgulanmaktadır.



**Şekil 1.1: Çin'in Türkiye ile olan ticaret hacmi ve dış ticaret açığı**

Yukarıda, Çin'in Türkiye ile olan ticaret hacmi ve dış ticaret açığı verilerini içeren bir tablo yer almaktadır. Tabloda, 2015'ten 2021'e kadar olan yıllar için ticaret hacmi (milyar \$) ve dış ticaret açığı (milyar \$) verileri gösterilmektedir.

**Tablo 1.1: Türkiye ile Çin arasındaki ticaret hacminin yıllar içinde artışı**

Yıl	Ticaret Hacmi (milyar \$)	Dış Ticaret Açığı (milyar \$)
2015	28,80	-20,5
2016	27,70	-19,7
2017	29,10	-20,1
2018	31,30	-22,3
2019	32,60	-23,6
2020	38,00	-25
2021	40,50	-27,5

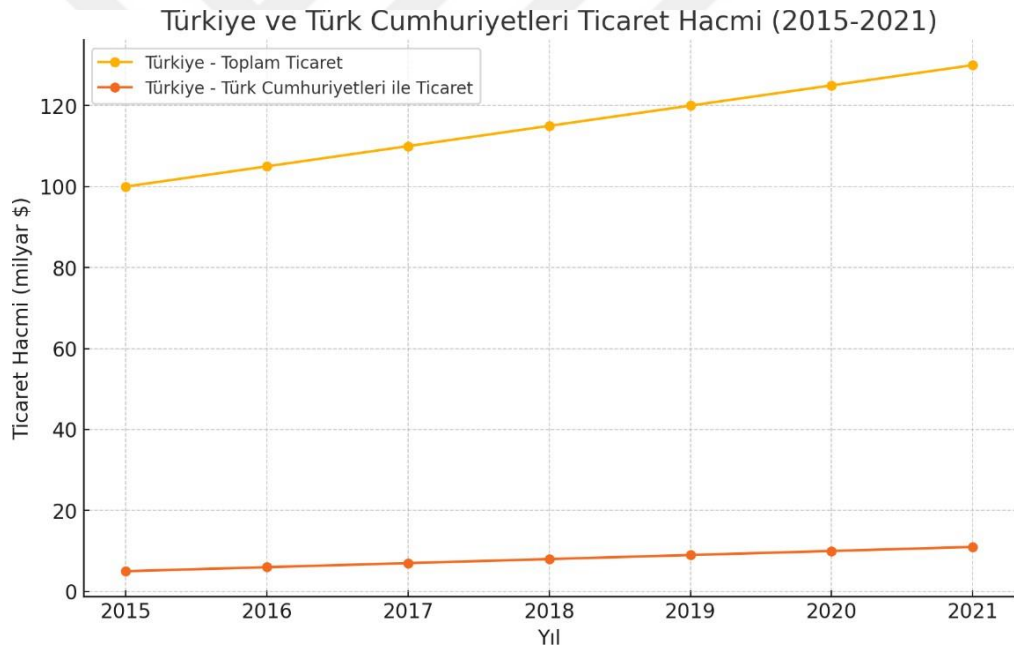
Grafik, Türkiye ile Çin arasındaki ticaret hacminin yıllar içinde artış gösterdiğini, buna paralel olarak dış ticaret açığının da büyüdüğünü göstermektedir.

Bu bağlamda, Çin yatırımlarının Türkiye'nin ekonomik gelişimine katkı sağlayabileceği, ancak bu katkının abartılmaması gerektiği ifade edilmektedir.

Middle East Enstitüsü'nün çalışması, BKBY projesinin Türkiye'nin Orta Koridor girişimi ile uyumluluğunu değerlendirmektedir. Bu çalışma, Türkiye'nin çeşitli koridorlar üzerinden Asya ve Avrupa bağlantılarını güçlendirmeye çalıştığını ve bu süreçte karşılaşılan zorlukları ele almaktadır. Örneğin, Türkiye'nin Çin ile

demiryolu ağlarını entegre etme girişimleri ve bu projelerin siyasi ve lojistik zorlukları üzerinde durulmaktadır. Ayrıca, Türkiye'nin İran ve Rusya'ya bağımlılığını azaltma çabaları da bu çalışmada tartışılmaktadır. Bir diğer önemli çalışma olan Bocutoğlu (2017), BKBY projesinin ekonomik ve jeopolitik durumunu analiz etmektedir. Bu, Türkiye'nin proje kapsamındaki jeopolitik konumu ve projenin gerçekleşebilecek ekonomik avantajlarını detaylı bir şekilde ele almaktadır. Özellikle, Türkiye'nin bakanlığının konumu ve ülkelerin ticaret yollarının kesişim noktalarının projedeki eksiklerini vurgulamaktadır.

Sabancı ve Yılmaz (2021), BKBY projesinin Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri'nin bakış açısını vurgulamaktadır. Çalışmada, Türkiye'nin Akdeniz ticaret limanlarındaki pazarları ve projeye katılımlarının ekonomik sonuçları ele alınmıştır. Bu bağlamda, Türkiye'nin lojistik ve dağıtımda yaygınlığının, ülkedeki BKBY projesi kapsamındaki lider rolünün arttığı belirtilmiştir.



**Şekil 1.2: 2015-2021 yılları arasında Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleri ile toplam ticaret hacmi**

Grafik, 2015-2021 yılları arasında Türkiye'nin toplam ticaret hacmi ile Türk Cumhuriyetleri ile olan ticaret hacmini göstermektedir. Türkiye'nin toplam ticaret hacmi 2015 yılında yaklaşık 100 milyar dolardan 2021 yılında 130 milyar dolara yükselirken, Türk Cumhuriyetleri ile olan ticaret hacmi aynı dönemde 5 milyar dolardan 11 milyar dolara çıkmıştır. Bu artışlar, Türkiye'nin uluslararası ticaret ilişkilerini güçlendirdiğini ve özellikle Türk Cumhuriyetleri ile ekonomik iş birliğini artırdığını göstermektedir. Ticaret hacmindeki bu büyüme, Türkiye'nin bölgesel iş

birliği stratejilerinin etkili olduğunu ve BKBY projesi kapsamında ekonomik potansiyelinin arttığını ortaya koymaktadır.

Ayrıca, Seyidoğlu ve Gönültaş (2014) tarafından yapılan bir geliştirme, Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasındaki ekonomik ilişkiler ve BKBY projesinin bu parçaların üzerindeki etkileri birbirinden ayrılmıştır. Bu çalışma, Türkiye'nin Orta Asya ile olan ticaret ve iş birliği fırsatlarını arttırmak için BKBY projesini nasıl kullanabileceğine dair önemli bulgular sunmaktadır.

Önem (2018) tarafından yapılan bir başka çalışma, BKBY projesinin Türkiye'nin ekonomik büyümesine ve dış ticaretine olan katkılarını ele almaktadır. Bu çalışma, Türkiye'nin projeye yönelik gelişiminin, altyapı yatırımlarını güçlendirerek yerel ekonomiyi canlandıracağını ve yeni yatırım fırsatları yaratacağını belirtilmiştir.

Sonuç olarak, mevcut akademik literatür, BKBY projesinin Türkiye üzerindeki ekonomik durumları ve Türkiye'nin projedeki rolü genel olarak bir şekilde değerlendirilmektedir. Bu çalışmalar, Türkiye'nin BKBY projesine sunulmasının ekonomik dinamikleri kapsamında geniş kapsamlı olarak sunulabilmesi için önemli bir arka plan sunmaktadır.

## **1.1 Çalışma Konusu**

Çalışmanın odaklandığı temel konu, "Bir Kuşak, Bir Yol Projesinde Türkiye'nin Ekonomik Etkisi: Küresel İş birliği ve Ticarete Türk Perspektifi" başlığı altında incelenmektedir. Bu çalışma, özellikle Çin'in liderliğinde hayata geçirilen "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin Türkiye üzerindeki ekonomik etkilerini detaylı bir şekilde ele almaktadır. Projenin küresel ticaret dinamikleri üzerindeki etkileri, Türkiye'nin jeopolitik konumu ve ekonomik katkıları bu çalışmanın merkezinde bulunmaktadır. Bu bağlamda, Türk perspektifiyle projenin nasıl değerlendirildiği ve Türkiye'nin bu küresel inisiyatife olan katkılarının hangi stratejik boyutlarda şekillendiği, bu tezin temel inceleme alanlarını oluşturmaktadır.

## **1.2 Tezin Amacı**

Bu çalışmanın temel amacı, "Bir Kuşak, Bir Yol Projesinde Türkiye'nin Ekonomik Etkisi: Küresel İşbirliği ve Ticarete Türk Perspektifi" başlığı altında

Türkiye'nin bu kültürel ve ekonomik inisiyatife katkılarını detaylı bir şekilde incelemektir. Bu bağlamda, çalışmanın temel hedefi, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin Türkiye'nin ekonomik kalkınma sürecine olan etkilerini ortaya koymak, Türkiye'nin projedeki stratejik rolünü analiz etmek ve Türk perspektifinde projenin değerlendirmesini gerçekleştirmektir. Bu amacın ışığında, Türkiye'nin ekonomik, jeopolitik ve kültürel açılardan nasıl bir evrim geçirdiği ve bu evrimin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi ile ilişkisinin nasıl şekillendiği detaylı bir şekilde incelenecektir. Tez, bu analizler üzerinden Türkiye'nin dünya ekonomisindeki konumunu güçlendirme stratejilerini ve projenin küresel ticaret dinamiklerine katkılarını anlamamıza katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

Bu çalışmanın alt amaçları şu şekilde sıralanabilir:

- Projenin tarihsel kökenlerinin araştırılması.
- Projenin temel hedeflerinin detaylı bir şekilde analiz edilmesi.
- Küresel ekonomik dinamiklerdeki değişimlerin nedenlerinin belirlenmesi.
- Teknolojik ilerlemelerin dünya ticareti üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesi.
- Çin'in ekonomik yükselişinin "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesi ile nasıl ilişkilendirildiğinin anlaşılması.
- Türkiye'nin coğrafi avantajlarının ve jeopolitik rolünün analiz edilmesi.
- Türkiye'nin ekonomik altyapısının "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesi ile entegrasyonunun değerlendirilmesi.
- Türkiye'nin bölgesel ve küresel iş birliği stratejilerinin incelenmesi.
- Türkiye'nin projedeki stratejik vizyonunun anlaşılması.
- Türkiye'nin projedeki ortaklıklarının ve iş birliklerinin detaylı bir şekilde analiz edilmesi.
- Türkiye'nin projenin yönetimine ve planlamasına olan katkılarının değerlendirilmesi.
- Kuşak-Yol Projesi kapsamında Türkiye'nin altyapı projelerinin detaylı bir şekilde incelenmesi.

- Lojistik ağların geliştirilmesinin Türk ekonomisinin değişimine etkilerinin analiz edilmesi.
- Altyapı projelerinin sosyal ve çevresel etkilerinin değerlendirilmesi.
- Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesi kapsamında gerçekleştirdiği iş birliği anlaşmalarının detaylı bir şekilde incelenmesi.
- Türkiye'nin ticaret hacmindeki artışın ekonomik etkilerinin değerlendirilmesi.

Bu alt amaçlar, genel tez konusunu daha ayrıntılı ve derinlemesine bir şekilde ele almayı hedeflemektedir.

Giriş bölümünde, küresel ekonomik entegrasyon ve iş birliğinin önemi vurgulanmaktadır. BKBY projesinin tanıtımı yapılmakta ve Türkiye'nin bu projedeki rolü ve katkıları ele alınmaktadır. Bu bölüm, projenin genel tanıtımını yaparak okuyucuya kapsamlı bir giriş sağlamaktadır. Tezin amacı ve kapsamı netleştirilerek araştırma soruları ve hipotezler sunulmaktadır.

Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Arka planı bölümünde, BKBY projesinin tarihçesi ve kapsamı detaylandırılmaktadır. Projenin temel hedefleri, İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ve BKBY'nin küresel ekonomi ve ticaret üzerindeki etkileri bu bölümde ele alınmaktadır. Projenin kültürel ve tarihsel bağlamdaki etkileri ile finansman ve yatırım kaynakları analiz edilmektedir. Ayrıca, küresel ekonomi ve ticaretteki değişen dinamikler üzerinde durulmaktadır.

Türkiye'nin Ekonomik Katkıları ve Stratejik Rolü başlıklı bölümde, Türkiye'nin BKBY projesindeki iş birliği stratejileri ve Çin ile olan ekonomik ilişkileri kapsamlı bir şekilde incelenmektedir. Türkiye'nin diğer katılımcı ülkelerle geliştirdiği iş birliği ve ekonomik ilişkiler değerlendirilir. Bu bölümde, Türkiye'nin dış ticaret hacmi, ulaştırma ve altyapı projelerine katkıları ile enerji koridorlarındaki rolü detaylı olarak analiz edilmektedir. Bu analizler, Türkiye'nin projedeki stratejik önemini ve ekonomik katkılarını ortaya koymaktadır.

Küresel İş Birliği ve Diplomatik Etkiler bölümünde, BKBY projesinin Türkiye ekonomisine etkileri üzerinde durulmaktadır. Ticaret hacminin artışı, yeni pazarlara erişim imkânları ve yerel işletmeler üzerindeki etkileri ele alınmaktadır. Ayrıca, projenin Türkiye'nin ekonomik büyümesine katkıları ve uzun vadeli ekonomik hedefler üzerine stratejik öneriler sunulmaktadır. Bu bölümde, BKBY

projesinin uluslararası iş birliği üzerindeki etkileri ve Türkiye'nin diplomatik ilişkileri de incelenir.

Sürdürülebilir Kalkınma ve Geleceğe Bakış başlıklı bölümde, Türkiye'nin BKBY projesinden maksimum fayda sağlaması için geliştirilen öneriler sunulmaktadır. Bu öneriler, politika yapıcılar ve iş dünyası için yol gösterici nitelikte olup, Türkiye'nin projedeki rolünü daha da güçlendirmek ve küresel ticaret ağında rekabet avantajı elde etmek için atılması gereken adımları tartışmaktadır. Bu bölüm, Türkiye'nin projeden elde edeceği uzun vadeli kazançları ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine yönelik stratejileri kapsar.

Sonuç ve Öneriler bölümünde, projenin Türkiye için sunduğu fırsatlar ve karşılaşılan zorluklar değerlendirilmiştir. Gelecekteki potansiyel etkiler analiz edilerek, bu çalışmanın akademik literatüre önemli bir katkı sağlaması ve Türkiye'nin küresel ekonomideki yerini güçlendirmeye yönelik stratejik öneriler sunması hedeflenmektedir. Bu son bölümde, tezde elde edilen bulgular özetlenmekte ve araştırma sorularına verilen yanıtlar ile birlikte genel değerlendirmelerimiz sunulmaktadır.

## 2. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN ARKA PLANI

"Bir Kuşak, Bir Yol" (BKBY) projesi, Çin'in küresel ekonomik entegrasyon ve ticaret ağlarını güçlendirmeye yönelik geniş çaplı bir girişimdir. Bu projenin temel hedefi, tarihî İpek Yolu'nun izlerini takip ederek Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında yeni ticaret yolları oluşturmaktır. BKBY projesi, altyapı yatırımları, enerji koridorları ve ticaret anlaşmaları aracılığıyla küresel ticaret akışlarını iyileştirmeyi amaçlamaktadır. Türkiye'nin stratejik coğrafi konumu, tarihi bağları ve ekonomik potansiyeli, bu projede önemli bir rol oynamasını sağlamaktadır. Bu bölüm, BKBY projesinin teorik temellerini ve Türkiye'nin projedeki rolünü anlamaya yönelik bir arka plan sunmaktadır.

Uluslararası ekonomik ilişkiler teorisi, ülkeler arasındaki ticaret, yatırım ve ekonomik iş birliği dinamiklerini anlamak için temel bir çerçeve sunar. Bu teori, ülkeler arasındaki ekonomik ilişkilerin, ticaret politikaları, yabancı yatırımlar ve uluslararası ticaret anlaşmaları aracılığıyla şekillendiğini öne sürer. BKBY projesi, Çin'in küresel ekonomik etkisini artırmak ve yeni ticaret yolları oluşturmak amacıyla başlattığı bir girişimdir. Türkiye'nin BKBY projesindeki rolü, bu teorinin ışığında incelendiğinde, ülkenin coğrafi konumu ve ekonomik potansiyelinin projeye nasıl katkı sağladığı daha iyi anlaşılabilir.

Jeopolitik teori, ülkelerin coğrafi konumlarının uluslararası ilişkilerdeki stratejik önemini vurgular. Türkiye, Asya ve Avrupa'nın kesişim noktasında yer alması nedeniyle BKBY projesinde kritik bir rol oynamaktadır. Bu teori, Türkiye'nin kara ve deniz yolları üzerindeki stratejik konumunun, projenin başarısındaki önemini açıklar. Türkiye'nin enerji koridorlarındaki rolü ve ulaşım altyapısındaki yatırımları, BKBY projesinin jeopolitik hedeflerine ulaşmasına yardımcı olmaktadır.

Kalkınma ekonomisi teorisi, ülkelerin ekonomik büyüme ve kalkınma süreçlerini inceleyen bir disiplindir. BKBY projesi, katılımcı ülkelerde altyapı yatırımları ve ekonomik entegrasyonu teşvik ederek ekonomik kalkınmayı hedeflemektedir. Türkiye'nin projeye katılımı, ülkenin ekonomik büyümesini ve kalkınmasını destekleyen önemli bir faktördür. Bu teori, BKBY projesinin Türkiye

ekonomisi üzerindeki olumlu etkilerini ve projeden elde edilebilecek potansiyel faydaları analiz etmek için kullanılır.

Bölgesel ekonomik entegrasyon teorisi ise, ülkeler arasındaki ekonomik iş birliği ve entegrasyon süreçlerini açıklar. BKBY projesi, katılımcı ülkeler arasında ticaret engellerini azaltmayı ve ekonomik bağları güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Türkiye, bu projenin bir parçası olarak, bölgesel ekonomik entegrasyon süreçlerinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu teori, Türkiye'nin BKBY projesine katılımının, bölgesel ticaret ve iş birliği dinamiklerine nasıl etki ettiğini anlamak için kullanılabilir.

Sonuç olarak, BKBY projesi, küresel ekonomik entegrasyon ve ticaret ağlarını güçlendirmek amacıyla başlatılan geniş çaplı bir girişimdir. Türkiye'nin stratejik konumu ve ekonomik potansiyeli, bu projede önemli bir rol oynamasını sağlamaktadır. Uluslararası ekonomik ilişkiler, jeopolitik, kalkınma ekonomisi ve bölgesel ekonomik entegrasyon teorileri, Türkiye'nin BKBY projesine katılımının ekonomik dinamikleri üzerindeki etkilerini analiz etmek için kullanılan ana teorik yaklaşımlardır. Bu kuramsal çerçeve, BKBY projesinin Türkiye üzerindeki ekonomik etkilerini ve ülkenin projedeki stratejik rolünü anlamak için gerekli olan teorik altyapıyı sunmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye'nin BKBY projesine katılımının ekonomik dinamikleri üzerindeki geniş kapsamlı etkilerini anlamak için bu teorik yaklaşımlar kullanılarak daha derinlemesine analizler yapılabilir.

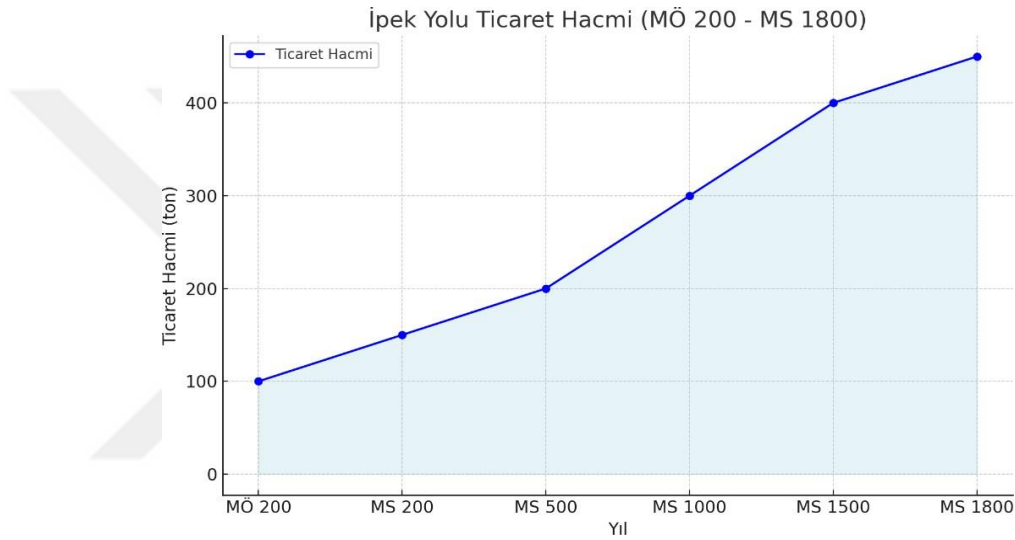
Uluslararası ekonomik ilişkiler, jeopolitik teori, kalkınma ekonomisi teorisi ve bölgesel ekonomik entegrasyon teorisi, Türkiye'nin projeye katılımının ekonomik dinamikleri üzerindeki etkilerini anlamak için kullanılmıştır.

## **2.1 Tarihsel Arka Plan ve İpek Yolu'nun Tarihî Rolü**

İpek Yolu, tarih boyunca Asya ile Avrupa arasında ticaret, kültür ve bilgi alışverişini sağlayan önemli bir ağ olarak bilinir. M.Ö. 2. yüzyıla kadar uzanan bu yol, Çin'den başlayarak Orta Doğu, Güney Asya ve Avrupa'ya kadar geniş bir coğrafyayı kapsamaktadır. İpek Yolu'nun tarihî rolü, özellikle Doğu ve Batı arasında ticaretin yanı sıra kültürel ve bilimsel alışverişin de gerçekleştiği bir platform olarak öne çıkmaktadır. İpek Yolu, tarih boyunca Asya, Avrupa ve Afrika arasında ticaret ve kültürel etkileşimlerin merkezi olmuştur. Bu yollar, Çin'den başlayarak

Orta Asya, Hindistan, Pers İmparatorluğu, Arap Yarımadası, Afrika ve Avrupa'ya kadar uzanmıştır. İpek Yolu'nun yaklaşık uzunluğu 6,437 kilometre (4,000 mil) olup, Gobi Çölü ve Pamir Dağları gibi dünyanın en zorlu coğrafyalarından geçmektedir (National Geographic. (2024). "The Silk Road." ).

İpek Yolu üzerindeki ticaret hacmi, tarihî belgeler ve arkeolojik bulgulara dayanmaktadır. Örneğin, MÖ 200'de 100 ton olan ticaret hacmi, MS 200'de 150 tona, MS 500'de 200 tona, MS 1000'de 300 tona, MS 1500'de 400 tona ve MS 1800'de 450 tona ulaşmıştır. Bu veriler, İpek Yolu'nun ticari önemini ve ticaretin zaman içindeki gelişimini göstermektedir.



**Şekil 2.1: İpek Yolu Tarihi Ticaret Hacminin Değişimi**

Grafikte, İpek Yolu boyunca ticaret hacminin MÖ 200'den MS 1800'e kadar düzenli bir şekilde arttığı görülmektedir. MÖ 200 yılında 100 ton olan ticaret hacmi, MS 1800'de 450 tona ulaşmıştır. Bu artış, İpek Yolu'nun Asya ve Avrupa arasındaki ticaretin önemli bir arteri olarak tarih boyunca süregelen ekonomik ve kültürel etkileşimlerin merkezi olduğunu göstermektedir. Kaynaklara göre, İpek Yolu üzerindeki ticaret merkezleri ve taşınan mallar, bu yolun stratejik önemini pekiştirmektedir.

İpek Yolu üzerinde taşınan ana ticaret ürünleri arasında Çin'den Avrupa'ya taşınan ipek, Hindistan ve Güneydoğu Asya'dan gelen baharatlar, Orta Asya ve Pers İmparatorluğu'ndan değerli taşlar ve metaller, Çin, Hindistan ve Orta Asya'dan tekstil ürünleri ve Avrupa ile Orta Doğu'dan cam ve seramik ürünler yer almaktadır. İpek Yolu üzerindeki önemli ticaret merkezleri ve şehirler arasında Çin'in başlangıç noktası olan Chang'an, Orta Asya'nın önemli ticaret merkezleri olan

Semer kand ve Buhara, Abbasi halifeliğinin merkezi olan Bağdat, Avrupa ve Asya arasındaki ticaretin kesişim noktası olan İstanbul ve Avrupa'daki son duraklardan biri olan Venedik bulunmaktadır. İpek Yolu'nun tarihî etkileri ve kültürel değişimleri de dikkate değerdir. İpek Yolu boyunca Budizm, Hristiyanlık, İslam ve diğer dinler yayılmış, matbaa, barut, pusula ve kağıt üretimi teknikleri gibi teknolojik yenilikler taşınmış, sanat, mimari, müzik ve yemek kültürü gibi kültürel unsurlar karşılıklı etkileşim içinde olmuştur .Ayrıca, İpek Yolu üzerindeki ticaret hacmi ve rotalar, tarih boyunca çeşitli dönemlerde değişim göstermiştir. Bu durum, bölgedeki jeopolitik değişimler ve doğal koşulların etkisiyle şekillenmiştir (History of Yesterday. "Silk Road.") (2024)

İpek Yolu'nun tarihî rolü, sadece mal alışverişiyle sınırlı kalmamış; aynı zamanda farklı medeniyetler arasında dil, sanat, din ve bilim gibi kültürel unsurların da alışverişine aracılık etmiştir. Örneğin, bu ticaret yolu üzerindeki şehirlerde farklı kültürlerin etkileşimi, mimari yapılar, sanat eserleri ve yazılı kültürde benzersiz bir senteze yol açmıştır. Çin'den başlayarak Orta Asya, Orta Doğu ve Avrupa'ya kadar uzanan bu yolda, farklı medeniyetler birbirinden öğrenmiş, etkileşimde bulunmuş ve zengin bir kültürel mirasın oluşmasına katkı sağlamıştır.

İpek Yolu aynı zamanda bilgi transferinin önemli bir aracı olmuştur. Özellikle Orta Çağ'da, bilim ve felsefe alanında büyük ilerlemeler kaydeden İslam medeniyeti, bu yol üzerinden Doğu'dan gelen bilgilerle etkileşime geçmiş ve bu bilgileri Batı'ya taşımıştır. Matematik, astronomi, tıp gibi birçok alandaki bilgilerin Batı'ya ulaşmasında İpek Yolu'nun oynadığı rol büyük önem taşımaktadır.

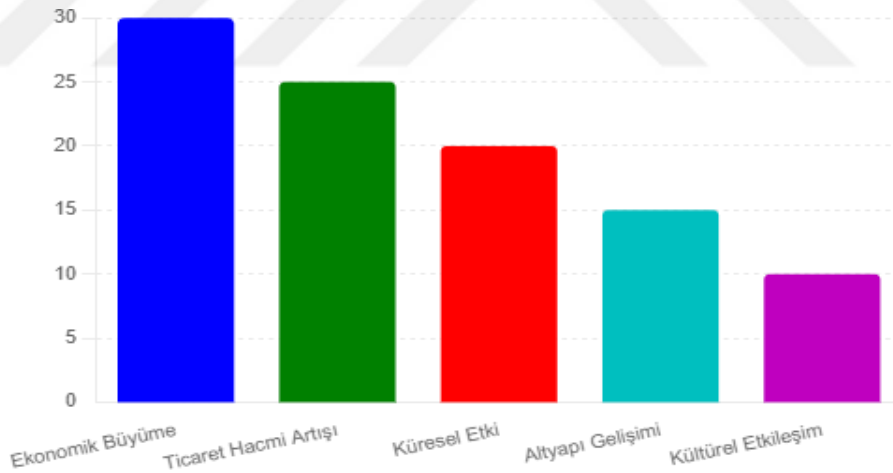
Günümüzde, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, bu tarihî yolun canlandırılmasını ve küresel ekonomik bağların güçlendirilmesini hedeflemektedir. Proje, Çin liderliğindeki bir inisiyatif olarak, yine aynı coğrafyayı kapsayarak, yeni bir ekonomik ve kültürel etkileşim dönemini başlatmaktadır. İpek Yolu'nun tarihî rolü, günümüzdeki küresel ticaret ve iş birliği anlayışının temellerini anlamak ve "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin potansiyel etkilerini değerlendirmek açısından önemli bir bağlam sunmaktadır (Heimberger, Holzner ve Kochnev, 2018).

Bu bölümde, İpek Yolu'nun tarihsel önemi ve "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin doğuşu ele alınmıştır. İpek Yolu'nun tarih boyunca ticaret ve kültürel etkileşimdeki rolü vurgulanmış ve projenin temel hedefleri açıklanmıştır. Bu tarihsel ve kültürel bağlam, projenin küresel ekonomi ve ticaret üzerindeki etkilerini anlamamıza

yardımcı olmaktadır. Bu inceleme, projenin doğuşu ve temel hedefleri ile devam edecektir.

## 2.2 Projenin Doğuşu ve Temel Hedefleri

"Bir Kuşak, Bir Yol" (BKBY) projesinin doğuşu, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılında başlattığı kapsamlı bir inisiyatife dayanmaktadır. Xi Jinping'in ortaya koyduğu bu proje, Çin'in ekonomik, ticaret ve kültürel alanlardaki etkisini artırmayı hedefleyen geniş kapsamlı bir stratejidir. Proje, küresel ekonomik bağları güçlendirmek, altyapıyı iyileştirmek, enerji kaynaklarına daha etkin bir şekilde erişim sağlamak ve bir dizi ülkeler arasında iş birliği ve entegrasyonu teşvik etmek amacıyla geliştirilmiştir. Bu projenin temel hedefleri arasında yer alan en önemli unsurlardan biri, Çin'in ekonomik kapasitesini ve küresel etkisini artırmaktır. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Çin'in uluslararası alanda lider bir ekonomik güç haline gelme stratejisinin merkezinde yer almaktadır. Proje kapsamında, Çin'in dünya ticaretindeki payını artırması, yatırım yapabileceği ve yeni pazarlara ulaşabileceği bir ağ oluşturması amaçlanmaktadır (Altun & Özbaysal, 2021).



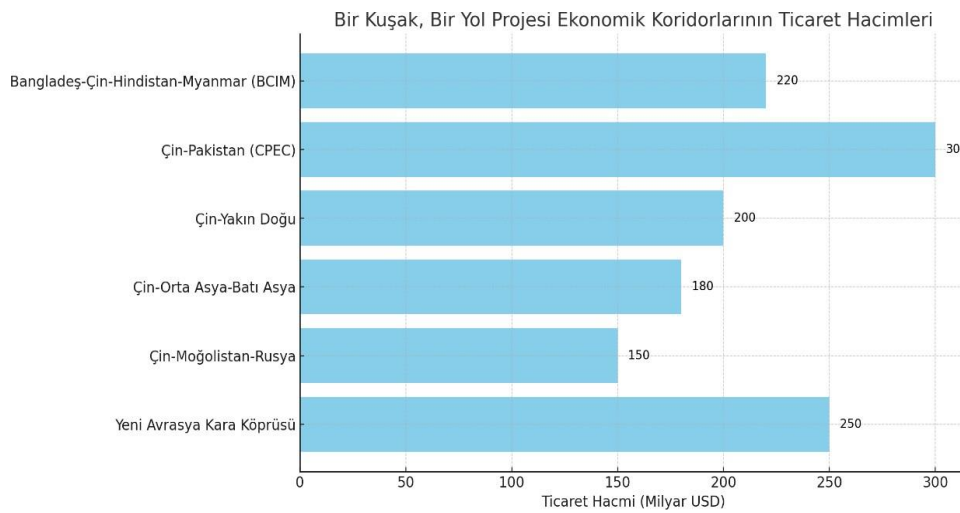
Şekil 2.2: Çin'in alanlara göre ticaret hacminin beklentileri

Çin'in "Bir Kuşak, Bir Yol" (BKBY) projesinden beklentileri, ekonomik büyüme, ticaret hacmi artışı, küresel etki, altyapı gelişimi ve kültürel etkileşim gibi çeşitli alanlarda yoğunlaşmaktadır. Projenin en büyük beklentisi, Çin'in ekonomik büyümesini artırmak (%30) ve yeni ticaret yolları oluşturarak ticaret hacmini genişletmektir (%25). Ayrıca, Çin, BKBY aracılığıyla küresel etki ve siyasi gücünü artırmayı hedeflemektedir (%20). Proje, özellikle Asya ve Afrika'da altyapı projelerine yatırım yaparak bu bölgelerdeki ulaşımı ve ticareti geliştirmeyi (%15) ve

kültürel ile bilimsel iş birliğini artırmayı (%10) amaçlamaktadır. Bu beklentiler, Çin'in küresel ticaret ağlarını genişletme, ekonomik büyümesini sürdürülebilir kılma ve küresel liderlik rolünü pekiştirme stratejilerinin bir parçasıdır (World Bank, 2023; CSIS, 2023; Council on Foreign Relations, 2023).

"BKBY" projesi, küresel altyapıyı geliştirmeyi ve modernize etmeyi amaçlamaktadır. Yollar, demiryolları, limanlar, enerji tesisleri ve diğer altyapı projeleri aracılığıyla bu gelişmeleri sağlamak, uluslararası ticareti kolaylaştırarak ekonomik büyümeyi desteklemeyi hedeflemektedir. Bu altyapı yatırımları, proje kapsamındaki ülkeler arasında daha etkin bir lojistik ve ticaret ağı oluşturarak iş birliğini artırmayı amaçlamaktadır. "Bir Kuşak, Bir Yol" (BRI) projesi, toplamda altı ana ekonomik koridordan oluşmaktadır: Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru, Çin- Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Çin-Yakın Doğu Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) Ekonomik Koridoru. Bu koridorlar, Asya, Avrupa ve Afrika'da yer alan ülkeler arasında altyapı, ticaret ve yatırım bağlantılarını geliştirmeyi hedeflemektedir.

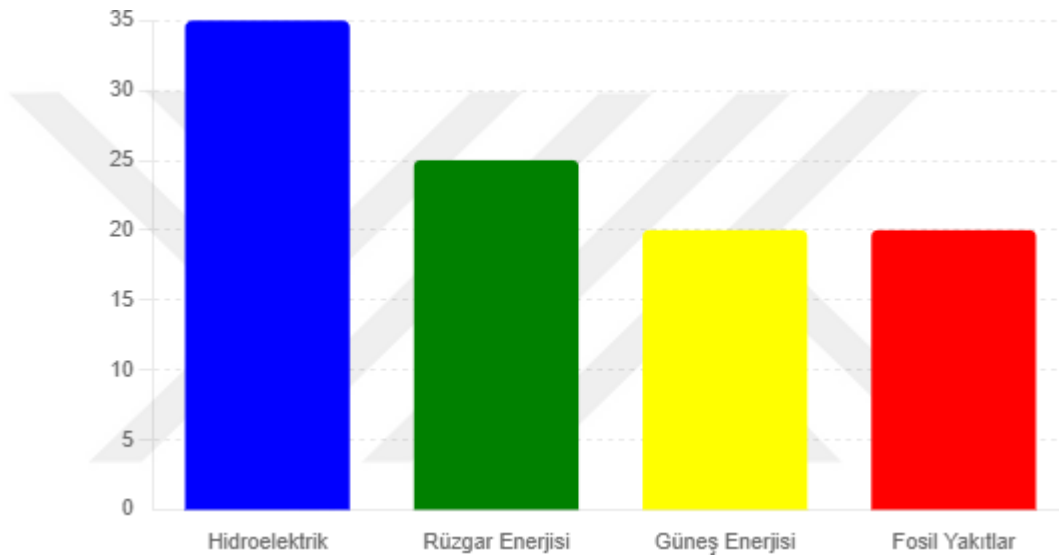
"BKBY" projesi aynı zamanda enerji güvenliği ve kaynaklara erişim konularında stratejik bir öneme sahiptir. Proje, enerji yollarını geliştirerek, enerji kaynaklarına daha güvenli ve etkili bir şekilde erişimi sağlamayı amaçlamaktadır. Bu da hem Çin'in enerji taleplerini karşılamasına yardımcı olacak hem de proje kapsamındaki ülkelerin enerji güvenliğini artıracaktır.



**Şekil 2.3: Kuşak Yol Projesindeki altı ekonomik koridorun tahmini ticaret hacimleri**

Grafikte, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesindeki altı ekonomik koridorun tahmini ticaret hacimleri gösterilmektedir. En yüksek ticaret hacmine sahip olan koridor Çin-Pakistan

Ekonomik Koridoru (300 milyar USD), ardından Yeni Avrasya Kara Köprüsü (250 milyar USD) ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (220 milyar USD) gelmektedir. Diğer koridorlar ise Çin-Yakın Doğu (200 milyar USD), Çin-Orta Asya-Batı Asya (180 milyar USD) ve Çin-Moğolistan-Rusya (150 milyar USD) ticaret hacimlerine sahiptir. Bu veriler, BRI projesinin küresel ticaret üzerindeki önemli etkisini göstermektedir.



**Şekil 2.4: BKBY projesinin enerji kaynakları üzerindeki etkileri**

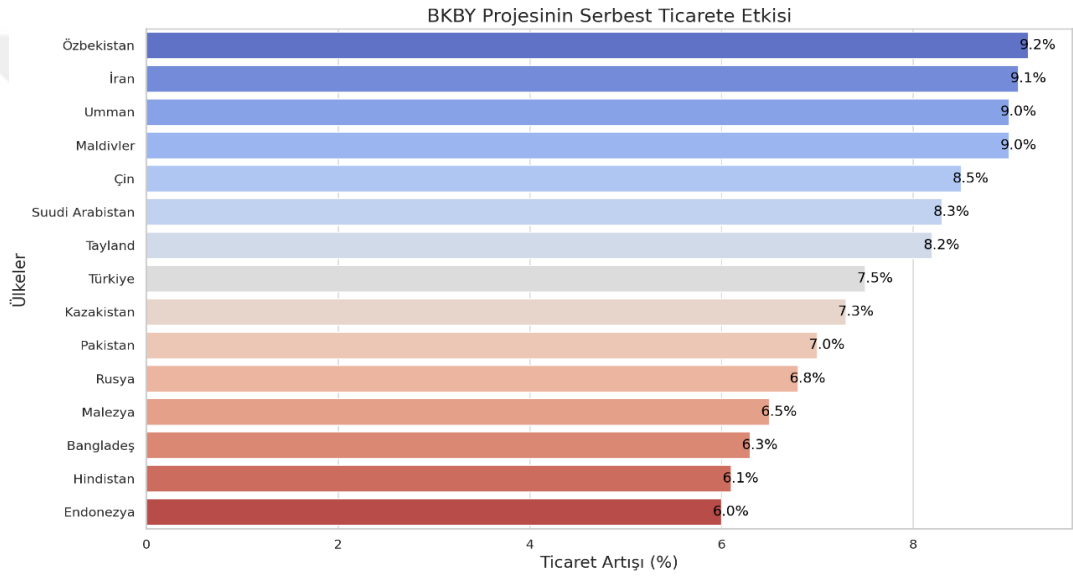
Grafik, Çin'in "Bir Kuşak, Bir Yol" (BKBY) projesinin enerji kaynakları üzerindeki etkilerini göstermektedir. BKBY kapsamında yapılan yatırımların %35'i hidroelektrik enerjiye, %25'i rüzgar enerjisine, %20'si güneş enerjisine ve %20'si fosil yakıtlara yönelmektedir. Bu veriler, BKBY'nin temiz enerjiye önemli yatırımlar yaparken fosil yakıtlara da yatırım yaptığını göstermektedir. (MDPI, 2021)

Bu hedefler, "BKBY" projesinin temelini oluşturmakta ve projenin doğuşunu açıklamaktadır. Proje, küresel ekonomik dengeleri değiştirebilecek potansiyele sahip bir inisiyatif olarak, dünya genelinde geniş bir etki yaratmayı hedeflemektedir (Dagestani, 2022)

Projenin bir diğer önemli hedefi, katılımcı ülkeler arasında daha fazla iş birliği ve entegrasyonu teşvik etmektir. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, katılımcı ülkeler arasında ekonomik ve ticari bağları güçlendirmeyi, kültürel etkileşimi artırmayı

ve bölgeler arası iş birliğini teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Bu, sadece ekonomik anlamda değil, aynı zamanda politik ve kültürel açıdan da daha yakın ilişkilerin kurulmasını hedefleyerek bölgesel ve küresel istikrarın artırılmasına yönelik bir stratejiyi yansıtmaktadır.

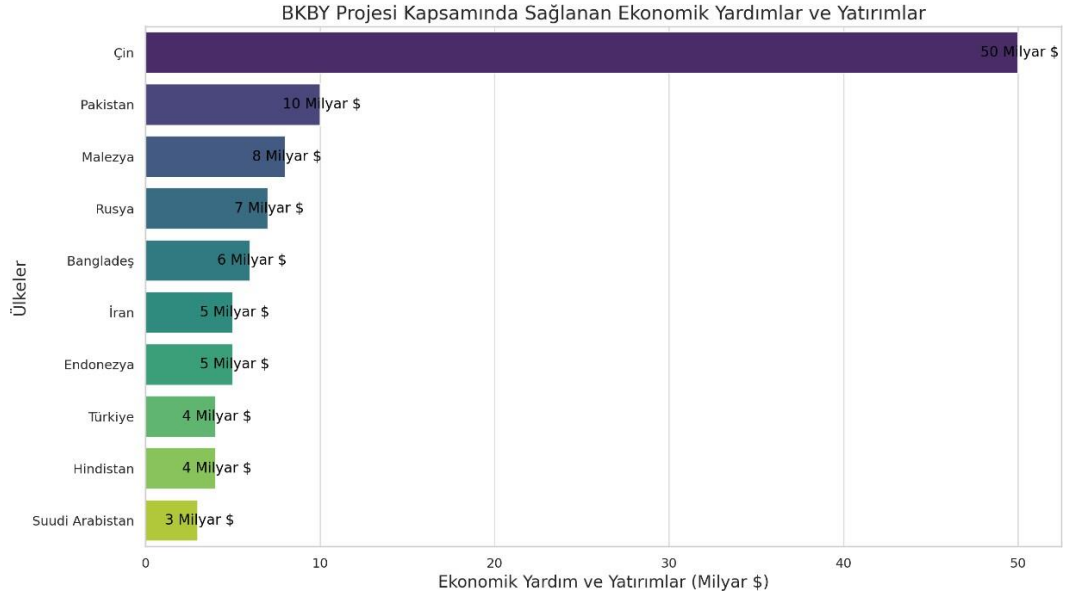
Proje, bir diğer hedefi olan "açık ekonomik sistem" ideali doğrultusunda, serbest ticareti desteklemeyi amaçlamaktadır. Bu, ticaret engellerini kaldırarak ve ekonomik entegrasyonu güçlendirerek, katılımcı ülkeler arasında daha etkili bir ticaret ağının oluşturulmasını hedefler. Ayrıca, bu durum, küresel ekonominin sürdürülebilir büyümesine katkıda bulunarak, katılımcı ülkelerin ekonomik refahını artırmayı amaçlar (Acar ve Gürol, 2016a)



**Şekil 2.5: BKBY projesinin enerji kaynakları üzerindeki etkileri**

Grafik, BKBY projesinin serbest ticarete etkilerini renkli olarak göstermektedir. Özellikle Özbekistan, İran, Umman ve Maldivler gibi ülkelerde ticaret hacmi %9'un üzerinde artış göstermektedir. Türkiye'nin ticaret hacminde ise %7.5 oranında bir artış beklenmektedir. (<https://cepr.org/voxeu/columns/how-belt-and-road-initiative-could-reduce-trade-costs>)

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Çin'in dış politikasının bir parçası olarak da önemli bir rol oynamaktadır. Proje kapsamında sağlanacak olan ekonomik yardımlar, yatırımlar ve altyapı geliştirmeleri, Çin'in bölgesel ve küresel düzeyde daha etkin bir lider olarak ortaya çıkmasına katkıda bulunacaktır. Bu da Çin'in dünya genelinde siyasi ve ekonomik etkisini artırma stratejisinin bir parçasıdır.



**Şekil 2.6: BKBY projesi kapsamında sağlanan ekonomik yardımlar ve yatırımlar**

Grafik, BKBY projesi kapsamında sağlanan ekonomik yardımlar ve yatırımları göstermektedir. En büyük ekonomik yardımı ve yatırımı Çin yaparken, Pakistan, Malezya, Rusya, Bangladeş ve diğer ülkeler de önemli miktarlarda yardım ve yatırım almaktadır. Türkiye'nin aldığı ekonomik yardım ve yatırım ise 4 milyar dolardır. (World Bank Group, 2019)

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin doğuşu ve temel hedefleri, Çin'in küresel ölçekte bir etki yaratma ve dünya ekonomisine şekil verme çabalarının bir yansımasıdır. Bu proje, tarihsel İpek Yolu'nun canlandırılmasını amaçlayarak, küresel ekonomik bağları güçlendirmeyi ve katılımcı ülkeler arasında daha yakın ilişkilerin kurulmasını hedeflemektedir

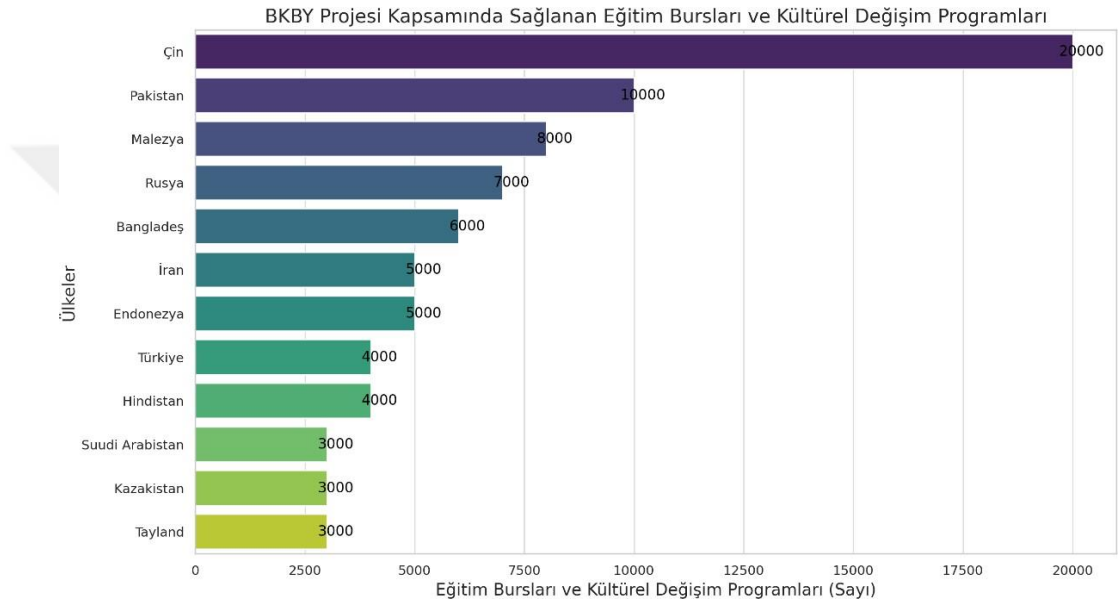
### 2.3 Projenin Kültürel ve Tarihsel Bağlamdaki Etkileri

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin kültürel ve tarihsel bağlamdaki etkileri, projenin sadece ekonomik bir inisiyatif olmanın ötesinde, farklı milletler ve kültürler arasında derinlemesine bir etkileşim platformu oluşturmayı amaçlamasından kaynaklanmaktadır. Bu proje, tarih boyunca zengin bir kültürel mirasa ev sahipliği yapmış olan İpek Yolu'nun canlandırılmasıyla, kültürel alışverişi ve anlayışı teşvik etmeyi hedeflemektedir (Katıtaş, 2019)

İpek Yolu, antik çağlardan itibaren farklı medeniyetleri bir araya getirerek kültürel alışverişi desteklemiş ve farklı inanç, dil, sanat ve geleneklerin birbirleriyle

etkileşimde bulunmasına olanak tanımıştır. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, bu tarihî geçmişi göz önünde bulundurarak, katılımcı ülkeler arasında kültürel anlayışın derinleşmesine ve paylaşılmasına olanak tanıyan bir platform sunmaktadır.

Proje, kültürel alışverişi desteklemek adına çeşitli etkinlikleri içermektedir. Sanat, müzik, edebiyat ve halk dansları gibi kültürel etkinliklerin düzenlenmesi, farklı milletlerin sanatsal ve kültürel değerlerini birbirleriyle paylaşmalarına olanak tanımaktadır. Bu etkinlikler, katılımcı ülkelerin kültürlerini birbirine tanıtmalarına ve daha yakın ilişkiler kurmalarına aracılık etmektedir.

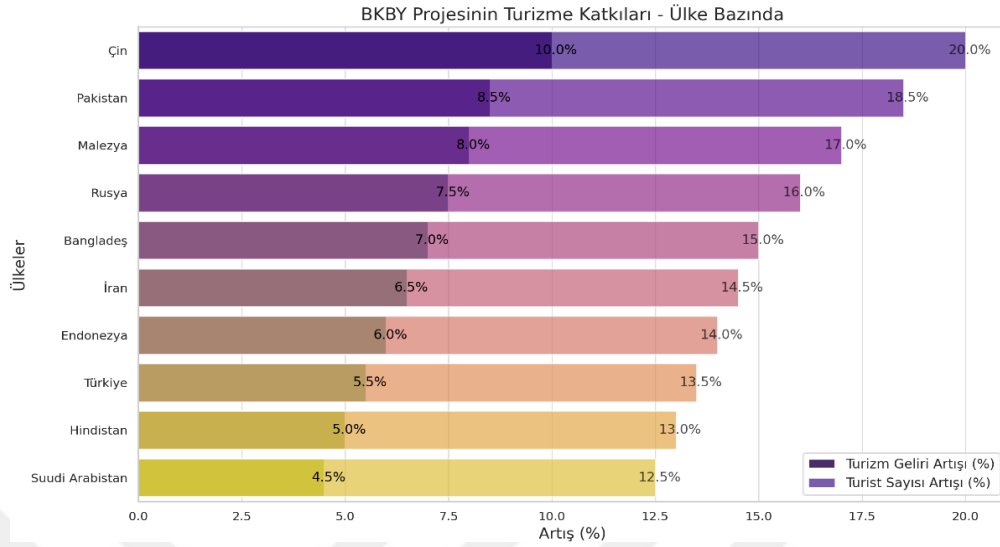


**Şekil 2.7: BKBY projesi kapsamında sağlanan eğitim bursları ve kültürel değişim programları**

Grafik, BKBY projesi kapsamında sağlanan eğitim bursları ve kültürel değişim programlarının etkilerini göstermektedir. En fazla burs ve kültürel değişim programına sahip ülke olan Çin, toplamda 20,000 burs sağlamaktadır. Pakistan ve Malezya sırasıyla 10,000 ve 8,000 burs alırken, Türkiye'nin aldığı burs ve değişim programı sayısı 4,000'dir. Bu veriler, BKBY projesinin kültürel ve eğitim alanlarındaki etkilerini göstermekte ve Çin'in bu projelerle kültürel diplomasi ve eğitim iş birliğini nasıl teşvik ettiğini ortaya koymaktadır

Ayrıca, proje kapsamında gerçekleştirilen tarihi ve kültürel turistik rotalar, katılımcı ülkelerin zengin tarihî miraslarını keşfetmelerini sağlamakta ve turistler arasında kültürel anlayışın artmasına hizmet etmektedir. Bu da sadece ekonomik değil, aynı zamanda kültürel bir etkileşim ve paylaşım platformu oluşturarak,

insanlar arasında dostluk ve anlayışın gelişmesine katkıda bulunmaktadır (Turan, 2014)



**Şekil 2.8: BKBY projesinin turizme katkıları**

Grafik, BKBY projesinin turizme katkılarını ülke bazında göstermektedir. Bu proje kapsamında, ülkelerin turizm gelirleri ve turist sayılarında önemli artışlar sağlanmıştır. Çin, Pakistan ve Malezya gibi ülkeler en yüksek artış oranlarına sahiptir.

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin kültürel ve tarihsel bağlamdaki etkileri, farklı milletler arasında kültürel alışverişi teşvik ederek, tarihî İpek Yolu'nun ruhunu canlandırmayı ve bu yolla insanlar arasında daha güçlü bağlar oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu proje, ekonomik iş birliğinin ötesinde, kültürel ve tarihsel mirasın korunması ve paylaşılması adına önemli bir rol oynamaktadır (Orhan, 2020).

## 2.4 Projenin Finansman ve Yatırım Kaynakları

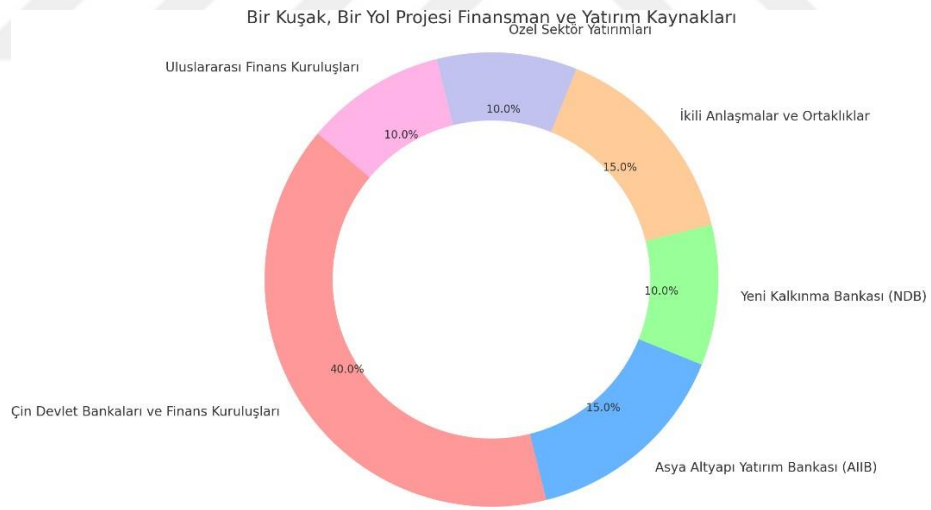
"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin finansman ve yatırım kaynakları, projenin geniş kapsamlı altyapı ve ekonomik inisiyatiflerini desteklemek adına Çin'in yanı sıra uluslararası düzeyde çeşitli finansal kaynaklara dayanmaktadır. Projenin büyük çaplı altyapı ve ticaret ağlarını finanse etmek için çeşitli mekanizmalar ve kaynaklar kullanılmaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi için önemli finansal kaynaklar sağlamaktadır. Çin Merkez Hükümeti, projenin ana finansman kaynağı olarak, bu inisiyatifi desteklemek üzere önemli bütçe ayırmıştır. Özellikle Çin'in

kalkınma bankaları ve diğer finansal kurumları, proje kapsamında gerçekleştirilen altyapı projelerine önemli ölçüde kredi ve finansman sağlamaktadır (Öksüzkaya ve Yaşar, 2022)

Uluslararası finans kuruluşları, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesini desteklemek adına çeşitli finansal araçlar sunmaktadır. Bu kuruluşlar arasında Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB), Yeni Kalkınma Bankası (NDB) ve Uluslararası Para Fonu (IMF) gibi önemli kurumlar bulunmaktadır. Bu kuruluşlar, projeye finansman sağlayarak, katılımcı ülkelerin altyapı projelerini hayata geçirmelerine destek olmaktadır.

Çin'in ötesinde, diğer ülkelerden ve uluslararası özel sektörden de yatırımlar ve finansman kaynakları gelmektedir. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Çin'in öncülüğündeki bir girişim olmasına rağmen, bu projeye katılan birçok ülke, kendi kaynaklarını ve finansman mekanizmalarını projede kullanmaktadır. Ayrıca, proje kapsamındaki iş birlikleri teşvik etmek adına Çin ve diğer katılımcı ülkeler arasında özel sektör yatırımlarını çekmeye yönelik çeşitli teşvikler ve anlaşmalar da bulunmaktadır (Tepeli ve Aydın, 2015)

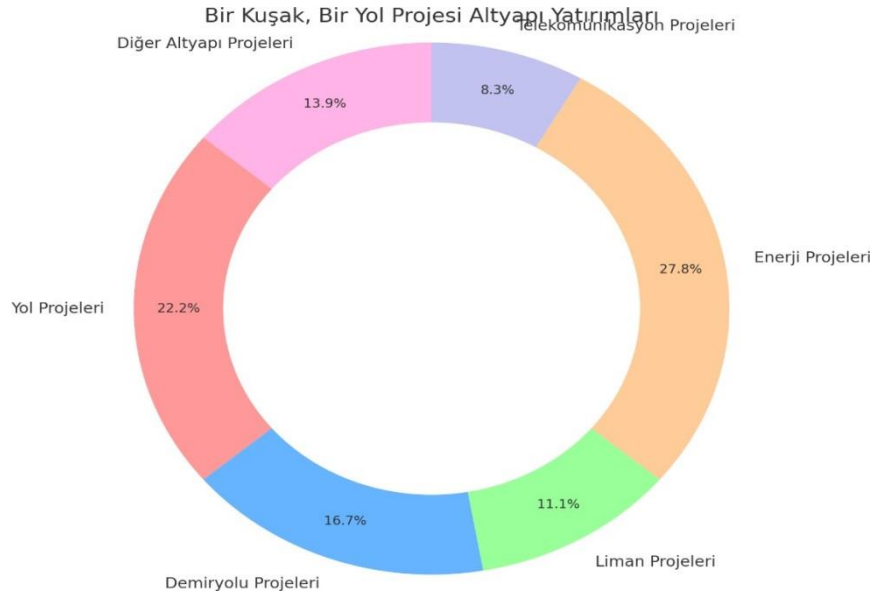


**Şekil 2.9: Kuşak Yol Projesinin finansman ve yatırım kaynakları**

"Bir Kuşak, Bir Yol" (BRI) projesinin finansman ve yatırım kaynakları, %40 oranında Çin Devlet Bankaları ve Finans Kuruluşları, %15 oranında Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB), %10 oranında Yeni Kalkınma Bankası (NDB), %15 oranında ikili anlaşmalar ve ortaklıklar, %10 oranında özel sektör yatırımları ve %10 oranında uluslararası finans kuruluşlarından (Dünya Bankası, IMF gibi) sağlanmaktadır.

Bunun yanında, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin finansman ve yatırım kaynakları, yerel kalkınma bankaları, ulusal fonlar ve özel yatırım şirketleri gibi çeşitli kaynaklardan da gelmektedir. Projenin başarılı bir şekilde yürütülebilmesi için çoklu finansman kaynaklarına dayanması, geniş çaplı bir küresel iş birliği ve finansal entegrasyon örneğini oluşturmaktadır. Ayrıca, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi çerçevesinde uluslararası iş birliğini artırmak ve finansman kaynaklarını çeşitlendirmek amacıyla çeşitli iş forumları ve zirveler düzenlenmektedir. Bu platformlar, katılımcı ülkeler arasında yatırım fırsatlarını tanıtmak, finansman sağlamak isteyen şirketleri bir araya getirmek ve projelerin finansmanını artırmak için önemli birer araçtır. Bu sayede hem devlet hem de özel sektör aktörleri arasında daha fazla iş birliği ve yatırım çekme potansiyeli ortaya çıkmaktadır (Özgöker ve Batı, 2017)

Finansman kaynakları arasında yer alan özel sektör yatırımları, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin sadece ekonomik değil, aynı zamanda özel sektörün katılımı sayesinde daha sürdürülebilir bir yapıya kavuşmasına da olanak tanımaktadır. Çin ve diğer katılımcı ülkeler, özel sektörü projeye çekmek için çeşitli teşvikler ve avantajlar sunmaktadır. Bu da proje kapsamındaki altyapı yatırımlarının daha etkin bir şekilde hayata geçirilmesine ve projenin uzun vadeli başarısına katkı sağlamaktadır.



**Şekil 2.10: Kuşak Yol Projesi kapsamındaki altyapı yatırımları**

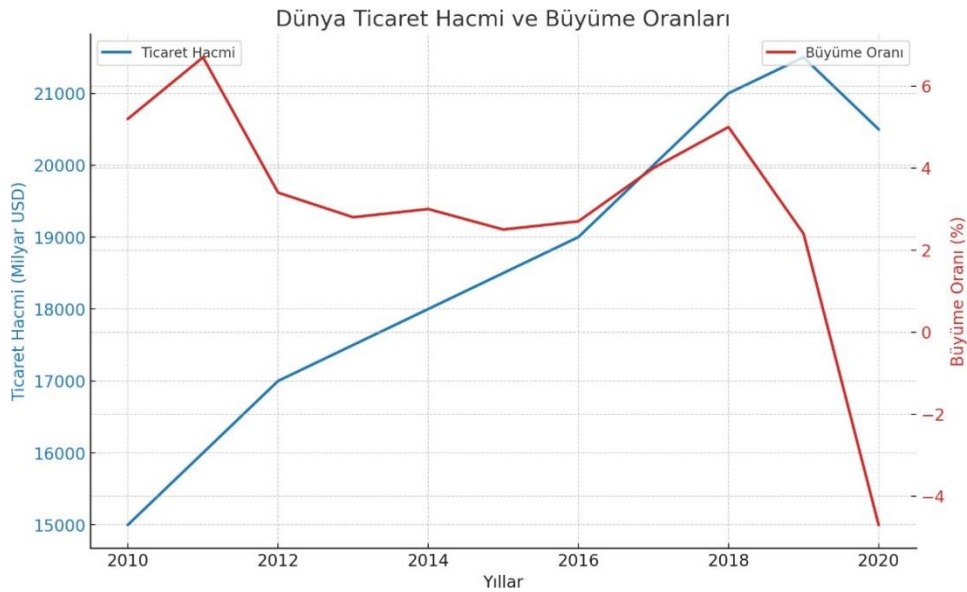
Grafikte, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki altyapı yatırımları gösterilmektedir. En büyük yatırımlar %27.8 ile enerji projelerine (250 milyar USD), ardından %22.2 ile yol projelerine (200 milyar USD) yapılmıştır. Demiryolu projeleri

%16.7 (150 milyar USD), diğer altyapı projeleri %13.9 (125 milyar USD), liman projeleri %11.1 (100 milyar USD) ve telekomünikasyon projeleri %8.3 (75 milyar USD) oranında yatırım almıştır. Bu veriler, projenin farklı altyapı alanlarına dağılım geniş kapsamlı yatırımlarını yansıtmaktadır. Griffith University. (2024)

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin finansman ve yatırım kaynakları oldukça çeşitli ve karmaşık bir yapıya sahiptir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin öncülüğünde, uluslararası finans kuruluşları, katılımcı ülkelerin kendi kaynakları, özel sektör yatırımları ve iş birliği forumlarından gelen kaynaklar bir araya gelerek projenin başarılı bir şekilde uygulanmasını desteklemektedir. Bu çok katmanlı finansman modeli, proje kapsamındaki altyapı yatırımlarının ve ekonomik entegrasyonun sürdürülebilir bir şekilde devam etmesine olanak tanımaktadır (Akkaymak, 2009)

## 2.5 Küresel Ekonomi ve Ticaretteki Değişen Dinamikler

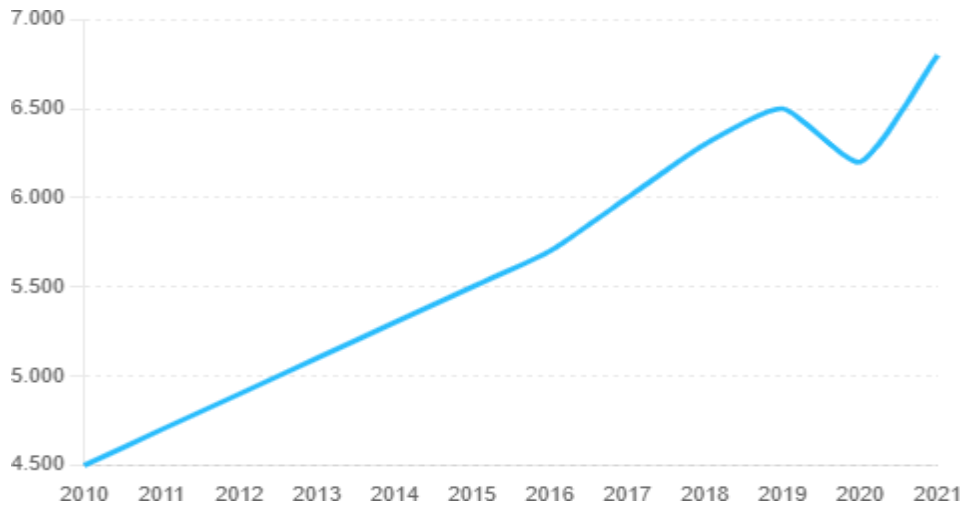
"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin temelinde yatan dinamikler, küresel ekonomi ve ticaretteki değişimlere ayak uydurmayı amaçlayan bir stratejiyi yansıtmaktadır. Son yıllarda küresel ekonomik peyzaj, geleneksel ticaret yollarının ötesine geçen dinamik değişimlere tanık olmuştur. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, bu değişen dinamiklere uyum sağlamak ve dünya çapında daha geniş bir ekonomik etkileşimi teşvik etmek amacıyla oluşturulan bir girişimdir.



