



Suggested Citation: Çakılcı, U.B. (2021), "Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye Üzerine Etkileri", *Fiscaoeconomia*, 5(1), 87-98.

Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye Üzerine Etkileri

Belt and Road Projects and Effects on Turkey

Ulaş Birkan ÇAKILCI¹

Abstract

The Belt-Road Initiative, which was presented as a modernized version of the historical Silk Road, which lost its importance with the geographical discoveries, and emerged with the announcement of Chinese President Xi Jinping in 2013, has a great impact area with its routes created both on land and in the sea. The Initiative, the participating countries of economic, social, and cultural aspects offers several advantages and Turkey became a member of the Central Corridor is an initiative since the beginning of the country. In this study, first of all, the history of the Belt-Road, the project finances, the route branches, and the security concerns related to the project were discussed. After that the purpose of the project and that the participants in the Belt-Road advantages and disadvantages in terms of Turkey and other countries were discussed. Finally, in light of the findings, article was concluded by making some suggestions related to foreign policy.

Article History:

Date submitted:

14.11.2020

Date accepted:

17.12.2020

Jel Codes:

F50, F59, F60

Keywords:

China, Turkey, Globalization, Belt-Road Initiative

¹ Doktora Öğrencisi, East China Normal University, Political Theory Bölümü. <https://orcid.org/0000-0001-8651-8860>

Öz

Coğrafi keşifler ile birlikte önemini yitiren tarihi İpek Yolu'nun modernize edilmiş hali olarak sunulan ve Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılındaki açıklamasıyla ortaya çıkan Kuşak-Yol İnisiyatifi, hem karada hem denizde oluşturduğu güzergahları ile oldukça büyük bir etki alanına sahiptir. İnisiyatif, katılımcı ülkelere ekonomik, toplumsal ve kültürel yönden çeşitli avantajlar sunmaktadır ve Türkiye de başından beri inisiyatife katılmış bir Orta Koridor ülkesidir. Bu çalışmada da öncelikle Kuşak-Yol'un tarihine, proje finansmanlarına, güzergah kollarının neler olduğuna ve proje ile ilgili güvenlik endişelerine yer verilmiştir. Devamında Kuşak-Yol projesinin amacının ne olduğu ve katılımcı diğer ülkeler ile Türkiye açısından avantaj ve dezavantajları tartışılmıştır. Nihayetinde de elde edilen bulgular ışığında dış politika ile ilişkilendirip bir takım öneriler sunularak makale sonlandırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Çin, Türkiye, Küreselleşme, Kuşak-Yol İnisiyatifi

1.Giriş

Tarih boyunca insanların keşfetme serüveni hiç bitmemiştir ve insanoğlu hep daha fazlası dedikçe yeni ticari arayışlar oluşmuş, yollar inşa edilmiş ve bu serüven toplumsal dönüşümlerin ve kırılmaların sebebi olmuştur. Ticaret vesilesiyle yeni yollar inşa edildikçe; toplumlar yakınlaşmış, ilişkiler gelişmiş, ticaret artmış, ekonomik kapasite genişlemiş ve bir döngü oluşmuştur. Dolayısıyla “Yol”, bu serüvenin kilit noktalarından biri haline gelmiştir.

Tarihi bir ticaret yolu olan İpek Yolu da daima toplumsal, siyasal, ticari açıdan dönüştürücü etkisi olan, en eski ve en önemli koridor olma rolüne sahip olmuştur. Bu anlamda tarih boyunca ipek yolunu korumak, elinde bulundurmamak demek ticareti ve zenginliği de elinde bulundurmamak demektir. Tarihi İpek Yolu'nda öncelikli ağırlık merkezi Doğu'daydı, ancak coğrafi keşifler ile birlikte İpek Yolu önemini yitirmeye başlayınca ticaretin ve zenginliğin de ağırlık merkezi Batı'ya kaymıştı.

