

Nihal ALTUN* İpek KURT** Tansu ÖZBAYSAL*** 

* Arş. Gör., Bursa Teknik Üniversitesi, İTBF, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, nihal.altun@btu.edu.tr

** Öğr. Gör., Artvin Çoruh Üniversitesi, Arhavi MYO, Dış Ticaret Bölümü, ipekkurt@artvin.edu.tr

*** Öğr. Gör., Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Alaçam MYO, Yönetim ve Organizasyon Bölümü, tansu.ozbaysal@omu.edu.tr

Adım Adım Yeni Dünya Düzeni: Çin BKBY Projesi****

Özet

2013 yılında ilk adımları atılan bir kuşak bir yol girişimi (BKBY), Çin dış politikasının en önemli önceliklerinden birisi olmakla birlikte Çin liderliğindeki yeni bir dünya düzenini gündeme getirmektedir. Girişim, Çin mal ve hizmetlerinin Dünya pazarlarına ulaşabileceği tarihi ipek yolunu yeniden hayata geçirmeyi hedeflemektedir. Bu girişim fikrinin temelini oluşturan misyon, projede yer alacak üye ülkeler arasında engelsiz ticaret ortamını yaratmaktır. Böylelikle bölgesel ve uluslararası ticari iş birliği ortamının kolaylaştırılması amaçlanmaktadır. Çünkü engelsiz ticaret, yatırımların artması ile birlikte ticaret bölgesel entegrasyonların oluşumuna zemin hazırlamaktadır. Bu bağlamda çalışmanın amacı, bir kuşak bir yol girişiminin mevcut entegrasyonlarla ve yeni ipek yolu ile oluşabilecek potansiyel entegrasyonlarla ilişkisini ele alarak bu tartışmayı zenginleştirmektir. Araştırma kapsamında alanyazın incelenmiştir. Bir kuşak bir yol projesi kapsamında yer alan ülkeler arasındaki mevcut, potansiyel ekonomik iş birlikleri ve ilişkiler betimsel bir çerçevede ele alınmış, son olarak bu entegrasyonların Türkiye açısından avantajları ve dezavantajları tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Ekonomik Entegrasyonlar, Bölgeselleşme.

JEL Sınıflama Kodları: F10, F13, F15.

Step By Step New World Order: China OBOR Project

Abstract

The one generation and one road initiative, the first steps of which were taken in 2013, is one of the most important priorities of Chinese foreign policy and brings a new world order led by China to the agenda. The initiative aims to resuscitate the historical silk road through which Chinese goods and services can reach world markets. The mission that underlies the idea of this initiative is to create an unhindered trade environment among the member countries that will take part in the project. Thus, it is aimed to facilitate the regional and international commercial cooperation environment. Because unimpeded trade, with the increase in investments, trade paves the way for the formation of regional integrations. In this context, the aim of the study is to enrich this discussion by addressing the relationship of one generation and one road initiative with existing integrations and potential integrations that may occur with the new silk road. Within the scope of the research, the literature was examined. Existing and potential economic cooperation and relations between the countries within the scope of one belt and one road project are discussed in a descriptive framework, and finally the advantages and disadvantages of these integrations for Turkey are discussed.

Keywords: One Belt One Road Project, Economic Integrations, Territorialization.

JEL Codes: F10, F13, F15.

**** 1. Uluslararası Gümrük ve Ticaret Kongresinde sunulmuştur. Makale üzerinde majör düzenlemeler yapılmıştır.

Giriş

Küreselleşme ve entegrasyonlar, eş zamanlı bir gelişim seyri göstermektedir. Genişleyen piyasalar, içsel ve dışsal ekonomiler, üretim faktörlerinin dağılımı, artan rekabet baskısı gibi nedenler, ülkeleri ekonomik ve siyasi iş birliği kurmaya yönlendirmektedir. Dolayısıyla, birlikte ortak politikalar çerçevesinde hareket etmenin sağlayacağı avantajlardan yararlanmak isteyen ülkeler, üçüncü ülke ekonomilerine karşı bir güç elde etmek amacıyla ekonomik bütünleşmelere yönelmektedirler. Bu bütünleşmeler serbest ticaret bölgeleri, gümrük birlikleri, ortak pazarlar, iktisadi ve siyasi birlikler ile sonuçlanmaktadır.

Bu doğrultuda Çin tarafından 2013 yılı itibariyle uygulamaya konan bir kuşak bir yol projesinin, doğu ve batı arasında oluşabilecek potansiyel bir ekonomik ve/veya siyasi iş birliğini gündeme getirmesi beklenmektedir. Bu çerçevedeki gelişmeler “Çin’in Yeni Dünya Düzeni” olarak adlandırılmaktadır.

Bir kuşak bir yol girişimi, bir diğer ismiyle Çin’in *modern ipek yolu projesi*, ipek yolu ekonomik kuşağı ve 21.yüzyıl deniz ipek yolu projelerinin tek bir proje altında toplanmasına verilen isimdir. Bu proje, üye ülkeler arasındaki ticari ilişkilerin geliştirilerek aynı zamanda kültürel, sosyal ve siyasi iş birliklerinin de yapılabilmesi için bir olanak sağlamaktadır.

Ülkeler, küresel rekabet şartlarına karşı ayakta kalabilmek, üretim kapasitelerini ve refahlarını artırmak gibi amaçlarla ekonomik entegrasyonlara yönelmektedirler. Günümüzde, ekonomik birlik aşamasına gelmiş tek entegrasyon hareketi olan Avrupa Birliği benzeri bir birlik oluşturma çabaları ise, Avrasya coğrafyasında gözlemlenmektedir. Mayıs 2017’de Pekin’de düzenlenen Kuşak ve Yol Uluslararası İş birliği Forumu’nda, bu projenin uluslararası entegrasyon hedefi belirgin olarak ortaya çıkmıştır. Çin’in bu hedefi doğrultusunda, proje güzergahında bulunan her ülke, bir kuşak bir yol projesi ile oluşabilecek entegrasyonlara adaydır.

Bu doğrultuda çalışma beş bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde bir kuşak bir yol projesi tanıtılmış, ikinci bölümde bölgeselleşme ve ekonomik entegrasyonlar hakkında bilgilere yer verilmiştir. Üçüncü bölümde bir kuşak bir yol projesi ile birlikte kendi içerisinde ticari, ekonomik potansiyeller barındıran ve gelecekte ivme kazanarak büyüyebilecek bölgesel iş birlikleri ve ekonomik koridorlar betimsel bir çerçevede incelenmiştir. Çalışmanın dördüncü bölümünde BKBY kapsamında Türkiye-Çin ilişkileri ele alınmış beşinci bölümde ise bulgulara yer verilmiştir.

1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi (One Belt One Road)

2000’li yıllar ile birlikte Çin, üretim gücü ve sermayesi ile kendisini uluslararası pazarlara ve yabancı sermaye yatırımlarına açık bir ekonomi haline getirmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti, dünya nüfusunun önemli bir kısmına sahip olması, düşük iş gücü maliyeti, uluslararası tedarik zincirleri içerisindeki stratejik konumu, her geçen gün büyüyen ekonomisi ile dünyanın en büyük ikinci ekonomisi konumundadır.

Bir kuşak bir yol (BKBY) projesi, 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından açıklanan ve Çin liderliğinde gerçekleştirilmek istenen bir girişimdir. İçerisinde bulunduğumuz yüzyılın belki de en çarpıcı projelerinden birisi olan BKBY ile birlikte Çin, dünya ticaretinin geleceğine yön vererek mevcut konumunu güçlendirip dünyanın bir numaralı ekonomisi haline gelmek istemektedir. Proje temelini, çok eski tarihlere dayanan ve güncel gelişmeler ışığında yeniden dizayn edilerek hayata geçirilmek istenen ipek yolundan almaktadır (Ayvaz ve Ramadhan, 2021:80).

