



Yeni İpekyolu Projesi Ve Türkiye – Kazakistan - Çin İlişkileri Kapsamında Ulaştırma Koridorları

The New Silk Road Project: Transportation Corridors Within the Scope of Turkey, Kazakhstan and China Relations

Mehmet MARANGOZ¹

Büşra TUNCER^{2*}

¹ Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, mehmetmarangoz@mu.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-1589-2940>

² Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, busratuncer@mu.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-4526-980X>

* Yazışılan Yazar/Corresponding author

Makale Geliş/Received: 9.11.2020

Makale Kabul/Accepted: 30.11.2020

Öz

Yeni İpek Yolu projesi, kazan kazan anlayışı ile ülkelerin katılımını teşvik eden bir küresel kalkınma projesi olarak ilk kez Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında kamuoyuna duyuruldu. Tarihi İpek Yolundan ilham alınarak geliştirilen bu girişimin temel amacı, Asya'yı karadan ve denizden Avrupa'ya bağlayacak ticaret ve altyapı ağı oluşturarak ekonomik faaliyetlerin küreselleşmesini sağlamak; kazan-kazan anlayışı ile küresel işbirliğini arttırmak ve geçtiği güzergahta toplumsal refah yaratarak bölgesel ekonomik kalkınmayı teşvik etmektir. Kapsayıcılığı ve 'altyapı'ya odaklanıyor oluşu ise bu girişimi, diğer uluslararası işbirliklerinden ayıran en temel özelliğidir. Bu çalışmada, Çin'in öncülüğünde başlayan Yeni İpek Yolu projesinin geçiş güzergahında yer alan Türkiye ve Kazakistan'ın önemi analiz edilirken aynı zamanda iki ülke arasındaki ticari ilişkiler Çin bağlamında değerlendirilmektedir.

Anahtar kelimeler: Yeni İpek Yolu Projesi, OBOR, BRI, Altyapı, Çin, Türkiye, Kazakistan

JEL kodları: M1, F1, M16

Abstract

The New Silk Road project was announced to the public in 2013 for the first time by Chinese President Xi Jinping as a global development project that encourages the participation of countries with a win-win approach. The main purpose of this initiative, which is inspired by the historical Silk Road, is to create a trade and infrastructure network that will connect Asia to Europe from land and sea, and to ensure the globalization of economic activities. In addition, this initiative aims to encourage regional economic development by creating global cooperation and social welfare on the route it passes through with a win-win approach. Its inclusiveness and focus being 'infrastructure' is the main feature that distinguishes this initiative from other international collaborations. In this study, the importance of Turkey and Kazakhstan will be discussed in terms of New Silk Road's transit routes while the commercial impact on Turkey and Kazakhstan relations will be evaluated with a view from China perspective.

Keywords: New Silk Road, OBOR, BRI, Infrastructure, China, Turkey, Kazakhstan

JEL codes: M1, F1, M16

1. GİRİŞ

Küreselleşme ile birlikte ekonomiler, ticarete engelsiz ve düz bir dünya vizyonu ile politikalar geliştirmektedir. Bölgesel ekonomik işbirliği sağlayarak bu amaca hizmet edileceği düşüncesi, ülkeleri bölgesel entegrasyonlar yaratmak için ticari, ekonomik ve siyasi politikalar geliştirme konusunda motive etmektedir. Gümrük Birliği, Şangay İşbirliği Örgütü gibi bölgesel ticari entegrasyonlar da bu motivasyonun birer örneğini oluşturmaktadır. Son zamanların en dikkat çeken ve de en kapsamlı entegrasyon girişimi ise Çin'in Tarihi İpek Yolundan ilham alarak (Casarini, 2016: 97) ortaya attığı Yeni İpek Yolu projesidir.

Tarihi İpek Yolu, Çin'den başlayarak Avrupa'ya, Kızıldeniz üzerinden Afrika kıtasına kadar uzanmış, bilinen en eski ticaret yolları ağıdır. Adını dönemin en çok ticareti yapılan ve değerli sayılabilecek mallarından biri olan ipekten almıştır. Tarihi İpek Yolu, zamanla yalnızca ticaret amacıyla kullanılan bir yol olmanın ötesine geçerek kültürlerin, değerlerin, yeniliklerin, buluşların da taşınmasını sağlayan çok boyutlu bir ağa dönüşmüştür. Coğrafi keşiflerle birlikte deniz yollarının ticarete daha güvenilir ve daha az maliyetli olduğu ortaya çıkmıştır. Bu gelişmeler ışığında Tarihi İpek Yolu önemini iyiden iyiye kaybetmiştir (Günay, Çetiner, Sevinç ve Kütükçü, 2019: 158).

Çin'in gerek ekonomik gerekse politik nedenlerle Tarihi İpek Yolu'nu canlandırarak (China Daily, 2014), Doğu'yu, bilhassa Çin'i, yeniden küresel ticaretin merkezine dönüştürme çabaları, ilk kez Çin devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında kamuoyuna duyurulan Yeni (Modern) İpek Yolu projesi ile karşılık bulmuştur. Yeni İpek Yolu projesi, Bugün Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road - OBOR) ya da Kuşak Yol Girişimi (Belt and Road Initiative - BRI) olarak da anılmaktadır (Cai, 2017: 3). Bu çalışmada, zaman zaman Yeni İpek Yolu projesi, literatürdeki en yaygın ve en iyi bilinen kısaltması olan "OBOR" (Sternberg, Ahearn ve McConnell, 2017: 1) ile ifade edilmiştir.

OBOR, bugün altmıştan fazla partner ülke ile mutabakatı olan, kazan kazan anlayışı ile diğer ülkelerin de katılımını teşvik eden açık bir çağrı niteliği taşımaktadır. Türkiye ve Kazakistan ise Çin'in bu proje ile Avrupa'ya ulaşmayı hedeflediği orta koridor ayağında yer alan iki önemli jeo-ekonomik ortağıdır. Kazakistan karadan bağlantıyı sağlayacak koridorlarda, Türkiye ise hem denizden hem de karadan bağlantıların kurulacağı koridorlarda (Camgöz ve Dinçer, 2017: 1) Çin'in işbirliği yapacağı ülkelerdir.

Çin'in yüzüncü kuruluş yıl dönümünde, 2049 yılında tamamlanması beklenen OBOR her ne kadar ticari ortaklık vizyonu ile diğer uluslararası işbirliği mekanizmaları ile aynı amaca hizmet edecek olsa da bu girişimin altyapıya yapılacak yatırımlar ile ülkelerin ekonomik kalkınmasına katkı sağlayacak olması (Huang, 2016: 319) kendine has en önemli özelliğidir. Bu çalışmada, Türkiye ve Kazakistan'ın mevcut ve potansiyel altyapısı Yeni İpek Yolu projesi kapsamında değerlendirilerek, bu girişimin iki ülkenin ticari ilişkilerine olası etkileri Çin bağlamında ele alınmaktadır.

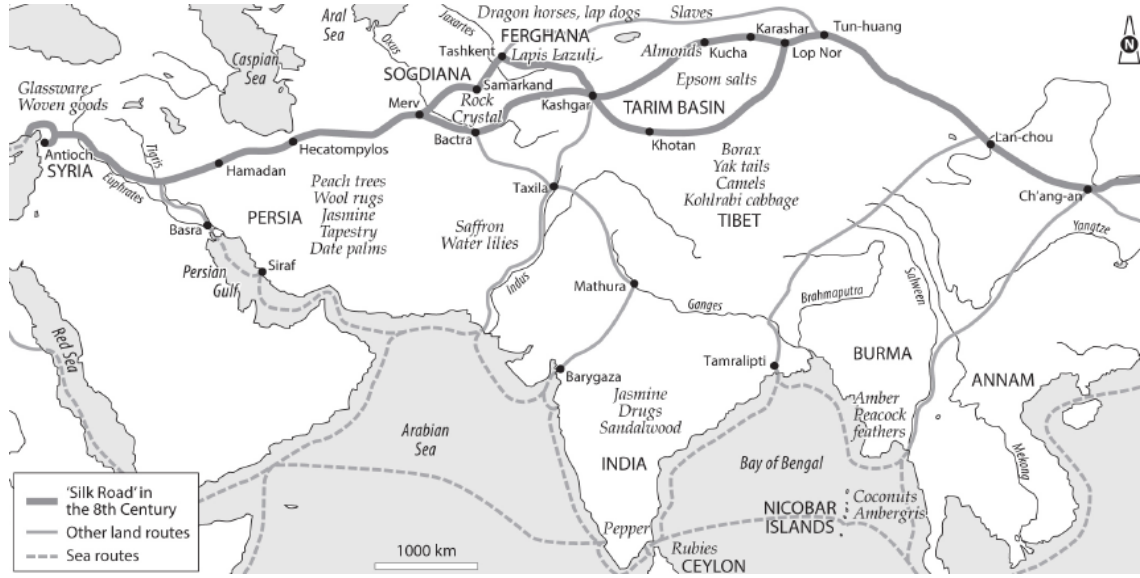
2. TARİHİ İPEK YOLU VE YENİ İPEK YOLU PROJESİ

Ekonomilerin ticarete daha liberal bir anlayışı benimseyerek ticaretin önündeki engelleri kaldırma çabaları tarihte ilk kez İpek Yolu ile karşılık bulmuştur. Nitekim bugünkü uluslararası ticaretin temellerini Tarihi İpek Yoluna dayandırmak yanlış olmayacaktır. Tarihi İpek Yolu, yaklaşık 2000 yıllık geçmişi, sürekli gelişen ve çeşitlenen rotaları ile (Camgöz ve

Dinçer, 2017: 1) tarihin bilinen en eski ticaret yolları ve kültürlerarası iletişim ağıdır. Çin'i Avrupa'ya bağlayan bu tarihi yol, Yeni İpek Yolu Projesinin de ilham kaynağı olarak nitelendirilmektedir (Casarini, 2016: 97; Fallon, 2015: 141).

