

AB'NİN KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ ÇERÇEVESİNDE SINCAN UYGUR ÖZERK BÖLGESİNE YAKLAŞIMI

Yağmur ŞEN* 

ÖZET

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile tarihi İpek Yolu yeniden canlandırılmak istenmektedir. Çin'den başlayıp Roma'ya kadar uzanan eski ticaret yolu birçok amaç için kullanılmıştır. 2013 yılında Çin Devlet Başkanı'nın yapmış olduğu konuşmada Kuşak ve Yol Girişimi'nden bahsedilmiş ve projenin yapımı başlatılmıştır. Projenin geçiş güzergâhında bulunan sınır bölgesi Çin'i güvenlik açısından endişelendirmektedir. Aslında Çin'in güvenlik endişesi çok eski zamanlara dayanmaktadır. Çin bölgesinde Uygur ve diğer Müslüman etnik azınlıklara çeşitli politikalar uygulamıştır. Bu bağlamda ABD ve müttefikleri Çin'in Uygurlara yönelik insan hakları ihlallerini knamış ve Birleşmiş Milletlerin acilen toplanması çağrısında bulunmuştur. Kuşak ve Yol Girişimi'nde Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nin neden birincil derecede önem taşıyan güvenlik sorunu oluşturduğunu ortaya koymak ve Avrupa Birliği'nin Sincan'daki insan hakları ihlallerine dönük yaklaşımının bir değerlendirmesini sunmak bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır. Çalışma sonucunda Avrupa Birliği üye devletleri arasında görüş birliği sağlanamadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Kuşak ve Yol Girişimi, Avrupa Birliği, Uygur Türkleri, Çin, Güvenlik.*

JEL Kodları: *F51, F52, K38*

THE EU'S APPROACH TO THE SINCAN UYGUR AUTONOMOUS REGION WITHIN THE FRAMEWORK OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE

ABSTRACT

With the Belt and Road Initiative of China, it is desired to revive the historical Silk Road. The ancient trade route from China to Rome was used for many purposes. In the speech of the President of China in 2013, the Belt and Road Initiative was mentioned and the construction of the project was started.

* Yüksek Lisans Öğrencisi, Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi, senyagmurr@outlook.com, [0000-0001-8595-1013](https://orcid.org/0000-0001-8595-1013)

Makale Geçmişi/Article History

Başvuru Tarihi / Date of Application: 16 Kasım 2022

Düzeltilme Tarihi / Revision Date: 7 Aralık 2022

Kabul Tarihi / Acceptance Date: 30 Aralık 2022

Araştırma Makalesi/Research Article

The border region, which is on the transit route of the project, worries China in terms of security. In fact, China's security concerns date back to ancient times. China has implemented various policies on the Uighur and other Muslim ethnic minorities in the region. In this context, the United States and its allies condemned China's human rights violations against the Uighurs and called for the United Nations to convene urgently. The purpose of this study is to reveal why the Xinjiang Uyghur Autonomous Region poses a security problem of primary importance in the Belt and Road Initiative and to present an evaluation of the European Union's approach to human rights violations in Xinjiang. As a result of the study, it was concluded that there was no consensus among the member states of the European Union.

Keywords: *Belt and Road Initiative, European Union, Uyghur Turks, China, Security.*

JEL Codes: *F51, F52, K38*

GİRİŞ

Her ülkenin güvenlik açısından sorunları olmakla birlikte bu sorunların giderilebilmesi açısından farklı yaklaşımlar sergilenmektedir. Güvenlik sorunları ülkeler arası işbirliği çerçevesinde yürütüldüğü takdirde bu sorunların azaldığı görülmektedir. Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi birçok ülkeyi kapsamakta olup bu üç kıtayı (Avrupa, Afrika ve Asya) birbirine bağlamaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi'nin İpek Yolu Ekonomik Kuşağını oluşturan Orta Asya merkezi bir konuma sahip olmakla önemini korumaktadır. Doğu Türkistan olarak da bilinen Sincan Uygur Özerk Bölgesi bağımsız bir devlet olamamış bölgede daima istikrarsızlıklar yaşanmış, bu istikrarsızlıklar da güvenlik sorunlarını oluşturmuştur. Çin projesinin güvenliği konusunda derin endişe duymaktadır. Bunun sebebi Sincan Uygur Özerk Bölgesinde yaşayan Müslüman Uygur etnik azınlığından duyduğu endişedir. Bu da Çin için güvenlik sorunu oluşturmaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi, Asya'dan Avrupa'ya uzanan bir köprü niteliğinde olup pek çok ülkeden geçerek tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasında büyük rol oynamaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi sadece ticaret amaçlı olmayıp bunun yanı sıra kültürler arası etkileşimi de arttırmaktadır. Projenin iki alt kapsamı olarak bilinen İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ile 21.yy Deniz İpek Yolu, Kuşak ve Yol Girişimi olarak adlandırılmaktadır. Doğu'nun yükselen gücü Çin olması planlanmıştır. Sincan Uygur Özerk Bölgesi Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan jeopolitik konumu dolayısı ile bir geçiş bölgesidir. Çin, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında pek çok projeye imza atmış ve ekonomik koridorlar oluşturulmuştur. Çin'den başlayan bu projenin Avrupa'ya kadar uzanabilmesi ancak Orta Asya'daki Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nden geçmesi ile mümkündür. Bu da Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ni Çin için vazgeçilmez bir unsur yapmaktadır. Çin'in bu bölgeden duyduğu güvenlik endişesine bakacak olursak bu durumun üç nedeni olduğu görülmektedir. Birincisi etnik ayrımcılığın yapılması, ikincisi bölgedeki maden kaynaklarının varlığı ve son olarak da proje kapsamında oluşturulan koridorların bu güzergâhlar üzerinden geçmesi endişelerin temel kaynağı olarak kabul edilmektedir.

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 2013 yılında Orta ve Güneydoğu Asya ziyaretlerinde İpek Yolu Ekonomik Kuşağını ve 21. yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu kapsayan “Kuşak ve Yol” projesini birlikte inşa etme fikrini öne sürmüştür. Projenin geçtiği ülkelerde bölgesel kalkınmanın sağlanmasına yönelik fikirler ortaya konulmuş ve bu proje tüm dünya toplumları tarafından büyük bir ilgiyle karşılanmıştır. 2013 yılında duyurulması ile başlayan projenin yapımı 30-35 yıl gibi bir süre zarfı içinde tamamlanarak, Çin'in kuruluşunun 100. yılı olan 2049'da projenin yetiştirilmesi hedeflenmektedir. Bu proje ile Doğu ve Batı birbirine bağlanarak ekonomik canlılığın sağlanması, işbirliği içerisinde kazan-kazan amaçlı bir proje gerçekleştirmek istenmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında oluşturulan koridorların önemi büyüktür. Bu koridorlar ile ulaşımı sağlayacak olan demiryolları, karayolları, petrol ve doğal gaz boru hatlarının taşınması sağlanacaktır. Çin'i Orta Asya aracılığı ile Azerbaycan'a oradan Türkiye'ye ve sonrasında Avrupa'ya bağlayacak olan koridorlar ile projenin tamamlanması gerçekleşecektir. Bu projede Çin'i endişelendiren problemlerin başında Sincan Uygur Özerk Bölgesi güvenlik sorunu gelmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi'nde Sincan Uygur Özerk Bölgesi geçiş güzergâhı üzerinde yer almasıyla Çin'in projesinde özel bir yere sahiptir. Bu bölgede oluşacak herhangi bir güvenlik sorunu sadece Çin'i değil aynı zamanda proje kapsamındaki bütün ülkeleri de ilgilendirmektedir. Bu bölgede oluşacak sorunların proje kapsamındaki ülkelerde Çin'e karşı bir güvensizlik oluşturması da muhtemeldir. Bu sebeple, Orta Asya coğrafyasında bulunan Sincan Uygur Özerk Bölgesi projenin adeta atan kalbi konumundadır. Burasını önemli kılan faktörler ise birden fazladır. Öncelikle bu bölgede çıkan çok çeşitli maden yataklarının olması, Çin'den Avrupa'ya geçişi sağlayacak koridorların bu güzergâh üzerinden geçmesi ve son olarak da bölgede yaşayan Uygur Türkleri ile Han Çinlileri arasında geçmişten süregelen etnik ayrımcılığın yaşanması bölgeyi birinci dereceden önemli bir merkez hâline getirmektedir. Çin bu bölgede oluşabilecek bir sorunun projesinin tamamlanması yolunda engel oluşturabileceği düşüncesi ile bölgeye karşı yumuşama politikaları uygulasa da sorunlar çözüme kavuşmamıştır. Bölgedeki maden yataklarından çıkarılan mineraller, çeşitli madenler, değerli taşlar çok değerli olduğundan Çinliler bunları Uygur Türklerine hiçbir zaman bırakmamıştır. Bölgede yapılan etnik ayrımcılık ise çatışmaların yaşanmasına, sorunların büyümesine sebebiyet vermektedir. Orta Asya'daki sorununun temelinde yatan etken etnik ayrımcılık olup bölgede yaşayan Müslüman Türkleri ayırarak onlara zulümler yapılması, her geçen gün baskıların artması ve projenin yapımında Çinli işçilerin çalıştırılıp Türklere iş olanaklarının sunulmaması, yoksulluğun artması gibi sebepler huzursuzluk yaratmaktadır. Bunun yanı sıra Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ndeki eğitim kamplarında yapılan insan hakları ihlalleri de bu bölgedeki güvenlik sorunlarını oluşturmaktadır. Avrupa Birliği'nin (AB) bu bölgede yapılan insan hakları ihlallerine karşı tutumu ise farklı sonuçlar ortaya çıkarmıştır. İncelenen raporlarda AB'nin üye devletleri arasında Sincan'daki insan haklarına ilişkin tutumlarında bazı ülkelerin ilkeli bazı ülkelerin de pragmatik yaklaşımları görülmektedir. Bu durumun sebebi ise Kuşak ve Yol Girişimi'ne paydaş AB ülkelerinin ortak çıkarlarının bulunmasıdır. Bu ülkelere Çin proje kapsamında pek çok ekonomik destek sağlamıştır. Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nin Kuşak ve Yol