Girişim, içerisinde Asya, Ortadoğu, Afrika ve Avrupa kıtalarında yer alan yaklaşık 69 ülkenin yer aldığı uluslararası ticaret ve lojistik anlayışını değiştirebilecek güce sahip bir proje olarak tanımlanabilir. Bu gücün altında yatan en büyük sebep ise projenin çok geniş bir coğrafi sınıra erişimi olmasıdır.

Resim 1: BKBY Girişimi Kara ve Deniz Yolu Bağlantıları

Kaynak: (Grieger, 2016:3)

BKBY projesi, ipek yolu ekonomik kuşağı ve 21.Yüzyıl deniz ipek yolu başlıklı iki ana programdan oluşmaktadır. İpek yolu ekonomi kuşağı, Çin'i Avrupa'ya Hint Okyanusu, Basra Körfezi ve Akdeniz ile bağlarken, 21. Yüzyıl deniz ipek yolu girişime üye ülkeler arasındaki su yollarına dayanmaktadır.

Bir kuşak, Çin'i Orta Asya, Orta Doğu ve Avrupa'ya bağlayan eski kara bazlı ipek yolunun modern hali olan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı"nı ifade eder. Bu yüzden modern ipek yolu olarak da bilinir. Bir yol ise, Asya, Afrika, Orta Doğu ve Avrupa'yı birbirine bağlamayı planlayan "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" nu ifade etmektedir. Bu aynı zamanda deniz ipek yolu olarak da bilinmektedir. Bu bağlamda girişimin amacı, ülkeler arasındaki ortaklıkları güçlendirerek Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlamaktır (Sarker vd., 2018:623). Resim 1'de girişimin kara ve deniz ipek yolu bağlantıları görülmektedir.

Proje kapsamında doğrudan veya dolaylı olarak yer alan 69 ülke, dünya nüfusunun %65'ine, dünya GSYİH'nın %42'sine, resmi enerji rezervlerinin %75'ine sahiptir (Güner, 2018:112). Bu demografik veriler, potansiyel proje çıktılarının yeni dünya düzeninin oluşumunda ekonomik, sosyo kültürel, siyasi sonuçlarının ve etkilerinin tartışılmasının önemini ortaya koymaktadır.

BKBY, Çin'in itici güç olarak başrolü üstlendiği ve Avrasya'nın sosyo ekonomik anlamda birbirlerine entegre olmasını uzun vadede hedeflediği, çok yönlü çıktılara neden olabilecek bir adımdır. Temel olarak bu projenin iki ana amacı olduğu söylenebilir (Alperen, 2018:20):

- İthalat ve ihracat bakımından Çin'in sahip olduğu deniz yollarına ilave olarak bir alternatif güzergâh oluşturması ve yakınında yer alan ülkeler ile karşılıklı bir bağımlılık yaratılması,

- İkinci amaç ise Orta Asya'da meydana gelebilecek ekonomik veya siyasi istikrarsızlıklara karşı Çin'in batı sınırlarında güvenli bir bölge oluşturmak istemesidir.

Çin bu amaçlarını gerçekleştirebilmek için proje kapsamında altyapı yatırımlarını, kuruluşunun 100. yılı olan 2049 yılına kadar tamamlamayı hedeflemektedir (Güner, 2018:112). Bu doğrultuda planlanan faaliyetlerin hayata geçirilebilmesi ve finansal kaynak sağlaması için Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) 2015 yılında kurulmuştur. AIIB, Asya-Pasifik bölgesinde kalkınmayı desteklemek için enerji ve ulaştırma sektörlerinde altyapıların inşasını finanse etmektedir. Resmi olarak ilişkili olmasa da AIIB ve BKBY birbirini tamamlayıcı niteliktedir. AIIB'ye ek olarak Çin, devlet bankaları ile de kuşak ve yol girişiminin finansmanını güvence altına almaktadır (www.oboreurope.com/en/, Erişim Tarihi: 19.04.2021).

BKBY projesinin stratejik öncelikleri şu şekilde ifade edilebilir (Baker McKenzie, 2017:6):

- 1. Çin'in Global Olma Politikasını Desteklemesi:** BKBY, Çinli firmaların uluslararasılaşmasını hızlandıracak ve dünya standartlarında çokuluslu şirketler ve tedarik zincirleri yaratacaktır.
- 2. Kuşak ve Yol Ülkelerine İhracatı Artırmak:** Çin'in BKBY ülkelerine ihracatı, Avrupa ve ABD'ye yapılan ihracattan daha hızlı büyümektedir. BKBY, bu büyüme oranını hızlandırmayı amaçlamaktadır.
- 3. Endüstriyel Yeniden Yapılanmayı Teşvik Etmesi:** BKBY, Çinli firmaları uluslararası düzeyde rekabet etmeye, en iyi uygulamaları benimsemeye, şeffaflığı artırmaya ve yabancı işgücünü istihdam etmeye zorlayacaktır.
- 4. Çin'in Jeopolitik Rolünü Güçlendirmek:** BKBY, Çin'in bölgedeki ve Avrupa'daki ekonomik ve politik rolünü güçlendirmektedir. Ayrıca Trans Pasifik Ortaklık Anlaşmasına karşı bir cevap niteliğinde görülmektedir.

5. Yuan'ın Küresel Rolünü Güçlendirmek:

Şimdiye kadar BKBY projesinin Çin'in resmi para birimi Yuan'ı güçlendirdiğine dair çok kanıt bulunmamaktadır. Ancak gelecekte projenin ilerleyişine paralel olarak beklentiler arasında yer verilmektedir.

6. Endüstriyel Arz Fazlasını Azaltmak: Çin, çoğu endüstriyel üründe aşırı arz sıkıntısı çekmektedir. BKBY, bu tür arz fazlası ürünleri diğer pazarlara satmak için bir fırsat olarak görülüyor.

Küresel ticaretin en büyük payını, ülkesindeki ekonomik ve üretim gücüne borçlu olan Çin yukarıda bahsedilen stratejik öncelikleri gerçekleştirmek için sahada somut bazı teknik altyapı kaynaklarına ihtiyaç duymaktadır. Bu ihtiyaçların belki de en önemlisini lojistik entegrasyonun sağlanabilmesi için yapılması zorunlu olan altyapı yatırımları oluşturmaktadır. Bu yatırımlar üye ülkelerde limanlar, enerji santralleri, havalimanları, demiryolu ve karayolu ağları, köprüler, lojistik üsler, petrol ve gaz boru hatları gibi enerji ve ticareti doğrudan etkileyen tesislerin inşasını kapsamaktadır. Tam bu noktada Çin, BKBY girişimini kazan-kazan prensibi ile bağdaştırmaktadır. Pekin, bu projenin gerçekleştirilmesi için üye ülkelerin gerekli olan sanayi ve lojistik yatırımlarını finanse edebilecek kuruluşlar ile birlikte tam bir iş birliği fırsatı sunmaktadır (Güner, 2018:114).