2.1. Tarihi İpek Yolu

Geçmişten bugüne uluslararası ticaret yolları, toplumlara yalnızca ekonomik anlamda fayda sağlamakla kalmamış; güzergahları boyunca siyasi ve toplumsal değişime de katkıda bulunmuştur (Günay vd., 2019: 158). Bu bağlamda, Tarihi İpek Yolu, M.Ö. 200'lü yıllara kadar uzanan geçmişi ile Çin'den Avrupa'ya, Orta Asya'dan Akdeniz'e kadar uzanan devasa bir coğrafyaya yayılmayı başarmış (bkz. Şekil 1), tarihin en eski ticaret yolları ve kültürlerarası iletişim ağı olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 1: Tarihi İpek Yolu Kara ve Deniz yolu rotaları (Liu, 2010)

Şekil 1'de verilen güzergahları kullanan kervanlar, Çin'de üretilen dönemin değerli sayılabilecek eşyalarını (ipeğin yanı sıra kağıt, baharat, porselen gibi) batıya taşımış olup zamanla dönüş yolunda satmak üzere batının değerli sayılabilecek eşyalarını da Çin'e, yani doğuya taşımaya başlamışlardır (Bay, 2018: 2). Yeni tüccar topluluklarının ticaret güzergahlarına yerleşmeleri ise bu güzergahların tarım açısından da verimli olan refahın yüksek olduğu şehir merkezlerine dönüşmelerini sağlamıştır (Liu, 2010: 1-11). İpek Yolu coğrafyası yapılan ticari faaliyetler sayesinde kültürlerarası ilişkilerin de gelişmesini sağlamıştır; çünkü birer şehir merkezine dönüşen bu güzergahlar, zamanla sanatçıların, zanaatkarların, misyonerlerin, felsefecilerin, elçilerin, ülkelerindeki iç karışıklıklar nedeniyle yurtlarını değiştirmek zorunda kalan mültecilerin ve hatta soyguncuların da hareket halinde olduğu, yalnızca değerli sayılabilecek ürünlerin ticaretinde kullanılan bir ağ olmanın ötesine geçerek kültürel faaliyetlerin, fikirlerin ve teknolojilerin de (kağıt üretimi ve ipek dokuma teknolojileri, cam yapım teknikleri vb.) doğuya, diğerlerinin ise batıya hareket etmesine olanak sağlayan 'çok boyutlu bir ağ'a dönüşmüştür (Hansen, 2012: 238).

Yedinci ve sekizinci yüzyıllarda ulaşım yoğunluğu bakımından en parlak dönemini yaşayan Tarihi İpek Yolu (Akaev, 1999: 17; Bay, 2018: 2), dokuzuncu yüzyıla gelindiğinde deniz

güzergahlarının taşımacılıktaki avantajlı (daha çok malın, daha az maliyetle taşınması gibi) yönlerinin keşfedilmesiyle önemini kaybetmeye başlamıştır.

Sonraki yüzyıllarda, güvenliğin azalması, artan vergiler ve yeni teknolojik gelişmeler nedeniyle ticarete Tarihi İpek Yolu'nun yerini, deniz yolu taşımacılığı almıştır (Bay, 2018: 2). On beşinci yüzyıla gelindiğinde ise coğrafi keşiflerin başlamasıyla birlikte Tarihi İpek Yolu önemini iyiden iyiye kaybetmiştir.

OBOR'un ilk ortaya atıldığı yıl olan 2013'ten önceki yakın tarihe bakıldığında ise bölge otoritelerinin pek çoğu yeni bir İpek Yolunun yaratılması gerektiğini sık sık dile getirmiştir (Çakan, 2017: 37; Ergünsu, 2017; Marangoz, Tuncer ve Muratovna, 2020); çünkü küreselleşme ile birlikte, uluslararası ticaretin önündeki engellerin bir bir ortadan kaldırılması vizyonu ile hareket eden ekonomiler, yaşanan teknolojik gelişmelerin ışığında entegre ticari birlikler yaratarak yeni ticari projelere, küresel ve bölgesel kalkınma planlarına ihtiyaç duymaktadır. Bu anlamda, son yıllarda öne çıkan en dikkat çekici projelerden biri ise Tarihi İpek Yolunun yeniden canlandırılması fikri ile (Çakan, 2017: 37; Fallon, 2015: 141; Yereli, 2014: 304; Oliveira, 2020: 2) pek çok tartışmaya konu olan ancak yine de umut verici bir retorik olmayı başaran Yeni İpek Yolu Projesi'dir.

2.2. Yeni İpek Yolu Projesi

Yeni İpek Yolu projesi ilk kez, Çin'in devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılında Kazakistan'a yaptığı ziyaretinde, paydaşlarına kapsayıcı küreselleşme vaadi sunan (Oliveira, 2020: 1) 'yüzyılın projesi' olarak tanıtılmıştır (Clover, Jui ve Hornby, 2017). Bir ay sonra, Endonezya ziyareti esnasında bu çağrıyı yineleyen Başkan Xi Jinping aynı yıl Asya Altyapı Geliştirme Bankası'nın (Asian Infrastructure Development Bank-AIIB) kurulması ile "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" nun inşası yönünde ek bir çağrıda bulunmuştur (Liu ve Dunford, 2016: 325). Yeni İpek Yolu süreci resmi olarak, 2013 yılı Kasım ayında, parti yetkilileri tarafından Çin'in 2020'den önce anahtar bir politika önceliği olarak reform planına kaydedilmesi ile başlamıştır (Huang, 2016: 314).

Asya, Avrupa ve Afrika arasında yeni bir ekonomik ve bölgesel bağlantı yaratmayı amaçlayan Yeni İpek Yolu projesinin temelini "kazan-kazan" yaklaşımı, eşitlik, karşılıklı fayda, karşılıklı yardım ve işbirliği kavramları oluşturmaktadır (Habova, 2015: 65). Bu proje temelde iki ayağı olan bir girişim olarak tasarlanmıştır. Bu ayaklar: İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yoludur (bkz. Şekil 2).



Şekil 2: Yeni İpek Yolu (Tuerdi, 2017: 13)

Şekil 2’den de görüldüğü gibi İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Çin’i Orta Asya üzerinden Avrupa’ya, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ise denizden Güneydoğu Asya bölgesini limanlar ve demiryolları yoluyla Çin’in güney eyaletlerine bağlamayı hedeflemektedir. Son resmi kayıtlara göre Yeni İpek Yolu projesi daha şimdiden en az altmış sekiz ülkeyi kapsayan devasa bir coğrafyaya yayılmayı başarmıştır (bkz. Tablo 1).

Tablo 1. OBOR’un Yayıldığı Bölgeler ve Kapsadığı Ülkeler

Bölgeler	Kapsadığı Ülkeler	Ülke sayısı
Doğu ve Güneydoğu Asya	Brunei, Çin, Endonezya, Malezya, Moğolistan, Myanmar, Kamboçya, Laos, Filipinler, Singapur, Güney Kore, Tayland, Doğu Timor (Timor-Leste) ve Vietnam	14
Orta ve Güney Asya	Afganistan, Bangladeş, Butan, Hindistan, Kazakistan, Kırgızistan, Maldivler, Nepal, Pakistan, Sri Lanka, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan	13
Orta Doğu ve Afrika	Bahreyn, Cibuti (Djibouti), Mısır, Etiyopya, İran, Irak, İsrail, Ürdün, Kenya, Kuveyt, Lübnan, Umman, Katar, Suudi Arabistan, Suriye, Birleşik Arap Emirlikleri ve Yemen	17
Avrupa ve Avrasya	Arnavutluk, Ermenistan, Azerbaycan, Beyaz Rusya, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Gürcistan, Macaristan, Letonya, Litvanya, Makedonya, Moldova, Karadağ, Polonya, Romanya, Rusya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Türkiye ve Ukrayna	24

Tablo 1’de gösterilen paydaş ülke ekonomileri heterojen nitelikte olup (küçük ve büyük; gelişmiş ve gelişmekte olan) yıllık ekonomik çıktılarının ise kabaca 25 trilyon doları bulduğu tahmin edilmektedir (Hurley vd., 2019: 145). Bu da Yeni İpek Yolu projesinin ekonomik-ticari

kapasitesinin devasa boyutlara ulaştığının bir kanıtı niteliğindedir. Ayrıca bu ülkelere şimdiye kadar ulaşım, enerji ve telekomünikasyonda 8 trilyon dolara varan bir altyapı yatırımı yapıldığı düşünüldüğünde (Hurley vd., 2019: 140), Yeni İpek Yolu projesinin söz konusu ülkelerin kalkınmasına da katkıda bulunduğunu söylemek mümkündür.

2.2.1. Yeni İpekyolu Projesinin Önemi

Çin'in küresel ticaretteki payı göz önüne alındığında, Çin'in bu projeye atfettiği önemi anlamak, küresel ticaret açısından da kritik bir öneme sahiptir. Nitekim yüz yetmişden fazla ekonomi için yıllık uluslararası ticaret istatistiklerinin yer aldığı Birleşmiş Milletler Comtrade Veritabanı verilerine göre, 2018 yılında 4,6 trilyon dolar ile küresel ticaretin %12,4'ünü elinde bulunduran Çin, bu başarısıyla, ticarete dünyanın önde gelen diğer ekonomilerinin (ABD ve Almanya'nın) önüne geçmeyi başarmıştır (China Power Team, 2020).