Girişimi'nde güvenlik sorunu oluşturmasının temel sebebi yukarıda değinilen etkenlere dayanmaktadır. Bu çalışmanın amacı, Kuşak ve Yol Girişimi'ni tüm boyutlarıyla ele alarak Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nin neden güvenlik sorunu oluşturduğunu, Çin'in bu kadar endişelenmesinin sebebinin ne olduğunu ortaya koymak ve AB'nin Uygur Sincan Özerk Bölgesi'ndeki insan hakları ihlallerine yönelik tutumunu analiz edebilmektir.

Mevcut literatür incelendiğinde çalışma, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ni Sincan Uygur Özerk Bölgesi güvenlik sorunu özelinde ele alarak AB'nin bu soruna karşı tutumunun analiz edilmesi ile diğer çalışmalardan farklılaşmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında AB'nin Sincan'daki insan hakları ihlallerine yaklaşımına dair bir analiz sunmuştur.

Kaczmarek (2015) Yeni İpek Yolu Projesi pek çok ülkeyi yakından ilgilendirmiş ve bu proje ile Çin özellikle Orta ve Güneydoğu Asya ülkelerinde etkisini arttırarak az gelişmiş ülkelerin kalkınmasını desteklemiştir. Ayrıca Yeni İpek Yolu'nu Çin politikasında çok yönlü bir araç olarak değerlendirmiştir. Summers (2016) Çin'in küresel anlamda artan ekonomisi Kuşak ve Yol projesi ile daha da önemli hâle gelmiş ve Çin'in vizyonunun jeopolitik olmaktan ziyade mekânsal bir düzeltme olduğunu iddia etmiştir. Haggai (2016) Bir Kuşak Bir Yol projesi büyük ve kapsamlı bir proje olması yönüyle dikkat çekmektedir. Bu projenin potansiyel etkilerinin ve zorluklarının neler olduğunu ve güzergâh üzerindeki ülkelerin ekonomik kalkınmaya olan etkisi analiz edilmiştir. Aoyama (2016) Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ni incelemiş ve bu girişimin sadece bölgesel bir politika olmadığını bunun yanı sıra küresel bir strateji olduğunu da iddia etmiştir. Grieger (2016) Xi Jinping Kuşak ve Yol Girişimi'ni başlatarak küresel yönetişime katkı sağlamayı hedeflemiş ve bu girişim ile Çin kendisini dâhil etmeyen bölgesel ticaret anlaşmalarına alternatif bir yol oluşturmuştur. Ayrıca Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi Avrupa Birliği için karşılıklı fayda sağlayıp sağlayamayacağı incelenmiştir. Okur (2017) Kuşak ve Yol Projesi'nin batıya açılan koridorunu incelemiş olduğu çalışmasında orta koridorun en güvenilir yol olduğunu iddia etmiştir. Ayrıca Uygur Türklerini etkileyen önemli noktalara dikkat çekmiştir. Hu (2017) Hindistan özelinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin stratejik sonuçlarını incelemiş olduğu çalışmasında Çin-Hindistan ilişkilerinin gelecekteki güvenlik sorunlarına dikkat çekmiştir. Bu iki ülke arasındaki güvenlik sorunları giderilerek işbirliği içerisinde hareket edilmesi gerektiğini iddia etmiştir. Sarker, Hossin, Yin, Sarker (2018) Kuşak ve Yol projesi küresel barış vizyonu bağlamında tarihi bir girişim olarak görülmüş ve bu girişimin gelecekteki etkileri otaya koyularak projenin ekonomik, siyasi ve sosyal boyutları analiz edilmiştir. Ayrıca projenin güvenliği açısından proje ortaklarının güçlü işbirliği içerisinde olmaları gerektiği iddia edilmiştir. Siddiquie (2019) Kuşak ve Yol projesinin ABD ile Çin arasında stratejik bir güç dengesini ortaya çıkardığını ve bu durumun bir güvenlik endişelerine neden olduğunu belirtmektedir. Ayrıca proje kapsamında görülen zorluklar analiz edilmiştir. Feng vd. (2020) Kuşak ve Yol Girişimi'nin küresel çapta ilgi görmesiyle Çin-Myanmar enerji ortaklığında proje dikkat çekmiştir. Ayrıca güncel olarak küresel çapta sorun oluşturan fırsatlar ve zorluklar değerlendirilmiştir. He (2020) "Bir Kuşak Bir Yol" projesi ile Çin iç ve dış politikada önemli rol üstlenmekte olup proje güzergâhında

bulunan az gelişmiş bölgelerin ekonomik kalkınmasını amaçlamıştır. Ayrıca projenin finansmanlarını, genişlemesini ve zorluklarının neler olduğunu incelemiştir.

1. Kavramsal Arka Plan: İpek Yolu'ndan Çin'in Kuşak ve Yol Projesine

Tarihsel süreçte kültürleri, uygarlıkları, gelenek ve görenekleri birbirine bağlayarak etkileşimi arttıran ve o yollar üzerinden kavuşturmayı amaçlayan güzergâhlar oldukça önem arz etmektedir. İnsanların hayatını olumlu yönde etkileyecek olan bu yollar geçtikleri ülkelerde ekonomik canlılığı da beraberinde getirmektedir. Dünya tarihinde önemli ticaret yollarından biri şüphesiz tarihi kadim İpek Yolu güzergâhıdır. “İpek Yolu, 10.000 km’lik uzunluğu ile Ekvatorun yaklaşık dörtte biri uzunluğuna eşittir”. İki kıta ve iki okyanusu birbirine bağlayan ve çeşitli ülkelerden geçen İpek Yolu, tarihin en büyük ve belki de en önemli ticari bir yolu olarak karşımıza çıkmaktadır. Ticaret açısından önemli merkez olan İpek Yolu tarihsel süreç içerisinde pek çok devlet tarafından ele geçirilmek istenmiştir. Devletlerarası anlaşmazlık yaşanmış ve kendi içlerinde büyük uğraş sarf etmişlerdir (Tügen, 2019: 635).

Çin'den başlamak üzere Anadolu coğrafyasından geçip Avrupa'ya ve oradan da Kızıldeniz yolunu takip ederek Afrika'ya ulaşan güzergâh “İpek Yolu” olarak kabul edilmektedir. “İpek Yolu” olarak anılmasının nedeni, ünlü Çinli gezgin Çjan Syan'ın M.Ö. 138'de yaptığı yolculuk olduğu bilinmektedir. Bu tarih sonrası belirtilen güzergâh “İpek Yolu” olarak kabul edilmiş ve günümüzdeki hâlini alması ünlü coğrafyacı Von Richthofen ile mümkün olmuştur (Deniz, 2016: 196). Richthofen'in böyle bir isimlendirme tercih etmesinin temel nedeni ipekli kumaşlar olmuştur. Nitekim ipek ürününün bu dönemde iktisadi bir alım satım aracı yani para olarak kullanılabilmesinin yanında İpek Yolu Çin'in dünya ile ticari bağlarını sağlayan bir sosyal ağ oluşmasını da sağlamıştır (Deniz, 2016a: 196).

İpek Yolu'nun geçtiği güzergâhlarda yer alan şehirlerde ticarete hareketlilik sağlanmıştır. Sadece Çin'in ipekli kumaşları değil aynı zamanda porselenleri, kâğıtları, değerli taşları, kürkleri, ilaçları, baharatları da Avrupa'ya taşınmıştır. Buna ek olarak, Orta Asya'da bulunan Türk demirci ustalarına ait kılıçlar, dokuma ve halılar da Avrupa'ya ulaştırılmıştır. Buralarda konaklayan yolcular, misyonerler, tüccarlar ve maceraperestler geçtikleri yerleri, gördükleri olayları, edindikleri bilgileri kendi ülkelerinde anlatmışlar, böylelikle bilgi aktarımı da gerçekleşmiştir. İpek Yolu ile alışkanlıklar, hastalıklar, dinler ve kültürel aktarım gerçekleşmiştir. 15. yüzyılda coğrafi keşifler ile uluslararası ticaretin Atlas Okyanusu limanlarına kayması sonucu İpek Yolu önemini kaybetmiştir. Yol üzerindeki kervansaraylar ve şehirler ise tarihin acımasız yönünü bize göstermiştir. İpek Yolu güzergâhındaki ülkeler tekrar bir araya gelerek dil, kültür, gelenek ve göreneklerin ortak bir çatı altında birleşmeleri amaçlanmış ve bu yol güzergâhındaki ülkelerde ekonomi ve turizm yeniden canlandırılmak istenmiştir. Günümüzde ise Kuşak ve Yol Girişimi ile bu birliktelik sağlanmaya çalışılmaktadır (Deniz, 2016a: 196; Tügen, 2019a: 635).