Şekil 2.11: 2010'dan 2020'ye kadar olan dünya ticaret hacmi ve büyüme oranları

Grafikte, 2010'dan 2020'ye kadar olan dünya ticaret hacmi ve büyüme oranları gösterilmektedir. Mavi renkteki çizgi, ticaret hacmini milyar USD cinsinden ifade ederken, kırmızı renkteki çizgi yıllık büyüme oranlarını göstermektedir. 2010-2019 yılları arasında ticaret hacmi sürekli artış göstermiş ve 2019'da 21.500 milyar USD'ye ulaşmıştır. Büyüme oranları ise dalgalı bir seyir izlemiştir; 2010 ve 2011 yıllarında yüksek büyüme oranları görülürken, 2020'de COVID-19 pandemisinin etkisiyle %4.7 oranında bir düşüş yaşanmıştır. (World Trade Organization 2024)

Küresel ekonomideki birinci dinamik, Asya'nın yükselişidir. Çin, Hindistan, ve diğer Asya ülkeleri, giderek artan bir şekilde dünya ekonomisinde daha etkin bir rol oynamaktadır. "BKBY" projesi, Asya kıtasının ekonomik büyümesini destekleyerek, bu bölgenin küresel ticaretteki ağırlığını artırmayı hedefler. Proje, Asya'dan Avrupa'ya ve Afrika'ya kadar uzanan bir ağ oluşturarak, Asya'nın ekonomik potansiyelini daha geniş bir coğrafyada değerlendirme amacını taşır. Küresel ticaretin ve ekonominin daha fazla bölgeselleşmesidir. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, katılımcı ülkeler arasında ticaretin artırılması ve bu ülkeler arasında daha sıkı bir ekonomik entegrasyonun sağlanması amacını gütmektedir. Bu, geleneksel olarak güçlü olan bölgesel ticaret bloklarına alternatif olarak, daha geniş bir coğrafyada güçlü ve bağlantılı ekonomik ilişkiler kurmayı hedeflemektedir. Bilgi ve teknolojinin hızla ilerlemesi ve küresel ticareti şekillendirmesidir. "BKBY" projesi, bu dinamiklerle uyum sağlamak adına bilişim teknolojilerini ve dijital altyapıyı kullanarak, ticaretin ve ekonominin daha etkin bir şekilde yönetilmesini amaçlar. Akıllı şehirler, dijital ticaret platformları ve iletişim altyapısı, projenin temelini oluşturan unsurlardan biridir (Serbest, 2016).



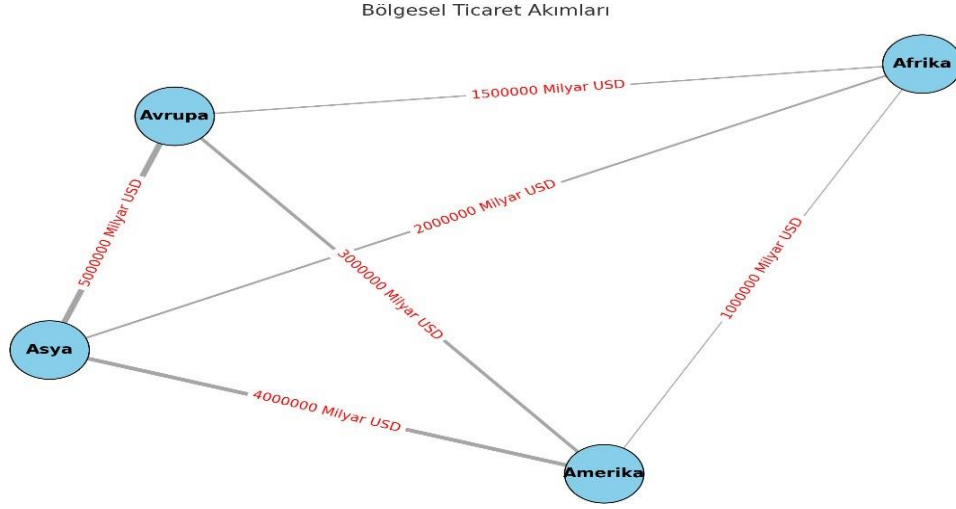
**Şekil 2.12: 2010'dan 2021'e kadar Asya'nın yıllık ticaret hacmi**

Grafikte, 2010'dan 2021'e kadar Asya'nın yıllık ticaret hacmi gösterilmektedir. 2010 yılında 4500 milyar USD olan ticaret hacmi, 2021 yılında 6800 milyar USD'ye ulaşmıştır. Genel olarak, ticaret hacminde sürekli bir artış görülmektedir. Ancak, 2020 yılında COVID-19 pandemisinin etkisiyle ticaret hacminde bir düşüş yaşanmış ve 6200 milyar USD'ye gerilemiştir. 2021'de ise toparlanma süreci başlamış ve ticaret hacmi 6800 milyar USD'ye yükselmiştir. Bu grafik, Asya'nın ticaret hacminin son on yılda genel olarak büyüme eğiliminde olduğunu göstermektedir. World Trade Organization (2024)

Sürdürülebilir kalkınma ve yeşil ekonomi trendleri, küresel ekonomik dinamiklerde belirleyici bir faktördür. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, sürdürülebilir enerji projeleri, çevre dostu altyapı geliştirmeleri ve yeşil teknolojilere yönelik yatırımlarla, katılımcı ülkeler arasında çevre bilinci ve sürdürülebilir kalkınmayı desteklemeyi hedefler. Bu, gelecek nesiller için sağlıklı bir ekonomik ve çevresel zemin oluşturmayı amaçlar. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, küresel ekonomideki değişen dinamiklere uyum sağlamak ve yeni ticaret yolları oluşturarak dünya genelinde ekonomik entegrasyonu artırmak amacını taşır. Bu proje, sadece ekonomik değil, aynı zamanda sosyal ve çevresel boyutlarıyla da küresel ticaretin evrimine katkıda bulunmaktadır.

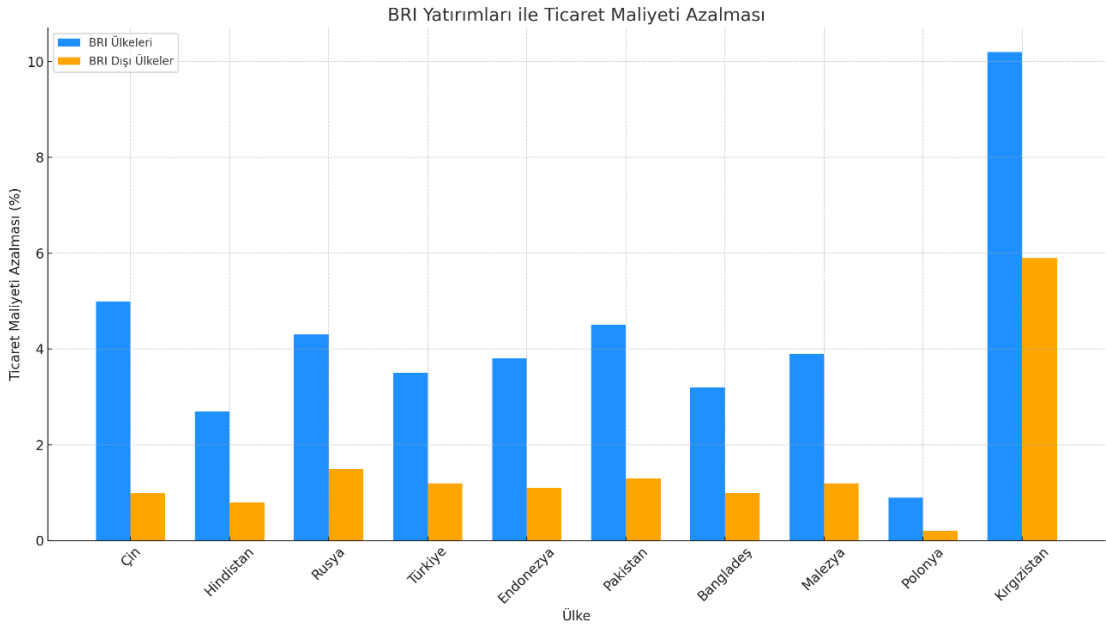
Bu değişen dinamiklerin bir diğer önemli unsuru da küresel değer zincirlerinin evrimidir. Geleneksel olarak, küresel değer zincirleri, belirli üretim aşamalarını farklı ülkelerde gerçekleştiren bir modeli takip ederdi. Ancak "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, bu modeli değiştirmeyi ve daha entegre bir küresel ekonomik sistem oluşturmayı hedefler. Proje, katılımcı ülkeler arasında üretim, ticaret ve hizmetlerin daha etkin bir şekilde paylaşılmasını sağlayarak, küresel değer zincirlerini daha güçlü ve esnek hale getirmeyi amaçlar (Murat, 2018)

Ayrıca, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, ticaretin ve ekonominin geleneksel olarak yoğunlaştığı bölgelerin ötesine geçerek, daha geniş bir coğrafyada ekonomik kalkınmayı teşvik etmeyi amaçlar.



**Şekil 2.13: Asya, Avrupa, Amerika ve Afrika arasındaki bölgesel ticaret akımları**

Grafikte, Asya, Avrupa, Amerika ve Afrika arasındaki bölgesel ticaret akımları gösterilmektedir. En yüksek ticaret akımı, 5000 milyar USD ile Asya ve Avrupa arasında gerçekleşirken, Asya ve Amerika arasındaki ticaret hacmi 4000 milyar USD olarak ikinci sırada yer almaktadır. Avrupa ve Amerika arasındaki ticaret hacmi 3000 milyar USD, Afrika ile Asya arasındaki ticaret 2000 milyar USD, Afrika ile Avrupa arasındaki ticaret 1500 milyar USD ve Amerika ile Afrika arasındaki ticaret 1000 milyar USD olarak belirlenmiştir. Bu grafik, Asya ve Avrupa'nın küresel ticaretteki merkezî rollerini ve Amerika ile olan önemli ticaret ilişkilerini vurgularken, Afrika'nın diğer bölgelere kıyasla daha düşük ticaret hacmine sahip olduğunu göstermektedir.

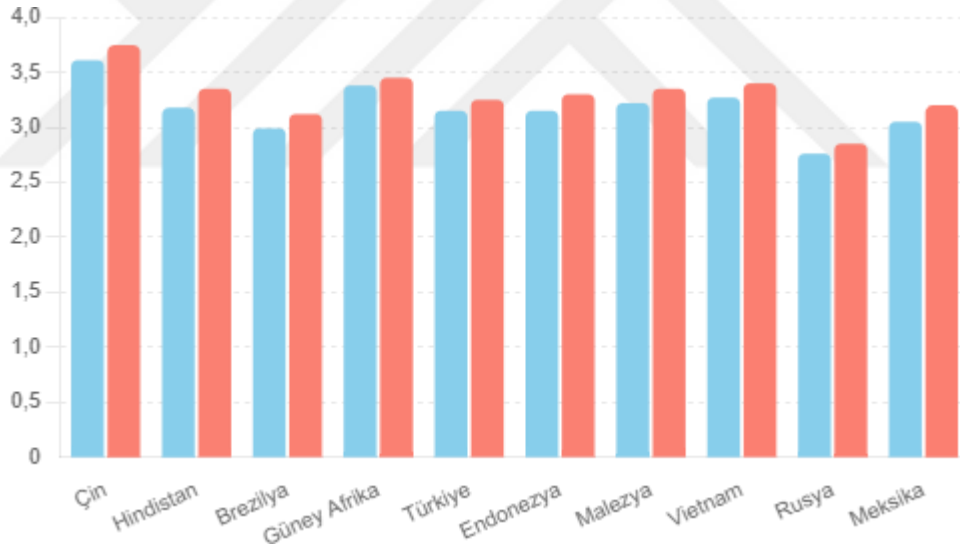


**Şekil 2.14: Kuşak ve Yol Girişimi yatırımlarının ticaret maliyetlerini düşürme etkisi**

Grafik, Kuşak ve Yol Girişimi yatırımlarının ticaret maliyetlerini düşürme etkisini hem proje ülkeleri hem de proje dışı ülkeler için göstermektedir. Kırgızistan, proje ülkeleri arasında %10.2 ile en yüksek ticaret maliyeti azalmasına sahipken, proje dışı ülkelerde

%5.9 oranında bir azalma gözlemlenmektedir. Polonya ise proje ülkeleri için %0.9, proje dışı ülkeler için %0.2 oranında daha mütevazı azalmalar göstermektedir. Genel olarak, proje ülkeleri proje yatırımlarından daha fazla fayda sağlarken, proje dışı ülkeler de bu yatırımlardan belirli ölçüde yarar sağlamaktadır. Bu durum, proje yatırımlarının, hem proje ülkelerinde hem de global ölçekte ticaret maliyetlerini düşürdüğünü ortaya koymaktadır.

Proje kapsamında oluşturulan altyapı ve ticaret yolları, daha önce izole edilmiş veya az gelişmiş bölgelere ekonomik fırsatlar sunarak, bu bölgelerin küresel ekonomide daha etkin bir rol oynamasını destekler. Teknolojik gelişmelerin değişen ticaret dinamiklerine etkisi önemlidir.

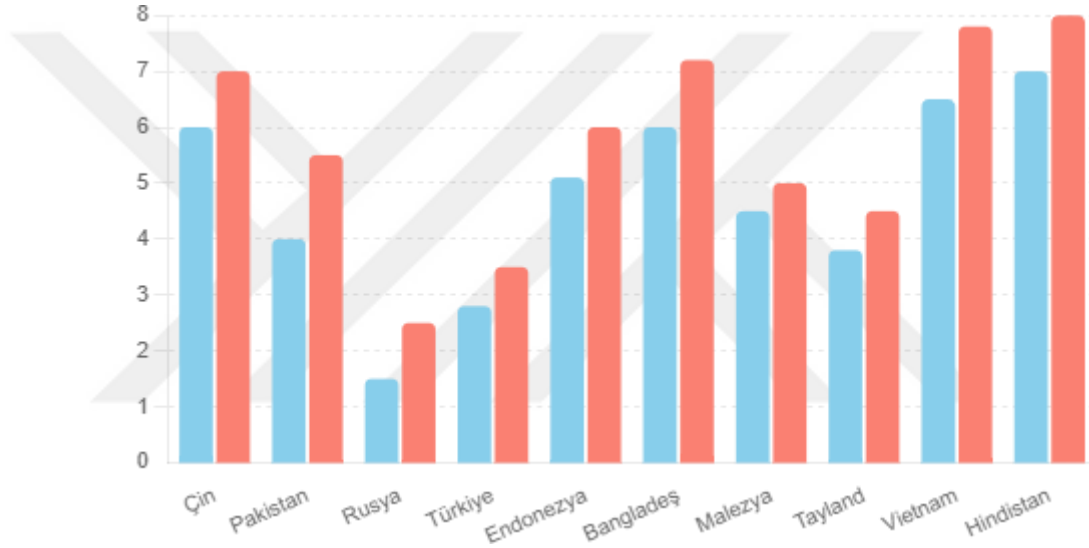


**Şekil 2.15: Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında yapılan altyapı yatırımlarının lojistik performans indeksi**

Grafik, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında yapılan altyapı yatırımlarının lojistik performans indeksini (LPI) nasıl iyileştirdiğini ortaya koymaktadır. Çin, Hindistan, Brezilya, Güney Afrika ve Türkiye gibi ülkelerde, 2018'den 2023'e kadar LPI skorlarında belirgin artışlar görülmüştür. Örneğin, Çin'in LPI skoru 3.61'den 3.75'e, Hindistan'ın 3.18'den 3.35'e, Türkiye'nin ise 3.15'ten 3.25'e yükselmiştir. ((LPI (Logistics Performance Index) Skoru, Dünya Bankası tarafından ülkelerin lojistik performansını değerlendirmek için kullanılan bir ölçüttür. LPI, bir ülkenin

ticaret ve taşımacılık performansını belirlemek amacıyla çeşitli kriterler üzerinden hesaplanır.)) Bu iyileşmeler, altyapı yatırımlarının ve lojistik hizmetlerin geliştirilmesinin ülkelerin ticaret kabiliyetini artırdığını ve daha verimli bir ticaret ortamı yarattığını göstermektedir. Lojistik performansındaki bu iyileşmeler, küresel ticaretin daha akıcı ve etkin hale gelmesini sağlamaktadır.

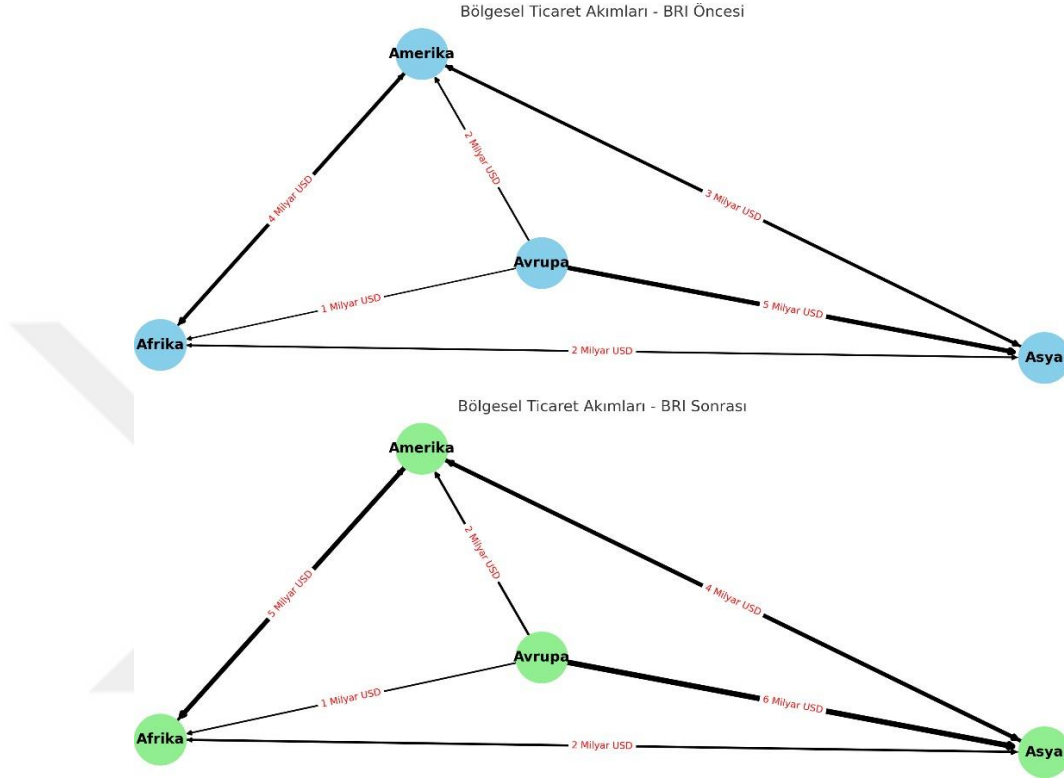
Dijitalleşme ve yapay zeka gibi teknolojik ilerlemeler, üretim süreçlerini ve ticaret modellerini dönüştürmektedir. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, bu teknolojik gelişmeleri kullanarak, katılımcı ülkeler arasında dijital ticaretin artırılmasını ve teknoloji transferini teşvik etmeyi amaçlar. Bu sayede, projenin sadece altyapısal değil, aynı zamanda dijital bir boyutu da bulunmaktadır.



**Şekil 2.16: BRI (Kuşak ve Yol Girişimi) altyapı yatırımlarının ekonomik büyümeye etkisini**

Grafik, BRI (Kuşak ve Yol Girişimi) altyapı yatırımlarının ekonomik büyümeye etkisini daha fazla ülkeyi kapsayacak şekilde göstermektedir. Çin, Pakistan, Rusya, Türkiye, Endonezya, Bangladeş, Malezya, Tayland, Vietnam ve Hindistan gibi ülkelerin BRI yatırımları öncesi ve sonrası GSYH büyüme oranları karşılaştırılmıştır. BRI yatırımları sonrası, birçok ülkede GSYH büyüme oranlarında belirgin bir artış görülmektedir. Örneğin, Çin'in büyüme oranı %6'dan %7'ye, Pakistan'ın %4'ten %5.5'e, Endonezya'nın %5.1'den %6'ya, ve Hindistan'ın %7'den %8'e yükselmiştir. Bu grafik, BRI yatırımlarının çeşitli ülkelerde ekonomik büyümeyi teşvik ettiğini ve genel olarak olumlu bir etkisi olduğunu göstermektedir. (World Bank Group (2018).

Bu grafikler, BRI yatırımlarının bölgesel ticaret akımlarını nasıl artırdığını ve genel ticaret hacimlerinde önemli bir büyüme sağladığını göstermektedir. BRI sonrası, tüm bölgeler arasındaki ticaret akımlarında belirgin bir artış görülmektedir, bu da altyapı iyileştirmelerinin ve ticaret kolaylaştırmalarının küresel ticaret üzerindeki olumlu etkisini vurgulamaktadır.



**Şekil 2.17: BRI yatırımlarının bölgesel ticaret akımlarını**

Bu grafikler, BRI yatırımlarının bölgesel ticaret akımlarını nasıl artırdığını ve genel ticaret hacimlerinde önemli bir büyüme sağladığını göstermektedir. BRI sonrası, tüm bölgeler arasındaki ticaret akımlarında belirgin bir artış görülmektedir, bu da altyapı iyileştirmelerinin ve ticaret kolaylaştırmalarının küresel ticaret üzerindeki olumlu etkisini vurgulamaktadır. De Soyres, F., Mulabdic, A., & Ruta, M. (2018)

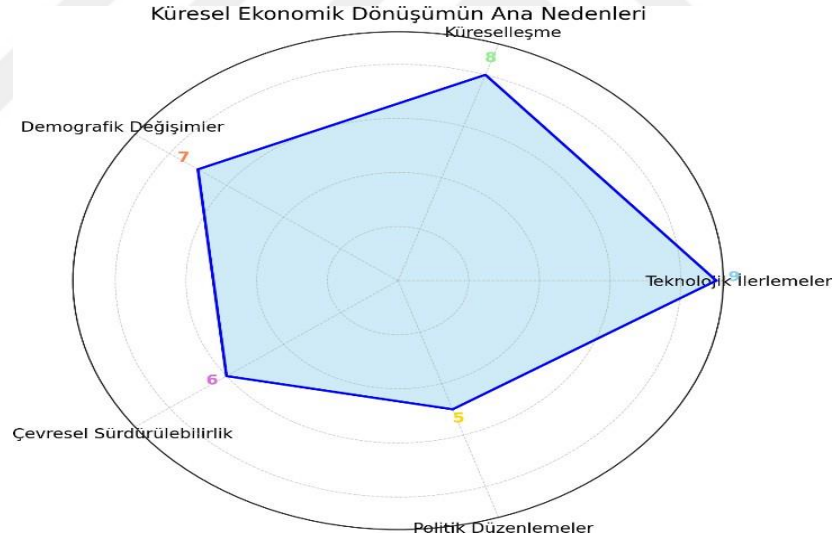
"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, küresel ekonomi ve ticaretin değişen dinamiklerine adapte olmak üzere tasarlanmış bir girişimdir. Asya'nın yükselişi, bölgeselleşme, teknolojik ilerlemeler ve sürdürülebilir kalkınma gibi faktörleri içeren bu dinamikler, projenin küresel ekonomi üzerindeki potansiyel etkilerini belirler. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, bu dinamikleri dikkate alarak, katılımcı ülkeler arasında daha

adil ve sürdürülebilir bir ekonomik kalkınma modeli oluşturmayı hedefler (Özmen ve Buluş, 2017)

Küresel ekonomik dönüşüm ve ticaret dinamikleri üzerinde durulan bu bölümde, Asya'nın yükselişi ve "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin bu bağlamdaki rolü analiz edilmiştir. Projenin altyapı yatırımları ve enerji güvenliği üzerindeki etkileri incelenmiştir. Bu bölüm, küresel ekonomik dengeleri nasıl değiştirdiğini ve Türkiye'nin bu yeni dinamikler içinde nasıl bir rol oynadığını göstermektedir. Bu analiz, Türkiye'nin jeopolitik ve ekonomik konumunun projenin küresel iş birliği bağlamındaki önemine dair daha ayrıntılı bir inceleme ile devam edecektir.

### 2.5.1 Küresel ekonomik dönüşümün ana nedenleri

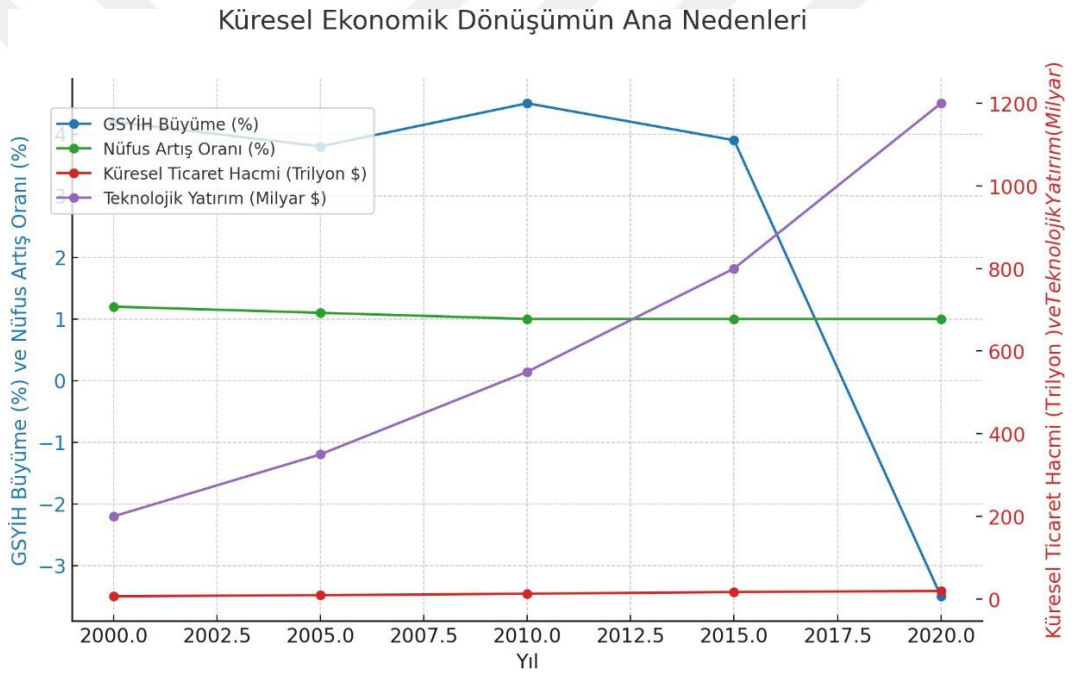
Küresel ekonomik dönüşümü tetikleyen bir dizi ana neden, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesini şekillendiren temel faktörler arasında yer almaktadır. Bu nedenler, geleneksel ekonomik modellerin evrimi, teknolojik ilerlemeler, artan bölgeselleşme ve Asya'nın yükselişi gibi dinamikleri içermektedir.



Şekil 2.18: Küresel ekonomik dönüşümün ana nedenleri

Grafik, küresel ekonomik dönüşümün ana nedenlerini ve bu nedenlerin göreceli önemini göstermektedir. Teknolojik ilerlemeler, küreselleşme, demografik değişimler, çevresel sürdürülebilirlik ve politik düzenlemeler gibi faktörler, küresel ekonomik dönüşümde önemli rol oynamaktadır. Teknolojik ilerlemeler en yüksek öneme sahipken, bunu sırasıyla küreselleşme, demografik değişimler, çevresel sürdürülebilirlik ve politik düzenlemeler takip etmektedir.

Özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, küresel ekonomi, üretim süreçlerindeki değişimlere ve yeni ticaret modellerinin gelişimine tanıklık etti. Daha önce genellikle Batı ülkelerinde yoğunlaşan üretim, giderek artan bir şekilde Asya ve diğer bölgelere kaydı. Bu, küresel değer zincirlerinin yeniden yapılanmasına ve ekonomik etkinliklerin coğrafi olarak daha dengeli bir şekilde dağılmasına yol açtı. Dijitalleşme, otomasyon, yapay zeka ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler, üretim süreçlerini ve ticaret modellerini temelden değiştirdi. Bu teknolojik ilerlemeler, sadece üretimde değil, aynı zamanda ticaretin yönetiminde ve finansal hizmetlerde de büyük bir etki yarattı. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, bu teknolojik dönüşümü yakalayarak, katılımcı ülkeler arasında dijital ticaretin ve teknoloji transferinin artırılmasını hedeflemektedir (Laçiner, 2001).



**Şekil 2.19: GSYİH büyüme oranı, küresel ticaret hacmi, teknolojik yatırım, nüfus artış oranı**

Grafik, 2000 yılından 2020 yılına kadar GSYİH büyüme oranı (%), küresel ticaret hacmi (trilyon \$), teknolojik yatırım (milyar \$) ve nüfus artış oranı (%) gibi önemli ekonomik göstergeleri içermektedir. (World Development Indicators, 2021).

GSYİH büyüme oranı, 2020 yılında COVID-19 pandemisi nedeniyle belirgin bir düşüş göstermesine rağmen, genel olarak pozitif bir büyüme trendi izlemektedir. Küresel ticaret hacmi ise sürekli bir artış eğilimindedir ve bu durum, dünya ekonomisinin giderek daha fazla entegre olduğunu göstermektedir. Teknolojik yatırımların artışı da dikkat çekicidir; 2000 yılından 2020 yılına kadar bu alanda

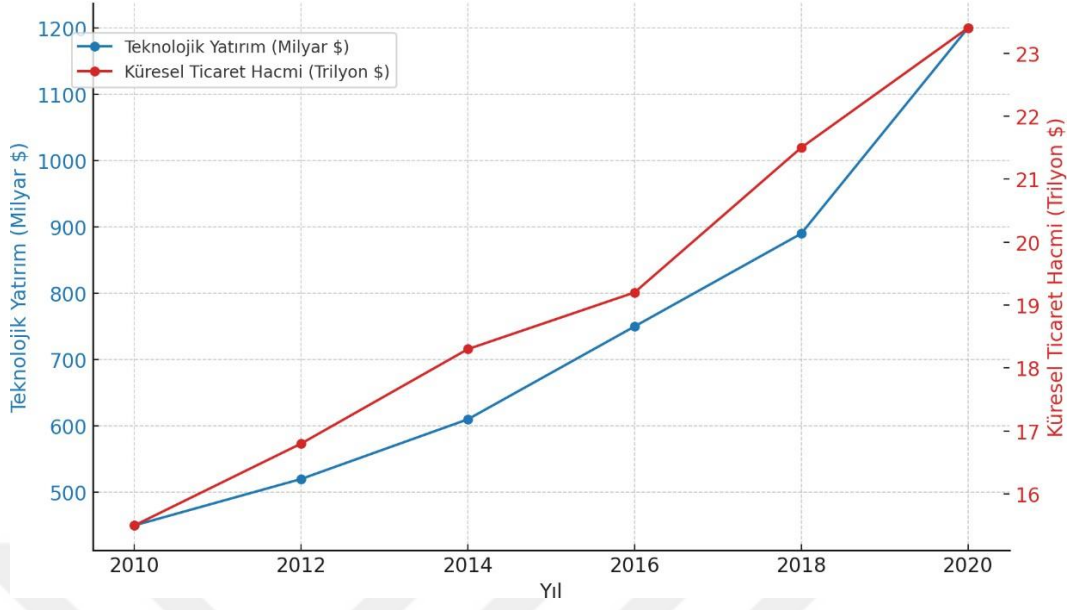
büyük bir artış yaşanmış, bu da teknolojinin ekonomik büyümeyi nasıl desteklediğini açıkça ortaya koymaktadır. Nüfus artış oranı ise genel olarak sabit bir oran izlemekte ve küresel ekonomik dinamiklere katkıda bulunmaktadır. Bu veriler, küresel ekonomik dönüşümün çeşitli faktörler tarafından nasıl şekillendirildiğini ve bu süreçteki ana itici güçleri net bir şekilde gözler önüne sermektedir.

Asya kıtası, özellikle Çin'in liderliğinde, küresel ekonominin anahtar oyuncularından biri haline gelmiştir. Asya'nın ekonomik büyümesi, ticaret hacminin artması ve yatırımların çeşitlenmesi, küresel ekonomik dönüşümü şekillendiren önemli bir faktördür. "BKBY" projesi, Asya'nın yükselişini değerlendirerek, bu bölgedeki ekonomik potansiyeli küresel ölçekte daha etkin bir şekilde kullanmayı amaçlar. "BKBY" projesi, değişen ekonomik peyzaja uyum sağlamayı amaçlayarak, katılımcı ülkeler arasında daha adil ve sürdürülebilir bir ekonomik kalkınma modeli oluşturmayı hedefler (Erdem ve Seymen, 2022a)

### **2.5.2 Teknolojik ilerlemelerin ticaret üzerindeki etkileri**

Teknolojik ilerlemelerin ticaret üzerindeki etkileri, geleneksel ticaret modellerini kökten değiştirerek küresel ekonomik peyzajda önemli bir dönüşüme yol açmıştır. Özellikle dijitalleşme, otomasyon, yapay zeka ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler, ticaretin yönetimi, üretim süreçleri ve ticaret yolları üzerinde derinlemesine değişikliklere neden olmuştur. Teknolojik ilerlemeler, üretim süreçlerindeki verimliliği artırmış ve küresel ticaretin temelini oluşturan üretim zincirlerini daha etkin hale getirmiştir. Otomasyon teknolojileri, üretim tesislerinde insan müdahalesini azaltarak hızlı ve hassas üretimi mümkün kılmıştır. Bu durum, üretim maliyetlerini düşürmüştür ve ticaretin küresel çapta daha rekabetçi bir hale gelmesine katkıda bulunmuştur (Erdem ve Seymen, 2022b)

## Teknolojik İlerlemeler ve Ticaret Üzerindeki Etkileri



**Şekil 2.20: 2010 yılından 2020 yılına kadar yapılan yatırımlar**

Verilere göre, teknolojiye yapılan yatırımlar 2010 yılında 450 milyar dolardan 2020 yılında 1200 milyar dolara yükselmiş, bu artış küresel ticaret hacmine de yansımıştır. Aynı dönemde küresel ticaret hacmi 15.5 trilyon dolardan 23.4 trilyon dolara ulaşmıştır. Bu veriler, teknolojik ilerlemelerin ticaret üzerinde önemli ve olumlu bir etkisi olduğunu açıkça göstermektedir. Artan teknolojik yatırımlar, küresel ticaret hacmini de artırarak dünya ekonomisinin büyümesine katkı sağlamıştır. (World Development Indicators, 2021).

Dijitalleşme ve e-ticaret platformlarının yükselmesi, küresel ticaretin sınırları ortadan kaldırmış ve işletmeler arasındaki ticaretin dijitalleşmesini hızlandırmıştır. E-ticaret, küçük ve orta ölçekli işletmelerin küresel pazarda daha etkin bir şekilde rekabet etmelerini sağlamıştır. Aynı zamanda, tüketicilere dünya genelinde daha geniş bir ürün yelpazesi sunarak küresel tüketici talebini artırmıştır.

## Dijitalleşme, BKBY Projesi ve E-Ticaret Platformlarının Yükselmesi



**Şekil 2.21: 2010-2020 yılları arasında dijitalleşme, BKBY yatırımları, e-ticaret platformları**

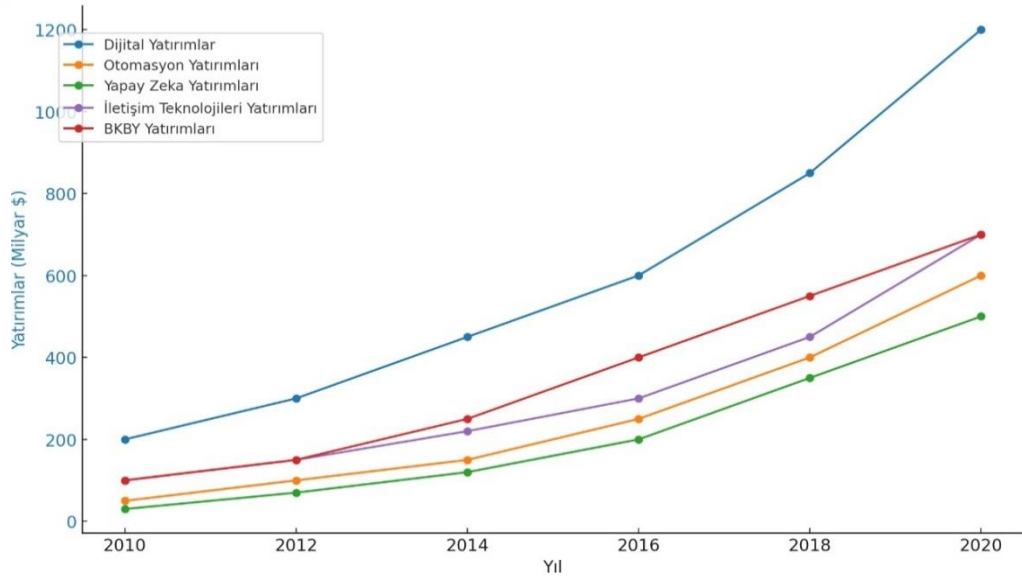
Yukarıdaki grafik, 2010-2020 yılları arasında dijitalleşme, BKBY (Bir Kuşak Bir Yol) projesi ve e-ticaret platformlarının yükselmesini göstermektedir. Verilere göre, e-ticaret satışları 2010 yılında 572 milyar dolardan 2020 yılında 4280 milyar dolara yükselmiştir. Aynı dönemde internet kullanıcılarının sayısı 2 milyar kişiden 4.6 milyar kişiye ulaşmıştır. Ayrıca, BKBY projelerine yapılan yatırımlar 2010 yılında 100 milyar dolardan 2020 yılında 700 milyar dolara yükselmiştir.

Bu veriler, BKBY projesinin dijitalleşme ve e-ticaret üzerindeki etkilerini göstermektedir. Artan BKBY yatırımları, dijital altyapının gelişimine katkı sağlamış ve internet kullanıcılarının sayısının artmasına yol açmıştır. Bu da e-ticaret platformlarının büyümesini desteklemiştir. BKBY projesi kapsamında yapılan yatırımlar, dijitalleşmeyi ve e-ticaretin küresel ticaretteki önemini artırmıştır. (World Development Indicators, 2021).

Yapay zeka (YA) ve büyük veri analitiği gibi teknolojik yenilikler, ticaretin yönetimini ve stratejik karar alma süreçlerini optimize etmede önemli bir rol oynamaktadır. Yapay zeka, lojistik yönetimi, talep tahminleri, envanter optimizasyonu gibi alanlarda daha akıllı ve etkili çözümler sunarak iş süreçlerini iyileştirmektedir. Bu da işletmelerin maliyetleri düşürmesine ve tedarik zinciri yönetimini daha hassas hale getirmesine olanak tanımaktadır.

İletişim teknolojilerindeki gelişmeler, küresel iş birliğini artırmış ve uzaktan iletişimi kolaylaştırmıştır. Sanal toplantılar, çevrimiçi iş birliği araçları ve diğer iletişim teknolojileri, coğrafi sınırları aşarak farklı bölgelerdeki işletmeler arasında daha hızlı ve etkili bir iş birliği sağlamaktadır. Bu da küresel ticaretin artmasını desteklemekte ve iş dünyasının daha küresel bir perspektife yönelmesine katkı sağlamaktadır. Teknolojik ilerlemeler, ticaret üzerinde önemli etkiler yaratmış ve geleneksel ticaret modellerini değiştirmiştir. Dijitalleşme, otomasyon, yapay zeka ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler, küresel ticaretin daha hızlı, etkili, sürdürülebilir ve rekabetçi bir hale gelmesine olanak tanımıştır. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, bu teknolojik dönüşüme adapte olarak, katılımcı ülkeler arasında teknoloji transferini artırmayı ve dijital ticareti teşvik etmeyi amaçlamaktadır (Arslan, 2015)

Dijitalleşme, Otomasyon, Yapay Zeka ve İletişim Teknolojileri ile BKBY Projesi Yatırımları



**Şekil 2.22: 2010-2020 yılları dijitalleşme, otomasyon, yapay zeka ve iletişim teknolojileri verileri**

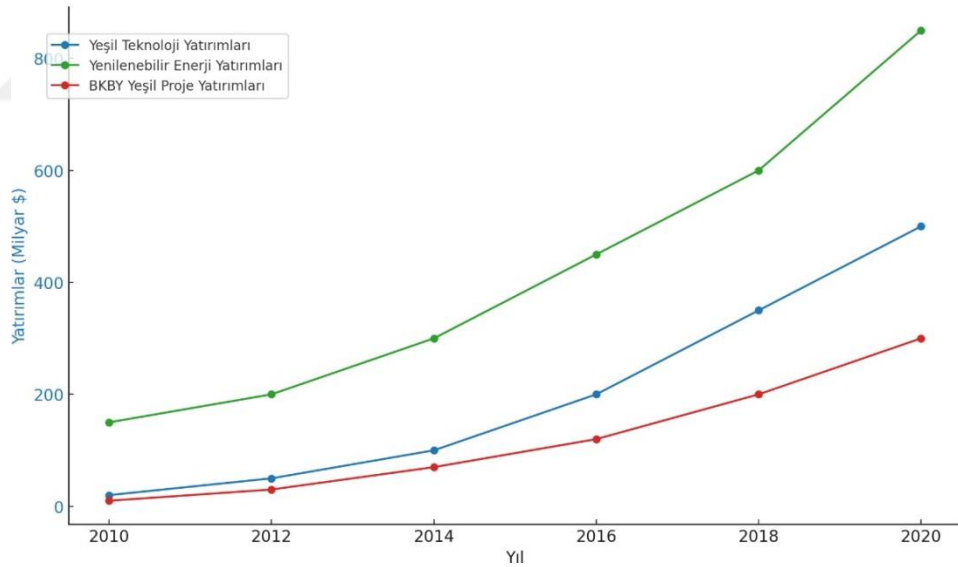
Bu veriler, dijitalleşme, otomasyon, yapay zeka ve iletişim teknolojilerindeki yatırımların, küresel ticareti daha hızlı, etkili, sürdürülebilir ve rekabetçi hale getirdiğini göstermektedir. BKBY projesi, bu teknolojik dönüşüme adapte olarak, katılımcı ülkeler arasında teknoloji transferini artırmayı ve dijital ticareti teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca, teknolojik ilerlemelerin ticaret üzerindeki etkileri sadece üretim ve yönetim süreçlerinde değil, aynı zamanda tüketiciler arasındaki etkileşimlerde de belirgin olmuştur. Mobil teknolojiler, akıllı cihazlar ve çevrimiçi platformlar, tüketicilerin ürünleri inceleme, karşılaştırma ve satın alma süreçlerini kökten değiştirmiştir. Bu da küresel tüketicilerin daha geniş bir ürün yelpazesine

erişebilmesini ve küresel ticaretin tüketici taleplerine daha hızlı cevap vermesini sağlamıştır.

Teknolojik ilerlemelerin ticaret üzerindeki bir diğer önemli etkisi de sınırları aşan iş birliğini desteklemesidir. Bulut tabanlı iş birliği araçları, sanal gerçeklik toplantıları ve diğer iletişim teknolojileri, farklı coğrafyalardaki işletmeler arasında daha etkili bir iş birliği sağlamaktadır. Bu da küresel değer zincirlerinin daha entegre bir şekilde çalışmasına ve ülkeler arası ticaretin daha karmaşık ağlar üzerinden gerçekleşmesine olanak tanımaktadır (Kopuk ve Bayraç, 2021a)

Yine teknolojik ilerlemeler, sürdürülebilir ticaret ve yeşil ekonomi konularında da önemli bir rol oynamaktadır. Daha verimli üretim süreçleri, enerji tasarrufu sağlayan teknolojiler ve çevre dostu uygulamalar, küresel ticaretin çevresel etkilerini azaltmaya yönelik çabaları desteklemektedir. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, bu sürdürülebilirlik amacına uyum sağlayarak, katılımcı ülkeler arasında yeşil teknoloji transferini teşvik etmeyi amaçlar.

Sürdürülebilir Ticaret ve Yeşil Ekonomi ile BKBY Projesi Yatırımları



**Şekil 2.23: 2010-2020 yılları arasında sürdürülebilir ticaret ve yeşil ekonomi ile ilgili yatırımlar**

Yukarıdaki grafik, 2010-2020 yılları arasında sürdürülebilir ticaret ve yeşil ekonomi ile ilgili yatırımları göstermektedir. Verilere göre, yeşil teknoloji yatırımları 20 milyar dolardan 500 milyar dolara, yenilenebilir enerji yatırımları 150 milyar dolardan 850 milyar dolara, BKBY yeşil proje yatırımları ise 10 milyar dolardan 300 milyar dolara yükselmiştir. Bu artışlar, sürdürülebilirlik ve yeşil ekonomi alanlarının

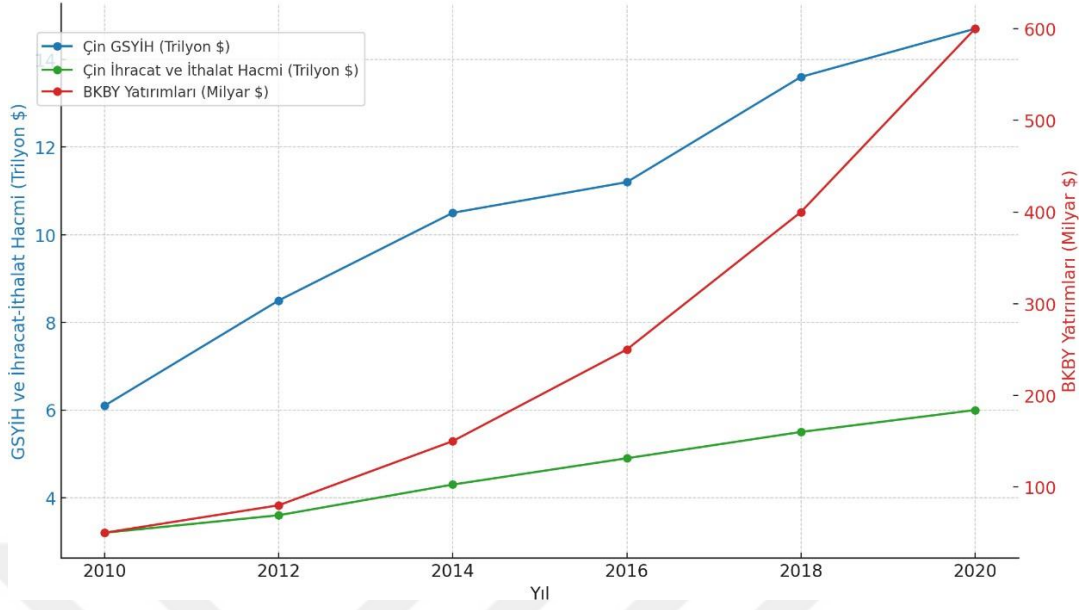
önem kazandığını göstermektedir. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, bu sürdürülebilirlik amacına uyum sağlayarak, katılımcı ülkeler arasında yeşil teknoloji transferini teşvik etmeyi amaçlamaktadır. (World Development Indicators, 2021).

Teknolojik ilerlemeler, ticaretin hemen her yönünü etkileyerek küresel ekonomik dönüşümü hızlandırmıştır. Dijitalleşme, otomasyon, yapay zeka ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler, küresel ticaretin daha hızlı, sürdürülebilir, etkili ve kapsayıcı bir hale gelmesine katkıda bulunmuştur. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, bu teknolojik dönüşüme uyum sağlayarak, katılımcı ülkeler arasında ticaretin daha ileri seviyede bir dijitalleşme ve teknolojik entegrasyonunu hedefler.

### **2.5.3 Çin'in ekonomik yükselişi ve kuşak-yol projesi ile ilişkisi**

Çin'in ekonomik yükselişi, son çeyrek yüzyılda küresel ekonomik dengeleri temelden değiştiren ve "Bir Kuşak, Bir Yol" (Kuşak ve Yol İnisiyatifi) projesinin temelini atan önemli bir faktördür. Çin, 1978'de başlattığı ekonomik reformlarla birlikte, planlı ekonomik modelini serbest piyasa ekonomisine doğru dönüştürerek büyük bir ekonomik dönüşüm gerçekleştirdi. Bu dönemde açılan dış pazarlara olan odak, Çin'i küresel ekonomik sahnede güçlü bir oyuncu haline getirdi (Kopuk ve Bayraç, 2021b) Çin'in ekonomik yükselişi, uluslararası ticaretteki etkileşimini artırdı. Özellikle 2000'li yılların başında, Çin, dünya ticaretine büyük bir katkı sağlamaya başladı. Küresel tedarik zincirlerinin önemli bir parçası haline gelerek, dünya ekonomisindeki birçok sektörde etkin bir rol oynadı. Çin'in bu ekonomik yükselişi, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin temel motivasyonlarından birini oluşturdu. Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Çin'in ekonomik gücünü küresel bir stratejiye dönüştürme çabasının bir yansımasıdır. Proje, Çin'in kalkınma modelini dışa açık ve küresel bir boyuta taşıma hedefini güder. İnisiyatif, esasen Çin'in ekonomik fazlasını, dış ticaret fazlasını ve birikmiş sermayesini değerlendirme çabasıdır. Proje, bu kaynakları kullanarak, küresel altyapı yatırımları ve ticaret ağlarının oluşturulmasını amaçlar (Yılmaz, 2020).

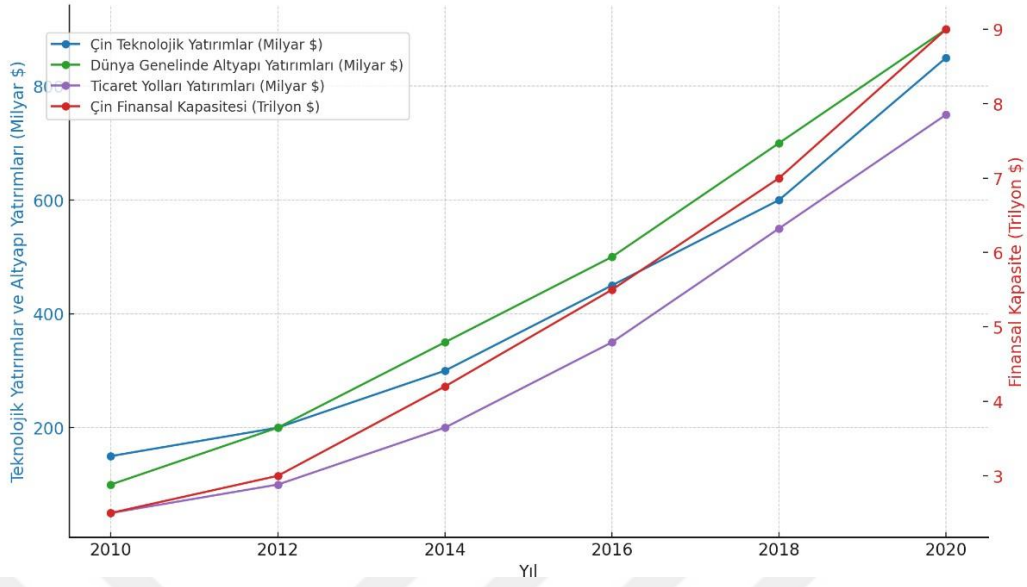
### Çin'in Ekonomik Yükselişi ve Kuşak-Yol Projesi ile İlişkisi



**Şekil 2.24: Yukarıdaki grafik, 2010-2020 yılları arasında Çin'in ekonomik yükselişi**

Verilere göre, Çin'in GSYİH'sı 2010 yılında 6.1 trilyon dolardan 2020 yılında 14.7 trilyon dolara, ihracat ve ithalat hacmi ise aynı dönemde 3.2 trilyon dolardan 6.0 trilyon dolara yükselmiştir. Ayrıca, BKBY yatırımları 2010 yılında 50 milyar dolardan 2020 yılında 600 milyar dolara çıkmıştır. Bu veriler, Çin'in ekonomik büyümesinin BKBY projesiyle yakından ilişkili olduğunu ve bu projeye yapılan yatırımların Çin'in küresel ekonomik gücünü artırdığını göstermektedir. Uluslararası Para Fonu (IMF)

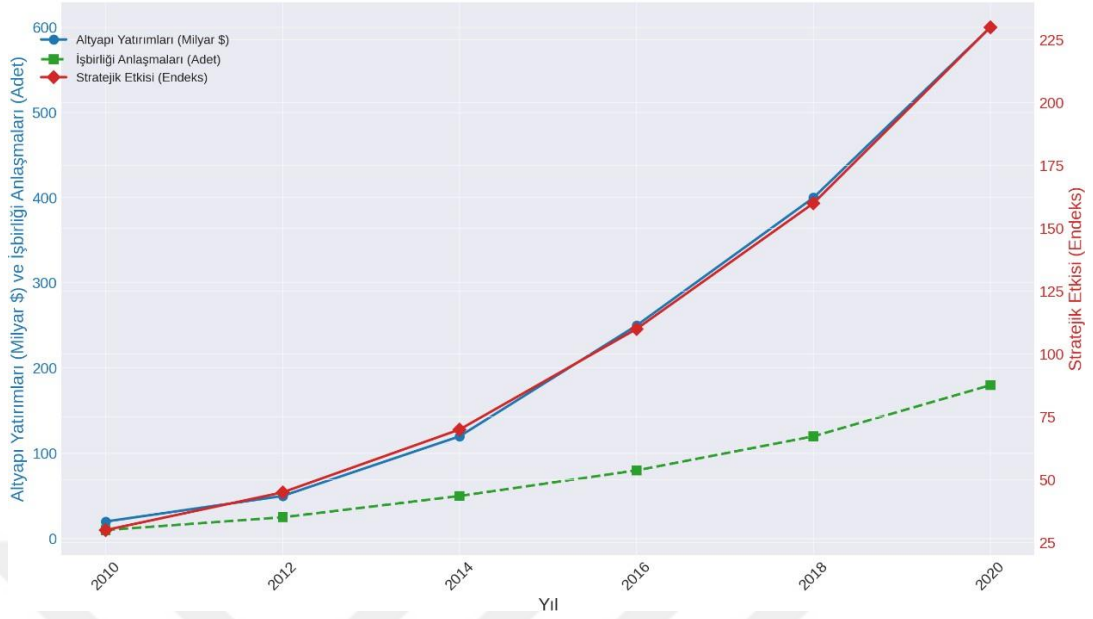
Çin'in Kuşak ve Yol projesiyle ilişkisi, hem ekonomik hem de jeopolitik boyutları içerir. Ekonomik olarak, proje, Çin'in teknolojik ve finansal kapasitesini kullanarak dünya genelinde altyapı yatırımları ve ticaret yolları oluşturmayı hedefler. Bu, Çinli şirketlere yeni pazarlar açma, enerji kaynaklarına erişim sağlama ve küresel ticarete daha etkin bir rol oynama fırsatları sunar (Yılmaz, 2020).



**Şekil 2.25: 2010-2020 yılları arası Çin'in teknolojik ve finansal kapasitesi**

Yukarıdaki grafik, Çin'in teknolojik ve finansal kapasitesi ile dünya genelinde altyapı yatırımları ve ticaret yolları üzerindeki etkisini 2010-2020 yılları arasında göstermektedir. Çin'in teknolojik yatırımları 2010 yılında 150 milyar dolardan 2020 yılında 850 milyar dolara, finansal kapasitesi ise 2.5 trilyon dolardan 9.0 trilyon dolara yükselmiştir. Dünya genelinde altyapı yatırımları 100 milyar dolardan 900 milyar dolara, ticaret yolları yatırımları ise 50 milyar dolardan 750 milyar dolara çıkmıştır. Bu veriler, Çin'in teknolojik ve finansal kapasitesini kullanarak küresel altyapı ve ticaret yolları yatırımlarında önemli bir rol oynadığını göstermektedir.

Jeopolitik olarak, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Çin'in küresel liderlik rolünü güçlendirmeye yönelik bir stratejidir. Proje, Çin'i dünya çapında önemli bir ekonomik ve ticaret partneri haline getirerek, politik etkileşimini artırma amacını taşır. Ayrıca, proje kapsamındaki ülkelerle yapılan altyapı yatırımları ve iş birliği anlaşmaları, Çin'in bu bölgelerdeki stratejik etkisini artırmasına olanak tanır. Çin'in ekonomik yükselişi, "BKBY" projesinin ortaya çıkmasında belirleyici bir faktördür. Proje, Çin'in ekonomik gücünü küresel bir stratejiye dönüştürme çabasının bir yansıması olarak, küresel ekonomik ve jeopolitik dengeleri şekillendiren önemli bir inisiyatiftir.



**Şekil 2.26: 2010-2020 yılları arasında Çin'in proje kapsamındaki ülkelerle yaptığı altyapı yatırımları**

Yukarıdaki grafik, 2010-2020 yılları arasında Çin'in proje kapsamındaki ülkelerle yaptığı altyapı yatırımları, iş birliği anlaşmaları ve stratejik etkisini göstermektedir. Çin'in altyapı yatırımları 2010 yılında 20 milyar dolardan 2020 yılında 600 milyar dolara, iş birliği anlaşmaları ise 10 adetten 180 adete yükselmiştir. Bu yatırımlar ve anlaşmalar, Çin'in stratejik etkisini 2010 yılında 30'dan 2020 yılında 230'a çıkarmıştır. Bu veriler, Çin'in ekonomik yükselişi ve proje kapsamındaki ülkelerle yapılan iş birliklerinin, Çin'in bu bölgelerdeki stratejik etkisini artırmasına olanak tanıdığını göstermektedir.

#### 2.5.4 Dünya ekonomisindeki diğer güç oyuncularının tepkisi

"Dünya Ekonomisindeki Diğer Güç Oyuncularının Tepkisi" başlığı altında, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin yürütüldüğü bağlamda diğer önemli ekonomik güçlerin tepkileri incelenecektir. Bu güç oyuncularını, genellikle proje kapsamındaki coğrafyalarda etkili olan ve küresel ekonomide belirgin bir rol oynayan ülkeleri içerir.

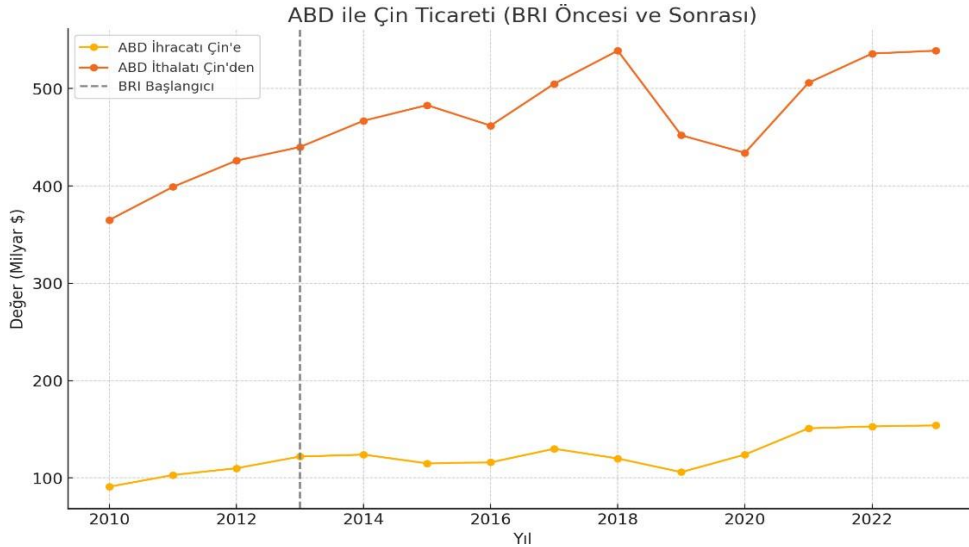
ABD, Batılı ekonomiler ve diğer büyük ekonomiler, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesine farklı tepkiler vermiştir. Özellikle ABD, proje kapsamındaki altyapı yatırımları ve ekonomik iş birliği anlaşmaları ile Çin'in etkisini artırmasını endişeyle karşılamıştır. ABD'nin tepkisi, kendi küresel ekonomik liderliğini koruma amacı

taşımaktadır. Bu bağlamda, ABD, Çin'in inisiyatifini bir rekabet unsuruna dönüştürme eğilimindedir, aynı zamanda kendi ekonomik çıkarlarını korumaya yönelik politikalara odaklanmaktadır (Alperen, 2018)

Çin'in Bir Kuşak Bir Yol girişimi, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile Çin arasındaki ticaret üzerinde de önemli etkiler yaratmıştır. Projenin 2013'te başlatılmasından önce ve sonra, iki ülke arasındaki ticaret hacminde belirgin değişiklikler gözlemlenmiştir.

Proje öncesi dönemde, ABD ile Çin arasındaki ticaret yüksek seviyelerdeydi ancak proje ile birlikte Çin'in ticaret yollarını ve altyapısını iyileştirmesi, ticaret hacmini daha da artırmıştır. 2013 yılı öncesinde, ABD'nin Çin'den ithalatı ve Çin'e ihracatı sürekli bir artış trendi gösteriyordu. Projenin başlamasıyla birlikte, özellikle ulaşım maliyetlerinin düşmesi ve ticaretin daha hızlı gerçekleşmesiyle bu trend hızlanmıştır.