BKBY projesi, üye ülkeler arasında uluslararası veya bölgesel iş birliğini ilerletmek için kalkınma planlarını teşvik etmektedir. Bu, hükümetler arası iş birliği ve çok seviyeli makro politika alışverişini, iletişim mekanizmalarını ve büyük ölçekli projelerin uygulanması için politika desteğini ve para politikasında koordinasyonu içermektedir. Bu bağlamda kuşak ve yol girişimi beş iş birliği önceliğine dayanmaktadır (www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/, Erişim Tarihi: 20.04.2021):

- 1. Politika Koordinasyonu** (Hükümetler arası iş birliğinin teşvik edilmesi, çok seviyeli

hükümetler arası makro politika alışverişi ve iletişim mekanizması)

2. *Tesis Bağlantısı* (Altyapı inşaat planlarının ve teknik standart sistemlerinin bağlantısının iyileştirilmesi)
3. *Engelsiz Ticaret* (Yatırım ve ticaret engellerinin azaltılması, bölgesel ekonomik entegrasyonun desteklenmesi)
4. *Finansal Entegrasyon* (Para politikasında koordinasyon ve iş birliği, finansman kurumlarının kurulması)
5. *İnsanlar Arası Bağlar* (Kültürel ve akademik değişim ve diyalog, medya iş birliği)

Bu önceliklerin gerçekleştirilebilmesi için üye ülkelerin bulunduğu bölgeler birer ekonomik koridor olarak ayrı ayrı ele alınmaktadır. İpek yolu ekonomik kuşağı, Avrasya'nın bağlanabilirliği, altyapı gelişimi ve ekonomik iş birliği için uzun vadeli bir vizyondur ve altı kalkınma "koridorunu" kapsamaktadır:

1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)
2. Çin - Moğolistan - Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)
3. Çin - Orta Asya - Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC)
4. Çin - Hindçin Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)
5. Bangladeş - Çin - Hindistan - Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC)
6. Çin - Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)

Çin'in modern ipek yolu projesi olarak da adlandırılan BKBY projesi, küreselleşmenin de etkisiyle ekonomik ve siyasi entegrasyon hareketlerini hızlandırmıştır. Sadece bölgeselleşme odaklı değil aynı zamanda doğu ve batı arasındaki entegrasyonu gerçekleştirmesi beklenmektedir.

Projenin kapsamı, ekonomik iş birliğinden ziyade ülkeler arasında çok yönlü ve çok taraflı ilişkiler geliştirmektir (Tutar ve Koçer, 2019: 618-621).

2. Bölgeselleşme ve Ekonomik Entegrasyonlar

Dış ödeme fazlası oluşturma amacını benimseyen merkantilizm görüşü, 16. ve 17. yüzyıl sonlarına kadar Avrupa kıtasına egemen olmuş bir ekonomik anlayıştır. Merkantilizm, ülkelerini dışa kapalı ekonomik politikalar geliştirerek dış ödemeler dengesinde fazla vermesine imkân tanımakla birlikte değerli maden stoklarını arttırabilme fırsatını sunmuştur. Bu anlayışın sonucunda ise Avrupa ülkeleri ekonomik ve siyasi olarak önemli güç kazanımları elde etmiştir. 18. yüzyıl ile birlikte merkantilizm politikası yerini piyasaların liberalleşmesini savunan başka bir anlayışa bırakmaya başlamıştır. 1776 yılında Adam Smith tarafından kaleme alınan "Ulusların Zenginliği" eseri, ülkeler arası ticaretin serbestleşmesini ve bu serbestinin mutlak üstünlükler kanunu ile gerçekleşebileceğini savunmuştur. Bu görüşleri ile Adam Smith uluslararası ticaretin yapılmasının nedenlerini ve yöntemlerini teorik olarak açıklayarak liberalizm anlayışına önemli katkılar sağlamıştır. Böylelikle liberalizm anlayışının temelleri atıldıktan sonra ülkeler, daha geniş coğrafyalarda daha kârlı iş birlikleri yapabilmek için ekonomik bütünleşme yolunu tercih etmeye başlamışlardır.

Böylelikle Smith uluslararası ticaretin nedenlerini ve yöntemlerinden bahsederek liberalizme katkı sağlamıştır. Akabinde ülkeler, daha geniş ve daha kârlı iş birlikleri yapmak için ekonomik bütünleşme yoluna girmişlerdir (İmer Ertunga, 2013:1).

Ekonomik bütünleşmeler 19. yüzyılda yavaş yavaş yerini ekonomik entegrasyonlara bırakmıştır. Özellikle II. Dünya savaşı sonrası, hem tarih boyunca yaşanan savaş yıkımlarının bir daha yaşanmaması, hem de ekonomik serbestleşmenin etkisi ile Avrupa'da ekonomik entegrasyon

adımları atılmıştır. Başlangıçta siyasi kaygılara sahne olan birleşik Avrupa fikri, ekonomik çıkarlar ve birliktelikler üzerinde temellendirilerek yetmiş yıllık geçen süre sonucunda günümüzdeki Avrupa Birliği (AB) yapısına kavuşmuştur.

Bölgesel entegrasyonlar küresel ekonomiler için büyüyen altyapı, bölgesel iletişim ağı, iş birliği ve karşılıklı bağımlılık ile ilgilidir. Ekonomik entegrasyon ise bu büyüyen ticaret faaliyetleri için tarife ve kısıtlamaları ortadan kaldırma sürecini ifade etmektedir. 2. Dünya savaşıdan sonra liberal ekonominin benimsenmesi ile birlikte entegrasyonlar ön plana çıkmaktadır (Jaleel vd., 2020:23).

21.yüzyılda, birçok ekonomik entegrasyon hareketi bulunmaktadır. Fakat, uluslararası entegrasyon hareketlerinin üç ana merkezde toplandığı söylenebilir. Bu doğrultuda Avrupa Birliği, tüm Avrupa'yı kapsayan kutuplaşmanın başlangıcıdır. İkinci kutuplaşma, Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği'dir. ABD'den Çin ve Rusya'ya kadar geniş bir coğrafyayı içermektedir. Üçüncü kutup ise, Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması'dır (İncekara ve Savrul, 2011: 12).

3. BKBY ile Bölgeselleşme ve Ekonomik Entegrasyon İlişkisi

Avrupa Birliği, Orta ve Güney Asya ülkeleri için barış ve ekonomik refah açısından iyi bir bölgesel entegrasyon örneğidir. Ancak bölgesel bir entegrasyonun sağlanabilmesi için katılımcı ülkelerin bireysel çıkarlar yerine ortak politikalar üretmeye yatkın bir anlayışı benimsemesi gerekmektedir. Böylelikle Avrupa Birliği modeli takip edilerek yeni bir entegrasyonun başlangıcı, karşılıklı bağımlılık politikasının benimsenmesi ve kazan-kazan anlayışının bölgedeki tüm devletler için çekici bir hal alması ile mümkündür (Jaleel vd., 2020:24).

Avrasya Ekonomik Birliği (EAEU), Avrasya coğrafyasında bulunan, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Ukrayna, Rusya ve Beyaz

Rusya öncülüğünde Bağımsız Devletler Topluluğu olarak 1991 yılında kurulmuştur. Bu topluluk, birliğe üye ülkelerin iktisadi bağlarını güçlendirmeyi amaçlamaktadır (Ateş ve Dilikoğlu, 2021: 258).