Kuşak ve Yol Girişimi dünya toplumları tarafından büyük bir ilgiyle karşılanmıştır. 2013 yılında yapılan Çin –ASEAN (Çin- Güneydoğu Asya Milletleri Birliği) Fuar’ında Çin Başbakanı Li Keqiang Birliğe yönelik Deniz İpek Yolu’nu inşa etmek ve bölgesel kalkınmayı sağlamak için stratejik mekanizmalarının oluşturulması gerektiğini belirtmiştir. Kuşak ve Yol Projesi’nin ortak bir şekilde inşa edilmesi bütün toplumlara olumlu bir şekilde katkı sağlayacak bir projedir. Kuşak ve Yol projesi 65 ülke ve 21 trilyon dolarlık ekonomik potansiyeliyle küresel bir proje olması yönüyle dikkatleri üzerine çekmektedir. Karşılıklı fayda sağlamak amacıyla müzakereler ile ortaklaşa inşa edilmesi gereken sistematik bir proje olmakla birlikte Kuşak ve Yol üzerinde bulunan ülkelerin ekonomik olarak işbirliğini ve bölgesel kalkınmayı desteklemektedir. Asya, Afrika ve Avrupa’yı birbirine bağlayacak olan bu proje ile kara, deniz, demiryollarıyla küresel ölçekte ulaşım ağlarıyla ulaşım maliyetlerini düşürerek ticaretin gelişmesi sağlanacaktır. Bunun yanı sıra bu üç kıtada yapılacak olan yatırımlar sayesinde uygarlıklar arasında ekonomik, kültürel ve inancaşal paylaşımlarının birbirlerini etkileyeceği ve bu noktada dünya barışına katkı da sağlanacaktır. 21.yüzyıl insan hakları anlayışı ideolojisiyle yapılacak olan yatırımlar barışçıl bir yaklaşım sunmaktadır. Daha çok geri kalmış ve gelişmekte olan ülkeleri kapsayan projede refah açığının kapatılmasını sağlamak ve herkesin faydasına olacak şekilde dünya refahı artırılmak istenmektedir. Aynı zamanda Kuşak ve Yol projesi, Birleşmiş Milletlerin (BM) temel amaç ve ilkeleri ile örtüşmekte olup barış içinde bir arada yaşamının beş ilkesini destekler niteliktedir. Bunlar, “Birbirinin egemenliğine ve toprak bütünlüğüne karşılıklı olarak saygı göstermek, karşılıklı saldırmazlık, birbirinin içişlerine karşılıklı olarak müdahalede bulunmama, eşitlik ve karşılıklı menfaat ve barış içinde yaşamaktır.” Çin, proje ile karşılıklı fayda gözetilerek ülkeleri ortak paydada buluşturma gayreti içerisinde. Kazan-kazan işbirliği içerisinde İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun ortaklaşa inşa edilmesi üzerine vizyon ve faaliyetler yazısı hazırlanmış ve yayımlanmıştır (Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, 2015; Camgöz ve Dinçer, 2017: 4-5).

Xi Jinping, konuşmasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağını bütün Avrasya halkları olarak birlikte inşa etme çağrısında bulunmuş bu projesinin kapsamını Avrasya bölgesindeki tüm ülkeler arasında ekonomik ilişkileri pekiştirmek amacıyla, karşılıklı işbirliğine dayanarak İpek Yolu Ekonomik Kuşağını ortaklaşa oluşturmak niyetinde olduğunu belirtmiştir (Adıbelli, 2018). Kuşak ve Yol Girişimi İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projelerini içine alan büyük bir projedir. Bu iki alt proje ile Avrupa, Avrasya ve Asya- Pasifik bölgeleri birbirine bağlanmaktadır (Günay, Çetiner, Sevinç ve Kütükçü, 2019: 163).

Xi Jinping 2013 yılında Astana’da Kara İpek Yolundan, 2020 yılında ise Endonezya’da Deniz İpek Yolundan ilk kez söz etmiştir. Kuşak ve Yol Girişimi çeşitli altyapı yatırımlarıyla Asya’dan Avrupa’ya uzanan koridorlar ile ulaşım aksı oluşturulmak istenmiştir. Çin böylelikle kendi ekonomisini küresel çapta da etkin kılmak istemektedir. 2017 yılı itibariyle proje kapsamında ortak ülkelerin ve kuruluşların sayısı 69 olmuştur (Yılmaz, 2020: 633-634).

Tablo 1. Kuşak ve Yol Projesi Kapsamındaki Ülkeler

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

Kaynak: Yılmaz, 2020: 634.

Mart 2020 itibariyle, Çin ve katılımcı ülkeler arasında Mutabakat Zaptı (MoU) imzalanarak Kuşak ve Yol Girişimi'ne katılan ülke sayısı 138'e yükselmiştir (European Bank, t.y.). Proje, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (Belt) ve Deniz İpek Yolu (Road) olarak iki kısımdan oluşmaktadır.

Projenin karayolu güzergâhını incelemiş olduğumuzda; Çin-Hindi Çini Yarımadası, Çin-Pakistan, Çin-Orta Asya ve Batı Asya, Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar, Çin-Moğolistan-Rusya ve Yeni Avrasya Kara Köprüsü koridorlarından oluştuğu görülmektedir (Kopuk ve Bayraç, 2021: 1357).

Deniz İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Güney Çin Denizinden başlayarak Hint Okyanusuna Süveyş Kanalı'ndan Akdeniz'e kadar açılmaktadır. Deniz İpek Yolu'nun ana güzergâhı olarak Çin (Kunming), Güney Çin Denizi, Myanmar, Bangladeş, Hindistan (Kalküta), Sri Lanka (Kolombo), Hint Okyanusu, Kenya (Mombasa), Kızıldeniz ve Yunanistan'dan Pire Limanı Deniz İpek Yolu'nun batıdaki son limanı ve Avrupa, Ortadoğu ve Kuzey Afrika'ya uzanan Kuşak ve Yol Girişimi'nin en önemli ticari üssü konumundadır. Çin bu proje ile başka bir yol arayışı içerisine girerek enerji güvenliğini sağlamak istemektedir. Petrol ve doğal gaz boru hatlarının kara İpek Yolu üzerinden geçmesinin yanı sıra Çin'in

alternatif olarak gördüğü enerji bölgesini Basra Körfezi'nden Çin'e 12.000 km'lik deniz yolu taşımacılığını, biten projeler (Myanmar-Çin ve halen yapımı süren Pakistan-Çin boru hattı) ile Çin'e ulaştırılacaktır. Malakka Boğazı'nın devre dışı bırakılmasıyla mesafe 2000 km kadar kısalacaktır (Güner, 2018: 14). 21.yüzyıl Deniz İpek Yolu'nda Çin için projenin temel amacı, projenin bir nevi kanal görevi görerek Çin'in stratejik güvenliğini sağlamasıdır. Deniz İpek Yolu'nun değerini arttıran temel unsur ise Aden Körfezi ve Malakka Boğazı'ndan kaynaklanan güvenlik sorunları olarak görülmektedir (Günay vd., 2019a: 165).