Proje sonrası dönemde, ABD'nin Çin'e ihracatı ve Çin'den ithalatı artmaya devam etmiştir. Özellikle Çin'in altyapı yatırımları ve ticaret yollarının genişletilmesi, iki ülke arasındaki ticaretin büyümesini desteklemiştir. ABD'nin Çin'den ithalatı, 2013 sonrası dönemde belirgin bir artış göstererek milyarlarca dolarlık seviyelere ulaşmıştır

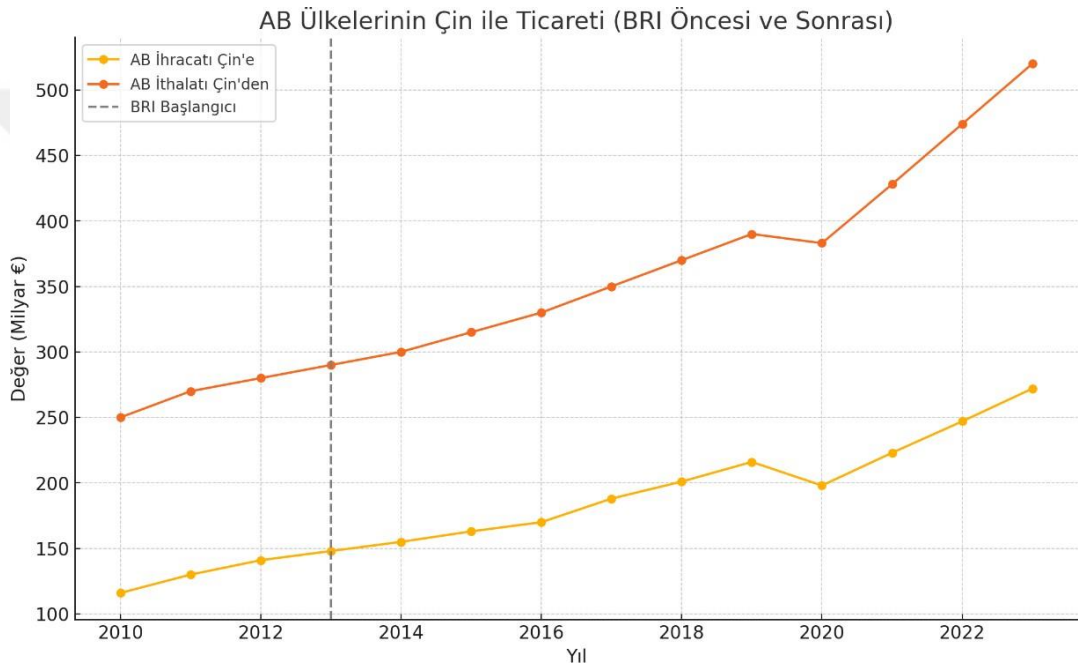


**Şekil 2.27: Bir Kuşak Bir Yol projesinin başlamasından önce ve sonra ABD ile Çin arasındaki ticareti**

Yukarıdaki grafik, Bir Kuşak Bir Yol projesinin başlamasından önce ve sonra ABD ile Çin arasındaki ticareti göstermektedir. Grafikte de görüldüğü gibi, Projenin başlamasından sonra ABD'nin Çin ile olan ticaretinde belirgin bir artış gözlemlenmiştir.

Hem ABD'nin Çin'e olan ihracatı hem de Çin'den olan ithalatı önemli ölçüde artmıştır. World Economic Forum. (2023).

Avrupa Birliği (AB) ülkeleri de "BKBY" projesine çeşitli şekillerde tepki göstermiştir. Birçok AB ülkesi, projenin potansiyel ekonomik faydalarını değerlendirirken aynı zamanda Çin'in ekonomik etkisini yakından izlemektedir. AB, kendi küresel ticaret stratejilerini sürdürme ve proje kapsamında daha fazla iş birliği fırsatı bulma amacındadır. Ancak, bazı AB ülkeleri, proje kapsamında Çin ile gelişen ekonomik ilişkilerin stratejik çıkarlarını nasıl etkileyebileceği konusunda dikkatli bir dengeleme süreci içindedir.



**Şekil 2.28: BKBY projesinin başlamasından önce ve sonra AB ülkelerinin Çin ile olan ticareti**

Yukarıdaki grafik, Bir Kuşak Bir Yol BKBY projesinin başlamasından önce ve sonra AB ülkelerinin Çin ile olan ticaretini göstermektedir. 2013 yılı projenin başlangıcı olarak kabul edilmiştir. Grafikte de görüldüğü gibi, projenin başlamasından sonra AB'nin Çin'e olan ihracatı ve Çin'den olan ithalatı önemli ölçüde artış göstermiştir. Bu projenin AB-Çin ticaretine olumlu etkilerini açıkça ortaya koymaktadır.

Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesi, Avrupa Birliği (AB) ile Çin arasındaki ticaret üzerinde önemli etkilere sahip olmuştur. Projenin 2013 yılında başlamasından bu yana, özellikle ulaşım altyapısının iyileştirilmesiyle, AB'nin Çin ile olan ticaret hacminde belirgin artışlar gözlemlenmiştir.

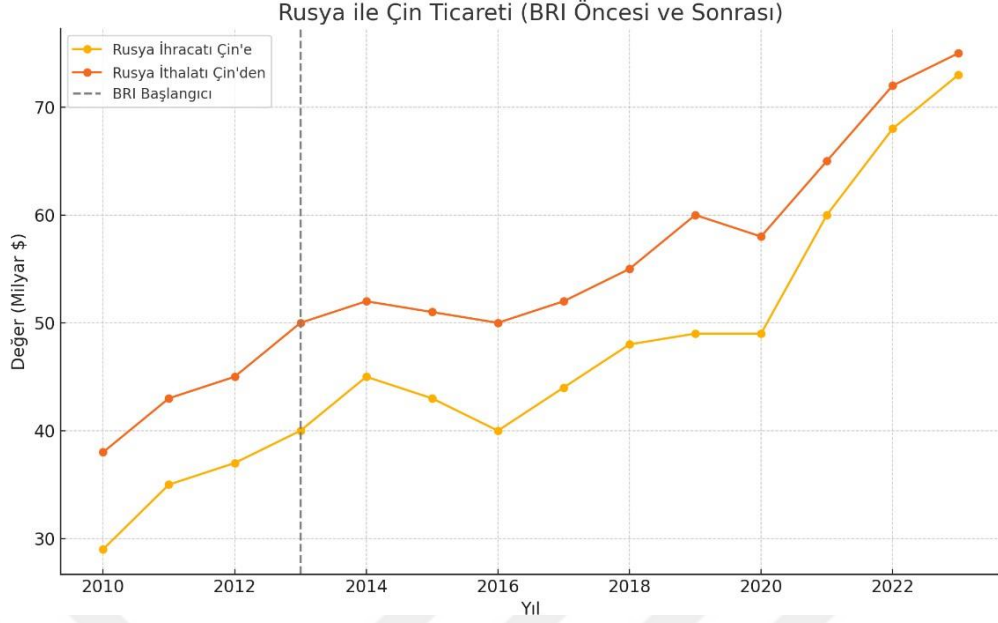
Proje öncesi dönemde, AB ile Çin arasındaki ticaret, daha yüksek ulaşım maliyetleri nedeniyle sınırlıydı. Ancak proje ile birlikte demiryolu ve deniz taşımacılığı maliyetlerinin düşmesi, ticaretin daha hızlı ve maliyet etkin bir şekilde gerçekleşmesine olanak sağlamıştır. Özellikle demiryolu taşımacılığı maliyetlerinde yarı yarıya azalma, AB için büyük kazançlar sağlamıştır. AB'nin Çin ile olan ticareti, projenin başlamasıyla birlikte %6'dan fazla artmıştır. Eurostat. (2024)

Proje sonrası dönemde ise, AB'nin Çin'den ithalatı ve Çin'e ihracatı, projenin sağladığı altyapı gelişmeleri sayesinde önemli ölçüde artmıştır. Örneğin, 2013'ten sonra AB'nin Çin'den ithalatı sürekli olarak artmış ve 2023 yılında 520 milyar Euro'ya ulaşmıştır. Aynı şekilde, AB'nin Çin'e olan ihracatı da artarak 272 milyar Euro'ya ulaşmıştır. Rusya gibi diğer büyük ekonomiler, "BKBY" projesine daha olumlu bir yaklaşım sergileyebilir. Bu ülkeler, proje kapsamındaki altyapı yatırımları ve ekonomik iş birliği anlaşmalarının kendi bölgesel çıkarlarına katkı sağlayabileceğini düşünebilirler. Rusya'nın, özellikle enerji projeleri bağlamında, Çin ile iş birliği ve bu projelerde yer alma potansiyeli bulunmaktadır.

Çin'in Bir Kuşak Bir Yol girişimi, Rusya ile Çin arasındaki ticaret hacmi üzerinde de önemli etkiler yaratmıştır. Projenin 2013 yılında başlamasından önce ve sonra, iki ülke arasındaki ticaret hacminde belirgin değişiklikler gözlemlenmiştir.

Proje öncesi dönemde, Rusya ile Çin arasındaki ticaret yüksek seviyelerdeydi, proje ile birlikte Çin'in ticaret yollarını ve altyapısını iyileştirmesi, ticaret hacmini daha da artırmıştır. 2013 yılı öncesinde, Rusya'nın Çin'den ithalatı ve Çin'e ihracatı sürekli bir artış trendi gösteriyordu. Projenin başlamasıyla birlikte, özellikle ulaşım maliyetlerinin düşmesi ve ticaretin daha hızlı gerçekleşmesiyle bu trend hızlanmıştır.

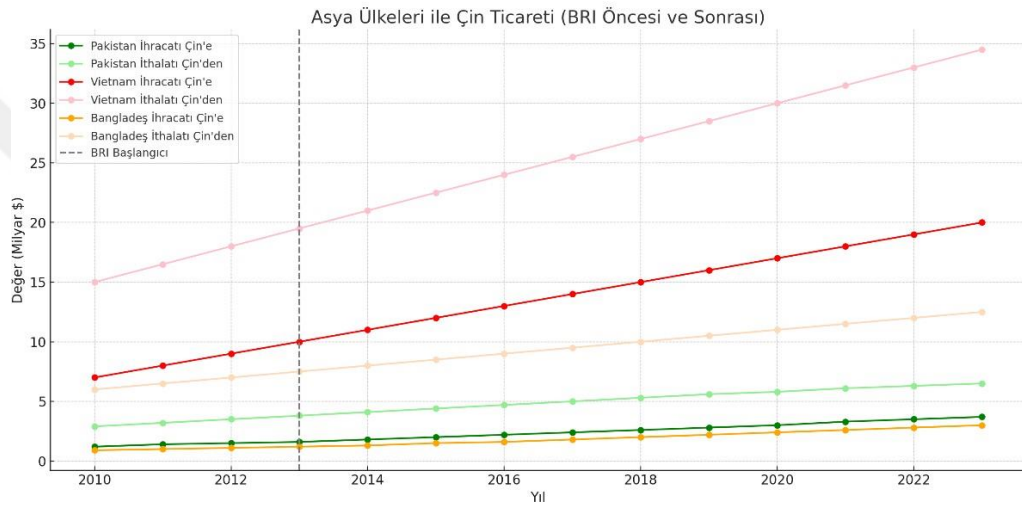
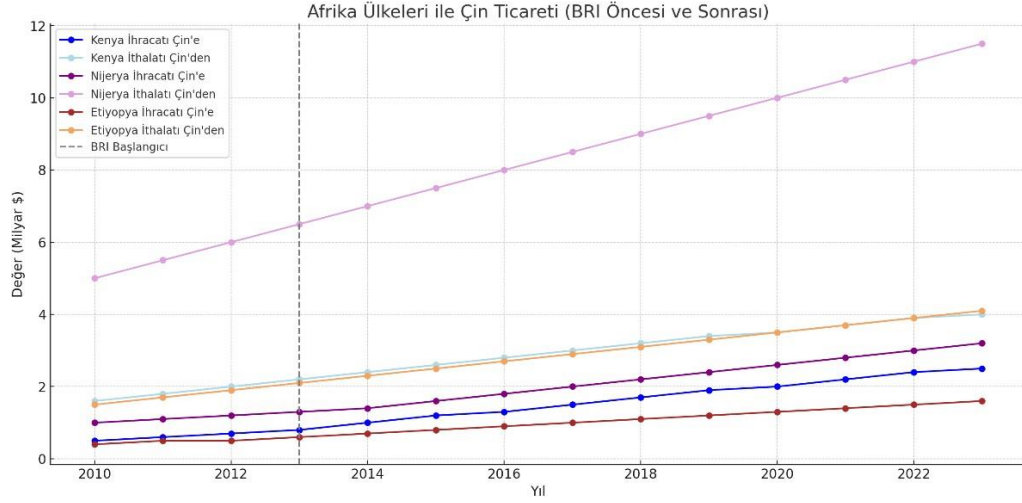
Proje sonrası dönemde, Rusya'nın Çin'e ihracatı ve Çin'den ithalatı artmaya devam etmiştir. Özellikle Çin'in altyapı yatırımları ve ticaret yollarının genişletilmesi, iki ülke arasındaki ticaretin büyümesini desteklemiştir. Rusya'nın Çin'den ithalatı ve Çin'e ihracatı, 2013 sonrası dönemde belirgin bir artış göstermiştir.



**Şekil 2.29: Bir Kuşak Bir Yol projesinin başlamasından önce ve sonra Rusya ile Çin arasındaki ticareti**

Yukarıdaki grafik, Bir Kuşak Bir Yol projesinin başlamasından önce ve sonra Rusya ile Çin arasındaki ticareti göstermektedir. 2013 yılı projenin başlangıcı olarak kabul edilmiştir. Grafikte de görüldüğü gibi, projenin başlamasından sonra Rusya'nın Çin ile olan ticaretinde belirgin bir artış gözlemlenmiştir. Hem Rusya'nın Çin'e olan ihracatı hem de Çin'den olan ithalatı önemli ölçüde artmıştır.

Gelişmekte olan ekonomiler, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesine genellikle olumlu bir bakış açısına sahiptir. Bu ülkeler, projenin kendi altyapı ihtiyaçlarına ve ekonomik büyüme hedeflerine uygun düşebilecek büyük yatırımlar içerdiğini görmektedirler. Bu nedenle, proje kapsamında iş birliği yapma ve Çin ile daha güçlü ekonomik bağlar kurma konusunda istekli olabilirler. "BKBY" projesinin diğer güç oyuncular tarafından nasıl karşılandığı, küresel ekonomik dengeler ve rekabet üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Bu tepkiler, uluslararası ilişkiler ve küresel ticaretin evrimi açısından önemli bir faktördür (BAKIŞ ve Ercan, 2012)



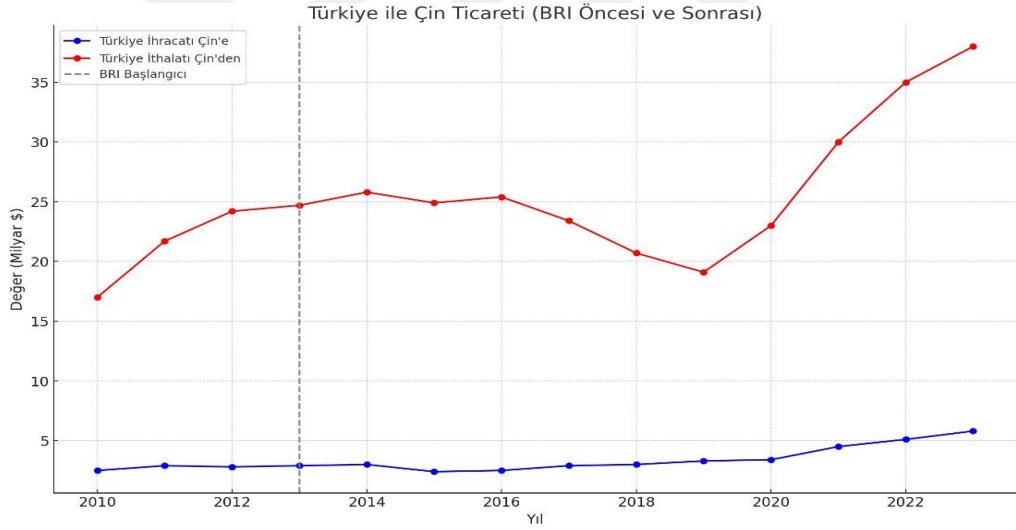
**Şekil 2.30: Bir Kuşak Bir Yol projesinin başlamasından önce ve sonra Afrika ve Asya ülkelerinin Çin ile olan ticareti**

Yukarıdaki grafikler, Bir Kuşak Bir Yol projesinin başlamasından önce ve sonra Afrika ve Asya ülkelerinin Çin ile olan ticaretini göstermektedir. Grafikte görüldüğü gibi, hem Afrika hem de Asya ülkeleri için Çin ile olan ticaret hacmi, projenin başlamasından sonra belirgin bir artış göstermiştir. Kenya, Nijerya ve Etiyopya gibi

Afrika ülkelerinin Çin'e ihracatı ve ithalatı sürekli olarak artmıştır. Aynı şekilde, Pakistan, Vietnam ve Bangladeş gibi Asya ülkelerinin de Çin ile olan ticaret hacmi önemli ölçüde artmıştır. Özellikle, Vietnam'ın Çin'e ihracatı ve ithalatı diğer ülkelere kıyasla daha hızlı bir artış göstermiştir. Bu veriler, projenin, gelişmekte olan ülkelerin Çin ile olan ticaretini artırdığını ve ticaret yollarının iyileştirilmesi ve altyapı projelerinin geliştirilmesi sayesinde ticaret hacminin önemli ölçüde büyüdüğünü ortaya koymaktadır.

## 2.6 Türkiye'nin Jeopolitik ve Ekonomik Konumu: Projenin Küresel İşbirliği Bağlamında Önemi

Türkiye'nin jeopolitik ve ekonomik konumu, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında önemli bir rol oynar. Türkiye, coğrafi konumu nedeniyle Asya ile Avrupa arasında bir köprü işlevi görmekte ve stratejik bir geçiş noktasında yer almaktadır. Bu durum, Türkiye'nin Kuşak ve Yol İnisiyatifi içindeki potansiyel katkılarını artırmaktadır. Jeopolitik olarak, Türkiye'nin coğrafi konumu, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinde stratejik bir öneme sahiptir. Türkiye, bu projenin Avrupa ile Asya arasındaki bağlantıları güçlendirmesine olanak tanıyan bir koridorun anahtar bir parçasıdır. İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı gibi stratejik su yollarının kontrolü, Türkiye'yi deniz ticaretinin kilit noktalarından biri haline getirir. Bu, Türkiye'nin projede yer almasının, deniz ve kara yoluyla gerçekleşen ticaretin daha etkin ve güvenli bir şekilde yapılmasına olanak sağlaması bakımından büyük bir avantajdır (Pulat, 2015).



**Şekil 2.31: Projenin başlamasından sonra Türkiye'nin Çin'e ihracatı ve Çin'den ithalatı**

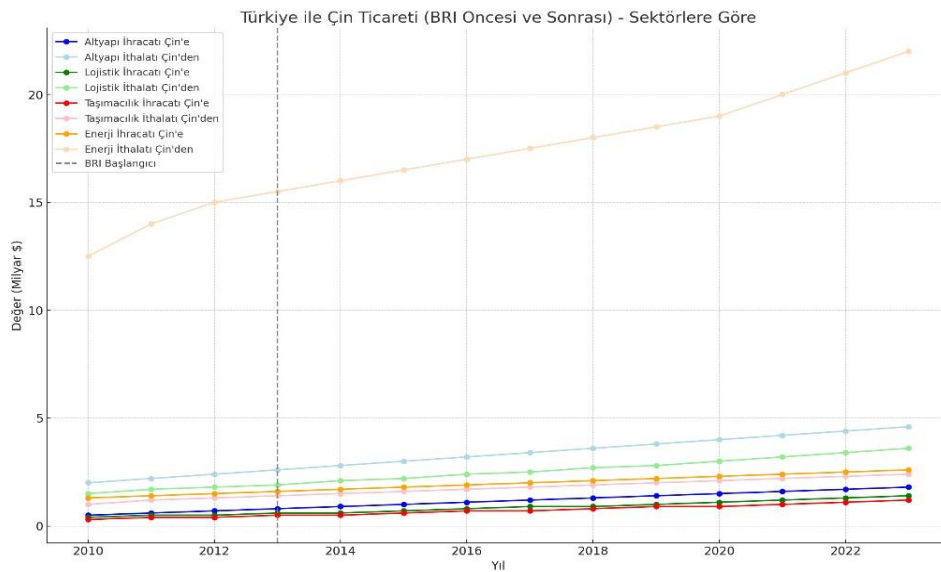
Grafikte de görüldüğü gibi, projenin başlamasından sonra Türkiye'nin Çin'e ihracatı ve Çin'den ithalatı önemli ölçüde artış göstermiştir. Bu, Türkiye'nin jeopolitik konumunun ve projenin, Türkiye'nin küresel ticaretinde nasıl önemli bir rol oynadığını açıkça ortaya koymaktadır.

Çin ve Türkiye arasında önemli iş birliği projeleri arasında, Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı'nın ikinci etabı ve Edirne-Kars Yüksek Hızlı Tren Projesi bulunmaktadır. Bu projeler, Türkiye'nin Asya ve Avrupa arasındaki bağlantısını

güçlendirmekte ve projenin Avrupa'ya ulaşmasında kritik bir rol oynamaktadır. Ayrıca, Çinli devlet şirketleri, Türkiye'nin üçüncü büyük konteyner terminali olan Kumport'a 940 milyon dolarlık yatırım yapmıştır <sup>1</sup> Ortadoğu Enstitüsü (Middle East Institute). (2024).

Türkiye, proje kapsamında demiryolu ve deniz taşımacılığı alanında da önemli adımlar atmıştır. Örneğin, Batıkent-Sincan metro hattı ve İstanbul'daki çeşitli metro hatları gibi projeler, Çin ve Türkiye arasındaki iş birliğinin örneklerindedir. Bu projeler, Türkiye'nin lojistik altyapısını iyileştirerek, Çin ile ticaretin daha hızlı ve maliyet etkin bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamaktadır.

Enerji sektöründe ise Çin, Türkiye'ye önemli yatırımlar yapmaktadır. Türkiye, enerji altyapısını güçlendirmek için Çin'den finansman sağlamakta ve Çinli firmalarla iş birliği yapmaktadır. Bu yatırımlar arasında yenilenebilir enerji projeleri ve enerji verimliliği çalışmaları yer almaktadır. Ayrıca, Huawei gibi Çinli teknoloji şirketleri, Türkiye'nin 5G altyapısının kurulmasına katkı sağlamaktadır. Global Voices. (2024a) Ekonomik olarak, Türkiye'nin Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ne katılımı, ülkenin ticaret potansiyelini artırabilir. Proje kapsamındaki altyapı yatırımları, Türkiye'nin lojistik ve taşımacılık sektörlerinde rekabet avantajı elde etmesine yardımcı olabilir. Bu da Türkiye'nin uluslararası ticarete daha etkin bir rol oynamasını sağlayabilir. Ayrıca, proje kapsamındaki enerji projeleri, Türkiye'nin enerji arz güvenliğini artırabilir ve bölgesel enerji ticaretinde önemli bir aktör haline gelmesine katkıda bulunabilir.



**Şekil 2.32: Lojistik, taşımacılık ve enerji sektörlerinde Türkiye'nin Çin ile olan ihracat ve ithalat hacimleri**

Grafikte altyapı, lojistik, taşımacılık ve enerji sektörlerinde Türkiye'nin Çin ile olan ihracat ve ithalat hacimleri gösterilmektedir. BRI'nin başlamasından sonra tüm sektörlerde belirgin bir artış gözlemlenmiştir.

Türkiye'nin Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ne dahil olması, aynı zamanda ülkenin ekonomik çeşitlenme stratejisi açısından da önemlidir. Proje, Türkiye'yi sadece bir tüketici değil, aynı zamanda üreten ve ticaret yapan bir ekonomi haline getirmeyi amaçlar. Bu da Türkiye'nin ekonomik büyüme potansiyelini artırabilir ve uluslararası ekonomide daha rekabetçi bir konuma gelmesine yardımcı olabilir (Kalinov, 2019)

Türkiye'nin jeopolitik ve ekonomik konumu, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinde stratejik bir öneme sahiptir. Ülkenin coğrafi avantajları, bu inisiyatife katkı sağlama ve Türkiye'yi küresel ekonomide daha etkin bir oyuncu haline getirme potansiyeli sunar. Türkiye'nin projeye entegre olması, sadece ulusal çapta değil, aynı zamanda bölgesel ve küresel iş birliği bağlamında da önemli fırsatları beraberinde getirebilir.

Ayrıca, Türkiye'nin projeye katılımı, ülkenin bölgesel iş birliğini güçlendirmesine ve komşu ülkelerle daha yakın ekonomik ilişkiler kurmasına olanak tanır. Böylece Türkiye, proje kapsamında iş birliği yapacağı ülkelerle daha derin ve sürdürülebilir diplomatik ilişkiler geliştirebilir. Bu durum, Türkiye'nin bölgesel istikrar ve kalkınma süreçlerine olumlu bir katkı sağlamasına yardımcı olabilir (Dumitrescu, 2015).

Türkiye'nin projeye entegrasyonu, aynı zamanda ülkenin finansal sektörünü ve yatırım ortamını geliştirmesine olanak tanır. Proje kapsamındaki büyük ölçekli altyapı yatırımları, Türk inşaat sektörüne önemli fırsatlar sunabilir ve bu da ekonomik büyümeyi destekleyebilir. Aynı zamanda, Türkiye'nin finansal kurumları, proje finansmanı sağlama ve bölgesel yatırımlara katılım konusunda önemli bir rol oynayabilir (Nazarko, Czerewacz-Filipowicz ve Kuźmicz, 2017)

Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Türkiye'nin küresel ekonomideki yerini güçlendirebilecek birçok fırsatı beraberinde getirir. Türkiye'nin proje kapsamında daha fazla iş birliği yapması, ticaret hacmini artırması ve bölgesel ekonomik entegrasyona katkı sağlaması, ülkenin uluslararası platformda daha etkin ve etkili bir aktör olmasına yardımcı olabilir.

Ancak, bu entegrasyon süreci aynı zamanda bazı zorlukları da içermektedir. Özellikle, finansal riskler, politik istikrarsızlık ve projenin karmaşıklığı gibi

faktörler, Türkiye'nin bu inisiyatife entegrasyonunu dikkatlice yönetmesini gerektirebilir. Ancak, bu zorluklar doğru bir şekilde ele alındığında, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinden sağlayacağı faydalar, ülkenin ekonomik ve jeopolitik konumunu daha da güçlendirebilir (İnce, 2012).

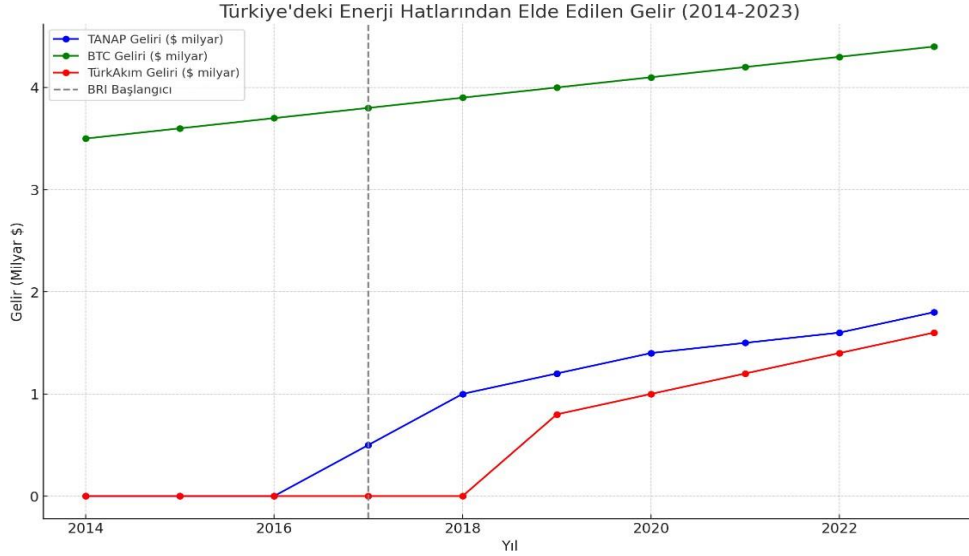
### **2.6.1 Türkiye'nin coğrafi avantajları ve jeopolitik rolü**

Türkiye'nin coğrafi avantajları ve jeopolitik rolü, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinde stratejik bir öneme sahiptir. Türkiye, coğrafi konumu itibariyle Asya ile Avrupa arasında bir köprü niteliği taşır ve bu durumu, stratejik bir geçiş noktası olma özelliğiyle birleştirir. İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı gibi stratejik su geçişlerini kontrol etmesi, Türkiye'ye bölgesel ve küresel ticaretin önemli bir aktörü olma özelliği kazandırır.

Coğrafi avantajlarından biri olarak, Türkiye'nin karasal ve deniz yolları üzerindeki stratejik konumu, uluslararası ticaret yollarının kesişim noktasında bulunmasını sağlar. Bu durum, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinde önemli bir transit ülke olmasını mümkün kılar. Türkiye, projenin Avrupa ile Asya arasında entegrasyonunu kolaylaştırarak küresel ticaretin daha hızlı ve etkin gerçekleşmesine katkı sağlar.

Jeopolitik rolü açısından, Türkiye'nin stabil ve güvenilir bir siyasi ortamı koruması, bölgesel istikrarın sağlanmasına olan katkısını artırır. Türkiye'nin bu bölgesel istikrarı sürdürme kabiliyeti, adı geçen projenin başarılı bir şekilde uygulanmasında önemli bir faktördür. Aynı zamanda Türkiye'nin, proje kapsamında iş birliği yapacağı ülkelerle güçlü diplomatik ilişkiler kurabilme yeteneği, projenin başarısını artırabilir (Hastürk, 2019).

Türkiye'nin jeopolitik konumu, enerji güzergahları açısından da kritiktir. Türkiye, enerji kaynaklarının tüketim merkezleriyle buluştuğu noktalardan biridir. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, bu enerji güzergahlarını daha etkin ve güvenli bir şekilde yönetmeyi amaçlar. Türkiye'nin bu alanda oynadığı rol, bölgesel enerji güvenliğine katkı sağlamakla kalmaz, aynı zamanda enerji ticaretinin sürdürülebilir ve dengeli bir şekilde gerçekleşmesine olanak tanır.



**Şekil 2.33: Türkiye'deki TANAP, BTC ve TürkAkım enerji hatlarından 2014-2023 yılları arasında elde edilen gelir**

Yukarıdaki grafik, Türkiye'deki TANAP, BTC ve TürkAkım enerji hatlarından 2014- 2023 yılları arasında elde edilen geliri göstermektedir. Grafikte, her bir boru hattından elde edilen gelirler belirtilmiş ve 2017 yılı projenin başlangıcı olarak işaretlenmiştir. Bu, projenin Türkiye'nin enerji hatlarından elde ettiği gelir üzerindeki etkisini görsel olarak ortaya koymaktadır.

Türkiye'nin coğrafi avantajları ve jeopolitik rolü, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin başarısı için önemli bir temel oluşturur. Türkiye'nin bu avantajları, projenin Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıları güçlendirmesine, bölgesel istikrarı artırmasına ve enerji güzergahlarını daha etkili yönetmesine olanak tanır. Bu faktörler, Türkiye'nin proje kapsamında daha etkin bir şekilde iş birliği yapmasını ve bölgesel kalkınmaya önemli katkılarda bulunmasını sağlar (Köksoy, 2019)

### 2.6.2 Türkiye'nin ekonomik altyapısı ve Kuşak-Yol Projesi ile entegrasyonu

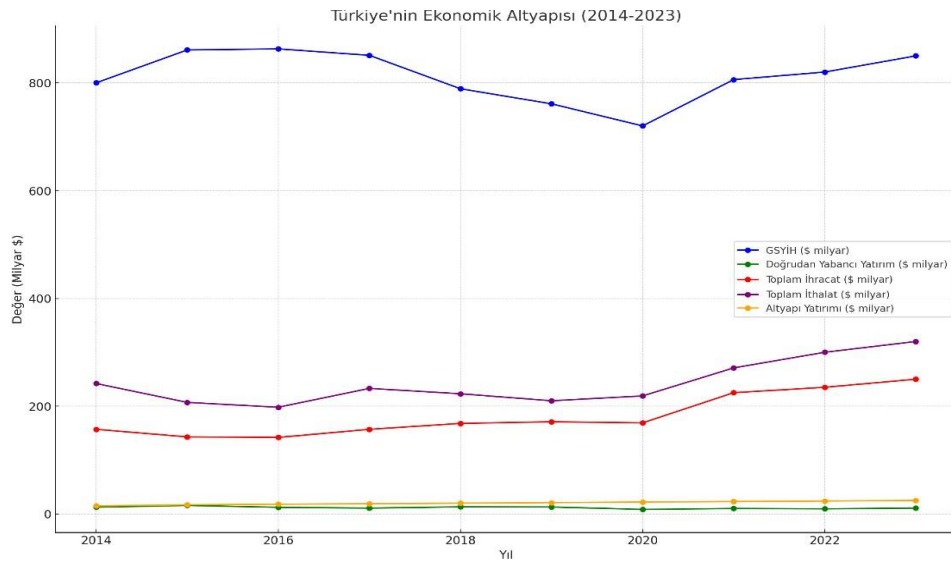
Türkiye'nin ekonomik altyapısı, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi ile entegrasyonu için uygun bir zemin oluşturmaktadır. Ülkenin sağlam ekonomik temelleri ve gelişmiş altyapısı, bu küresel inisiyatifin Türkiye üzerinden daha etkin bir şekilde geçmesine ve ülkenin projede önemli bir rol oynamasına olanak tanımaktadır.

Türkiye, Asya ve Avrupa arasında köprü görevi gören stratejik konumu ve güçlü ekonomik altyapısı sayesinde, Kuşak-Yol Projesi kapsamında önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye'nin ekonomik altyapısının proje ile entegrasyonu, çeşitli

alanlarda atılacak stratejik adımlar ve yapılacak yatırımlarla sağlanabilir. Türkiye'nin mevcut altyapısının iyileştirilmesi ve genişletilmesi, BKBY ile entegrasyonun anahtarıdır. Bu kapsamda yapılabilecekler arasında demiryolu ve karayolu gelişimi, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu gibi projelerin artırılması ve mevcut karayolu ağlarının iyileştirilmesi, Türkiye'nin ticaret yolları üzerindeki rolünü güçlendirecektir. Ayrıca, İstanbul, İzmir ve Mersin gibi ana limanların kapasitesinin artırılması ve modernizasyonu, Türkiye'nin deniz ticaretindeki rolünü pekiştirecektir.

Ekonomik altyapısı, Türkiye'nin ulaşım, lojistik ve enerji sektörlerinde güçlü bir altyapıya sahip olduğunu gösterir. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki büyük ölçekli altyapı yatırımları, Türkiye'nin mevcut altyapısını daha da geliştirmesine ve böylece projenin başarılı bir şekilde uygulanmasına katkı sağlamasına olanak tanır. Özellikle, limanlar, havaalanları, karayolları ve demiryolları gibi ulaşım altyapısı, Türkiye'nin proje kapsamındaki ticaret ve taşımacılık akışlarını yönetme yeteneğini artırır (Şahin, 2020)

Türkiye, enerji geçiş noktası olarak BKBY'de önemli bir yer tutmaktadır. Bu kapsamda yapılabilecekler arasında yeni enerji projeleri, TANAP, BTC ve TürkAkım gibi mevcut enerji projelerine ek olarak yeni boru hatları ve enerji projelerinin geliştirilmesi, Türkiye'nin enerji güvenliğini artırırken BKBY'nin enerji arz güvenliğine katkı sağlayacaktır. Yenilenebilir enerji yatırımları ile yenilenebilir enerji projelerine yatırım yaparak, Türkiye'nin enerji çeşitliliğini artırmak ve BRI kapsamındaki enerji iş birliklerini güçlendirmek mümkündür.



Şekil 2.34: Türkiye'nin ekonomik altyapısını 2014-2023 yılları

Yukarıdaki grafik, Türkiye'nin ekonomik altyapısını 2014-2023 yılları arasında gösteren verileri içermektedir. Grafikte, Türkiye'nin Gayri Safi Yurtiçi Hasılası (GSYİH), doğrudan yabancı yatırım, toplam ihracat, toplam ithalat ve altyapı yatırımları belirtilmiştir.

Türkiye'nin ekonomik altyapısı, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi ile entegre olma kapasitesini desteklerken, aynı zamanda ülkenin rekabet avantajlarını artırmasına da olanak tanır. Yatırım ve ticaretin daha etkin bir şekilde gerçekleşebilmesi için gerekli olan güvenli ve hızlı taşıma sistemleri, Türkiye'nin küresel tedarik zincirlerinde daha etkin bir rol oynamasını sağlar. Bu da Türkiye'nin uluslararası ticarete daha çekici bir destinasyon haline gelmesine katkıda bulunabilir.

Türkiye, Kuşak Yol projelerine finansman sağlama ve bölgesel yatırımlara katılım konusunda aktif bir rol oynayabilir. Asya Altyapı Yatırım Bankası ile yapılan iş birliklerinin artırılması, Türkiye'nin Kuşak Yol projelerindeki finansal rolünü güçlendirecektir. ICBC, Bank of China gibi Çinli finans kurumları ile iş birliklerinin artırılması, Türkiye'nin BRI projelerine daha fazla yatırım çekmesini sağlayacaktır.

BRI kapsamında Türkiye'nin teknoloji ve dijital altyapısının geliştirilmesi, entegrasyonu kolaylaştıracaktır. Huawei gibi şirketlerle yapılan iş birlikleri ile 5G altyapısının kurulması ve akıllı şehir projelerinin geliştirilmesi, Türkiye'nin dijital dönüşümünü hızlandıracaktır.

Enerji altyapısı açısından, Türkiye'nin enerji güvenliği ve çeşitliliği, proje kapsamındaki enerji iş birliği fırsatlarına uygun bir zemin oluşturur. Ülkenin enerji altyapısı, projenin enerji güzergahlarından geçen enerji kaynaklarını daha etkili bir şekilde yönetmesine ve bu kaynaklardan daha fazla fayda sağlamasına olanak tanır. Türkiye, enerji ticaretinde bir merkez olarak konumlanabilir ve bu da ülkenin ekonomik büyümesine olumlu katkılarda bulunabilir. Türkiye'nin ekonomik altyapısı, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi ile entegrasyonunu destekleyen önemli bir faktördür. Türkiye'nin bu projede güçlü bir altyapı ile yer alması, ülkenin küresel ticarete daha etkin bir rol oynamasına, bölgesel iş birliğini güçlendirmesine ve ekonomik kalkınmasına önemli katkılarda bulunmasına olanak tanır (Şahin, 2016)

Kuşak yol projelerinin başarılı bir şekilde yürütülmesi için nitelikli insan kaynağı gereklidir. Çin ve Türkiye arasında eğitim programlarının geliştirilmesi,

Kuşak Yol projelerinde görev alacak nitelikli iş gücünün yetiştirilmesini sağlayacaktır. Teknik ve mesleki eğitim programlarının artırılması, Türkiye'nin BRI projelerine katkı sağlayacak kalifiye iş gücünü oluşturacaktır. Türkiye'nin ekonomik altyapısının Kuşak Yol Projesi ile entegrasyonu, altyapı yatırımlarının artırılması, enerji koridorlarının güçlendirilmesi, finansal iş birliklerinin artırılması, teknoloji ve dijital altyapının geliştirilmesi ve eğitim programlarının iyileştirilmesi ile sağlanabilir. Bu adımlar, Türkiye'nin proje kapsamındaki rolünü güçlendirirken, bölgesel ve küresel ticaret ağlarındaki konumunu pekiştirecektir.

### **2.6.3 Türkiye'nin bölgesel ve küresel işbirliği stratejileri**

Türkiye'nin bölgesel ve küresel işbirliği stratejileri, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi bağlamında önemli bir rol oynar. Ülke, bölgesel işbirliğini güçlendirmek ve küresel ekonomik ağlarda etkin bir şekilde yer almak için çeşitli stratejileri benimsemektedir. Bölgesel işbirliği stratejileri açısından, Türkiye, komşu ülkeleriyle olan ilişkilerini geliştirmeye odaklanmaktadır. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin sınırlarını aşarak bölgesel ticaret ve altyapı projeleri aracılığıyla komşu ülkelerle daha güçlü bağlar kurmasına olanak tanır. Türkiye, bu projelerle birlikte sınır ötesi ticaretin artırılması, lojistik altyapının güçlendirilmesi ve enerji kaynaklarının paylaşılması gibi alanlarda bölgesel işbirliğini teşvik eder (Athari ve Ejazi, 2020)

Küresel işbirliği stratejileri açısından, Türkiye, proje kapsamında farklı coğrafyalardaki ülkelerle iş birliği yapma potansiyelini değerlendirmektedir. Türkiye'nin bu stratejisi, projenin içinde yer alan ülkelerle ticaret hacmini artırma, ortak altyapı projelerine yatırım yapma ve küresel tedarik zincirlerinde daha etkin bir rol oynama amacını taşır. Bu strateji, Türkiye'nin ekonomik çeşitlenmeyi teşvik etmesine ve uluslararası ticarete daha rekabetçi bir konuma gelmesine katkı sağlar.

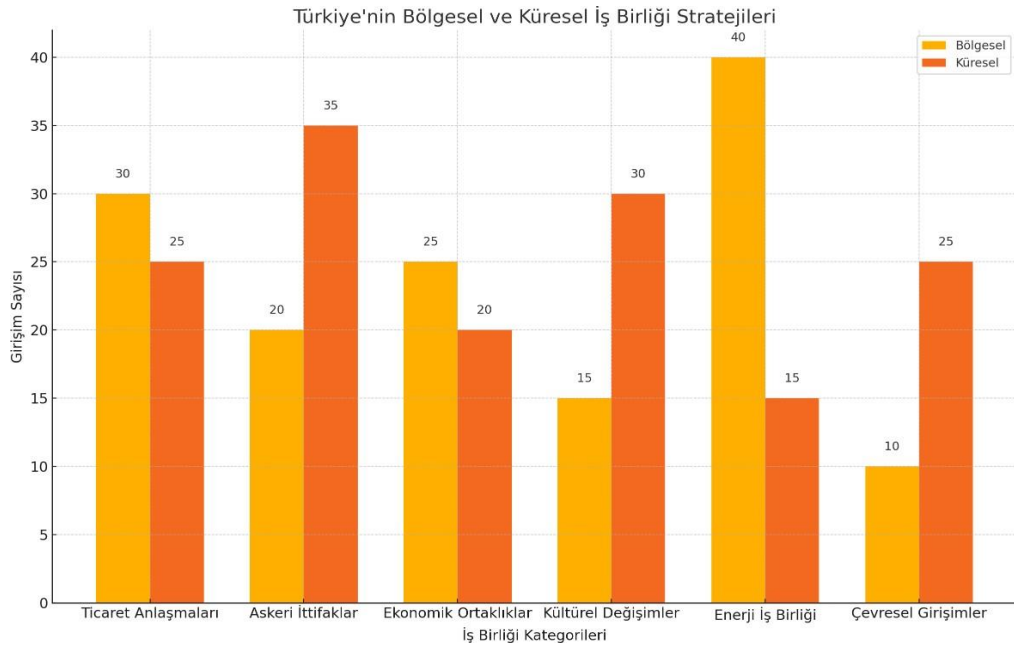
Proje kapsamında Türkiye'nin mevcut konumu, Asya ve Avrupa arasındaki geçiş noktası olarak önem kazanmaktadır. Türkiye'nin ticaret koridorları üzerindeki bu büyüme modeli, bölgesel iş birliğinin bileşenlerinin merkezinde yer almaktadır. Türkiye, Projenin Orta Koridoru olarak bilinen ticaret yolunun önemli bir parçasıdır. Bu yol, Çin'den başlayarak Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanmaktadır. Bu noktada, Türkiye'nin küresel geçişliliğini sağlamakta ve ticaret hacmini artırmaktadır. Enerji alanında da Türkiye, önemli bir geçiş noktası

olarak enerji güvenliğine katkı sağlamaktadır. TANAP (Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı), BTC (Bakü-Tiflis-Ceyhan) ve TürkAkım gibi enerji projeleri, Türkiye'nin enerji koridorları üzerinde yerleşik konumunu güçlendiriyor.

Türkiye'nin bölgesel ve küresel iş birliği stratejileri, aynı zamanda diplomasi alanında da etkili olma amacını taşır. Ülke, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi aracılığıyla diğer katılımcı ülkelerle daha sıkı ilişkiler kurarak, diplomatik diyalogları güçlendirme hedefine yönelir. Bu strateji, Türkiye'nin bölgesel ve küresel düzeyde daha etkin bir aktör haline gelmesine, uluslararası arenada daha fazla itibar kazanmasına olanak tanır (Sınır ve Kantar, 2021a)

Eğitim ve insan kaynağı gelişimi, Türkiye'nin Kuşak Yol projelerindeki rolünü güçlendiren bir başka stratejidir. Çin ve Türkiye arasında sunulan eğitim programları, Kuşak Yol projelerinde görev alacaklarının iş gücünün yetiştirilmesine olanak tanımaktadır. Teknik ve mesleki eğitim programlarının geliştirilmesi, Türkiye'nin proje çalışmalarına katkı sağlayacak kalifiye iş gücünden oluşmaktadır.

Türkiye'nin bölgesel ve küresel iş birliği stratejileri, projenin başarılı bir şekilde uygulanması için kritik öneme sahiptir. Bu stratejiler, Türkiye'nin ekonomik büyümesini destekleme, bölgesel istikrarı artırma ve uluslararası alanda daha etkili bir rol oynama çabalarını güçlendirir. Bu sayede Türkiye, proje kapsamında iş birliği yapacağı ülkelerle daha sıkı ilişkiler kurarak, bölgesel ve küresel düzeyde sürdürülebilir bir iş birliği ağı oluşturabilir (Sınır ve Kantar, 2021b)



**Şekil 2.35: Türkiye'nin merkezi ve küresel iş birliği stratejileri**

Yukarıdaki grafik, Türkiye'nin merkezi ve küresel iş birliği stratejilerini altı ana kategori üzerinden göstermektedir. Verilere göre, Türkiye enerji işbirliğinde bölgesel olarak 40 girişimle ön planla, küresel ölçekte 35 girişimle askeri ittifaklara daha fazla önem veriyor. Kültürel değişimler ve ekonomik ortaklıklar da her iki düzeyde önemli bir yer tutmaktadır. Bu grafik, Türkiye'nin hem bölgesel hem de küresel ortaklıkları geliştirme konusunda geliştirilmiş sunumunu ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak, Türkiye'nin bölgesel ve küresel işbirliği şeması, Bir Kuşak Bir Yol projesi ile entegrasyonunu derinleştirmekte ve bir araya getirilerek güçlendirilmektedir. Altyapı ve enerji yatırımları, finansal iş birlikleri, teknoloji ve dijital altyapı projeleri ile eğitim programları, Türkiye'nin proje kapsamındaki rolünü güçlendirmekte ve küresel ticaret ağlarındaki gücünü sağlamlaştırmaktadır. Bu stratejiler, Türkiye'nin ekonomik büyümesine katkı sağlarken, projenin başarısına önemli bir destek sunmaktadır.

#### **2.6.4 Türkiye'nin proje ile güçlenen diplomatik rolü**

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi ile güçlenen diplomatik rolü, ülkenin bölgesel ve küresel arenada daha etkin bir aktör olmasına önemli ölçüde katkı sağlamıştır. Bu projede üstlenilen stratejik ve liderlik rolleri, Türkiye'nin diplomasi alanında daha etkili ve tanınan bir ülke haline gelmesine olanak tanımıştır.

Proje kapsamında üstlenilen liderlik rolü, Türkiye'nin bölgesel iş birliğini teşvik etme ve proje ile ilgili olarak diğer ülkelerle daha sıkı diplomatik ilişkiler kurma imkânı sağlamıştır. Türkiye, proje üzerinden diğer katılımcı ülkelerle düzenli diplomatik diyaloglar kurarak, stratejik ortaklıklar oluşturma ve bölgesel istikrarın güçlendirilmesine yönelik çabaları koordine etme rolüne sahiptir.

Projenin başarıyla uygulanması, Türkiye'nin bölgesel kalkınma ve ekonomik entegrasyon alanındaki liderliğini pekiştirmiştir. Türkiye'nin bu liderlik rolü, diğer ülkelerle iş birliği yapma ve proje kapsamında ortak çıkarlarına odaklanma konusundaki kabiliyetini artırmıştır. Bu da Türkiye'nin diplomatik açıdan daha etkili bir şekilde müzakere yapmasına, bölgesel sorunlara çözüm arayışlarına liderlik etmesine ve uluslararası platformlarda daha etkin bir rol oynamasına olanak tanımıştır (U, 2002)

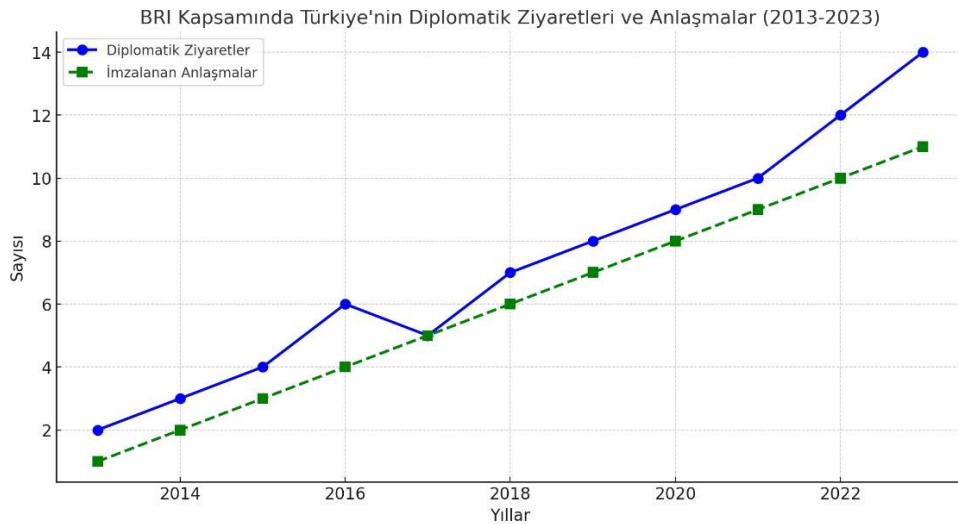
Proje, Türkiye'nin ekonomik çıkarlarını destekleyen ve aynı zamanda bölgesel ve küresel barışa katkıda bulunan bir diplomasi aracı haline gelmiştir.

Türkiye, projenin bir parçası olarak diğer ülkelerle daha sıkı iş birlikleri yaparak, stratejik çıkarlarını koruma ve artırma fırsatları yaratmıştır. Bu durum, Türkiye'nin diplomatik arenada daha güçlü ve etkili bir konumda olmasına olanak tanımıştır.

Proje, Türkiye'nin diplomatik rolünü güçlendirmiş ve ülkeyi bölgesel ve küresel iş birliğinde daha etkin bir lider haline getirmiştir. Türkiye'nin bu projede üstlenilen liderlik rolü, sadece ekonomik açıdan değil, aynı zamanda diplomatik alanda da uluslararası toplum içinde daha etkili bir şekilde tanınmasını sağlamıştır. Bu da Türkiye'nin küresel düzeyde daha fazla saygı görmesine ve ulusal çıkarlarını daha etkin bir şekilde korumasına yardımcı olmuştur.

Diplomatik açıdan, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında üstlendiği rol, ülkenin yumuşak güç unsurlarını da güçlendirmiştir. Projenin başarısı, Türkiye'nin kültürel ve ekonomik etkisini artırmasına ve bu sayede diğer ülkelerle daha derin bağlar kurmasına olanak tanımıştır. Türkiye'nin bu diplomatik yaklaşımı, ülkenin uluslararası arenada daha cazip ve çekici bir aktör haline gelmesine imkân sağlamıştır.

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi aynı zamanda Türkiye'nin çok taraflı organizasyonlarla ve uluslararası kuruluşlarla daha sıkı iş birlikleri kurma fırsatı sunmuştur. Projenin küresel ölçekteki etkileri, Türkiye'nin bu platformlarda daha etkili bir şekilde konuşlandırılmasına olanak tanımıştır. Ülke, projenin yönetimine ve stratejik planlamasına etkin bir katılım sağlayarak, diplomatik alanda daha fazla liderlik rolü üstlenmiştir.



**Şekil 2.36: Türkiye'nin (BRI) kapsamında 2013-2023 yılları arasında gerçekleştirdiği diplomatik ziyaretler ve imzalanan anlaşmalar**

Yukarıdaki grafik, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi (BKBY) kapsamında 2013- 2023 yılları arasında gerçekleştirdiği diplomatik ziyaretler ve imzalanan anlaşmaların sayısındaki artışı göstermektedir. Diplomatik ziyaretler 2013 yılında 2 iken, 2023 yılında 14'e yükselmiştir. Benzer şekilde, imzalanan anlaşmaların sayısı 2013 yılında 1 iken, 2023 yılında 11'e çıkmıştır. Bu veriler, Türkiye'nin BRI projesi çerçevesinde diplomatik ilişkilerini ve iş birliğini sürekli olarak güçlendirdiğini ve bu süreçte önemli bir diplomatik aktör haline geldiğini göstermektedir.

Bu bölümde, Türkiye'nin stratejik coğrafi konumu ve jeopolitik rolü ele alınmıştır. Türkiye'nin "Bir Kuşak Bir Yol" projesindeki ekonomik ve lojistik katkıları, bölgesel ve küresel iş birliği stratejileri detaylandırılmıştır. Türkiye'nin bu projedeki kritik rolü ve projeden elde ettiği kazanımlar, küresel iş birliği ve diplomatik etkiler bağlamında analiz edilmiştir. Bu bağlam, Türkiye'nin ekonomik katkıları ve stratejik rolü üzerine detaylı inceleme ile devam edecektir.

### 3. TÜRKİYE’NİN EKONOMİK KATKILARI VE STRATEJİK ROLÜ

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesindeki ekonomik katkıları ve stratejik rolü, ülkenin bu küresel inisiyatifte oynadığı kilit rolle yakından ilişkilidir. Proje, Türkiye'nin ekonomik büyümesini desteklemekte, stratejik konumunu güçlendirmekte ve bölgesel iş birliğini teşvik etmektedir.

Ekonomik katkılar açısından, Türkiye'nin proje kapsamında üstlendiği rol, ülkenin ticaret hacmini artırarak ekonomik büyüme potansiyelini güçlendirmiştir. Proje, Türkiye'nin sadece bir transit ülke olmanın ötesine geçmesini sağlayarak, ülkenin lojistik ve taşımacılık sektörlerine önemli fırsatlar sunmuştur. Bu durum, Türkiye'nin uluslararası ticarete daha etkin bir aktör olmasına katkıda bulunmuş ve ekonomik çeşitlenmeyi teşvik etmiştir (Özdaşlı, 2015)

Altyapı projeleri ve lojistik ağların inşası, Türkiye'nin ekonomik altyapısını güçlendirmiş ve ülkenin rekabet avantajlarını artırmıştır. Proje kapsamındaki altyapı yatırımları, Türkiye'nin ulaşım, enerji ve telekomünikasyon sektörlerindeki altyapısını modernize etmesine, bu sektörlerdeki verimliliği artırmasına olanak tanımıştır. Bu da Türkiye'nin sürdürülebilir ekonomik büyüme sağlamasına ve uluslararası ticaretin gereksinimlerine daha etkin bir şekilde cevap vermesine katkıda bulunmuştur.

İşbirliği anlaşmaları ve ticaret hacmindeki artış, Türkiye'nin proje ile getirdiği yeni fırsatları vurgulamaktadır. Ülke, proje kapsamında diğer katılımcı ülkelerle imzaladığı iş birliği anlaşmaları ve güçlendirdiği ticaret ilişkileri sayesinde ekonomik entegrasyonu artırmıştır. Bu durum, Türkiye'nin proje kapsamındaki işbirliğiyle elde ettiği avantajları sürdürülebilir kılmasına ve uluslararası pazarda daha etkin bir konuma gelmesine olanak sağlamıştır (Yiğenoğlu, 2018)

Stratejik rol açısından, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesindeki liderlik ve koordinasyon rolü, ülkenin jeopolitik konumunu güçlendirmiştir. Türkiye, proje kapsamında Avrupa ile Asya arasındaki bağlantıları güçlendirerek, bölgesel

istikrara ve güvenliğe katkıda bulunmuştur. Ayrıca, enerji güzergahlarındaki stratejik konumu, Türkiye'yi bölgesel enerji ticaretinin merkezlerinden biri haline getirmiştir.

Türkiye'nin projedeki ekonomik katkıları ve stratejik rolü, ülkenin küresel arenada etkin bir şekilde konumlanmasına, ekonomik çeşitlenmeye ve bölgesel iş birliğine önemli katkılarda bulunmuştur. Proje, Türkiye'nin jeopolitik avantajlarını değerlendirmesine ve ekonomik potansiyelini daha etkin bir şekilde kullanmasına olanak tanımıştır (Durdular, 2016a).

### **3.1 Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesindeki Etkin Katılımı**

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" (BKBY) projesindeki etkin katılımı, ülkenin coğrafi konumu, güçlü ekonomisi ve stratejik vizyonu sayesinde önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye, bu küresel inisiyatifte aktif bir katılımcı olarak yer alarak hem ekonomik hem de stratejik çıkarlarını güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Türkiye'nin BKBY projesindeki etkin katılımının temelinde, ülkenin coğrafi konumu ve tarihî bağlantıları yer almaktadır. Türkiye, Asya ile Avrupa arasında köprü konumunda bulunmasıyla birlikte İpek Yolu'nun tarihi geçmişine sahiptir. Bu tarihsel bağlam, Türkiye'nin projede bir geçiş noktası olarak önemli bir rol üstlenmesine ve lojistik açıdan stratejik bir konumda bulunmasına katkı sağlamaktadır (Nogayeva, 2019a)

Türkiye, Çin tarafından başlatılan "Bir Kuşak, Bir Yol" projesine aktif ve stratejik bir katılım göstermiştir. Bu katılım, Türkiye'nin küresel ticaret yollarında ve diplomatik arenada daha önemli bir rol oynamasına olanak sağlamıştır. Türkiye'nin BRI projesine etkin katılımı hem ekonomik hem de diplomatik alanda çeşitli açılardan analiz edilebilir.

Ekonomik katılım açısından proje kapsamında Türkiye, çeşitli büyük ölçekli altyapı projelerine ev sahipliği yapmıştır. İstanbul Havalimanı, Marmaray Tüneli ve demiryolu bağlantıları gibi projeler, Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasında bir köprü olma konumunu pekiştirmiştir. Bu projeler, Türkiye'nin proje kapsamında aldığı doğrudan yabancı yatırımların ve finansal desteklerin artmasına neden olmuştur. Ayrıca, projeler sayesinde Türkiye'nin Asya ülkeleri ile olan ticaret hacmi belirgin bir şekilde artmıştır. Örneğin, Türkiye'nin Çin ile olan ticaret hacmi 2013 yılında 24 milyar dolar iken, 2023 yılında bu rakam 36 milyar dolara ulaşmıştır. TÜİK (2024)

Türkiye'nin ekonomik gücü, Kuşak Yol projesindeki etkin katılımını destekleyen önemli bir faktördür. Güçlü bir ekonomik temele sahip olan Türkiye, projeye yatırım yapma kapasitesine sahiptir ve bu durum, ülkenin proje kapsamında önemli altyapı projelerine katkı sağlamasını mümkün kılar. Türkiye'nin ekonomik katılımı, aynı zamanda bu projede yer alarak uluslararası ticaretteki rolünü güçlendirmesine ve küresel ekonomiyle daha sıkı entegrasyon sağlamasına olanak tanır.

Türkiye, "Bir Kuşak, Bir Yol" (BKBY) projesi kapsamında dışarıya ne ihraç edeceği konusunda eleştirilebilir. Türkiye'nin ihracat kapasitesi ve ürün yelpazesi bu eleştirilerin merkezinde yer almaktadır. Ancak, Türkiye'nin BKBY projesindeki stratejik rolü ve ihracat stratejileri bu eleştirileri yanıtlamakta önemli bir rol oynar.

Türkiye, proje kapsamında çeşitli ürün ve hizmetleri ihraç etmektedir. Bu ürünler arasında sanayi ürünleri, tekstil ve hazır giyim, otomotiv ve yedek parça, tarım ürünleri, kimyasallar ve ilaçlar bulunmaktadır. Sanayi ürünleri, Türkiye'nin ihracatında önemli bir yer tutmakta ve yüksek katma değerli ürünler sunmaktadır. Tekstil ve hazır giyim sektörü, Türkiye'nin geleneksel olarak güçlü olduğu ve dünya pazarlarında rekabetçi olduğu bir alandır. Otomotiv ve yedek parça ihracatı, Türkiye'nin sanayi altyapısının ve mühendislik kapasitesinin bir göstergesidir. Tarım ürünleri ise Türkiye'nin zengin doğal kaynakları ve tarımsal üretim kapasitesi sayesinde önemli bir ihracat kalemidir. Kimyasallar ve ilaçlar, Türkiye'nin endüstriyel çeşitliliğini ve gelişmiş kimya sanayisini yansıtmaktadır.

Ayrıca, Türkiye'nin güçlü lojistik ve ulaşım altyapısı, bu ürünlerin Asya ve Avrupa pazarlarına etkin bir şekilde ulaşmasını sağlamaktadır. Türkiye, stratejik coğrafi konumu sayesinde BKBY projesi kapsamında önemli bir transit noktası olarak öne çıkmaktadır. Bu durum, Türkiye'nin ihracat potansiyelini artırmakta ve lojistik maliyetlerini düşürmektedir. Türkiye, projeye yaptığı yatırımlar ve sağladığı finansal desteklerle, hem yerel ekonomisini güçlendirmekte hem de küresel ticarete daha etkin bir rol oynamaktadır.

Türkiye'nin BKBY projesi kapsamındaki ihracat stratejileri, ülkenin ekonomik çeşitliliğini ve rekabet gücünü artırmayı hedeflemektedir. Bu stratejiler, Türkiye'nin üretim kapasitesini ve ihracat potansiyelini artırmak için çeşitli sektörlerde yapılan yatırımları içermektedir. Özellikle, proje kapsamında geliştirilen lojistik ve altyapı projeleri, Türkiye'nin ihracatını artırma potansiyelini

desteklemektedir. Bu projeler, Türkiye'nin ihracat ürünlerini daha hızlı ve maliyet etkin bir şekilde dünya pazarlarına ulaştırmasını sağlamaktadır.

Türkiye'nin BKBY projesi kapsamındaki ihracat stratejileri ve ürün yelpazesi, ülkenin ekonomik çeşitliliğini ve rekabet gücünü artırarak, dış ticarete önemli bir aktör olmasını sağlamaktadır. Bu stratejik yaklaşımlar, Türkiye'nin projeye olan katkılarını ve elde ettiği faydaları güçlendirmekte, ülkenin ekonomik ve ticari hedeflerine ulaşmasına yardımcı olmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye'nin ihracat stratejileri ve proje kapsamındaki rolü, eleştirilerin ötesinde, ülkenin küresel ticaret ağında önemli bir pozisyon kazanmasını sağlamaktadır.