Huang (2016: 315) çalışmasında dört ana argüman ile OBOR'un neden Çin için önemli bir politika olduğunu şöyle özetlemiştir. İlk olarak, Çin'in ekonomik reformun ilk otuz yılında artan ihracatı ve doğrudan yabancı yatırımlarla elde ettiği ivme ile çok hızlı kazandığı ekonomik büyüme, son yıllarda yavaşlamıştır. OBOR, Çin'in yeni ekonomik fırsatları yakalaması açısından batıya yönelmesini sağlayacak olup yavaşlayan ekonomik büyümesine yeniden ivme kazandıracaktır. İkincisi, IMF ve Dünya Bankası gibi uluslararası kuruluşların, ekonomilerin kalkınmasına yönelik yürüttüğü (Washington Mutabakatı vb.) planlar sınırlı başarı elde ettiğinden, küresel ekonomik sistemi geliştirmeye yönelik yeni modellere ihtiyaç vardır. OBOR, başarılı bir şekilde hayata geçirildiğinde Çin'in küresel ekonomik entegrasyonda öncü olmasını sağlayacaktır. Üçüncüsü, OBOR politika diyalogu, altyapı bağlantısı, engelsiz ticaret, finansal destek ve insanlar arası değişimi kapsayan çok boyutlu bir girişimdir; ancak Çin'in ekonomik kalkınma planlarından da edindiği önceki tecrübeler ile altyapı bağlantısı, bölgesel işbirliği ve kalkınmada önemli bir rol üstlendiğinden, Yeni İpek Yolu projesi (özellikle projenin ilk aşamaları) için de bir önceliktir. Bu nedenle, Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ve BRICS ülkeleri (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika Cumhuriyeti) tarafından kurulan Yeni Kalkınma Bankası, Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankası (ADB) gibi uluslararası kuruluşlar tarafından sağlanan finansmanın yanı sıra, Çinli kurumların (Çin Kalkınma Bankası-CDB, Çinli şirketler vb.) büyük yatırımlar yapması beklenmektedir. Son olarak, Yeni İpek Yolu projesinin özellikle gelişmekte olan ekonomilerin kalkınmasına destek sağlayacağı ortadadır; ancak yine de bu girişimin beraberinde getirebileceği bir takım politik ve ekonomik riskler de göz önünde bulundurulmalı ve de hem mali hem de siyasi konularda ihtiyatlı olunması gerekmektedir.

Çin hükümetinin ortaya attığı bu girişimin aslında Çin'in kendini yeniden, Avrasya jeopolitik ve ekonomik haritasının merkezinde konumlandırma hayalinin bir ürünü olduğu düşünülse de Çin bu projede bölgesel entegrasyon ve altyapı yatırımı için küresel bir strateji olarak diğer ülkelerin katılımını da teşvik etmektedir. Çinli finans kurumlarının bu kapsamda toplam 138 ülkenin iştiraki ile sağlayacağı düşünülen 1 trilyon ABD Doları tutarındaki taahhüt ise yoğun tartışmaları da beraberinde getirmektedir (Oliveira, 2020: 1).

Ülkelerin Yeni İpek Yolu'na karşı tutumları henüz netlik kazanmamıştır; çünkü bazıları (Tiezzi, 2014; Habova, 2015) bu girişimi ABD'nin II. Dünya Savaşı sonrasında ortaya attığı Marshall Planının bir kopyası olarak nitelendirmektedir. Dahası, bazı çalışmalar (Wilson, 2019; Oliveira, 2020) OBOR'u mevcut kapitalist sistemde ABD hegemonyasını reddetmek

için düşünülmüş bir *sisifos çabası*^a olarak nitelendirmektedir. Buna ek olarak, Yeni İpek Yolu ile Çin'in endüstriyel fazlası (özellikle çelik, demir dışındaki metal vb.) ürünlerinin ihracatını yaparken daha fazla avantaj elde edecek olması, bölgedeki diğer ekonomiler için olumsuz sonuçları da muhtemelen doğuracağı konusunda endişe yaratmaktadır (Huang, 2016: 315). Diğer taraftan bazı çalışmalar da (Crandall ve Crandall, 2017) Yeni İpek Yolu projesinin uluslararası ekonomik entegrasyon için faydalı bir model teşkil edeceğini savunmaktadır (Huang, 2016: 314).

2.2.2. Yeni İpekyolu Projesinin Amaçları

Tıpkı Tarihi İpek Yolunda olduğu gibi Yeni İpek Yolu projesinin de temel amacı, birçok ülkede ekonomik faaliyetlerin küreselleşmesini (Fu, Wu, Wang ve Wang, 2020: 172) ve kazan-kazan işbirliği ile ortak refah oluşturarak bölgesel ekonomik kalkınmayı (Huang, 2016: 318) teşvik etmektir.

2001'den sonra Çin, ülkesindeki firmalara 'Dışarı Çık (Go Global)' politikası ile devlet destekli yatırım teşvikleri sunarak onları yeni pazarlara açılma konusunda teşvik etmiştir. Bu da ülkeye artan hammadde akışı sağlarken Çinli firmalara da hem açılacakları yeni pazarlar sunmuş hem de artan rekabet avantajı sağlamıştır (Smaller, Wei ve Yalan, 2012: 4). Bu politikanın devamı niteliğinde olan OBOR ile biriken denizaşırı sermaye ve endüstriyel kapasiteye de ulaşılması amaçlanmaktadır (Oliveira, 2020: 2). Öte yandan, altmıştan fazla (ve de gittikçe artan sayıda) ülkenin işbirliğini kapsayan bu girişimden yalnızca Çin'in değil, projeye dahil olan diğer paydaş ülkelerin de 'kazan-kazan' anlayışı ile karlı çıkacağı tahmin edilmektedir.

Dört temel ilke (açıklık ve işbirliği; uyum ve kapsayıcılık; piyasa bazlı operasyon; tüm ülkeler için kazan-kazan anlayışı ile karşılıklı yarar) doğrultusunda (Huang, 2016: 318), Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu tarafından yayınlanan Kuşak ve Yol Girişimi Eylem Planı'nda (NDRC, 2015 aktaran Marangoz vd., 2020) ise Yeni İpek Yolu projesinin beş temel amacı şu şekilde özetlenmiştir:

1. Politika koordinasyonu (Policy coordination): Hükümetlerarası işbirliğinin geliştirilmesi, ülkelerarası iletişim mekanizmasının geliştirilerek politika alışverişinin sağlanması, ortak çıkarların oluşturulması ve geliştirilmesi, karşılıklı siyasi güvenin artırılması ve yeni işbirliği konsensüsü sağlanması amaçlanmış olup (Çakan, 2017: 40); bu kapsamda 2019'un sonuna gelindiğinde 137 ülke ve 30 uluslararası kuruluş, Kuşak ve Yol Girişimi'nin ortaklaşa inşa edilmesi için Çin ile 199 işbirliği anlaşması imzalamıştır (NDRC, 2020).

2. Olanakların birbirine bağlanabilirliği (Facilities connectivity): Ülkelerin birbirlerinin egemenliğine ve güvenlik endişelerine saygı gösterdiği bir koordinasyon ortamında, altyapı inşaat planları ve teknik standartlar sistemleri arasında bağlantı geliştirilmesi, ortak uluslararası yolların yapımına ivme kazandırılması ve tüm alt alanları birbirine bağlayan bir altyapı ağı oluşturulması amaçlanmış olup; altı ekonomik koridor ve bu güzergahta yer alan ülkelerin pek çoğu ile ilgili olarak işbirliği projeleri hali hazırda oluşturulmuştur (NDRC, 2020). Yüksek hızlı demiryolları, geniş karayolları, denizcilik, havacılık, boru hatları ve fiber optik ağları (Habova, 2015: 65) gibi diğer altyapı çalışmaları ise inşaat aşamasındadır.

^a Yunan Mitolojisinde yer alan Sisifos'un hikayesinden esinlenilerek kullanılan *sisifos çabası* (*sisyphean effort*) asla ulaşılamayacak bir amaç uğruna sonu olmayan ve işe yaramayacak bir çaba sergilemektir.

3. Engelsiz ticaret (Unimpeded trade): Yatırım ve ticaret engellerinin azaltılması, bölgesel ekonomik entegrasyonun teşvik edilmesi, gümrük işlemlerinde standart süreçlerin yaratılması (Çakan, 2017: 40), denetim ve karantina prosedürlerinin koordinasyonunun iyileştirilmesi amaçlanmış olup; 2019 yılı sonunda, proje kapsamında Çin ile mutabakat zaptı imzalayan diğer paydaş ülkeler arasındaki mal ticaretinin toplam değeri, Çin'in bu ülkelere yaptığı 110 milyar dolaraşan yatırımıyla 7,8 trilyon dolarıbulmuştur (NDRC, 2020).

4. Finansal bütünlük (Financial integration): Para politikasında koordinasyon ve işbirliği, finansman kurumlarının kurulması, bölgesel bir finansal risk erken uyarı sisteminin oluşturulması, sınır ötesi riskleri ve krizleri ele alan bir değişim ve işbirliği mekanizması oluşturulması amaçlanmış olup; bu kapsamdaÇin, uzun vadeli, istikrarlı, sürdürülebilir, riskin kontrol altında olduğu ve çeşitlendirilmiş bir finansman sisteminin oluşturulmasını teşvik etmek amacıyla Şubat 2015 yılında 40 milyar ABD Doları ile faaliyete geçen İpek Yolu Fonu (Habova, 2015: 65), 2013 yılında kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankası gibi bir takım finans kurumları yaratmıştır (NDRC, 2020).

5. İnsandan insana bağ (People-to-people bonds): Kültürel-akademik değişim ve diyalogunun, medya işbirliğinin ve gönüllü hizmetlerin yaratılmasıyla, OBOR'a dostane işbirliği ruhunun kazandırılması amaçlanmış olup; Çin bu doğrultuda paydaş ülkelerle kültürel değişim programlarını hayata geçirirken eğitim, bilim ve teknoloji, kültür, spor, turizm vb. alanlarda işbirliğini teşvik ederek karşılıklı anlayış geliştirmeyi amaçlamaktadır (NDRC, 2020). Bu kapsamda partner ülkelerce ortak yönetilen okulların, düşünce kuruluşlarının kurulması planlanmaktadır (Çakan, 2017: 41).

Yeni İpek Yolu projesinin söz konusu bu beş amacı birlikte değerlendirildiğinde ise dikkat çekici özelliğinin, engelsiz ticareti merkeze alarak, altyapı geliştirme faaliyetlerine odaklanıyor olmasıdır (Habova, 2015: 65). Yeni İpek Yolu projesinin bugüne kadar yapılan müzakereleri, projeleri ve yatırımları göz önüne alındığında kolaylaştırıcı bağlantı ile ifade edilen lojistik bağlantılarının ön plana çıktığı görülmektedir. Bu nedenle OBOR'a dahil olan ülkeler, dış ticaretini arttırarak ekonomik kalkınmaya katkıda bulunacağı beklentisiyle, 2049 yılında tamamlanması planlanan girişim için ulaştırma ağlarını geliştirmeye yönelmişlerdir.