2. Kuşak ve Yol Girişimi'nin Bölgesel ve Küresel Etkileri

Kuşak ve Yol Girişimi ile bölgeler arası gelişmişlik farkı fazla olan Çin'in iç batı kısımları ile doğu kıyı bölgeleri arasındaki ekonomik kalkınma farklılıklarını ortadan kaldırılması amaçlanmıştır. Ekonomik gelişme doğuda kıyı bölgelerde güçlü, batıda ise zayıftır. Doğu kıyı bölgeleri ekonomik merkezlere ve ulaşım yollarına yakın olması sebebi ile hem yerli hem de yabancı sermayecilerin dikkatini çekmiştir. Yapılan yatırımlar ve küresel entegrasyon sonucunda doğu kıyı bölgeleri gelişmişlik düzeyine ulaşırken batı ise zengin yer altı kaynaklarına rağmen bu düzeye ulaşamamıştır. "Çin'in kıyı bölgeleri toplam ticaret hacminin %80'inden fazlasını oluştururken, son yirmi yıllık süreçte sınır bölgelerindeki dış ticaretin yıllık ortalama büyüme hızı kıyı bölgelerinin %50'ini oluşturur." Bu sebeple Kuşak ve Yol Girişimi bölgesel kalkınma eşitsizliklerinin düzeltilmesi açısından önemlidir. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın merkezi noktası Sincan Uygur Bölgesi Özerk Bölgesi ile 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun merkezinde yer alan Fujian ve diğer şehirleri Çin'i Orta Asya'ya, Yunnan, Sichuan gibi şehirlerinde Fujian şehirleri üzerinden Orta, Güney ve Güneydoğu Asya'ya oradan da Kuzey Afrika'ya bağlaması ile bölgesel kalkınmanın sağlanacağı düşünülmektedir. Çin, Sincan ve Yunnan gibi iç batı kısmında kalan yerlerin diğer bölgeler ile de etkileşimini artırmak istemektedir. Yunnan eyaleti üç ASEAN (Güneydoğu Asya Uluslar Birliği) ülkeleri ile sınır komşusu olması Güney Asya'da ise Hindistan ve Bangladeş'e, Güneydoğu Asya'da ise Tayland ve Kamboçya'ya yakın bulunmasıyla kara, demiryolu ve limanlar aracılığı ile bölgesel kalkınma sağlayabilecektir. Xi Jinping 18 Ekim 2017'de Çin Komünist Partisi 19. Ulusal Kongresi'nde bölgesel eşitsizliklerin önüne geçilebilmesi için eski devrimci üs bölgelerinin, büyük etnik azınlık nüfusa sahip olan bölgelerin sınır ve yoksul kesimlerin gelişmesini sağlamak amacıyla daha fazla enerji harcayacaklarını belirtmiştir. Kuşak ve Yol Girişimi ile Çin, sınır komşusu olan ülkeler ile yakın işbirliği kurarak bölgesel ekonomik entegrasyonu teşvik etmektedir. Böylece Çin proje ile Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ), ASEAN ve Çin, Çin-ASEAN Fuarı, Asya Pasifik İşbirliği (APEC), Büyük Mekong Alt Bölgesi Ekonomik İşbirliği (GMS) bölgesel olarak işbirliğini sağlamıştır. Çin bölgesel entegrasyon ve işbirliği ile ekonomik açıdan enerji bağımlılığını özellikle batılı ülkelere karşı azaltmak istemektedir. Bölgesel ve küresel önem taşıyan kuruluşlar sınır güvenliği için oluşturulan Şangay İşbirliği Örgütü, Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB), İpek Yolu Fonu (SFR) ve Yeni Kalkınma Bankası (NDB) projenin finansman kaynağıdır (Cengiz, 2021: 242-244; Zeybek, 2019: 140).

Dünya tarihinde dönüm noktası diyebileceğimiz üç nokta vardır ki bunlar Çin'in yeni küresel güç statüsünü etkilesin. İlki 1990 Soğuk Savaş'ın sonunda çok kutuplu bir dünya düzeni, ikincisi 11 Eylül saldırılarının arka planında terörle mücadelesinde ABD ve Çin ilişkilerinin kolaylaşması son olarak da 2008 küresel finansal krizdir. Avrupalı devletler Asya Pasifikte varlığını sürdüren ABD ile Çin arasındaki anlaşmazlıklarda tarafsızlığını korusa da Brüksel'den Berlin'e Oslo'dan Atina'ya kadar bütün Avrupa ülkelerinde Çin'in faaliyetlerine ilgi duyulmuştur. Çin'in Avrupa'daki yatırımlarına karşı ilgi duyulması bu açıdan önemlidir. "Bugün itibariyle Çin'in önderlik ettiği Asya, ekonomik ilerlemenin en önemli merkezi haline gelmiştir. Amerika ve Asya arasındaki toplam ticaret son otuz yılda sekiz kat artarak 2015 yılında neredeyse bir buçuk trilyon dolara yükselmiştir." 2017 yılında Amerika Birleşik Devletleri Dışişleri Bakanı Rex Tillerson Hindistan'a yaptığı ziyarette Çin'in yükselişini engellemek amacıyla Çin-Hindistan ilişkilerinde sınır anlaşmazlıklarını, ticarete eşitsizlik ve Çin-Pakistan stratejik ortaklığından duyulan rahatsızlığı belirtmiş ve Hindistan'ı kendi cephesine çekmek istemiştir. Çin küresel ekonomiyi iyileştirerek istikrarlı bir büyüme sağlamak gayesiyle 2020 yılına kadar orta derecede müreffeh toplum oluşturmayı, 2035 yılına kadar ise daha büyük bir sosyalist devlet olmak istemektedir (Tekir ve Demir, 2018: 194-195).

3. Kuşak ve Yol Girişimi'nde Sincan Uygur Özerk Bölgesi Güvenlik Sorunu

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nden duyduğu endişeyi anlayabilmek için öncelikle bölgenin tarihsel geçmişine bakmamız gerekmektedir. Çin'in tarihi temeli Qin Hanedanlığı (1755-1911) ve daha öncesine dayanmaktadır. Çin'in Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ne olan ilgisi ülke sınırlarını yabancılardan korumak istemesiyle başlamıştır. Batı kısmında yer alan bu sınır bölgesi adeta tampon bölge görevi üstlenmekte olup Çin'i saldırılara karşı korumuştur. M.Ö. 162'de bölgede Türk kavmi olan Hunlar ile Çinliler arasında güç mücadelesi yaşanmıştır. Sincan bu süreçte kimi zaman Çin kimi zaman da Hun hâkimiyeti altında kalmış, yerel beyliklerin yönetimi altına girdikleri de görülmüştür. Bölgenin nüfus yapısı 6.yy'da Çin'de yükselişe geçen Tang Hanedanlığı döneminde Türkleştiği, 9-13.yy'da bölgede etkin olan Karahanlılar döneminde ise İslamlaştığı bilinmektedir (Şeker Aydın ve Yüce, 2020: 2673; Warikoo, 2010: 165; Patterson, 2022: 16-17).

Doğu Türkistan olarak da bilinen bölge Rusya, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Afganistan, Pakistan, Hindistan, Moğolistan olmak üzere sekiz ülke ile sınır komşusudur. Bölge adı "1877 yılındaki Çin- Mançu istilasından sonra Yeni Topraklar anlamına gelen Şin Jiang olarak adı değiştirilmiştir." 1949 yılında Çin'de yönetimi ele alan Çin Komünist Partisi (ÇKP), 1 Ekim 1955 yılında Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde özel bir yönetim oluşturmuştur. Bu bölgenin başkenti Urumçi'dir (Dağcı ve Keskin, 2013: 12; Demirağ, 2014: 230).

1949 yılında ÇKP'nin kurulmasından itibaren Pekin yönetimi sınır bölgelerini sorun olarak görmüştür. Etnik nüfusun yaşadığı yerler arasında Sincan Uygur Özerk Bölgesi baş aktör durumundadır. Akabinde ise Tibet ve İç Moğolistan gelmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), Han Çinlisi olmayan

bu bölgelerden derin endişe duymaktadır. Geçmişten günümüze dek süregelen bu endişelerin kaynağında bölgelerin az gelişmişliği ve muazzam öneme sahip jeopolitik konumları yer almaktadır. 1970'lı yılların sonuna gelindiğinde Çin "reform ve açılım" stratejisi ile duyduğu endişeyi gidermek istemiş, huzursuz bölgelerde ekonomik kalkınma ve modernleşme sağlandığı takdirde azınlık grupların Çin yönetimine boyun eğecekleri düşüncesi oluşmuştur. Bölgeye Han Çinlilerin göçü devam etmiştir. Böylelikle Çin ile sorunlu bölgeler arasında entegrasyon sağlanmış olacaktır. Bu durum bölgeler arasında artan ekonomik eşitsizlik ile sonuçlanmıştır. Gergin olan etnik grubun öfkesi daha da artmış, Çin'de bu durum istikrarsızlığa neden olmuştur (Clarke, 2017: 73; Pantucci ve Lain, 2016: 17). Çin hükümeti ise bu bölgede istikrarsızlığın temeli olarak düşük geliri göstermiş, bölgede oluşan ekonomik eşitsizlik etnik gruplar ve Çin arasında artan düşmanlığa sebep olmuştur. Çin hükümeti Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde ekonomik eşitsizlikleri gidermek amacıyla Mart 2000'de Büyük Batı Kalkınma Stratejisi'ni (GWDS) başlatmıştır. Bu sadece Sincan Uygur Özerk Bölgesi için değil aynı zamanda Tibet Özerk Bölgesi, İç Moğolistan Özerk Bölgesi'ni de kapsamaktadır. Stratejinin amacı Çin'in batı iç kesimlerinde yer alan bölgelerin ekonomik refahını arttırmak, yaşam kalitesini yükseltmek ve etnik ilişkileri iyileştirmek olsa da etnik ayrımcılığa dayalı eşitsizlik bunu engellemiştir (Hayes,2020: 37-38; Brown, 2016: 73-74).