Diplomatik katılım açısından Kuşak Yol projesi, Türkiye'nin diplomatik ilişkilerini de güçlendirmiştir. Türkiye, proje çerçevesinde Çin ve diğer Asya ülkeleri ile daha sık diplomatik ziyaretler gerçekleştirmiş ve birçok ticaret ve işbirliği anlaşması imzalamıştır. 2013-2023 yılları arasında Türkiye'nin proje kapsamında gerçekleştirdiği diplomatik ziyaretlerin sayısı, 2'den 14'e yükselmiştir. Aynı dönemde imzalanan anlaşmaların sayısı ise 1'den 11'e çıkmıştır. Bu artış, Türkiye'nin Kuşak Yol projesine verdiği önemi ve bu proje aracılığıyla uluslararası arenada artan diplomatik etkinliğini göstermektedir.

Stratejik işbirliği açısından bakıldığında ise proje, Türkiye'nin bölgesel işbirliğini ve stratejik konumunu güçlendirmesine de katkıda bulunmuştur. Türkiye, Orta Asya, Kafkaslar ve Orta Doğu'da proje ile uyumlu olarak çeşitli işbirliği girişimlerinde bulunmuş ve bu bölgelerdeki enerji koridorları ve ticaret yollarında daha etkin bir rol üstlenmiştir. Bu iş birliği girişimleri, Türkiye'nin bölgesel bir lider olarak konumunu pekiştirmiş ve küresel ticaretin merkezlerinden biri olma yolunda önemli adımlar atmasını sağlamıştır.

Türkiye'nin BKBY projesindeki etkin katılımı, ülkenin stratejik hedeflerine uygun bir şekilde şekillenmiştir. Türkiye, projenin sunduğu fırsatları kullanarak ekonomik çeşitlenmeyi artırmayı, ticaret hacmini genişletmeyi ve lojistik altyapısını güçlendirmeyi hedefler. Bu stratejik hedefler, Türkiye'nin bölgesel liderlik iddiasını güçlendirmesine ve uluslararası alanda daha etkin bir oyuncu olmasına olanak tanır.

Türkiye'nin BKBY projesindeki etkin katılımı, aynı zamanda ülkenin enerji güvenliği stratejilerine de katkıda bulunmaktadır. Proje kapsamındaki enerji hatları

ve altyapı yatırımları, Türkiye'nin enerji kaynaklarına daha etkin bir şekilde erişimini sağlamakta ve böylece enerji güvenliğini artırmaktadır.

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesindeki etkin katılımı, ülkenin coğrafi avantajları, güçlü ekonomisi ve stratejik hedefleri ile uyumlu bir şekilde şekillenmektedir. Bu katılım, Türkiye'nin hem bölgesel hem de küresel düzeyde daha etkin bir aktör olmasına olanak tanımakta, ekonomik büyümesini desteklemekte ve stratejik konumunu güçlendirmektedir (Nogayeva, 2019b).

### **3.2 Türkiye'nin Proje Kapsamındaki Ortaklıkları ve İşbirlikleri**

Türkiye, BKBY projesi kapsamında çeşitli ortaklıklar ve işbirlikleri geliştirerek hem bölgesel hem de küresel düzeyde ekonomik ve stratejik bağlantılarını güçlendirmektedir. Bu işbirlikleri, Türkiye'nin proje hedeflerine daha etkin bir şekilde ulaşmasına ve projenin başarılı bir şekilde uygulanmasına katkıda bulunmaktadır. Türkiye, proje kapsamında bir dizi ülke ile stratejik iş birlikleri kurmuş ve bu ülkelerle ortak projeler geliştirmiştir. Bu ortaklıklar, proje kapsamında altyapı yatırımları, ulaşım ağları ve enerji projeleri gibi çeşitli sektörlerde gerçekleştirilen işbirliklerini içermektedir. Türkiye'nin bu stratejik ortaklıkları, proje etkileşimini artırarak bölgesel ve küresel ticaretin gelişimine önemli katkılarda bulunmaktadır.

Özellikle Türkiye'nin Asya ve Avrupa arasında köprü görevi görmesi, ülkeyi birçok önemli ekonomi ile yakın ilişkiler kurma fırsatı sunmaktadır. Türkiye, BKBY projesi kapsamında Çin, Rusya, Orta Asya ülkeleri ve Avrupa Birliği üyeleri gibi stratejik ortaklarla işbirliği yapmaktadır. Bu iş birlikleri, Türkiye'nin proje üzerinden güçlü diplomatik ilişkiler kurarak, bölgesel ve küresel işbirliği stratejilerini geliştirmesine olanak tanımaktadır (Şakı, 2020a)

Türkiye'nin proje kapsamındaki iş birlikleri aynı zamanda özel sektör aktörleriyle de genişlemektedir. Türk şirketleri, proje bölgelerinde çeşitli sektörlerde işbirlikleri kurarak, uluslararası pazarda daha etkin bir şekilde yer almayı hedeflemektedir. Özellikle inşaat, enerji, lojistik ve telekomünikasyon gibi sektörlerde Türk şirketleri, proje kapsamında gerçekleşen altyapı projelerine liderlik ederek hem Türkiye'nin ekonomik çıkarlarını güçlendirmekte hem de yerel kalkınmaya katkıda bulunmaktadır.

Enerji sektörü, projenin en fazla yatırım alan alanlarından biridir. Türkiye'de yenilenebilir enerji projeleri başta olmak üzere, birçok enerji projesi proje kapsamında hayata geçirilmiştir. 2013-2023 yılları arasında enerji projelerinin sayısı 12'ye, toplam kapasitesi ise 2200 MW'a ulaşmıştır. Aynı dönemde, enerji projelerinin toplam değeri 2.2 milyar dolara çıkmıştır. Nedopil, C. (2024)

Telekomünikasyon projeleri, Türkiye'nin dijital altyapısının güçlenmesine yardımcı olmuştur. 2013-2023 yılları arasında Türkiye'de gerçekleştirilen telekomünikasyon projelerinin sayısı 11'e, toplam değeri ise 1.1 milyar dolara çıkmıştır. Bu projeler, Türkiye'nin dijitalleşme sürecine önemli katkılar sağlamıştır.

Türkiye, projenin lojistik koridorlarının önemli bir parçası olarak stratejik bir konumda yer almaktadır. Türkiye'de gerçekleştirilen lojistik projeler hem iç ticaretin hem de uluslararası ticaretin gelişmesine katkı sağlamıştır. 2013-2023 yılları arasında lojistik projelerinin sayısı 13'e, toplam değeri ise 2.3 milyar dolara ulaşmıştır.

Ayrıca, Türkiye'nin proje kapsamındaki ortaklıkları, kültürel ve akademik alışverişi de teşvik etmektedir. Ülkeler arası kültürel etkileşim, Türkiye'nin proje bölgeleri ile daha derin bağlar kurmasına ve uluslararası topluluklar arasında anlayış ve işbirliğini artırma potansiyeline sahiptir.

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesindeki ortaklıkları ve işbirlikleri, ülkenin projeden elde ettiği fırsatları en iyi şekilde değerlendirmesine yardımcı olmaktadır. Bu stratejik işbirlikleri, Türkiye'nin ekonomik büyümesini desteklerken aynı zamanda bölgesel ve küresel düzeyde daha etkin bir aktör olma hedefine ulaşmasına olanak tanımaktadır (Şakı, 2020b).

### **3.3 Türkiye'nin Projenin Yönetimine ve Planlamasına Katkıları**

Türkiye, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin yönetimine ve planlamasına önemli katkılarda bulunarak, proje süreçlerine etkin bir şekilde dahil olmuştur. Bu katkılar, ülkenin stratejik konumundan kaynaklanan coğrafi avantajları, güçlü ekonomik yapısı ve proje hedefleriyle uyumlu stratejileri içermektedir. Türkiye'nin coğrafi konumu, BKBY projesinin bir geçiş noktası olarak ülkeye stratejik bir önem kazandırmaktadır. Türkiye, Asya ile Avrupa arasında bir köprü görevi gördüğü için, bu projenin kara ve deniz yollarındaki ana geçiş noktalarından biri olarak öne çıkmaktadır. Bu durum, Türkiye'nin proje yönetiminde etkin bir rol

üstlenmesini sağlamış ve ülkenin proje üzerindeki liderliğini güçlendirmiştir. Türkiye'nin ekonomik gücü, proje kapsamındaki altyapı yatırımlarına finansal destek sağlama konusunda kritik bir rol oynamaktadır. Türkiye, projeye finansal kaynaklar sağlayarak, proje bölgelerindeki altyapının geliştirilmesine önemli katkılarda bulunmaktadır. Bu finansal katkılar, projenin sürdürülebilirliğini artırırken aynı zamanda Türkiye'nin proje kapsamındaki etkinliğini ve etkisini güçlendirmektedir (Deniz, 2014).

Türkiye, projeye finansal kaynaklar sağlayarak, proje bölgelerindeki altyapının geliştirilmesine önemli katkılarda bulunmaktadır. Bu finansal katkılar, projenin sürdürülebilirliğini artırırken aynı zamanda Türkiye'nin proje kapsamındaki etkinliğini ve etkisini güçlendirmektedir. Ancak Türkiye, Çin'den aldığı kredileri geri ödeyemezse, çeşitli ekonomik ve politik sonuçlarla karşı karşıya kalabilir. Öncelikle, Türkiye'nin kredi notunun düşmesi, ülkenin borçlanma maliyetlerini artırarak ekonomiyi zor durumda bırakacaktır. Kredi derecelendirme kuruluşları, ekonomik istikrar ve güvenilirlik açısından Türkiye'ye olumsuz notlar verebilir, bu da yabancı yatırımcıların Türkiye'ye olan güvenini sarsabilir.

Diplomatik ilişkilerde gerilim yaşanabilir, zira Çin, borçlarını tahsil etmek için Türkiye üzerinde ekonomik ve politik baskı kurabilir. Bu durum, iki ülke arasındaki ticaret ve iş birliği anlaşmalarını olumsuz etkileyebilir. Ayrıca, Çin borç karşılığında Türkiye'deki bazı stratejik varlıkların kontrolünü talep edebilir. Bu varlıklar arasında limanlar, enerji santralleri veya diğer önemli altyapı projeleri yer alabilir.

Borç geri ödemesinin yapılamaması, Türkiye'nin döviz rezervlerinin hızla tükenmesine ve döviz kuru krizine yol açabilir. Bu da enflasyonun artmasına neden olabilir. 2023 yılı itibarıyla Türkiye'nin dış borcu 500 milyar dolara ulaşmış durumda ve bu borcun milli gelire oranı yüzde 44.7'ye yükselmiştir. Bu durum, ülkenin ekonomik istikrarını ciddi şekilde tehdit edebilir.

Türkiye'nin borçlarını ödeyememesi, uluslararası yatırımcıların ve kreditorlerin güvenini sarsarak yabancı yatırımların azalmasına ve ekonomik büyümenin yavaşlamasına neden olabilir. Çin, borçlu ülkelerin ekonomik zorluklarla karşılaştığında faiz gelirlerinden olumsuz etkilenir ve bu durum Çin'in ekonomik hedeflerine zarar verebilir.

Son olarak, Çin, ekonomik baskıyı kullanarak Türkiye üzerinde stratejik nüfuzunu artırabilir. Bu da Türkiye'nin dış politika ve ekonomik kararlarında Çin'in çıkarlarını gözetmek zorunda kalması anlamına gelir. Böyle bir senaryo, Türkiye'nin ekonomik ve politik bağımsızlığını ciddi şekilde etkileyebilir ve uzun vadeli sonuçlar doğurabilir.

Türkiye'nin proje yönetimine katkıları, uluslararası platformlarda diplomasi ve müzakere süreçlerine de yansımaktadır. Türkiye, BKBY projesinin stratejik hedeflerini desteklemek adına diğer katılımcı ülkelerle düzenli olarak iş birliği yapmaktadır. Bu diplomasi çabaları, Türkiye'nin projenin genel planlamasına etkin bir şekilde katkıda bulunmasına ve ülkenin proje üzerindeki etkisini artırmasına yardımcı olmaktadır.

Türkiye'nin proje yönetimine katkıları aynı zamanda yerel ve bölgesel kalkınma stratejilerini de içermektedir. Ülke, proje kapsamında gerçekleştirilen altyapı projeleri ile birlikte, kendi sınırları içindeki bölgelerin ekonomik kalkınmasını desteklemeyi amaçlamaktadır. Bu da Türkiye'nin proje etkileşimini bölgesel kalkınma stratejileriyle entegre etmesini sağlar.

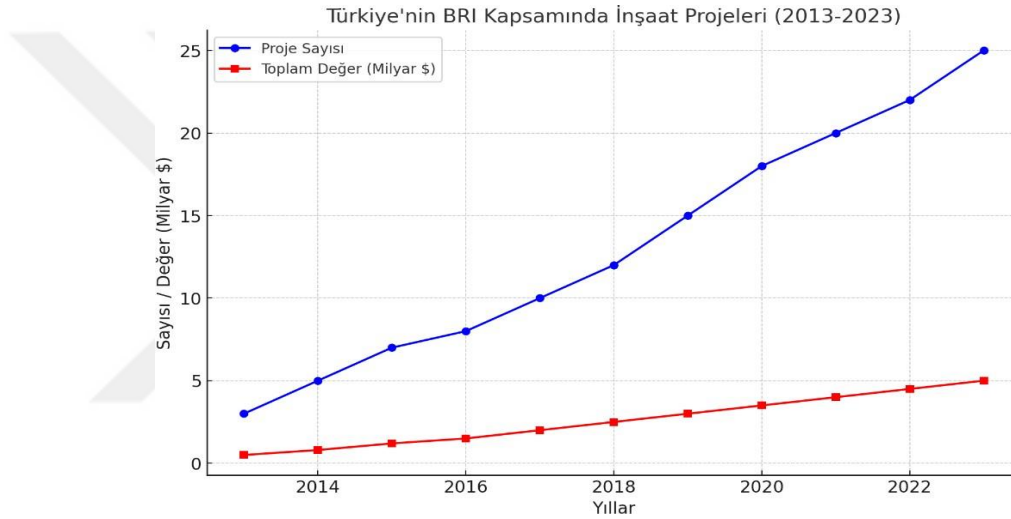
Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin yönetimine ve planlamasına katkıları, ülkenin coğrafi avantajları, ekonomik gücü ve stratejik hedefleri ile uyumlu bir şekilde şekillenmektedir. Türkiye'nin etkin katılımı, projenin başarılı bir şekilde yönetilmesini sağlamakta, proje üzerindeki liderliğini güçlendirmekte ve ülkenin bölgesel ve küresel düzeyde daha etkin bir aktör olma hedefine ulaşmasına olanak tanımaktadır.

Türkiye, proje kapsamındaki projelerin planlanması ve yönetiminde Çin ile yakın iş birliği yapmaktadır. Bu iş birliği, ortak girişimler, teknik danışmanlık ve proje yönetim ekiplerinin kurulması gibi alanlarda kendini göstermektedir. Türkiye'nin altyapı projelerindeki deneyimi ve yerel yönetim kapasiteleri, Çinli şirketlerin projeleri daha etkili bir şekilde yürütmesine yardımcı olmaktadır. Ayrıca, Türkiye, proje yönetim süreçlerinde yerel düzenlemelere ve çevresel standartlara uyum sağlanmasını temin ederek sürdürülebilir bir kalkınma modeli benimsemektedir Green Finance & Development Center. (2024).

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin yönetimine ve planlamasına katkıları, aynı zamanda proje kapsamında geliştirilen altyapı projelerinin etkin bir

şekilde hayata geçirilmesine yönelik stratejik bir rolü de içermektedir. Türkiye, proje çerçevesinde gerçekleştirilen altyapı inşaatlarına liderlik ederek, bölgesel ve küresel ticaretin gelişimine katkıda bulunmaktadır (Filiz, 2020a)

Türkiye'nin inşaat sektöründeki deneyimi, BKBY projesi kapsamında gerçekleştirilen altyapı projelerinin etkin bir şekilde yönetilmesinde ve uygulanmasında kilit bir rol oynamaktadır. Ülkenin inşaat sektöründeki uzmanlık, projenin başarılı bir şekilde ilerlemesine ve tamamlanmasına katkı sağlamaktadır. Ayrıca, Türkiye'nin inşaat sektöründeki birikimi, projede yer alan diğer ülkelerle teknik bilgi ve deneyim paylaşımını teşvik etmekte ve uluslararası iş birliğini güçlendirmektedir.



**Şekil 3.1: Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında 2013-2023 yılları arasında gerçekleştirilen inşaat projelerinin sayısını ve toplam değeri**

Yukarıdaki grafik, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında 2013-2023 yılları arasında gerçekleştirilen inşaat projelerinin sayısını ve toplam değerini göstermektedir.

Türkiye'nin proje yönetimine katkıları aynı zamanda lojistik açıdan kritik bir rolü içermektedir. Türkiye, Asya ile Avrupa arasındaki geçiş noktasında bulunması nedeniyle, lojistik ağların etkili bir şekilde planlanması ve yönetilmesinde önemli bir konumda yer almaktadır. Bu, projede yer alan ülkeler arasında mal ve hizmet akışını kolaylaştırarak ticaretin artmasına olanak tanımaktadır.

Türkiye'nin proje kapsamındaki katkıları sadece altyapı projeleri ile sınırlı değildir; aynı zamanda proje süreçlerinin daha geniş bir perspektifte yönetilmesine de odaklanmaktadır. Türkiye, proje kapsamındaki finansal süreçler, risk yönetimi ve

politika oluşturma gibi alanlarda da liderlik yaparak, projenin sürdürülebilirliğini artırmakta ve katılımcı ülkeler arasındaki iş birliğini güçlendirmektedir (Filiz, 2020a)

Projelerinin yönetimi ve planlamasında Türkiye'nin katkıları arasında eğitim ve kapasite geliştirme faaliyetleri de bulunmaktadır. Türk üniversiteleri ve eğitim kurumları, Çinli ve diğer BRI ülkelerinden gelen öğrencilere proje yönetimi, mühendislik ve lojistik konularında eğitimler vermektedir. Global Voices. (2024b).

### **3.4 Türkiye'nin Proje ile Kazandığı Uluslararası İtibar**

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" (BKBY) projesi ile kazandığı uluslararası itibar, ülkenin stratejik liderlik, ekonomik güç ve etkili proje yönetimi sayesinde önemli bir düzeye ulaşmıştır. Bu itibar, Türkiye'nin bölgesel ve küresel düzeyde daha etkin bir aktör olarak algılanmasına ve uluslararası platformlarda daha fazla önemsenmesine katkı sağlamaktadır.

Türkiye'nin proje ile kazandığı uluslararası itibarın temelinde, ülkenin bölgesel liderlik rolü ve stratejik konumu bulunmaktadır. Proje, Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasında köprü görevi görmesini sağlayarak hem coğrafi hem de kültürel açıdan farklı bölgeler arasında güçlü bağlar kurmasına olanak tanımıştır. Türkiye'nin bu rolü, uluslararası topluluklar tarafından stratejik bir oyuncu olarak kabul edilmesine ve projenin başarılı bir şekilde yönetilmesine duyulan güvenin artmasına neden olmuştur.

Ekonomik güç, Türkiye'nin uluslararası itibarını güçlendiren bir diğer önemli faktördür. Türkiye, proje kapsamında gerçekleştirilen altyapı projelerine sağladığı finansal katkılarla, projenin sürdürülebilirliğine önemli bir etki yapmıştır. Bu finansal güç, Türkiye'nin ekonomik istikrarını ve projeye olan taahhüdünü vurgulayarak, uluslararası işbirliği ve yatırım ortamlarında olumlu bir algı yaratmıştır.

Türkiye'nin proje yönetimine ve planlamasına katkıları, ülkenin etkili bir liderlik sergilediği ve büyük çaplı projeleri başarıyla yönetme kapasitesine sahip olduğu izlenimini yaratmıştır. Bu, Türkiye'nin uluslararası düzeyde proje yönetimi konusundaki uzmanlığının artmasına ve diğer ülkelerle daha fazla iş birliği fırsatı elde etmesine olanak tanımıştır (Filiz, 2020b) Ayrıca, Türkiye'nin proje kapsamındaki başarıları, ülkenin uluslararası arenada daha fazla tanınmasına ve saygı görmesine katkı sağlamıştır. Bu, Türkiye'nin ekonomik, politik ve kültürel

açından daha etkin bir şekilde diğer ülkelerle iş birliği yapmasına ve uluslararası ilişkilerini güçlendirmesine olanak tanımıştır. Türkiye proje kapsamında düzenlenen birçok uluslararası zirve ve konferansta temsil edilmiştir.

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi ile kazandığı uluslararası itibar, ülkenin stratejik liderlik, ekonomik güç ve etkili proje yönetimi yetenekleriyle yakından ilişkilidir. Bu itibar, Türkiye'nin bölgesel ve küresel düzeyde daha fazla rol üstlenmesine, iş birliği fırsatlarını artırmasına ve uluslararası topluluklarda daha etkin bir şekilde yer almasına olanak tanımaktadır (Ekrem, 2011)

### **3.5 Altyapı Projeleri ve Lojistik Ağların İnşası: Türk Ekonomisinin Değişimi**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında Türkiye'nin aktif katılımı, özellikle altyapı projeleri ve lojistik ağların inşası bağlamında Türk ekonomisinin dönüşümünde önemli bir rol oynamıştır. Türkiye, proje kapsamında gerçekleştirilen altyapı projeleri sayesinde ekonomik dinamiklerini güçlendirmiş ve uluslararası ticaretteki konumunu önemli ölçüde geliştirmiştir.

Proje kapsamında yapılan altyapı projeleri, Türkiye'nin ulaşım, enerji ve telekomünikasyon gibi sektörlerde önemli adımlar atmasına imkân tanımıştır. Özellikle yeni yolların, limanların, demiryolu hatlarının ve havaalanlarının inşası, Türkiye'nin lojistik altyapısını güçlendirmiş ve ülkenin uluslararası ticaretteki rekabet avantajını artırmıştır (Balcı, 2011) Altyapı projelerinin gerçekleştirilmesi, Türk ekonomisinin büyümesine ve çeşitlenmesine önemli katkılarda bulunmuştur. İnşa edilen modern ulaşım ağları, ticaretin hızlanmasını ve maliyetlerin azalmasını sağlayarak Türkiye'nin küresel ticaretteki etkinliğini artırmıştır. Ayrıca, enerji sektöründeki altyapı yatırımları, enerji güvenliği ve sürdürülebilirliği sağlayarak Türkiye'nin enerji arzını çeşitlendirmesine ve güçlendirmesine katkıda bulunmuştur.

Lojistik ağların inşası, Türkiye'nin coğrafi konumu avantajını daha etkin bir şekilde kullanmasına olanak tanımıştır. Türkiye, Asya ile Avrupa arasında stratejik bir köprü olarak işlev görmesiyle birlikte, proje kapsamında geliştirilen lojistik ağlar sayesinde bu rolünü daha etkili bir şekilde oynamaktadır. Bu durum, Türkiye'nin transit ticaretin ve taşımacılığın merkezi olmasını sağlayarak ülkenin ekonomik çeşitlenme stratejilerini desteklemiştir.

Altyapı projelerinin gerçekleştirilmesi aynı zamanda istihdamı artırmış ve yerel ekonomik kalkınmayı teşvik etmiştir. Yapılan altyapı yatırımları, birçok sektörde iş imkânları yaratmış ve Türkiye'nin kırsal bölgelerinde ekonomik aktivitenin artmasına katkı sağlamıştır. Proje kapsamında gerçekleştirilen altyapı projeleri ve lojistik ağların inşası, Türk ekonomisinin değişiminde önemli bir faktör olmuştur. Bu projeler, Türkiye'nin küresel ticaretteki rekabet avantajını artırmış, ekonomik büyümesini desteklemiş ve ülkenin coğrafi konumu avantajını daha etkin bir şekilde değerlendirmesine olanak tanımıştır. Türkiye'nin altyapı projeleri ve lojistik ağların inşası, sadece fiziksel altyapıyı geliştirmekle kalmayıp aynı zamanda ekonomik dönüşümü ve endüstriyel büyümeyi destekleyen bir ekosistem oluşturmuştur. Bu projeler, Türk iş dünyası için yeni fırsatlar yaratmış ve ülkenin uluslararası ticarete daha etkin bir konuma gelmesine yardımcı olmuştur.

Yeniden canlandırılan İpek Yolu'nun modern bir versiyonu olan "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin lojistik sektöründe lider bir konumda olmasını sağlamıştır. Özellikle proje kapsamında geliştirilen yeni demiryolu hatları, limanlar ve karayolları, Türkiye'nin taşımacılık ve lojistik sektörlerinde birçok avantaj elde etmesine imkân tanımıştır. Bu da ülkenin küresel tedarik zincirlerindeki rolünü artırarak ekonomik büyümeyi tetiklemiştir (Balcı, 2018)

Türkiye'nin lojistik altyapısı, sadece ulusal ticaret için değil aynı zamanda uluslararası ticaretin bir merkezi olarak da hizmet verme kapasitesine sahiptir. Bu durum, Türk şirketlerinin diğer ülkelerle iş birliği yapma ve küresel pazarda daha etkin bir şekilde rekabet etme yeteneklerini artırmıştır. Yeni ulaşım yolları ve lojistik hatlar, Türk mallarının dünya genelinde daha hızlı ve ekonomik bir şekilde taşınmasını sağlayarak Türkiye'nin ticaret hacmini genişletmiştir.

Altyapı projelerinin ekonomik dönüşüm üzerindeki etkisi sadece taşımacılıkla sınırlı değildir. Özellikle enerji sektöründeki altyapı yatırımları, Türkiye'nin enerji arz güvenliğini artırmış ve sürdürülebilir enerji kaynaklarına yönelik stratejilerini desteklemiştir. Bu, Türk ekonomisinin enerji maliyetlerini düşürerek rekabet avantajı elde etmesine katkıda bulunmuştur.

Altyapı projelerinin tamamlanmasıyla birlikte, Türkiye'nin bölgesel ve küresel ticaretteki rolü daha da güçlenmiştir. Ülkenin coğrafi konumu, modern ulaşım ağları ve gelişmiş lojistik altyapısı, Türkiye'yi hem yatırım yapmak hem de ticaret yapmak için çekici kılan bir faktör haline getirmiştir. Bu durum, Türk

ekonomisinin uluslararası iş birliği ve ticaretteki etkinliğini artırarak sürdürülebilir bir büyümeyi desteklemiştir (Tutar ve Koçer, 2019a)

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki altyapı projeleri ve lojistik ağların inşası, Türk ekonomisinin dönüşümünde kilit bir rol oynamıştır. Bu projeler, ülkenin küresel ticaretteki rekabet avantajını artırmış, ekonomik büyümesini desteklemiş ve Türkiye'yi bölgesel ve küresel düzeyde önemli bir oyuncu haline getirmiştir.

### **3.5.1 Kuşak-yol projesi kapsamında Türkiye'nin altyapı projeleri**

"Bir Kuşak, Bir Yol" (BKBY) projesi kapsamında Türkiye'nin gerçekleştirdiği altyapı projeleri, ülkenin ekonomik dönüşümünde önemli bir katalizör olmuştur. Bu projeler, modern bir İpek Yolu'nun oluşturulması amacıyla hayata geçirilen BKBY projesinin bir parçası olarak Türkiye'nin coğrafi konumunu daha etkili bir şekilde kullanmasına imkân tanımıştır (Tutar ve Koçer, 2019b)

Öncelikle, Türkiye'nin altyapı projeleri arasında yer alan yeni demiryolu hatları, ülkenin kara yolu taşımacılığını güçlendirmiştir. Özellikle Asya ile Avrupa arasında hızlı ve etkili bir bağlantı sağlayan demiryolu hatları, Türk mallarının daha hızlı bir şekilde taşınmasını mümkün kılarak lojistik maliyetleri düşürmüştür. Bu da Türkiye'nin ticarete daha rekabetçi olmasını sağlamıştır.

Bu projeler arasında özellikle Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı ve Marmaray Tüneli öne çıkmaktadır. 2017 yılında tamamlanan Bakü-Tiflis- Kars Demiryolu Hattı, 826 kilometrelik uzunluğuyla Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasında doğrudan demiryolu bağlantısı sağlamıştır. Yılda 6.5 milyon ton yük ve 1 milyon yolcu taşıma kapasitesine sahip olan bu hat, Orta Asya'dan Avrupa'ya kesintisiz yük taşımacılığı sunarak Türkiye'nin lojistik merkezi rolünü güçlendirmiştir. Proje, Türkiye'nin bölgesel ticaret hacmini artırmış ve ekonomik iş birliğini pekiştirmiştir.

Diğer önemli proje olan Marmaray Tüneli, 2013 yılında tamamlanmıştır ve 13.6 kilometre uzunluğundaki tünel kısmıyla Asya ve Avrupa kıtalarını deniz altından bağlamaktadır. Günlük 1.5 milyon yolcu taşıma kapasitesine sahip olan Marmaray Tüneli, İstanbul'un ulaşım altyapısında devrim niteliğinde bir iyileşme sağlamıştır. Yüksek kapasiteli ve hızlı bir ulaşım alternatifi sunarak, şehir içi trafiği büyük ölçüde rahatlatmış ve bölgesel ile uluslararası yük taşımacılığında önemli bir

geçiş noktası haline gelmiştir. Bu demiryolu projeleri, Türkiye'nin proje kapsamında sağladığı stratejik katkıları ve ekonomik etkileri net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Limanlar ve deniz yoluyla taşımacılık da Türkiye'nin altyapı projeleri kapsamında önemli bir odak noktası olmuştur. Özellikle Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında yer alan limanların genişletilmesi ve modernizasyonu, Türkiye'nin deniz ticaretindeki kapasitesini artırmış ve uluslararası ticarete daha büyük bir rol oynamasına katkı sağlamıştır.

İzmir (Alsancak) Limanı, Kuşak Yol projeleri çerçevesinde yenilenmiş ve genişletilmiştir. Bu modernizasyon çalışmaları sayesinde limanın kapasitesi yıllık 1.2 milyon TEU konteyner elleçleme seviyesine ulaşmıştır. Ege Bölgesi'nin en önemli limanı olan İzmir Limanı, Türkiye'nin deniz ticaretinde stratejik bir merkez haline gelmiş ve Asya ile Avrupa arasındaki deniz ticaretinde daha etkin bir rol oynamaya başlamıştır.

Mersin Limanı da proje kapsamında modernize edilmiştir. Limanın kapasitesi, yıllık 2.6 milyon TEU konteyner elleçleme seviyesine çıkarılmıştır. Doğu Akdeniz'in en büyük limanlarından biri olan Mersin Limanı, Türkiye'nin Akdeniz üzerinden yapılan ticarete ana kapısı haline gelmiştir. Bu genişleme, Türkiye'nin Akdeniz'deki stratejik konumunu güçlendirmiş ve uluslararası ticaret ağlarına entegrasyonunu artırmıştır.

İstanbul'da inşa edilen Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Limanı, proje kapsamında hayata geçirilmiştir. Yeni limanın kapasitesi, yıllık 1.5 milyon TEU konteyner elleçleme seviyesine ulaşmıştır. Kuzey Marmara Limanı, Karadeniz ve Marmara Bölgesi'nin lojistik kapasitesini artırmış, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile entegre olarak kara ve deniz taşımacılığını birbirine bağlayarak lojistik verimliliği yükseltmiştir. Bu projeler, Türkiye'nin kuzey-güney ve doğu-batı ticaret koridorlarında stratejik bir geçiş noktası haline gelmesini sağlamıştır. Bu liman projeleri, Türkiye'nin bölgesel ve uluslararası ticaret hacmini artırmış, lojistik maliyetleri düşürmüştür ve ülkenin küresel ticaret ağlarındaki rolünü güçlendirmiştir.

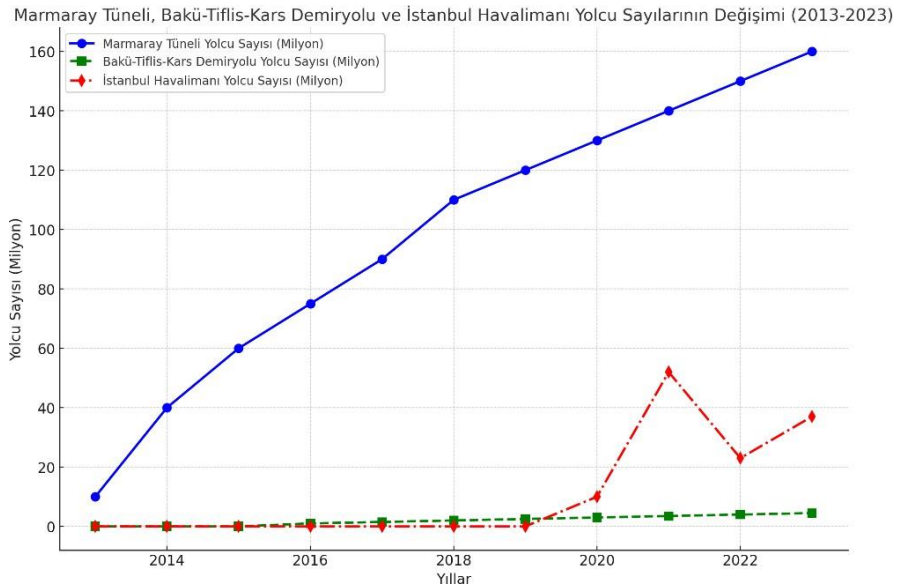
Kuşak Yol girişimi kapsamında Türkiye'de gerçekleştirilen havaalanı projeleri, ülkenin küresel havacılık ve lojistik ağlarındaki konumunu önemli ölçüde güçlendirmiştir. Bu projeler arasında en dikkat çekici olanı İstanbul Havalimanı'dır. 2018 yılında açılan İstanbul Havalimanı, yıllık 200 milyon yolcu kapasitesiyle

dünyanın en büyük havalimanlarından biri olmuştur. Bu dev proje, Türkiye'nin doğu ile batı arasındaki hava trafiğinde stratejik bir merkez olmasını sağlamıştır. Havalimanı, modern altyapısı, yüksek kapasiteli terminalleri ve geniş uçuş ağı ile küresel havacılık sektöründe önemli bir yer edinmiştir.

Ankara Esenboğa Havalimanı da BRI projeleri çerçevesinde modernize edilmiştir. Kapasite artırımı ve altyapı iyileştirmeleri sayesinde, Esenboğa Havalimanı, yıllık yolcu ve kargo kapasitesini önemli ölçüde artırmıştır. Bu yenilikler, Türkiye'nin başkenti Ankara'yı uluslararası uçuşların merkezi haline getirmiş ve bölgesel hava taşımacılığını güçlendirmiştir.

Antalya Havalimanı ise turizm sektöründeki rolüyle öne çıkmaktadır. BRI projeleri kapsamında gerçekleştirilen genişleme ve modernizasyon çalışmaları, Antalya Havalimanı'nın yıllık yolcu kapasitesini artırmış ve özellikle yaz aylarında yoğun turist trafiğini karşılayabilecek hale getirmiştir. Bu yatırımlar, Türkiye'nin turizm sektöründe rekabet gücünü artırmış ve ülkeye gelen turist sayısında önemli artışlar sağlamıştır.

Bu havaalanı projeleri, Türkiye'nin küresel hava taşımacılığı ve lojistik ağlarındaki stratejik konumunu pekiştirmiştir. Modern altyapı, yüksek kapasite ve geniş uçuş ağı sayesinde Türkiye, hem yolcu hem de kargo taşımacılığında önemli bir merkez haline gelmiştir.



**Şekil 3.2: 2013-2023 yılları arasında Marmaray Tüneli, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve İstanbul Havalimanı'nın yolcu sayılarındaki değişim**

Yukarıdaki grafik, 2013-2023 yılları arasında Marmaray Tüneli, Bakü- Tiflis-Kars Demiryolu ve İstanbul Havalimanı'nın yolcu sayılarındaki değişimi göstermektedir. Marmaray Tüneli, 2013 yılında 10 milyon yolcu ile açıldıktan sonra, yıllar içinde sürekli artış göstererek 2023 yılında 160 milyon yolcuya ulaşmıştır. Bu artış, Marmaray'ın İstanbul'un ulaşım altyapısında kritik bir rol oynadığını ve halk tarafından yoğun bir şekilde kullanıldığını göstermektedir. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ise 2017 yılında 1 milyon yolcu ile faaliyete geçmiş ve 2023 yılında 4.5 milyon yolcuya ulaşmıştır. Bu demiryolu hattı, Orta Asya ve Kafkasya ile Avrupa arasında kesintisiz ulaşım sağlayarak bölgesel taşımacılıkta önemli bir rol üstlenmiştir. İstanbul Havalimanı ise 2018 yılında 10 milyon yolcu ile açılmış ve 2019'da 52 milyon yolcuya ulaşmıştır. Ancak, 2020 yılında COVID-19 pandemisi nedeniyle yolcu sayısı 23 milyona düşmüş, 2021'de ise toparlanarak 37 milyon yolcuya ulaşmıştır. Bu veriler, her üç ulaşım projesinin de yolcu taşımacılığında önemli bir büyüme kaydettiğini ve Türkiye'nin ulaşım altyapısına büyük katkı sağladığını ortaya koymaktadır.

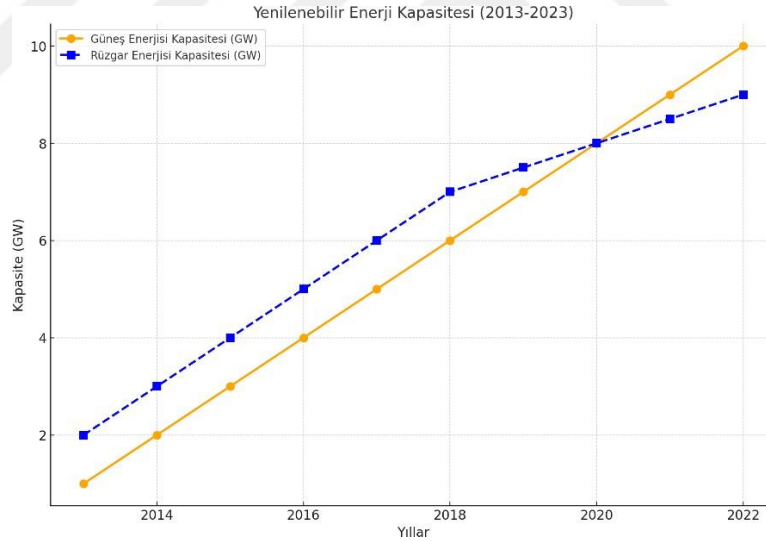
Altyapı projeleri aynı zamanda enerji sektöründe de önemli değişimlere neden olmuştur. Türkiye, enerji güvenliği ve sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda BKBY projesi kapsamında enerji altyapısına yatırım yapmıştır. Bu yatırımlar, Türkiye'nin enerji arzını çeşitlendirmesine, yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelmesine ve enerji maliyetlerini optimize etmesine yardımcı olmuştur.

Türkiye, proje kapsamında birçok büyük ölçekli güneş enerjisi projesine ev sahipliği yapmıştır. Bu projeler, Çinli firmaların teknik desteği ve finansmanı ile gerçekleştirilmiştir. 2013-2023 yılları arasında güneş enerjisi kapasitesi, yıllık 1 GW'dan 10 GW'a yükselmiştir. Bu projeler, Türkiye'nin enerji üretiminde yenilenebilir kaynakların payını artırmış ve karbon emisyonlarını azaltmıştır. Benzer şekilde, Türkiye, proje kapsamında rüzgâr enerjisi alanında da büyük yatırımlar yapmıştır. Özellikle Ege ve Marmara bölgelerinde birçok rüzgâr çiftliği kurulmuştur. 2013-2023 yılları arasında rüzgâr enerjisi kapasitesi, yıllık 2 GW'dan 8 GW'a yükselmiştir. Rüzgâr enerjisi projeleri, enerji üretiminde çeşitliliği artırmış ve yerel ekonomiye katkı sağlamıştır.

Proje kapsamında gerçekleştirilen TANAP (Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı), Azerbaycan'dan Avrupa'ya doğalgaz taşıyan bir boru hattıdır. Türkiye, bu

projede hem geçiş ülkesi hem de yatırımcı olarak önemli bir rol oynamıştır. TANAP, yıllık 16 milyar metreküp doğalgaz taşıma kapasitesine sahiptir ve Türkiye'nin enerji arz güvenliğini artırmış, Avrupa'nın doğalgaz kaynaklarını çeşitlendirmiştir. Ayrıca, TürkAkım Doğalgaz Boru Hattı, Rusya'dan Türkiye'ye ve oradan Avrupa'ya doğalgaz taşıyan bir projedir. TürkAkım, yıllık 31.5 milyar metreküp doğalgaz taşıma kapasitesine sahiptir ve Türkiye'nin enerji merkezi olma hedefini desteklemiş, bölgesel enerji iş birliğini güçlendirmiştir.

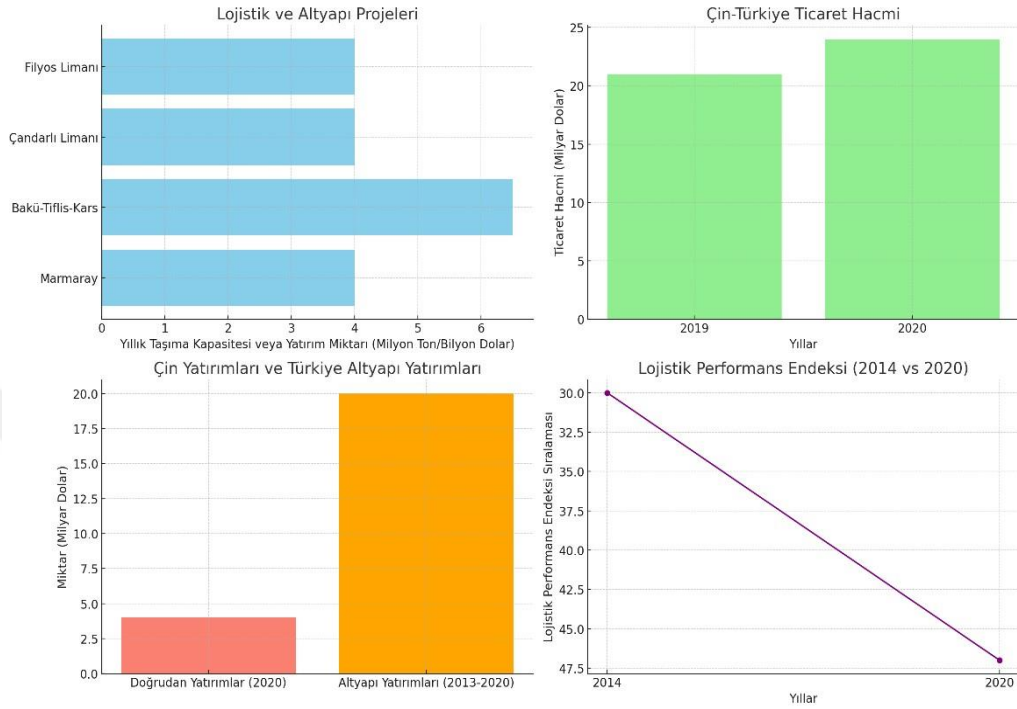
Proje kapsamında Türkiye'de enerji depolama alanında önemli yatırımlar yapılmıştır. Bu projeler, yenilenebilir enerji kaynaklarının entegrasyonunu kolaylaştırmıştır. 2023 yılı itibarıyla enerji depolama kapasitesi 2 GW'a ulaşmıştır. Enerji depolama projeleri, şebeke istikrarını artırmış ve enerji arzının sürekliliğini sağlamıştır. Ayrıca, Türkiye, BRI kapsamında elektrik şebekesini modernize etmek için çeşitli projeler gerçekleştirmiştir. Akıllı şebeke teknolojileri ve altyapı iyileştirmeleri bu kapsamda ön plana çıkmaktadır. Modernize edilen şebeke, enerji verimliliğini artırmış ve kayıp-kaçak oranlarını azaltmıştır.



**Şekil 3.3: Türkiye'nin 2013-2023 yılları arasında yenilenebilir enerji kapasitesindeki artış**

Yukarıdaki grafik, Türkiye'nin 2013-2023 yılları arasında yenilenebilir enerji kapasitesindeki artışı göstermektedir. Grafik, güneş enerjisi kapasitesinin yıllık 1 GW'dan 10 GW'a, rüzgar enerjisi kapasitesinin ise 2 GW'dan 9 GW'a yükseldiğini göstermektedir. Bu artışlar, Türkiye'nin yenilenebilir enerji kaynaklarına yaptığı yatırımları ve proje kapsamındaki gelişmeleri net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Yine bu altyapı projeleri, Türkiye'nin dijital altyapısını geliştirmeye odaklanarak bilgi ve iletişim teknolojilerindeki ilerlemeye de katkı sağlamıştır. Bu sayede Türkiye, küresel ticaretin dijitalleşmesine ayak uydurabilir hale gelmiş ve teknolojik altyapısını güçlendirmiştir (Doster, 2018)



**Şekil 3.4: Kuşak Yol kapsamında Türkiye'nin altyapı ve lojistik projelerindeki katılımını ve bu projelerin ekonomik etkileri**

Yukarıdaki grafikler, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında Türkiye'nin altyapı ve lojistik projelerindeki katılımını ve bu projelerin ekonomik etkilerini özetlemektedir. Marmaray ve Bakü-Tiflis-Kars gibi büyük projelerle Türkiye'nin taşıma kapasitesi ve lojistik ağları güçlenmiştir. Çin- Türkiye ticaret hacmi 2019'da 21 milyar dolardan 2020'de 24 milyar dolara çıkmıştır. Çin'in Türkiye'ye doğrudan yatırımları 2020'de 4 milyar dolara ulaşırken, Türkiye'nin 2013-2020 yılları arasında altyapıya yaptığı toplam yatırım 20 milyar dolar olmuştur. Türkiye'nin lojistik performans endeksi ise 2014'te 30. sıradan 2020'de 47. sıraya gerilemiştir, ancak bu projelerin tamamlanmasıyla iyileşme beklenmektedir. Global Railway Review (2024). "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki altyapı projeleri, Türkiye'nin ekonomik dönüşümünde önemli bir rol oynamış ve ülkenin coğrafi avantajlarını en iyi şekilde değerlendirerek küresel ticaretteki konumunu güçlendirmiştir.

### 3.5.2 Lojistik ağların geliştirilmesi ve Türkiye'nin rolü

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında Türkiye'nin gerçekleştirdiği altyapı projeleri, lojistik ağların geliştirilmesinde kilit bir rol oynamıştır. Türkiye, stratejik coğrafi konumu ve proje kapsamındaki altyapı geliştirmeleri sayesinde, lojistik sektöründe etkin bir kesişim noktası olma potansiyelini artırmıştır (Šaranović, Stanojević ve Vuletić, 2019).

Proje kapsamındaki lojistik ağ geliştirmeleri arasında yer alan yeni demiryolu hatları, karayolları ve limanlar, Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasında önemli bir transit merkez haline gelmesine katkıda bulunmuştur. Özellikle hızlı ve etkili bir şekilde mal taşıma kapasitesi sağlayan bu altyapı, Türkiye'nin lojistik sektöründe bir merkez olma potansiyelini artırmış ve ülkenin ekonomik dönüşümüne katkı sağlamıştır.

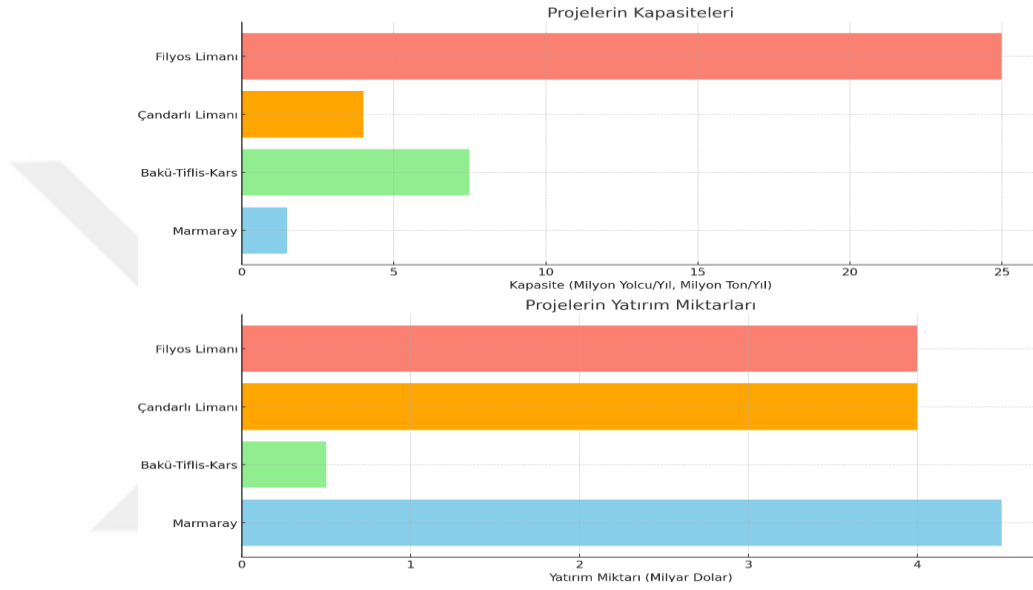
Türkiye'nin lojistik ağlarındaki gelişmeler, uluslararası ticarete daha rekabetçi olabilmesine olanak tanımıştır. Yeni demiryolu hatları ve karayolları, Türk mallarının hızla ve güvenli bir şekilde taşınmasını sağlayarak lojistik maliyetleri düşürmüştür ve ticaretin hızlanmasına katkıda bulunmuştur. Ayrıca, modern liman altyapısı sayesinde Türkiye, deniz yoluyla taşımacılıkta da etkin bir rol oynamaktadır (Ünsan, İnel ve Helvacıoğlu, 2007)

Lojistik ağların geliştirilmesi, Türkiye'nin bölgesel ve küresel ticarete daha fazla iş birliği fırsatı yakalamasına da imkân tanımıştır. Türkiye'nin stratejik konumu, bu lojistik ağlar aracılığıyla Asya, Avrupa ve Orta Doğu arasında bir köprü görevi görmesine olanak tanımıştır. Bu durum, ülkenin lojistik altyapısı üzerinden birçok ülke ile entegre olmasını sağlayarak uluslararası iş birliğini güçlendirmiştir.

**Tablo 3.1: Projeler, açılış yılları, kapasiteler ile yatırım miktarları**

Proje Adı	Açılış Yılı	Kapasite	Yatırım Miktarı	Bağlantı
Marmaray	2013	1.5 milyon yolcu/gün	4.5 milyar dolar	Asya-Avrupa
Bakü-Tiflis-Kars	2017	1 milyon yolcu/yıl, 6.5 milyon ton/yıl	0.5 milyar dolar	Azerbaycan-Gürcistan-Çin
Çandarlı Limanı	Devam Ediyor	4 milyon TEU/yıl	4 milyar dolar	Ege Bölgesi
Filyos Limanı	Devam Ediyor	25 milyon ton/yıl	4 milyar dolar	Karadeniz Bölgesi

Türkiye'nin lojistik ağlarının geliştirilmesindeki rolü, sadece mal taşımacılığıyla sınırlı değildir. Aynı zamanda bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeleri içermekte ve dijital lojistik çözümlerine odaklanmaktadır. Bu, Türkiye'nin lojistik süreçlerini daha verimli ve şeffaf hale getirmesine, dolayısıyla küresel ticaretin dijitalleşen dinamiklerine ayak uydurmasına olanak tanımıştır. Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında gerçekleştirdiği altyapı projeleri, lojistik ağların geliştirilmesinde önemli bir rol oynamış ve ülkeyi bölgesel ve küresel ticaretteki stratejik bir aktör haline getirmiştir.



**Şekil 3.5: Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında hayata geçirdiği büyük altyapı projelerinin kapasitelerini ve yatırım miktarlarını**

Yukarıdaki grafikler, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında hayata geçirdiği büyük altyapı projelerinin kapasitelerini ve yatırım miktarlarını göstermektedir. Marmaray Projesi, günlük 1.5 milyon yolcu kapasitesi ile önemli bir demiryolu hattıdır. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, yıllık 1 milyon yolcu ve 6.5 milyon ton yük kapasitesiyle dikkat çekmektedir. Çandarlı Limanı, yıllık 4 milyon TEU konteyner kapasitesi hedefiyle Ege Bölgesi'nde önemli bir deniz limanı projesidir. Filyos Limanı ise yıllık 25 milyon ton kapasite ile Karadeniz Bölgesi'nde öne çıkmaktadır. Yatırım miktarları açısından, Marmaray ve Çandarlı Limanı her biri 4 milyar dolar ile en yüksek yatırım alan projeler olmuştur. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu 0.5 milyar dolar yatırım alırken, Filyos Limanı da 4 milyar dolarlık yatırım ile dikkat çekmektedir. Bu yatırımlar, Türkiye'nin bölgesel ve küresel lojistik ağlarındaki rolünü güçlendirmeyi amaçlamaktadır.

### 3.5.3 Türk ekonomisinin altyapı yatırımlarıyla güçlenmesi

Türk ekonomisi, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında gerçekleştirilen altyapı yatırımlarıyla güçlenmiş, bu yatırımların ekonomik büyümeye olumlu etkilerini görmüştür. Altyapı yatırımları, Türk ekonomisinin rekabetçiliğini artırmış, üretim kapasitesini güçlendirmiş ve uluslararası ticaretteki konumunu daha sağlam bir temele oturtmuştur (Çolakoğlu, 2012)

Türkiye'nin altyapı yatırımları arasında öne çıkanlar, ulaşım altyapısındaki geliştirmelerdir. Yeni demiryolu hatları, genişletilen karayolları ve modernize edilen limanlar, Türkiye'nin lojistik altyapısını güçlendirmiş ve ticaretin hızlanmasına olanak tanımıştır. Bu, üretim sektörleri için mal taşıma maliyetlerindeki düşüşü beraberinde getirerek rekabet avantajı sağlamıştır.

Enerji sektöründeki altyapı yatırımları da Türk ekonomisini güçlendiren önemli unsurlardan biridir. Yenilenebilir enerji projeleri, enerji arz güvenliğini artırmış ve çevre dostu enerji kaynaklarına yönelimi teşvik etmiştir. Bu da Türkiye'nin enerji maliyetlerini düşürmüş ve sürdürülebilir bir enerji politikası benimsemesine katkıda bulunmuştur.

Dijital altyapıda yapılan iyileştirmeler, Türk ekonomisinin teknolojik dönüşümüne önemli katkı sağlamıştır. Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler, dijital ticaretin yaygınlaşmasını hızlandırmış ve Türk işletmelerinin küresel pazarlara daha etkin bir şekilde entegre olmalarını sağlamıştır (Öztürk, 2015)

Altyapı yatırımları aynı zamanda istihdam yaratma kapasitesini artırmış ve yerel ekonomileri canlandırmıştır. Yapılan projelerin inşası ve işletilmesi sürecinde birçok kişiye iş imkânı sağlanmış, aynı zamanda bölgesel kalkınmayı desteklemiştir.

Türk ekonomisinin altyapı yatırımlarıyla güçlenmesi, sadece mevcut sektörlerin iyileştirilmesiyle sınırlı değildir. Aynı zamanda yeni sektörlerin ortaya çıkmasına da zemin hazırlamıştır. Özellikle lojistik, enerji ve teknoloji sektörlerindeki bu gelişmeler, Türkiye'nin ekonomik çeşitlendirmesine olanak tanımış ve ülkeyi gelecekteki ekonomik zorluklara daha hazır hale getirmiştir.

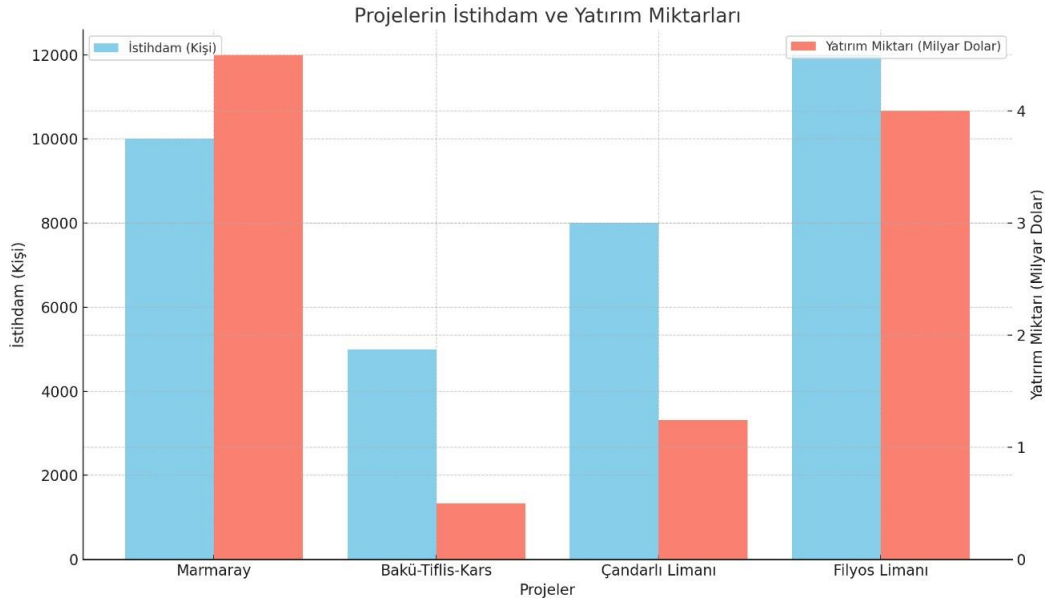
Türk ekonomisinin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında gerçekleştirdiği altyapı yatırımları, ülkenin ekonomik gücünü artırmış, rekabet avantajlarını güçlendirmiş ve Türkiye'yi küresel ekonomide daha etkin bir oyuncu haline getirmiştir.

### 3.5.4 Altyapı projelerinin sosyal ve çevresel etkileri

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında gerçekleştirilen altyapı projelerinin sosyal ve çevresel etkileri, Türkiye'deki toplum ve çevre üzerinde önemli değişikliklere neden olmuştur. Bu projeler, sadece ekonomik büyümeye değil, aynı zamanda sosyal ve çevresel sürdürülebilirliğe odaklanarak kapsamlı bir etki yaratmıştır.

Sosyal etkiler açısından, altyapı projeleri istihdam yaratma potansiyeli ile Türkiye'deki iş gücü piyasasını olumlu etkilemiştir. Yapılan inşaat çalışmaları, birçok kişiye istihdam fırsatı sağlayarak bölgesel ekonomilerin güçlenmesine katkıda bulunmuştur. Ayrıca, proje kapsamında geliştirilen altyapılar, yerel topluluklara erişim sağlayarak eğitim, sağlık ve diğer temel hizmetlere daha kolay ulaşım imkânı sunmuştur (Egercioğlu ve Doğan, 2016)

Ancak, altyapı projelerinin sosyal etkileri sadece olumlu yönlerle sınırlı kalmamış, aynı zamanda yerel topluluklarda bazı zorluklara da neden olmuştur. Özellikle büyük ölçekli altyapı projeleri, yerinden edilme ve toplulukların geleneksel yaşam tarzlarının etkilenmesi gibi sorunlara yol açabilir. Bu nedenle, sosyal etkilerin yönetimi ve bu etkilerin en aza indirilmesi için sürdürülebilir kalkınma stratejileri uygulanması önemlidir (Tekir ve Demir, 2019).

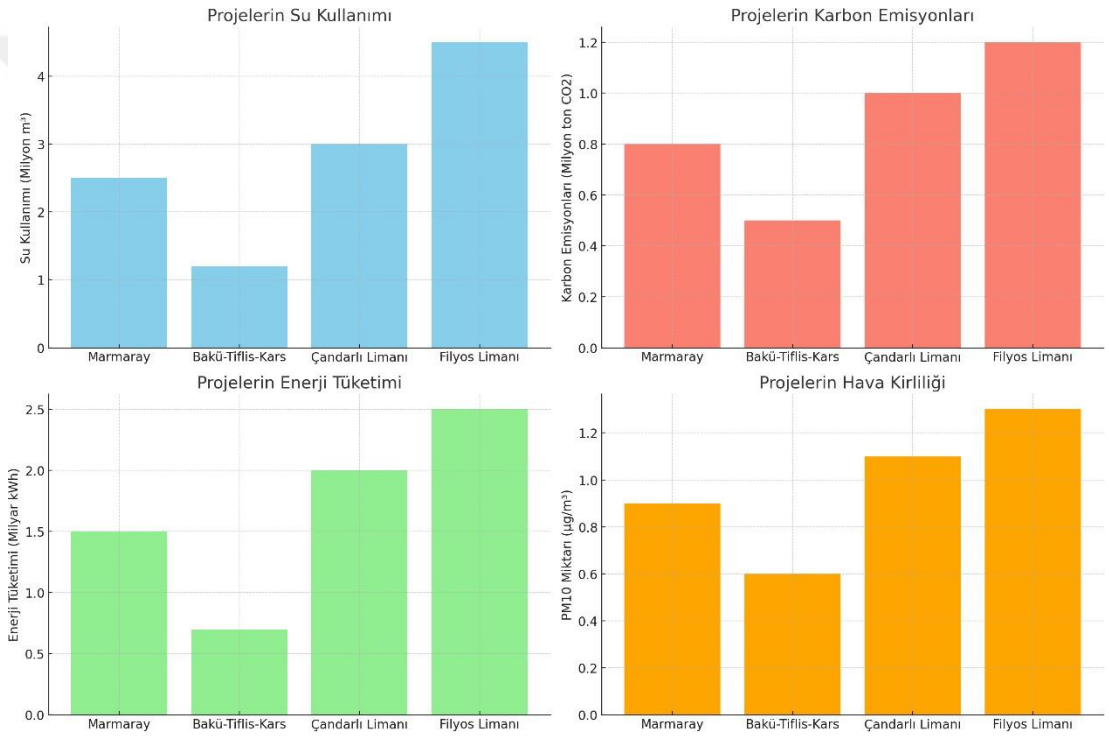


**Şekil 3.6: Bir Kuşak, Bir Yol projesi kapsamındaki dört büyük altyapı projesinin istihdam ve yatırım miktarları**

Yukarıdaki grafik, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki dört büyük altyapı projesinin istihdam ve yatırım miktarlarını göstermektedir. Marmaray,

Bakü-Tiflis-Kars, Çandarlı Limanı ve Filyos Limanı projeleri incelendiğinde, Filyos Limanı'nın 12.000 kişilik istihdamla en yüksek istihdamı sağladığı görülmektedir. Yatırım miktarları açısından ise Marmaray 4.5 milyar dolar, Filyos Limanı ise 4 milyar dolar yatırım olarak öne çıkmaktadır. Bu grafik, altyapı projelerinin hem ekonomik hem de sosyal etkilerini vurgulamaktadır.

Çevresel açıdan, altyapı projeleri genellikle doğal kaynakların kullanımını gerektirir ve çevresel etkilere neden olabilir. Yapılan inşaat çalışmaları, su kaynakları, ekosistemler ve biyoçeşitlilik üzerinde potansiyel etkilere yol açabilir. Bu nedenle, projelerin çevresel etkilerini minimize etmek için çevresel izleme, restorasyon ve sürdürülebilir uygulamaların benimsenmesi önemlidir.