1993 yılında Rusya, Avrupa Birliğinin kuruluş amacına benzer birlik önerisini sunmuştur. Bir yıl sonra 1994 yılında, söz konusu devletler arasında anlaşma imzalanarak serbest ticaret alanı kurulmuş ve entegrasyon süreçlerini yönetmek için farklı iş birlikleri oluşturulmuştur. Birliğin tam bir entegrasyon süreci olabilmesi ya da tam bir birlik adından bahsedilebilmesi için birliğin en son aşaması olan siyasi entegrasyon aşamasına geçilmesi gerekmektedir. Putin'in yönetime gelmesi ile birlikte, entegrasyonun bir ileri aşaması olan ekonomik birlik projesi ivme kazanmıştır. 2000 yılının Ekim ayında, Rusya, Beyaz Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ın katılımıyla birlik, uluslararası organizasyon haline gelmiş ve Avrasya Ekonomik Topluluğu adını almıştır (Avcu, 2014:273). Haziran 2009'da Putin, Belarus, Kazakistan ve Rusya'nın bir gümrük birliği oluşturup Dünya Ticaret Örgütü'ne katılacağını duyurmuştur. 1 Ocak 2010 tarihinde ortak bir dış tarife oluşturulmuş ve Temmuz 2011 itibariyle kontroller dış sınırlara taşınmış ve iç tüketime yönelik mallar için üyeler arasında gümrükleme işlemleri kaldırılmıştır (Zank, 2017:77).

Tablo 1: Avrasya Ekonomik Birliği Üyeleri

Üye Ülkeler	Katılış Tarihi	Nüfus (milyon)	Gelir (Dolar)	Yüzölçümü
Rusya	1 Ocak 2015	144	1,5 trilyon	17 milyon
Beyaz Rusya	1 Ocak 2015	9	54 milyar	207 bin
Kazakistan	1 Ocak 2015	17	160 milyar	2 milyon
Kırgızistan	12 Ağustos 2015	6	7 milyar	199 bin
Ermenistan	2 Ocak 2015	3	11 milyar	29 bin

Kaynak: Çiftçi, 2019: 138.

EAEU, Ocak 2015 yılı itibariyle resmi olarak bölgesel ekonomik entegrasyon için kurulmuş uluslararası bir örgüttür. Birliğin üyeleri Rusya, Beyaz Rusya, Kazakistan, Ermenistan ve Kırgızistan devletlerinden oluşmaktadır. Moldova ise gözlemci üye statüsünde bulunmaktadır. Tablo 1’de birlik üyelerinin kuruluş yılında sahip olduğu bazı demografik değişkenlere yer verilmiştir.

Birliğin kuruluş amacı üye devletler arasında malların, hizmetlerin, sermayenin ve emeğin serbest dolaşımını sağlamak ve belirlenen sektörlerde eşgüdümlü olarak tek bir politika izlemektir. Aynı zamanda birlik, üye devletlerin uluslarının yaşam standartlarını yükseltmek amacıyla ulusal ekonomilerin kapsamlı bir şekilde geliştirilmesi, rekabet gücünün ve iş birliğinin artırılması ve istikrarlı kalkınmayı teşvik etmek için kurulmuştur (www.eaeunion.org/?lang=en, Erişim Tarihi: 23.04.2021).

Çin önceden ABD ile olan ticari ilişkilerine önem verirken BKBY projesi ile komşuları ile olan ticari ilişkilerin iyileştirilmesine odaklanarak dış politikalarını bu doğrultuda revize etmiştir. Bu kapsamda Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC), girişimin çıktılarında birisi olarak gösterilebilir. CPEC girişimi, Güney Asya’da artan ekonomik karşılıklı bağımlılığı ve güç siyaseti fenomenini ele almaktadır. CPEC, bölgesel entegrasyonun bir örneğidir. Aynı zamanda bu proje Pakistan’ın ABD’ye olan bağımlılığını azaltacak ve böylece ABD’nin bölgedeki etkisini de azaltacaktır. Bu bağlamda, CPEC Doğu-Batı bağlantısı olarak, Pakistan üzerinden İran, Hindistan, Afganistan ve Orta Asya’yı kendisine bağlayan jeopolitik bir konumda yer alabilir (Rahman ve Shurong, 2017:6).

CPEC ile birlikte Pakistan zenginleşen ekonomik güç haline gelerek Hindistan’a karşı bir güç oluşturmaktadır. Bu açıdan ele alındığında CPEC bölgedeki diğer ülkelere de çeşitli fırsatlar sunmaktadır (Jaleel vd., 2020:25). Örneğin bu rota Çin’in zaman ve maliyetini düşürmekle

birlikte, aynı zamanda Çin’i Orta Asya, Orta Doğu ve Afrika bölgesine bağlayarak kendi ürünleri için yeni pazarlara erişimini sağlamaktadır. Öte yandan bu koridor Hindistan’ın Arap denizi ve Hint okyanusundaki hakimiyetini zayıflatarak Çin’i, Hindistan’ın sahip olmadığı Afganistan, İran, Orta Asya Cumhuriyetleri, Birleşik Arap Emirlikleri ve Suudi Arabistan’a da bağlamaktadır (Joshi vd., 2017:4). Dünya Bankası raporunda CPEC’e katılan birçok ülkenin daha fazla bölgesel entegrasyon oluşturabileceği belirtilmektedir (Jaleel vd., 2020:24).

2003 yılında, Asya Ekonomik Topluluğu (AEC) kurulmasına ilişkin bir anlaşma tüm ASEAN üyeleri tarafından imzalanmıştır. 2007 yılında, AEC’nin 2015 yılına kadar kurulması kararlaştırılmıştır. ASEAN üyesi 10 Güneydoğu Asya ülkesi, AEC’yi kurarak 31 Aralık 2015’ten sonra bir ekonomik entegrasyon sürecine girmiştir. Temel olarak, AEC’nin entegrasyonunda üç önemli işlevi vardır: (1) sınır ötesi tarifeleri ortadan kaldırmak, (2) tarife dışı engelleri azaltmak ve (3) işlem maliyetlerini düşürmek (Soong, 2018:292-293).

ASEAN, bölgesel ekonomik gelişmeleri de dikkate alarak AEC Vizyon 2025’i başlatmıştır. Bu vizyonla ekonomik entegrasyon sürecinin bir ileri aşamaya taşınmak istendiği açıkça ifade edilmektedir. AEC Vizyon 2025, birbiriyle ilişkili ve birbirini besleyen beş özelliğinden oluşmaktadır (Soong, 2018:292):

1. Entegre ve uyumlu bir ekonomi;
2. Rekabetçi, yenilikçi ve dinamik bir ASEAN;
3. Gelişmiş bağlantı ve sektörel iş birliği;
4. Dirençli, kapsayıcı ve insan merkezli bir ASEAN;
ve
5. Küresel bir ASEAN.

Asya Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklığı (RCEP), ASEAN +6 (Avustralya, Yeni Zelanda, Çin, Japonya, Kore ve Hindistan) arasında müzakere edilmesine rağmen Çin tarafından yönetilmektedir.

BKBY ve Asya Ekonomik Topluluğu'nun (AEC) entegrasyonu için Çin'in ASEAN merkezietini güçlendirmesi gerekmektedir (Soong ve Nguyen, 2018:352).

AEC'nin ASEAN ile bölgesel entegrasyon oluşturması üç avantajı beraberinde getirecektir. Birinci avantaj ASEAN serbest ticaret bölgesinin potansiyelinin kullanılmasıdır. İkinci avantaj, ASEAN+Çin, ASEAN+Japonya, ASEAN+Güney Kore gibi "ASEAN +1" serbest ticaret anlaşmalarının ticaret hacmini artırmasıdır. Üçüncü avantaj, Avustralya, Çin, Hindistan, Japonya, Yeni Zelanda ve Güney Kore dâhil olmak üzere "ASEAN +6" temelli Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık'ın (RCEP) yaratacağı ticaret potansiyelidir. RCEP, dünya nüfusunun %48'ini ve küresel GSYİH'nın %30'unu oluşturmaktadır (Soong, 2018:294). Taguchi vd. (2016) ASEAN+Çin, ASEAN+Kore ve ASEAN+Japonya serbest ticaret anlaşmalarının söz konusu ülkeler arasındaki ticaret yaratıcı etkilerinin ticaret saptırıcı etkilerinden daha fazla olduğunu ifade etmektedirler (Soong, 2018:294).