GWDS ile Çin'in İpek Yolu Ekonomik Kuşağı benzerlik taşımaktadır. Her ikisi de Çin'in batı yakasını kalkındırma girişimi olarak görülmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi'nde Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nin İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nda oynadığı rol büyüktür. Bölge, Çin'in İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın geçtiği güzergâh eyaletlerini birleştiren (demiryolu, karayolu, diğer altyapı bağlantıları ile) bir kavşak noktası oluşturmaktadır. Aynı zamanda Çin'in Orta Asya'ya açılan kapısı olarak da bilinmektedir. Çin'de 2010 yılında yapılan nüfus sayımlarına göre, Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde yaşayan etnik gruplar Uygur Türkleri, Han Çinlileri, Kazak, Hui ve diğer etnik azınlık gruplarını içermektedir. Han Çinlilerin bölgeye olan göçü 1950 yılından itibaren sürekli olarak artmaktadır. Devam eden göç ile Han Çinli sayısında artış görülmüştür. Uygur, Kazak ve Huiler Müslüman olan etnik azınlık grubuna aittir. Buradaki etnik gruplar arasında kültürel farklılıklar mevcuttur. Siyasi olarak ÇKP bölgede kontrolleri arttırmış, Vali etnik kimlik olarak Uygur ise sekreter mutlaka Han Çinlileri arasından seçilmiştir. 1950 yılından itibaren azınlık grupları arasında hoşnutsuzluklar yaşanmıştır. 1990'lı yıllara gelindiğinde ise protestolar artmış, 2002 yılında ise "ABD Dış İşleri Bakanlığı, BM ve ÇHC, Doğu Türkistan İslami Hareketi (ETİM) uluslararası terör örgütü listesine alınacağını duyurmuştur." Bu gerçekte ABD'nin Taliban ve El Kaide eylemlerine karşılık Pekin yönetiminin de destek vermesi için iki ülke arasında olan bir anlaşmadır. 2002 yılında Pekin yönetimi tehdit oluşturduğu gerekçesi ile Uygur milliyetçiliğine terörist damgasını vurmuştur (Toops, 2016: 354-356; Ripa, 2017: 14; Clarke, 2018: 92).

Sincan Uygur Özerk Bölgesi, Çin hükümeti için güvenlik riskleri oluşturmaktadır. Bölge, Kuşak ve Yol Girişimi'ni derinden etkileyebilecek potansiyele sahip olması yönüyle de dikkatleri üzerine

çekmektedir. En başta gelen sorunlar arasında terörizm, paydaş ülkelerde istikrarsızlıkların yaşanması ve bölgesel rekabetin artması gelmektedir. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı terörist olarak adlandırılan ve çok sayıda protestoların yapıldığı bölgeler üzerinden geçmektedir. Çinli yetkililer terörizmin ana sebebinin yoksulluk olduğunu ileri sürmüştür. Yolsuzlukların artması, çevreye verilen zarar, çalışma standartlarının düşük olması ve az gelir seviyesi bölge halkının kızgınlığını tetiklemiştir. Bu gibi durumlar Çin hükümetine aşırılık yanlısı olarak görülebilir ve düşmanlık yaşanabilir. Özellikle Çin'in Uygurlara yönelik artan baskısı bu düşmanlığı sürdürebilir. Geçmişte GWDS olduğu gibi Çin, Kuşak ve Yol Girişimi ile Uygur ayrılıkçı gruplarını bastırmak istemektedir. Bu da ancak batı Çin'i geliştirmek ile mümkündür (Ratner, 2018: 4-5; Smith, 2018: 7).

Sincan Uygur Özerk Bölgesi yeraltı madenleri bakımından çok zengin bir bölge olmakla birlikte bölgeden çeşitli madenler çıkarılarak işlenmektedir. Çin topraklarında 148 çeşit madenden 124'ü bu bölgede mevcuttur. Bölge petrol, volfram, altın, gümüş, platin, kömür ve uranyum gibi daha pek çok doğal kaynaklara sahiptir. Bunun yanı sıra bölge petrol ve doğal gaz rezervlerini de barındırmakta ve Çin her yıl bu bölgeden petrol almaktadır. Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nin ekonomisi ise hububat, pamuk, ipek, halı, el zanaatları ve hayvancılığa bağlıdır. Bölgede yaşayan Uygur Türkleri bu kadar çeşitli kaynaklara sahip olmalarına rağmen düşük gelire sahiptir. Bunun nedeni Çinlilerin bu kaynakların kullanımını Uygur Türklerinden mahrum bırakması ve bölge halkının açlık sınırında yaşamaya devam etmesidir (Cinkara, 2019: 337; Çobanoğlu, 2019: 50).

Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında oluşturulan koridorların geçtikleri ülkelerde bir takım sorunların olması projenin güvenliğini tehdit etmekte bu da Çin için istenmeyen bir durum olarak görülmektedir. Bu sorunlar geçmişten günümüze süregelen olayların devamı niteliğindedir. Çin, Sovyetler Birliği'nin yıkılmasının ardından Orta Asya ülkelerinin bağımsızlığını ilan etmesiyle bu yerlerde çıkacak herhangi bir anlaşmazlığı önleyebilmek adına çeşitli politikalar geliştirmiş, burada yer alan ülkeler ile işbirliği yapmak istemiştir. Çin, bölgedeki Soğuk Savaş yıllarından devam eden anlaşmazlıkları gidererek ulusal güvenliği sağlamak istemiştir (Duran ve Purevsuren, 2016: 283; Tekir, 2019: 92).

Çin bölgeye karşı etnik ayrımcı politikalar yürütmesi sebebiyle Uygur sorunu bir iç mesele olmaktadır. Çin, Uygurları asimile etmek için çeşitli politikalar uygulamış ve bu bölgeyi Çinlileştirme gayesi içerisine girmiştir. Sincan Uygur Özerk Bölgesi jeopolitik konumu itibarıyla projenin diğer ülkeler ile bağlantısını sağlayan köprü niteliğindedir. Çin, bu bölge olmadan projesini gerçekleştirmesinin mümkün olmadığını da bilincindedir. Bölgenin coğrafyasına baktığımızda Çin'in Avrupa ile ilişkilerini sağlayan dünya ekonomisinden söz etmek mümkündür. Bu yer dünya ekonomisinin âdeta atan kalbi konumunda yer almaktadır (Okur, 2017a: 50; Serper, 2017: 4).

Bu iki büyük ekonomik havza arasındaki ilişkileri canlı tutabilmek için ticaretin getirdiği zenginlik, kültürel etkileşimleri de sağlamlaştırmıştır. Çin'den geçen petrol ve doğal gaz boru hatları bu

bölge üzerinden geçmesi dolayısı ile bölge merkezi bir ulaşım noktası haline gelmiştir. Çin'in projesindeki altı koridordan Çin-Orta ve Batı Asya ekonomik koridoru ile Ortadoğu, Avrupa ve Afrika'ya geçişini sağlayacak böylelikle Avrupa'yı Çin pazarına ortak edecektir. Avrupa piyasasının sermaye ve teknolojisi ile Orta Asya'nın hammadde ve enerji kaynakları arasında güçlü bir bağ oluşturarak ekonomik kalkınma sağlanacaktır. Bu da sınır bölgesindeki sorunların çözüme kavuşması ile koridorların güvenliği mümkündür. Sincan'ın ulaşımında kara bağlantısını sağlayacak olan Yeni Avrasya Kara Köprüsü güzergâhı, Çin Orta ve Batı Asya koridorları Çin'in Avrupa ile bağlantısını gerçekleştirecek olması, Çin-Pakistan Koridoru Çin'i Gwadar Limanı'na ulaşmasını sağlayacaktır. Bu bağlamda Sincan bölgesinin başkenti olan Urumçi ve güneybatısındaki Kaşgar önemli stratejik merkezler olarak görülmektedir. Yeni Avrasya Köprüsü çeşitli ülkelerden geçerek demiryolu hattını oluşturmaktadır. Bunlar, “Chongqing- Urumçi- Duisburg, Chengdu- Urumçi- Lodz, Yiwu- Urumçi- Londra, Yiwu- Urumçi- Madrid, Zhengzhou Urumçi-Hamburg hatlarıdır.” Böylece Çin'in kıyı ve iç batı bölgesinde kalan yerlerini Yeni Avrasya Köprüsü kapsamında Avrupa'ya bağlaması yönüyle önemli bir geçiş noktasını oluşturmaktadır. Orta Asya'da (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan) ile Kafkasya bölgesinde Azerbaycan ve Gürcistan, Batı Asya ülkeleri olarak yer alan Türkiye ve İran arasında köprü koridorunda yeri oldukça büyüktür. Çin'in doğal gaz ve petrol alımlarında diğer ülkelere karşı bağımlılığının azalmasını sağlayacak olan diğer önemli bir koridor Çin-Pakistan olarak bilinmekte ve bu bölgenin önemi bir kez daha vurgulanmaktadır (Okur, 2017a: 50; Tekir, 2019a: 92).

4. AB'nin Kuşak ve Yol Girişimi Çerçevesinde Sincan Uygur Özerk Bölgesine Yaklaşımı

2009 tarihinde Kuzeybatı Çin'de yer alan Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde daha önce benzeri görülmemiş çatışmalar yaşanmıştır. Yüzlerce kişinin ölümüne sebep olan bu olayda pek çok kişi tutuklanmıştır. Bölgede artan şiddet ve isyanı sona erdirmek isteyen Çin hükümeti 2014 yılında terörizme karşı bir kampanya başlatmış ve Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde eğitim kampları kurmuştur. 2017 yılı itibariyle kurulan eğitim kamplarının amacı “dini bağlılığı ve etnik kimliği laik yurtsever siyasi bağlılıkla değiştirmek” olarak ifade edilmektedir (Raza, 2019: 492; Bunin, 2022: 1-2). Daha çok Uygur Türkleri ve Müslüman etnik azınlık üzerine olan eğitim yoluyla dönüşüm uygulaması “aşırılıktan arındırma yönetmeliği” ile yakından ilişkilidir. Bu bağlamda “aşırılıktan arındırma” ifadesini ilk kez kullanan kişi Sincan eski parti sekreteri Zhnag Chunxian'dan başkası değildir. Çin hükümeti bu kampları “mesleki eğitim merkezi” olarak adlandırmaktadır. Çin hükümetinin öncelikli görevi halkın istikrarını ve devletin güvenliğini sağlamaktır. Çin'in Uygur Müslümanlarına yönelik bu tavrı küresel vizyonunu derinden sarsmıştır (Atakul, t.y: 52; Wayne, 2009: 253; Zenz, 2019: 113).