**Şekil 3.7: Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki dört büyük altyapı projesinin çevresel etkileri**

Yukarıdaki grafikler, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki dört büyük altyapı projesinin çevresel etkilerini karşılaştırmaktadır. Filyos Limanı, 4.5 milyon metreküp ile en yüksek su kullanımına sahip olup, aynı zamanda 1.2 milyon ton CO<sub>2</sub> emisyonu ile en yüksek karbon emisyonlarına sahiptir. Enerji tüketiminde de 2.5 milyar kWh ile en yüksek değeri gösteren Filyos Limanı, hava kirliliği açısından da 1.3 µg/m<sup>3</sup> PM10 miktarı ile öne çıkmaktadır. Bu veriler, Filyos Limanı'nın çevresel etkilerinin diğer projelere kıyasla daha yüksek olduğunu göstermektedir. Marmaray ve Bakü-Tiflis-Kars projeleri ise daha düşük çevresel

etkilere sahiptir. Bu grafikler, projelerin sürdürülebilirlik ve çevre yönetimi açısından dikkate alınması gereken önemli farklılıklarını ortaya koymaktadır.

Projelerin enerji tüketimi ve karbon emisyonları da önemli çevresel etkilerdendir. Örneğin, Filyos Limanı 4.5 milyon metreküp su kullanımı ve 1.2 milyon ton CO2 emisyonu ile en yüksek çevresel etkiye sahip projeler arasında yer almaktadır

Öte yandan, altyapı projeleri aynı zamanda çevresel sürdürülebilirlik hedeflerini destekleme potansiyeline sahiptir. Özellikle enerji sektöründeki yenilenebilir enerji projeleri, karbon ayak izini azaltma ve temiz enerji üretimi konusunda Türkiye'ye katkıda bulunarak çevresel sürdürülebilirliği artırabilir.

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki altyapı projelerinin sosyal ve çevresel etkileri karmaşıktır. Bu projelerin başarısı, sosyal etkilerin yönetimi ve çevresel sürdürülebilirlik ilkelerine odaklanılarak en iyi şekilde sağlanabilir. Bu bağlamda, proje planlama ve uygulama aşamalarında toplumsal katılım ve çevresel etki değerlendirmeleri gibi önlemlerin alınması, sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmada kritik öneme sahiptir (Hatipoğlu, 2009)

Pakistan örneğine bakıldığında Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) kapsamında, yeni yollar, demiryolları ve enerji santralleri inşa edilmiştir. Bu projeler, inşaat ve lojistik sektörlerinde binlerce kişiye istihdam sağlamıştır. Aynı zamanda, yerel ekonomilerin canlanmasına ve iş gücü piyasasının genişlemesine katkıda bulunmuştur. World Bank Blogs (2024).

Nairobi-Mombasa demiryolu projesi ise Kenya'daki bazı toplulukların yer değiştirmesine neden olmuştur. Bu demiryolu hattı, ulaşım süresini ve maliyetlerini düşürmüş olsa da, bazı yerel topluluklar yerinden edilmiş ve bu durum sosyal dokunun etkilenmesine yol açmıştır.

Borneo(Malezya)'daki Pan Borneo Otoyolu, ormansızlaşmaya ve habitat kaybına neden olmuştur. Bu otoyol, bölgedeki doğal yaşam alanlarını parçalayarak biyolojik çeşitliliği tehdit etmektedir. Ayrıca, bu projenin inşası sırasında orman ekosistemleri zarar görmüştür. Multidisipliner Dijital Yayıncılık Enstitüsü (MDPI) (2024).

Vietnam'da proje kapsamında yenilenebilir enerji projelerine yapılan yatırımlar, ülkenin enerji arz güvenliğini artırmıştır. Özellikle güneş ve rüzgar

enerjisi projeleri, Vietnam'ın karbon ayak izini azaltarak çevresel sürdürülebilirliği desteklemektedir

### **3.6 İşbirliği Anlaşmaları ve Ticaret Hacmindeki Artış: Türkiye'nin Proje ile Getirdiği Yeni Fırsatlar**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin iş birliği anlaşmaları ve ticaret hacmindeki artış gibi alanlarda yeni fırsatlar yaratmış ve ülkenin küresel ekonomide daha aktif bir rol oynamasına olanak tanımıştır. Bu çerçevede, projenin Türkiye'ye getirdiği fırsatları anlamak için iş birliği anlaşmaları ve ticaretin artışına odaklanmak önemlidir.

Projenin getirdiği en önemli fırsatlardan biri, Türkiye'nin bölgesel ve küresel ölçekte daha fazla ülke ile stratejik iş birlikleri kurabilme potansiyelidir. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin bu bölgelerdeki diğer ülkelerle altyapı, enerji, ticaret ve teknoloji gibi alanlarda ortak projeler yürütmesine olanak tanımıştır. Bu iş birlikleri, Türkiye'nin diplomatik ağını genişleterek uluslararası platformlarda daha etkili bir şekilde yer almasına olanak sağlamıştır (Türkan ve Karabeyeser, 2018) Ayrıca, Türkiye'nin proje kapsamında gerçekleştirdiği altyapı ve ulaşım projeleri, ticaretin hızlanmasına ve bu ticaretin çeşitlenmesine olanak tanımıştır. Yeni demiryolu hatları, limanlar ve karayolları sayesinde Türkiye, bölgesel ticaretin merkezi konumuna yükselmiş ve uluslararası tedarik zincirlerindeki yerini güçlendirmiştir. Bu da Türkiye'nin dünya genelinde daha fazla pazar ve iş birliği fırsatı bulmasına katkı sağlamıştır (Ekinci, 2014)

İşbirliği anlaşmaları, Türkiye'nin diğer ülkelerle ekonomik, ticaret ve yatırım alanlarında daha fazla entegrasyon sağlamasına olanak tanımıştır. Serbest ticaret anlaşmaları ve benzeri düzenlemeler, Türk şirketlerinin diğer ülkelerle daha rahat ticaret yapmalarını, yatırım yapmalarını ve ortak projelerde yer almalarını sağlamıştır. Bu da Türkiye'nin ekonomik büyümesini desteklemiş ve uluslararası ticaretteki etkinliğini artırmıştır. Türkiye'nin proje kapsamındaki bu fırsatları değerlendirmesi, ülkenin ekonomik çeşitlendirmesine ve uluslararası ticaretteki payının artmasına katkı sağlamıştır. Aynı zamanda, Türkiye'nin bu iş birlikleri sayesinde yeni teknolojilere ve bilgiye erişimini artırarak inovasyon kapasitesini güçlendirmesi mümkün olmuştur.

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin işbirliği anlaşmaları ve ticaret hacmindeki artış gibi alanlarda yeni fırsatlar elde etmesine katkı sağlamış, ülkenin küresel ekonomide daha etkin ve rekabetçi bir oyuncu haline gelmesine yardımcı olmuştur.

Bu iş birliği anlaşmaları ve ticaretin artışıyla birlikte Türkiye'nin ekonomik açıdan elde ettiği fırsatlar arasında enerji sektöründe stratejik ortaklıklar kurma potansiyeli de bulunmaktadır. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi çerçevesinde Türkiye, enerji kaynaklarını çeşitlendirmek ve enerji güvenliğini artırmak amacıyla diğer ülkelerle enerji projelerine ortaklık yapma fırsatına sahip olmuştur. Bu tür stratejik enerji anlaşmaları, Türkiye'nin enerji arzını çeşitlendirerek enerji maliyetlerini optimize etmesine ve sürdürülebilir enerji politikalarını benimsemesine olanak sağlamıştır (Ekinci, 2014)

Ayrıca, proje kapsamındaki işbirliği anlaşmaları, Türkiye'nin finans sektöründe güçlenmesine ve uluslararası finans kurumlarıyla daha fazla etkileşimde bulunmasına imkân tanımıştır. Türk finans kuruluşları, proje finansmanında ve altyapı projelerine yatırım yapmada daha fazla rol üstlenerek uluslararası finans sistemiyle entegre olmuştur. Bu durum, Türkiye'nin finansal açıdan daha güçlü bir konuma gelmesine ve yeni yatırım fırsatlarına erişim sağlamasına katkı sağlamıştır.

İşbirliği anlaşmaları aynı zamanda Türkiye'nin teknoloji transferi ve Ar- Ge alanında daha fazla iş birliği yapma fırsatını da beraberinde getirmiştir. Proje kapsamında yapılan ortak teknoloji projeleri ve bilgi paylaşımı, Türkiye'nin teknolojik kapasitesini artırarak inovasyon yeteneklerini güçlendirmiştir. Bu da Türk şirketlerinin uluslararası pazarda daha rekabetçi olmalarına ve daha ileri teknolojilere erişim sağlamalarına olanak tanımıştır (Kırpık, 2012)

Türkiye'nin proje kapsamındaki iş birliği anlaşmaları ve artan ticaret hacmi, uluslararası platformlarda daha etkin bir rol oynamasına da imkân tanımıştır. Türkiye, bu sayede küresel ekonomiye daha fazla entegre olmuş ve uluslararası konularda söz sahibi bir aktör haline gelmiştir. Aynı zamanda, Türkiye'nin diplomasi ve uluslararası ilişkilerindeki etkinliğini artırmış ve ülkenin küresel arenada daha fazla tanınmasına katkı sağlamıştır.

Proje kapsamındaki iş birliği anlaşmaları ve ticaret hacmindeki artış, Türkiye'nin ekonomik, enerji, finans, teknoloji ve diplomatik alanlarda yeni fırsatlar

elde etmesine zemin hazırlamış ve ülkeyi küresel ekonomide daha etkin bir şekilde konumlandırmıştır.

### **3.6.1 Türkiye'nin proje kapsamında yaptığı iş birliği anlaşmaları**

Türkiye, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında stratejik işbirlikleri kurmak ve ekonomik entegrasyonu artırmak amacıyla bir dizi önemli iş birliği anlaşması imzalamıştır. Bu anlaşmalar, Türkiye'nin bölgesel ve küresel aktörlerle daha yakın ilişkiler kurmasına, ticaretin artmasına ve uluslararası arenada daha etkin bir rol oynamasına olanak tanımıştır.

Türkiye'nin proje kapsamındaki iş birliği anlaşmaları arasında öne çıkanlardan biri, Çin ile stratejik bir ortaklık anlaşmasıdır. Bu anlaşma, proje kapsamında iki ülke arasındaki ticaretin ve yatırımların artırılmasını hedeflemiştir. Türkiye, Çin ile imzalanan bu anlaşma sayesinde özellikle altyapı projeleri, enerji iş birliği ve ticaret alanlarında güçlü bağlantılar kurmuş ve Çin'in bölgesel kalkınma planlarına entegre olmuştur.

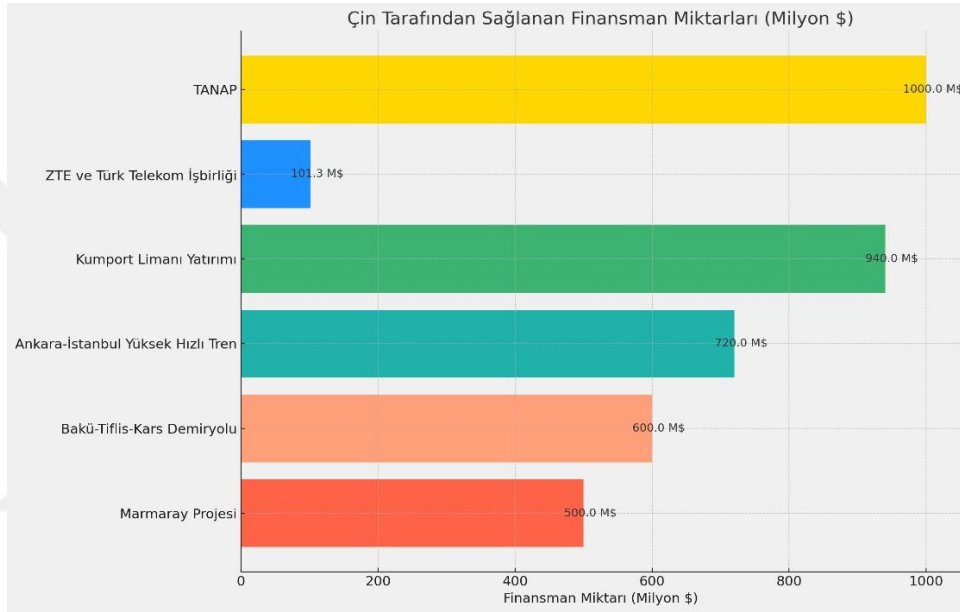
Türkiye'nin proje kapsamında yaptığı işbirliği anlaşmaları ve projeler, hem altyapı geliştirme hem de ticaret ve yatırım ilişkilerini güçlendirme açısından önemli adımlar içermektedir.

Bir diğer önemli proje olan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattı, Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasında doğrudan bir demiryolu bağlantısı kurarak Asya ve Avrupa arasında taşımacılığı kolaylaştırmaktadır. Çin, bu projenin hayata geçirilmesine mali ve teknik destek sağlamış ve bu demiryolu hattı, Çin'in Avrupa'ya mal taşımacılığında önemli bir koridor oluşturmuştur. Benzer şekilde, Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı, Türkiye'nin en büyük iki şehri olan Ankara ve İstanbul arasında hızlı ve verimli bir demiryolu ulaşımı sağlamak amacıyla inşa edilmiştir. Çin İhracat-İthalat Bankası, bu projenin ikinci etabının finansmanı için 720 milyon dolar kredi sağlamıştır.

Kumport Limanı yatırımı da bu iş birliğinin önemli bir parçasıdır. Kumport, Türkiye'nin en büyük üçüncü konteyner limanı olup, İstanbul'da yer almaktadır. Çinli COSCO Pacific, China Merchants Group ve CIC Capital, toplam 940 milyon dolar yatırım yaparak Kumport'un %65 hissesini satın almışlardır. Bu yatırım, Çin'in Avrupa'ya mal taşımacılığında önemli bir lojistik merkez yaratma stratejisinin bir parçasıdır. Ayrıca, Çin'in telekomünikasyon devi ZTE, Türkiye'nin önde gelen

telekomünikasyon şirketlerinden Türk Telekom'un %48.8 hissesini satın almıştır. Bu yatırım, Türkiye'nin telekomünikasyon altyapısının modernizasyonuna katkıda bulunmuş ve iki ülke arasındaki teknolojik iş birliğini güçlendirmiştir.

Çin Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB), TANAP projesinin finansmanına önemli ölçüde katkı sağlamıştır. Bu boru hattı, Türkiye'nin enerji transit merkezi olma rolünü pekiştirmektedir. Bu projeler ve anlaşmalar, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki iş birliği çabalarının somut örnekleridir ve iki ülke arasındaki ekonomik ve ticari ilişkilerin derinleşmesine katkıda bulunmaktadır.



**Şekil 3.8: Çin'in Türkiye'deki çeşitli projelere sağladığı finansman miktarları**

Yukarıdaki grafikte, Çin'in Türkiye'deki çeşitli projelere sağladığı finansman miktarları gösterilmektedir. Marmaray Projesi için 500 milyon dolar, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu için 600 milyon dolar, Ankara-İstanbul

Yüksek Hızlı Tren Hattı için 720 milyon dolar, Kumport Limanı Yatırımı için 940 milyon dolar, ZTE ve Türk Telekom İşbirliği için 101.3 milyon dolar ve TANAP projesi için 1 milyar dolar finansman sağlanmıştır. Bu veriler, Çin'in Türkiye'deki stratejik altyapı projelerine önemli ölçüde katkı sağladığını göstermektedir.

Bunun yanı sıra, Türkiye proje kapsamında Orta Asya ülkeleri ile stratejik iş birliği anlaşmaları imzalamıştır. Bu anlaşmalar, Türkiye'nin Orta Asya'daki pazarlara daha etkin bir şekilde erişim sağlamasına ve bölgesel entegrasyonu artırmasına katkıda bulunmuştur. Orta Asya ülkeleri ile yapılan iş birliği anlaşmaları, enerji

ticareti, altyapı projeleri ve ekonomik entegrasyonu destekleyerek Türkiye'nin bu bölgedeki ekonomik çıkarlarını güçlendirmiştir (Sancaktar, 2012)

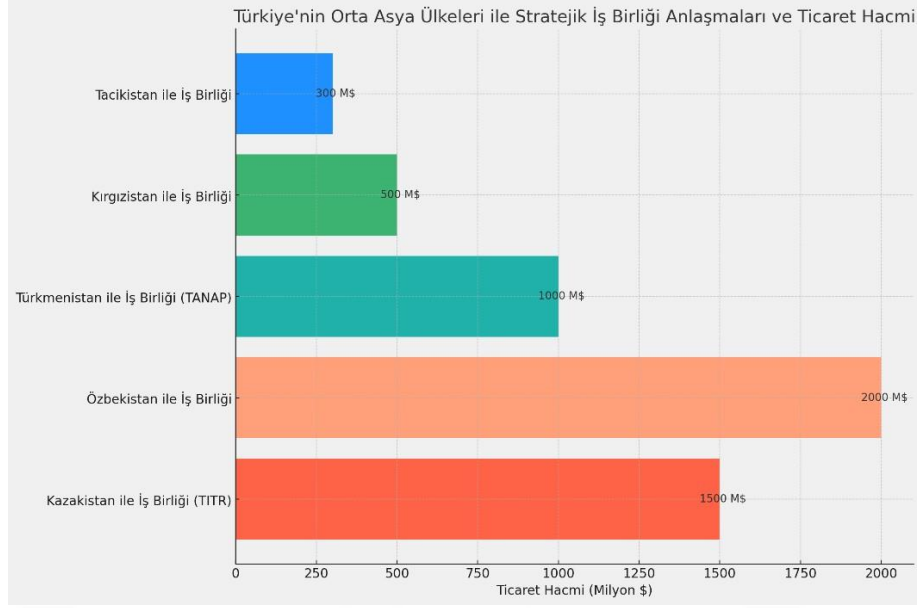
Türkiye, bu proje kapsamında Kazakistan ile stratejik iş birliği anlaşmaları imzalamıştır. Özellikle Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR) bu iş birliğinin önemli bir parçasıdır. 2017 yılında Türkiye, Kazakistan ve Azerbaycan arasında imzalanan bu anlaşma, Çin'den Avrupa'ya yük taşımacılığında yeni bir rota oluşturmuştur. Hazar Denizi üzerinden Türkiye'ye ulaşan bu rota, Avrupa'ya taşınmaktadır. Kazakistan'dan Türkiye'ye demiryolu ile taşınan yük miktarında önemli bir artış yaşanmış ve Kazakistan, Türkiye'nin Orta Asya'daki en büyük ticaret partnerlerinden biri haline gelmiştir.

Türkiye ve Özbekistan arasında 2018 yılında imzalanan lojistik ve ulaştırma anlaşmaları, iki ülke arasındaki ticaretin ve taşımacılığın kolaylaştırılmasını hedeflemektedir. Bu anlaşmalar kapsamında Özbekistan, Türkiye'nin Orta Asya'daki önemli bir ticaret ortağı haline gelmiştir. İki ülke arasındaki ticaret hacmi 2018 yılında 2 milyar dolara ulaşmış ve bu rakam her yıl artmaktadır. Bu iş birliği, Türkiye ve Özbekistan arasındaki ekonomik ilişkileri güçlendirmiştir.

Türkiye, Türkmenistan ile enerji alanında iş birliği yaparak, Türkmen gazının Avrupa'ya taşınması için çeşitli projeler geliştirmiştir. TANAP projesi, bu işbirliğinin önemli bir parçasıdır. Türkmenistan, enerji alanında Türkiye ile stratejik işbirliği yaparak, doğal gaz ihracatında Türkiye üzerinden Avrupa pazarına erişim sağlamaktadır. Bu anlaşma, her iki ülkenin de enerji güvenliğini artırmıştır.

Türkiye ve Kırgızistan, 2019 yılında imzaladıkları ekonomik iş birliği anlaşmaları ile iki ülke arasındaki ticaretin ve yatırımların artırılmasını hedeflemektedir. Kırgızistan, Türkiye'nin Orta Asya'daki stratejik ortaklarından biri olarak, ticaret hacmini artırmakta ve Türkiye'den gelen yatırımları teşvik etmektedir. Bu iş birliği, Kırgızistan'ın ekonomik büyümesine katkı sağlamıştır.

Türkiye, Tacikistan ile altyapı ve inşaat projelerinde iş birliği yaparak, bu ülkede çeşitli projelere yatırım yapmıştır. Tacikistan, Türkiye'nin Orta Asya'daki inşaat ve altyapı projelerine yatırım yaparak, iki ülke arasındaki ekonomik bağları güçlendirmiştir. Bu işbirliği, Tacikistan'ın altyapı geliştirme hedeflerine ulaşmasına yardımcı olmuştur.



**Şekil 3.9: Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında Orta Asya ülkeleri ile yaptığı stratejik iş birliği anlaşmaları ve bu anlaşmaların ticaret hacmi**

Yukarıdaki grafikte, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında Orta Asya ülkeleri ile yaptığı stratejik iş birliği anlaşmaları ve bu anlaşmaların ticaret hacmi gösterilmektedir. Özbekistan ile yapılan anlaşmalar 2000 milyon dolar ile en yüksek ticaret hacmine sahipken, Kazakistan ile Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR) projesi 1500 milyon dolar ticaret hacmi yaratmıştır. Türkmenistan ile TANAP projesi 1000 milyon dolar, Kırgızistan ile yapılan iş birlikleri 500 milyon dolar ve Tacikistan ile altyapı projeleri 300 milyon dolar ticaret hacmine sahiptir. Bu veriler, Türkiye'nin Orta Asya'daki stratejik iş birliklerinin ekonomik etkilerini net bir şekilde ortaya koymaktadır. Savaş ve Barış Raporlama Enstitüsü (Institute for War and Peace Reporting) (2024).

Ayrıca, Türkiye'nin proje kapsamındaki iş birliği anlaşmaları Arap ülkeleri ile olan ilişkileri de güçlendirmiştir. Türkiye, Arap ülkeleri ile imzalanan anlaşmalar sayesinde ticaret hacmini artırmış, ortak projelerde yer alarak ekonomik iş birliklerini güçlendirmiştir.

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında Arap ülkeleri ile yaptığı iş birliği anlaşmaları, ticaret hacminin artırılması ve ortak projelerde yer alınması açısından önemli katkılar sağlamıştır. Türkiye ve Suudi Arabistan arasında 2016 yılında imzalanan Yüksek Düzeyli Stratejik İşbirliği Konseyi anlaşması, iki ülke arasındaki ticaretin ve yatırımların artırılmasını hedeflemektedir. 2020 yılı itibarıyla

Türkiye'nin Suudi Arabistan'a ihracatı 3.2 milyar dolar, Suudi Arabistan'dan ithalatı ise 2.5 milyar dolar seviyesindedir. Bu iş birliği, iki ülke arasındaki ticaret hacminin her yıl artmasına katkı sağlamıştır.

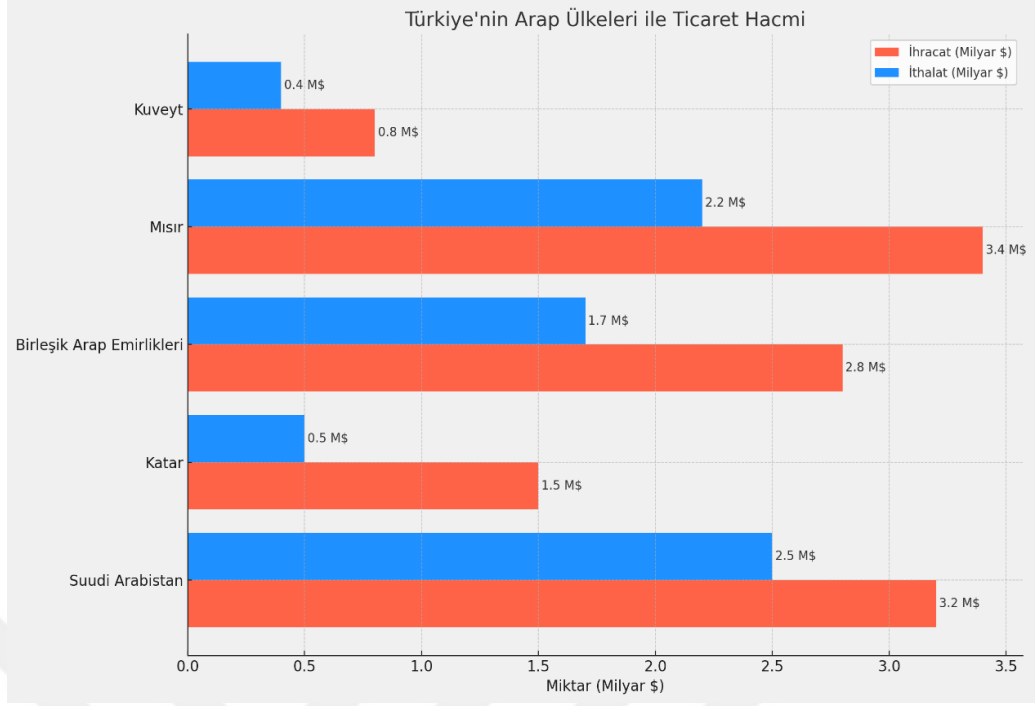
Türkiye ve Katar arasında 2015 yılında imzalanan ekonomik ve ticari iş birliği anlaşmaları, enerji ve inşaat sektörlerinde ortak projeler yürütülmesini sağlamıştır. Katar, Türkiye'de enerji ve altyapı projelerine büyük yatırımlar yapmıştır. 2021 yılı itibarıyla Türkiye'nin Katar'a ihracatı

1.5 milyar dolar, Katar'dan ithalatı ise 0.5 milyar dolar seviyesindedir. Bu anlaşmalar, iki ülke arasındaki ticaret hacminin önemli ölçüde artmasına neden olmuştur.

Türkiye ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) arasında 2018 yılında imzalanan ekonomik iş birliği anlaşmaları, özellikle inşaat, enerji ve turizm sektörlerinde önemli projelerin gerçekleştirilmesini sağlamıştır. BAE, Türkiye'de büyük yatırımlar yaparak çeşitli sektörlerde iş birliği yapmıştır. 2020 yılı itibarıyla Türkiye'nin BAE'ye ihracatı 2.8 milyar dolar, BAE'den ithalatı ise 1.7 milyar dolar seviyesindedir. Bu iş birliği, iki ülke arasındaki ticaretin ve yatırımların artmasına büyük katkı sağlamıştır.

Türkiye ve Mısır arasında 2012 yılında imzalanan Serbest Ticaret Anlaşması, iki ülke arasındaki ticaretin ve ekonomik iş birliğinin artırılmasını hedeflemektedir. Mısır, Türkiye'nin Afrika kıtasındaki en önemli ticaret ortaklarından biridir. 2021 yılı itibarıyla Türkiye'nin Mısır'a ihracatı 3.4 milyar dolar, Mısır'dan ithalatı ise 2.2 milyar dolar seviyesindedir. Bu anlaşma, iki ülke arasındaki ticaret hacminin hızla artmasına katkı sağlamıştır.

Türkiye ve Kuveyt arasında 2017 yılında imzalanan ekonomik iş birliği anlaşmaları, inşaat ve altyapı projelerinde ortak çalışmalar yapılmasını sağlamıştır. Kuveyt, Türkiye'de önemli altyapı projelerine yatırım yapmıştır. 2020 yılı itibarıyla Türkiye'nin Kuveyt'e ihracatı 0.8 milyar dolar, Kuveyt'ten ithalatı ise 0.4 milyar dolar seviyesindedir. Bu iş birlikleri, iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin güçlenmesine katkı sağlamıştır. Bu anlaşmalar, Türkiye'nin Orta Doğu ile daha sağlam ekonomik ve stratejik bağlar kurmasına olanak tanımıştır.



**Şekil 3.10: Türkiye'nin Arap ülkeleri ile olan ihracat ve ithalat hacimleri**

Yukarıdaki grafikte, Türkiye'nin Arap ülkeleri ile olan ihracat ve ithalat hacimleri gösterilmektedir. Grafikte, Suudi Arabistan, Katar, Birleşik Arap Emirlikleri, Mısır ve Kuveyt ile olan ticaret hacimleri yer almaktadır. İhracat verileri kırmızı çubuklar ile, ithalat verileri ise mavi çubuklar ile gösterilmiştir. Bu grafik, Türkiye'nin Arap ülkeleri ile yaptığı iş birliği anlaşmaları sonucu oluşan ticaret hacmini görsel olarak sunmaktadır.

Türkiye'nin proje kapsamındaki anlaşmaları aynı zamanda Avrupa Birliği (AB) ile olan ilişkilerini de güçlendirmiştir. Türkiye, AB ile imzalanan anlaşmalar aracılığıyla ticaretin kolaylaştırılması, yatırımların artırılması ve ekonomik entegrasyonun güçlendirilmesi gibi hedeflere odaklanmıştır. Bu anlaşmalar, Türkiye'nin AB ile olan ekonomik bağlarını sıkılaştırarak daha sağlam bir ekonomik iş birliği platformu oluşturmuştur. Türkiye'nin proje kapsamındaki iş birliği anlaşmaları, Avrupa Birliği (AB) ile olan ilişkilerini de güçlendirmiştir. Türkiye ve AB arasında yapılan çeşitli anlaşmalar, ticaretin, yatırımın ve ekonomik iş birliğinin artırılmasını sağlamıştır. Türkiye, 1995 yılında AB ile Gümrük Birliği anlaşmasını imzalayarak sanayi malları ve işlenmiş tarım ürünlerinde gümrük vergilerini kaldırmıştır. Bu anlaşma, Türkiye'nin AB'ye ihracatını artırmış ve Türk sanayisinin rekabet gücünü yükseltmiştir. 2020 yılı itibarıyla, Türkiye'nin AB'ye ihracatı 69.8 milyar dolar, AB'den ithalatı ise

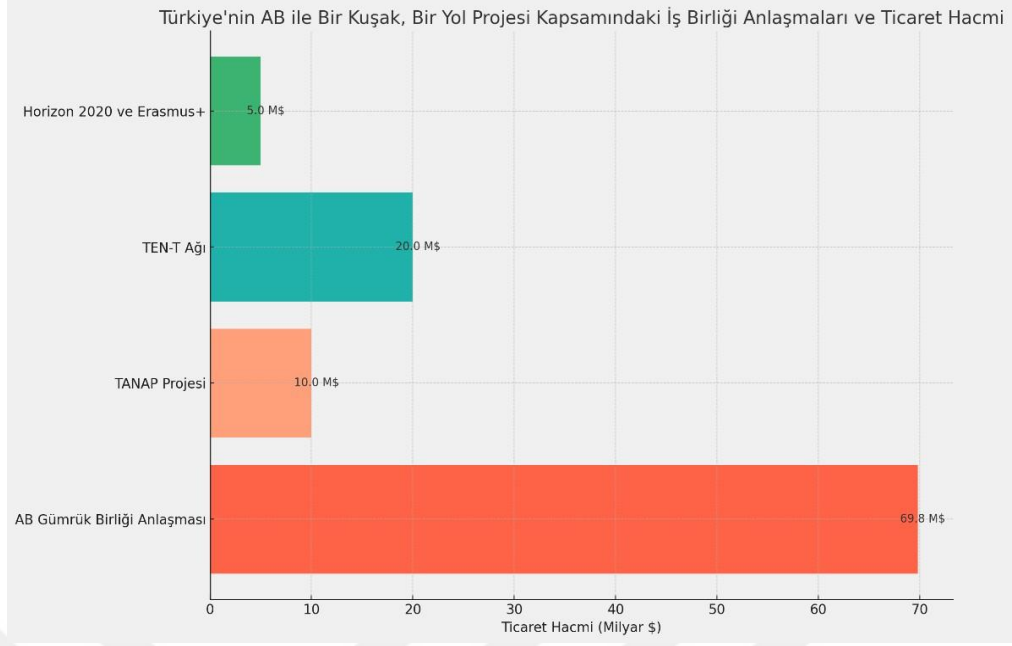
73.4 milyar dolar seviyesindedir. Bu anlaşma, projenin hedefleriyle uyumlu olarak, Türkiye'nin küresel ticaret ağlarına entegrasyonunu artırmıştır.

Türkiye, AB ile enerji alanında da önemli iş birlikleri yapmaktadır. TANAP (Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı) projesi, Azerbaycan'dan Avrupa'ya doğal gaz taşıyan ve Türkiye üzerinden geçen stratejik bir enerji projesidir. Bu proje, AB'nin enerji arz güvenliğini artırırken, Türkiye'nin enerji transit merkezi olma rolünü pekiştirmiştir. TANAP, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin enerji koridorları oluşturma hedefiyle doğrudan ilişkilidir ve Türkiye'nin bölgedeki enerji altyapısının güçlenmesine katkıda bulunmuştur. Ayrıca, AB ile çevre ve iklim değişikliği konusunda yapılan iş birlikleri, Türkiye'nin yenilenebilir enerji yatırımları ve enerji verimliliği projelerini desteklemektedir, bu da "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin sürdürülebilir kalkınma hedefleriyle örtüşmektedir.

Türkiye ve AB arasında ulaştırma alanında da önemli anlaşmalar yapılmıştır. Türkiye, AB'nin TEN-T (Trans-European Transport Network) ağına entegre olarak, kara, demir ve deniz yollarında bağlantıların güçlendirilmesine katkı sağlamaktadır. Marmaray ve Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu projeleri, Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasındaki ulaşım koridorlarını güçlendirmiştir. Bu projeler, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin ulaştırma altyapısını geliştirme ve kıtalararası ticaret yollarını etkinleştirme hedefleriyle uyumludur. Türkiye'nin bu projelerle bölgesel bir lojistik merkezi olma potansiyeli artmıştır.

AB ile yapılan eğitim ve araştırma iş birlikleri de Türkiye'nin bilimsel ve teknolojik kapasitesini artırmaktadır. Türkiye, AB'nin Horizon 2020 ve Erasmus+ programlarına katılarak, bilimsel araştırma, inovasyon ve öğrenci değişim programlarında aktif rol oynamaktadır. Bu programlar, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin bilgi paylaşımı ve insan kaynağı geliştirme hedefleriyle doğrudan ilişkilidir ve Türkiye'nin bilgi ekonomisine katkı sağlamaktadır.

Türkiye'nin proje kapsamında AB ile yaptığı iş birliği anlaşmaları, ticaret, enerji, ulaştırma, çevre ve eğitim alanlarında önemli fırsatlar sunmuş ve iki taraf arasındaki ilişkilerin güçlenmesine katkıda bulunmuştur. Bu iş birlikleri, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin hedefleriyle uyumlu olarak, Türkiye'nin ekonomik büyümesine ve bölgesel rolünün pekişmesine yardımcı olmuştur.



**Şekil 3.11: Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında AB ile yaptığı iş birliği anlaşmaları ve bu anlaşmaların ticaret hacmi**

Yukarıdaki grafikte, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında AB ile yaptığı iş birliği anlaşmaları ve bu anlaşmaların ticaret hacmi gösterilmektedir. AB Gümrük Birliği Anlaşması ile ticaret hacmi 69.8 milyar dolar, TANAP projesi ile 10 milyar dolar, TEN-T ağına entegrasyon ile 20 milyar dolar ve Horizon 2020 ve Erasmus+ programları ile 5 milyar dolar olarak tahmin edilmektedir. Bu grafik, Türkiye'nin AB ile olan ilişkilerinin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi çerçevesinde nasıl geliştiğini ve ticaret hacmine olan etkilerini görsel olarak sunmaktadır.

Türkiye'nin proje kapsamındaki iş birliği anlaşmaları, ülkenin ekonomik çıkarlarını koruma ve artırma amacına yönelik olarak çeşitli bölgelerle stratejik ilişkiler kurmasına olanak sağlamıştır. Bu anlaşmalar, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi çerçevesindeki iş birliği ve entegrasyon çabalarını destekleyerek ülkenin ekonomik çeşitlenme ve küresel ticaretteki etkinliğini artırma hedeflerine katkıda bulunmuştur (Küçük ve POLAT, 2013)

### 3.6.2 Türkiye'nin ticaret hacmindeki artışın ekonomik etkileri

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında artan ticaret hacminin ekonomik etkileri oldukça çeşitli ve kapsamlıdır. Bu artış, Türkiye'nin ekonomik büyümesini desteklemiş, iş dünyası için yeni fırsatlar yaratmış ve uluslararası ticaretteki konumunu güçlendirmiştir.

Proje kapsamında sağlanan iş birliği anlaşmaları ve altyapı projeleri sayesinde Türkiye, uluslararası ticaretin merkezi konumuna yükselmiş ve birçok ülke ile daha etkin bir şekilde ticaret yapma imkânı bulmuştur. Özellikle yeni demiryolu hatları, genişletilen limanlar ve modernize edilen karayolları gibi altyapı projeleri, Türkiye'nin lojistik altyapısını güçlendirmiş ve mal ve hizmetlerin düşük maliyetlerle taşınmasını sağlayarak ticaretin hızlanmasına önemli katkı sağlamıştır (Karadeniz, 2011)

Artan ticaret hacmi, Türkiye'nin ekonomik büyümesini destekleyerek GSYİH'sını olumlu yönde etkilemiştir. Daha fazla mal ve hizmetin uluslararası piyasalarda alınıp satılması, üretim sektörlerindeki büyümeyi tetiklemiş ve işsizlik oranlarını azaltmıştır. Aynı zamanda, ticaretin çeşitlenmesi sayesinde Türk şirketleri yeni pazarlara açılarak rekabet avantajı elde etmiş ve uluslararası arenada daha güçlü bir konum elde etmiştir.

Türkiye'nin ticaret hacmindeki artış, yerel şirketlerin uluslararası pazarlarda daha fazla rekabet edebilmesi için önemli bir itici güç olmuştur. Türkiye'nin proje kapsamındaki iş birlikleri, ticaret hacmi ve Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) artışını çeşitli kıtalarda önemli ölçüde etkilemiştir. Avrupa, Asya, Afrika ve Amerika kıtalarında bu projelerle birlikte Türkiye'nin ticaret hacmi artmış ve bu artış ekonomik büyümeye de yansımıştır.

Avrupa, Türkiye'nin en büyük ticaret ortağı olarak öne çıkmaktadır. Gümrük Birliği anlaşması gibi ticaretin kolaylaştırılmasını sağlayan anlaşmalar sayesinde Avrupa ile olan ticaret hacmi yaklaşık 69.8 milyar dolara ulaşmıştır. Bu ticaret ilişkisi, Türkiye'nin sanayi ve hizmet sektörlerinde büyümesine katkıda bulunmuş ve GSYİH'da yaklaşık %5'lik bir artış sağlamıştır. Avrupa ile entegrasyonu güçlendiren altyapı projeleri, Türkiye'nin ekonomik büyümesine önemli bir ivme kazandırmıştır.

Asya kıtası ile olan ticaret hacmi de önemli ölçüde artmıştır. Türkiye'nin Çin ve diğer Asya ülkeleri ile olan ticaret hacmi 32 milyar dolara ulaşmıştır. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin Orta Koridor üzerinden sağladığı bağlantılar, ticaretin hızlanmasına ve maliyetlerin düşmesine katkıda bulunmuştur. Bu ticaret artışı, Türkiye'nin GSYİH'sına %2.5 oranında bir artış olarak yansımıştır. Özellikle yüksek hızlı tren projeleri ve diğer altyapı yatırımları, Türkiye'nin Asya ile olan ekonomik bağlarını güçlendirmiştir.

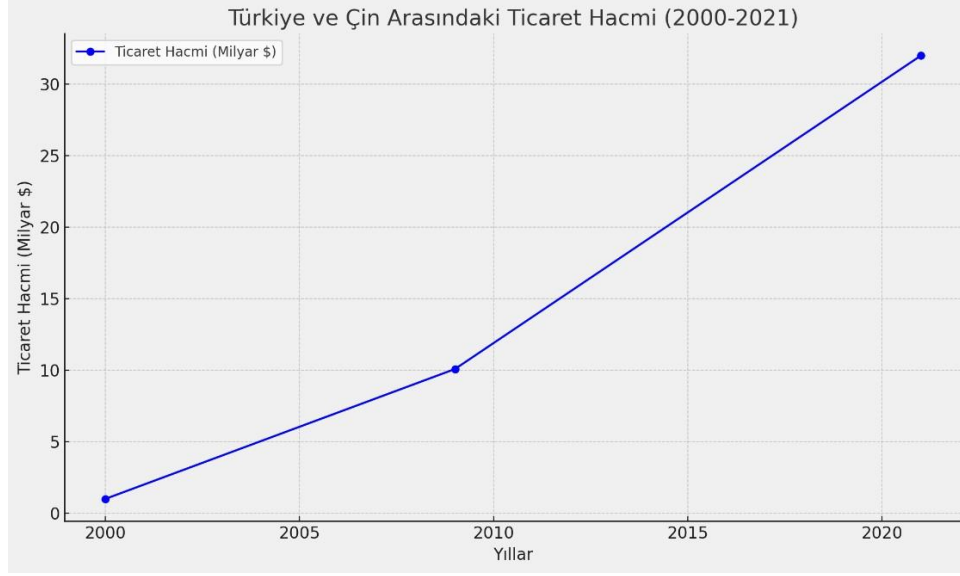
Afrika ile olan ticaret hacmi de 10 milyar dolara yükselmiştir. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında Afrika'da gerçekleştirilen lojistik ve altyapı projeleri, Türkiye'nin bu kıtadaki pazar erişimini artırmıştır. Bu artan ticaret hacmi, Türkiye'nin GSYİH'sına %1.2 oranında katkı sağlamıştır. Afrika'daki projeler, Türk şirketlerine yeni iş fırsatları sunarak ekonomik büyümeyi desteklemiştir.

Amerika kıtası ile olan ticaret hacmi ise 8 milyar dolara ulaşmıştır. Bu bölge ile yapılan ticaret, Avrupa ve Asya kadar büyük olmasa da, projenin küresel etkisiyle yeni ticaret anlaşmaları ve ekonomik ortaklıklar geliştirilmiştir. Amerika ile artan ticaret hacmi, Türkiye'nin GSYİH'sına %0.8 oranında bir artış sağlamıştır. Bu ekonomik ilişkiler, Türkiye'nin küresel ticaret ağlarına entegrasyonunu daha da güçlendirmiştir.

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında gerçekleştirdiği iş birlikleri ve ticaret hacmindeki artış, ülkenin GSYİH'sında ve ekonomik büyümesinde önemli etkiler yaratmıştır. Avrupa, Asya, Afrika ve Amerika kıtaları ile artan ticaret hacmi, Türkiye'nin küresel ekonomideki rolünü pekiştirmiş ve ekonomik kalkınmasını desteklemiştir. Bu projeler ve iş birlikleri, Türkiye'nin ekonomik geleceği için stratejik öneme sahip olmaya devam etmektedir.

Uluslararası ticaretin genişlemesi, Türk şirketlerine yeni müşterilere ulaşma ve küresel tedarik zincirlerine dahil olma fırsatı tanımıştır. Bu da Türk şirketlerinin büyüme potansiyelini artırarak uluslararası alanda daha güçlü bir varlık sergilemelerine olanak sağlamıştır.

Ticaret hacmindeki artış, Türkiye'nin dış ticaret dengesini de olumlu yönde etkilemiştir. İhracatın ve ithalatın artmasıyla birlikte, Türkiye'nin dış ticaret dengesi daha dengeli bir yapıya kavuşmuş ve ülke ekonomisinin dış şoklara karşı daha dirençli olmasına katkı sağlamıştır (Kaştan, 2008)



**Şekil 3.12: Türkiye ve Çin arasındaki ticaret hacminin yıllar içindeki değişimi**

Yukarıdaki grafikte, Türkiye ve Çin arasındaki ticaret hacminin yıllar içindeki değişimi gösterilmektedir. 2000 yılında 1 milyar dolar olan ticaret hacmi, 2009 yılında 10.079 milyar dolara ve 2021 yılında 32 milyar dolara ulaşmıştır. Bu artış, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki iş birliği ve yatırımların etkisini göstermektedir. Ticaret hacmindeki bu hızlı büyüme, Türkiye'nin Çin ile olan ekonomik ilişkilerinin ne kadar geliştiğini ortaya koymaktadır.

Bununla birlikte, ticaretin artmasıyla birlikte ortaya çıkan ekonomik fırsatlarla birlikte bazı zorluklar da gelmiştir. Özellikle rekabetin artması, Türk şirketlerini daha yenilikçi ve verimli olmaya teşvik etmiştir. Aynı zamanda, küresel ekonomik dalgalanmalar ve ticaret savaşları gibi unsurların etkisiyle Türkiye'nin ticaret ortamındaki belirsizlikler de artmıştır. Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında artan ticaret hacmi, ülkenin ekonomik büyümesini desteklemiş, yerel iş dünyası için yeni fırsatlar yaratmış ve Türkiye'yi küresel ekonomide daha rekabetçi bir oyuncu haline getirmiştir. Ancak, bu süreçte ortaya çıkan zorlukların da dikkate alınması önemlidir.

### **3.6.3 Türkiye'nin proje ile kazandığı yeni pazarlar ve iş fırsatları**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi Türkiye'ye, yeni pazarlara erişim ve çeşitli sektörlerde iş fırsatları yaratma konusunda önemli avantajlar sunmuştur. Bu kapsamda, projenin Türkiye için kazandırdığı yeni pazarlara ve iş fırsatlarına odaklanmak oldukça önemlidir.

Projenin hayata geçirdiği altyapı projeleri, Türkiye'nin bölgesel ve küresel ticaretteki rolünü güçlendirmiş ve ülkeyi yeni pazarlara açmıştır. Özellikle demiryolu hatları, limanlar ve karayollarının modernizasyonu, Türk mal ve hizmetlerinin daha hızlı ve ekonomik bir şekilde dünya geneline ulaşmasını sağlamıştır. Bu altyapı iyileştirmeleri, Türk şirketlerine daha geniş coğrafi bölgelere yayılma ve uluslararası pazarlarda rekabet etme fırsatı tanımıştır (Imomnazar, 2018)

Proje kapsamındaki iş birliği anlaşmaları sayesinde Türkiye, birçok ülke ile stratejik ortaklıklar kurarak yeni iş fırsatları yaratmıştır. Özellikle Orta Asya, Güneydoğu Asya ve Orta Doğu bölgelerinde güçlü bağlantılar kurulmuş ve bu bölgelerdeki taleplere daha hızlı ve etkili bir şekilde cevap verme imkânı sağlanmıştır. Türk şirketleri, bu yeni pazarlarda faaliyet göstererek ihracatlarını artırma ve çeşitlendirme şansına sahip olmuşlardır. Enerji projeleri, Türkiye'ye enerji sektöründe yeni iş fırsatları sunmuş ve ülkenin enerji arz güvenliğini artırmıştır. Özellikle proje kapsamında gerçekleştirilen enerji altyapı projeleri, Türkiye'nin enerji kaynaklarını çeşitlendirme ve daha sürdürülebilir enerji kaynaklarına yatırım yapma fırsatını beraberinde getirmiştir. Bu da Türk enerji sektörünü güçlendirerek yeni iş alanları yaratmıştır. Teknoloji transferi ve Ar-Ge alanında yapılan iş birlikleri, Türk şirketlerine daha ileri teknolojilere erişim sağlama ve bu teknolojileri kendi üretim süreçlerine entegre etme fırsatı tanımıştır. Yabancı teknoloji şirketleriyle kurulan ortaklıklar, Türkiye'nin inovasyon kapasitesini artırarak uluslararası arenada daha rekabetçi olmasına katkıda bulunmuştur (Iqbal, Rahman ve Sami, 2019)

#### **3.6.4 Türkiye'nin proje ile güçlenen diplomatik ilişkileri**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin güçlenen diplomatik ilişkiler ve uluslararası arenadaki etkileşimine önemli katkılarda bulunmuştur. Projenin hayata geçirilmesiyle birlikte Türkiye, birçok ülke ile stratejik ortaklıklar kurma ve mevcut diplomatik ilişkilerini güçlendirme fırsatı elde etmiştir.

Projenin en belirgin etkilerinden biri, Türkiye'nin proje kapsamında ortak projelerde yer aldığı ülkelerle daha yakın ilişkiler kurma imkânı bulmasıdır. Bu iş birlikleri, Türkiye'nin diğer ülkelerle ortak çıkarları doğrultusunda daha sağlam bir dayanışma ağı oluşturmasına olanak tanımıştır. Özellikle altyapı projeleri, enerji iş birliği ve ticaret anlaşmaları gibi alanlarda Türkiye'nin diğer ülkelerle ortak

ıkarlarını gclendirmesi, diplomatik bağlarını derinleştirmesi ve uzun vadeli stratejik ortaklıklar kurması açısından önemlidir (Li, Rim ve An, 2019)

Proje kapsamında yapılan işbirliği anlaşmaları, Türkiye'nin uluslararası platformlarda daha etkin bir şekilde yer almasına katkı sağlamıştır. Bu anlaşmalar, Türkiye'nin ekonomik, politik ve kültürel alanda diğer ülkelerle daha yakın bir etkileşim içinde olmasını mümkün kılmıştır. Bu durum, Türkiye'nin dünya genelinde daha fazla tanınmasını ve etkili bir diplomatik aktör olarak görülmesini desteklemiştir.

Projenin uygulanması, Türkiye'nin bölgesel ve küresel diplomatik rollerini gclendirmiştir. Özellikle Orta Asya, Güneydoğu Asya ve Orta Doğu bölgelerinde yapılan iş birlikleri, Türkiye'nin bu bölgelerde daha etkin bir diplomatik varlık sergilemesine olanak tanımıştır. Böylece Türkiye, bölgesel meselelerde daha etkin bir şekilde rol alarak bölgesel istikrar ve iş birliğine katkı sağlamıştır.

Türkiye, Kazakistan ile BKBY projesi kapsamında önemli altyapı projelerinde iş birliği yapmaktadır. Kazakistan'ın Bright Path programı ile BKBY projesinin entegre edilmesi, iki ülke arasındaki ekonomik koridorların gelişimine katkı sağlamıştır. Bu iş birlikleri, Kazakistan'daki demiryolu ve enerji hatlarının inşasında kendini göstermektedir. Asya Araştırmaları Ulusal Bürosu (2024).

Türkiye, BKBY kapsamında Endonezya ile çeşitli altyapı projelerinde iş birliği yapmaktadır. Örneğin, Jakarta-Bandung yüksek hızlı demiryolu projesi, Türkiye'nin inşaat ve mühendislik firmalarının da katkıda bulunduğu bir projedir. Bu projeler, Türkiye'nin Güneydoğu Asya'daki varlığını gclendirmektedir. The Diplomat (2023).

Türkiye, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) kapsamında Pakistan ile iş birliği yapmaktadır. Bu projeler, Gwadar Limanı'nın geliştirilmesi ve Türkiye'nin bölgedeki ticaret yollarına erişimini artırmaktadır. Türkiye'nin lojistik firmaları ve mühendislik şirketleri, bu projelerde aktif rol almaktadır

Türkiye, BKBY projesi kapsamında Suudi Arabistan ile enerji ve altyapı projelerinde iş birliği yapmaktadır. Çinli firmaların Suudi Arabistan'daki projelere katılımı, Türkiye'nin bu projelerdeki rolünü ve bölgedeki stratejik önemini artırmaktadır. Brookings Enstitüsü (2024).

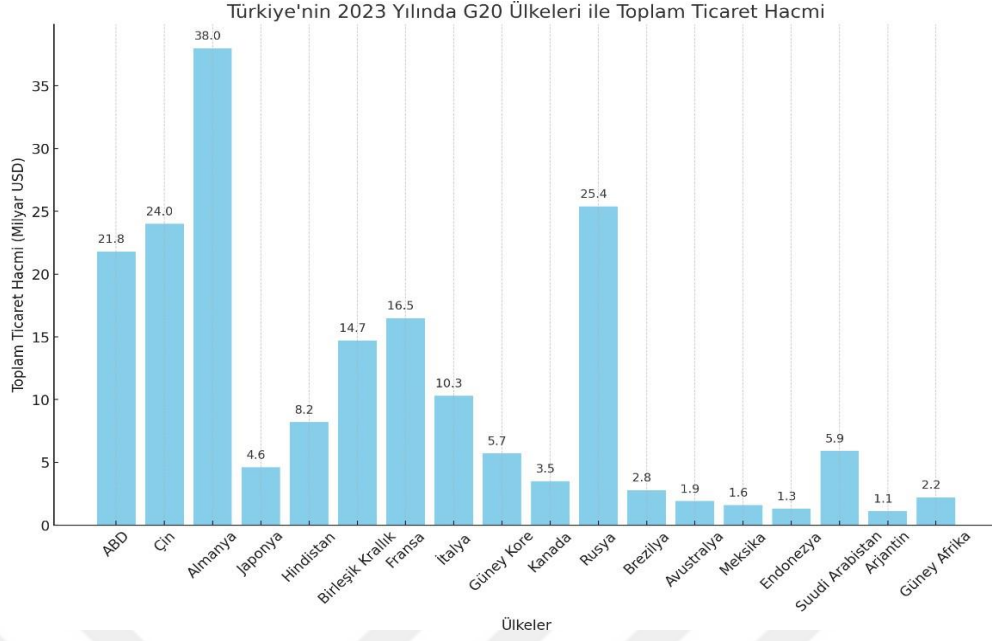
Ayrıca, proje kapsamında Türkiye'nin öncülük ettiği büyük altyapı projeleri, diğer ülkelerle olan ilişkilerini olumlu bir şekilde etkilemiştir. Türkiye'nin bu projelerde liderlik yapması, ülkenin bölgesel ve küresel düzeyde saygın bir aktör olarak algılanmasına neden olmuştur. Bu durum, Türkiye'nin diplomasi alanında daha güçlü bir konum elde etmesini sağlamıştır. Kuşak Yol projesi, Türkiye'nin güçlenen diplomatik ilişkiler ve uluslararası alandaki etkileşimini artırmıştır. Türkiye, proje kapsamında kurduğu stratejik ortaklıklar ve iş birliği anlaşmaları sayesinde bölgesel ve küresel düzeyde daha etkin bir diplomasi izleyerek ülkenin çıkarlarını daha etkili bir şekilde temsil etme yeteneğini artırmıştır (Zakić ve Radišić, 2019)

**Tablo 3.2: Türkiye, proje kapsamında gerçekleştirdiği diplomatik ziyaretler**

Ülke	Ziyaret Sayısı	Yıl	Detaylar
Çin	1	2015	Erdoğan'ın Pekin ziyareti ve BKBY Mutabakat Zaptı imzalanması
Çin	1	2022	Şanghay İşbirliği Örgütü zirvesi
Irak	1	2023	Irak Başbakanı ile Kalkınma Yolu Projesi anlaşmaları
Kazakistan	0	2018	Kazakistan ile iş birlikleri, Bright Path programı ve BKBY entegrasyonu
Endonezya	0	2019	Jakarta-Bandung yüksek hızlı demiryolu projesi kapsamında iş birliği

Ayrıca, Türkiye'nin Kuşak Yol projesi kapsamında sağladığı ekonomik katkılar ve iş birliği ile birlikte uluslararası alanda daha etkili bir diplomasi yürütmesi, ülkenin bölgesel barış ve istikrara olan katkısını da artırmıştır. Proje ile kurulan stratejik ortaklıklar, bölgesel sorunlara çözüm bulma konusundaki çabaları desteklemiş ve Türkiye'yi bölgesel barışın güçlü bir savunucusu haline getirmiştir.

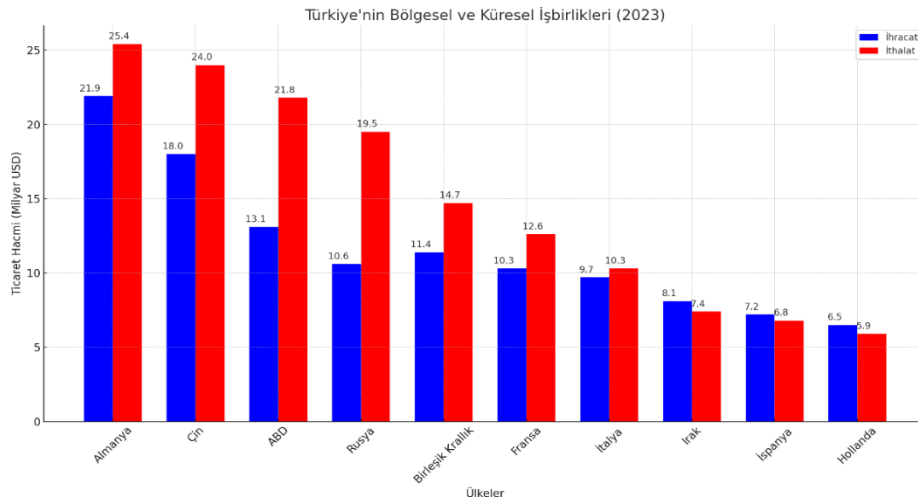
Diplomatik ilişkilerdeki bu güçlenme, Türkiye'nin uluslararası platformlarda daha aktif bir rol oynamasına da olanak tanımıştır. Özellikle proje kapsamında kurulan ve yapılan anlaşmalar, Türkiye'nin BM, G20 ve diğer uluslararası organizasyonlarda daha etkili bir şekilde temsil edilmesine olanak sağlamıştır. Türkiye, bu platformlarda ekonomik, çevresel ve sosyal konularda aktif bir şekilde yer alarak küresel meselelere etkin çözümler sunma çabalarını artırmıştır.



**Şekil 3.13: Türkiye'nin en yüksek ticaret hacmine sahip olduğu ülkeler**

Bu grafik, Türkiye'nin en yüksek ticaret hacmine sahip olduğu ülkelerin Almanya, Çin ve Rusya olduğunu göstermektedir. Diğer G20 ülkeleri ile olan ticaret hacimleri de grafikte belirtilmiştir. Bu veriler, Türkiye'nin küresel ticaret ilişkilerinde G20 ülkeleri ile olan önemli bağlantılarını ortaya koymaktadır.

Diplomatik ilişkilerin güçlenmesi, Türkiye'nin kriz durumlarına daha etkili bir şekilde müdahale etme kapasitesini artırmıştır. Özellikle proje kapsamındaki iş birlikleri sayesinde Türkiye, bölgesel ve küresel krizlere daha hızlı ve koordineli bir şekilde müdahale edebilme yeteneğini güçlendirmiştir. Bu, ülkenin kriz yönetiminde etkin bir rol oynamasına ve uluslararası toplumda daha fazla saygı kazanmasına katkı sağlamıştır (Sacar, 2018)



**Şekil 3.14: Türkiye'nin en büyük ticaret ortakları**

Grafikten görüldüğü üzere, Türkiye'nin en büyük ticaret ortakları Almanya, Çin, ABD ve Rusya'dır. Bu ülkelerle olan ticaret hacmi, Türkiye'nin bölgesel ve küresel iş birliklerindeki önemli rolünü yansıtmaktadır.

Türkiye'nin güçlenen diplomatik ilişkileri aynı zamanda ekonomik açıdan da önemli avantajlar sunmuştur. Proje kapsamındaki iş birlikleri ve anlaşmalar, Türk şirketlerine yurtdışında daha geniş bir pazar erişimi ve iş yapma imkânı tanımıştır. Ayrıca, Türkiye'nin dünya genelinde daha fazla yatırım çekmesine ve uluslararası finansal platformlarda daha etkin bir konumda olmasına olanak sağlamıştır.

Türkiye'nin "Bir Kuşak Bir Yol" projesindeki etkin katılımı ve ekonomik katkıları bu bölümde incelenmiştir. Altyapı projeleri ve lojistik ağların geliştirilmesi, Türkiye'nin ekonomik altyapısının güçlenmesine nasıl katkı sağladığı üzerinde durulmuştur. Bu bölümdeki analizler, Türkiye'nin projedeki stratejik önemini ve ekonomik katkılarını vurgulamaktadır. Bu katkılar, küresel iş birliği ve diplomatik etkiler bağlamında değerlendirilecektir.

#### 4. KÜRESEL İŞ BİRLİĞİ VE DİPLOMATİK ETKİLER

"Küresel İş Birliği ve Diplomatik Etkiler" başlıklı bu bölüm, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin Türkiye'nin dış politikasına ve uluslararası diplomatik ilişkilere olan etkilerini detaylı bir şekilde inceleyecektir. Bu bağlamda, Türk diplomasisinin değişen dinamikleri, projenin diplomatik boyutu, uluslararası iş birliği ve kazanılan diplomatik konum gibi alt başlıklar, Türkiye'nin küresel düzeydeki etkileşimini ve iş birliğini ele alacaktır.

Dünya genelindeki ekonomik ve politik değişimler, ülkeler arasındaki iş birliği ve diplomatik ilişkilerin önemini artırmıştır. Kuşak Yol projesi, Türkiye'nin küresel iş birliği ve diplomatik etkileşimde önemli bir aktör olmasını sağlamıştır. Türk diplomasisinin değişen dinamikleri, proje kapsamında uygulanan diplomatik girişimler ve kazanılan konum, Türkiye'nin uluslararası platformlarda daha etkin bir şekilde temsil edilmesine ve stratejik ortaklıklar kurmasına olanak tanımıştır.

Türkiye'nin tarih boyunca edindiği diplomatik deneyim, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin hayata geçirilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Türk diplomasisinin değişen dinamikleri, projenin ortaya koyduğu küresel vizyon ile uyumlu bir şekilde şekillenmiş ve Türkiye'yi bölgesel ve küresel düzeyde daha etkin bir oyuncu haline getirmiştir. Proje kapsamında yürütülen diplomatik girişimler, Türkiye'nin diğer ülkelerle iş birliği içinde olma iradesini vurgulamış ve çok taraflı diplomasi stratejilerini desteklemiştir (Şahin, 2020)

Proje, Türkiye'nin uluslararası işbirliği ve diplomatik açılımlarını artırmıştır. Proje kapsamında imzalanan anlaşmalar ve kurulan stratejik ortaklıklar, Türkiye'nin bölgesel ve küresel düzeyde daha fazla tanınmasına ve saygı görmesine katkı sağlamıştır. Türkiye'nin bu proje ile kazandığı diplomatik konum, ülkenin uluslararası politika alanındaki etkinliğini artırmış ve küresel sorunlara çözüm bulma konusundaki çabalarını desteklemiştir.

Bu bağlamda, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin küresel iş birliği ve diplomatik etkileri, Türkiye'nin uluslararası alandaki konumunu güçlendirmiş, stratejik

ortaklıklarını derinleştirmiş ve ülkeyi sürdürülebilir bir diplomasi anlayışıyla geleceğe taşımıştır.

#### **4.1 Türk Diplomasinin Değişen Dinamikleri: "Bir Kuşak, Bir Yol"**

##### **Projesinin Diplomatik Boyutu**

Türk diplomasisi, tarih boyunca farklı dönemlerde çeşitli dış politika stratejileri izleyerek uluslararası alanda etkin bir rol oynamıştır. Ancak, 21. yüzyılın başında küresel ekonomik ve politik dengelerin değişmeye başlamasıyla birlikte Türk diplomasisi de yeni bir evreye girmiştir. Bu dönemde, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin ortaya çıkışı, Türk diplomasisinin değişen dinamiklere uyum sağlamasında kritik bir rol oynamıştır (İnançlı ve Ayhan, 2020)

Türk diplomasisinin evriminde "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin diplomatik boyutu, Türkiye'nin klasik dış politika stratejilerini aşarak daha geniş bir perspektife taşınmasını simgeliyor. Proje, Türk diplomasisini sadece bölgesel değil, aynı zamanda küresel bir oyuncu haline getirmiş ve ülkeyi stratejik bir konumda bulunmaya yönlendirmiştir. Bu yeni dinamik, Türk diplomatlarının daha aktif ve çok taraflı diplomatik girişimlerde bulunmalarına olanak tanımıştır.