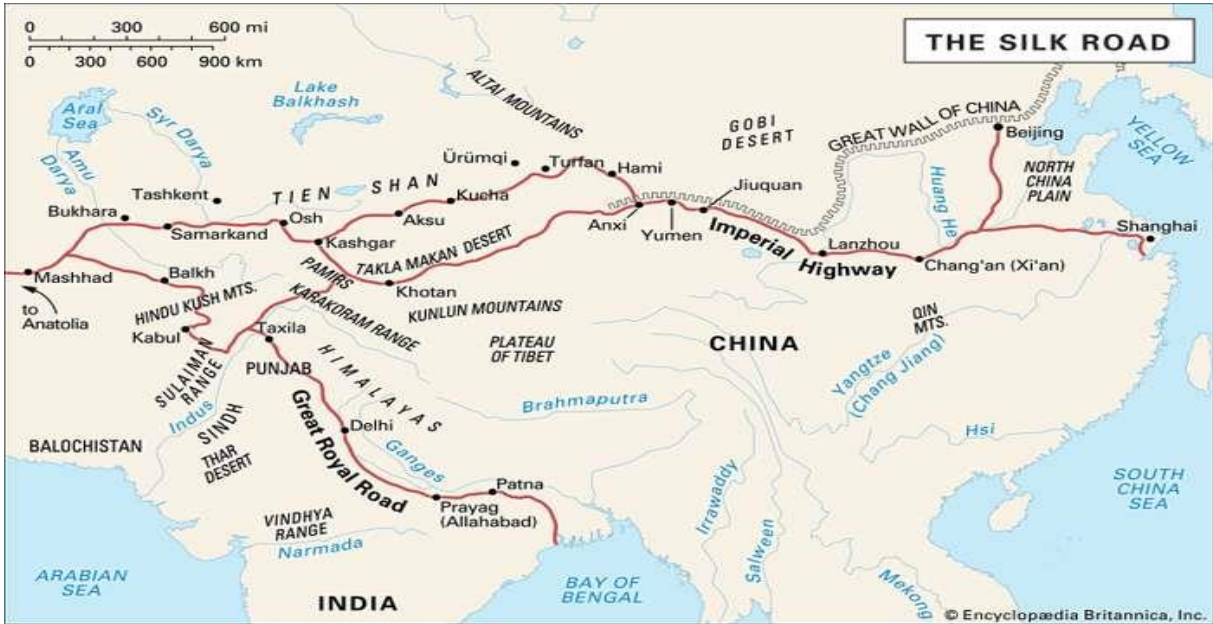
Çin ise İpek Yolu'nun kendisiyle olan tarihsel bağlarından beslenerek Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında modern İpek Yolu projesi olarak adlandırılan Kuşak-Yol İnisiyatifi ortaya atmıştır ve ağırlık merkezini yeniden Doğu'ya çevirmeye çalışmaktadır. Çin, böylece ekonomik gelişmesinin önündeki durgunluk endişesini ortadan kaldıracak, büyümeye devam edebilecek, dışa açılma fikri ile küreselleşme stratejisini uygulayabilecek, kültürel etkileşime geçebilecek, farklı ekonomileri kendisine entegre edebilecek ve Amerika Birleşik Devletleri(ABD) ve Rusya tarafından çevreleme tehditini azaltabilecektir. 2013 yılından bu yana projeye katılımcı ülke sayısı 100'ü aşmış ve Dünya nüfusunun yarısını ve ticaretin büyük bölümünü ilgilendirir hale gelmiştir. Dolayısıyla girişim geniş bir perspektif sunmakta ve hem Çin hem de Türkiye ve diğer katılımcı ülkeler açısından birçok avantajı ve dezavantajı bulunmaktadır.

Bu çalışmanın kapsamı ise çok geniş çaplı bir perspektifi incelemek yerine Türkiye bağlamıyla sınırlandırılmıştır. Kuşak-Yol üst başlığı ile ilgili birçok akademik çalışma bulunabilmektedir, ancak Türkiye özelindeki çalışmalar nispeten sınırlı sayıda kalmıştır ve bu çalışma ile de literatüre güncel bir katkı yapılması istenmiştir. Çalışmanın ortaya çıkabilmesi için geçmiş literatür taranarak incelenmiş, harita ve tablolarla desteklenmiştir. Çalışmanın temel amacı Kuşak-Yol'un ortaya çıkmasına etken olan unsur neydi sorusuna cevap aramak ve projenin Türkiye üzerindeki etkileri ile dış politikada yaratabileceği değişim ve sonuçları ortaya koymaktır.