3. YENİ İPEKYOLU PROJESİ KAPSAMINDA ÖNGÖRÜLEN ULAŞTIRMA KORİDORLARI

Tarihi İpek Yolu, coğrafi keşiflerle birlikte yerini ticarete daha çok tercih edilmeye başlanan deniz yollarına bırakmış olup sonraları dönemin tarihi-kültürel değerlerini yansıtan turistik bir güzergaha dönüşmüştür. Ancak yakın tarihe bakıldığında uluslararası ticarete yalnızca deniz yollarına değil, buna alternatif olarak uygun kara yolu güzergahlarına da ihtiyaç duyulduğu, Tarihi İpek Yolunun canlandırılması gerektiği bölge otoriteleri tarafından sıklıkla dile getirilmeye başlanmıştır (Çakan, 2017: 37). Nitekim, 1994'de dönemin Çin başbakanı Li Peng Kazakistan ziyaretinde işbirliği stratejilerinin önemini vurgulayarak, ulaşım şartlarının iyileştirilmesi ile Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması gerektiğini ifade etmiştir (Bi Yingxian, 1994 aktaran Ekrem, 2011: 35); çünkü dünya ticaretinde yeni lojistik alternatifler yaratma çabası içerisine giren ekonomiler, yeni uluslararası koridorlar yaratarak daha fazla ülkeye ulaşmayı hedeflemişlerdir.

Yeni İpek Yolu projesi, Çin ile Avrupa arasında hem karadan hem de denizden köprülerle, devasa bir coğrafyada (bkz. Şekil 2) temelde üç hattı olan bir proje olarak tasarlanmıştır. Bunlar; Kuzey, Orta ve Güney hatlarıdır. OBOR, Rusya üzerinden Kuzey koridoru (Trans-Sibirya Demiryolu - TSR) ile, İran üzerinden Güney koridoru ile, Türkiye üzerinden de Orta koridor ile Asya ve Avrupa arasında bir geçiş yaratmayı amaçlamaktadır. Yeni İpek Yolu kapsamında, devasa enerji ve maden rezervlerine, sağlam demografik temelleri olan devletler üzerinden (Habova, 2015: 64) ulaşılmasını sağlayacak altı koridor belirlenmiştir (OECD, 2018; bkz. Tablo 2).

Tablo 2. OBOR Koridorları

		OBOR Koridoru	Kapsadığı Ülkeler
Karada Bir Kuşak (One Belt)	1	Yeni Avrasya Kara Köprüsü	Kazakistan , Rusya, Belarus ve Polonya üzerinden Avrupa'ya bağlantı (demiryolu dahil).
	2	Çin, Moğolistan, Rusya Ekonomik Koridor	Demiryolu bağlantıları ve bozkır yolu dahil (kara köprüsü ile bağlantı kurulacaktır).
	3	Çin, Orta Asya, Batı Asya Ekonomik Koridoru	Kazakistan , Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye 'ye bağlantı.
	4	Çin Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru	Vietnam, Tayland, Lao Demokratik Halk Cumhuriyeti, Kamboçya, Myanmar ve Malezya.
Denizde Bir Yol (One Road)	5	Çin, Pakistan Ekonomik Koridoru	Kaşgar şehrini (serbest ekonomik bölge), ticari ve askeri amaçlar için kullanılan bir derin su limanı olan Pakistan Gwadar limanı ile birleştiriliyor.
	6	Çin, Bangladeş, Hindistan, Myanmar Ekonomik Koridor	Hindistan ve Çin arasındaki güvenlik sorunlarına duyulan güvensizlik nedeniyle bunun daha yavaş hareket etmesi muhtemeldir.

Kaynak: OECD, 2018 verileri kullanılarak araştırmacılar tarafından oluşturulmuştur.

Not. 21. Deniz Yolu Ekonomik Kuşağının kapsadığı ülkelere net olarak ulaşılmadığından tabloda yalnızca açıklamalara yer verilmiştir.

Tablo 2'de verilen altı koridorun ise üçü denizden, ikisi karadan olmak üzere beş güzergahı, Çin'den başlayıp Özbekistan, Kazakistan, Rusya, Türkiye ve Yunanistan üzerinden Roma'ya ulaşacak şekilde planlanmıştır (Durdular, 2016: 91). Bu kapsamda, ulaştırma koridorlarının planlandığı şekilde uygulanabilirliğine yakından bakıldığında, Kazakistan ve Türkiye'nin projede kritik roller üstlendiği görülmektedir.

4. YENİ İPEK YOLU PROJESİNDE ORTA KORİDOR VE TÜRKİYE

Türkiye, sahip olduğu jeopolitik konum ile geçmişten bugüne Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan en önemli geçiş noktalarından biri olmuştur. Çin'in Yeni İpek Yolu perspektifinden bakıldığında da Türkiye önemli bir kavşak noktasında yer almaktadır. Nitekim, Çin'in Ankara Büyükelçisi Yu Hongyang, Yeni İpek Yolu projesinde Türkiye'nin önemini "Yeni İpek Yolu projesinde çok sayıda yollar var. Ancak her yol, nereden geçerse geçsin, mutlaka

Türkiye'den geçecektir" sözleri ile vurgulamıştır (Tahincioğlu, 2015). Bu nedenle, OBOR kapsamında Türkiye'nin stratejik işbirliği kritik öneme sahiptir.

OBOR ile İngiltere'den kalkan bir trenin, Manş Tüneli'nden geçtikten sonra Türkiye üzerinden boğazdaki Marmaray Tüp Geçiti'ni kullanarak Çin'e ulaşması planlanmaktadır. Bu kapsamda İngiltere'den Çin'e ilk yük treni seferi 2017 yılında gerçekleşmiş olup içlerinde Türkiye ve Kazakistan'ın da olduğu yedi ülkeyi kapsayan bir güzergahı takip etmiş, on iki bin kilometrelik yolculuğunu üç haftada tamamlamıştır (BBC, 2017). Ayrıca, projenin Orta Koridor geçişlerinden biri aracılığı ile Türkiye'den başlayan demiryolu ile sırasıyla Gürcistan'a, Azerbaycan'a bağlantı sağlanacaktır. Ardından Hazar Denizinden feribot ile geçilerek Türkmenistan ve Kazakistan üzerinden Çin'e ulaşılacaktır. Ayrıca Türkiye OBOR'un orta koridor geçişini sağlayacak bir diğer proje olan Türkiye – Gürcistan – Azerbaycan – Türkmenistan - Afganistan transit taşımacılık koridoru projesinde de yer almaktadır (Ergünesu, 2017: 29).

Yeni İpek Yolu açısından Türkiye'nin işbirliği birincil olarak jeo-ekonomik konumu itibari ile zaman ve maliyet avantajı yaratacaktır. Buna ek olarak, Türkiye Avrasya bölgesinde soft power, yani yumuşak güç olarak görülmektedir (Zan, 2016: 60). Avrasya ise siyasi olarak istikrarlı bir bölge olarak görülmemektedir. Örneğin, Türkiye'ye komşu olan Avrasya ülkelerinin birçoğu son on beş yıl içinde birçok savaş yaşamıştır. Öte yandan, Yeni İpek Yolu ile Çin'in Avrupa'ya ulaşabilmesi için iki güzergah planlanmıştır: biri Hazar Denizi, Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden geçmekte, diğeri ise Pakistan ve İran üzerinden geçmektedir (Kadılar ve Ergüney, 2017: 87). Her iki senaryoda da Türkiye üzerinden geçilsin ya da geçilmesin, OBOR'un yatırım ve ticaret yoluyla bu istikrarsızlıkları ortadan kaldırma ve bu rotaları güvenli ticaret güzergahlarına dönüştürme çabaları için Türkiye'nin bölgedeki yumuşak gücü kritik bir öneme sahiptir.

Tüm bu nedenler birlikte değerlendirildiğinde Türkiye'nin Yeni İpek Yolu projesindeki paydaşlığı hem zaman, maliyet ve lojistik bir alternatif teşkil etmesi yönüyle hem de küresel istikrarda söz sahibi olan (CGTN, 2019) yumuşak güçlerden biri olması yönüyle kritik bir öneme sahiptir.

Öte yandan, bugün dünyanın 18. büyük ekonomisi olarak görülen, OECD, G20, WTO ve GATT gibi uluslararası işbirliklerine üyeliği bulunan Türkiye için de OBOR pek çok kazanım vaatmektedir. Sezen (2016) çalışmasında Türkiye'nin Yeni İpek Yolu Projesinden, ticareti kolaylaştırması yönüyle kazançlı çıkacağını ifade etmiştir. Nitekim, Türkiye'nin OBOR'daki paydaşlığı ile elde edeceği düşünülen potansiyel kazanımlar ise şu şekilde sıralanabilir (Çakan, 2017: 47; Kadılar ve Ergüney, 2017: 87):

- i. Türkiye komşu ülkeleri arasında ticaret akışını sağlayan bir konumda yer alarak doğal olarak üstleneceği uzlaştırıcı görevle bölgedeki rolünü güçlendirecektir. Ayrıca diğer Türk dünyası ülkeleri ile olan ilişkilerinde de iyileşme kaydedecektir.
- ii. Komşu ülkelere kıyasla daha güçlü bir para birimine sahip olması ise, sermaye ve mal akışı için Türkiye'yi lokomotif bir güç haline getirecektir. Bu durum ise Türkiye'yi daha fazla yatırım çeken, daha cazip bir jeo-stratejik ticaret merkezine dönüşme çabalarına katkıda bulunacaktır.