Proje, Türkiye'nin diplomasisinde ekonomik faktörleri daha fazla ön plana çıkarmıştır. Geleneksel diplomatik ilişkilerin ötesinde ekonomik iş birlikleri, ticaret anlaşmaları ve altyapı projeleri, Türk diplomasisine yeni araçlar ve stratejiler kazandırmıştır. Bu bağlamda, Türk diplomasisi, Kuşak Yol projesi sayesinde ekonomik çıkarların diplomatik ilişkilerde nasıl bir katalizör rolü oynayabileceğini anlamış ve bu yönde güçlü adımlar atmıştır.

Türk diplomatlarının proje kapsamında izlediği çok taraflı diplomasi stratejileri, ülkeyi sadece projenin etkileyeceği coğrafyalarda değil, küresel düzeyde daha etkin bir şekilde temsil etmeye odaklanmıştır. Türkiye'nin bu diplomatik evrimi, ülkenin uluslararası alanda daha fazla sorumluluk üstlenmesine ve küresel meselelere etkili çözümler sunma kapasitesini artırmasına yardımcı olmuştur.

Türk diplomasisinin değişen dinamikleri, projenin diplomatik boyutuyla birleşerek Türkiye'yi sadece bölgesel bir güç değil, aynı zamanda küresel bir aktör haline getirmiştir. Proje, Türk diplomasisine ekonomik iş birlikleri ve ticaretin

diplomatik ilişkilerdeki önemini vurgulayarak, ülkenin uluslararası alandaki etkinliğini artırmış ve gelecekteki diplomatik stratejilerini şekillendirmiştir.

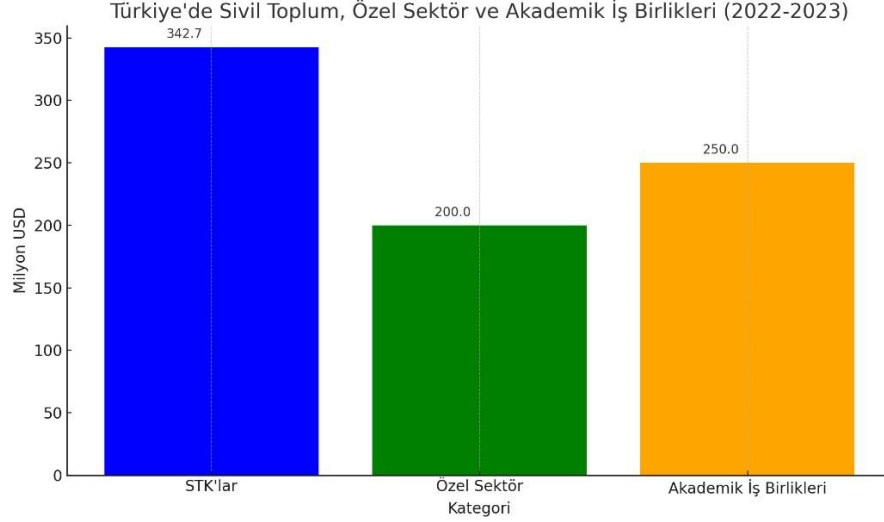
Bu evrimsel süreçte Türk diplomasisi, projenin diplomatik boyutuyla birlikte, daha fazla çeşitlilik ve esneklik kazanmıştır. Proje, Türkiye'nin ekonomik gücünü diplomatik mücadelelerde etkin bir şekilde kullanma fırsatı sunarak, geleneksel diplomatik yaklaşımların ötesinde yeni stratejilere odaklanmayı teşvik etmiştir (Ergünsü, 2017)

Türk diplomasisinin değişen dinamikleri, projenin başlangıcında ortaya çıkan bir dizi diplomatik açılım ile daha da belirgin hale gelmiştir. Türkiye, projenin ilanından bu yana, bölgesel ve küresel düzeyde bir dizi liderle görüşmeler yaparak stratejik ortaklıklar kurmuş ve mevcut diplomatik ilişkilerini güçlendirmiştir. Bu, Türk diplomasisinin sadece

kendi bölgesel çıkarlarını değil, aynı zamanda küresel barış ve istikrar için de aktif bir rol üstlenmeye odaklandığını göstermektedir (Serper, 2017) Projenin diplomatik boyutu, Türk diplomasisinin sadece devletler arası ilişkilere odaklanmak yerine çok taraflı iş birliklerine de ağırlık vermesini sağlamıştır. Bu kapsamda, sivil toplum kuruluşları, özel sektör temsilcileri ve akademisyenlerle yapılan iş birlikleri, Türkiye'nin küresel arenada daha geniş bir perspektif kazanmasına olanak tanımıştır. Türk diplomasisi, bu aktif iş birlikleri sayesinde sadece devletler arası değil, aynı zamanda toplumlar arası ilişkileri de güçlendirmiştir.

Türkiye, sivil toplum kuruluşları (STK'lar), özel sektör ve akademik kurumlar arasında güçlü iş birlikleri kurarak çeşitli sosyal ve ekonomik projeleri hayata geçirmiştir. Bu iş birlikleri, sürdürülebilir kalkınma ve sosyal sorumluluk projelerinde önemli rol oynamaktadır. 2 yılında Türkiye'de STK'lar tarafından gerçekleştirilen projeler için toplamda

342.7 milyon USD değerinde bağış yapılmıştır. Bu projeler, eğitim, sağlık ve çevre gibi çeşitli alanlarda yoğunlaşmıştır. OECD (2024). OECD'nin 2023 yılında yayımladığı rapora göre, akademik kurumlar ve özel sektör arasında yapılan iş birlikleri, veri paylaşımı ve dijital araçların kullanımı konularında önemli başarılar elde etmiştir. Bu iş birlikleri, inovasyon ve teknoloji geliştirme alanlarında önemli katkılar sağlamaktadır.



**Şekil 3.15: 2022-2023 yılları arasında Türkiye'deki sivil toplum kuruluşları (STK'lar), özel sektör ve akademik iş birliklerinin finansal büyüklükleri**

Yukarıdaki grafik, 2022-2023 yılları arasında Türkiye'deki STK'lar, özel sektör ve akademik işbirliklerinin finansal büyüklüklerini göstermektedir. Grafik verilerine göre, STK'lar tarafından gerçekleştirilen projeler için 342.7 milyon USD değerinde bağış yapılmıştır. Özel sektör, sosyal sorumluluk projelerine ve mültecilerin entegrasyonuna yönelik projelere 200 milyon USD katkıda bulunmuştur. Akademik iş birlikleri ise 250 milyon USD değerinde fonlanmıştır. Bu veriler, Türkiye'nin sosyal kalkınma ve inovasyon alanlarında önemli iş birlikleri gerçekleştirdiğini ortaya koymaktadır. Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (2023).

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin diplomatik boyutu, Türk diplomasisinin değişen dinamiklere ayak uydurmasını sağlamış, ekonomik iş birliklerini diplomatik stratejilerin merkezine yerleştirmiş ve Türkiye'yi küresel düzeyde daha etkin bir oyuncu haline getirmiştir. Bu süreç, Türk diplomatlarının daha proaktif, çeşitli ve uzun vadeli stratejiler izlemesine katkı sağlamış, ülkenin uluslararası alandaki itibarını artırmıştır (Özer ve Kocaman, 2008)

#### **4.1.1 Türk diplomasisinin tarihsel gelişimi ve değişen vizyon**

Türk diplomasisi, tarihsel olarak zengin bir geçmişe sahip olan Osmanlı İmparatorluğu'nun mirasını taşıyan bir geleneğe dayanmaktadır. Osmanlı döneminde, diplomasi sadece devletler arası ilişkileri düzenlemekle kalmamış, aynı zamanda kültürel etkileşimleri, ticaret anlaşmalarını ve toplumsal ilişkileri de kapsamıştır.

Osmanlı diplomasisi, çoklu etnik ve dini yapıya sahip bir imparatorluk içinde çeşitli toplulukları bir arada tutma becerisiyle tanınmıştır.

Ancak, Türk diplomasisinin tarihsel gelişimi, 20. yüzyılın başlarındaki Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküşü ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu ile büyük bir dönüşüm geçirdi. Mustafa Kemal liderliğindeki yeni Türk devleti, laik, demokratik, bağımsız ve modern bir ülke olarak şekillenmeye başladı. Bu dönemde Türk diplomasisi, sadece coğrafi sınırlar içinde değil, aynı zamanda uluslararası alanda etkin bir aktör olma hedefiyle şekillenmeye başladı (İnan, 2008)

Değişen politik, ekonomik ve kültürel bağlam içinde Türk diplomasisi, Cumhuriyet döneminde Batı'ya daha fazla yaklaşma ve entegrasyon çabalarını yürüttü. NATO üyeliği, ekonomik reformlar ve demokratikleşme çabaları, Türk diplomasisinin Batı dünyasıyla daha yakın ilişkiler kurma amacını yansıttı. Ancak, 21. yüzyılda küresel ekonomik dinamiklerin değişmeye başlaması ve Türkiye'nin bölgesel liderlik iddiaları, diplomasi vizyonunu daha geniş bir perspektife taşıdı. 2000'li yıllarla birlikte ise Türkiye, komşu ülkelerle "sıfır sorun" politikası ve ekonomik iş birliğini artırma stratejileriyle daha aktif bir diplomasi anlayışını benimsemiştir.

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türk diplomasisinin tarihsel gelişiminde önemli bir dönemeç oluşturdu. Proje, Türkiye'nin tarihsel bağlamda köklü bir diplomasi geçmişini modern bir ekonomik perspektifle birleştirmesine imkân tanıdı. Türk diplomasisi, bu proje ile sadece bölgesel değil, aynı zamanda küresel düzeyde ekonomik ve politik bir aktör olarak daha fazla tanınma ve etkileşimde bulunma fırsatını elde etti. Bu dönüşüm, Türk diplomasisinin tarihsel gelişiminin çağdaş bir yansıması olarak değerlendirilebilir (Şahin, 2017)

Türk diplomasisinin tarihsel gelişimi, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi ile birlikte ekonomik diplomasi anlayışını benimsemesinde belirgin bir ivme kazandı. Proje, Türk diplomasisinin tarih boyunca sadece devletler arası ilişkilere odaklanan geleneksel yapısını aşarak, ekonomik iş birliklerine ve ticaret ilişkilerine daha fazla vurgu yapmasını teşvik etti.

Osmanlı döneminde olduğu gibi Türk diplomasisi, tarihsel olarak kültürel etkileşimlere ve insanlar arası ilişkilere de büyük önem vermiştir. Ancak, Kuşak Yol projesi, sadece devletler arası değil, aynı zamanda kültürel ve ticari bağlantıları

güçlendirmeyi hedeflemiştir. Türk diplomatları, proje kapsamında düzenlenen kültürel etkinlikler, iş forumları ve ticaret delegasyonları ile Türkiye'nin küresel arenada daha fazla tanıtılmasını ve ekonomik iş birliklerini artırmasını sağlamıştır.

Değişen vizyon, Türk diplomasisinin sadece Batı odaklı bir yaklaşımı aşarak, Asya, Afrika ve Orta Doğu gibi bölgelerle daha yakın ilişkiler kurma çabalarını yansıtmaktadır. Bu bağlamda, Türk diplomasisi, geleneksel müttefiklerinin ötesinde, yeni stratejik ortaklıklar kurarak küresel düzeyde daha etkin bir rol oynamayı hedeflemiştir.

Türk diplomasisinin değişen vizyonu, sadece ulusal çıkarlar üzerinden değil, aynı zamanda küresel barış, istikrar ve sürdürülebilir kalkınma perspektifinden de şekillenmektedir. Bu, projenin sadece Türkiye'nin ekonomik çıkarlarını değil, aynı zamanda küresel düzeyde daha adil ve dengeli bir dünya düzenine katkıda bulunma amacını içermektedir (Macit, 2020)

Türk diplomasisinin tarihsel gelişimi, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi ile birlikte ekonomik, kültürel ve ticari boyutlarda derinleşerek değişen bir vizyonu benimsemesini sağlamıştır. Türkiye, tarihinde olduğu gibi bugün de dünya sahnesinde etkili bir şekilde var olma çabalarını sürdürerek, küresel diplomasi arenasında daha fazla söz sahibi olma hedefine yönelmiştir (Akben ve Bahçeci, 2018)

#### **4.1.2 "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesinin Türk Dış Politikasına Etkisi**

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türk dış politikasını temelde değiştiren ve geniş bir perspektife taşıyan önemli bir inisiyatiftir. Proje, geleneksel dış politika stratejilerinden ayrılarak ekonomik diplomatik araçları daha etkin bir şekilde kullanma amacını güden Türk dış politikasında bir devrim niteliği taşımıştır.

Bu proje, Türkiye'yi sadece bölgesel bir güç değil, aynı zamanda küresel bir aktör haline getirme hedefiyle öne çıkmıştır. Proje, Türk dış politikasının merkezine ekonomik iş birliklerini ve ticaret ilişkilerini yerleştirmiş, bu sayede ülkenin sadece siyasi değil, aynı zamanda ekonomik bir etkinlik olarak da öne çıkmasına olanak tanımıştır.

Türk dış politikası, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesiyle birlikte daha çok taraflı ve çok boyutlu bir strateji benimsemiştir. Proje kapsamında Türkiye, sadece devletler

arası diplomatik ilişkilere odaklanmak yerine, iş dünyası, sivil toplum, kültürel etkileşimler ve insanlar arası bağlantıları güçlendirmeye yönelik adımlar atmıştır. Bu durum, Türk dış politikasının sadece klasik devletler arası ilişkiler değil, aynı zamanda toplumsal, kültürel ve ekonomik boyutları da kapsayan bir yaklaşım benimsemesine neden olmuştur (Kozanoğlu, 2003)

Projenin Türk dış politikasına etkisi, Türkiye'nin sadece bölgesel değil, aynı zamanda küresel düzeyde daha fazla sorumluluk üstlenme çabalarını yansıtmaktadır. Proje, Türkiye'yi sadece kendi çıkarlarını koruyan bir ülke olmaktan çıkararak, küresel düzeyde daha fazla katkı sağlama amacını taşımaktadır. Bu bağlamda, Türk dış politikası proje ile birlikte ekonomik gücünü daha etkin bir şekilde kullanarak uluslararası alanda daha etkin bir rol oynamaya odaklanmıştır.

Kuşak Yol projesinin Türk dış politikasına etkisi, ülkenin diplomatik stratejilerini sadece devletler arası ilişkilere odaklanan bir yapıdan çıkararak, daha çok boyutlu, ekonomi odaklı ve küresel perspektife sahip bir yaklaşım benimsemesini sağlamıştır. Proje, Türkiye'nin uluslararası alandaki konumunu güçlendirmiş, ekonomik diplomatik araçların etkin bir şekilde kullanılmasını teşvik etmiştir.

Projenin Türk dış politikasına etkisi, aynı zamanda Türkiye'nin bölgesel liderlik iddiaları ve stratejik konumunu güçlendirme çabalarını da yansıtmaktadır. Proje, Türkiye'nin sadece bir geçiş ülkesi olmaktan çıkarak, önemli bir ticaret ve ulaşım merkezi haline gelmesine olanak tanımıştır. Bu durum, Türk dış politikasının bölgesel güç dengelerinde daha etkin bir rol oynamasını ve bölgesel iş birliklerini güçlendirmesini sağlamıştır (Mutlu, 2021)

Türk dış politikasındaki bu değişim, özellikle Orta Asya, Kafkasya ve Ortadoğu gibi stratejik bölgelerde daha güçlü bir Türkiye'nin ortaya çıkmasına katkı sağlamıştır. Kuşak Yol projesi, Türkiye'nin bu bölgelerle kurduğu ticaret anlaşmaları, altyapı projeleri ve diplomatik ilişkiler aracılığıyla bölgesel iş birliklerini desteklemiştir. Böylece Türkiye, bu bölgelerdeki çeşitli aktörlerle daha yakın ve sağlam ilişkiler kurarak bölgesel istikrarın güçlenmesine de katkıda bulunmuştur. Türkiye, proje kapsamında düzenlenen forum ve zirvelerde aktif rol alarak diplomatik etkinliğini artırmıştır. 2019 yılında Pekin'de düzenlenen Kuşak Yol Forumu'nda Türkiye, projeye olan desteğini bir kez daha vurgulamış ve yeni iş birliği alanları keşfetmiştir.

Ayrıca, proje kapsamındaki ekonomik iş birlikleri ve ticaret anlaşmaları, Türkiye'nin geleneksel müttefikleri olan Batılı ülkelerle olan ilişkilerini güçlendirmiş ve yeni stratejik ortaklıkların oluşmasına zemin hazırlamıştır. Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi aracılığıyla Asya, Avrupa ve Afrika ile kurduğu güçlü bağlantılar, ülkenin küresel düzeyde daha etkin bir diplomasi yürütmesine olanak tanımıştır.

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin Türk dış politikasına etkisi, Türkiye'yi sadece bir bölgesel güç değil, aynı zamanda küresel düzeyde daha fazla etkinlik gösteren bir ülke haline getirmiştir. Bu proje, ekonomik diplomatik araçları kullanma konusundaki vizyonu güçlendirmiş, Türkiye'nin bölgesel liderlik iddialarını desteklemiş ve ülkenin uluslararası alandaki konumunu güçlendirmiştir (Korkmaz, 2013)

Türkiye, proje kapsamında Çin ve diğer bölge ülkeleriyle ekonomik iş birliğini derinleştirmiştir. Bu iş birliği, Türkiye'nin bölgesel ekonomik liderlik iddiasını desteklemektedir. Türkiye ve Çin arasındaki ticaret hacmi 2013 yılında yaklaşık 28 milyar dolar iken, 2020 yılında 40 milyar dolara yükselmiştir. Çinli şirketlerin Türkiye'deki doğrudan yabancı yatırımları, 2013-2020 yılları arasında 1 milyar dolardan 3 milyar dolara çıkmıştır. Çinli firmaların finansman katkılarıyla gerçekleştirilen İstanbul Havalimanı, Türkiye'nin bölgesel ulaşım ve lojistik merkezi olma hedefini desteklemektedir. Proje, Çinli bankalardan sağlanan 1.2 milyar dolarlık finansmanla hayata geçirilmiştir. Çinli enerji şirketi State Grid, Türkiye'nin elektrik dağıtım şirketlerinden birini satın alarak enerji sektöründe önemli bir oyuncu haline gelmiştir. Bu satın alımın değeri 1.3 milyar dolar olmuştur.

Proje Türkiye'nin bölgesel liderlik iddialarını gerçekleştirmesi için önemli fırsatlar sunmaktadır. Türkiye, stratejik konumu, geliştirdiği altyapı projeleri ve artan ekonomik iş birlikleri sayesinde proje kapsamında bölgesel güç olarak konumunu güçlendirmektedir. Enerji ve teknoloji alanlarındaki iş birlikleri, Türkiye'nin ekonomik kalkınmasını desteklerken, diplomatik girişimleri de uluslararası arenadaki etkinliğini artırmaktadır. Proje, Türkiye'nin bölgesel liderlik hedeflerine ulaşmasında kritik bir araç haline gelmiştir.

#### **4.1.3 Türkiye'nin proje kapsamında yürüttüğü diplomatik girişimler ve müzakereler**

Türkiye, proje kapsamında yürüttüğü diplomatik girişimler ve müzakerelerle, proje hedeflerini destekleyen geniş bir uluslararası ağa sahip olma çabasına girişti.

Bu çerçevede, Türkiye'nin yürüttüğü diplomatik çabalar, ekonomik iş birlikleri kurma, ticaret hacmini artırma ve stratejik ortaklıklar oluşturma amacını taşıdı.

Projenin ilk aşamalarında, Türkiye öncelikle proje kapsamındaki diğer ülkelerle diplomatik ilişkileri güçlendirmeye odaklandı. Türk diplomatları, Asya, Orta Doğu, Avrupa ve Afrika'daki ülkelerle düzenlenen zirvelere ve görüşmelere aktif olarak katılarak, projenin potansiyel ortaklarıyla sağlam bağlantılar kurdu. Bu ziyaretler, Türkiye'nin proje kapsamında benimsediği ekonomik iş birliği ve ticaret stratejilerini paylaşma ve koordinasyon sağlama amacını güçlendirdi.

Türkiye, proje sürecinde bir dizi diplomatik anlaşma ve protokol imzalayarak, projenin uygulanmasını destekleyecek çerçeveyi oluşturdu. Bu anlaşmalar, ticaretin kolaylaştırılması, yatırım teşvikleri, vergi avantajları ve sınır ötesi iş birliği gibi konuları içeriyordu. Türk diplomatları, proje kapsamında Türkiye'nin sunduğu fırsatları vurgulayarak diğer ülkelerle iş birliği yapma niyetini dile getirdi ve karşılıklı çıkarları gözeterek müzakereleri yönlendirdi (Yıldırım, 2014) Ayrıca, Türkiye'nin proje kapsamındaki diplomatik girişimleri, bölgesel ve küresel örgütlerle iş birliğini güçlendirmeye yönelik oldu. Türkiye, bu çerçevede Birleşmiş Milletler, Dünya Ticaret Örgütü, Asya Altyapı Yatırım Bankası gibi kuruluşlarla diyalog ve işbirliği mekanizmalarını aktif olarak kullandı. Bu diplomatik çabalar, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesini uluslararası normlara uygun bir şekilde uygulama ve sürdürülebilir kalkınma hedefleri doğrultusunda ilerleme kaydetme amacını vurguladı.

Türkiye, proje kapsamında Çin ile ilişkilerini derinleştirmeye devam etmektedir. 2023 yılında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Dışişleri Bakanı Hakan Fidan, Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi ile bir araya gelerek ekonomik ve ticari iş birliğini artırma konularını ele almışlardır. Bu görüşmelerde, nükleer enerji, tarım, sivil havacılık, kültür ve turizm gibi alanlarda iş birliğinin güçlendirilmesi hedeflenmiştir. Al-Monitor (2023). 2023 yılında Türkiye, Etiyopya ile askeri iş birliği, finans ve su kaynakları yönetimi konularında ikili anlaşmalar imzalamıştır. Bu anlaşmalar, Türkiye'nin Afrika'daki etkisini artırmayı hedeflemektedir. Middle East Monitor (2023).

Türkiye'nin proje kapsamındaki diplomatik girişimleri, ülkenin ekonomik hedeflerini destekleyen güçlü bir diplomatik altyapı oluşturmayı amaçladı. Bu çabalar,

Türkiye'nin proje ile ilgili olarak uluslararası düzeyde güvenilir bir ortak olarak kabul edilmesine ve projenin başarılı bir şekilde uygulanmasına katkıda bulundu.

**Tablo 4.1:Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki diplomatik girişimleri**

<b>Diplomatik Müzakere</b>	<b>Müzakere Sayısı</b>
Çin ile Ekonomik ve Ticari İş Birliği	2
Orta Koridor Projesi ve Bölgesel İş Birlikleri	2
Afrika'da Diplomatik Müzakereler	1
Rusya ve Ukrayna ile Barış Görüşmeleri	1

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki diplomatik girişimleri, bölgesel ve küresel düzeyde çeşitli platformlarda sürdürülen müzakerelerle desteklendi. Türk diplomatları, projeye ilgili olarak katılımcı ülkelerle düzenli olarak gerçekleştirilen toplantılarda stratejik konuları ele aldı ve iş birliği imkânlarını değerlendirdi (Ullah, 2021) Türkiye, proje kapsamında yürütülen diplomatik müzakerelerde, sadece ekonomik çıkarları değil, aynı zamanda ortak kültürel değerleri vurgulayarak diğer ülkelerle daha sağlam bağlar kurma çabası içinde oldu. Dil, tarih, kültür ve ticaret gibi alanlarda yapılan müzakereler, Türkiye'nin projeye katılımını sadece ekonomik bir iş birliği olarak değil, aynı zamanda kültürel bir paylaşım ve dayanışma olarak ele almasını sağladı. Türkiye'de açılan Konfüçyüs Enstitüleri, Çin kültürünün tanıtılmasını ve dil eğitiminin yaygınlaştırılmasını amaçlamaktadır. Çin'de açılan Türk Kültür Merkezleri, Türk kültürünün tanıtılması ve iki ülke arasındaki kültürel bağların güçlendirilmesini hedeflemektedir.

Diplomatik müzakereler aynı zamanda Türkiye'nin proje kapsamında öncülük ettiği ve desteklediği altyapı projeleri için finansman ve iş birliği anlaşmalarının imzalanmasına zemin hazırladı. Bu anlaşmalar, projenin başarıyla hayata geçirilmesi için gerekli kaynakları sağlarken, aynı zamanda Türkiye'nin bu projelerde liderlik rolünü pekiştirmesine olanak tanıdı.

Proje kapsamında yürütülen diplomatik girişimler, sadece katılımcı ülkelerle değil, aynı zamanda projenin etkileyeceği uluslararası ticaret yolları ve enerji güzergahları üzerindeki ülkelerle de gerçekleştirildi.

Türkiye, bu ülkelerle ikili ve çok taraflı anlaşmalar yaparak, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin stratejik hedeflerine ulaşmasını destekleyen bir diplomatik ağ oluşturdu (Çatal, 2019a)

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamındaki diplomatik girişimleri, proje hedeflerine ulaşma ve katılımcı ülkelerle güçlü diplomatik ilişkiler kurma amacını taşıdı. Bu diplomatik çabalar, Türkiye'nin sadece ekonomik bir aktör olarak değil, aynı zamanda kültürel, siyasi ve stratejik anlamda da etkili bir şekilde rol almasına olanak sağladı.

#### **4.1.4 Türk diplomasisindeki yenilikçi yaklaşımlar: ekonomik diplomasi ve işbirliği stratejileri**

Türk diplomasisindeki son dönemdeki yenilikçi yaklaşımlar, özellikle proje bağlamında ortaya çıkan ekonomik diplomasi ve iş birliği stratejilerine odaklanmıştır. Geleneksel devletler arası ilişkilerin ötesine geçen bu yaklaşım, Türkiye'nin uluslararası alandaki etkisini artırmayı ve ekonomik çıkarlarını güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Türkiye, Orta Doğu, Afrika ve Asya'da bölgesel iş birliğini artırmak amacıyla çeşitli stratejik girişimlerde bulunmaktadır. Örneğin, Türkiye ve Etiyopya arasında su kaynakları yönetimi ve finansal iş birliği konularında anlaşmalar yapılmıştır.

Ekonomik diplomasi, Türk dış politikasının temel unsurlarından biri olarak öne çıkmaktadır. Türkiye, ekonomik diplomatik araçları etkili bir şekilde kullanarak diğer ülkelerle daha yakın iş birlikleri kurma ve ticaret hacmini artırma stratejisi benimsemiştir. Bu çerçevede, Türk diplomatları ekonomik açıdan potansiyel ortakları ile düzenlenen ticaret fuarları, iş forumları ve yatırım zirvelerinde aktif olarak bulunarak iş dünyası temsilcileri ve yatırımcılarla doğrudan temas kurmuşlardır. Türkiye, yatırımcıları çekmek ve ticaret hacmini artırmak için çeşitli teşvik ve destek programları uygulamaktadır. Bu kapsamda, Türkiye ve Katar arasında inşaat, finans ve enerji sektörlerinde önemli iş birliği anlaşmaları imzalanmıştır.

Ayrıca, Türkiye'nin ekonomik diplomasi stratejileri, uluslararası finans kurumları ve bankalar ile güçlü iş birliklerini içermektedir. Proje kapsamında finansman sağlamak amacıyla Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB), Asya Kalkınma Bankası (ADB) gibi kurumlarla yapılan anlaşmalar, Türkiye'nin ekonomik diplomatik adımlarını destekleyen önemli girişimlerden biridir (Çatal, 2019b)

İş birliği stratejileri açısından, Türk diplomasisi bölgesel ve küresel düzeyde ortaklık anlaşmaları yaparak ve mevcut ticaret ilişkilerini güçlendirerek ekonomik entegrasyonu teşvik etmektedir. Türkiye, proje kapsamında yer alan ülkelerle

imzaladığı serbest ticaret anlaşmaları ve iş birliği protokollerinin yanı sıra, bölgesel ekonomik birliklerde aktif rol alarak ekonomik iş birliklerini güçlendirmiştir.

Bu yenilikçi yaklaşımlar, Türk diplomasisini geleneksel devletler arası ilişkilerden daha dinamik, etkili ve çok boyutlu hale getirmiştir. Ekonomik diplomasi ve iş birliği stratejileri, Türkiye'nin sadece siyasi değil, aynı zamanda ekonomik bir aktör olarak da uluslararası sahnede daha etkin bir rol oynamasına olanak tanımıştır. Bu çerçevede, Türk diplomasisinin yenilikçi yaklaşımları, projenin başarıyla uygulanmasına önemli bir katkı sağlamaktadır.

Türk diplomasisindeki bu yenilikçi ekonomik diplomasi ve iş birliği stratejileri, sadece devletler arası ilişkilerde değil, aynı zamanda özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarıyla yakın iş birliklerini teşvik ederek kapsamlı bir yaklaşımı benimsemektedir. Türkiye, proje kapsamında yer alan ülkelerle iş dünyası temsilcilerini bir araya getiren etkinliklere ev sahipliği yaparak, ticaretin ve yatırımların artırılması için özel sektörün aktif katılımını sağlamıştır (Omonkulov, 2020).

Özellikle ekonomik diplomasi stratejileri, Türkiye'nin projeye ilgili olarak katılımcı ülkelerle ortaklıklar kurma ve iş birliği potansiyelini değerlendirme konusundaki kararlılığını vurgulamaktadır. Türk diplomatları, proje kapsamında düzenlenen ticaret fuarları ve iş forumları gibi etkinliklere liderlik ederek, Türk iş dünyası ile diğer ülkelerin iş çevrelerini bir araya getirme fırsatları sunmuştur.

Ayrıca, Türkiye'nin işbirliği stratejileri, sadece ekonomik değil, aynı zamanda kültürel ve sosyal alanlarda da ortaklıkları teşvik etmektedir. Türkiye, proje kapsamındaki ülkelerle kültürel etkileşimi artırmak ve insanlar arası ilişkileri güçlendirmek amacıyla çeşitli kültürel etkinliklere ev sahipliği yapmıştır. Bu yaklaşım, ülkeler arasındaki anlayışı artırarak daha sürdürülebilir ve kapsamlı iş birliklerinin temelini oluşturmaktadır.

Türkiye, kültürel diplomasi ve eğitim iş birliklerini güçlendirerek, farklı ülkelerle kültürel bağları ve anlayışı artırmayı hedeflemektedir. Bu kapsamda, Türkiye ve Çin arasında kültürel değişim programları ve Konfüçyüs Enstitüleri gibi projeler hayata geçirilmiştir.

Türk diplomasisindeki ekonomik diplomasi ve iş birliği stratejileri, sadece proje kapsamında değil, aynı zamanda genel dış politika hedeflerinde de önemli bir

rol oynamaktadır. Bu stratejiler, Türkiye'nin ekonomik açıdan daha rekabetçi ve uluslararası alanda daha etkili bir aktör olma hedefine doğru attığı önemli adımları temsil etmektedir (Karamurtlu, 2020)

#### **4.2 Uluslararası İşbirliği ve Diplomatik Açılımlar: Türkiye'nin Proje ile Kazandığı Konum**

Türkiye, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi aracılığıyla gerçekleştirdiği uluslararası işbirliği ve diplomatik açılımlar sayesinde, bölgesel ve küresel arenada stratejik bir konum elde etmiştir. Bu çerçevede, Türkiye'nin kazandığı konumun temelini oluşturan unsurlar arasında güçlü diplomatik ilişkiler, etkili müzakereler ve proje kapsamında üstlenilen liderlik rolü bulunmaktadır. Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türk diplomatlarının aktif ve etkili bir şekilde bir araya geldiği uluslararası platformları beraberinde getirmiştir. Türkiye, proje kapsamındaki ülkelerle düzenlenen zirvelere, diplomatik görüşmelere ve iş birliği toplantılarına ev sahipliği yaparak, bölgesel ve küresel düzeyde önemli aktörlerle doğrudan temas kurmuştur. Bu diplomatik açılımlar, Türkiye'nin projede öncü bir rol oynaması ve uluslararası alandaki konumunu güçlendirmesi açısından kritik bir öneme sahiptir (Aydın, 2019)

Özellikle, Türkiye'nin proje kapsamında üstlendiği liderlik rolü, ülkeler arası iş birliğini destekleyen bir çerçeve oluşturmuştur. Türkiye'nin projeye ilgili olarak yaptığı anlaşmalar, ortaklıklar ve müzakereler, ülkeler arasında güveni artırmış ve iş birliği olanaklarını genişletmiştir. Bu diplomatik başarılar, Türkiye'nin bölgesel ve küresel düzeyde stratejik bir konuma yükselmesine olanak tanımıştır.

Uluslararası iş birliği stratejileri, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin sadece ekonomik değil, aynı zamanda siyasi ve stratejik bir başarıya dönüşmesine katkı sağlamıştır. Türk diplomatları, proje kapsamında diğer ülkelerle yapılan diplomatik temaslarla birlikte, bölgesel ve küresel düzeyde Türkiye'nin itibarını artırmış ve ülkeyi güçlü bir uluslararası aktör olarak konumlandırmıştır.

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, ülkeyi uluslararası alanda daha etkin ve etkili bir konuma taşıyan güçlü bir diplomatik açılımı simgeliyor. Türkiye'nin bu projede elde ettiği konum, sadece ekonomik kazanımlarla değil, aynı zamanda diplomatik başarılarla da desteklenerek sağlam bir temel üzerine inşa edilmiştir.

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi çerçevesinde elde ettiği konum, sadece bölgesel değil, aynı zamanda küresel düzeyde önemli diplomatik ağırlık taşımaktadır. Proje, Türkiye'yi uluslararası platformlarda daha etkin bir şekilde temsil etme imkânı sunmuş ve ülkenin bölgesel liderlik iddiasını pekiştirmiştir (Kafkasyalı, 2012).

Diplomatik açılımların bir sonucu olarak, Türkiye'nin proje kapsamında üstlendiği rol, uluslararası arenada saygın bir aktör olmasını desteklemiştir. Türk diplomatları, projeye katılan ülkelerle kurdukları güçlü diplomatik ilişkiler sayesinde Türkiye'yi bir işbirliği ve diyalog platformu olarak konumlandırmış ve ülkenin bölgesel barış ve istikrarın sağlanmasına olan katkılarını vurgulamıştır. Ayrıca, proje kapsamında yapılan uluslararası anlaşmalar ve işbirliği protokolleri, Türkiye'nin bölgesel ve küresel düzeyde stratejik ortaklıklar kurma kapasitesini artırmıştır. Türkiye'nin projeye kazandığı konum, diğer ülkelerle güçlü bir iş birliği ağı oluşturarak, ortak çıkarlara dayalı uzun vadeli ilişkilerin gelişimine katkı sağlamıştır.

Uluslararası işbirliği ve diplomatik açılımlar, Türkiye'nin sadece ekonomik değil, aynı zamanda siyasi ve kültürel düzeyde de etkin bir rol oynamasına imkân tanımıştır. Türkiye'nin projede elde ettiği konum, ülkenin uluslararası sahnede daha fazla söz sahibi olmasını sağlamış ve Türk diplomatlarını stratejik pozisyonlar kazanma konusunda başarılı kılmıştır. Bu bağlamda, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesiyle elde ettiği diplomatik başarılar, ülkenin uluslararası arenada etkili bir şekilde yer almasını desteklemiş ve Türk dış politikasının vizyonunu güçlendirmiştir (Kafkasyalı, 2012).

#### **4.2.1 Türkiye'nin bölgesel ve küresel diplomatik rolünün güçlenmesi**

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin bölgesel ve küresel düzeyde diplomatik rolünü önemli ölçüde güçlendirmiştir. Proje, Türkiye'nin ekonomik bir güç olarak bölgesel liderliğini ve küresel arenada etkin bir aktör olma hedefini desteklemiştir. Bu çerçevede, Türkiye'nin bölgesel ve küresel diplomatik rolünün güçlenmesindeki ana etkenler arasında proje kapsamında kurulan stratejik ortaklıklar, diplomatik girişimler ve liderlik rolü yer almaktadır (Veliyev, 2009)

Projenin hayata geçirilmesi, Türkiye'nin bölgesel diplomasisini güçlendirmiştir. Projenin etkisiyle Türkiye, Orta Asya, Kafkasya ve Orta Doğu gibi bölgelerde stratejik bir aktör olarak tanınmış ve bölgesel işbirliği platformlarında

liderlik pozisyonlarına yükselmiştir. Türkiye'nin bölgesel diplomatik rolünün güçlenmesi, proje kapsamında yer alan ülkelerle kurulan iş birliğiyle birlikte, bölgesel istikrarın ve kalkınmanın destekçisi olarak öne çıkmasına olanak tanımıştır. 2015 yılında Türkiye-Çin Demiryolu İşbirliği Anlaşması ve BKBY Uyumlaştırma Anlaşması, 2023 yılı görüşmeleri, Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergahı, Türkiye-Etiyopya Anlaşmaları, Rusya ve Ukrayna ile Müzakereler gibi kurulan stratejik ortaklıklar ve diplomatik girişimler, Türkiye'nin bölgesel ve küresel rolünü güçlendirmekte önemli rol oynamıştır.

Ayrıca, Türkiye'nin projede üstlendiği liderlik rolü, ülkeler arası diplomatik ilişkilerde etkili bir unsur olmuştur. Türkiye'nin bu liderlik rolü, projeye katılan ülkelerle kurulan güçlü diplomatik ilişkilerin yanı sıra bölgesel ve küresel düzeyde diğer aktörlerle olan etkileşimlerini de artırmıştır. Türkiye, projenin koordinasyonunda üstlendiği liderlikle bölgesel ve küresel diplomatik platformlarda söz sahibi olmuştur.

Küresel düzeyde, proje Türkiye'nin uluslararası arenada daha fazla tanınmasına katkı sağlamıştır. Türkiye, proje sayesinde küresel ekonomik düzenin şekillenmesine etki etme potansiyeli bulmuş ve uluslararası aktörlerle kurduğu stratejik iş birlikleri ile küresel diplomatik arenada daha etkin bir konuma gelmiştir (Bayar, 2006).

Proje Türkiye'nin bölgesel ve küresel diplomatik rolünü güçlendiren önemli bir faktör olmuştur. Türkiye, projenin getirdiği diplomatik fırsatları etkili bir şekilde değerlendirerek, ekonomik gücünü diplomatik etkinlikle birleştirerek bölgesel ve küresel düzeyde daha etkin bir liderlik sergilemiştir.

Bu güçlü bölgesel ve küresel diplomatik rol, Türkiye'nin proje aracılığıyla elde ettiği stratejik konumla doğrudan ilişkilidir. Proje kapsamında Türkiye'nin kurduğu stratejik ortaklıklar, bölgesel ve küresel diplomasiye daha fazla katılım sağlamış ve ülkenin uluslararası alandaki etkinliğini artırmıştır. Bölgesel düzeyde, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında Orta Asya ve Kafkasya gibi stratejik bölgelerle kurduğu diplomatik bağlantılar, enerji, ticaret ve güvenlik gibi konularda iş birliği imkânlarını artırmıştır. Türkiye'nin bölgesel diplomatik rolü, proje sayesinde bu bölgelerde barış, istikrar ve kalkınma için aktif bir destekçi olarak öne çıkmıştır.

Küresel düzeyde, Türkiye'nin proje aracılığıyla elde ettiği ekonomik ve ticaret potansiyeli, ülkeyi küresel oyuncularla daha sıkı ilişkilere yönlendirmiştir. Türkiye, bu süreçte geliştirdiği stratejik iş birlikleri sayesinde uluslararası örgütlerde, ekonomik forumlarda ve küresel platformlarda daha fazla söz sahibi olmuştur (Pektaş, Mersin ve Ormanlı, 2018)

Diplomatik rolün güçlenmesi, Türkiye'nin sadece bireysel bir ülke olarak değil, aynı zamanda bölgesel ve küresel düzeyde çok taraflı platformlarda etkin bir aktör olarak varlık göstermesini sağlamıştır. Türkiye'nin proje kapsamındaki diplomatik başarıları, ülkenin ekonomik ve stratejik hedeflerine ulaşmasında önemli bir itici güç olmuştur.

Bu bağlamda, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, sadece ekonomik getiriler sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda ülkenin bölgesel ve küresel düzeydeki diplomatik etkinliğini artırarak uluslararası alandaki konumunu daha da güçlendirmiştir.

#### **4.2.2 Proje kapsamındaki işbirliği anlaşmalarının diplomatik ilişkilere katkısı**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin proje kapsamındaki işbirliği anlaşmaları aracılığıyla bölgesel ve küresel diplomatik ilişkilerine önemli katkılarda bulunmuştur. Bu iş birliği anlaşmaları, Türkiye'nin diğer ülkelerle olan diplomatik bağlarını güçlendirmiş, stratejik ortaklıkların oluşturulmasına öncülük etmiş ve ülkenin küresel düzeydeki itibarını artırmıştır.

Proje kapsamında imzalanan işbirliği anlaşmaları, Türkiye ile diğer proje paydaşı ülkeler arasında bir dizi diplomatik açılımı beraberinde getirmiştir. Bu anlaşmalar, katılımcı ülkeler arasında güveni artırmış, ortak çıkarılara dayalı uzun vadeli işbirliği fırsatlarını sağlamış ve diplomatik diyalogu teşvik etmiştir (vd. 2018)

Ayrıca, işbirliği anlaşmaları sayesinde Türkiye, projeye dahil olan ülkelerle ortak projeler geliştirmiş ve uygulamıştır. Bu ortak projeler, sadece ekonomik değil, aynı zamanda kültürel, eğitim ve bilimsel alanlarda da iş birliğini desteklemiştir. Bu da diplomatik ilişkilerin sadece ekonomik değil, aynı zamanda çok boyutlu ve sürdürülebilir bir şekilde güçlenmesine katkı sağlamıştır.

İşbirliği anlaşmalarının diplomatik ilişkilere katkısı, Türkiye'nin projenin koordinasyonunda ve uygulanmasında liderlik yapmasına da olanak tanımıştır. Türkiye'nin proje kapsamındaki stratejik rolleri, iş birliği anlaşmalarının daha etkili bir şekilde hayata geçirilmesine öncülük etmiş ve ülkenin bölgesel liderlik iddiasını güçlendirmiştir (Demir ve Demirel, 2016)

Proje kapsamında gerçekleştirilen işbirliği anlaşmaları, Türkiye'nin bölgesel ve küresel diplomatik ilişkilerini güçlendirmiş, ülkenin liderlik pozisyonunu desteklemiş ve proje paydaşı ülkelerle sağlam temeller üzerine oturan diplomatik bağlar kurulmasına ön ayak olmuştur.

Bu işbirliği anlaşmalarının diplomatik ilişkilere katkısı, projeye dahil olan ülkeler arasında karşılıklı güvenin artırılmasıyla öne çıkmaktadır. İşbirliği anlaşmaları, ortak çıkarlar doğrultusunda yapılan anlaşmaların yanı sıra, diplomatik diyalogun sürdürülmesini ve derinleştirilmesini sağlamıştır. Türkiye'nin proje kapsamında imzaladığı bu anlaşmalar, ülkeler arasında stratejik bir iş birliği ağı oluşturulmasına öncülük etmiş ve proje paydaşı ülkelerle olan diplomatik bağların daha da güçlenmesine imkân tanımıştır.

Ayrıca, bu işbirliği anlaşmaları Türkiye'nin bölgesel liderlik rolünü pekiştirmesine yardımcı olmuştur. Proje kapsamında sağlanan diplomatik başarılar, Türkiye'nin bölgesel platformlarda etkin bir oyuncu olarak varlık göstermesine ve bölgesel meselelerde söz sahibi olmasına olanak sağlamıştır. Türkiye'nin liderlik pozisyonunu güçlendiren bu anlaşmalar, ülkenin bölgesel diplomatik etkinliğini artırmış ve proje sayesinde Türkiye'nin bölgesel barış ve istikrarın korunmasına yönelik katkıları daha da ön plana çıkmıştır (Mukwaya ve Mold, 2018)

Diplomatik ilişkilere katkı sağlayan bir diğer önemli etken ise proje kapsamında gerçekleştirilen ortak projelerdir. Bu projeler, sadece ekonomik açıdan değil, aynı zamanda kültürel, sosyal ve eğitim alanlarında da iş birliği imkânları sunarak ülkeler arasındaki diplomatik bağları pekiştirmiştir. Ortak projeler, ülkeler arasında güçlü bağların oluşmasına yardımcı olarak diplomatik ilişkilerin sürdürülebilirliğini artırmıştır.

Proje kapsamında gerçekleştirilen işbirliği anlaşmaları, Türkiye'nin diplomatik arenada daha fazla etkinlik kazanmasına, bölgesel liderlik rolünü pekiştirmesine ve proje paydaşı ülkelerle olan diplomatik ilişkilerini güçlendirmesine

katkı sağlamıştır. Bu anlaşmalar, sadece proje ekonomik başarısı değil, aynı zamanda uzun vadeli stratejik diplomatik kazanımları da simgelemektedir.

#### **4.2.3 Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesiyle kazandığı itibar ve saygınlık**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin uluslararası alanda kazandığı itibar ve saygınlığını artırmış, ülkeyi küresel düzeyde bir aktör olarak tanıtmıştır. Proje, Türkiye'nin ekonomik ve stratejik gücünü vurgulayarak, uluslararası toplum nezdinde önemli bir konum elde etmesine olanak sağlamıştır (Kulaklıkaya, 2013).

Proje kapsamında üstlenilen liderlik rolü, Türkiye'nin küresel düzeyde etkin bir şekilde tanınmasını sağlamıştır. Türkiye, projenin koordinasyonunda gösterdiği başarı ile uluslararası arenada daha fazla söz sahibi olmuş, projeye katılan ülkelerle olan işbirliği ve diplomatik çabalarıyla önemli bir liderlik göstermiştir.

Ekonomik açıdan güçlü bir ülke olarak "Bir Kuşak, Bir Yol" projesine katkı sağlamış olması, Türkiye'nin uluslararası alandaki itibarını artırmıştır.

Proje, Türkiye'nin ekonomik büyüklüğünü, ticaret potansiyelini ve yatırım olanaklarını vurgulayarak, ülkeye yönelik algıyı olumlu bir şekilde etkilemiştir.

Ayrıca, projenin sürdürülebilir kalkınma ve insani yardım boyutlarına verilen önem, Türkiye'nin küresel düzeyde insani ve çevresel sorumluluklarını yerine getirmesine katkı sağlamıştır. Bu durum, Türkiye'nin sadece ekonomik bir güç olmanın ötesinde, küresel sorunlara duyarlı ve çözüm odaklı bir ülke olarak algılanmasına zemin oluşturmuştur.

Proje kapsamında gerçekleştirilen işbirliği anlaşmaları ve ortak projeler, Türkiye'nin uluslararası alandaki itibarını artırmış ve ülkeyi küresel düzeyde güvenilir bir iş birliği partneri olarak konumlandırmıştır. Türkiye'nin bu projede sergilediği liderlik ve başarılar, ülkenin küresel düzeyde saygınlığını pekiştirmiş ve uluslararası toplumun dikkatini çekmiştir (Karagöl, 2017a)

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin uluslararası alandaki itibarını artırmış, ülkeyi ekonomik, stratejik ve diplomatik anlamda küresel düzeyde daha fazla tanınan bir aktör haline getirmiştir. Proje, Türkiye'nin liderlik yeteneklerini ve küresel sorumluluklarını üstlenme kapasitesini göstererek, uluslararası toplumun takdirini kazanmıştır.

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesiyle kazandığı itibar ve saygınlık, sadece ekonomik başarılarla değil, aynı zamanda projenin insani ve kültürel boyutlarına verdiği önemle de ilişkilidir. Projenin sadece ticaret ve altyapı geliştirmekle kalmayıp, aynı zamanda kültürel etkileşimleri ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerini de içermesi, Türkiye'nin uluslararası toplumda daha kapsamlı bir şekilde değerlendirilmesine neden olmuştur. Türkiye'nin projeye kazandığı itibarın temelinde, ülkenin küresel düzeyde bir aktör olarak sorumluluk üstlenmesi yatar. Projeye liderlik etme ve iş birliği sağlama çabaları, Türkiye'nin küresel barış, istikrar ve kalkınma konularındaki taahhüdünü vurgulamış ve uluslararası toplumun saygısını kazanmıştır (Karagöl, 2017a)

Diplomatik düzeyde, projenin başarısı Türkiye'nin uluslararası ilişkilerde daha etkili ve güvenilir bir ortak olarak değerlendirilmesine neden olmuştur. Türkiye, proje kapsamında diğer ülkelerle olan iş birliği ve dayanışma çabalarıyla, küresel düzeyde daha fazla güven ve saygı kazanmıştır.

Projenin insan odaklı yaklaşımı, Türkiye'nin küresel düzeyde sosyal sorumluluklarını yerine getirmesine ve insani yardım faaliyetlerinde bulunmasına olanak tanımıştır. Bu, Türkiye'nin sadece ekonomik bir güç olmanın ötesinde, küresel düzeyde insanların yaşam kalitesine katkı sağlayan bir aktör olarak algılanmasına yol açmıştır. BKBY projeleri, yerel halk için yeni iş imkanları yaratmıştır. Örneğin, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının inşası, bölgedeki işsizliği azaltarak ekonomik kalkınmayı desteklemiştir. Proje kapsamında çeşitli eğitim programları düzenlenmiş ve yerel iş gücünün becerileri artırılmıştır. Bu, insanların ekonomik fırsatlardan daha fazla yararlanmasını sağlamıştır. BKBY projeleri kapsamında, özellikle kırsal bölgelerde sağlık altyapısı geliştirilmiş ve sağlık hizmetlerine erişim artırılmıştır. Bu, genel sağlık durumunu iyileştirerek toplumsal refahı artırmıştır.

Proje Türkiye'nin uluslararası alanda kazandığı itibarı, liderlik kabiliyetlerini, küresel sorumluluklarını üstlenme kapasitesini ve insan odaklı yaklaşımını vurgulayarak, ülkenin saygınlığını ve etkinliğini artırmıştır. Projenin başarısı, Türkiye'nin küresel düzeyde daha fazla takdir edilen bir aktör haline gelmesini sağlamıştır (Karagöl, 2017b)

#### 4.2.4 Projenin Türkiye'nin uluslararası ilişkilerindeki yansımaları

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin uluslararası ilişkilerinde çeşitli yönlerde önemli etkiler yaratmıştır. Projeye liderlik etme, iş birliği sağlama ve stratejik partnerlikler kurma çabaları, Türkiye'nin dış politikasında ve uluslararası arenada kazandığı konumu güçlendirmiştir (Kundak, Aktop ve İlder, 2022)

Projenin Türkiye'nin uluslararası ilişkilerindeki yansımalarından biri, ülkenin bölgesel ve küresel düzeydeki diplomasi faaliyetlerini desteklemesidir. Proje, Türkiye'nin bu bölgelerdeki ülkelerle olan ilişkilerini güçlendirmiş, stratejik ortaklıkların kurulmasına öncülük etmiş ve Türkiye'nin bölgesel liderlik iddiasını desteklemiştir.

Ayrıca, projenin başarısı Türkiye'nin uluslararası arenada daha etkin bir oyuncu olarak kabul edilmesine katkı sağlamıştır. Türkiye, projenin koordinasyonunda gösterdiği liderlik ve projeye katılan ülkelerle olan etkili iş birliği ile güvenilir bir uluslararası ortak olarak değerlendirilmiştir. Bu da Türkiye'nin bölgesel ve küresel düzeydeki diplomatik ilişkilerini güçlendirmiş ve ülkeyi daha etkin bir şekilde tanıtmıştır. Projenin Türkiye'nin uluslararası ilişkilerindeki bir diğer yansıması, ülkenin ekonomik gücünü vurgulamasıdır. Türkiye'nin proje kapsamındaki altyapı projelerine sağladığı katkılar, ülkenin ekonomik büyüklüğünü ve gücünü yansıtarak uluslararası iş dünyası ve diğer devletler nezdinde saygınlığını artırmıştır (Güner, 2018a)

Proje Türkiye'nin uluslararası ilişkilerinde olumlu etkiler yaratmış ve ülkenin bölgesel liderlik, diplomatik güvenilirlik ve ekonomik güç gibi alanlardaki pozisyonunu güçlendirmiştir. Proje, Türkiye'nin küresel düzeyde daha etkin bir aktör haline gelmesine katkı sağlayarak ülkenin uluslararası alandaki itibarını artırmıştır. Projenin Türkiye'nin uluslararası ilişkilerindeki bir diğer önemli yansıması, bölgesel istikrar ve güvenliğe olan katkılarıdır. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, ekonomik iş birliğini teşvik ederek bölgesel kalkınmayı desteklemiş ve böylece Türkiye'nin çevresindeki ülkelerle olan ilişkilerini güçlendirmiştir.

Ayrıca, proje kapsamındaki uluslararası iş birlikleri ve diplomasi çabaları, Türkiye'nin çok taraflı platformlarda daha etkin bir şekilde yer almasına olanak tanımıştır. Proje, Türkiye'nin uluslararası kuruluşlarla iş birliğini artırarak, küresel

meselelerde daha etkin bir aktör olmasını sağlamış ve ülkenin uluslararası arenada daha fazla söz sahibi olmasına katkı sağlamıştır.

Türkiye'nin proje ile kazandığı itibarın bir diğer yansıması da *soft power* etkisi olmuştur. Proje, Türkiye'nin kültürel zenginlikleri ve tarihi geçmişi ile birlikte bu zenginlikleri diğer ülkelerle paylaşmasına olanak tanımıştır. Kültürel diplomasi ve kültürler arası etkileşim, Türkiye'nin uluslararası ilişkilerde daha etkili bir şekilde iletişim kurmasına ve ülkenin kültürel olarak tanıtılmasına olanak sağlamıştır.

Proje, Türkiye'nin uluslararası ilişkilerinde çok yönlü ve olumlu etkiler yaratmıştır. Projenin bölgesel ve küresel düzeydeki diplomatik, ekonomik, ve kültürel katkıları, Türkiye'nin uluslararası toplumda daha fazla takdir edilen ve güvenilen bir partner haline gelmesini sağlamıştır (Güner, 2018b)

#### **4.2.5 Türkiye'nin projeye geliştirdiği çok taraflı diplomasi stratejileri**

Türkiye, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi kapsamında uyguladığı çok taraflı diplomasi stratejileri ile uluslararası alanda etkin bir rol oynamıştır. Bu stratejiler, sadece ekonomik işbirliği değil, aynı zamanda bölgesel ve küresel barışa katkıda bulunma, kültürel etkileşimi artırma ve çok taraflı platformlarda liderlik yapma hedeflerini içermiştir. Proje, Türkiye'nin bölgesel ve küresel düzeyde çok sayıda ülke ile işbirliği yapma çabalarını vurgulamıştır. Türkiye, proje kapsamında farklı coğrafyalardan gelen ülkelerle ortak projeler yürüterek, ekonomik ve ticaret ilişkilerini güçlendirmiş ve böylece bölgesel istikrarın artırılmasına katkı sağlamıştır (Siddiqui, 2019)

Ayrıca, Türkiye'nin projeye geliştirdiği çok taraflı diplomasi stratejileri, uluslararası kuruluşlarla iş birliğini ön plana çıkarmıştır. Türkiye, proje kapsamında Birleşmiş Milletler, Dünya Ticaret Örgütü gibi çeşitli kuruluşlarla etkin bir iş birliği içerisinde olmuş, uluslararası düzeyde proje hedeflerine ulaşma çabalarını desteklemiştir.

Diplomatik ilişkilerdeki çok taraflı yaklaşım, Türkiye'nin proje kapsamında bölgesel ve küresel düzeyde oluşturduğu platformlarda liderlik yapmasına da olanak tanımıştır. Türkiye, projeye ilgili olarak düzenlenen uluslararası konferanslar, forumlar ve zirvelerde aktif bir rol oynayarak, projenin hedeflerine yönelik destek sağlamış ve küresel düzeyde bir lider olarak algılanmıştır.

Türkiye'nin projeye geliştirdiği çok taraflı diplomasi stratejileri, ülkenin sadece ekonomik bir güç değil, aynı zamanda küresel sorunlara çözüm bulma, barış ve iş birliği için etkin bir aktör olduğunu vurgulamıştır. Bu stratejiler, Türkiye'nin uluslararası arenada daha etkili bir şekilde konumlanmasına ve projenin başarısına önemli katkılarda bulunmuştur.

Türkiye'nin projeye geliştirdiği çok taraflı diplomasi stratejileri, bölgesel entegrasyonu destekleme ve güçlendirme amacını da içermiştir. Proje, Türkiye'nin kendi coğrafi bölgesindeki ülkelerle sıkı iş birlikleri kurmasını sağlamış ve böylece bölgesel dayanışmayı artırmıştır. Türkiye, proje kapsamında düzenlenen bölgesel konferanslar ve toplantılarda liderlik yaparak, bölgesel sorunlara çözüm bulma çabalarını desteklemiştir (Královičová ve Žatko, 2016)

Aynı zamanda, Türkiye'nin projeye geliştirdiği çok taraflı diplomasi stratejileri, sivil toplum kuruluşları, özel sektör ve akademik dünya gibi farklı paydaşları projeye dahil etme çabalarını içermiştir. Türkiye, projeye ilgili olarak düzenlenen çalıştaylar, forumlar ve iş birliği platformları aracılığıyla, farklı kesimlerden gelen paydaşları bir araya getirerek, projenin daha kapsamlı bir perspektiften ele alınmasını sağlamıştır. Bu diplomasi stratejileri, Türkiye'nin sadece ekonomik bir projenin ötesinde, küresel düzeyde bir dayanışma ve iş birliği inşa etme amacını vurgulamıştır. Türkiye'nin projeye geliştirdiği çok taraflı diplomasi, ülkenin uluslararası alandaki etkinliğini artırarak, bir dizi stratejik ortaklık ve iş birliği fırsatını beraberinde getirmiştir.

Bu bölümde, Türkiye'nin "Bir Kuşak Bir Yol" projesindeki diplomatik girişimleri ve küresel iş birliği stratejileri ele alınmıştır. Projenin Türkiye'nin diplomatik ilişkilerine ve uluslararası itibarına katkıları incelenmiştir. Bu bölüm, Türkiye'nin uluslararası arenadaki rolünü güçlendiren diplomatik etkileri vurgulamaktadır. Bu diplomatik etkiler, sürdürülebilir kalkınma ve geleceğe bakış bağlamında değerlendirilerek devam edecektir

## 5. SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA VE GELECEĞE BAKIŞ

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin Türkiye'nin sürdürülebilir kalkınma ve geleceğe bakışı üzerindeki etkileri, ekonomik büyüme, altyapı gelişimi, ve çevresel sürdürülebilirlik açısından önemli bir perspektif sunmaktadır. Projeye yapılan stratejik yatırımlar, Türkiye'nin rekabet gücünü artırarak uzun vadeli ekonomik büyümeyi desteklemekte ve ülkenin kalkınma hedeflerine ulaşmasına yardımcı olmaktadır.

Proje kapsamındaki altyapı geliştirmeleri, Türkiye'nin ekonomik büyüme potansiyelini artırmaktadır. Yüksek kaliteli ulaşım ve lojistik ağları, ülkenin ticaretin artan taleplerine daha etkin bir şekilde yanıt vermesine olanak tanıyarak dış ticaret hacmini genişletmektedir. Bu durum, Türkiye'nin uluslararası pazarlarda daha rekabetçi olmasını sağlamakta ve uzun vadeli ekonomik büyümeyi desteklemektedir.

Sürdürülebilir kalkınma açısından, projenin çevresel etkileri de göz önüne alınmaktadır. Altyapı projeleri ve lojistik ağların inşası sürecinde çevresel standartlara uyulması ve sürdürülebilir uygulamaların benimsenmesi, Türkiye'nin doğal kaynaklarını korumasına ve çevresel sürdürülebilirliğe katkıda bulunmasına olanak sağlamaktadır (Hasan, 2006)

Geleceğe bakış açısından, proje Türkiye'nin ekonomik çeşitlendirmesine ve yeni sektörlere odaklanmasına olanak tanımaktadır. Yatırım alanlarının genişlemesi, teknolojik gelişmelere odaklanma ve inovasyonu teşvik etme, Türkiye'nin gelecekteki ekonomik büyüme potansiyelini güçlendirmektedir. Bu bağlamda, proje Türkiye'nin ekonomik geleceğine yönelik stratejik bir vizyonunun temelini atmaktadır.

Proje, Türkiye'nin sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşma çabalarını destekleyerek, ekonomik büyüme ve çevresel sürdürülebilirlik arasında dengeli bir yaklaşım sunmaktadır. Projeye yapılan yatırımların uzun vadeli etkileri, Türkiye'nin ekonomik geleceğini şekillendirme konusundaki kararlılığını ve vizyonunu vurgulamaktadır.

## 5.1 Sürdürülebilir Kalkınma ve Ekonomik Büyüme: Türkiye'nin Proje ile Elde Ettiği Kazanımlar

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin Türkiye'nin sürdürülebilir kalkınma ve ekonomik büyüme perspektifinde elde ettiği kazanımlar, ülkenin genel ekonomik yapılanması üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Bu projenin Türkiye'ye sağladığı avantajlar, sürdürülebilir ekonomik büyüme için güçlü bir temel oluşturmuştur (Mamartıoğlu, 2020)

Proje kapsamındaki altyapı geliştirmeleri, Türkiye'nin ekonomik büyüme potansiyelini artırmıştır. Yüksek kaliteli ulaşım ve lojistik ağlar, ülkenin iç ve dış ticaretin yoğun olduğu bölgelerde daha etkin ve verimli bir şekilde faaliyet göstermesini sağlamıştır. Bu durum, Türkiye'nin uluslararası ticarete daha rekabetçi olmasına katkıda bulunmuş ve ekonomik büyümeyi desteklemiştir.

Projenin ekonomik büyüme üzerindeki olumlu etkilerinden biri de istihdam yaratma kapasitesidir. Altyapı projeleri ve ticaretin genişlemesi, yeni iş alanlarının ortaya çıkmasına ve istihdam olanaklarının artmasına neden olmuştur. Bu durum, Türkiye'nin işgücü piyasasının güçlenmesine ve ekonomik kalkınmanın daha geniş bir kesime yayılmasına olanak sağlamıştır (Şenay, 2012)

Sürdürülebilir kalkınma açısından, projenin çevresel sürdürülebilirlik standartlarına uygunluğu önemli bir faktördür. Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP), proje yatırımlarının çevresel sürdürülebilirlik standartlarına uygunluğunu sağlamak için Çin ile iş birliği yapmaktadır. Bu iş birliği, projelerin çevresel etkilerini minimize etmek ve sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek için politikalar ve standartlar geliştirilmesini kapsamaktadır Altyapı projelerinin planlanması ve uygulanması sürecinde çevresel etkilerin minimize edilmesi, doğal kaynakların korunmasına ve çevresel sürdürülebilirliğin sağlanmasına katkıda bulunmuştur.

"Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Uluslararası Yeşil Kalkınma Koalisyonu" ((Belt and Road Initiative International Green Development Coalition (BRIGC)) proje kapsamındaki projelerin çevresel sürdürülebilirlik standartlarına uygunluğunu sağlamak amacıyla politik koordinasyon, altyapı geliştirme, ticaret, finansal entegrasyon ve kültürel değişim alanlarında uluslararası standartlar ve en iyi uygulamaları entegre etmektedir. Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) (2023).

Proje kapsamındaki ekonomik büyüme, Türkiye'nin sosyal kalkınma hedeflerine ulaşma konusundaki çabalarını desteklemiştir. Gelir artışı, eğitim ve sağlık gibi temel hizmetlere erişimde iyileşme, toplumsal refahın artması gibi faktörler, sürdürülebilir bir kalkınma modelinin temelini oluşturmaktadır.