2. Kuşak-Yol`Un Tarihi

Kuşak-Yol`u anlayabilmek için öncelikle orijinal İpek Yol`u tarihini konumlandırmak gerekmektedir. Çin ile Avrupa arasındaki bağlantılar milattan öncesi tarihlere kadar dayanmaktadır. Ancak sürekliliğe kavuşması Han Hanedanlığı`nın Çin sınırlarını Batı`ya doğru genişletmesiyle başlamıştır. Bu süreçte Çin ipeği Avrupa`ya taşınırken Batı`dan da altın ve değerli metaller Çin`e taşınmış ve sürekli hale gelen İpek Yolu, Tang Hanedanlığı döneminde de zirve yapmıştır.² Bu ticaret yolu ilk olarak M.Ö. 138 yılında Çjan Syan`ın yolculuğundan sonra kervanyolunun adı olarak anılmaya başlamıştır. "İpek Yolu" olarak adlandıran kişi ise Alman coğrafyacı Ferdinand Von Richthofen`dir. (Çelik ve Erol, 2019, s. 15). İpek yolu bir yoldan ziyade kurumsallaşmış bir ticaret kültürünün de genel adı haline gelmiştir. (Deniz, 2016, s. 196). Bu kültür güzergah boyunca yalnızca ticari ilişkiler kurulmasına zemin sağlamamış aynı zamanda kültürel, toplumsal ilişkiler de kurulmuş ve uzlaşma yani diplomasi kültürünü sağlamış ve devletler arasında siyasi ilişkiler geliştirilmiştir (Yereli, 2014, s. 303).

Aşağıda tarihi İpek Yolu`na ait güzergah haritası verilmiştir ve görülmektedir ki Asya`dan Avrupa`ya, Hindistan`a önemli konumlardan geçmekte ve dolayısıyla kültürlerarası, toplumlararası ve devletlerarası ilişkilere de zemin hazırlamaktadır.



Source: <https://www.britannica.com/topic/Silk-Road-trade-route>

Sonraki süreçte kendisine İpek Yolu dışında alternatif arayan ülkelerin 15.yüzyıl itibariyle coğrafi keşifleri başlatmasıyla ve yeni yollar bulmasıyla artık İpek Yolu önemini yitirmeye başlamış ve İpek Yolu`nun yerini daha az maliyetle daha çok malın taşınabildiği deniz ticaret yolları almaya başlamıştır.

2013 yılının sonbaharına gelindiğinde ise Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping`in Kazakistan ve Endonezya gezisi esnasında "Bir Kuşak Bir Yol" inisiyatifi bizzat duyurulmuştur. Girişim, tarihi İpek Yolu mirasından beslenmektedir. Dayanak noktası olarak da 2012 yılında 18.si gerçekleştirilen Çin Komünist Partisi Ulusal Kongresi gösterilebilir. Kongrede Çin`in

² <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (Erişim 19.10.2020).

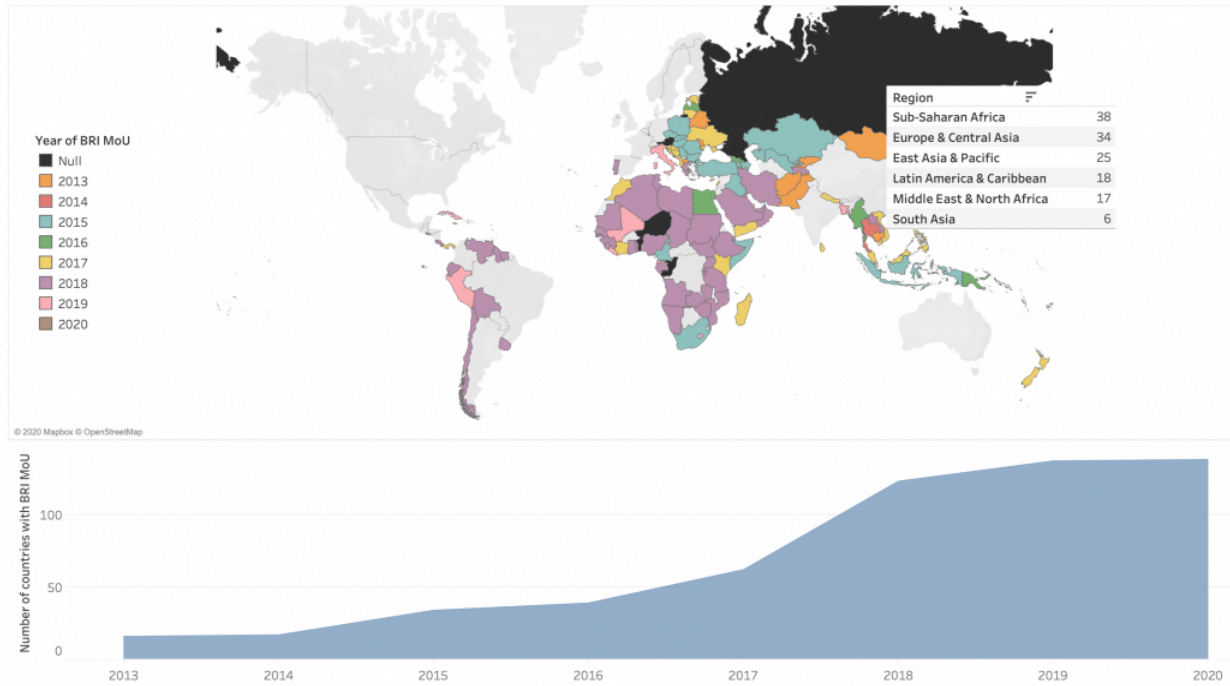
ekonomik ve siyasi temelli esaslı bir çevre politikası oluşturması kararları alınmıştır ve bu politika çerçevesinde de girişim oluşturularak hayata geçirilmiştir (Durdular, 2016, s. 79).