- iii. Yeni İpek Yolu projesinin kazan kazan anlayışı ile paydaş olan her ülkeye vadettiği istihdam ve büyüme ile toplumsal refahın iyileşmesine yapacağı katkı ile, Türkiye'nin zaman zaman yaşadığı terör olaylarını da azaltacaktır;
- iv. Bölgedeki geçişlere olanak sağlayabilecek iki liman tarafından (Anaklia, Gürcistan ve Constanta, Romanya) baypas edilme riskine karşı Türkiye'nin lojistik seçeneklerini genişleterek rekabet avantajı kazanma çabalarını arttıracaktır;
- v. OBOR hatlarının Hazar denizi üzerinden geçmesi, buradaki lojistik ağların güçlenmesi anlamına geldiğinden, Türkiye'nin Orta Asya'ya olan ihracatı artacak, buradaki pazarlara ulaşması kolaylaşacak ve de bu durum ticaret üzerinde pozitif etki yaratacaktır; çünkü bugüne kadar her ne kadar sınırlı şekilde ticaret akışları gerçekleşse de Orta Asya devletlerinin (Kazakistan, Türkmenistan, Kırgızistan ve Özbekistan vb.) açık denizlere sahip olmaması, Türkiye ile olan ticari ilişkileri için bir engel teşkil etmiştir.

Sonuç olarak OBOR'un hem Çin için hem de Türkiye için tamamlayıcı avantajlar sağlayacak oluşu, bu projede iki ülkenin de işbirliği hususunda mutabık kalışını kolaylaştırmaktadır.

5. YENİ İPEK YOLU GİRİŞİMİ KAPSAMINDA TÜRKİYE-ÇİN İLİŞKİLERİ

Kökleri Tarihi İpek Yoluna (M.Ö. 200'lere) kadar dayanan Türkiye-Çin ilişkileri, 1971 yılında Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ni resmen tanınmasıyla birlikte yeni bir döneme girmiştir. Bu süreç içerisinde ekonomik ve siyasi ilişkiler gelişmiştir. Bu bağlamda Türkiye, Çin'in Avrupa'ya açılan kapısı olma noktasında stratejik bir partneri olmuştur.

Çin bu farkındalıkla Türkiye'nin OBOR'a katılımını teşvik etmiştir. Öyle ki Çin devlet başkanı Xi Jinping, Kasım, 2015'te Antalya'da düzenlenen G20 zirvesi öncesinde cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile görüşmüş ve İpek Yolu Fonu, Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) gibi platformların aktif kullanımıyla iki ülkenin stratejik iletişiminin güçlendirilmesi gerektiğini; ortak kalkınma ve toplumsal refah elde etmek için yenilikçi stratejilerin, iş modellerinin geliştirilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ise Türkiye'nin Çin ile ilişkilere büyük önem verdiğini, çeşitli alanlarda işbirliğini derinleştirmek için Çin ile çalışmaya istekli olduğunu belirterek, Çinli şirketlerin Türkiye'de altyapı yatırımlarının destekleneceğini ifade etmiştir (Zan, 2016: 60-61). Böylelikle, çeşitli alanlarda iş birliği için Çin ve Türkiye arasında 'Memorandum of Understanding on Aligning the Belt and Road Initiative and the Middle Corridor Initiative' imzalanmıştır.

Kasım 2015'te imzalanan söz konusu mutabakat zaptı ile, iki ülke arasında kalkınma stratejilerinin belirlenmesine ve planlamasına yönelik iletişimi güçlendirmeyi amaçlayan politik eşgüdüm; limanların kargo taşımacılığı da dahil olmak üzere işbirliğini arttırmaya yönelik güçlendirme ve kapasite arttırımını; otoyol, demiryolu, sivil havacılık, bunun yanı sıra petrol ve gaz boru hatları, enerji nakil hatları şebekesi ve telekomünikasyon ağı da dahil Türkiye'de, Çin'de ve üçüncü ülkelerde iki taraflı altyapı projelerinde işbirliğini öngören kolaylaştırıcı bağlantı; ticarete yerel para birimlerinin kullanılmasını teşvik etmek adına mali bütünleşme; orta-uzun vadeli kültür alışverişlerini sağlaması planlanan insandan insana bağ; uluslararası ve sosyal fonlar aracılığıyla yatırım ve finansman desteğini sağlayacak olan fon işbirliği hususlarında düzenlemeler vurgulanmıştır (UTİKAD, 2016).

Türkiye dış ticaretinde, dolayısıyla da ekonomisinde lojistik sektörü önemli bir paya sahiptir. Nitekim, ulaştırma sektörü Türkiye’de Kamu Yatırım Programlarından, GSYH’ya paralel olarak en yüksek payı alan sektördür (UTİKAD, 2019: 6). OBOR’un lojistik hedefi olan 75 milyar dolarlık yük hacminden, Türkiye’nin daha fazla pay elde edebilmesi için ise ulaştırma altyapısını iyileştirme konusunda daha çok çaba sarf etmesi gerekmektedir. Nitekim, Kara ve Çiğerlioğlu (2018: 587) VAR analize dayalı Johansen Eşbütünleşme yöntemini kullandıkları çalışmalarında karayolu ulaşım altyapısının Türkiye’nin ekonomik büyümesine katkısını incelemiş olup şu sonuca varmışlardır: Türkiye’de ulaşım altyapısına yapılacak yatırımlar taşıma maliyetlerini ve seyahat sürelerini azaltacak olup üretim ve yatırım süreçlerini olumlu yönde etkileyecek, buna bağlı olarak da istihdamı ve dış ticaret hacmini arttıracaktır.

Bu noktada, Yeni İpek Yolu projesinde lojistik sektörü için gerekli olan yatırımlar ön plana çıkmaktadır. Örneğin, Bakü-Tiflis-Kars, Marmaray Tüp Geçiti’nin inşası ve demiryolu ağlarının tamamlanması için gereken yatırımlar bunlardan bir kaçıdır (UTİKAD, 2019: 6). Yeni İpek Yolu Projesi kapsamında, ‘enerji’ deki köprü olarak nitelendirilen Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı’nın (TANAP) açılışının (30 Kasım 2019) gerçekleşmesi de Türkiye’nin bu proje kapsamında attığı diğer yatırım adımlarındandır (Günay vd., 2019: 172).

6. YENİ İPEK YOLU PROJESİNDE ORTA KORİDOR VE KAZAKİSTAN

Kazakistan, Sovyetler Birliğinden ayrıldıktan sonra piyasa ekonomisine geçmiş olup; o tarihten bu yana Orta Asya bölgesinde Çin ve Rusya’dan sonra katalizör ülkelerden biri olarak kabul edilmiştir. Orta Asya, Kazakistan, Kırgızistan, Azerbaycan, Özbekistan, Türkmenistan, Tacikistan, Gürcistan gibi ülkeleri kapmaktadır ve bu bölge her ne kadar açık denizlere sahip olmasa da elinde bulundurduğu doğal gaz ve değerli madenleri sayesinde dikkatleri üzerine çeken bir bölge olmayı başarmıştır. Ayrıca bu bölge tarih boyunca uluslararası ticarete Asya-Avrupa rotası üzerinde kullanılan hem karayolu hem de demir yolu ağlarının kesiştiği kilit bir nokta olmuştur. Yeni İpek Yolu projesi kapsamında belirlenen koridorlar (bkz. Tablo 2) ele alındığında ise; projenin Orta Asya ayağında Kazakistan’ın da tıpkı Türkiye gibi jeo-ekonomik öneme sahip ülkelerden biri olduğu görülmektedir.

Mevcut durumda Kazakistan , Çin-Avrupa ticaretinden geçerli bir pay alamamaktadır. Nitekim, UNECE (2019) raporuna göre Çin’den Avrupa’ya ulaşan ticaret hacmi genellikle güney su hatları aracılığı ile yapılmaktadır ve bu ticari trafiğin yalnızca %1’i için karayolu tercih edilmektedir. Karayolu ağlarının yetersizliği transit trafiğinin de sekteye uğramasına neden olmaktadır. Ancak, Kazakistan konumu itibari ile (karadan) Çin ile Avrupa’yı birbirine bağlayan kilit bir coğrafyada yer almaktadır. Bu da OBOR kapsamında Kazakistan’ı, Çin-Avrupa ticaret hatları düşünüldüğünde ilk aklana gelen ülkelerden biri yapmaktadır.

Ayrıca, bölge ülkelerinin coğrafi olarak yakınlıkları göz önüne alındığında ise hem kültürel hem de ticari-ekonomik bağlantılarının hassas şekilde birbirine bağlı olduğu söylenebilir çünkü bölgedeki tüm ülkeler pek çok açıdan etkilenen Sovyet sonrası ortak bir tarihe sahiptir (Bazarbekova, Assipova, Molgazhdarov ve Yessenov 2018: 1). Dolayısıyla, Çin’in sınır komşusu olan Kazakistan ekonomisinde yaşanacak bir iyileşme, Yeni İpek Yolu projesine ve dolayısıyla bölgesel istikrara pozitif katkı sağlayacaktır.

Yeni İpek Yolu Projesi, üst orta gelirli olarak sınıflandırılan, 2,724,900 km²'lik bir yüzölçümü ile Batı Avrupa ile eşit denilebilecek bir yüz ölçümüne sahip olan Kazakistan için de pek çok kazanım vaat etmektedir. Kazakistan'ın OBOR'daki paydaşlığı ile elde edeceği düşünülen potansiyel kazanımları ise temelde şu şekilde sıralanabilir (Bitabarova, 2018: 161):

- i. 2014'ten bu yana petrol fiyatlarında yaşanan düşüş ile ekonomisinin bozulması, Kazakistan'ın 'Parlak Yol' anlamına gelen 'Bright Path' (BP) planını kamuoyuna duyurmasına neden olmuştur. BP planı ile etkin bir altyapının inşası ve de sürdürülebilir, uzun vadeli kalkınma amaçlanmıştır. OBOR, ülke içindeki altyapıyı finanse etme konusunda gereken yatırımları teşvik edeceğinden, Kazakistan'ın BP planı ile örtüşmektedir. Dolayısıyla, Kazakistan OBOR ile ülke içine girecek sermaye ve teknoloji akışlarını bir fırsat olarak görmektedir.
- ii. OBOR, Kazakistan dış ticaretinde çeşitlilik sağlayacaktır. Bu durum ise ülke ekonomisinin petrol ihracatına bağımlılığını azaltacaktır. Örneğin, Kazakistan, organik gıda ürünlerine yönelik talebin arttığı Çin pazarına, buğday, et, bal gibi ürünlerin ihracatı konusunda Çin ile görüşmeler yürütmüştür.