Çin, Şangay İş Birliği Örgütü (SCO) aracılığıyla daha fazla ekonomik entegrasyonu teşvik etmek için Avrasya Ekonomik Birliği (EAEU) devletlerini de içerecek Avrasya Ekonomik Entegrasyonunu kurmak istemiştir. 2015 yılında EEU ve SCO arasında St. Petersburg'da, ortak bir dijital alanın geliştirilmesine ilişkin ortak bir iş forumu düzenlenmiştir.

8 Mayıs 2015 tarihinde yayınlanan ortak bir açıklamada, EAEU Komisyonu ve Ticaret bakanlığı (MOFCOM), Çin ile EAEU arasındaki ticari ve ekonomik iş birliği anlaşmasının sonuçlandırılması için müzakerelerin başlatılması duyurulmuştur. Ancak Çin ve EAEU arasındaki serbest ticaret düzenlemesinin sadece mal ticareti ile ilgili olarak gerçekleştirilebileceği karara bağlanmış, hizmet ticareti ve üçüncü ülkelerle böyle bir koordinasyonun sağlanması üye devletlere bırakılmıştır (Svetlicinii, 2018:14-15).

4. BKBY Kapsamında Türkiye ve Çin İlişkileri

Türkiye BKBY girişimi çerçevesinde Çin'den sonra topraklarında en uzun güzergâha sahip ülkelerden biri konumundadır. Dolayısıyla projenin en stratejik üyesi olmakla birlikte Çin mallarının Avrupa pazarlarına ulaşmasında önemli bir paya sahiptir (Akdağ, 2019:90). Elbette bu malların sağlıklı bir şekilde geçişi için Türkiye'de çok kapsamlı lojistik altyapı ağının oluşturulması gerekmektedir. Bu altyapının oluşturulması için ise önemli yatırımlar hayata geçirilmiş ve gelecekte tamamlanması planlanan projeler devam etmektedir. Bu doğrultuda BKBY projesi Türkiye'nin lojistik altyapı dönüşümünü hızlandırmaktadır. Aynı zamanda proje, Türkiye'nin Asya pazarına erişimini kolaylaştıracaktır.

Proje ile birlikte Türkiye ve Çin arasında ilk iş birliği, 2005 yılında başlayıp 2014 yılında biten Ankara-İstanbul hızlı tren hattıdır. 2015 yılında Türkiye ve Çin arasında BKBY kapsamında orta koridor projesi için mutabakat sağlanmış ve anlaşma imzalanmıştır. Bu kapsamda iki ülke arasında iş birliklerinin ve yatırımların artırılmasına yönelik görüşmeler hız kazanmıştır.

BKBY, Orta Koridor Projesi ile Türkiye'den demir yolu ile Gürcistan, Azerbaycan, Hazar Denizi üzerinden feribot ile Türkmenistan, Kazakistan ve Uygur Özerk Bölgesinin başkenti Urumçi üzerinden, Xi'an şehrine uzanan bir koridorun oluşturulması planlanmaktadır. BKBY projesinin Orta Koridoru, Çin'den Londra'ya uzanan bir ulaşım ağıdır (Çakan, 2017:46).

Türkiye güzergâh olarak modern İpek Yolu'nun orta koridorunu oluşturmaktadır. Bu coğrafi avantajla, Türkiye ile Çin arasındaki sevkiyat süresi 30 gün iken Orta Koridorla 10 güne düşecektir. Pekin'den deniz ticaret yolu ile İstanbul'a mal gönderimi ise 2 aydan 2 haftaya düşecektir. Böylece projenin Türkiye açısından önemi artacaktır (Camgöz ve Dinçer, 2017:45).

Bu bağlamda Türkiye ile Çin arasında farklı alanlarda birçok anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmalar şu şekildedir (Karagöl,2017:5):

- Uluslararası karayolları üzerinde taşımacılık anlaşması,
- Çin Halk Cumhuriyeti ile karşılıklı kültür merkezlerinin kurulmasına ilişkin anlaşma,
- Suçluların karşılıklı iade anlaşması.

BKBY Projesi'nde, hızlı, ekonomik ve güzergahların kısa olması, alt yapı ve ulaşım yollarının diğer yollara göre maliyetlerinin düşük olması ve daha verimli olması amaçlanmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye ile olan güzergahın transit yolların geçişi olması planlanmıştır. Bu projenin en önemlisi Bakü-Tiflis-Kars demiryoludur (Yılmaz, 2020: 5285).

Türkiye, modern ipek yolunun en önemli rotaları arasındadır. Bu doğrultuda proje kapsamında Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli, Çanakkale 1915 Köprüsü gibi mega yatırımlar bulunmaktadır. Bu yatırımlar şu şekilde özetlenebilir:

Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 26 Ağustos 2016 kullanıma açılmıştır. Ardından 20 Aralık 2016 yılında da **Avrasya Tüneli** açılmıştır. Bu projeler BKBY girişiminin önemli ulaşım ve alt yapı adımları olmuştur.

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu (BTK), Türkiye'de BKBY Girişimi'nin en büyük altyapı projelerinden birisi olarak gösterilebilir. BTK demiryolu hattı, demir ipek yolu da olarak da adlandırılmaktadır (Akçay, 2017: 82). BTK demir yolu hattı ilk kez 2019 yılında kullanılmıştır. Bu doğrultuda China Express Railway adındaki tren, 2019 yılında Çin'den hareket edip Avrupa'ya ulaşan ilk yük taşıma trenidir. Çin'den yola çıkan tren, Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye, Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan, Slovakya ve Çekya'dan geçmiştir ve başkenti Prag'a 12 günde ulaşmıştır. Bakü Tiflis-Kars demiryolunu kullanan China

Express, Kars üzerinden ise Erzurum, Erzincan, Sivas, Kayseri, Kırıkkale güzergâhlarını kullanarak Ankara'ya ulaşmıştır. Daha sonra Eskişehir ve Kocaeli hatlarını kullanarak İstanbul'a varış yapmıştır. Ardından İstanbul'da Marmaray hattını kullanmıştır. Bu demiryolu hattı eşya dolaşımını çok daha hızlı ve düşük maliyetli kılmaktadır (Özkan ve Ay, 2020:358).

Marmaray, İstanbul'un Avrupa ve Asya yakasındaki demiryolu hatlarını Boğaz'ın altından geçen bir tüp tünel ile birbirine bağlayan bir demiryolu projesi olan Marmaray projesinin ilk etabı 2013 yılında açıldı. Proje tüm etapları ile 2019 yılında tamamlanmıştır. Marmaray projesiyle birlikte Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi'ne geçildiğinde, demiryolu ile Avrupa'dan Çin'e kesintisiz yük taşımak mümkün hale gelmiştir.

Çanakkale 1915 köprüsü ve otoyolu projesi, temeli 2017 yılında atılmış olup projenin 2023 yılında tamamlanması öngörülmektedir. Köprü'nün açılmasıyla birlikte, Marmara Bölgesi ile Kuzey Ege arasında bağlantı sağlanacaktır. Kınalı Tekirdağ Çanakkale Savaştepe Otoyolu Projesi'nin bitmesiyle de Avrupa'dan Türkiye'nin güneybatısına, kesintisiz erişim sağlanmış olacaktır (www.haberturk.com, Erişim Tarihi:01.11.2021).

Türkiye orta koridor güzergâhına sadece kara ve demir yolları ile değil aynı zamanda limanları ile de katılmayı planlamaktadır. Filyos (Zonguldak) ve Çandarlı (İzmir) limanları ile Mersin lojistik merkezi inşası bu amaç doğrultusunda gerçekleştirilmektedir (Yılmaz, 2020:5288).