Girişimin ismindeki kuşak ifadesi kara bağlantılarını ifade ederken, yol ifadesi ise deniz bağlantılarını kapsamaktadır. Bir diğer ifadeyle kuşak, "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı"nı, yol ise "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu"nu ifade etmektedir, ancak bu kavramlar artık "Bir Kuşak Bir Yol"³ olarak tek bir kavramla ifade edilmeye başlanmıştır. Devam eden süreçte ise "Bir" ifadesinin yanıltıcı olacağı düşüncesiyle terkedilmiş ve girişim "Kuşak-Yol"⁴ kavramı ile anılmaya başlamıştır.⁵

Projeye Mart 2020 itibari ile 138 katılımcı ülke bulunmakta ve proje dünya nüfusunun yarısını ilgilendirmektedir. Üye ülkelerin 38'i Sahra-Altı Afrika'da, 34'ü Avrupa ve Orta Asya'da⁶, 25'i Doğu Asya ve Pasifik bölgesinde, 17'si Ortadoğu ve Kuzey Afrika'da, 18'i Latin Amerika ve Karayipler'de ve 6'sı ise Güneydoğu Asya'da bulunmaktadır. Oran olarak ise %26'sının Doğu Asya'da, %21'inin Batı Asya'da, %20'sinin Sahra-Altı Afrika'da ve %15'inin Ortadoğu bölgesinde denilebilir.⁷

Aşağıdaki haritada katılımcı ülkelerin sayısı, buldukları bölgeler ve hangi tarihte projeye katıldıkları belirtilmiştir.

Countries of the Belt and Road Initiative



Source: <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri>

³ One Belt One Road (OBOR)

⁴ Belt and Road Initiative (BRI)

⁵ https://en.uniview.com/News/News/201809/804999_169683_0.htm (Erişim 19.10.2020).

⁶ Bu ülkeleri 18'i Avrupa Birliği üyesidir.

⁷ <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri> (Erişim 04.11.2020).

3. Girişimin Finansmanı

Kuşak-Yol girişiminin etki alanından da anlaşılacağı üzere aynı zamanda oldukça büyük maliyet de gerektirmektedir. Özellikle altyapı alanında, demiryolu ağlarının kurulması, limanlar inşa edilmesi, enerji hatlarının oluşturulması gibi alanlarda, ciddi finansman kaynakları sağlanmalıdır. Bu noktada en büyük pay da girişimin kurucusu olan Çin'e düşmüştür. Çin açısından bu durumun iki sonucu ortaya çıkmaktadır. İlk sonuç Çin'in finans kaynağı sağlayarak katılımcı ülkeleri kendisine borçlandırması ve projenin sürdürülebilirliğini sağlayabilmesidir ki bu durum Çin açısından bir avantajdır, ancak diğer sonuç ise özellikle az gelişmiş ülkelere ve ekonomik sıkıntı yaşayan ülkelere verilen borçların geri dönüşünün sağlanamamasıdır ki bu durum Çin açısından önemli bir kayıptır.