Her ne kadar literatürde OBOR'un Kazakistan üzerinde gizlice olumsuz sonuçları olacağını (Pelc, 2017) ima eden çalışmalar yer alsa da OBOR'un partner ülkelere vaat ettiği güç ve yatırımlar tehdit olarak algılanmamalıdır (Sternberg vd., 2017: 5). Ülke içi ulaşım sistemlerini uluslararası boyuta taşıma çabalarını destekleyen altyapı yatırımları (Bitabarova, 2018: 161) aynı zamanda ticaret ve ekonomik kazanç anlamına geldiğinden (Sternberg vd., 2017: 12) OBOR'un Kazakistan ekonomisi açısından kazançlı olacağı düşünülmektedir.

7. YENİ İPEK YOLU GİRİŞİMİ KAPSAMINDA KAZAKİSTAN-ÇİN İLİŞKİLERİ

Gerek yüzölçümü gerekse de sahip olduğu doğal kaynaklar nedeniyle Orta Asya'da öne çıkan ülkelerden biri olan Kazakistan, aynı zamanda Çin'in de sınır komşusudur. Nitekim, Çin, Kazakistan, Tacikistan ve Kırgızistan ile yaklaşık 3.500 km'lik bir sınırı paylaşmaktadır (Serikkaliyeva, 2019: 68). Ayrıca Çin, petrol ve doğalgaz tüketimi ile dünya sıralamasında ikinci sıradadır. Kazakistan petrol üretiminin %20'sini elinde bulunduran Çin (Serikkaliyeva, 2019: 71), Kazakistan'ı Ortadoğu petrol pazarının en büyük alternatifi olarak görmektedir (Weihman, 2003). Bu kapsamda, 1997 yılından itibaren Kazakistan'daki enerji kaynaklarının Çin'e ulaştırılmasını amaçlayan boru hatları inşa edilmiştir. Çin'in Orta Asya bölgesinde bölgesel ve ikili ekonomi-ticaret ilişkilerine önem atfetmesi (Liu Zhiyong, 1994 aktaran Ekrem, 2011: 30) ise 2002 yılında iki ülke arasında Çin-Kazakistan İyi Komşuluk Dostluk ve İşbirliği Antlaşması'nın imzalanmasını sağlamıştır (Serikkaliyeva, 2019: 72).

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılında Kazakistan'a yaptığı ziyareti esnasında ilk kez kamuoyu ile paylaştığı Yeni İpek Yolu girişimi, 30 milyar dolarlık bir anlaşmanın da imzalanmasına vesile olmuştur. O günden bugüne ise OBOR kapsamında ulaştırma altyapısının geliştirilmesine yönelik pek çok adım atılmıştır (Çalışkan, 2019).

Çin, OBOR kapsamında Kazakistan'ın karayolu ve demiryolu sektöründe 2022 yılına kadar sürmesi planlanan ve değeri 5 milyar doları aşan altyapı projelerini desteklemektedir (Zogg, 2019: 3). Kazakistan-Çin arasında 2004 yılında imzalanan anlaşma sayesinde Kazakistan'ın Atasu bölgesinden başlayıp Çin'in Alaşankou bölgesinde biten 962 km uzunluğundaki "Atasu Alashankou Petrol Boru Hattı" inşa edilmiştir (kazakistan.kz, 2016). Bu hattın inşası

ise, Kazakistan'ın petrol ihracatını arttırmış ve büyük ölçüde ithalata dayalı ekonomisinde büyüme kaydetmesine neden olmuştur. Öte yandan, Kazakistan'da taşımacılık sektörü, son on yıl içerisinde yaşanan bu gelişmelere rağmen gelişmiş ülkelerle kıyaslandığında hala rekabetçi bir yere sahip değildir (Bazarbekova vd., 2018).

Kazakistan'ın Yeni İpek Yolu projesinden hak ettiği payı alabilmesi için uzmanlar, ulaştırma sektöründe yapılacak yeni yatırımların gerekliliğine dikkat çekerken, öte yandan acilen çözülmesi gereken bazı zorlukların üzerinde durmaktadır. Bu zorluklar: sınırlı uluslararası taşımacılık, sınırlı teknolojik gelişme, az gelişmiş inter-model taşımacılık, düşük düzeyde lojistik hizmetleri, yetersiz sayıda araç ve eski bir filo olarak sıralanabilir (UNECE, 2019: xiv). Yang ve McCharty (2013: 2113) ise çalışmalarında Kazakistan gibi lojistik sektörünü geliştirmek adına bu gibi zorluklarla mücadele etmek zorunda olan ülkelerin özellikle çok modlu (intermodel) ulaştırma yatırımlarından önemli ölçüde faydalanabileceğini ifade etmektedirler.

8. YENİ İPEK YOLU PROJESİ KAPSAMINDA TÜRKİYE-KAZAKİSTAN İLİŞKİLERİ

16 Aralık 1991 tarihinde bağımsızlığını ilan eden Kazakistan'ı tanıyan ilk ülke Türkiye Cumhuriyeti olmuştur. 2 Mart 1992 tarihinde ise iki ülke arasındaki ilk diplomatik ilişkiler tesis edilmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2020). İki ülke de 20. ve 21. Yüzyıl Türk halkları için kullanılan coğrafi ve kültürel bir kavram niteliği taşıyan Türk Dünyası mensubu olmakla birlikte aynı zamanda ortak sayılabilecek pek çok kültürel ve manevi değeri paylaşmaktadır. 1992 yılında karşılıklı olarak ilk kez ithalat-ihracat işlemi gerçekleştiren iki ülkenin yıllara göre ticaret değerleri ise Tablo 3'te verilmiştir.

Tablo 3. Türkiye-Kazakistan Dış Ticaret Değerleri

Yıl	İhracat \$ / Bin	İhracat Değişim %	İthalat \$ / Bin	İthalat Değişim %	Hacim \$ / Bin	Denge \$ / Bin
2009	633.441	-28,9	1.348.903	-42,2	1.982.345	-715.462
2010	818.900	29,3	2.470.967	83,2	3.289.866	-1.652.067
2011	947.822	15,7	3.020.009	22,2	3.967.831	-2.072.187
2012	1.068.625	12,7	3.370.975	11,6	4.439.600	-2.302.350
2013	1.039.382	-2,7	3.106.139	-7,9	4.145.521	-2.066.758
2014	977.487	-6,0	2.453.438	-21,0	3.430.925	-1.475.950
2015	750.027	-23,3	1.389.643	-43,4	2.139.670	-639.616
2016	623.715	-16,8	1.334.646	-4,0	1.958.361	-710.930
2017	746.244	19,6	1.677.932	25,7	2.424.177	-931.688
2018	695.265	-6,8	2.181.678	30,0	2.876.943	-1.486.413

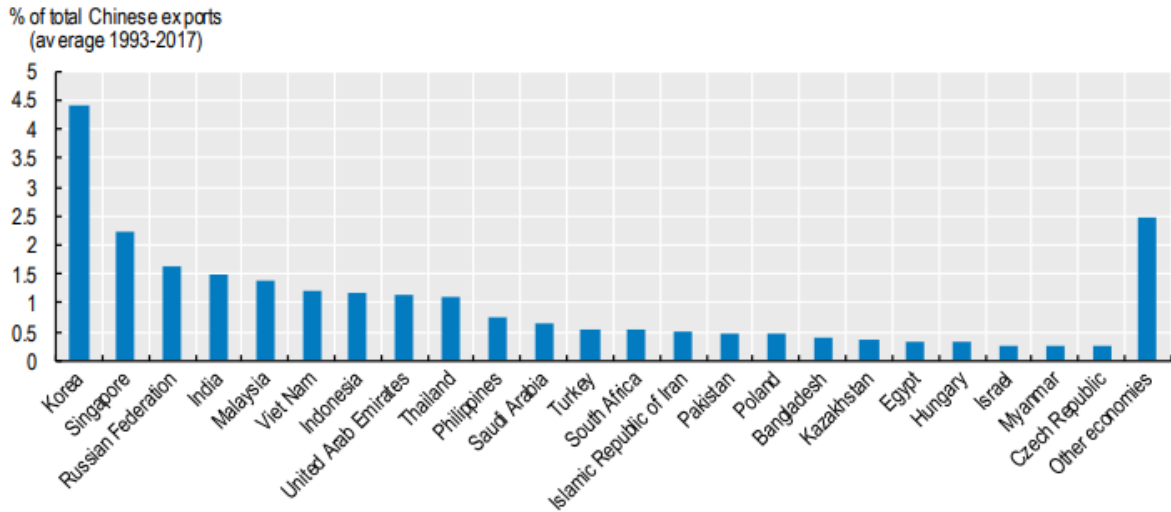
Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı, 2020; TÜİK, 2020; Marangoz vd., 2020

Tablo 3'ten de anlaşılacağı üzere Türkiye-Kazakistan ticareti en iyi değerlerini 2012 yılında yakalamış olup bundan sonraki yıllarda azalan ve dalgalı bir trendi takip etmiştir.

Ulusal çıkarları doğrultusunda farklı öncelikleri olan bu iki ülkenin beklenilenin altında diplomatik ve ticari ilişkiler geliştirdiği görülmektedir. Nitekim, açıklanan TÜİK 2019 verileri incelendiğinde Türkiye'nin Orta Asya'ya yaptığı ihracatta Kazakistan'ın 8 milyar 473 milyon dolarla, Azerbaycan ve Türkmenistan'dan sonra üçüncü sırada yer alması bunun en önemli kanıtlarından biridir (Anadolu Ajansı, 2020).

Türkiye-Kazakistan ticari işbirliğinde istenilen seviyenin yakalanamama nedenleri ise şu şekilde sıralanabilir: i) Türkiye 1980'li yıllar itibari ile dış ticarete odaklanırken, Kazakistan bağımsızlığını diğer ülkelere nazaran geç ilan etmiştir. Bu da doğal olarak politik ve ticari ilişkilerin yavaş inşa edilmesine neden olmuştur. ii) Ulusal menfaatlerine öncelik tanıyan Türkiye ve Kazakistan farklı ticari işbirliklerine yönelmiştir. Örneğin, Türkiye Avrupa Gümrük Birliğine, Kazakistan ise Avrasya Gümrük Birliğine üyedir (Batmaz, 2004: 87). iii) İki ülke arasında ticari vizeler sorununun henüz çözüme ulaşmaması ve iv) diplomatik iletişimin beklenen düzeyde gerçekleşmemesi de (Atatürk Araştırma Merkezi, 2013) ticari işbirliğinin önündeki diğer engellerdir.