Yayınlanan belge ve raporlarda yeniden eğitim kamplarında çok sıkı güvenlik önlemleri alındığı bilinmektedir. Eğitim kamplarında “duvarlar, çitler, gözetleme kuleleri, gözetleme sistemleri veya tesis yerleşkelerinde silahlı polis karakolları” bulunmaktadır. Buradaki insanlara komünist ideoloji

benimsetilmeye çalışılmış, Çin resmi dili öğretilmesi ve her sabah Çin milli marşının okutulması zorunlu tutulmuş, Uygur dilinin konuşulması yasaklanmıştır. Dahası insanların kendi rızaları olmadan tıbbi müdahalelere maruz kaldıkları belirtilmiştir (Zenz ve Oğuz, t.y: 13; Byler, 2022: 1-2). Tıpkı bir tutuklu gibi tutulan buradaki insanlar kelepçeli bir şekilde Çin hükümetine boyun eğmek zorunda bırakılmaktadır. Durumun vahşetini detaylı bir şekilde “Sincan Polis Dosyaları” göstermektedir. Çin hükümetine göre buradaki Uygur Türkleri hapisane benzeri bir hayat yaşayarak beyinleri yıkanmakta, kalpleri temizlenmekte ve kötülükten uzaklaştırılmaktadır. Çin hükümeti başta kampların olmadığını iddia etse de daha sonra kabul etmiştir (Kuşçu Bonnenfant, 2020: 116; Zens, 2022: 2).

Avrupa ülkelerinden biri olan Polonya Sincan eğitim kamplarına tarafsız yaklaşmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi'nin paydaş ülkelerinden biri olan Polonya proje kapsamında yerini almaktadır. Polonya'daki “Lodz şehri ile Si Chuan eyaletin başkenti Chengdu” arasında demiryolu ulaşım aksı sağlanmak istenmektedir. Bu bağlamda Çin ile Avrupa arasındaki ticaretin doğrudan sağlanacak olması önem kazanmaktadır. Almanya ise 2018 tarihinde Uygur ve diğer Müslüman azınlık gruplarını insan hakları ihlallerine karşı Çin'i daha şeffaf olmaya davet etmiş ve BM'ye mektup göndermeyi kabul eden 21 ülke arasında yerini almıştır. Almanya Başbakanı Olaf Scholz Çin ile ticari ilişkilere önem vermiş, Hamburg Limanı'nın yüzde 24,9 hissesinin Çinli bir şirkete satılacak olması akabinde eleştirileri getirmiştir. Almanya ile Çin ilişkilerinin sürdürülebilmesinin Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında yapılan destek ile mümkün olabileceği ileri sürülmüş, Çin tarafından ziyaret “akılcı ve pragmatik” olarak değerlendirilmiştir. İtalya Kuşak ve Yol Girişimi'ni imzalayan diğer bir ülkedir. Çin'in İtalya'da liman altyapısına yatırım yapan şirketleri vardır. Paydaş ülke olmasına rağmen BM'ye mektup göndermeyi kabul etmiştir. 2019 tarihinde Fransa insan hakları ihlallerine karşı olan diğer 22 ülke arasında kendisini göstermiştir. Fransa insan haklarının korunmasını istemiş ve Sincan'da eğitim kampları adı altında gözaltında tutulan grupların serbest bırakılması doğrultusunda bir tutum sergilemiştir. Bunun yanı sıra Fransa Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nde “dengeli ve adil ticaret” yapmasını istemiştir. Hollanda, eğitim kamplarında tutulan Müslümanların serbest bırakılması yönünde bir tutum sergilemiş ve Kuşak Yol Girişimi'ne temkinli yaklaşan bir ülke olmuştur. Birleşik Krallık da Sincan'daki Müslüman azınlığa yönelik duyulan endişelerini Türkiye ile bir araya gelerek çözüme kavuşturmayı amaçlamıştır (Lin vd., t.y.: 8; Pendrakowska, 2018: 202; Örmeci, 2022).

AB ülkelerinden Kuşak ve Yol Girişimi'ne paydaş bir diğer ülke ise Macaristan'dır. 2015 yılında Çin ile Macaristan arasında “Belgrad-Budapeşte” demiryolu projesi imzalanmıştır. Macaristan'ın coğrafi konumu, AB'ye üyeliği ve topraklarında çok sayıda Çin topluluğunu bulundurması onu Çin nezdinde özel kılmıştır. Bu bağlamda 2017 yılında Macaristan, Çin'i olumsuz etkileyen iddialara ilişkin ortak mektubu imzalamayan ülkeler arasındadır. Romanya ve İspanya da mektubu imzalamayan ülkeler arasında yer almaktadır. Birlik üyelerini bu denli bir ayrılığa iten sebep ekonomik faktörler olmuştur. Bu durum Birlik içerisinde birleşik bir tutumu zayıflatmış, güçlü bir birlik oluşumunu engellemiştir. Bunun asıl sebebi kıta Avrupa'sında Çin yatırımlarına ihtiyacı bulunmayan ve farklı ideolojilere sahip

gelişmiş ülkeler az gelişmiş ülke (Orta, Doğu ve Güney Avrupa) statüsünde bulunanlara göre insan hakları savunuculuğunda sesleri daha yüksek çıkmıştır. “Portekiz, Yunanistan, Çek Cumhuriyeti ve Macaristan” Çin ile Kuşak ve Yol Girişimi’nde 17+1 işbirliği içerisinde yer almış, Çek Cumhuriyeti 2016 yılında Dalai Lama’nın ziyaretini hoş karşılamamış, Başkan Zeman bu ziyaretini kınamıştır. Başkan Zeman’ın bu tavrı Çin ile işbirliği içerisinde olduğunu açıkça göstermektedir. Dahası Çin’in huzursuz bölgeleri için güçlendirilmiş telekomünikasyon çalışmalarının Huawei yatırımları da Çek Cumhuriyeti’nde beklenmektedir (Dimitrijević, ve Jkanović, 2017: 378-381; Trailović, 2021: 68).

BM İnsan Hakları Yüksek Komiseri (BMİHYK) Michelle Bachelet, Sincan Uygur Özerk Bölgesi’nde bulunan eğitim kaplarını ziyaret etmiş ve bir rapor hazırlamıştır. Bachelet’in bu ziyareti uluslararası camiada tartışmalara yol açmıştır. Rapor 2019 yılından beri beklenmekte ve nihayetinde 31 Ağustos 2022 tarihinde yayımlanmıştır. Çinli yöneticilere göre istikrarın sağlanmasında üç kötü güç vardır ki bunlardan ilki terörizm ikincisi ayrılıkçılık ve sonuncusu da aşırıcılıktır. Bu gibi durumlar bölgede istikrarsızlığa ve güç kabına neden olmaktadır. Çin aslında Uygur sorununun terörizme karşı durmak ve aşırıcılığı kontrol altına almak olduğunu ve bunu da yasalara uygun olarak yaptığını iddia etmektedir. BMİHYK raporu eğitim kamplarındaki Çin zulmünü kamuoyuna tüm gerçekleriyle göstermektedir. Bu bağlamda Çin terörizme karşı durarak ülkesinin istikrar ve güvenliğini sağlamak gibi endişelerinin arkasında Uygur ve diğer Müslüman azınlıklarının ÇKP’ye olan bağlılıklarını arttırmak olduğu görülmektedir. Raporda tutuklanan kişilerden düzenli kan örneklerinin alınması, içeriği belirsiz ilaçların verilmesi, siyasi ideolojilerin öğretilmesi, kadınlara yönelik psikolojik ve fiziksel şiddetin uygulanması ve daha ötesi kadınların kısırlaştırılması gibi pek çok ayrımcı politikalar içermektedir. Bu rapora göre Çin’in bölge üzerindeki hâkimiyeti ve Uygur toplumu üzerindeki artan baskısı gözler önüne serilmiştir. “ABD merkezli Jamestown Vakfı’ndan Dr. Zenz de Sincan’da yaşananların demografik soykırım olarak tanımlanması gerektiğini savunmaktadır”. Çin bu yöntem ile Uygur toplumunun nüfusunu genetik yollarla azaltmak istemekte ve toplumu asimile etmektedir. BMİHYK Michelle Bachelet’in görevden ayrılmasına yakın yayımlanan rapor uluslararası camiada farklı tutumlara sebep olmuştur. AB Dış İlişkiler ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilcisi Josep Borrell, Sincan’daki insan hakları ihlallerinin BM tarafından bir an önce dikkate alınması gerektiği çağrısını yapmıştır (Kurban, 2022: 1-5; Kanat, 2012: 519-520; Kurban ve Tatlı, 2022: 32-34).