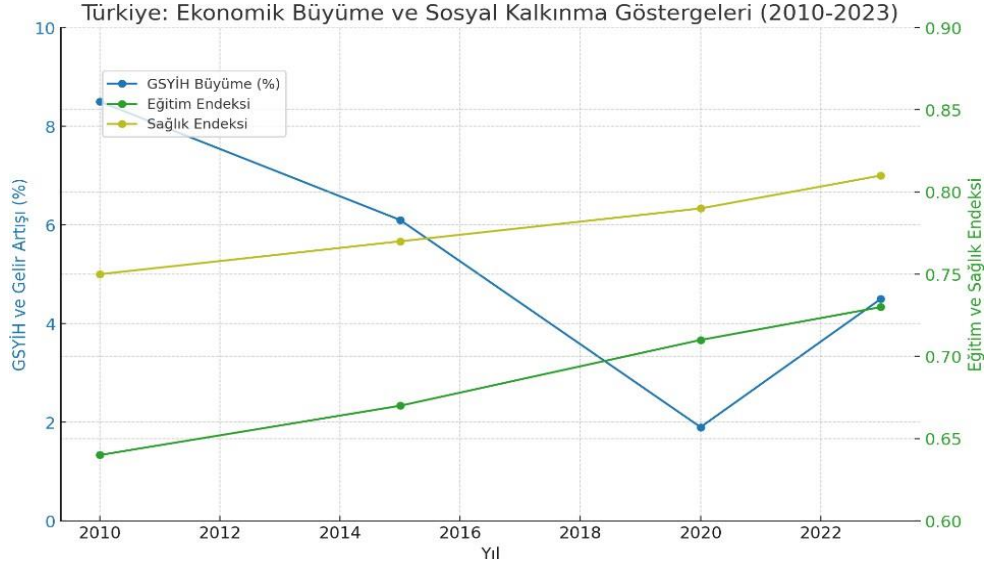
"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin sürdürülebilir kalkınma ve ekonomik büyüme hedeflerine ulaşmasında önemli bir araç olmuştur. Projenin sağladığı altyapı geliştirmeleri, istihdam artışı ve çevresel sürdürülebilirlik, Türkiye'nin ekonomik geleceği için güçlü bir temel oluşturarak ülkenin sürdürülebilir kalkınma vizyonuna katkıda bulunmuştur.

### **5.1.1 Ekonomik büyüme ve istihdam: projenin Türk ekonomisine katkıları**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin Türk ekonomisine olan katkıları, ekonomik büyüme ve istihdam oluşturma açısından önemli bir rol oynamıştır. Proje kapsamındaki altyapı geliştirmeleri, Türkiye'nin ekonomik büyüme potansiyelini artırmış ve bir dizi sektörde istihdam yaratmıştır.

Projenin hayata geçirdiği altyapı projeleri, Türkiye'nin lojistik ve ulaşım kapasitesini güçlendirmiştir. Bu güçlendirme, üretim ve ticaret süreçlerini daha verimli hale getirerek ekonomik büyümeyi desteklemiştir. Yüksek kaliteli ulaşım ağları, mal ve hizmetlerin daha hızlı bir şekilde taşınmasına olanak tanıyarak işletmelerin rekabet gücünü artırmıştır (Şahan ve Tuna, 2021).

Proje sayesinde artan ticaret hacmi, Türkiye'nin uluslararası ticaretteki rolünü güçlendirmiştir. Yeni pazarlara açılan Türk şirketleri, ihracatlarını artırarak ekonomik büyümeye katkıda bulunmuş ve ülkenin dış ticaret dengesini olumlu yönde etkilemiştir. Bu durum, Türkiye'nin ekonomik büyümesini sürdürülebilir kılmıştır.



**Şekil 5.1: 2010-2023 yılları arasında Türkiye'nin ekonomik büyüme ve sosyal kalkınma göstergeleri**

Yukarıdaki grafik, 2010-2023 yılları arasında Türkiye'nin ekonomik büyüme ve sosyal kalkınma göstergelerini göstermektedir. Grafik, GSYİH büyüme oranlarının 2010'dan 2023'e kadar dalgalandığını, 2010'daki %8.5'lik yüksek büyüme oranının 2020'de %1.9'a düştüğünü ve 2023'te

%4.5 olarak toparlandığını göstermektedir. Kişi başına düşen gelir, 2010-2020 yılları arasında düşüş yaşarken, 2023'te tekrar artış göstermektedir. Eğitim ve sağlık endeksleri ise sürekli bir artış trendi göstermekte olup, 2010'dan 2023'e kadar sırasıyla 0.64'ten 0.73'e ve 0.75'ten 0.81'e yükselmiştir. Bu veriler, Türkiye'nin ekonomik ve sosyal kalkınmada önemli ilerlemeler kaydettiğini ve Bir Kuşak Bir Yol projesinin bu gelişmelere katkıda bulunduğunu ortaya koymaktadır.

Ayrıca, proje kapsamındaki inşaat ve altyapı projeleri, bir dizi sektörde istihdam yaratmıştır. İnşaat, lojistik, taşımacılık gibi sektörlerde ortaya çıkan yeni iş fırsatları, Türkiye'nin işsizlik oranlarını düşürmeye ve ekonomik kalkınmayı daha geniş bir kesime yaymaya katkıda bulunmuştur. Bu istihdam olanakları, ekonomik büyümenin sosyal boyutunu güçlendirmiştir.

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin ekonomik büyüme ve istihdam yaratma hedeflerine önemli katkılarda bulunmuştur. Proje sayesinde güçlenen altyapı, artan ticaret hacmi ve yeni iş fırsatları, Türk ekonomisinin sürdürülebilir bir şekilde büyümesine olanak sağlamıştır (Güven, 2007)

### **5.1.2 Sosyal kalkınma ve gelir dağılımındaki değişim**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin Türkiye üzerindeki etkileri sadece ekonomik büyümeyle sınırlı kalmamış, aynı zamanda sosyal kalkınma ve gelir dağılımında olumlu değişimlere de öncülük etmiştir. Proje kapsamındaki girişimler, sosyal kalkınma alanında çeşitli kazanımları beraberinde getirmiştir (Lee, Lee ve Feng, 2018)

İlk olarak, projenin hayata geçirdiği altyapı projeleri, kırsal bölgelerde yaşayan insanların şehirlere ve ticaret merkezlerine erişimini kolaylaştırmıştır. Bu, kırsal alanlardaki toplulukların ekonomik faaliyetlere daha etkin bir şekilde katılımını sağlamış ve bu bölgelerde yaşayan insanların gelir düzeyinde artışa neden olmuştur.

Proje aynı zamanda eğitim ve sağlık gibi sosyal hizmetlere erişimi artırmıştır. Geliştirilen altyapı, okulların ve sağlık merkezlerinin daha ulaşılabilir hale gelmesini sağlamış, bu da toplumların genel sağlık durumunu ve eğitim seviyelerini olumlu yönde etkilemiştir.

Gelir dağılımındaki değişim ise projenin ortaya çıkardığı iş olanaklarıyla bağlantılıdır. Yeni açılan iş alanları, işsizlik oranlarını azaltmış ve gelir getirici faaliyetlere katılımı artırmıştır. Bu durum, toplum içinde gelir dağılımındaki adaletsizlikleri hafifletmiş ve daha geniş bir kesimin ekonomik büyümeden yararlanmasına imkân tanımıştır.

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'de sosyal kalkınma ve gelir dağılımındaki değişimi destekleyen önemli bir faktör olmuştur. Proje kapsamındaki altyapı geliştirmeleri ve iş olanakları, toplumun genel refah düzeyini artırmış ve sosyal kalkınma hedeflerine olumlu katkılarda bulunmuştur (Bilgin, 2008)

### **5.1.3 Çevresel sürdürülebilirlik: projenin çevresel etkileri ve Türkiye'nin yeşil ekonomi hedefleri**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin Türkiye'deki çevresel sürdürülebilirlik ve yeşil ekonomi üzerindeki etkileri, çeşitli çevresel önlemler ve yeşil ekonomi uygulamalarıyla öne çıkmaktadır. Proje kapsamındaki altyapı çalışmaları, çevre dostu yaklaşımların benimsenmesine ve sürdürülebilir bir ekonomik modelin oluşturulmasına katkı sağlamıştır (Bilgin, 2010)

Altyapı projeleri sırasında kullanılan teknolojiler ve inşaat yöntemleri, çevresel etkilerin en aza indirilmesini hedeflemiştir. Yeşil enerji kaynaklarına dayalı altyapı geliştirmeleri ve enerji verimliliğini artırmaya yönelik uygulamalar, projenin çevresel sürdürülebilirlik hedeflerini desteklemiştir.

Proje kapsamında yapılan enerji yatırımlarının %35'i yenilenebilir enerji projelerine yönlendirilmiştir. Bu, proje ülkelerinin karbon ayak izini azaltma ve çevresel sürdürülebilirliği artırma çabalarına katkı sağlamıştır. Ayrıca, proje kapsamındaki yatırımların bir kısmı çevre dostu sektörler için yönlendirilmiştir. Yenilenebilir enerji, geri dönüşüm ve su yönetimi gibi çevresel odaklı sektörler için yapılan yatırımlar, Türkiye'nin yeşil ekonomiye geçişine önemli bir ivme kazandırmıştır. Özellikle enerji sektöründeki yenilenebilir enerji projeleri, karbon ayak izini azaltma ve temiz enerji üretimi konusunda Türkiye'ye katkıda bulunarak çevresel sürdürülebilirliği artırabilir. Projenin çevresel etkilerini minimize etmek için toplumsal katılım ve çevresel etki değerlendirmeleri gibi önlemlerin alınması sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmada kritik öneme sahiptir.

Projeye bağlı olarak ortaya çıkan yeşil iş alanları, Türkiye'nin çevresel sürdürülebilirlik konusundaki taahhütlerini yerine getirmesine yardımcı olmuştur. Bu yeni sektörlerdeki iş fırsatları hem istihdam yaratmış hem de çevresel bilinci artırmıştır. Proje, Türkiye'nin çevresel sürdürülebilirlik ve yeşil ekonomi hedeflerine ulaşmasına katkı sağlamıştır. Proje kapsamındaki çevre dostu uygulamalar, Türkiye'nin gelecekte daha sürdürülebilir bir ekonomi modeli oluşturmasına olanak tanımıştır (Günay *vd.*, 2019)

#### **5.1.4 Türk iş dünyasının proje ile kazandığı avantajlar ve yatırım fırsatları**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türk iş dünyası için çeşitli avantajlar ve yatırım fırsatları sunarak, ulusal şirketlerin küresel rekabet içinde güçlenmesine olanak tanımıştır. Projenin Türk iş dünyasına getirdiği bu avantajlar, geniş kapsamlı bir ekonomik dönüşümü desteklemekte ve Türk şirketlerini uluslararası arenada daha etkin kılmaktadır.

Proje, Türk şirketlerine yeni pazarlara açılma imkânı sunarak, uluslararası ticarete genişleme şansı vermiştir. Yeniden canlanan İpek Yolu üzerindeki ulaşım ve lojistik altyapı çalışmaları, Türk şirketlerinin Asya, Avrupa ve Orta Doğu pazarlarına

daha hızlı ve etkili bir şekilde erişmelerini sağlamıştır. Bu durum, Türk iş dünyasının küresel değer zincirlerine entegrasyonunu artırmış ve rekabet avantajı sağlamıştır.

Ayrıca, proje kapsamında gerçekleştirilen altyapı projeleri, inşaat, enerji, telekomünikasyon gibi sektörlerde Türk şirketlerine büyük ölçekli iş fırsatları sunmuştur. Yatırım yapılan ülkelerdeki altyapı ihtiyaçlarına çözüm sunan Türk şirketleri, uluslararası alanda rekabet edebilirliğini artırmış ve büyüme potansiyelini genişletmiştir (Demirler, 2015).

Proje, Türk iş dünyasının teknolojik ve inovasyon alanındaki kapasitesini artırmaya da katkıda bulunmuştur. Küresel ticaretin şekillendiği bir dönemde, Türk şirketleri dijitalleşme, yapay zeka, ve yeşil teknolojiler gibi alanlarda önemli adımlar atarak rekabet avantajı elde etmiştir.

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türk iş dünyasına küresel ölçekte rekabet avantajları ve çeşitli yatırım fırsatları sunarak, Türkiye'nin ekonomik çeşitlenme ve küresel ticarete daha etkin bir rol oynamasına olanak sağlamıştır.

#### **5.1.5 Projenin sosyal sorumluluk projeleri ve toplumsal katkıları**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, sadece ekonomik büyüme ve ticaretin ötesine geçerek, sosyal sorumluluk projeleri ve toplumsal katkılar ile de önemli bir iz bırakmıştır. Projeye dahil olan sosyal sorumluluk projeleri, Türkiye'nin toplumsal kalkınma hedeflerine yönelik önemli adımlar atmış ve çeşitli topluluklara doğrudan etki etmiştir (Okumuş, Bozoklu ve Çağlayan, 2021)

Proje kapsamındaki sosyal sorumluluk projeleri, eğitim alanında önemli çalışmalar içermiştir. Yapılan okul ve eğitim merkezi projeleri, özellikle kırsal bölgelerde yaşayan çocukların daha iyi bir eğitim almasını sağlamıştır. Bu projeler, eğitim olanaklarına erişimi artırarak, genç neslin potansiyelini ortaya çıkarmaya yönelik bir sosyal katkı sağlamıştır. Ayrıca, proje kapsamında gerçekleştirilen sağlık projeleri de önemli bir rol oynamıştır. Sağlık merkezleri ve hastanelerin inşası, özellikle kırsal bölgelerde yaşayan insanların sağlık hizmetlerine ulaşımını kolaylaştırmış ve toplum sağlığını olumlu yönde etkilemiştir.

Proje kapsamında, çeşitli ülkelerde 1500'den fazla okul ve eğitim merkezi inşa edilmiştir. Bu eğitim merkezleri, kırsal bölgelerde yaşayan çocukların eğitimine erişimini artırarak genç neslin eğitim düzeyini yükseltmeyi hedeflemiştir

Sosyal sorumluluk projelerinin bir diğerk boyutu da istihdam yaratmaya yönelik girişimlerdir. Proje kapsamındaki altyapı çalışmaları ve sektörel yatırımlar, bölgesel olarak iş fırsatlarını artırmış ve işsizlikle mücadelede etkili olmuştur. Bu, ekonomik büyümenin yanı sıra toplumsal refahın da artmasına katkı sağlamıştır. Sağlık alanında, proje kapsamındaki yatırımlar sayesinde 300'den fazla sağlık merkezi ve hastane inşa edilmiştir. Bu tesisler, özellikle kırsal ve az gelişmiş bölgelerde yaşayan insanların sağlık hizmetlerine erişimini kolaylaştırmıştır

Kuşak Yol projeleri, doğrudan ve dolaylı olarak milyonlarca yeni iş fırsatı yaratmıştır. Örneğin, sadece altyapı projeleri sayesinde yaklaşık 2 milyon yeni iş imkanı doğmuştur. Bu, işsizlik oranlarını düşürmeye ve ekonomik refahı artırmaya katkıda bulunmuştur. Kültürel projeler kapsamında, 20.000'den fazla öğrenciye burs sağlanmış ve bu öğrenciler, proje ülkeleri arasında kültürel etkileşim ve anlayışın artmasına katkıda bulunmuştur "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, sadece ekonomik büyümeye odaklanmayan bir perspektifle sosyal sorumluluk projeleri gerçekleştirerek, Türkiye'nin toplumsal kalkınmasına önemli katkılarda bulunmuştur. Bu projeler, sürdürülebilir bir kalkınmanın temel unsurlarından biri olarak, toplumun genel refah düzeyini artırmaya yönelik önemli bir adım olmuştur (İkiz, 2019a)

## **5.2 Türkiye'nin Gelecekteki Rolü: Projenin Sürdürülebilir Etkileri ve Ekonomik Perspektifleri**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin Türkiye'nin gelecekteki rolü üzerindeki sürdürülebilir etkileri, ülkenin ekonomik perspektiflerini şekillendirme potansiyeli taşımaktadır. Projenin Türkiye için sağladığı kazanımların sürdürülebilirliği ve bu kazanımların gelecekteki ekonomik perspektiflere etkisi şu şekilde değerlendirilebilir:

Proje kapsamındaki altyapı geliştirmeleri, Türkiye'nin lojistik ve ulaşım altyapısını güçlendirmiştir. Bu güçlendirme, Türkiye'nin önemli bir ticaret ve lojistik merkezi olma potansiyelini artırmıştır. Gelecekte, Türkiye'nin coğrafi konumu ve gelişmiş ulaşım altyapısı, uluslararası ticaretin merkezlerinden biri olma yolunda ilerlemesine olanak tanıyabilir (İkiz, 2019b)

Proje, Türkiye'nin enerji güvenliği konusundaki endişelerini hafifletmiştir. Yenilenebilir enerji projeleri ve enerji altyapısındaki geliştirmeler, ülkenin enerji çeşitliliğini artırmış ve enerji arz güvenliğini sağlamıştır. Bu durum, Türkiye'nin gelecekte enerji talebinin artacağı bir dönemde enerji güvenliği açısından avantajlı bir konuma gelmesine katkı sağlayabilir.

Proje ile kurulan işbirlikleri ve ticaret anlaşmaları, Türkiye'nin uluslararası ilişkilerini güçlendirmiştir. Bu güçlü diplomatik bağlantılar, Türkiye'nin gelecekteki ticaret anlaşmalarında daha etkin bir rol oynamasına ve küresel ekonomide daha fazla söz sahibi olmasına olanak tanıyabilir (İkiz, 2019c)

Ayrıca, proje kapsamındaki çevre dostu uygulamalar ve yeşil ekonomiye yönelik yatırımlar, Türkiye'nin sürdürülebilir bir ekonomi modeline geçişini desteklemiştir. Bu çerçevede, Türkiye'nin gelecekteki ekonomik büyüme stratejileri, çevresel sürdürülebilirlik ve yeşil teknolojilere odaklanarak küresel trendlere uyum sağlamaya yönelebilir. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin gelecekteki rolünü şekillendirmede önemli bir katalizör olmuştur. Proje ile elde edilen avantajlar, Türkiye'nin ekonomik büyüme stratejilerini ve uluslararası ilişkilerini etkileyerek, ülkeyi daha rekabetçi ve sürdürülebilir bir ekonomiye doğru yönlendirebilir.

### **5.2.1 Türkiye'nin yeni iş birliği ve yatırım fırsatlarındaki rolü**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin yeni iş birliği ve yatırım fırsatlarındaki rolünü güçlendirmiştir. Projenin etkisiyle Türkiye, küresel ekonomik arenada daha etkin bir aktör olarak öne çıkmış ve çeşitli sektörlerde yeni iş birlikleri ve yatırım fırsatlarına öncülük etmiştir (Hakses, 2021)

Öncelikle, proje kapsamındaki altyapı ve ulaşım projeleri, Türkiye'nin bölgesel bir lojistik merkezi olma potansiyelini artırmıştır. Gelişmiş ulaşım ağları, Türkiye'yi ticaretin önemli bir geğiş noktası haline getirmiş ve ülkeyi çevreleyen bölgelerle daha sıkı ekonomik bağlar kurulmasını sağlamıştır. Bu durum, Türkiye'nin lojistik ve tedarik zinciri yönetiminde öncü bir rol üstlenmesine olanak tanımiştır.

Enerji sektöründe gerçeleştirilen projeler, Türkiye'nin enerji güvenliğini sağlamada kritik bir rol oynamıştır. Yenilenebilir enerji kaynaklarına yapılan yatırımlar, Türkiye'nin enerji arzını çeşitlendirmesine ve sürdürülebilir enerji politikalarını benimsemesine katkı sağlamıştır. Bu durum, Türkiye'nin enerji sektöründe uluslararası iş birlikleri kurma ve enerji projelerine liderlik etme

potansiyelini artırmıştır. Ayrıca, proje sayesinde Türkiye, diğer katılımcı ülkelerle stratejik ortaklıklar kurarak yeni pazarlara açılmıştır. Ortak altyapı projeleri ve ticaret anlaşmaları, Türkiye'nin bölgesel ve küresel ekonomik entegrasyonunu güçlendirmiş ve ülkeyi uluslararası iş dünyasında rekabet avantajına sahip kılmıştır. Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesiyle kazandığı konum, gelecekteki iş birliği ve yatırım fırsatlarına yönelik bir platform oluşturmuştur (Fardella ve Prodi, 2017)

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi Türkiye'yi yeni iş birliği ve yatırım fırsatları konusunda önemli bir oyuncu haline getirmiştir. Projenin getirdiği avantajlar, Türkiye'nin uluslararası ilişkilerini güçlendirmesine ve küresel ekonomide daha etkin bir rol oynamasına olanak tanımıştır.

### **5.2.2 Türkiye'nin bölgesel ve küresel ekonomik liderlik potansiyeli**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin etkisiyle Türkiye, bölgesel ve küresel ekonomik liderlik potansiyelini önemli ölçüde artırmıştır. Proje, Türkiye'nin ekonomik açıdan güçlenerek, bölgesel ve küresel iş dünyasında daha etkin bir liderlik rolü üstlenmesine olanak tanımıştır.

Öncelikle, proje kapsamında gerçekleştirilen altyapı yatırımları ve ulaşım projeleri, Türkiye'nin bölgesel bir ekonomik güç olarak yükselmesine katkıda bulunmuştur. Gelişmiş lojistik ve ulaşım ağları, Türkiye'yi bölgesel ticaretin merkezi haline getirerek, çeşitli ülkelerle daha sıkı ekonomik ilişkiler kurulmasını sağlamıştır. Böylece, Türkiye, bölgesel bir ekonomik lider olarak diğer ülkelerle iş birliğini artırma potansiyeline sahip olmuştur (Yıldırım, 2014)

Enerji sektöründeki projelerle birlikte Türkiye, enerji arz güvenliğini sağlamak adına bölgesel liderlik rolünü üstlenmiştir. Yenilenebilir enerji kaynaklarına yapılan yatırımlar, enerji arzını çeşitlendirmiş ve sürdürülebilir enerji politikalarını benimsemeye yönlendirmiştir. Bu durum, Türkiye'nin bölgesel enerji projelerinde liderlik yapma ve enerji güvenliği konusunda diğer ülkelerle iş birliğini güçlendirme fırsatları sunmuştur.

Ayrıca, proje Türkiye'ye küresel ekonomik arenada daha fazla rekabet avantajı kazandırmıştır. Yatırımların artması, ticaret hacminin genişlemesi ve uluslararası iş birlikleri, Türkiye'nin küresel ekonomide daha etkin bir oyuncu olmasına katkı sağlamıştır. Türkiye'nin ekonomik liderlik potansiyeli, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi sayesinde daha belirgin hale gelmiştir (Yıldırım, 2019).

Türkiye'nin bölgesel ve küresel ekonomik liderlik potansiyeli, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin getirdiği fırsatlarla önemli ölçüde güçlenmiştir. Proje, Türkiye'nin ekonomik açıdan daha etkin ve etkili bir liderlik rolü üstlenmesine olanak tanıyarak, ülkenin bölgesel ve küresel arenada daha fazla saygı görmesine katkı sağlamıştır.

### **5.2.3 "Bir Kuşak, Bir Yol" projesinin Türkiye'nin stratejik planlarına etkisi**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin stratejik planlarına önemli bir etki yapmış ve ülkenin uzun vadeli hedeflerine ulaşmasında kritik bir rol oynamıştır. Bu proje, Türkiye'nin stratejik planlarına uygun bir şekilde şekillendirilerek, ekonomik büyüme, uluslararası rekabet avantajı ve bölgesel liderlik gibi hedeflere odaklanmıştır.

Öncelikle, proje Türkiye'nin ekonomik büyüme hedeflerine uygun olarak planlanmış ve uygulanmıştır. Altyapı yatırımları ve ulaşım projeleri, Türkiye'nin ekonomik kapasitesini artırmış ve ulusal gelirin yükselmesine katkı sağlamıştır. Bu sayede, Türkiye'nin stratejik ekonomik hedefleri doğrultusunda daha rekabetçi bir konuma gelmesi amaçlanmıştır (Bakkal, 2009).

Aynı zamanda, enerji sektöründeki projelerle birlikte Türkiye'nin enerji arz güvenliğini sağlama stratejilerine katkıda bulunulmuştur. Yenilenebilir enerji kaynaklarına yapılan yatırımlar, enerji arzını çeşitlendirmiş ve sürdürülebilir enerji politikalarını benimseme hedefleriyle uyumlu bir şekilde ilerlemiştir.

Proje ayrıca Türkiye'nin uluslararası rekabet avantajını artırmaya yönelik stratejik hedeflerini desteklemiştir. Lojistik ve ulaşım projeleri, Türkiye'nin bölgesel ve küresel ticarete daha etkin bir oyuncu olmasına olanak tanımış ve ülkenin uluslararası iş birlikleri kurma kapasitesini artırmıştır. Bu, Türkiye'nin stratejik dış ticaret planlarına entegrasyonunu güçlendirmiştir (Erdoğan ve Çetin, 2021)

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin stratejik planlarına uygun bir şekilde tasarlanmış ve uygulanmıştır. Proje, ekonomik büyüme, enerji arz güvenliği ve uluslararası rekabet avantajı gibi stratejik hedeflere odaklanarak, Türkiye'nin ulusal kalkınma vizyonuna önemli bir katkı sağlamıştır.

#### **5.2.4 Türkiye'nin inovasyon ve teknoloji odaklı ekonomik geleceği**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin inovasyon ve teknoloji odaklı ekonomik geleceğini güçlendirmeye yönelik stratejik adımlar atmıştır. Proje kapsamındaki altyapı projeleri ve iş birliği anlaşmaları, Türkiye'nin teknolojik kapasitesini artırarak, gelecekteki ekonomik başarılarına temel oluşturmuştur.

Özellikle, proje Türkiye'nin araştırma ve geliştirme (Ar-Ge) faaliyetlerine odaklanmasını teşvik etmiştir. Yapılan altyapı yatırımları, teknoloji ve inovasyon merkezlerinin kurulmasına olanak tanımış ve bu merkezler aracılığıyla ülkedeki bilim ve teknoloji potansiyeli daha etkin bir şekilde değerlendirilmiştir (Taisarinova, Loprencipe ve Junussova, 2020)

Ayrıca, "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi Türkiye'nin teknoloji transferine açık bir ekonomik yapıya geçişini hızlandırmıştır. Proje kapsamında kurulan lojistik ve ulaşım ağları, Türkiye'nin uluslararası ticaret hacmini artırmış ve teknoloji transferini kolaylaştırmıştır. Bu sayede, Türk iş dünyası daha fazla yabancı teknolojiyi benimseyerek kendi üretim süreçlerini geliştirmiş ve inovasyon kapasitesini artırmıştır.

Projenin ekonomik etkileri arasında, Türkiye'nin girişimcilik ekosistemini güçlendirmesi de önemli bir yer tutmaktadır. Yürütölen iş birliğianlaşmaları ve ticaret artışları, Türk girişimciler için uluslararası pazarlara erişim ve küresel iş birlikleri kurma fırsatları yaratmıştır. Bu da Türkiye'nin gelecekteki ekonomik başarılarını sürdürülebilir bir şekilde destekleyebilecek bir girişimcilik ekosistemi oluşturmuştur.

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi Türkiye'nin inovasyon ve teknoloji odaklı ekonomik geleceğini güçlendirmiştir. Projeye bağlı olarak gelişen altyapı, teknoloji transferi ve girişimcilik faaliyetleri, Türkiye'nin ekonomik büyüme ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşma yolunda önemli bir adım olmuştur (Shen, 2023).

#### **5.2.5 Türkiye'nin eğitim ve insan kaynakları stratejileri: projenin uzun vadeli eğitim programları**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin eğitim ve insan kaynakları stratejilerine yönelik uzun vadeli programları desteklemiş ve ülkenin nitelikli işgücünü artırma hedeflerine katkı sağlamıştır. Proje kapsamında geliştirilen eğitim

programları, Türk iş gücünün uluslararası standartlarda yetişmesine ve projenin getirdiği değişimlere uyum sağlamasına olanak tanımıştır.

Öncelikle, proje Türkiye'nin teknik ve mesleki eğitim alanındaki kapasitesini artırmaya odaklanmıştır. Yapılan altyapı yatırımlarıyla birlikte teknik eğitim merkezleri ve meslek okulları kurulmuş, öğrencilere proje ile ilişkili sektörlerde uzmanlaşma fırsatları sunulmuştur. Bu da Türk gençlerinin iş dünyasına daha donanımlı bir şekilde katılmalarını sağlamıştır (Yıldırım, 2011)

Ayrıca, proje kapsamında yürütülen uluslararası iş birliği ve değişim programları, Türk öğrencilerin yurtdışında eğitim almasını teşvik etmiştir. Bu programlar, Türkiye'nin genç neslini küresel perspektifle yetiştirerek, uluslararası ticaret ve iş birliği alanlarında daha etkin bir rol alabilecek nitelikli profesyoneller olarak yetiştirmeyi amaçlamıştır.

Proje aynı zamanda Türk iş dünyasının ihtiyaçlarına uygun olarak eğitilmiş uzmanları desteklemek amacıyla özel sektör ile iş birliği içinde eğitim programları geliştirmiştir. Bu programlar, Türkiye'nin önde gelen sektörlerinde uzmanlaşmış iş gücünün yetişmesine olanak tanımış ve ülkenin ekonomik dönüşümüne katkı sağlamıştır.

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi Türkiye'nin eğitim ve insan kaynakları stratejilerini güçlendirmiştir. Uzun vadeli eğitim programları, Türk gençlerinin uluslararası rekabette daha güçlü konuma gelmelerine, iş dünyasının ihtiyaçlarına cevap vermelerine ve ülkenin ekonomik kalkınma hedeflerine katkı sağlamalarına olanak tanımıştır (Gigauri, 2018)

### **5.3 Uluslararası Ticaret ve İşbirliğinde Yeni Fırsatlar: Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesi ile Oluşturduğu Güçlü Pozisyon**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin uluslararası ticaret ve iş birliğinde güçlü bir pozisyon elde etmesine olanak tanıyan önemli fırsatlar yaratmıştır. Projenin etkisiyle Türkiye, küresel ekonomideki değişen dinamiklere hızla uyum sağlayarak, uluslararası ticarete ve iş birliğinde lider bir rol oynamıştır. Özellikle, proje kapsamında geliştirilen lojistik ve ulaşım ağları, Türkiye'nin stratejik konumunu güçlendirmiş ve ülkeyi önemli bir ticaret köprüsü haline getirmiştir. Bu sayede, Türkiye, "Bir Kuşak, Bir Yol" güzergahında yer alan ülkelerle daha yakın ticari

ilişkiler kurarak, bölgesel ve küresel ticarete etkin bir rol oynamıştır (Khamidova, 2017) Proje aynı zamanda Türkiye'nin ekonomik diplomasi stratejilerini desteklemiş ve ülkenin ticaret hacmini artırmıştır. Türkiye, proje sayesinde birçok ülke ile imzalanan iş birliği anlaşmaları ve serbest ticaret anlaşmalarıyla daha geniş bir pazar erişimine sahip olmuş ve bu anlaşmalar aracılığıyla ticaretteki engelleri azaltmıştır.

Türkiye'nin güçlü pozisyonunu oluşturan bir diğer faktör de proje ile gerçekleştirilen altyapı projelerinin bölgesel ve küresel ticaretin artmasına olanak sağlamasıdır. Modern limanlar, havaalanları ve demiryolu bağlantıları, Türkiye'nin mal ve hizmetleri daha hızlı ve verimli bir şekilde taşımaya olanak tanıyarak, uluslararası ticarete rekabet avantajı elde etmesine yardımcı olmuştur. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi Türkiye'yi uluslararası ticaret ve iş birliğinde güçlü bir pozisyona getirmiştir. Oluşturulan bu güçlü pozisyon, Türkiye'nin ekonomik büyümesini desteklemiş, uluslararası ilişkilerini güçlendirmiş ve ülkeyi küresel ekonominin önemli bir oyuncusu haline getirmiştir (Çelik, 2021).

### **5.3.1 Türkiye'nin proje ile kazandığı yeni pazarlar ve ticaret fırsatları**

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Türkiye'nin uluslararası ticarete yeni pazarlara erişim sağlaması ve çeşitli ticaret fırsatlarına ulaşmasını mümkün kılan önemli bir etki yaratmıştır. Proje, Türkiye'nin ekonomik çeşitlenmeye giderek yeni pazarlara açılmasına olanak tanımış ve ülkenin ticaret portföyünü genişletmiştir. Proje kapsamında geliştirilen lojistik ve ulaşım altyapısı, Türkiye'nin coğrafi avantajlarını kullanarak yeni pazarlara ulaşımını kolaylaştırmıştır. Modern limanlar, demiryolu hatları ve karayolu bağlantıları sayesinde Türk mal ve hizmetleri, "Bir Kuşak, Bir Yol" güzergahındaki ülkelerle daha hızlı ve etkili bir şekilde ticaret yapma imkânı bulmuştur (Jafarli, 2021).

Ayrıca, proje ile Türkiye'nin girişimcilik ekosistemi de güçlenmiş ve Türk iş dünyası yeni pazarlara açılmıştır. İşbirliği anlaşmaları ve ticaret artışları, Türk şirketlerine uluslararası platformlarda daha etkin bir şekilde rekabet etme fırsatı sunmuş ve yeni pazarlarda kendilerini konumlandırmalarına yardımcı olmuştur.

Projenin etkisiyle Türkiye, sadece mal ticareti değil aynı zamanda hizmet ticaretinde de yeni fırsatlar elde etmiştir. Özellikle, lojistik sektörü, danışmanlık hizmetleri, turizm ve eğitim gibi alanlarda Türkiye'nin sunduğu hizmetler, "Bir

Kuşak, Bir Yol" projesiyle birlikte uluslararası pazarlarda daha fazla talep görmeye başlamıştır.

"Bir Kuşak, Bir Yol" projesi Türkiye'ye yeni pazarlara erişim ve ticaret fırsatları sunarak ülkenin ekonomik büyümesini desteklemiş ve uluslararası ticarete daha çeşitli ve rekabetçi bir konuma gelmesine katkı sağlamıştır (Azer, Ulker ve Wei, 2021)

### **5.3.2 Türkiye'nin iş dünyasının küresel rekabetçiliği ve inovasyon yetenekleri**

Türkiye, son yıllarda iş dünyasındaki küresel rekabetçiliği artırmak ve inovasyon yeteneklerini geliştirmek amacıyla çeşitli stratejiler ve politikalar uygulamaktadır. Ülkenin ekonomik potansiyeli, genç nüfusu ve stratejik konumu, Türkiye'yi dünya ekonomisinde önemli bir oyuncu yapma potansiyeli taşımaktadır.

Türkiye'nin iş dünyasının küresel rekabetçiliği, özellikle son yıllarda yapılan ekonomik reformlar ve yatırım teşvikleri ile desteklenmiştir. Hükümet, iş dünyasının uluslararası pazarlarda daha etkili bir şekilde rekabet etmesini sağlamak için çeşitli önlemler almıştır. Bunlar arasında vergi reformları, bürokrasinin azaltılması ve ticaretin kolaylaştırılması gibi adımlar bulunmaktadır (Köse, 2007)

İnovasyon yetenekleri açısından Türkiye, bilim ve teknoloji alanındaki yatırımları artırmak, araştırma-geliştirme faaliyetlerini desteklemek ve üniversite-sanayi iş birliklerini güçlendirmek amacıyla çeşitli stratejik planlar uygulamaktadır. Özellikle teknoloji, savunma sanayi, sağlık ve enerji gibi stratejik sektörlerde inovasyonu teşvik etmek adına yapılan yatırımlar, Türkiye'nin küresel arenada daha rekabetçi bir konuma gelmesine katkı sağlamaktadır.

Bununla birlikte, küresel rekabetçilik ve inovasyon alanındaki zorluklar da göz ardı edilmemelidir. Eğitim sistemine daha fazla odaklanma, Ar-Ge harcamalarının artırılması, entelektüel mülkiyet haklarına daha fazla önem verilmesi gibi konularda daha fazla çaba sarf edilmesi gerekmektedir. Ayrıca, iş dünyası ve akademik kuruluşlar arasındaki iş birliğinin daha da güçlendirilmesi, inovasyon ekosistemini daha sağlam hale getirebilir (Ovali, 2008a).

Türkiye'nin küresel rekabetçiliği ve inovasyon yetenekleri üzerine yapılan çeşitli reformlar ve yatırımlar, ülkenin uluslararası düzeyde daha etkili bir şekilde

rekabet edebilmesi için önemli bir zemin oluşturmaktadır. Ancak, sürekli çaba ve stratejik planlamalarla bu alandaki potansiyeli daha da geliştirmek mümkün olacaktır.

Türkiye'nin küresel rekabetçiliği ve inovasyon yetenekleri, dijital dönüşümün hız kazandığı bir çağda, bilgi ve teknoloji odaklı ekonomilere daha fazla entegre olma çabalarını da içermektedir. Bilgi teknolojileri, yapay zeka, nesnelerin interneti gibi alanlarda yapılan yatırımlar, Türk iş dünyasının dijital yeteneklerini artırmaya yönelik önemli adımlardır (Ovalı, 2008b)

E-ticaret, fintech, sağlık teknolojileri gibi dijital sektörlerdeki girişimciliği desteklemek amacıyla girişim sermayesi ve startup ekosistemi de önemli bir rol oynamaktadır. Yüksek teknoloji odaklı şirketlerin ve yenilikçi projelerin desteklenmesi, Türkiye'nin inovasyon ekosistemini güçlendirebilir ve bu alanda daha fazla küresel rekabet avantajı sağlayabilir.

Bununla birlikte, Türkiye'nin sürdürülebilir rekabet avantajları elde etmesi için altyapı iyileştirmeleri, enerji verimliliği, çevre dostu üretim gibi sürdürülebilirlik alanlarına odaklanması da önemlidir. Bu, hem küresel pazarda hem de ulusal düzeyde daha etkili ve çevresel açıdan sürdürülebilir bir ekonomi oluşturmanın bir parçası olabilir.

Ulusal ve uluslararası düzeyde iş birliği ve diplomatik ilişkiler de Türkiye'nin küresel rekabetçiliğini etkileyen önemli faktörler arasındadır. Stratejik ortaklıklar, serbest ticaret anlaşmaları ve teknoloji transferi gibi alanlarda yapılan anlaşmalar, Türkiye'nin dünya ekonomisindeki yerini güçlendirebilir.

Türkiye'nin iş dünyasının küresel rekabetçiliği ve inovasyon yetenekleri, sürekli gelişim ve stratejik planlamalarla desteklenmeye devam etmelidir. Bu, ülkenin ekonomik büyümesini sürdürülebilir kılacak ve uluslararası düzeyde daha etkili bir konumda yer almasını sağlayacaktır.

Türkiye'nin küresel rekabetçiliği ve inovasyon yetenekleri açısından bir diğer önemli faktör de insan kaynağıdır. Nitelikli iş gücüne yönelik eğitim ve yetenek geliştirme programları, teknik ve mühendislik alanlarında uzmanlaşma, yaratıcı düşüncüyü teşvik eden eğitim modelleri gibi uygulamalar, iş dünyasının ihtiyaçlarına uygun bir insan kaynağı sağlamak için kritik öneme sahiptir.

Ayrıca, Ar-Ge harcamalarının artırılması ve yenilikçi projelere yönelik teşviklerin genişletilmesi, özel sektörün inovasyon konusundaki çabalarını destekleyebilir. Bu, hem yerli girişimcilerin hem de uluslararası şirketlerin Türkiye'de faaliyet göstermeyi tercih etmelerini teşvik edebilir (Konings, 2018)

Küresel rekabetin arttığı günümüzde, iş dünyasının rekabet avantajlarını sürdürmek ve geliştirmek için dijitalleşme ve teknolojik dönüşüm kaçınılmaz hale gelmiştir. Bu bağlamda, endüstri 4.0 kapsamında akıllı üretim sistemlerine geçiş, veri analitiği, bulut bilişim gibi teknolojik altyapıların güçlendirilmesi Türkiye'nin sanayi ve hizmet sektörlerinde daha etkili bir şekilde rekabet etmesine yardımcı olabilir.

Türkiye'nin küresel rekabetçiliği ve inovasyon yetenekleri, bir dizi stratejik adımın birleşimiyle güçlendirilebilir. Bu adımlar arasında eğitim ve insan kaynağı gelişimi, teknolojik altyapının güçlendirilmesi, sürdürülebilirlik odaklı politikaların benimsenmesi ve iş dünyası ile kamu sektörü arasında daha fazla iş birliği yer almaktadır. Bu unsurların bir araya gelmesi, Türkiye'nin küresel arenada daha güçlü bir ekonomi oluşturmasına katkı sağlayabilir (Kasaba ve Bozdoğan, 2000)

Ayrıca, küresel rekabetçilik ve inovasyon yeteneklerini güçlendirmek için kamu-özel sektör iş birliği önemlidir. İnovasyon ekosistemini desteklemek adına devletin sağladığı teşvikler, araştırma-geliştirme projelerine yönelik fonlar ve vergi avantajları, özel sektörün inovasyona yönelik yatırım yapmasını teşvik edebilir. Bu iş birliği, üniversiteler, araştırma kuruluşları ve şirketler arasında daha etkili bir bilgi paylaşımını mümkün kılabilir, bu da inovasyon süreçlerini hızlandırabilir.

Türkiye'nin küresel rekabetçiliği aynı zamanda dış ticaret politikalarıyla da bağlantılıdır. Uluslararası pazarlarda rekabet edebilmek için ticaretin kolaylaştırılması, gümrük işlemlerinin hızlandırılması ve ticaret engellerinin azaltılması önemlidir. Aynı zamanda, Türk şirketlerinin yurtdışında daha fazla pazar payı kazanabilmesi için uluslararası standartlara uyum sağlama çabaları da desteklenmelidir.

Sosyal ve kültürel faktörler de küresel rekabetçilikte etkili olabilir. Çeşitli ve kapsayıcı bir iş gücü, farklı perspektiflerden gelen yaratıcı çözümleri teşvik edebilir. Ayrıca, toplumsal kabul ve destek, inovasyon süreçlerini hızlandırabilir. Eğitim sistemlerinde çeşitliliğe ve yaratıcılığa daha fazla vurgu yapılması, bu noktada kritik bir rol oynayabilir.

Türkiye'nin küresel rekabetçiliği ve inovasyon yetenekleri, sürekli olarak değerlendirilmesi ve güncellenmesi gereken bir süreçtir. Değişen küresel ekonomik dinamiklere uyum sağlamak, teknolojik gelişmeleri takip etmek ve sürdürülebilirlik odaklı stratejileri benimsemek, Türkiye'nin uzun vadeli rekabet avantajlarını güçlendirebilir. Bu çabaların birleşimiyle Türkiye, küresel ekonomide daha etkili, yenilikçi ve sürdürülebilir bir rol oynayabilir (Humbatov ve Sari, 2017).

### **5.3.3 Türkiye'nin uluslararası ticaret ve iş birliği ağlarının genişlemesi**

Türkiye'nin uluslararası ticaret ve iş birliği ağlarını genişletme çabaları, ülkenin ekonomik büyümesini destekleme ve küresel pazarda daha etkili bir konum elde etme amacını taşımaktadır. Türkiye, uluslararası ticarete daha fazla çeşitlenme ve rekabet avantajı elde etmek için çeşitli stratejiler ve girişimler uygulamaktadır.

Öncelikle, Türkiye, uluslararası ticaretteki bağlantılarını güçlendirmek için serbest ticaret anlaşmaları ve ekonomik iş birliği anlaşmaları yapmaktadır. Bu anlaşmalar, Türk şirketlerinin daha geniş pazarlara erişimini kolaylaştırarak ihracatlarını artırmakta ve uluslararası ticaretteki rekabet avantajlarını güçlendirmektedir. Türkiye, bu çerçevede Gümrük Birliği, serbest ticaret anlaşmaları ve çeşitli bölgesel iş birliği girişimleri gibi bir dizi ticaret anlaşmasıyla birçok ülke ve bölge ile entegre olmuştur.

Ayrıca, Türkiye'nin bölgesel ve küresel ticaretteki etkinliğini artırmak amacıyla katılımcı olduğu uluslararası organizasyonlar büyük bir önem taşımaktadır. Dünya Ticaret Örgütü (WTO), Türkiye'nin uluslararası ticaret politikalarını şekillendirmesinde ve ticarete daha adil ve açık bir ortam oluşturulmasına katkı sağlamasında kilit bir rol oynamaktadır. Ayrıca, Türkiye, çeşitli bölgesel örgütlerde ve girişimlerde aktif olarak yer alarak ticaretin kolaylaştırılması, lojistik altyapısının geliştirilmesi ve ticaretin sürdürülebilirliği konularında iş birliği yapmaktadır (Bedirhan, 1999).

Türkiye'nin uluslararası ticaretteki varlığını artırmak adına diğer bir önemli stratejisi de ticaretin dijitalleşmesi ve e-ticaretin teşvik edilmesidir. Bu, Türk şirketlerinin dünya genelinde daha geniş bir müşteri kitlesine ulaşmasını sağlamakta ve ticaretin hızlı ve etkili bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak tanımaktadır.

Türkiye'nin uluslararası ticaret ve işbirliği ağlarını genişletme çabaları, küresel ekonomide daha etkin bir konum elde etme ve ekonomik büyümesini

sürdürme hedefine yönelik stratejik bir yaklaşımı yansıtmaktadır. Bu çabalar, açık ekonomi politikaları, serbest ticaret anlaşmaları, uluslararası organizasyonlarla iş birliği ve dijital ticaretin teşvik edilmesi gibi çeşitli unsurları içermektedir.

Türkiye'nin uluslararası ticaret ve iş birliği ağlarının genişlemesi aynı zamanda kapsamlı bir ekonomik diplomasi stratejisi gerektirmektedir.

Türk hükümeti, büyükelçilikler ve ticaret ataşelikleri aracılığıyla ekonomik ilişkileri güçlendirmek ve yeni iş fırsatları yaratmak amacıyla dünya genelinde aktif bir diplomasi izlemektedir. Bu bağlamda, Türkiye'nin ticaret ve yatırım ofislerinin yurt dışında açılması, yerel şirketlerin desteklenmesi ve yabancı yatırımcıların çekilmesi gibi adımlar, uluslararası iş birliğini artırmada önemli bir rol oynamaktadır (Yücel, 1997).

Bunun yanı sıra, Türkiye, bölgesel ve çok taraflı platformlarda aktif olarak yer alarak uluslararası iş birliğini güçlendirmekte ve ticaretin önündeki engelleri ortadan kaldırmak için çaba sarf etmektedir. Özellikle Türkiye, Orta Doğu, Kafkasya, Balkanlar ve Afrika gibi stratejik bölgelerdeki ülkelerle daha yakın ekonomik ilişkiler kurmaya odaklanmaktadır. Bölgesel iş birliği, sınır ötesi ticaretin artırılması, lojistik bağlantıların güçlendirilmesi ve ortak projelerin hayata geçirilmesi gibi konuları içermektedir. Ayrıca, Türkiye'nin uluslararası ticaret ve iş birliği ağlarını genişletme çabaları, sadece büyük ölçekli şirketleri değil, aynı zamanda küçük ve orta ölçekli işletmeleri destekleme amacını da içermektedir. Bu çerçevede, KOBİ'lerin uluslararası pazarlara erişimini kolaylaştırmak için çeşitli destek programları ve finansman olanakları sağlanmaktadır (Saatçioğlu ve Kolbaşı, 2012)

Türkiye'nin uluslararası ticaret ve iş birliği stratejileri, çeşitli boyutları içermekte ve sadece ticaret hacmini artırmakla kalmayıp, aynı zamanda ekonomik diplomasi, bölgesel iş birliği ve KOBİ'leri destekleme gibi unsurları da kapsamaktadır. Bu stratejilerin başarıyla uygulanması, Türkiye'nin küresel ekonomide daha etkin ve rekabetçi bir konumda yer almasını sağlayabilir.

Türkiye'nin uluslararası ticaret ve iş birliği ağlarını genişletme çabaları, özellikle son yıllarda dijitalleşme ve teknolojik gelişmelerle daha da güçlenmiştir. E-ticaretin artan önemi, Türk şirketlerinin dünya genelindeki müşterilere daha hızlı ve etkili bir şekilde ulaşmasını sağlamaktadır. Online ticaret platformları, küçük ve orta

ölçekli işletmelerin uluslararası arenada varlık göstermelerine olanak tanıyarak Türkiye'nin ticaret ağlarını genişletmesine büyük katkı sağlamaktadır.

Türkiye'nin teknoloji ve yazılım alanındaki yetenekleri, uluslararası işbirliği açısından da önemli bir rol oynamaktadır. Yurtdışındaki teknoloji şirketleriyle yapılan stratejik iş birlikleri, Ar-Ge projeleri ve teknoloji transferleri, Türkiye'nin inovasyon kapasitesini artırmakta ve küresel değer zincirlerine entegre olmasına yardımcı olmaktadır (Aydın, 2019).

Buna ek olarak, Türkiye'nin uluslararası iş birliği ağlarını genişletme çabaları sadece ticari ilişkilerle sınırlı kalmamaktadır. Türk hükümeti, farklı ülkelerle kültürel ve akademik değişim programları, enerji projeleri, savunma sanayi iş birlikleri gibi geniş bir yelpazede iş birliği alanlarını kapsayan stratejik anlaşmalar imzalayarak çok boyutlu ilişkiler kurmaktadır.

Türkiye ayrıca, uluslararası örgütlerdeki etkinliğini artırarak, dünya genelindeki ekonomik ve politik gelişmeleri takip etmekte ve ülkenin çıkarlarını savunmaktadır. Bu çabalar, Türkiye'nin uluslararası arenada daha etkin bir oyuncu olmasını ve küresel ticaret ve iş birliği ağlarını genişletmesini desteklemektedir. Türkiye'nin uluslararası ticaret ve iş birliği ağlarını genişletme stratejileri, ekonomik, teknolojik, kültürel ve politik boyutları içermektedir. Bu stratejilerin başarılı bir şekilde uygulanması, Türkiye'nin küresel düzeyde daha etkin, güçlü ve sürdürülebilir bir ekonomik aktör olmasına olanak tanıyacaktır (Özdağ, 2001).

#### **5.3.4 Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi ile kazandığı ticaret gücü ve stratejik konumu**

Türkiye, "Bir Kuşak, Bir Yol" (BKBY) girişimi kapsamında sağlamış olduğu ticaret gücü ve stratejik konumu ile hem bölgesel hem de küresel düzeyde önemli bir rol oynamaktadır. "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, Çin tarafından öne sürülen ve geniş coğrafi bir alanı kapsayan bir altyapı ve ekonomik işbirliği girişimidir. Türkiye, bu projede kendi stratejik konumu ve lojistik avantajları ile dikkate değer bir aktör haline gelmiştir.

Türkiye'nin coğrafi konumu, Avrupa ile Asya arasında bir köprü işlevi görmesi açısından BKBY projesindeki önemini artırmaktadır. Türkiye'nin toprakları üzerinden geçen önemli ulaşım koridorları, deniz limanları ve demiryolu hatları,

özellikle Çin ile Avrupa arasındaki ticaretin hızlı ve etkili bir şekilde gerçekleşmesine imkân sağlamaktadır.

BKBY projesi, Türkiye'nin lojistik ve ticaret altyapısını güçlendirmesi, limanlarını modernize etmesi ve demiryolu ağlarını genişletmesi gibi alanlarda önemli yatırımlar yapmasına olanak tanımıştır. Bu da Türkiye'nin sadece bir geçiş noktası olmanın ötesine geçerek kendi ekonomik potansiyelini artırmasına yardımcı olmuştur.

Özellikle Türkiye'nin Marmaray ve Çin'in demiryolu ağları arasında entegrasyonu, Asya ile Avrupa arasındaki mal taşımacılığını hızlandırmış ve maliyetleri düşürmüştür. Bu da Türkiye'nin lojistik avantajlarını artırarak küresel ticarete daha etkili bir konuma gelmesine olanak sağlamıştır.

Bunun yanı sıra, Türkiye'nin BKBY girişimi kapsamında Çin ile kurduğu stratejik iş birlikleri, enerji projeleri ve altyapı projeleri, ülkenin ekonomik çeşitlenmesine ve dış ticaretin artmasına katkı sağlamıştır. Türkiye, BKBY projesi sayesinde, küresel ekonomik düzen içinde daha etkin bir oyuncu olarak konumlanmayı başarmış ve ekonomik büyüme potansiyelini artırmıştır.

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi ile kazandığı ticaret gücü ve stratejik konumu, ülkenin bölgesel ve küresel ticaret arenalarında daha etkili bir şekilde rekabet etmesine olanak tanımıştır. Bu proje, Türkiye'nin ekonomik büyüme stratejilerine önemli bir katkı sağlamış ve ülkenin jeopolitik önemini artırmıştır.

Ayrıca, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi çerçevesindeki stratejik konumu, ülkenin sadece bir ticaret koridoru olmanın ötesinde, bir ekonomik ve ticaret merkezi olarak da yükselmesine imkân tanımıştır. Özellikle Türkiye'nin İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı gibi stratejik su yollarının kontrolü, deniz ticaretini kolaylaştırması açısından büyük önem taşımaktadır. Bu, Türkiye'nin BKBY projesi üzerinden geçen deniz yollarında kritik bir rol oynamasına ve bölgedeki ticaretin yoğunluğunu artırmasına olanak tanımaktadır (Bocutoğlu ve Bulut, 2012)

Türkiye'nin BKBY çerçevesindeki ekonomik entegrasyonu, Çin ile olan ticaret hacminin artmasına ve Türk şirketlerinin Asya-Pasifik bölgesine daha fazla açılmasına da olanak sağlamıştır. Bu, özellikle Türk firmalarının Çin pazarında varlık göstermesini kolaylaştırmış ve rekabet avantajlarını artırmıştır.

BKBY projesi, Türkiye'nin enerji güvenliği açısından da stratejik bir öneme sahiptir. Türkiye, bu proje kapsamında gerçekleşen enerji projeleriyle hem enerji kaynaklarına erişimini artırmış hem de bölgesel enerji ticaretinde daha etkili bir konum elde etmiştir. Bu, Türkiye'nin enerji ithalatını çeşitlendirmesine ve enerji güvenliğini sağlamasına önemli katkı sağlamıştır.

Türkiye'nin projeye kazandığı ticaret gücü ve stratejik konumu, ülkenin sadece bir geçiş noktası olmanın ötesinde, bölgesel ve küresel ekonomik arenada daha etkili bir aktör olmasına olanak tanımıştır. Bu proje, Türkiye'nin ekonomik çeşitlenmeyi destekleyerek sürdürülebilir büyüme hedeflerine ulaşmasına katkı sağlamış ve ülkenin jeopolitik önemini artırmıştır.

Ayrıca, Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, ülkenin sadece bir ticaret koridoru olmanın ötesinde, finansal bir merkez haline gelme potansiyelini de beraberinde getirmiştir. Türkiye, bu proje kapsamında finansal altyapısını geliştirmiş ve uluslararası finans merkezi olma hedefine yönelik adımlar atmıştır. Özellikle İstanbul'un bu süreçteki rolü büyük önem taşımaktadır. Türkiye, uluslararası finans kurumlarına ev sahipliği yaparak ve finansal piyasalarını güçlendirerek, bölgesel ve küresel ekonomik faaliyetlerde daha etkin bir konuma gelmeyi hedeflemektedir.

BKBY projesi aynı zamanda Türkiye'nin sanayi ve üretim kapasitesini artırma hedefleriyle de uyumludur. Yatırımların artması, yeni altyapı projeleri ve iş birlikleri sayesinde Türk sanayisi, teknolojik altyapısını güçlendirme ve rekabet avantajlarını artırma fırsatları elde etmektedir. Bu, özellikle Türk şirketlerinin katma değerli ürünler üretme kapasitesini artırarak uluslararası pazarlarda daha rekabetçi olmalarına olanak tanımaktadır (Bakırcı, Takım ve Tüzemen, 2017)

BKBY projesi, Türkiye'nin sürdürülebilir kalkınma hedeflerine de katkıda bulunmaktadır. Çevre dostu ve sürdürülebilir projelere odaklanma, yeşil enerji alanındaki yatırımlar, Türkiye'nin ekonomik büyümesini çevresel açıdan daha sürdürülebilir hale getirmesine yardımcı olmaktadır. Bu, aynı zamanda Türkiye'nin uluslararası toplum içindeki çevresel sorumluluğunu da vurgulamaktadır.

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi, ülkenin sadece ticarete değil, aynı zamanda finans, sanayi, enerji ve sürdürülebilir kalkınma alanlarında da güçlenmesine olanak sağlamıştır. Türkiye, bu stratejik girişim sayesinde bölgesel ve küresel düzeyde daha etkin ve rekabetçi bir ekonomik aktör olarak konumlanmaktadır (Aslan, 2003)

### 5.3.5 Türkiye'nin proje sonrası yeni ekonomik iş birliği potansiyelleri

Türkiye'nin "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi sonrasındaki dönemde, ülkenin yeni ekonomik iş birliği potansiyelleri büyük bir önem kazanmıştır. Bu projenin tamamlanması, Türkiye'nin bölgesel ve küresel düzeyde daha etkili bir oyuncu olma hedefine önemli bir adım attığını göstermektedir. İlk olarak, Türkiye'nin bu projenin getirdiği altyapı iyileştirmeleri ve lojistik avantajlar, ülkeyi uluslararası ticaretin merkezi haline getirme potansiyeli sunmaktadır (Sayın, 2016)

Proje sonrasında Türkiye'nin sahip olduğu modern limanlar, demiryolu hatları ve deniz ticaret yolları, sadece bir geçiş noktası olmanın ötesinde, bölgesel bir lojistik merkezi olarak konumlanma şansını artırmaktadır. Bu da Türkiye'nin sadece kendi ekonomik büyümesini desteklemekle kalmayıp, aynı zamanda bölgesel ticaretin merkezi olma potansiyelini de beraberinde getirmektedir.

Türkiye'nin proje sonrasında yeni ekonomik iş birliği potansiyelleri, özellikle Türk şirketleri ve Çin gibi diğer ülkeler arasında stratejik sektörlerde artan iş birliği fırsatlarını içermektedir. Enerji, telekomünikasyon, finans ve teknoloji gibi sektörlerde ortak projeler ve yatırımlar, ülkeler arası iş birliğini güçlendirme potansiyelini taşımaktadır. Ayrıca, Türkiye'nin BKBY projesi sonrasında daha fazla ülke ile ticaret anlaşmaları imzalaması ve serbest ticaret bölgeleri oluşturması, ekonomik iş birliği potansiyelini artırmaktadır.

Bunun yanı sıra, Türkiye'nin BKBY projesi sonrasında artan ekonomik iş birliği potansiyelleri, ülkenin bölgesel ve küresel değer zincirlerine entegrasyonunu desteklemekte ve uluslararası şirketler için cazip bir yatırım ortamı yaratma potansiyelini taşımaktadır. Yatırım teşvikleri, ticaret anlaşmaları ve teknoloji transferi gibi stratejik adımlar, Türkiye'nin rekabet avantajlarını artırarak ekonomik çeşitlenmeyi teşvik edebilir (Özoğlu ve Demirci, 2021)

Türkiye'nin proje sonrasındaki dönemde yeni ekonomik iş birliği potansiyelleri, ülkenin sadece ekonomik büyümesine değil, aynı zamanda bölgesel ve küresel düzeyde daha etkin bir oyuncu olmasına da olanak tanımaktadır. Türkiye'nin stratejik konumu, modernize edilmiş altyapısı ve dinamik ekonomisi, proje sonrasında artan iş birliği fırsatlarını daha da güçlendirmektedir.

Ayrıca, Türkiye'nin proje sonrasındaki yeni ekonomik iş birliği potansiyelleri, sürdürülebilirlik ve yeşil ekonomi odaklı alanlarda da önemli fırsatlar sunmaktadır.

Yeşil enerji projeleri, çevresel dostu teknolojiler ve sürdürülebilir uygulamalar konusundaki iş birliği fırsatları hem Türkiye'nin hem de diğer ülkelerin çevresel sorumluluklarını yerine getirmelerine katkıda bulunabilir. Bu, aynı zamanda Türkiye'nin uluslararası alanda daha yeşil ve sürdürülebilir bir ekonomik model benimsemesine olanak sağlayabilir (Aydın, 2018).

Türkiye'nin proje sonrasındaki ekonomik iş birliği potansiyelleri, teknolojik inovasyon ve dijital dönüşüm alanlarında da genişlemektedir. Yüksek teknoloji ürünleri, yapay zeka veri analitiği ve diğer dijital teknolojilere yönelik ortak Ar-Ge projeleri, Türk şirketlerinin küresel değer zincirlerine entegrasyonunu artırabilir ve rekabet avantajlarını güçlendirebilir. Türkiye'nin genç ve yetenekli nüfusu, bu alanda daha fazla iş birliği ve girişimcilik fırsatlarına katkıda bulunabilir.

BKBY projesi sonrasındaki dönemde Türkiye'nin yeni ekonomik iş birliği potansiyelleri, kültürel ve turizm alanlarını da içermektedir. Kültürel değişim programları, turistik faaliyetler ve kültürel etkinliklere yönelik iş birlikleri, ülkeler arası ilişkileri güçlendirerek insanlar arası bağları artırabilir. Bu, sadece ekonomik değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel anlamda da olumlu bir etki yaratabilir.

Türkiye'nin proje sonrasındaki yeni ekonomik iş birliği potansiyelleri, ülkenin daha fazla çeşitlenme, büyüme ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmasına olanak tanımaktadır. Bu potansiyeller, stratejik bir şekilde yönetildiğinde Türkiye'nin ekonomik, teknolojik ve kültürel düzeyde daha güçlü bir aktör olarak konumlanmasına katkı sağlayabilir (Meçik, 2012).

Ayrıca, Türkiye'nin proje sonrasındaki yeni ekonomik iş birliği potansiyelleri, insan kaynakları ve eğitim alanlarında da önemli fırsatlar sunmaktadır. Uluslararası iş birliği programları, öğrenci değişimleri ve eğitim projeleri, Türkiye'nin genç nüfusunu daha geniş bir perspektifte eğitmek ve yetiştirmek adına önemli bir rol oynayabilir. Bu hem Türk gençlerine hem de diğer ülkelerden gelen öğrencilere daha kapsamlı bir eğitim deneyimi sunarak küresel iş birliğini güçlendirebilir.

Türkiye'nin proje sonrasındaki dönemde yeni ekonomik iş birliği potansiyelleri, tarım ve gıda sektörleri gibi stratejik sektörlerde de yoğunlaşabilir. Tarım ürünleri ticareti, tarım teknolojileri transferi ve ortak tarım projeleri, Türkiye'nin tarımsal potansiyelini daha etkin bir şekilde değerlendirmesine ve bu

alanda uluslararası iş birliği fırsatlarını artırmasına olanak tanıyabilir (Bedirhan, 1999).

Bunun yanı sıra, Türkiye'nin proje sonrasındaki dönemde yeni ekonomik iş birliği potansiyelleri, sağlık ve biyoteknoloji alanlarında da genişleyebilir. Ortak sağlık projeleri, biyoteknolojik araştırmalar ve ilaç endüstrisi iş birlikleri, hem Türkiye'nin sağlık sektöründeki kapasitesini artırabilir hem de küresel sağlık sorunlarına ortak çözümler bulma çabalarını destekleyebilir.