Türkiye ve Kazakistan ilişkilerinin hem politik hem de ticari bağlamda OBOR'dan olumlu yönde etkileneceği düşünülmektedir; çünkü her iki ülke de konumu itibari ile bu girişimin tabiri caizse kalbi olarak görülen orta koridorunda yer almaktadır. Üstelik iki ülke de OBOR kapsamında stratejik işbirliğine başvuru olan iki ülke (Günay vd., 2019: 167) olmanın ötesinde, mevcut durumda da Çin'in önemli birer ithalat-ihracat partneridir (bkz. Şekil 3).



Şekil 3. Çin'in OBOR'a katılan ekonomilere yaptığı ihracatın yüzdesi, 1993-2017

Kaynak: OECD, 2018: 31

Yeni İpek Yolu sayesinde Çin'in Şekil 3'te yer alan ülkelerle yaptığı uluslararası ticarete deniz yoluna bağlılığı azalacak olup kara yolu ile yaratılacak lojistik alternatifler yoluyla Çin'in bu ülkelerle gerek ticari gerekse siyasi ve kültürel ilişkilerinin de gelişeceği düşünülmektedir (Günay vd., 2019: 168). Nitekim Çin, daha projenin erken aşamalarında Afganistan'a lojistik altyapı yatırımlarını da içerecek 327 milyon dolarlık genel yardımda bulunmuş; Sri Lanka'da liman altyapısı geliştirmek için 1,4 milyar dolarlık; Orta Asya'da altyapı ve enerji anlaşmalarında 50 milyar dolarlık yatırım sözü vermiştir (Tiezzi, 2014).

Projede işbirliği yapan ülkelerin yalnızca Çin ile olan ilişkilerinde değil, diğer ülkelerle olan ikili (ticari, siyasi ve kültürel) ilişkilerinde de kazanımlar elde edeceği düşünülmektedir. Nitekim, Yeni İpek Yolu Projesinin açıklanan amaçları doğrultusunda Türkiye-Kazakistan ticari ilişkilerinde yaşanacak potansiyel kazanımlar ise şu şekilde özetlenebilir (OECD, 2018: 10; Marangoz vd., 2020):

OBOR,

- ticaret ve yatırımı arttıracaktır.
- koridor boyunca serbest ticaret bölgeleri oluşacaktır.
- Türkiye-Kazakistan finansal iş birliğini artırarak altyapıyı finanse edecektir.
- iş birliğini güçlendirerek doğal kaynaklara erişim kolaylığı sağlayacaktır,
- koridorlar boyunca ikili ticareti kolaylaştırmak için ulaşım altyapısını güçlendirecektir.

Bu doğrultuda Türkiye-Kazakistan ticari ilişkilerinin bu entegrasyondan pozitif yönde etkileneceği düşünülmektedir.

9. SONUÇ

Çin'in ortaya attığı Yeni İpek Yolu projesi, küresel ölçekli kalkınma planı olarak paydaş ülkelere kazan kazan anlayışı ile ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınma vadeden umut verici bir retoriiktir. Tarihi İpek Yolundan ilham alarak geliştirilen Yeni İpek Yolu Projesi, Doğu ile Batıyı birbirine bağlayacak kara ve deniz bağlantılarını içeren altı ekonomik koridordan oluşmaktadır. Yeni İpek Yolu Projesi'nin engelsiz ticaret vizyonu ile geliştirilen diğer bölgesel entegrasyonlardan en büyük farkı ise olanakların birbiriyle bağlantısı anlayışı ile ülkeler arasındaki ticaret engellerini lojistik sektörüne yapılacak yatırımlarla aşmaya odaklanmasıdır.

Yeni İpek Yolu projesi ülkelerin iştiraki için açık bir çağrı niteliği taşımaktadır. Kazan kazan anlayışı ile kamuoyu ile paylaşılan bu projenin, ülkeler arası lojistik, finansman, iş gücü ve daha birçok imkanın entegrasyonu ile ekonomilerin uluslararası ticaret potansiyellerini arttıracığı düşünülmektedir. Öte yandan, Yeni İpek Yolu projesinin ülke ekonomileri için belirli riskler yaratabileceği argümanını savunan bazı görüşlere rağmen bu proje özellikle ekonomileri, dış ticaret ile çift yönlü ilişki içerisinde olan gelişmekte olan ülkeler için umut verici bir girişim olarak görülmektedir.

Türkiye ve Kazakistan, Yeni İpek Yolu Projesi kapsamında, Çin'in Avrupa'ya ulaşması noktasında jeo-ekonomik öneme sahip iki ülkedir. Türkiye bölgedeki stratejik konumu ve sahip olduğu 'yumuşak güç' ile, Kazakistan ise Çin'e yakınlığı, doğal kaynaklar açısından zenginliği ile Çin'in bu projedeki stratejik ortakları konumundadır. Öte yandan, Türkiye ve Kazakistan da bu projeye dahil olarak, gelişmekte olan ekonomileri ile hem ekonomik hem de politik yönde potansiyel kazanımlar elde edecektir.

Yeni İpek Yolu Projesinin Türkiye ve Kazakistan'ın ikili ticari ilişkilerinde de gelişmelere neden olacağı düşünülmektedir; çünkü her iki ülke de projenin kalbinde, yani Orta Koridorda yer almakta ve bölgede Çin ve Rusya'dan sonra hem ekonomik hem de siyasi anlamda iki katalizör ülke olarak görülmektedir. Öte yandan, bu iki ülke, Türk dünyası ülkesi olmalarına rağmen, kültürel bağları ve politik ilişkilerinin aksine geçtiğimiz yıllarda ticari ilişkilerini beklenen, istenilen seviyeye ulaştıramamıştır. İthalat ve ihracatta en iyi değerlerini 2012 yılında yakalayan ikili ticari değerler bundan sonraki yıllarda azalan ve dalgalı bir trendi takip etmiştir. Bu ticari ilişkilerin beklenen seviyeyi yakalayamamasındaki bir takım nedenler; ülkelerin dış ticaret politikalarına bağlı olarak yavaş inşa edilen politik, diplomatik ve ticari ilişkiler, ulusal menfaatlerine bağlı olarak farklı ticari işbirliklerine yönelmeleri olarak sıralanabilir. Ancak bu nedenlerin yanında, ticari ilişkilerin potansiyelinin altında kalmasının en büyük nedeni lojistik engellerdir. Örneğin,

Kazakistan'ın açık denizlere sahip olmaması, Türk ihracatçıların bunu zaman ve maliyet açısından değerlendirdiğinde bir lojistik engel olarak görmesine neden olmakta; dolayısıyla bu ülkeye yapılan ihracatı olumsuz etkilemektedir. Yeni İpek Yolu projesi kapsamında yapılan yatırımlar ve planlanacak yeni lojistik alternatifler hayata geçirildiğinde ise Türkiye-Kazakistan ticari ilişkilerinde, gümrük sürecini kısaltan, daha kısa ve daha az maliyetli bir koridor açılmış, böylelikle yeni bir döneme geçilmiş olacaktır.

Bu çalışma ile Yeni İpek Yolu projesinde Türkiye, Kazakistan ve Çin ilişkileri kavramsal olarak ele alınmış ve değerlendirilmiştir. Bundan sonraki çalışmalar (orta koridorda yer alan) farklı ülkelerin ilişkilerini de ele alarak çalışmanın kapsamını genişletebilir. Sektörler bağlamında değerlendirmeler ve analizler yapılabilir ve diğer ulaştırma koridorlarının birbirleri ile karşılaştırmalı analizleri yapılabilir. Ayrıca, projeye dahil olan ülkelerin makro ekonomik göstergeleri ile de karşılaştırmalı analizler yapılabilir.

KAYNAKÇA

- Akaev, A. (1999). Diplomacy of the Silk Road, in *Nezavisimaya Gazeta*, 1-5.
- Anadolu Ajansı. (02.03.2020). Türkiye-Kazakistan diplomatik ilişkilerinin 28. yıl dönümü. URL: <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/turkiye-kazakistan-diplomatik-iliskilerinin-28-yil-donumu/1751910>, (Erişim tarihi: 24.03.2020).
- Atatürk Araştırma Merkezi. (2013). Kazakistan-Türkiye İlişkilerinin Geleceği Uluslararası Sempozyum Sonuç Bildirgesi. Kazakistan-Türkiye İlişkilerinin Geleceği Uluslararası Sempozyumu, 03-05 Ekim 2013, Almatı. URL: <https://atam.gov.tr/wp-content/uploads/SONU%c3%87-B%c4%b0LD%c4%b0R%c4%b0S%c4%b0.pdf>, (Erişim tarihi: 14.06.2020).
- Batmaz, N. (2004). "Türkiye - Kazakistan Arasındaki Ticari-Ekonomik İlişkiler, Türk Müteşebbislerinin Bu Ülkede Yaptıkları Yatırımların Boyutu ve Karşılaştıkları Sorunlar" *Bilgi*, 83-104.
- Bay, E. (2018). Dünya Ekonomisinde Tarihe Dönüş(mü): Yeni İpek Yolu ve Değişen Ekonomik Güç Dengesi, *Para ile Borsa Yayınları*.
- Bazarbekova, M., Assipova, Z., Molgazhdarov, A. & Yessenov, M. (2018). "Review Of Transportation Modes in Kazakhstan Region, Central Asia", *Cogent Eng.* 5, 1450799.
- BBC (2017). İngiltere'den Çin'e İlk Yük Treni Yola Çıktı. URL: <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-39553426>, (Erişim tarihi: 05.09.2020).
- Bitabarova, A. G. (2018). "Unpacking Sino-Central Asian engagement along the New Silk Road: a case study of Kazakhstan", *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 7(2), 149-173.
- Cai, P. (2017). LOWY Institute's Analysis: Understanding China's Belt and Road Initiative. URL: https://thinkasia.org/bitstream/handle/11540/6810/Understanding_Chinas_Belt_and_Road_Initiative_WEB_1.pdf?sequence=1, (Erişim tarihi: 05.10.2020).
- Camgöz, C. ve Dinçer, F.İ. (2017). "Modern İpek Yolu Projesi Çerçevesinde Ulaştırma Ağlarının Turizme Katkıları", *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(3).