Bu kapsamda Huawei, Xiaomi, Vivo gibi markalar fabrika yatırımlarını Türkiye'de gerçekleştirmiştir. İki ülke arasındaki iş birliklerine örnek olarak gösterilebilecek önemli projelerden biri de Çin'in ilk deniz aşırı hızlı tren projesi olan Ankara-İstanbul hattıdır. Bu hızlı tren projesi China Railway Construction Corporation, China National Machinery Import & Export Corporation ile Türk firmaları ortak girişimi ile gerçekleştirilmiştir. Böylece Ankara-İstanbul arasındaki 533

kilometrelık yedi saatlik mesafe üç buçuk saate düşürülmüştür. Bu projenin bir diğer önemi ise Çin'in tamamlanan tek denizası hızlı tren hattı olmasıdır. Öte yandan 30 Kasım 2019'da Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı'nın (TANAP) açılması ile birlikte, Güney Kafkasya Boru Hattı (SCP) ve Trans-Adriyatik Boru Hattı (TAP) ile birleşerek Güney Doğal Gaz Koridorunu oluşturmaktadır. Bu bağlamda BKBY projesinin enerji hattı bağlantısının sağlandığı da söylenebilir (Günay vd.2019:157; www.fmprc.gov.cn/ce/cetur/tur/xwdt/t1897335.htm, Erişim Tarihi:01.11.2021).

Öte yandan Azerbaycan'ın Türkiye ile Çin arasındaki konumu da Kuşak-Yol Projesi bağlamında bütünleşecektir. **Zengezur Koridoru**, Azerbaycan'ın 2020 yılı Kasım ayı itibarıyla Karadağ'ı geri alması ile başlayan süreç Ermenistan, Rusya ve Azerbaycan'ın imzaladığı üçlü bildiri ile sonuçlanmıştır. Bu bildiri ekonomik sosyal ve stratejik bazı iş birliklerinin de önünü açmaktadır. Bu sonuçlardan birisi de Türkiye ile Azerbaycan arasında yeni bir bağlantı sağlayacak olan yaklaşık 40 km uzunluğuna sahip Zengezur koridorudur.

Zengezur Koridorunun açılması, "Doğu-Batı Koridoru", "Kuzey-Güney" Uluslararası Ulaşım Koridoru ve Hazar Ulaştırma Ağı'nı daha da güçlendirecektir. Hazar'dan Avrupa'ya uzanan Petrol ve Gaz Boru Hattı Sistemi'nin işleyişini de kolaylaştıracaktır. Aynı zamanda Avrupa Birliği, Amerika Birleşik Devletleri, Rusya ve Çin'in enerji tedarik operasyonları için kilit bir rol oynayan koridor bölgenin transit kapasitesini de artıracaktır. Benzer bir şekilde Zengezur Koridorunun, Ermenistan'ın Rusya ve Avrasya Ekonomik Birliği (EEU) pazarlarına ulaşma konusundaki ekonomik sorunlarını da azaltması beklenmektedir.

Koridorun İstanbul ile (Hazar geçişi olmak üzere) Türkistan'ın en doğusuna kadar direkt ulaşım bağlantısını sağlaması, Hazar'ın batı kıyısıyla İstanbul Marmaray da dikkate alındığında Pekin ile Londra arasında yeni bir rotanın doğuşuna ev sahipliği yapabilir.

Bu doğrultuda Azerbaycan'ın orta koridorda ev sahipliği yapacağı transit yollarla kritik bir aktör haline gelecektir. Geçiş süresini azaltan bu yol, Türkiye ile Azerbaycan arasındaki ticari faaliyetleri de geliştirecektir. Bu bağlamda Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu (BTK) ve Gürcistan üzerinden geçen yollar, mevcut durumda Azerbaycan'ı Türkiye'ye bağlamıştır. Ancak daha kısa olan Zengezur güzergâhının stratejik ve ekonomik ilişkileri geliştirme potansiyeli daha fazladır (kriterdergi.com/dosya-turk-dunyasi/zengezur-koridoru-zaferin-taclanmasi, Erişim Tarihi: 01.11.2021; www.ankasam.org/zengezur-koridorunun-stratejik-onemi/, Erişim Tarihi: 01.11.2021).

5. Bulgular ve Tartışma

BKBY projesi, merkezinde Çin devletinin yer aldığı ancak program kapsamı incelendiğinde birçok paydaş ülkeyi içerisinde barındıran çok yönlü sonuçlar doğurabilecek bir anlayışın çıktısı olarak değerlendirilmelidir. Dünya ticaret hacmi incelendiğinde ABD ile kıyasıya bir yarış içerisinde bulunan Çin yapılan birçok araştırma neticesinde 2030-2050 projeksiyonlarında dünya ticaretinden en yüksek payı alan birinci ülke konumuna yerleşmektedir. Gelecekteki bu tahminlerin gerçekleşebilmesi için Çin siyasi ve ekonomik anlam da farklı projeler/girişimleri ajandasına alarak uygulamaya koymaya başlamıştır. Bu girişimlerden bir diğeri ise Made In China projesidir. Bu proje ile birlikte Çin'in temel hedefi yıllardır uluslararası pazarlarda meydana gelen olumsuz Çin malı algısını değiştirmek ve bu amaca bağlı olarak Çin menşeli mal ve hizmetlere ilişkin tanıtım faaliyetleri ile birlikte yatırımlar yapmaktır.

Çin BKBY girişimi ile bölgesel olarak ekonomik ve siyasi gücünü arttırmaktadır. Tüm detayları ile ele alındığında yeni bir ticari pazar yapısı ortaya çıkarken Çin, sürdürülebilir bir büyüme için ihtiyaç duyacağı enerji ve hammadde kaynaklarına erişimini çeşitlendirerek kolaylaştırmaktadır. Bu durum gerek üye ülkeler gerekse Çin'in en büyük küresel rakibi ABD'nin ve bölgesel rakibi

Rusya'nın da gelecek yıllar içerisinde üretim kaynakları noktasında bazı problemler ile karşı karşıya kalabileceğinin sinyallerini de içinde saklı tutmaktadır.

1960'lı yılların başında Çin ve Rusya arasındaki ilişki gergin ve kötü iken 21. yüzyılda ilişkilerinin seyri değişmiş, birçok konuda hatta uluslararası adımlarda ortak hareket etmişlerdir. 1994 yılında ortaklık anlaşması imzalayan iki devlet, 2001 yılında Dostluk ve İş Birliği Anlaşmasını, 2012 yılında Stratejik İş Birliği Ortaklığı Anlaşmasını ve 2014'te Stratejik Ortaklık Anlaşmasını imzalamıştır.

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 2013 yılında BKBY projesini başlattıktan kısa bir süre sonra, Rus Devlet Başkanı Putin, Avrasya Ekonomik Birliği'ni ekonomik entegrasyondan ziyade siyasi bir proje olarak sunmuştur. Sovyet sonrası alandaki on iki devletin tümü katılmaya davet edilmiştir. 2015 yılında, Ermenistan, Beyaz Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Rusya'nın katılımı ile entegrasyon başlamıştır. Bu adım, Çin'in BKBY projesini olumsuz etkileyen bir hareket olmuştur. Her ne kadar Avrasya Ekonomik Birliği amaçları ile Çin'in BKBY projesi uyumlu olmasa da bu hamle Orta Asya'daki Çin varlığının yükselmesini engelleyememiştir. Çin ile EAEU arasındaki bir serbest ticaret anlaşması bunu uyumlu hale getirebilir, ancak bu yakın gelecek için gerçekçi bir bakış açısı değildir. Avrasya Ekonomik Birliği, birçok temel kural ve normun net olmadığı ve üyeleri arasında birçok gerginlik ve çatışmanın olduğu istikrarsız bir yapı gibi görünmektedir (Zank, 2017: 67).