Girişimin finansmanı için Çin, 2015 yılında 100 milyar USD sermaye ile Türkiye'nin de kurucularından olduğu Asya Altyapı Yatırım Bankası'nı kurmuştur ve krediler aracılığıyla projenin altyapı alanını destelemektedir. Banka, 2020 itibarıyla 100'den fazla projeyi onaylamış ve 20.96 milyar USD yatırım yapmıştır. Halen teklif aşamasında olan 47 proje ise beklemektedir. Yapılan yatırımlardan en büyük payı %21 ile enerji sektörü, %17 ile ulaşım ve yine %17 ile finans sektörü almıştır.⁸ Kuşak-Yol ile ilgili toplam yatırımlara bakıldığında ise yine en büyük payı %39 ile enerji almaktadır ve onu %25 ile ulaşım, %10 ile taşınmazlar ve %8 ile de madenler almıştır.⁹ Yatırım yerine projelere borç verme amacıyla da 2014 yılında 10 milyar USD sermaye ile İpek Yolu Fonu kurulmuştur.¹⁰ Bu iki araç ile Çin projeye finans kaynağı sağlayabilmektedir.

4. Güzergah Kolları

Girişim 6 temel koridoru kapsamaktadır. Bunlar: Çin-Pakistan Ekonomik koridoru¹¹, Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik koridoru¹², Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik koridoru¹³, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik koridoru¹⁴, Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik koridoru¹⁵ ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik koridorudur.¹⁶

Denizdeki bağlantı yolları ise Çin Denizi ve Hint Okyanusu aracılığıyla Avrupa'ya bağlantı ve Güney Çin Denizi yolu ile Güney Pasifik Okyanusuna bağlantı şeklindedir.¹⁷ Proje, dünya ticaretinin ve GSYİH'nin 1/3'ünü ve dünya nüfusunun %60'ını etkilemektedir.¹⁸

⁸ <https://www.aiib.org/en/general/faq/index.html> (Erişim 22.10.2020).

⁹ <https://green-bri.org/investments-in-the-belt-and-road-initiative-bri?cookie-state-change=1604521493413> (Erişim 04.11.2020).

¹⁰ <http://turkish.cri.cn/781/2015/02/17/1s166503.htm> (Erişim 22.10.2020).

¹¹ CPEC.

¹² NELBEC.

¹³ CMREC.

¹⁴ CCWAEC.

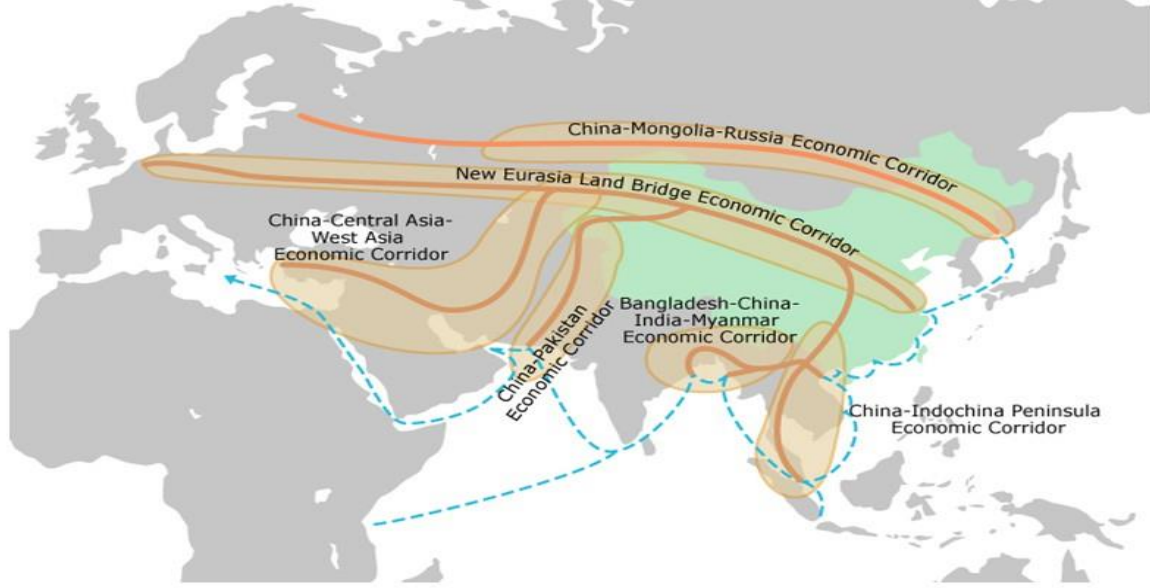
¹⁵ CICPEC.

¹⁶ BCIMEC.

¹⁷ <https://research.hktdc.com/en/article/MzYzMDAyOTg5> (Erişim 22.10.2020).

¹⁸ <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative#:~:text=If%20completed%2C%20BRI%20transport%20projects,million%20people%20from%20extreme%20poverty>. (Erişim 22.10.2020).