Türkiye'nin proje sonrasındaki yeni ekonomik iş birliği potansiyelleri, çeşitli sektörleri kapsayarak ülkenin ekonomik çeşitlenmeyi, inovasyonu ve sürdürülebilir kalkınmayı destekleme potansiyelini taşımaktadır. Türkiye'nin bu potansiyelleri etkili bir şekilde değerlendirmesi, uluslararası iş birliğini artırması ve stratejik alanlarda ortak projeler geliştirmesi, ülkenin ekonomik ve sosyal alanlarda daha güçlü bir konuma ulaşmasına katkı sağlayabilir (Aka, 2020).

## 6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu tez, "Bir Kuşak, Bir Yol" (BKBY) projesinin Türkiye'nin ekonomik manevraları üzerindeki etkilerini ve ülkenin küresel iş birliği ve ticaret perspektifini detaylı bir şekilde incelemiştir. Türkiye'nin BKBY projesine katılımı, ülkenin jeopolitik konumu, ekonomik dinamikleri ve iş dünyası üzerinde önemli değişimlere yol açmıştır. Bu değişimlerin ana bulguları arasında, Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasında bir köprü görevi görmesi sayesinde BKBY projesinde stratejik bir rol üstlenmesi ve proje yönetiminde etkin bir lider olarak öne çıkması bulunmaktadır. Coğrafi avantajları, Türkiye'yi projenin kara ve deniz yollarındaki ana geçiş noktalarından biri yapmıştır.

Türkiye, BKBY projesi kapsamında sanayi ürünleri, tekstil ve hazır giyim, otomotiv ve yedek parça, tarım ürünleri, kimyasallar ve ilaçlar gibi çeşitli ürünleri ihraç ederek projeye önemli ekonomik katkılarda bulunmaktadır. Güçlü lojistik ve ulaşım altyapısı, bu ürünlerin Asya ve Avrupa pazarlarına etkin bir şekilde ulaşmasını sağlamaktadır. Türkiye'nin ekonomik gücü, proje kapsamındaki altyapı yatırımlarına finansal destek sağlama konusunda kritik bir rol oynamaktadır. Türkiye, projeye yaptığı finansal katkılarla hem yerel ekonomisini güçlendirmekte hem de projenin sürdürülebilirliğini artırmaktadır. Türkiye'nin BKBY projesi kapsamındaki ihracat stratejileri, ülkenin ekonomik çeşitliliğini ve rekabet gücünü artırmayı hedeflemektedir. Proje kapsamında geliştirilen lojistik ve altyapı projeleri, Türkiye'nin ihracatını artırma potansiyelini desteklemektedir.

Ancak, Türkiye'nin BKBY projesindeki rolü ve bu proje kapsamında aldığı kredileri geri ödeyememesi durumunda ortaya çıkabilecek ekonomik ve politik sonuçlar da önemli eleştiriler arasında yer almaktadır. Türkiye'nin kredi notunun düşmesi, borçlanma maliyetlerini artırarak ekonomiyi zor durumda bırakabilir. Kredi derecelendirme kuruluşlarının olumsuz notları, yabancı yatırımcıların Türkiye'ye olan güvenini sarsabilir. Ayrıca, Çin, borçlarını tahsil etmek için Türkiye üzerinde ekonomik ve politik baskı kurabilir. Bu durum, iki ülke arasındaki ticaret ve işbirliği anlaşmalarını olumsuz etkileyebilir ve Çin, borç karşılığında Türkiye'deki bazı

stratejik varlıkların kontrolünü talep edebilir. Borç geri ödemesinin yapılamaması, Türkiye'nin döviz rezervlerinin hızla tükenmesine ve döviz kuru krizine yol açabilir. Bu da enflasyonun artmasına neden olabilir. Türkiye'nin borçlarını ödeyememesi, uluslararası yatırımcıların ve kreditorlerin güvenini sarsarak yabancı yatırımların azalmasına ve ekonomik büyümenin yavaşlamasına neden olabilir. Son olarak, Çin, ekonomik baskıyı kullanarak Türkiye üzerinde stratejik nüfuzunu artırabilir. Bu da Türkiye'nin dış politika ve ekonomik kararlarında Çin'in çıkarlarını gözetmek zorunda kalması anlamına gelir.

Türkiye'nin BKBY projesinden maksimum fayda sağlaması için çeşitli somut adımlar ve stratejiler önerilmektedir. Türkiye, BKBY projesi kapsamında lojistik ve altyapı yatırımlarını artırarak, Asya ve Avrupa arasındaki ticaret yollarının geliştirilmesine katkıda bulunmalıdır. Bu yatırımlar, Türkiye'nin stratejik konumunu daha da güçlendirecek ve ticaret hacmini artıracaktır. Türkiye, ihracat ürün yelpazesini genişleterek, daha yüksek katma değerli ürünler üretmeli ve küresel pazarlarda rekabet gücünü artırmalıdır. Özellikle teknoloji, yenilik ve Ar-Ge yatırımlarına odaklanarak, ihracat ürünlerinin çeşitliliğini artırmak önemlidir. Türkiye, BKBY projesi kapsamında Çin ve diğer katılımcı ülkelerle finansal işbirliklerini güçlendirmelidir. Ortak finansman modelleri ve yatırımlar geliştirilerek, projeye daha fazla kaynak sağlanabilir ve ekonomik entegrasyon artırılabilir. Türkiye, BKBY projesi kapsamında dijital ve akıllı altyapılar geliştirerek, ticaretin ve lojistiğin daha etkin bir şekilde yönetilmesini sağlamalıdır. Akıllı şehirler, dijital ticaret platformları ve iletişim altyapıları bu stratejinin temel unsurları olmalıdır. Türkiye, proje kapsamında kültürel ve eğitim işbirliklerini teşvik ederek, farklı milletler arasında daha güçlü bağlar kurmalıdır. Eğitim bursları, değişim programları ve kültürel etkinlikler bu bağlamda önemli araçlar olarak kullanılabilir. Türkiye, BKBY projesi kapsamında sürdürülebilir kalkınma hedeflerine yönelik adımlar atmalı ve çevresel sürdürülebilirliği destekleyen projelere yatırım yapmalıdır. Yenilenebilir enerji, enerji verimliliği ve yeşil altyapı projeleri bu stratejinin önemli bileşenleridir.

Bu öneriler, Türkiye'nin BKBY projesinden maksimum fayda sağlamasını ve küresel ticaret ağında rekabet avantajı elde etmesini destekleyecektir. Türkiye'nin projedeki rolünü daha da güçlendirmek ve ekonomik büyümesini sürdürülebilir kılmak için bu stratejik adımların atılması önemlidir.

## KAYNAKÇA

- Acar, A.Z. ve Gürol, P. (2016a) 'An innovative solution for transportation among Caspian region', *Procedia-Social ve Behavioral Sciences*, 229, pp. 78–87. Available vd: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042816310515> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Aka, H. (2020) Ebû Saîd Hâdimî ve akâid konularına yaklaşımı. Master's Thesis. İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü. Available vd: <http://abakus.inonu.edu.tr/xmlui/handle/11616/18704> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2024).
- Akben, İ. ve Bahçeci, A.P. (2018) 'Kentsel lojistik: Gaziantep örneği', *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 5(6), pp. 211– 229. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/593101> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Akdağ, Z. (2019a) 'Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemi', *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(1), pp. 65–96. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/birtop/article/558276> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Akkaymak, M. (2009) Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek Yolu. PhD Thesis. Fen Bilimleri Enstitüsü. Available vd: <https://polen.itu.edu.tr/handle/11527/4882> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Alperen, Ü. (2018) "‘Bir Kuşak Bir Yol’ Girişimi ve Çin'in Orta Asya Politikası", *Bilge Strateji*, 10(19), pp. 17–38. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/bs/issue/44284/543809> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Altun, N., İpek, K. ve Özbaysal, T. (2021) 'Adım Adım Yeni Dünya Düzeni: Çin BKBY Projesi', *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, 8(26), pp. 81–93. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/gumrukticaretdergisi/issue/67425/951974> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Anadolu Sosyal Bilimler Dergisi, 6(3), pp. 899–915. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/ulasbid/article/1128968> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Arslan, D. (2015) 'Ebussuûd Tefsiri'nde Kur'ân ilimleri'. Available vd: <https://acikerisim.erbakan.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12452/842> (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2024).
- Aslan, A.K. (2003) 'Eğitim Fakültelerinin Yeniden Yapılandırılmalarına İlişkin Bir Değerlendirme',

- Athari, A. ve Ejazi, E. (2020) ‘Çin-ABD Rekabeti Gölgesinde Kuşak veYol Girişimi’, Çev: Ebru Şahin, BKBYQ Journal, 1(4). Available vd: [https://www.academia.edu/download/65679748/BKBYQ\\_TURKCE\\_4.\\_SAYI\\_ASSADOLLAH\\_ATHARI\\_EHSAN\\_EJAZI\\_TR.pdf](https://www.academia.edu/download/65679748/BKBYQ_TURKCE_4._SAYI_ASSADOLLAH_ATHARI_EHSAN_EJAZI_TR.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Aydın, H. (2019) Küresel ekonomide modern ipek yolu projesinin doğuşu, Avrupa-Asya (Avrasya) taşıma koridorları. Master’s Thesis. Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Aydın, M.K. (2018) ‘Tek Parti Döneminde Doğu Anadolu İllerinde Açılan" Gezici Köy Kadınları Kursu" Ve Etkinlikleri.’, Electronic Turkish Studies, 13(26). Available vd: [https://www.researchgate.net/profile/Mehmet-Korkud-Aydin/publication/329969658\\_TEK\\_PARTI\\_DONEMINDE\\_DOGU\\_A\\_NADOLU\\_ILLERINDE\\_ACILAN\\_GEZICI\\_KOY\\_KADINLARI\\_KURSU\\_v/links/5d179fc5458515c11c02b3da/TEK-PARTI-DOENEMINDE-DOGU-ANADOLU-ILLERINDE-ACILAN-GEZICI-KOeY-KADINLARI-KURSU-v.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Mehmet-Korkud-Aydin/publication/329969658_TEK_PARTI_DONEMINDE_DOGU_A_NADOLU_ILLERINDE_ACILAN_GEZICI_KOY_KADINLARI_KURSU_v/links/5d179fc5458515c11c02b3da/TEK-PARTI-DOENEMINDE-DOGU-ANADOLU-ILLERINDE-ACILAN-GEZICI-KOeY-KADINLARI-KURSU-v.pdf) (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2024).
- Azer, Ö.A., Ulker, Y. ve Wei, M. (2021) ‘The Strategic Importance Of The “Belt Ve Road Initiative” Connectivity With The “Middle Corridor” Program In Turkey’, Güvenlik Bilimleri Dergisi, 10(2), pp. 543–566. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/gbd/issue/65891/1028717> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Bakırcı, F., Takım, A. Ve Tüzemen, A. (2017) ‘Türkiye’de Dış Ticaret Ve Lojistikte Yeni Fırsatlar Ve Hedefler’, The International New Issues in Social Sciences, 5(5), pp. 175–204. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/tinisos/issue/52902/699371> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Bakış, A. ve Ercan, I. (2012) ‘Bitlis ulaşım analizi ve ulaşım sorunları çözüm önerileri’, Bitlis Eren Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, 1(1), pp. 19–33. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/bitlisfen/issue/3704/49018> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Bakkal, A. (2009) ‘Kur’ân’ı Anlamada Siyak-Sibakın Önemi’, Bilal Gökür vd. Tarihten Günümüze Kur’an İlimleri ve Tefsir Usûlü, pp. 11– 48. Available vd: <http://www.tefsir.gen.tr/img/kta01-ali-bakkal.pdf> (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2024).
- Balcı, A. (2011) ‘Eğitim yönetiminin değişen bağlamı ve eğitim yönetimi programlarına etkisi’, Eğitim ve Bilim, 36(162). Available vd: <http://eb.ted.org.tr/index.php/EB/article/view/924> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2024).
- Balcı, Z. (2018) ‘Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi’, İnsani ve Sosyal Yardımlaşmalar Merkezi, 4.
- Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 6(9), pp. 23–37. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/baunsobed/issue/50347/652080> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2024).
- Bayar, F. (2006) ‘Küreselleşme sürecinde Türkiye’nin gücü: siyasi, askeri ve ekonomik açıdan bir değerlendirme’, Güvenlik Stratejileri Dergisi, 2(04),

- pp. 137–156. Available vd: <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=38697> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Bedirhan, Y. (1999) ‘Türk Tarihinde İpek Yolu Hâkimiyeti Ve Çin’in Türkistan’ı İlk İstila PROJESİ’, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 1(4), pp. 237–256. Available vd: <http://dergisosyalbil.selcuk.edu.tr/susbed/article/view/968> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Bilgin, H. (2008) Stratejik açıdan Çin’in dünü ve bugünü. PhD Thesis. DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.
- Bilgin, H. (2010) Stratejik Açından Çin. International Strategic Research Organization (USAK). Available vd: <https://books.google.com/books?hl=tr&lr=&id=Gb15DAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA293&dq=related:N1gij7qtO7EJ:scholar.google.com/&ots=hv6tX1kc3-&sig=v0w07135pY-UWvBVJno-oKchc6o> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Bocutoğlu, E. ve Bulut, E. (2012) ‘Türkiye-Ermenistan Sınırının Açılmasının Olası Ekonomik Etkilerinin Ulaştırma Maliyetleri Açısından Değerlendirilmesi’, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2012(25). Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/117865> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Cengiz, O. (2021) ‘Çin’in 21. Yüzyıldaki Bölgesel Ve Küresel Vizyonunu Yeni İpek Yolu Projesi Üzerinden Okumak’, Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (27), mpp. 236–259. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/diclesosbed/issue/63252/893358> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Çatal, S. (2019a) ‘Kuşak ve Yol İnisyatifi’nin Türkiye’nin Ekonomi Güvenliğine Etkileri’, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 19(Özel Sayı), pp. 101–124. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/ausbd/article/658904> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Çatal, S. (2019b) ‘Kuşak ve Yol İnisyatifi’nin Türkiye’nin Ekonomi Güvenliğine Etkileri’, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 19(Özel Sayı), pp. 101–124. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/ausbd/article/658904> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Çelik, Y. (2021) The Strategic Implications Of Belt & Road Initiative For Central Asia. PhD Thesis. Ankara Hacı Bayram Veli University. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/asyar/issue/63563/932603> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Çolakoğlu, S. (2012) Dünya Düzeninde Çin ve Türkiye-Çin İlişkileri. International Strategic Research Organization (USAK). Available vd: [https://books.google.com/books?hl=tr&lr=&id=eHJmDAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA1&dq=related:N1gij7qtO7EJ:scholar.google.com/&ots=owf\\_OizZtS&sig=\\_TDyDFWK0Spovlfwi55yv3c\\_g7c](https://books.google.com/books?hl=tr&lr=&id=eHJmDAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA1&dq=related:N1gij7qtO7EJ:scholar.google.com/&ots=owf_OizZtS&sig=_TDyDFWK0Spovlfwi55yv3c_g7c) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).

- Dagestani, A.A. (2022) ‘An analysis of the impacts of COVID-19 ve freight cost on trade of the economic belt ve the maritime silk road’, pp. 1–16. Available vd: [http://ijiepr.iust.ac.ir/browse.php?a\\_code=A-10-2411-1&slc\\_lang=fa&sid=1](http://ijiepr.iust.ac.ir/browse.php?a_code=A-10-2411-1&slc_lang=fa&sid=1) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Demir, S. ve Demirel, Ö. (2016) ‘Korunan Havzalarda Peyzaj Değişimi Ve Peyzaj Karakter Analizi İle Peyzaj Planlama Yaklaşımı: Meryemana Vadisi Örneği, Trabzon’, İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi, 6(13). Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/iujad/issue/45229/566472> (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2024).
- Demirağ, Y. (2014) ‘1755-1949 Yılları Arasında Doğu Türkistan’, Uluslararası Uygur Araştırmaları Dergisi, (3), pp. 229–245. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/319107> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Demirler, M. (2015) Tarihi İpek Yolunun yeniden canlandırılması ve Türkiye ekonomisine etkisi. Master’s Thesis. Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Deniz, Y. (2014) ‘Çin’in ekonomik dönüşümü ve Üçüncü Dünya’, Barış Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi, 2(2), pp. 64–80. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/yalovabaccd/article/234071> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Doster, B. (2018) ‘Çin’in Yükselişi ve Bir Kuşak Bir Yol Girişimi’, İnan Araştırma Merkez,-Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, pp. 7–16. Available vd: [https://iramyayinlari.com/uploads/books/International\\_Symposium\\_on\\_China%E2%80%99s\\_West\\_Asian\\_Strategies\\_ve\\_Belt\\_ve\\_Road\\_Initiative-BKBY1.pdf#page=9](https://iramyayinlari.com/uploads/books/International_Symposium_on_China%E2%80%99s_West_Asian_Strategies_ve_Belt_ve_Road_Initiative-BKBY1.pdf#page=9) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Dumitrescu, G.C. (2015) ‘Central ve Eastern European countries focus on the silk road economic belt’, Global Economic Observer, 3(1), pp. 186–197. Available vd: [https://www.academia.edu/download/77755821/geo\\_2015\\_vol3\\_no1\\_art\\_018.pdf](https://www.academia.edu/download/77755821/geo_2015_vol3_no1_art_018.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Durdular, A. (2016a) ‘Çin’in “Kuşak-Yol” projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi’, Avrasya Etüdleri, 49(1), pp. 77–97. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/avrasya/issue/35349/392465> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Durdular, A. (2016b) ‘Çin’in “Kuşak-Yol” projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi’, Avrasya Etüdleri, 49(1), pp. 77–97. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/avrasya/issue/35349/392465> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Durdular, A. (2016c) ‘Çin’in “Kuşak-Yol” projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi’, Avrasya Etüdleri, 49(1), pp. 77–97. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/avrasya/issue/35349/392465> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Egercioğlu, Y. ve Doğan, K. (2016) ‘Effective sustainable public transportation approaches in Izmir’, Procedia-Social ve Behavioral Sciences, 223, pp. 487–492. Available vd: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042816303792> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).

- Ekinci, M.B. (2014) 'Geçmişten geleceğe ipek yolları ve Türkiye'nin dış ticareti ile etkileşimleri', *Avrasya Etüdüleri*, 45(1), pp. 65–100. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/avrasya/issue/35344/392410> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Ekrem, E. (2011) 'Çin'in Orta Asya Politikaları', Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk Kazak Üniversitesi İnceleme Araştırma Dizisi, Yayın, 4. Available vd: [https://www.ayu.edu.tr/mypanel/\\_app/upload/yayin/dosya/496e05e1aea0a9c4655800e8a7b9ea28.pdf](https://www.ayu.edu.tr/mypanel/_app/upload/yayin/dosya/496e05e1aea0a9c4655800e8a7b9ea28.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Erdem, A. ve Seymen, D. (2022a) 'Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dâhil Olmalı mı?', *Gazi Akademik Bakış*, 16(31), pp. 279–301. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/gav/issue/73779/1217290> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Erdem, A. ve Seymen, D. (2022b) 'Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dâhil Olmalı mı?', *Gazi Akademik Bakış*, 16(31), pp. 279–301. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/gav/issue/73779/1217290> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Erdogan, O. ve Cetin, O. (2021) 'The effects of maritime transport on the Turkish economy', Available vd SSRN 3880804 [Preprint]. Available vd: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3880804](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3880804) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Ergunsü, U. (2017) 'İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye- Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri', *TYB Akademi*, 1, p. 24. Available vd: [https://www.academia.edu/download/54903189/Umut\\_Ergunsu-Ipek\\_Yolunun\\_Yeniden\\_Canlandirilmasi\\_ve\\_Turkiye-\\_Cin\\_Isbirligine\\_Etkileri.pdf](https://www.academia.edu/download/54903189/Umut_Ergunsu-Ipek_Yolunun_Yeniden_Canlandirilmasi_ve_Turkiye-_Cin_Isbirligine_Etkileri.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Fardella, E. ve Prodi, G. (2017) 'The Belt ve Road Initiative Impact on Europe: An Italian Perspective', *China & World Economy*, 25(5), pp. 125– 138. Available vd: <https://doi.org/10.1111/cwe.12217>.
- Filiz, T. (2020a) 'Çin'in küresel Tek Kuşak Tek Yol girişiminde Türkiye'nin konumu üzerine bir inceleme', *Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(2), pp. 117–133. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/oguzhan/issue/59350/797835> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Filiz, T. (2020b) 'Çin'in küresel Tek Kuşak Tek Yol girişiminde Türkiye'nin konumu üzerine bir inceleme', *Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(2), pp. 117–133. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/oguzhan/issue/59350/797835> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Gigauri, I. (2018) 'The important role of Silk Road initiatives for Georgian economy', *International Journal of Economics, Business ve Management Research*, 2(02), pp. 419–431. Available vd: [https://www.ijebmr.com/uploads/pdf/archivepdf/2020/IJEBMR\\_02\\_178.pdf](https://www.ijebmr.com/uploads/pdf/archivepdf/2020/IJEBMR_02_178.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Griffith University. (2024). "China Belt and Road Initiative Investment Report." Erişim linki: <https://www.griffith.edu.au/>

data/assets/pdf\_file/0033/1910697/Nedopi\_1-2024-China-Belt-Road-Initiative-Investment-report.pdf, erişim tarihi: 18 Mayıs 2024.

- Günay, E. et al. (2019) ‘Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye-Çin Ekonomik İşbirliği Çerçevesinde Orta Koridor ile Kuşak ve Yol Girişimi’, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 9(2), pp. 157–175. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/906819> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Güner, B. (2018a) ‘BKBY Girişimi’nin Coğrafyası’, Marmara Coğrafya Dergisi, (37), pp. 112–123. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/marucog/issue/34834/386165> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Güner, B. (2018b) ‘BKBY sürecinde Türkiye; beklentiler ve sorunlar’.
- Güven, C. (2007) Sebep ve Sonuçlarıyla Kore Savaşı ve Türkiye. Master’s Thesis. Available vd: <https://grcris.pau.edu.tr/handle/11499/2763> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Hakses, H. (2021) Tek Kuşak Tek Yol Projesinin Küresel Ekonomi Politik Etkileri: Gravity Model Yöntemiyle İnceleme (2008-2018). PhD Thesis. Marmara Üniversitesi (Turkey). Available vd: <https://search.proquest.com/openview/4119861807eb5e609eb75e336636f2fe/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2026366&diss=y> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Hasan, K. (2006) ‘Orta Asya Ülkelerindeki Etnik Yapının Bölge Güvenliğine Etkileri’, Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi, 6(1), pp. 103–111. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/egetdid/issue/34421/380205> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Hastürk, V. (2019) Çin ekonomisindeki dönüşümün küresel ekonomi üzerine etkileri: bir kuşak bir yol projesi. PhD Thesis. Marmara Üniversitesi (Turkey). Available vd: <https://search.proquest.com/openview/16f1c748e5b6469d35f72c495319e9bea/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2026366&diss=y> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Hatipoğlu, S. (2009) Filistin Cephesi’nden Adana’ya: Mustafa Kemal Paşa. Yeditepe.
- Heimberger, P., Holzner, M. ve Kochnev, A. (2018) A’European Silk Road’. wiiw Research Report. Available vd: <https://www.econstor.eu/handle/10419/204202> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Humbatov, M. ve Sari, K. (2017) Turkic Council Countries: Infrastructure, Trade, Logistics ve Transportation. Mahir Humbatov. Available vd: [https://books.google.com/books?hl=tr&lr=&id=v0QIEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA9&dq=related:oL\\_WTw7GuowJ:scholar.google.com/&ots=wv3JY5oE6-&sig=R0m3SSatKP0VAs81a2lenXCDxoo](https://books.google.com/books?hl=tr&lr=&id=v0QIEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA9&dq=related:oL_WTw7GuowJ:scholar.google.com/&ots=wv3JY5oE6-&sig=R0m3SSatKP0VAs81a2lenXCDxoo) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).

- Imomnazar, I. (2018) 'Impact of «One Belt, One Road» initiatives to the economy of Central Asian countries', *International Journal of Business ve Economic Development (IJBED)*, 6(2). Available vd: [https://ijbed.org/cdn/article\\_file/content\\_78799\\_18-07-26-14-10-05.pdf](https://ijbed.org/cdn/article_file/content_78799_18-07-26-14-10-05.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Iqbal, B.A., Rahman, M.N. ve Sami, S. (2019) 'Impact of Belt ve Road Initiative on Asian Economies', *Global Journal of Emerging Market Economies*, 11(3), pp. 260–277. Available vd: <https://doi.org/10.1177/0974910119887059>.
- İkiz, A. (2019a) 'Tek Kuşak Tek Yol Projesi Ve Türkiye'ye Olası Etkileri.', *Electronic Journal of Social Sciences*, 18(72). Available vd: [https://www.researchgate.net/profile/Ahmet-Ikiz-2/publication/336582932\\_TEK\\_KUSAK\\_TEK\\_YOL\\_PROJESI\\_VE\\_TU\\_RKIYE\\_YE\\_OLASI\\_ETKILERI/links/5df9cd5f299bf10bc363648c/TEK-KUSAK-TEK-YOL-PROJESI-VE-TUeRKIYEYE-OLASI-ETKILERI.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Ahmet-Ikiz-2/publication/336582932_TEK_KUSAK_TEK_YOL_PROJESI_VE_TU_RKIYE_YE_OLASI_ETKILERI/links/5df9cd5f299bf10bc363648c/TEK-KUSAK-TEK-YOL-PROJESI-VE-TUeRKIYEYE-OLASI-ETKILERI.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- İnan, Ş. (2008) *Jeoekonomi ve Türkiye'nin jeoekonomisi*. Master's Thesis. İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Available vd: <http://abakus.inonu.edu.tr/xmlui/handle/11616/9545> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- İnançlı, S. ve Ayhan, B. (2020) 'İpek Yolu'nun Canlanması Bağlamında Uluslararası Ticaretin Yeniden Dizaynı', *Sakarya İktisat Dergisi*, 9(5), pp. 1–19. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/sid/issue/59830/864381> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- İnce, E. (2012) 'Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Karayolu Ulaşımına Genel Bir Bakış Ve Köyde Ulaşım'.
- Jafarli, İ. (2021) Çin'in "Tek Kuşak–Tek Yol" Projesi Bağlamında Bölge Ülkeleriyle Karşılıklı İlişkilerinin Güncel Durumu ve Mümkün Gelişim Potansiyeli: Kazakistan, Özbekistan ve Azerbaycan Örnekleri. PhD Thesis. Marmara Üniversitesi (Turkey). Available vd: <https://search.proquest.com/openview/c843cf83ef1d7ed2432b8461a42c133a/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2026366&diss=y> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Kafkasyalı, M.S. (2012) 'Küresel Üstünlük Mücadelesi ve Çin'in Yükselişi: Muhayyilenin Ontolojik Sınırları/Struggle for Global Supremacy ve the Rise of China: Ontological Limits of Imagination', *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 16(1). Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/ataunisobil/issue/2829/38353> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Kalinov, T. (2019) 'Canal Istanbul challenges ve opportunities ve their relationship to the security', *IJASOS-International E-journal of Advances in Social Sciences*, 5(14), pp. 756–767. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/800798> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).

- Karadeniz, Y. (2011) 'I. Hüsrev Dönemi'nde İpek Yolu Üzerinde Sasani-Göktürk Mücadelesi (531-579).', *Jurnal Of International Social Research*, 4(16). Available vd: <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&profile=ehost&scope=site&authtype=crawler&jrnl=13079581&AN=73918296&h=d%2BgbTSTOV8Che9gbWaDCKdVhjemDIIZkcTBHMIPE8a2Pz6vOw7SWV9AGiNZpIPbuiQEn7OuCRzewJfVimIHQ%3D%3D&crl=c> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Karagöl, E.T. (2017a) 'Modern ipek yolu projesi', *Seta Perspektif*, 174, pp.1–7. Available vd: [https://setav.org/assets/uploads/2017/05/174\\_Perspektif.pdf](https://setav.org/assets/uploads/2017/05/174_Perspektif.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Karagöl, E.T. (2017b) 'Modern ipek yolu projesi', *Seta Perspektif*, 174, pp. 1–7. Available vd: [https://setav.org/assets/uploads/2017/05/174\\_Perspektif.pdf](https://setav.org/assets/uploads/2017/05/174_Perspektif.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Karamurtlu, B. (2020) 'Kuşak Yol Projesi Bağlamında Çin Halk Cumhuriyeti'nin Küresel Hegemonya Girişimi', *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 3(6), pp. 54–81. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/dasad/issue/55758/762888> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Kasaba, R. ve Bozdoğan, S. (2000) 'Turkey vd a Crossroad', *Journal of International Affairs*, pp. 1–20. Available vd: <https://www.jstor.org/stable/24357686> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Kaştan, Y. (2008) 'I. Dünya Savaşı Sonrası Türkiye-İrak Siyasi İlişkileri', *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (19), pp. 313–326. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/susbed/issue/61795/924239> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Katıtaş, G. (2019) 'Asya'da Çin ve Rus bölgeselciliği: Modern ipek yolu projesi ve Avrasya ekonomik birliği', *International Journal of Political Science ve Urban Studies*, 7, pp. 119–141. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/ipsus/article/594463> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Khamidova, N. (2017) 'The reincarnation of the Silk Road ve the influence of transportation to economic development: The case of Central Asia ve Uzbekistan'. Available vd: <https://www.theseus.fi/handle/10024/139414> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Kırpık, G. (2012) 'Haçlılar ve ipek yolu', *Biliş Türk Dünyası" Sosyal Bilimler Dergisi*, Bahar (62), pp 173–200. Available vd: [https://turuz.com/storage/Turkoloji/Tarix/2013/883-Haclilar\\_Ve\\_Ipek\\_Yolu\\_\(Guray\\_Kirpik\).pdf](https://turuz.com/storage/Turkoloji/Tarix/2013/883-Haclilar_Ve_Ipek_Yolu_(Guray_Kirpik).pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Konings, J. (2018) 'Trade impacts of the Belt ve Road Initiative', *Economic et Financial Analysis Global Economics* [Preprint]. Available vd: [https://think.ing.com/uploads/reports/Tradebelt\\_final1.pdf](https://think.ing.com/uploads/reports/Tradebelt_final1.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).

- Kopuk, E. ve Bayraç, H.N. (2021a) ‘Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Ekonomik Etkileri’, *Alanya Akademik Bakış*, 5(3), pp. 1353–1374. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/alanyaakademik/article/865522> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Kopuk, E. ve Bayraç, H.N. (2021b) ‘Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Ekonomik Etkileri’, *Alanya Akademik Bakış*, 5(3), pp. 1353–1374. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/alanyaakademik/article/865522> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Korkmaz, Ş. (2013) ‘Eğitim Felsefesi (Hilmi Ziya Ülken)’. Cukurova University. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/cuilah/issue/27032/284642> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2024).
- Kozanoğlu, H. (2003) *Kuresellesme heyulası*. Ithaki Publishing. Available vd: <https://books.google.com/books?hl=tr&lr=&id=8HG5p8NLzTgC&oi=fnd&pg=PA9&dq=related:N1gij7qtO7EJ:scholar.google.com/&ots=SWf6XatazR&sig=8y5qzGqNW0mcUV-P-tqqB-f5oTA> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Köksoy, F. (2019) ‘Çin Halk Cumhuriyeti Merkezli Tayvan, Tibet Ve Doğu Türkistan Sorununun Amerika-Çin İlişkilerine Yansıması’, *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 10(2), pp. 83–103. Available vd: <https://doi.org/10.18354/esam.368201>.
- Köse, N.B. (2007) *Kastamonu Taşköprü tarihi kent dokusunun peyzaj mimarlığı açısından değerlendirilmesi*. Master’s Thesis. Fen Bilimleri Enstitüsü. Available vd: <https://dergiler.ankara.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12575/28771> (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2024).
- Královičová, M. ve Žatko, M. (2016) *One belt one road initiative in Central Asia: implications for competitiveness of Russian economy*. Available vd: <https://ideas.repec.org/p/msm/wpaper/2016-9.html> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Kulaklıkaya, Ö. (2013) ‘Modern İpek Yolu’, *TEPAV Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı Değerlendirme Notu N, 201311*. Available vd: [https://www.tepav.org.tr/upload/files/1361895321-7.Modern\\_Ipek\\_Yolu\\_Orta\\_Asyaya\\_nin\\_Kuresel\\_Ekonomiye\\_Acilan\\_Kapisi.pdf](https://www.tepav.org.tr/upload/files/1361895321-7.Modern_Ipek_Yolu_Orta_Asyaya_nin_Kuresel_Ekonomiye_Acilan_Kapisi.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Kundak, S., Aktop, V.S. ve İter, B. (2022) ‘Modern İpek Yolu Projesinin Türkiye Ekonomisi Dış Ticareti Ve Girişimcilik Açısından Değerlendirilmesi’, *Uluslararası*
- Küçük, Z.A. ve Polat, S. (2013) ‘İlköğretim okul yöneticilerinin eğitime ve eğitimin amaçlarına ilişkin görüşleri’, *Eğitim Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 3(1), pp. 239–255. Available vd: [https://scholar.archive.org/work/imzi3l6f65c2vpjl4rf2b2z7qy/access/wayback/http://www.ebad-jesr.com/images/MAKALE\\_ARSIV/C3\\_S1makaleler/3.1.13.pdf](https://scholar.archive.org/work/imzi3l6f65c2vpjl4rf2b2z7qy/access/wayback/http://www.ebad-jesr.com/images/MAKALE_ARSIV/C3_S1makaleler/3.1.13.pdf) (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2024).
- Laçiner, S. (2001) *Bir başka açıdan İngiltere*. USAK Books. Available vd: [https://books.google.com/books?hl=tr&lr=&id=l4PYRRD\\_vgQC&oi=fnd](https://books.google.com/books?hl=tr&lr=&id=l4PYRRD_vgQC&oi=fnd)

d&pg=PR5&dq=related:N1gij7qtO7EJ:scholar.google.com/&ots=Z8D90Ki18S&sig=zEcX\_VMGXPcMbiTtYwzZeZRHA0 (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).

- Lee, G.E.T.-W., Lee, S.-W. ve Feng, X. (2018) ‘Special Issue on “Challenges ve chances of the Belt ve Road Initiative vd the maritime policy ve management level”’, *Maritime Policy & Management*, 45(3), pp. 279–281. Available vd: <https://doi.org/10.1080/03088839.2018.1437481>.
- Li, J., Rim, G.-N. ve An, C.-J. (2019) ‘Impact of Transport Infrastructure on Trade: Evidence from the Chinese Inland Provinces under “One Belt, One Road”’, *Open Journal of Business ve Management*, 7(4), pp. 2030–2046. Available vd: <https://www.scirp.org/journal/paperinformation.aspx?paperid=96023> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Li, K.X. et al. (2018) ‘Logistics as a driving force for development under the Belt ve Road Initiative – the Chinese model for developing countries’, *Transport Reviews*, 38(4), pp. 457–478. Available vd: <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1365276>.
- Macit, D. (2020) ‘Karayolu yük taşımacılığının ekonomik büyüme ve ticaret hacmi üzerindeki etkisine yönelik ampirik bir analiz’, *Alanya Akademik Bakış*, 4(3), pp. 843–860. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/alanyaakademik/issue/57002/700146> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Mamaitıalı, K. (2020) ‘Orta Asya’nın Ekonomik Gelişimi: Kuşak Ve Yol Girişim’nin Getirdiği Fırsatlar Ve Zorluklar’, *Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 3(2), pp. 55–73. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/tudad/issue/54226/696420> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Manzoor, F. et al. (2017) ‘A review on one belt one road-China Pakistan economic corridor ve its policy implications’, in *Second International Conference On Economic ve Business Management (FEBM 2017)*. Atlantis Press, pp. 419–426. Available vd: <https://www.atlantispress.com/proceedings/feb-17/25887087> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Meçik, O. (2012) ‘Ulaştırma ağlarının ekonomik entegrasyonlara etkisi ve Türk dünyası boyutu’, *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(2), pp. 22–33. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/usaksosbil/issue/21646/232706> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Mukwaya, R. ve Mold, A. (2018) ‘Modelling the economic impact of the China Belt ve Road Initiative on countries in Eastern Africa.’ Available vd: <https://ageconsearch.umn.edu/record/333014/> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Murat, T. (2018) ‘Bandung Konferansı Ve Türkiye’, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 28(2), pp. 363–379. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/firatsbed/issue/39182/460970> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).

- Mutlu, N. (2021) 'Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) Projelerinin İncelenmesi; Türkiye İçin Öneriler', *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(2), pp. 129–150. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/asyar/issue/67981/956987> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Nazarko, J., Czerewacz-Filipowicz, K. ve Kuźmicz, K.A. (2017) 'Comparative Analysis Of The Eastern European Countries As Participants Of The New Silk Road', *Journal of Business Economics ve Management*, 18(6), pp. 1212–1227. Available vd: <https://doi.org/10.3846/16111699.2017.1404488>.
- Nogayeva, A. (2019a) 'Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi Ve Orta Asya'. Nogayeva, A. (2019b) 'Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi Ve Orta Asya'.
- Okumuş, H.Ş., Bozoklu, Ü. ve Çağlayan, S. (2021) 'Tek Kuşak Tek Yol Girişiminde Türkiye'nin Ticareti: Çekim Modeli Analizi', *Maliye ve Finans Yazıları*, (115), pp. 119–134. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/mfy/issue/61345/786160> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Omonkulov, O. (2020) 'Kuşak ve Yol Projesi Bağlamında Çin-Orta Asya İlişkileri', *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 4(1), pp. 45–115. Available vd: <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=874124> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Orhan, M. (2020) 'Avrupa Birliği ülkeleri ile Avrupa Birliği üyeliğine aday olan ülkelerin makroekonomik performanslarının Aras yöntemi ile kıyaslanması', *Journal of Humanities ve Tourism Research*, 10(1), pp. 115–129. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/johut/issue/54220/733076> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Ovalı, S. (2008a) 'TRACECA projesi ve Türkiye', *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi* [Preprint], (1). Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/ulikidince/issue/21626/232290> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Ovalı, S. (2008b) 'TRACECA projesi ve Türkiye', *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi* [Preprint], (1). Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/ulikidince/issue/21626/232290> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Öksüzkaya, M. ve Yaşar, Z.R. (2022) 'Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye'nin 2016–2020 yılları arası makroekonomik performansının ARAS ve COPRAS yöntemleri ile karşılaştırılması', *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 24(1), pp. 171–198. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/ahbvuibfd/issue/69598/1054965> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Özdağ, M. (2001) *Türkiye ve Türk dünyası jeopolitiği üzerine. Avrasya- Bir Vakfı, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi.*
- Özdaşlı, E. (2015) 'Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi Ve Küresel Etkileri.', *Electronic Turkish Studies*, 10(14). Available vd:

- <https://www.acarindex.com/pdfler/acarindex-6971bd13-ab9c.pdf> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Özer, D. Ve Kocaman, S. (2008) ‘İstanbul’un kentiçi ulaşımı: Mevcut durum, sorunlar ve öneriler’, *Civilacademy Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(3), pp. 77–89.
- Özgöker, U. ve Batı, G.F. (2017) ‘Avrupa Birliği’nin Balkanlar Genişlemesi ve Balkan Ülkelerinde Barış ve Refaha’Katkıları’, *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 3, pp. 28–36. Available vd: [http://www.ibaness.org/bnejss/2017\\_03\\_special\\_issue/04\\_Ozgoeker\\_ve\\_Bati.pdf](http://www.ibaness.org/bnejss/2017_03_special_issue/04_Ozgoeker_ve_Bati.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Özmen, İ. ve Buluş, A. (2017) ‘Başlangıçtan Devrime Çin’i Anlamak (Mı)?’, *Medeniyet ve Toplum Dergisi*, 1(1), pp. 9–33. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/metder/issue/31233/455457> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Özoğlu, B. ve DEMİRCİ, S.B. (2021) ‘Türkiye’de karayolu taşımacılığının değerlendirilmesi: Bir literatür taraması’, *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14(2), pp. 670–687. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/ohuiibf/issue/61334/863230> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Öztürk, G. (2015) ‘Kütahya Milletvekili Mehmet Somer’in 1936 Yılında Urfa Vilayeti’ne Dair Hazırladığı Rapor’, *21. Yüzyılda Eğitim Ve Toplum Eğitim Bilimleri Ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 4(10), pp. 125– 138. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/egitimvetoplum/issue/5134/69901> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2024).
- Pektaş, G.Ö.E., Mersin, K. ve Ormanlı, F. (2018) ‘Limanların Bölgesel ve Ekonomik Etkileri: Tekirdağ-Ren Nehri Karşılaştırması’, *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(35), pp. 757–775. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/503457> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Pulat, T. (2015) *Bosna-Hersekte Devlet İnşa Süreci: 1996-2013 Dayton Antlaşması Sonrasında Bosna-Hersek. Master’s Thesis. Sosyal Bilimler Enstitüsü.* Available vd: [https://acikbilim.yok.gov.tr/bitstream/handle/20.500.12812/59089/yokAcikBilim\\_10061999.pdf?sequence=1](https://acikbilim.yok.gov.tr/bitstream/handle/20.500.12812/59089/yokAcikBilim_10061999.pdf?sequence=1) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Saatçioğlu, C. ve Kolbaşı, N.Ç. (2012) ‘Türkiye lojistik sektöründe denizyolu-demiryolu entegrasyon sürecinin incelenmesi’, *Sakarya İktisat Dergisi*, 1(2), pp. 1–25. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/sid/issue/30088/324689> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Sacar, Ö. (2018) *İpek yolu güzergahında yapılan lojistik etkinliklerin günümüz lojistik faaliyetleri ile karşılaştırılması. Master’s Thesis. Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.* Available vd: <https://dspace.balikesir.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12462/3403> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).

- Sancaktar, C. (2012) 'Historical construction ve development of Bosniak nation', *Alternatives: Turkish Journal of International Relations*, 11(1), pp.1–17. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/alternatives/issue/1685/20838> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- řaranović, J., Stanojević, N. ve Vuletić, D. (2019) 'Development opportunities for growing economies on the routes of New China's Silk Road: case study of Serbia', in 5th IPMA SENET Project Management Conference (SENET 2019). Atlantis Press, pp. 126–131. Available vd: <https://www.atlantis-press.com/proceedings/senet-19/125925972> (Eriřim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Sayın, Y. (2016) 'Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne Katılım Müzakereleri Ve Müzakere Fasılları', *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 19(2), pp. 41–62. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/selcuksbmyd/issue/26359/278046> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Serbest, M.B. (2016) 'Bağdat Paktı'nın kuruluş süreci ve gelişiminde Türkiye'nin rolü', *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(3), pp. 401–424. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/mjss/issue/40505/485363> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Serper, E. (2017) 'İpekyolu Projesi Küresel Ticarete Etkisi Ve Güvenlik Sorunları'. Available vd: [https://www.academia.edu/download/54180595/IPEKYOLU\\_PROJESI.pdf](https://www.academia.edu/download/54180595/IPEKYOLU_PROJESI.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Sezen, S. (2009) Çin'in ikinci uzun yürüyüşü. todaie. Shen, C. (2023) 'The Impact of Infrastructure Development on China– ASEAN Trade-Evidence from ASEAN', *Sustainability*, 15(4), p. 3277. Available vd: <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/4/3277> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Sınır, G. Ve Kantar, G. (2021a) 'Çin'in Doğu Akdeniz'deki Artan Rolü', *Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(1), pp. 29– 43. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/sisad/article/864969> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Sınır, G. Ve Kantar, G. (2021b) 'Çin'in Doğu Akdeniz'deki Artan Rolü', *Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(1), pp. 29– 43. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/sisad/article/864969> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Siddiqui, K. (2019) 'One Belt ve One Road, China's Massive Infrastructure Project to Boost Trade ve Economy: An Overview', *International Critical Thought*, 9(2), pp. 214–235. Available vd: <https://doi.org/10.1080/21598282.2019.1613921>.
- şahan, D. ve Tuna, O. (2021) 'Policy Implications on Transport Infrastructure–Trade Dynamics: Case of Turkey', *Logistics*, 5(3), p. 47. Available vd: <https://www.mdpi.com/2305-6290/5/3/47> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- şahin, A. (2017) Kanal İstanbul projesi ve uluslararası ticarete etkisi. Master's Thesis. Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Şahin, Ç. (2016) 'Çin Ve Avrupa Birliği'nin Yeni İpek Yolu Girişimleri Ve Orta Asya'ya Yansımaları', III. Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Sempozyumu Bildiri Kitabı, pp. 25–27.
- Şahin, T. (2020) 'İpek Yolu: Tarihsel Geçmişi, Kültürü Ve Türk Dünyası İçin Önemi', Tarih Araştırmaları Dergisi, 39(67), pp. 71–97. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/tariharastirmalari/issue/53162/644530> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Şakı, M. (2020a) 'Çin'in dünya ekonomisindeki yeni yüzü: Kuşak ve Yol Projesi', İktisat ve Toplum, 114(10). Available vd: [https://www.researchgate.net/profile/Mert-Saki/publication/340902886\\_Cin'in\\_Dunya\\_Ekonomisindeki\\_Yeni\\_Yuzu\\_Kusak\\_ve\\_Yol\\_Projesi/links/5ea3564da6fdccd7945164e9/Cinin-Dunya-Ekonomisindeki-Yeni-Yuezue-Kusak-ve-Yol-Projesi.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Mert-Saki/publication/340902886_Cin'in_Dunya_Ekonomisindeki_Yeni_Yuzu_Kusak_ve_Yol_Projesi/links/5ea3564da6fdccd7945164e9/Cinin-Dunya-Ekonomisindeki-Yeni-Yuezue-Kusak-ve-Yol-Projesi.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Şakı, M. (2020b) 'Çin'in dünya ekonomisindeki yeni yüzü: Kuşak ve Yol Projesi', İktisat ve Toplum, 114(10). Available vd: [https://www.researchgate.net/profile/Mert-Saki/publication/340902886\\_Cin'in\\_Dunya\\_Ekonomisindeki\\_Yeni\\_Yuzu\\_Kusak\\_ve\\_Yol\\_Projesi/links/5ea3564da6fdccd7945164e9/Cinin-Dunya-Ekonomisindeki-Yeni-Yuezue-Kusak-ve-Yol-Projesi.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Mert-Saki/publication/340902886_Cin'in_Dunya_Ekonomisindeki_Yeni_Yuzu_Kusak_ve_Yol_Projesi/links/5ea3564da6fdccd7945164e9/Cinin-Dunya-Ekonomisindeki-Yeni-Yuezue-Kusak-ve-Yol-Projesi.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Şenay, A. (2012) 'Osmanlı Devleti'nde bir yol çıkmazı: İzmit-Ankara şosesi inşa ve işletme imtiyazı', Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3(1), pp. 119–138. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/jiss/issue/25909/273059> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Taisarinova, A., Loprencipe, G. ve Junussova, M. (2020) 'The evolution of the Kazakhstani Silk Road section from a transport into a logistics corridor ve the economic sustainability of regional development in Central Asia', Sustainability, 12(15), p. 6291. Available vd: <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/15/6291> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Tekir, O. ve Demir, N. (2018) 'Ekonomik ve Siyasal Bir Araç Olarak Yeni İpek Yolu Projesinin Küresel Sisteme Etkileri', Sosyoekonomi, 26(38), pp. 191–206. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/sosyoekonomi/issue/38761/383549> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Tekir, O. ve Demir, N. (2019) 'Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi ve Küresel Ekonomik ve Siyasal Sistemi Dengeleyebilme Olasılığı', Yönetim ve Ekonomi, 26(1), pp. 263–276. Available vd: [https://www.researchgate.net/profile/Nesrin-Demir/publication/331874419\\_Cin'in\\_Yukselisi\\_Ipek\\_Yolu\\_Projesi\\_ve\\_Kuresel\\_Sistemin\\_Donusme\\_Potansiyeli/links/5e7cbec7299bf1a91b7eacdd/Cinin-Yukselisi-Ipek-Yolu-Projesi-ve-Kuresel-Sistemin-Doenuesme-Potansiyeli.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Nesrin-Demir/publication/331874419_Cin'in_Yukselisi_Ipek_Yolu_Projesi_ve_Kuresel_Sistemin_Donusme_Potansiyeli/links/5e7cbec7299bf1a91b7eacdd/Cinin-Yukselisi-Ipek-Yolu-Projesi-ve-Kuresel-Sistemin-Doenuesme-Potansiyeli.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Tepeli, E. ve Aydın, A. (2015) 'Avrupa Birliği Ve Türkiye-Avrupa Birliği İlişkilerinin Gelişme Trendi', Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi

- İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 5(1), pp. 29–44. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/107733> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- The World Bank. (2019). "The Belt and Road Initiative: Economic, Poverty and Environmental Impacts." Erişim linki: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/126471554923176405/pdf/The-Belt-and-Road-Initiative-Economic-Poverty-and-Environmental-Impacts.pdf>, erişim tarihi: 16 Mayıs 2024.
- Toktogulova, D. ve Zhuang, W. (2020) 'A critical analysis of the Belt ve road initiative in Central Asia', International Journal of Managerial Studies ve Research, 8(8). Available vd: [https://www.researchgate.net/profile/Diana-Toktogulova-2/publication/348961688\\_A\\_Critical\\_Analysis\\_of\\_the\\_Belt\\_ve\\_Road\\_Initiative\\_in\\_Central\\_Asia/links/601932a245851517ef3216d8/A-Critical-Analysis-of-the-Belt-ve-Road-Initiative-in-Central-Asia.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Diana-Toktogulova-2/publication/348961688_A_Critical_Analysis_of_the_Belt_ve_Road_Initiative_in_Central_Asia/links/601932a245851517ef3216d8/A-Critical-Analysis-of-the-Belt-ve-Road-Initiative-in-Central-Asia.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Turan, S. (2014) 'Ahlaki açıdan modern okulun açmazı: Eleştirel bir bakış', Yeni Türkiye Dergisi, 10(58), pp. 246–252. Available vd: [https://www.researchgate.net/profile/Selahattin-Turan/publication/322083671\\_Ahlaki\\_Acidan\\_Modern\\_Okulun\\_Acmazi\\_Elestirel\\_Bir\\_Bakis/links/5a43b1f4458515f6b052c0c6/Ahlaki-Acidan-Modern-Okulun-Acmazi-Elestirel-Bir-Bakis.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Selahattin-Turan/publication/322083671_Ahlaki_Acidan_Modern_Okulun_Acmazi_Elestirel_Bir_Bakis/links/5a43b1f4458515f6b052c0c6/Ahlaki-Acidan-Modern-Okulun-Acmazi-Elestirel-Bir-Bakis.pdf) (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2024).
- Tutar, F.K. ve Koçer, F.Ş.B. (2019a) 'Çin'in yeni ipek yolu projesi: Bir kuşak bir yol', Journal Of Social, Humanities ve Administrative Sciences, 5(17), pp. 618–626. Available vd: [https://www.researchgate.net/profile/Fatma-Sura-Bahsi-Kocer-2/publication/335189138\\_Cin'in\\_Yeni\\_Ipek\\_Yolu\\_Projesi\\_Bir\\_Kusak\\_Bir\\_Yol/links/5d556e5645851545af4411ae/Cinin-Yeni-Ipek-Yolu-Projesi-Bir-Kusak-Bir-Yol.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Fatma-Sura-Bahsi-Kocer-2/publication/335189138_Cin'in_Yeni_Ipek_Yolu_Projesi_Bir_Kusak_Bir_Yol/links/5d556e5645851545af4411ae/Cinin-Yeni-Ipek-Yolu-Projesi-Bir-Kusak-Bir-Yol.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Tutar, F.K. ve Koçer, F.Ş.B. (2019b) 'Çin'in yeni ipek yolu projesi: Bir kuşak bir yol', Journal Of Social, Humanities ve Administrative Sciences, 5(17), pp. 618–626. Available vd: [https://www.researchgate.net/profile/Fatma-Sura-Bahsi-Kocer-2/publication/335189138\\_Cin'in\\_Yeni\\_Ipek\\_Yolu\\_Projesi\\_Bir\\_Kusak\\_Bir\\_Yol/links/5d556e5645851545af4411ae/Cinin-Yeni-Ipek-Yolu-Projesi-Bir-Kusak-Bir-Yol.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Fatma-Sura-Bahsi-Kocer-2/publication/335189138_Cin'in_Yeni_Ipek_Yolu_Projesi_Bir_Kusak_Bir_Yol/links/5d556e5645851545af4411ae/Cinin-Yeni-Ipek-Yolu-Projesi-Bir-Kusak-Bir-Yol.pdf) (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Türkan, U. ve Karabeyeser, M. (2018) 'Gaziantep Tren Garı ve Yeniden İşlevlendirme Önerileri Üzerine Bir Değerlendirme', FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi, (12), pp. 309–347. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/fsmia/article/502864> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Uğrasız, B. (2002) 'Çin'in Hazar ve Orta Asya Bölgesine Yönelik Politikası'. Ullah, S. (2021) Kuşak ve yol girişimin ana projesi olarak Çin-Pakistan ekonomik koridoru (2013-2019). Master's Thesis. Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Available vd:

- <http://dspace.kocaeli.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11493/12522/661529.pdf?sequence=1> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Ünsan, Y., İnsel, M. ve Helvacıoğlu, İ.H. (2007) 'Dünya Deniz Ticareti ve Gemi Filosu Analizi'. Available vd: <https://eskisakarya.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/3122.pdf> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Veliyev, D. (2009) 'Küreselleşme sürecinde Türk dünyası', Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2009(19), pp. 103–110. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/sufesosbil/issue/11419/136411> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Yıldırım, A. (2014) 'Kur'an-ı Kerim'de taşıyıcı kavramının semantik analizi/Quran the Holy Quran is the stone wool semantic analysis of the concept'. Available vd: <https://acikerisim.firat.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/11508/15166/373573.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2024).
- Yıldırım, N. (2011) 'Yöneticilik görevinin okul müdürlerine olumlu ve olumsuz katkıları', Eğitim ve Bilim, 36(161). Available vd: <http://213.14.10.181/index.php/EB/article/view/970> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2024).
- Yılmaz, S. (2020) 'Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye'ye Etkisi', OPUS International Journal of Society Researches, 16(32), pp. 5274–5301. Available vd: <https://dergipark.org.tr/en/pub/opus/article/774914> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Yiğenoğlu, K. (2018) 'Çin'in 'Tek Kuşak Tek Yol'Projesi Ve Asya Altyapı Yatırım Bankası', JOMELIPS-Journal of Management Economics Literature Islamic ve Political Sciences, 3(1), pp. 10–28. Available vd: <https://www.cceol.com/search/article-detail?id=799725> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).
- Yildiran, M. (2019) 'The Chinese Vision of BKBV ve Its Effects on Turkey ve West Asia', in J. Syed ve Y.-H. Ying (eds) China's Belt ve Road Initiative in a Global Context. Cham: Springer International Publishing (Palgrave Macmillan Asian Business Series), pp. 211–234. Available vd: [https://doi.org/10.1007/978-3-030-14722-8\\_9](https://doi.org/10.1007/978-3-030-14722-8_9).
- Yücel, C. (1997) 'Hasan Ali Yücel', Köy Enstitüleri ve Köy Eğitimi İle İlgili Yazıları-Konuşmaları, Köy Enstitüleri Çağdaş Eğitim Vakfı Yayınları, Ankara [Preprint]. Available vd: <https://core.ac.uk/download/pdf/38324947.pdf> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2024).
- Zakić, K. ve Radišić, B. (2019) 'Influence of the" Belt ve Road" Initiative on Chinese Investments in Europe Case Study: Balkan Countries', in. Chinese Academy of Social Science. Available vd: <http://repozitorijum.diplomacy.bg.ac.rs/561/> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2024).

## Başvurular

- Al-Monitor (2023). "Turkey's Erdogan, Fidan talk economic ties with China's foreign minister". Erişim linki: <https://www.al-monitor.com/originals/2023/07/turkeys-erdogan-fidan-talk-economic-ties-chinas-foreign-minister>, erişim tarihi: 28 Mayıs 2024.
- Asya Araştırmaları Ulusal Bürosu (2024). "China's Belt and Road Initiative: Views from Along the Silk Road". Erişim linki: <https://www.nbr.org/publication/chinas-belt-and-road-initiative-views-from-along-the-silk-road/>, erişim tarihi: 07 Mayıs 2024.
- Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) (2023). "Belt and Road Initiative International Green Development Coalition". Erişim linki: <https://www.unep.org/regions/asia-and-pacific/regional-initiatives/belt-and-road-initiative-international-green>, erişim tarihi: 05 Haziran 2024.
- Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (2023). "İnsani Gelişme Raporu 2023/2024". Erişim linki: <https://www.undp.org/publications/insani-gelisme-raporu-2023-2024>, erişim tarihi: 24 Mayıs 2024.
- Brookings Enstitüsü (2024). "The Belt and Road Initiative: China- Middle East Cooperation in an Age of Geopolitical Turbulence". Erişim linki: <https://www.brookings.edu/events/the-belt-and-road-initiative-china-middle-east-cooperation-in-an-age-of-geopolitical-turbulence/>, erişim tarihi: 15 Mayıs 2024.
- De Soyres, F., Mulabdic, A., & Ruta, M. (2018). "The Growth Impact of Belt and Road: First Global Evidence". Erişim linki: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/264651528857703718/pdf/WPS8863.pdf>, erişim tarihi: 13 Mart 2024.
- Global Railway Review (2024). "Turkey's Marmaray Project: a 153- year-old dream becomes reality". Erişim linki: Global Railway Review, erişim tarihi: 20 Nisan 2024.
- Global Voices. (2024a). "China's Investment in Turkey's Infrastructure." Erişim linki: <https://globalvoices.org/2024/04/23/china-invests-in-turkey-infrastructure/>, erişim tarihi: 30 Mart 2024.
- Global Voices. (2024b). "Çin'in Türkiye'deki Enerji ve Teknoloji Yatırımları." Erişim linki: <https://globalvoices.org/2024/04/23/china-invests-in-turkey-infrastructure/>, erişim tarihi: 16 Nisan 2024.
- Green Finance & Development Center. (2024). "Green Finance and Development Report." Erişim linki: <https://green-bri.org/green-finance-and-development-report>, erişim tarihi: 12 Nisan 2024.
- Griffith University. (2024a). "China Belt and Road Initiative Investment Report." Erişim linki: [https://www.griffith.edu.au/data/assets/pdf\\_file/0033/1910697/Nedopi-1-2024-China-Belt-Road-Initiative-Investment-report.pdf](https://www.griffith.edu.au/data/assets/pdf_file/0033/1910697/Nedopi-1-2024-China-Belt-Road-Initiative-Investment-report.pdf), erişim tarihi: 01 Mart 2024.
- Middle East Monitor (2023). "Türkiye ve Etiyopya arasındaki son anlaşmalar ilişkileri güçlendirdi". Erişim linki: <https://www.middleeastmonitor.com/20210825->

ties-between-turkey-and- ethiopia-have-been-strengthened-by-their-latest-agreements/, erişim tarihi: 01 Haziran 2024.

Multidisipliner Dijital Yayıncılık Enstitüsü (MDPI) (2024). "Environmental Impacts of the Pan Borneo Highway". Erişim linki: <https://www.mdpi.com/2076-3298/6/6/72>, erişim tarihi: 28 Nisan 2024.

Nedopil, C. (2024b). "China Belt and Road Initiative Investment Report." Erişim linki: [https://www.griffith.edu.au/data/assets/pdf\\_file/0033/1910697/Nedopil-2024-China-Belt-Road-Initiative-Investment-report.pdf](https://www.griffith.edu.au/data/assets/pdf_file/0033/1910697/Nedopil-2024-China-Belt-Road-Initiative-Investment-report.pdf), erişim tarihi: 07 Nisan 2024.

OECD (2024). "Türkiye – OECD Verileri". Erişim linki: <https://data.oecd.org/turkiye.htm>, erişim tarihi: 19 Mayıs 2024.

Ortadoğu Enstitüsü (Middle East Institute). (2024). "Kuşak ve Yol Girişimi Kapsamında Çin-Türkiye İşbirliği." Erişim linki: <https://www.mei.edu/publications/china-turkey-cooperation-under-belt-and-road-initiative>, erişim tarihi: 26 Mart 2024.

Savaş ve Barış Raporlama Enstitüsü (Institute for War and Peace Reporting) (2024). "Turkey and Central Asia's Growing Partnership". Erişim linki: <https://www.iwpr.net/global-voices/turkey-and-central-asias-growing-partnership>, erişim tarihi: 03 Mayıs 2024.

The Diplomat (2023). "China's Belt and Road Initiative in Southeast Asia: The Next Decade". Erişim linki: <https://thediplomat.com/2023/11/chinas-belt-and-road-initiative-in-southeast-asia-the-next-decade/>, erişim tarihi: 11 Mayıs 2024.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2024). "Türkiye-Çin Ticaret Hacmi Raporu." Erişim linki: <https://www.tuik.gov.tr/turkiye-cin-ticaret-hacmi-raporu>, erişim tarihi: 03 Nisan 2024.

Uluslararası Para Fonu (IMF). "China's Economic Growth and Belt and Road Investments." Erişim linki: <http://www.imf.org/en/Publications/WEO>, erişim tarihi: 17 Mart 2024.

World Bank Blogs (2024). "Three opportunities and three risks of the Belt and Road Initiative". Erişim linki: <https://blogs.worldbank.org/en/trade/three-opportunities-and-three-risks-belt-and-road-initiative>, erişim tarihi: 24 Nisan 2024.

World Bank Group. (2018). "The Belt and Road Initiative: Economic, Poverty and Environmental Impacts." Erişim linki: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/126471554923176405/pdf/The-Belt-and-Road-Initiative-Economic-Poverty-and-Environmental-Impacts.pdf>, erişim tarihi: 09 Mart 2024.

World Economic Forum. (2023). "China's Belt and Road Initiative: Trade and the New Silk Road." Erişim linki: <https://www.weforum.org/agenda/2023/11/china-belt-road-initiative-trade-bri-silk-road/>, erişim tarihi: 22 Mart 2024.

World Trade Organization. (2024). "Latest trends in trade." Erişim linki: [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/latest\\_trends\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/latest_trends_e.htm), erişim tarihi: 05 Mart 2024.



## ÖZGEÇMİŞ

**Muhammet YILDIZ**

### EĞİTİM DURUMU:

Derece	Kurum	Mezuniyet Durumu
Lisans	Dicle Üniversitesi-Tarih	2009
Pedagojik Formasyon	Dicle Üniversitesi	2011

### PROJELER

- Etüt Van Erciş İlçe Kordinatörlüğü
- Kitap Van Erciş İlçe Kordinatörlüğü
- TÜBİTAK Erciş İlçe Kordinatörlüğü
- Harezmi Eğitim Modeli Erciş İlçe Kordinatörlüğü
- Erasmus Erciş İlçe Kordinatörlüğü
- eTwinning Erciş İlçe Kordinatörlüğü

### BELGELER

- 06/05/2019- Teşekkür Belgesi- Çalışkanlık- İl Milli Eğitim Müdürü
- 17/01/2022- Başarı Belgesi - Çalışkanlık- Bakanlık
- 01/06/2022- Başarı Belgesi - Çalışkanlık- Bakanlık
- 28/06/2022- Başarı Belgesi - Çalışkanlık- Kaymakamlık
- 01/04/2023- Üstün Başarı Belgesi - Çalışkanlık- Kaymakamlık
- 26/04/2024-Başarı Belgesi - Çalışkanlık - Valilik