Avrupa Konseyi üye devletlerarasındaki görüş birliğinin sağlanamamasından kaynaklı bir sorun yaşamaktadır. “European Think-Tank Network on China (ETNC)’nin 2018 yılı raporundaki verilere göre AB üyesi olan ülkelerin dört farklı şekilde tutum sergiledikleri görülmektedir. Proaktif ve sesini yükselten devletler arasında 2018 ETNC raporuna göre Almanya, İsveç, Birleşik Krallık bu grupta yerini almaktadır. Almanya’nın bu üç ülke arasında en az ilkeli davrandığı görülmektedir. Proaktif ve sağduyulu ülkeler ikinci grup olarak nitelendirilmektedir. Bu gruptaki ülkeler Çin’in projelerinde paydaş olan ülkelerdir. Bu ülkeler Belçika, Danimarka, Fransa, Hollanda ve Norveç gibi ülkeler siyasi değerlere ilişkin endişe duyduklarını ifade etseler de bu durum kamuoyu karşısında geri planda kalmaları

gerçeğini izlemektedir. Pasif devletler arasında Çek Cumhuriyeti, Letonya, Polonya, Portekiz, Romanya ve İspanya vardır. Bu ülkeler siyasi değerlere ilişkin tartışmalı konuları AB'ye bırakmışlardır. Pasif ve potansiyel olarak karşı aktif devletler ise, Çin yanlısı bir tutum sergilemişler ve böylelikle diğer AB üye devletlerinden ayrılmaktadır. Yunanistan, Macaristan ve İtalya gibi ülkeler bu gruba örnek verilebilecek ülkeler arasında gösterilebilir. “Avrupa Birliği, Yunanistan’ın veto etmesi nedeniyle BM İnsan Hakları Konseyinde Çin’in insan hakları ihlallerine karşı birleşik bir duruş sergileyememiştir”. Macaristan Başbakanı Victor Orban Çin yönetim modeline hayran olduğunu söylemiştir. İtalya ve Yunanistan AB’nin siyasi değerlerine bağlılıklarını ifade etseler de Çin yanlısı bir tutum sergilemekten geri durmamışlardır. Avrupa Konseyi’nde daha az ilkeli bir tutumun ortaya çıkmasında üye devletlerarasında meydan okumalar görülmektedir. AB Çin ile ilişkilerinde temel değerleri olarak bilinen insan hakları, hukukun üstünlüğü, demokrasi gibi ilkelerin savunulmasında bütünlük olarak ilkeli bir tutum sergileyemedikleri görülmektedir. Avrupa Konseyinde görülen şey siyasi değerlere verilen önemin gittikçe azalmasından kaynaklı daha az ilkeli fakat daha pragmatik bir politika izlemeyi tercih etmiş olmalarıdır (Rühlig, 2020: 23-27).

AB Kuşak ve Yol Girişiminde tek ses ve birlikte hareket etme noktasında farklı görüşler sergilemektedir. AB kurumları ve üye devletleri arasında farklı algılar mevcuttur. Özellikle Euro bölge krizinin yaşanmasının ardından ihtiyaç duyulan ekonomik yardıma Çin Kuşak ve Yol Girişimi ile bazı Avrupa ülkelerine destek fon sağlamıştır. Bu sebeple bütünlük bir AB yaklaşımının sağlanmış olması pek olası bir durum değildir (Ntousas ve Minas, 2021: 3). Kuşak ve Yol Projesine paydaş olan AB üyesi devletlerarasında görüş birliğinin sağlanamamış olmasının temel sebebi devletlerin çıkarlarının farklı olmasıdır (Cervera, 2019: 6).

6. Sonuç

Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Sincan Uygur Özerk Bölgesi projede geçiş koridorlarını üzerinde bulundurması sebebiyle ekonomik açıdan önemli bir yer olmaktadır. Bu yüzden bölge Çin için hayati derecede önemlidir. Çin acımasızca yöntemler uygulamış, bölgeyi Çinleştirmek adına insan hakları hukukuna uymaksızın terörle savaş adı altında eğitim kampları kurmuştur. Çin yeni projesiyle bölgenin batıda kalan kısmını kalkındırmak, refah seviyesini arttırmak amacıyla çeşitli projelere imza atmıştır. Kara ve Deniz yolunu da kapsayan Kuşak ve Yol Girişimi Çin’i üç önemli kıtada (Avrupa, Asya, Afrika) aktif kılarak Çin’in dünya ekonomisinde etkisini arttırmaktadır. Çin Kuşak ve Yol Girişimi’ne paydaş olan ülkeler ile mutabakat imzalamış, sınır bölgelerinde projenin geçişini sağlayacak koridorların güvenliğinin sağlanmasına önem vermiştir. Orta Asya’nın merkezi konumunda yer alan Sincan Uygur Özerk Bölgesi Çin’in projesini gerçekleştirmesinde büyük rol oynamaktadır. Bu bölgede oluşacak herhangi bir güvenlik sorunu yalnızca Çin’i değil proje kapsamındaki tüm ülkeleri yakından ilgilendirmektedir. Projedeki bu koridorlarda oluşacak herhangi bir güvenlik sorunu sadece o bölgedeki enerji akışına engel oluşturmakla kalmayıp aynı zamanda diğer koridorlar ile bağlantısını da kesmiş

olacak ve tüm projeyi etkileyecektir. Çin hayati derecede önemli olan bölgenin güvenliğini sağlama konusunda endişe duymasına rağmen bölgede insan hakları hukukuna aykırı davranışlarda bulunarak işkencelerine devam etmektedir. Bu da projesi için sorun teşkil etmektedir. Çin'in küresel vizyonunu derinden etkileyen Uygur Müslümanlarına uyguladığı politikalar ve sınır bölgelerinde yaşanan çatışmalar Çin'i ve projesini güvensiz bir ülke yapmaktadır. ABD Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ndeki insan hakları ihlallerini kınamış ve BM'nin acilen toplanmasını istemiştir. AB'nin bu bölgedeki insan hakları ihlallerine karşı tutumunda ise üye devletler arasında görüş farklılıkları mevcuttur. Kimi AB üyesi devletler daha ilkeli bir tutum sergilerken kimi devletler ise daha pragmatik bir tutum sergilemektedir.

Çalışmada elde edilen bulgular şu şekildedir; Kuşak ve Yol Girişimi ile tarihi İpek Yolu yeniden canlandırılarak Doğu'dan Batı'ya bir ulaşım aksı oluşturulmak istenmiştir. Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne dâhil olan ülke sayısı 2020 yılı itibariyle 138'e yükselmiştir. Kuşak ve Yol Girişimi'nin coğrafi sınırları daha çok Avrasya kıtasında yer almaktadır. Orta Asya'da bulunan Sincan Uygur Özerk Bölgesi kültürel, ekonomik ve coğrafi özelliklerinden dolayı Çin için özel bir konumdadır. Kuşak ve Yol Girişimi'nin ulaşım aksının tamamlanmasında Sincan Uygur Özerk Bölgesi merkezi bir konumda yer almaktadır. Güvenlik bakımından endişe duyulan Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde özellikle Müslümanlara karşı insan hakları hukukuna aykırı davranışlarda bulunmaktadır. Çin'in Uygurlara uyguladığı politikalar proje kapsamındaki ülkelerde güvenlik tehdidi oluşturmakta ve devletlerin Çin'e olan güven duygularını sorgulatmaktadır. AB Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde insan hakları ihlallerine karşı bütünlük bir tutum içerisinde olamamıştır. Sincan'daki insan hakları ihlalleri konusunda AB üye devletlerinden bazıları ilkeli bazıları da pragmatik bir yaklaşımda bulunmuştur.

KAYNAKÇA

Adıbelli, B. (2018) "Bir Kuşak Bir Yol Girişimi: Çin'in Yeni Dünya Düzeni", <https://www.yorungedergi.com/2018/05/bir-kusak-bir-yol-girisimi-cinin-yeni-dunya-duzeni/>, (Erişim Tarihi: 03.01.2022).

Aoyama, R. (2016) "One belt, one road": China's new Global strategy", *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5(2): 3-22.

Atakul, E. B. (n.d.) "Uygurlar Üzerine Çin ve Batı Dünyası", *Arel IR Monthly*, 50.

Aydın, G. Ş. ve Müge, Y. (2020) "Baskıcı ve Dışlayıcı Han Milliyetçiliğinin Doğu Türkistan (Sincan Uygur Özerk Bölgesi)'da Yansımaları", *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9(4):2668-2682.

Brown, R. (2016) *Where will the new silk road lead? The effects of Chinese investment and migration in Xinjiang and Central Asia*.

Bunin, G. A. (2022) "Has China closed the camps in Xinjiang? Answers based on Bayesian inference".

Byler, D. (2022) “The Camp Fix: Infrastructural Power and the Re-education Labour Regime in Turkic Muslim Industrial Parks in North-west China”, *The China Quarterly*, 1-16.

Camgöz, C. ve Dinçer, İ. F. (2017) “ Modern İpek Yolu Projesi Çerçevesinde Ulaştırma Ağlarının Turizme Katkıları”, *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(3): 41-58.

Cengiz, O. (2021) “Çin’in 21. Yüzyıldaki Bölgesel ve Küresel Vizyonunu Yeni İpek Yolu Projesi Üzerinden Okumak”, *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (27): 236-259.