Çin ile Rusya, ekonomik ve siyasi çıkarları doğrultusunda Asya'da başka bir yabancı devletin politika üretmesine dolaylı olarak engel olabilecek birtakım politikalar ve projeler geliştirmektedir. Bu politikalar özellikle batı ülkelerinin muhtemel ekonomik ve siyasi müdahale araçlarını engellemek, terörle mücadele ve bölge ülkelerinin sınır anlaşmazlıklarına çözüm geliştirebilecek politikalardır. Bu doğrultuda Asya'da çok kutuplu bir düzen tesis etmek amacıyla iki devlet, çıkarları

ile örtüşen bir bölgeselcilik fikrini hayata geçirmek istemektedirler. Çin'in BKBY girişimi ve Rusya'nın liderliğinde hayata geçen EAEU, tesis edilmek istenen bölgeselcilik anlayışına katkı sunan önemli stratejik adımlardır (Katıtaş, 2019:121).

8 Mayıs 2015 tarihinde, Rusya ve Çin, EAEU ve BKBY'nin birleşmesi için iş birliğine ilişkin ortak bir bildiri yayınlamıştır. Taraflar hem ikili düzeyde hem de SCO platformu aracılığıyla iş birliği yapmayı kabul etmişlerdir. Ortak bildiri:

1. Ticaret ve yatırımın kolaylaştırılması,
2. Ortak yatırım projeleri,
3. Altyapı bağlantısının geliştirilmesi,
4. EAEU ile Çin arasında uzun vadeli bir perspektifte serbest ticaret anlaşması,
5. KOBİ'lerin teşviki,
6. Ulusal para birimlerinde ödemelerin kolaylaştırılması,
7. Asya Altyapı Yatırım Bankası, İpek Yolu Fonu, SCO Bankalar arası Konsorsiyumu ile iş birliği,
8. Küresel ticaret ve yatırım yönetişimi konularında iş birliği kararı alınmıştır.

BKBY'yi EAEU ile birleştirme taahhüdü, Putin'in Haziran 2016'da Pekin'i ziyareti sırasında her iki taraf tarafından yeniden teyit edilmiştir (Svetlicinii, 2018:15).

Çin'in BKBY projesi dünya ekonomik düzenine yön verebilecek, yeni bir "Marshall Planı" olarak değerlendirilmektedir. BKBY ekonomik koridorlarından birisi olan CPEC koridoru, tüm bölge için yeni iş ortaklıkları doğurabilecek ekonomik bir potansiyele sahiptir. Bu doğrultuda proje Pakistan ve Çin'e yeni yatırımlar kazandırmaktadır. Yeni yatırımlar bölgenin ekonomik altyapısına güç katarken, BKBY-CPEC'in Güney Asya'nın ekonomik geleceğini değiştirerek bölgesel bir entegrasyon olma yolunda olumlu katkılar sunabileceği beklenmektedir (Jaleel, 2020:19; Soong ve Nguyen, 2018:344).

Çin, ASEAN ile stratejik bir ortaklık kuran, aynı zamanda ASEAN ile Dostluk ve İş birliği Antlaşması'nı imzalayan ve ASEAN ile serbest ticaret alanını konuşan ilk ülkedir. 2010 yılında başlatılan Çin-ASEAN Serbest Ticaret Bölgesi, toplam 1,9 milyar nüfusu ve o dönemde yaklaşık 6,5 trilyon dolar toplam GSYİH ile, gelişmekte olan ekonomiler arasında dünyanın en büyük serbest ticaret bölgesi haline gelmiştir (Soong, 2018:297).

Dolayısıyla tüm bu gelişmeler Çin'in uzun vadeli ekonomik ve siyasi beklentilerinin gerçekleşebilmesi için atılmış adımlar olduğu söylenebilir. Ancak atılan adımlar her ne kadar Çin merkezli adımlar olsa da zaman içerisinde sonuçları, Asya, Avrasya ve Avrupa Birliği ülkelerini ekonomik, sosyal ve kültürel faktörler açısından etkileyeceği açıktır. Özellikle Covid-19 salgını nedeniyle tüm dünya ticaretinde çok faktörlü değişkenler sebebiyle yaşanan olumsuz gelişmeler, pandemi sonrasında mevcut bu girişimlerin önemini arttıracak gibi gözükmektedir.

Sonuç

BKBY projesi, Çin'in üretmiş olduğu mal ve hizmetleri dünyaya ulaştırabileceği küresel bir lojistik ağ olarak karşımıza çıkmaktadır. Çin BKBY girişimi ile tarih boyunca olumlu bir imaj oluşturan ipek yolunu "yeni ipek yolu" olarak isimlendirerek ticari kamuoyuna sunması Çin'in dış pazarlarda edinebileceği olumlu imaja katkı sağlamaktadır. Bununla birlikte üretim ve menşe algısını değiştirmeye odaklı bir strateji olan MIC projesi, BKBY projesi ile birbirini destekler niteliktedir. BKBY girişimi, Made In China projesi ve Asya Kalkınma Bankası gibi önemli yapıtaşları ortak bir stratejik amaca hizmet eden önemli anlayışların hayata geçmesini sağlayan adımlardır.

Bu doğrultuda Çin'in mevcut arz fazlasını ve yeni yatırımları ile faaliyet göstermek istediği uluslararası pazarlarda sürdürülebilir bir büyüme yakalayabilmek için daha fazla katılımcı bir politika izlemek durumundadır. Bu doğrultuda BKBY girişimi Çin'e birçok yeni ticari ortak

kazanma fırsatı sunarken bu ortaklıkların kalıcı olmasını sağlayacak bir stratejik plan olarak yorumlanabilir. Üye ülkeler de dış pazarlara açılma ve bireysel kalkınma politikalarına önemli katkı sunabilecek bu girişimi önemli bir kaynak olarak görmektedirler.

Öte yandan proje ile birlikte planlanan kara ve deniz yolu güzergâhlarında bulunan ülkeler arasında özel bir gümrük birliği anlaşması yapılması ve ortak bilgi veri tabanı oluşturularak gümrük işlemlerinin hızlandırılması sağlanabilir. Bu hızın, ilave olarak taşımacılık süreçlerini de kısaltması ve maliyet avantajı sağlaması beklenmektedir. Aynı zamanda üye ülkelerin (ya da sınır ülkeleri) katılımı ile yapılacak ortak bir gümrük tarifesi benimsendiği takdirde proje ile birlikte maliyetlerin ölçek ekonomisi kapsamında ciddi oranda azaltılabileceği öngörülmektedir.

Elbette proje bazı ekonomik çıkarlar doğrultusunda ülkeleri bir araya getirirse de ülkeleri kendi çıkarları kapsamında bazı önlemler almak zorunda bırakabilir. Bu önlemlerin en dikkat çekenleri ülkelerin korumacılık uygulama ve araçlarına başvurmalarıdır. Dolayısıyla korumacılık uygulamalarını benimseyen ülkeler, projenin yaratacağı ek ticaret hacmini azaltabilir. Özellikle batılı bazı ülkeler Çin'in yeni ipek yolu kapsamında yapmış olduğu yatırım projeleri ile dünya ticaretinde nüfuzunu arttırmasından ve gelişmekte olan ülkelerin yüksek oranda borçlanmasına yol açacağından endişe duymaktadırlar.