- Casarini, N. (2016). "When All Roads Lead to Beijing. Assessing China's New Silk Road and its Implications for Europe", *The International Spectator*, 51(4), 95-108.
- CGTN (2019). Expert: Turkey Has an Important Role in Belt and Road Initiative. URL: <https://news.cgtn.com/news/2019-07-02/Expert-Turkey-has-an-important-role-in-BRI-I0qgC0s3V6/index.html>, (Erişim tarihi: 05.09.2020).
- China Daily (2014). Policy Banks to Lead Silk Road Infrastructure Fund. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-11/05/content_33971587.html, (Erişim tarihi: 18.09.2020).
- China Power Team. (2020). Is China the World's Top Trader? URL: <https://chinapower.csis.org/trade-partner/>, (Erişim tarihi: 05.09.2020).
- Clover, C., Ju, S. F. ve Hornby, L. (2017). China's Xi hails Belt and Road as 'project of the century. Financial Times, May 14, 2017. URL: <https://www.ft.com/content/88d584a2-385e-11e7-821a-6027b8a20f23>, (Erişim tarihi: 05.09.2020).
- Crandall, R. E. & Crandall, W. R. (2017). "The New Silk Road: Prosperity or Peril?", *ISE Magazine*, 49(11), 28 - 33.
- Çakan, V. (2017). "Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler Sorunlar ve Gerçekler", *Asya Araştırmaları Dergisi*, 1(1).
- Çalışkan, B. (2019). Kazakistan'daki Çin Etkisi ve Doğu Türkistan Açmazı. URL: https://insamer.com/tr/kazakistandaki-cin-etkisi-ve-dogu-turkistan-acmazi_2322.html, (Erişim tarihi: 03.10.2020).
- Durdular, A. (2016). "Çin'in Kuşak Yol Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. (T. T., Başkanlığı)", *Avrasya Etüdüleri* (49), 77-97.
- Ekrem, E. (2011). Çin'in Orta Asya Politikaları Raporu, Ahmet Yesevi Üniversitesi.
- Ergünsu, U. (2017). "İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye - Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri", *TYB Akademi*, 1-24.
- Fallon, T. (2015) "The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia", *American Foreign Policy Interests*, 37(3), 140-147.
- Fu, Y., Wu, D., Wang, Y. & Wang, H. (2020). "Facility location and capacity planning considering policy preference and uncertain demand under the One Belt One Road initiative", *Transportation Research Part A*, 138, 172-186.
- Günay, F. Çetiner, S. Sevinç, S. ve Kütükçü, E. (2019). "Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye- Çin Ekonomik İş Birliği Çerçevesinde Orta Koridor ile Bir Kuşak Bir Yol Girişimi", *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İİBF Dergisi*, 9(22).
- Habova, A. (2015). "Silk Road economic belt: China's Marshall plan, pivot to Eurasia or China's way of foreign policy", *KSI Transactions on Knowledge Society*, 8(1), 64-70.
- Hansen, V. (2012). *Silk Road: A new history*. Oxford University Press: New York, NY.
- Huang, Y. (2016). "Understanding China's Belt and Road Initiative: Motivation, framework and assessment", *China Economic Review*, 40, 314-321.

- Hurley, J., Morris, S. & Portelance, G. (2019). "Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a policy perspective", *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 3(1), 139-175.
- Kadılar, R. ve Ergüney, E. (2017). "'One Belt One Road' Initiative: Perks and Challenges For Turkey", *Turkish Policy Quarterly*, 16(2), 85-90.
- Kara, M. A. ve Ciğerlioğlu, O. (2018). "Türkiye Ekonomisinde Ulaşım Altyapısının Ekonomik Büyümeye Etkisi", *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 17(2), 577-591.
- Kazakistan.kz. (2016). Kazakistan petrol boru hatları (ANALİZ). URL: <http://www.kazakistan.kz/kazakistan-petrol-boru-hatlari/>, (Erişim tarihi: 04.11.2020).
- Liu, X. (2010). *The Silk Road in World History*. USA: Oxford University Press.
- Liu, W. D. ve M. Dunford. (2016). "Inclusive globalization: Unpacking China's belt and road initiative", *Area Development and Policy*, 1(3), 323–40.
- Marangoz, M, Tuncer, B. ve Muratovna, R. R. (2020). Küresel Ticaret ve Yeni İpek Yolu Projesi: Türkiye ve Kazakistan'ın Yeri ve Önemi. Uluslararası Sosyal Araştırmalar ve Davranış Bilimleri Sempozyumu, 24-25 Ekim, 2020, Antalya.
- NDRC, National Development and Reform Commission. (2020). URL: https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_8232/202003/t20200317_1223419.html, (Erişim tarihi: 05.10.2020).
- OECD, Business And Finance Outlook. (2018). China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape. URL: https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/oecd-business-and-finance-outlook-2018_9789264298828-en, (Erişim tarihi: 05.11.2020).
- Oliveira, G.L.T. (2020). Political Geography. URL: <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2020.102225>, (Erişim tarihi: 15.10.2020).
- Pelc, S. (2017). Marginality & Marginalization. In *Societies, Social Inequalities and Marginalization*; Chand, R., Nel, E., Pelc, S., Eds.; Springer: London, UK, 2017; pp. 13–28.
- Serikkalyeva, A. (2019). "The Role of The Central Asian Region in China's New Silk Road Economic Belt Project", *Eurasian Research Journal*, 1(1), 66-81.
- Sezen, S. (2016, Ekim 8). Çin'in Büyük Dönüşümü Yeni Bir Dünya Düzeni Mi? URL: <https://www.dunya.com/ekonomi/cinin-buyuk-donusumu-yenibir-dunya-duzeni-mi-haberi-332678>, (Erişim tarihi: 07.08.2020).
- Smaller, C., Wei, Q. ve Yalan, L. (2012). IISD report: Farmland and water: China invests abroad. URL: https://dev.landmatrix.org/media/uploads/scapacity4deveceuropaeusystemfilesfile02102012_-_1052farmland_water_china_investspdf.pdf, (Erişim tarihi: 15.10.2020).

- Sternberg, T., Ahearn, A. & McConnell, F. (2017) "Central Asian 'characteristics' on China's new Silk Road: The role of landscape and the politics of infrastructure", *Land* 2017, 6, 55, 1-16.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı (2020). Türkiye-Kazakistan Siyasi İlişkileri. URL: http://www.mfa.gov.tr/turkiye-kazakistan-siyasi-iliskileri_.tr.mfa, (Erişim tarihi: 8.10.2020).
- T.C. Ticaret Bakanlığı (2020). Dış Ticaret İstatistikleri. URL: <https://ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri>, (Erişim tarihi: 05.06.2020).
- Tahincioğlu, G. (2015) Yeni İpek Yolu İçin Türkiye Kilit Olacak. URL: <https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/yeni-ipek-yolu-icin-turkiye-kilit-olacak-2050114>, (Erişim tarihi: 03.11.2020).
- Tiezzi, Sh. (2014). The New Silk Road: China's Marshall Plan? The Diplomat. 4. URL: <http://thediplomat.com/2014/11/thenew-silk-road-chinas-marshall-plan/>, (Erişim tarihi: 02.09.2020).
- Tuerdi, R. (2017). Tarihi İpek Yolu Projesinin Türkiye ile Çin Arasındaki Dış Ticaret Hacminin Arttırılması Üzerindeki Rolü ve Önemi. (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi). Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.
- TÜİK. (2020). Dış Ticaret İstatistikleri Veri Sorgulama Ekranı. URL: <https://iz.tuik.gov.tr/#/showcase/SC-2851FY777F34D2R?token=8d79727fff862a891ce574d27220bfebbf66fecf>, (Erişim tarihi: 18.10.2020).
- UNECE. (2019). Logistics and Transport Competitiveness in Kazakhstan. URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/Report__Kazakhstan_as_a_transport_logistics_centre_Europe-Asia.pdf, (Erişim tarihi: 3.10.2020).
- UTİKAD. (2019). Lojistik Sektör Raporu. URL: <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2019-29007.pdf>, (Erişim tarihi: 2.10.2020).
- UTİKAD. (2016). Türkiye ve Çin'den Yeni İpek Yolu Hamlesi. URL: <https://www.utikad.org.tr/SektorelHaber.aspx?DataID=13643&Baslik=T%C3%9CRK%C4%B0YE%20VE%20%C3%87%C4%B0N%E2%80%99DEN%20YEN%C4%B0%20%C4%B0PEK%20YOLU%20HAMLES%C4%B0>, (Erişim tarihi: 04.11.2020).
- Weihman, T. (2003). China making diplomatic push in Central Asia', *Eurasianet*. URL: <http://www.eurasianet.org/departments/business/articles/eav060903.shtml>, (Erişim tarihi: 15.10.2020).
- Wilson, J. (2019). "The evolution of China's Asian Infrastructure Investment Bank: From a revisionist to status-seeking agenda", *International Relations of the Asia-Pacific*, 19(1), 147–176.
- Yang, J. ve McCharthy, P. (2013). "Multi-modal Transportation Investment in Kazakhstan: Planning for Trade and Economic Development in a Post-Soviet Country", *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 96(2013) 2105 – 2114.

- Yereli, A. B. (2014). Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler. Uluslararası İpek Yolunda Türk Dünyası Ortak Kültür Mirası Konferansı. Ankara.
- Zan, T. (2016). ““Turkey Dream” and the China-Turkish Cooperation under “One Belt and One Road” Initiative”, *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia)*, 10(3), 50-72.
- Zogg, B. (2019). Kazakhstan: A Centrepiece in China’s Belt and Road. ETH Zurich, No. 249, September 2019. URL: <https://www.research-collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/362184/2/CSSAnalyse249-EN.pdf>, (Erişim tarihi: 04.11.2020).