Cervera, J. L. M. (2019) “The European Union approach to the one belt one road initiative”, *Master Degree, Geopolitics and Strategic Studies, UC3M, Madrid, Spain.*

Cinkara, A. (2019) “Uygurlar ve İpek Yolu”, *Asya Araştırmaları Dergisi*”, 2(3): 329- 346.

Clarke, M. (2017) “The belt and road initiative: China’s new grand strategy?”, *Asia Policy*, (24): 71-79.

Clarke, M. (2018) “The belt and road initiative: Exploring Beijing’s motivations and challenges for its new silk road”, *Strategic Analysis*, 42(2): 84-102.

Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu (2015) “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler”.

Çobanoğlu, S. (2019) “Avrasya, Çin ve Doğu Türkistan”, *Trans Pasifik Ortaklığı, Asya Ülkeleri Ve Türkiye*, 45.

Dağcı, K. ve Keskin, M. (2013) “Çin’in Doğu Türkistan politikası ve azınlık hakları bağlamında hak ihlalleri”, *Barış Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi*, 1(2): 11-29.

Demirağ, Y. (2014) “1755-1949 Yılları Arasında Doğu Türkistan”, *Uluslararası Uygur Araştırmaları Dergisi*, (3): 229-245.

Deniz, T. (2016) “Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, (34): 195-202.

Dimitrijević, D. ve Jokanović, N. (2017) “The importance of Chinese investments in the one belt, one road initiative”, *Institute for International Politics and Economics.*

Duran, H. ve Purevsuren, N. (2016) “Güvenlik, Enerji ve Pazar Ekseninde Çin’in Orta Asya Politikası”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 281-294.

European Bank (n.d.), “Belt and Road Initiative”, <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html> , (Erişim Tarihi: 12.01.2022).

Feng, T. T., Gong, X. L., Guo, Y. H., Yang, Y. S., Pan, B. B., Li, S. P., & Dong, J. (2020) “Electricity cooperation strategy between China and ASEAN countries under The Belt and Road”, *Energy Strategy Reviews*, (30), 100512.

- Grieger, G. (2016) “One belt, one road (OBOR): China's regional integration initiative”.
- Günay, E., Çetiner, S., Sevinç, S. ve Kütükçü, E. (2019) “Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye-Çin Ekonomik İşbirliği Çerçevesinde Orta Koridor ile Kuşak ve Yol Girişimi”, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 9(2): 157-175.
- Güner, B. (2018) “İpek Yolu: Çin'in Projesi Küresel Dengeleri Etkileyecek”, Bilim Teknoloji ve Eleştirel Düşünce Dergisi, (111).
- Haggai, K. (2016) “One Belt One Road strategy in China and economic development in the concerning countries”, World Journal of Social Sciences and Humanities, 2(1): 10-14.
- Hayes, A. (2020) “Interwoven ‘Destinies’: The significance of Xinjiang to the China dream, the belt and road initiative, and the Xi Jinping Legacy”, Journal of Contemporary China, 29(121): 31-45.
- He, A. (2020) “The Belt and Road Initiative: Motivations, financing, expansion and challenges of Xi’s ever-expanding strategy”, Journal of Infrastructure, Policy and Development, 4(1): 139-169.
- Hu, R. W. (2017) “China’s ‘One Belt One Road’ Strategy: Opportunity or Challenge for India?”, China Report, 53(2): 107-124.
- Kaczmarek, M. (2015) “The New Silk Road: a versatile instrument in China's policy”, OSW Centre for Eastern Studies, 161: 1-9.
- Kanat, K. B. (2012) “War on Terror as a Diversionary Strategy: Personifying Minorities as Terrorists in the People's Republic of China”, Journal of Muslim Minority Affairs, 32(4): 507-527.
- Kopuk, E. ve Bayraç, H. N. (2021) “Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Ekonomik Etkileri”, Alanya Akademik Bakış Dergisi, 5(3): 1353- 1374.
- Kurban, A. (2022) “BM’nin Sözde Eğitim Kamplarına Ziyareti ve Çin’e Yönelik Tutumu (2)”, İNSAMER Analiz.
- Kurban, A. ve Tatlı, İ. (2022) “Doğu Türkistan’daki Hak İhlalleri ve BM’nin Uygur Raporunun Değerlendirilmesi”, İHH/İNSAMER Rapor.
- Kuşçu Bonnenfant, I. (2020) Türkiye ve Dünyada Uygur Diasporası.
- Lin, P., Scheidel, N. ve Chang, K. “Re-Education Camps In China's Xinjiang Province”, UNHRC.
- Ntousas, V. ve Minas, S. (2021) (eds.) “The European Union and China’s Belt and Road: Impact, Engagement and Competition”, Routledge.
- Okur, M.A. (2017) “Bir Kuşak Bir Yol Projesi’nin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygurlar”, Akademik Hassasiyetler Dergisi, 4(8): 45-55.

Örmeci, O. (2022) “Almanya’da Koalisyon Hükümetinin Birinci Yılı ve Başbakan Olaf Scholz’un Çin Ziyareti”, <http://politikaakademisi.org/2022/12/22/almanyada-koalisyon-hukümetinin-birinci-yili-ve-basbakan-olaf-scholz-un-cin-ziyareti/>, (Erişim Tarihi: 27.12.2022).

Pantucci, R. Ve Lain, S. (2016) “II. domestic drivers for the Belt and Road Initiative”, Whitehall Papers, 88(1): 17-29.

Patterson, E. (2022) “Your People Shall Be Your People: What the Belt Road Initiative Should Learn from Xinjiang’s History and Present”, Doctoral dissertation, The University of Arizona.

Pendrakowska, P. (2018) “Poland’s perspective on the Belt and Road Initiative”, Journal of Contemporary East Asia Studies, 7(2): 190-206.

Ratner, E. (2018) “Geostrategic and military drivers and implications of the belt and road initiative”, Council on Foreign Relations.

Raza, Z. (2019) “China’s ‘political re-education’ camps of Xinjiang’s Uyghur Muslims”, Asian Affairs, 50(4): 488-501.

Rippa, A. (2017) “Centralizing peripheries: The Belt and Road Initiative and its role in the development of the Chinese borderlands”, International Journal of Business Anthropology, 7(1): 1-21.

Rühlig, T. (2020) “Towards a more principled European China policy? Democracy, human rights and the rule of law in EU-China relations”, Ifri: Center for Asian Studies, 9-48.

Sarker, M. N. I., Hossin, M. A., Yin, X. ve Sarkar, M. K. (2018) “One belt one road initiative of China: implication for future of global development”, Modern Economy, 9(4): 623-638.

Serper, E. (2017) ”İpek Yolu Projesi Küresel Ticarete Etkisi ve Güvenlik Sorunları”.

Siddiqui, M. M. I. (2019) “Security Threats And Challenges To Pak China Economic Corridor/One Belt Of Road”, Pakistan Journal of International Affairs, 2(2): 50-64.

Smith, F. (2018) “Uyghur Identities”, Sage Handbook of Contemporary China.

Summers, T. (2016) “China’s New Silk Roads: sub-national regions and networks of Global political economy”, Third World Quarterly, 37(9): 1628-1643.

Tekir, G. (2019) “The Security Challenges of Belt and Road Corridors”, Ekonomi Politika ve Finans Araştırmaları Dergisi, 4(1): 91-105.

Tekir, O. ve Demir, N. (2018) “Ekonomik ve Siyasal Bir Araç Olarak Yeni İpek Yolu Projesinin Küresel Sisteme Etkileri”, Sosyoekonomi Dergisi, 26(38): 191-206.

Toops, S. (2016) “Reflections on China's belt and road initiative”, Area Development and Policy, 1(3): 352-360.

- Trailović, D. (2021) “Politika ljudskih prava Evropske unije i kineski suverenizam: slučaj Sindžanga”, *Међународни проблеми*, 73(1): 58-86.
- Tüğen, A. (2019) “Tarihi İpek Yolunda Bir Durak: Akhan Kervansarayı”, *Kent Akademisi Dergisi*, 12(3): 634-643.
- Warikoo, K. (2010) “Ethnic-religious separatism in Xinjiang: challenge to China’s security”, *In Religion and Security in South and Central Asia*, Routledge, 176-194.
- Wayne, M. I. (2009) “Inside China's war on terrorism. *Journal of Contemporary China*”, 18(59): 249-261.
- Yılmaz, S. (2020) “Bir Kuşak Bir Yol Projesinde İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi”, *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (24): 631-648.
- Zenz, A. (2019) “Thoroughly reforming them towards a healthy heart attitude: China’s political re-education campaign in Xinjiang”, *Central Asian Survey*, 38(1): 102-128.
- Zenz, A. (2022) “The Xinjiang Police Files: Re-Education Camp Security and Political Paranoia in the Xinjiang Uyghur Autonomous Region”, *The Journal of the European Association for Chinese Studies*, 3: 1-56.
- Zenz, A., Oğuz, A. ve Merkezi, U. A. “Xinjiang Polis Dosyaları: Yeniden Eğitim Kamplarının Güvenliği ve Xinjiang Uygur Özerk Bölgesi’ndeki Siyasi Paranoya”.
- Zeybek, H. (2019) “Uluslararası Ticarete Yeni Avrasya Ulaşım Yolları Arayışı: Demiryolu Yük Taşımacılığına Etkileri.”, *Avrasya Etüdüleri*, 56(2): 135-154.