Ancak proje ile birlikte özellikle Çin ve üye ülkelerin mallarının Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırılması, Türkiye'nin Avrupa ile olan dış ticaret hacmini olumsuz yönde etkileyebilir. Çin'in MIC 2025 vizyonu ucuz iş gücünden nitelikli iş gücüne geçişi ile birlikte ürün kalitesini artırması beklenmektedir. Bu yüzden Türkiye'nin Avrupa'ya olan dış ticaret hacminin korunması adına yeni ekonomik politikalar geliştirmesi ve önde gelen sektörlere verilen desteklerin arttırılması bu bağlamda stratejik önem arz etmektedir.

BKBY projesi ışığında Türkiye, bölgesinde gerçekleşebilecek potansiyel iş birlikleri için girişimlerini arttırmalıdır. Özellikle Avrasya Ekonomik Birliği (EAEU) ve Şangay İş Birliği Örgütü (SCO) gibi projelerde öncelikle gözlemci üye ve ardından tam üyelik konularında adım atması, hem Türkiye'nin Asya ve Avrasya bölgesindeki ülkeler ile ticaretini artıracak hem de jeostratejik ve ekonomik konumunu güçlendirecektir.

Kaynaklar/ References

- Akçay, N. (2017), "Yeni İpek Yolu Projesi Kapsamında Türkiye Çin İlişkileri", **Bölgesel Araştırmalar Dergisi**, 1(3), 73-96.
- Akdağ, Z. (2019), "Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemi", *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(1), 65-96.
- Alperen, Ü. (2018), "Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Çin'in Orta Asya Politikası", *Bilge Strateji*, 10(19), 17-38.
- Aslanlı, A. (2021), Zengezur Koridoru: Zaferin Taçlanması, *kriterdergi.com/dosya-turk-dunyasi/zengezur-koridoru-zaferin-taclanmasi* Erişim Tarihi: 01.11.2021.
- Ateş, E. ve Dilekoğlu, S. (2021), "Türkiye'nin dış ticaret çeşitlendirmesinde yeni bir pazar: Avrasya ekonomik birliği", *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 10(1), 253-271.
- Avcu, S. (2014), "Avrasya Gümrük Birliği ve Kırgızistan: Avantajları ve Dezavantajları", *Avrasya Etüdüleri*, 45 (1) ,269-297.
- Ayvaz, Z. ve Ramadhan, J. (2021), "Avrasya Jeopolitiğinin Yeniden Hareketlenmesinde Kuşak-Yol İnisiyatifi'nin Rolü", *UPA Strategic Affairs*, 2(1), 73-95.
- BakerMcKenzie, (2017). https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker_mckenzie_belt_road_report_2017.pdf Erişim Tarihi: 29.04.2021.
- Camgöz, C. ve İstanbullu Dinçer, F.F. (2017), "Modern İpek Yolu Projesi Çerçevesinde Ulaştırma Ağlarının Turizme Katkıları", *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(3), 41-58.
- Çakan, V. (2017), "Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler Sorunlar ve Gerçekler", *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 35-52.
- Çiftçi, H. (2019), "Dünyadaki Ekonomik İş birlikleri ve Ütopik Avrasya", *On birinci Uluslararası Avrasya Ekonomileri Konferansı Bildiri Kitabı*, KKTC.
- Çin Halk Cumhuriyeti Büyükelçiliği (2021), www.fmprc.gov.cn/ce/cetur/tur/xwdt/t1897335.htm, Erişim Tarihi:01.11.2021.
- Grieger G. (2016), One Belt, One Road (OBOR): China's regional integration initiative, Member's Research Service, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI\(2016\)586608_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI(2016)586608_EN.pdf) Erişim Tarihi: 23.04.2021.
- Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S. ve Kütükçü, E. (2019), "Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye-Çin Ekonomik İş birliği Çerçevesinde Orta Koridor İle Kuşak ve Yol Girişimi", *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9 (2), 157-175.
- Güner, B. (2018), "Obor Girişimi'nin Coğrafyası", *Marmara Coğrafya Dergisi*, (37), 112-123.
- İmer Ertunga, E. (2013), *Avrupa'da Ekonomik ve Parasal Birlik ve Türkiye*, İmaj Kitabevi.
- İncekara, A., ve Savrul, M. (2011), "Küreselleşme, Büyüme ve Ekonomik Entegrasyonlar: Türkiye Açısından Bir Değerlendirme", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 2011, 61(2), 3-22.
- Jaleel, S., Talha N. ve Shah Z. (2019), "CPEC and Regional Integration", *Global Regional Review*, 4 (4), 19-28.
- Joshi, M., Abidi, S. ve Rai, A. (2017). "The Eco-Politics of CPEC and India", *SSRN's Research Paper Series*, <https://ssrn.com/abstract=2982942>.
- Karagöl, E. T. (2017), "Modern İpek Yolu Projesi", *Seta Perspektif*, (174), 1-7.
- Katıtaş, G. (2019), "Asya'da Çin ve Rus Bölgeselciliği: Modern İpek Yolu Projesi ve Avrasya Ekonomik Birliği", *International Journal of Political Science and Urban Studies*, (7), 119-141.
- Köse, S. ve Şarkgüneşi, A. (2019), "Avrupa Birliği Ekonomik Entegrasyon Sürecinin İmalat Sanayisinde Bölgesel Yığılma Etkileri", *International Journal of Economic & Social Research*, 15(3), 417-436.
- Özkan, Ö. ve Ay, İ. C. (2020), "Marmaray Hattı'nın Bir Kuşak Bir Yol Kapsamında Değerlendirilmesi", *Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 15(60), 353-362.
- Rahman S. ve Shurong Z. (2017), "Analysis of Chinese Economic and National Security Interests in China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) under the Framework of One Belt One Road (OBOR) Initiative", *Arts and Social Sciences Journal*, 8 (4), 1-7.
- Sarker, M., Hossin, M., Yin, X. ve Sarkar, M. (2018), "One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development", *Modern Economy*, (9), 623-638.
- Soong J. ve Nguyen K. (2018), "China's OBOR Initiative and Vietnam's Political Economy: Economic Integration with Political Conflict", *The Chinese Economy*, 51(4), 342-355.
- Soong, J. (2018), "China's One Belt and One Road Initiative Meets ASEAN Economic Community: Propelling and Deepening Regional Economic Integration?", *The Chinese Economy*, 51(4), 291-297.
- Svetlicinii, A. (2018), "China's Belt and Road Initiative and the Eurasian Economic Union: "Integrating the Integrations", *Public Administration Issues, Special Issue (electronic edition)*, 7-20.
- Tutar, F. K. ve Koçer, F.Ş.B. (2019), "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol", *International Journal Of Social, Humanities And Administrative Sciences*, 5 (17), 618-626.
- www.ankasam.org/zengezur-koridorunun-stratejik-onemi/ Erişim Tarihi: 01.11.2021.
- www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/, Erişim Tarihi: 20.04.2021.
- www.eaeunion.org/?lang=en, Erişim Tarihi: 23.04.2021.
- www.haberturk.com/canakkale-haberleri/84864751-1915-canakkale-koprusu-tarihi-ipek-yolunu-yeniden-canlandiracak1915-canakkale-koprusu-ile, Erişim Tarihi:01.11.2021.
- www.oboreurope.com/en/, Erişim Tarihi: 19.04.2021.
- Yılmaz, S. (2020), "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye'ye Etkisi", *OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 16(32), 5274-5301.
- Zank, W. (2017), "The Eurasian Economic Union: A Brittle Road Block on China's" One Belt-One Road"-A Liberal Perspective", *Journal of China and International Relations*, 5(1), 68-92.