The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa



Source: <https://research.hktdc.com/en/article/MzYzMDAyOTg5>

5. Güvenlik Endişeleri

Kuşak-Yol güzergahları harita da görüldüğü üzere kritik noktalar üzerinden geçmektedir ve dolayısıyla bu güzergahlar üzerinde yer yer çatışma risklerinin yoğunlaştığı veya güvenlik algısının tehdit edildiği bölgeler de bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru üzerinde bulunan ve Kuşak-Yol'un önemli merkezi sayılan Xinjiang'dır.¹⁹ Xinjiang'da on'dan fazla etnik grup bulunmaktadır ve Çin merkezi hükümeti ile Uygurlar arasında etnik ve dini sorunlar yoğun olarak yaşanmakta, sıcak çatışmalar gerçekleşebilmektedir (Tekir, 2019, s. 93). Çin burada istikrarı sağlayabilmek adına güvenlik varlığını arttırarak önlem almaya çalışmaktadır.

Bir diğer önemli bölge Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunun önemli alanı Gwadar Limanı'nda bulunduğu Balochistan'dır. Gıda ve su kıtlığı, yoksulluk, sağlık problemleri gibi sorunları yüksek seviyede olduğu bölge isyanların ve terörist grupların da alanı haline gelmiştir (Tekir, 2019, s. 94). Çin ise Pakistan'a askeri yardımlarını arttırarak tedbir almaya çalışmaktadır. Gwadar Limanı ve Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunun Çin açısından önemi büyüktür. Koridor, Çin'in enerji rotasını büyük oranda kısaltmakta, Malakka Boğazı'nı by-pass etmekte ve Çin varlığı ile ABD tedirgin edilmektedir (Gökten, 2019, s. 166).

Çatışmaların yoğunlaştığı diğer bir bölge Myanmar'dır. Bölge hem Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru hem de Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru güzergahında bulunmaktadır (Tekir, 2019, s. 97). Aynı şekilde Çin burada da istikrardan yana tavır sergilemeye devam etmektedir.

Genel olarak söylenebilir ki Çin'in çatışma bölgeleri için tavrı istikrarı sağlamaya ve düzeni korumaya çalışmak olmuştur. Ancak çatışma yoğun bölgelerin tercihi Çin için zannedildiği kadar dezavantajlı olmamaktadır. Çin istikrarsız bölgelerde istikrarı sağlamaya yönelik tavrı

¹⁹ Sincan bölgesi.

doğrultusunda kendi ekonomik ve askeri gücü ile bölgelerde bulunup etki alanını genişletebilmekte ve avantaj sağlayabilmektedir. İstikrarsızlığın dezavantajı Kuşak-Yol üzerinden ülkelerarası iletişimi geliştirmenin zorluğu noktasında olmaktadır ve girişim bu yönüyle sekteye uğrayabilecektir. Dahası Çin'in karşısındaki ülkeler Kuşak-Yol'u engellemek için bu çatışmaların derinleşmesine yardım edebilir. Dolayısıyla istikrardan yana alınan tavır Çin'in ticaretini yürütebilmesi için oldukça beklenen bir durumdur ve Çin dış politikasının da esnekleşmesine yol açmaktadır. Çin'in ekonomik gelişmesi ile ve Kuşak-Yol girişimiyle birlikte almak zorunda olduğu bazı sorumluluklar da ortaya çıkmaktadır. Özellikle güvenlik ve istikrarı sağlamaya zorunlu kaldığı durumlarda arabulucu rolüne daha çok başvurmaktadır ve bu durumlarda zaman zaman Birleşmiş Milletler barış gücüne destek vermekle, kredi ve borç verme ile ve benzeri araçlarla dış politika araçlarını kullanmaktadır (Güder ve Pekcan, 2020, s. 193).

6. Kuşak-Yol'un Amacı

Proje hem denizden hem karadan oluşturulan ağlar ile Doğu Asya'dan başlayıp Orta Asya, Rusya, Kafkasya, Afrika ve Avrupa arasında bağlantılar kurmayı amaçlayan oldukça geniş ve kapsamlı bir girişimdir ve aynı zamanda Çin'in etki alanını önemli ölçüde genişletmeyi amaçlayan bir vizyonu da temsil etmektedir. Devlet Başkanı Xi Jinping, 2017 yılında katıldığı “Bir Kuşak Bir Yol” Uluslararası İşbirliği Zirvesi Forumu açılış konuşmasında inisiyatifi, kazan-kazan işbirliğine dayalı yeni bir uluslararası ilişkiler türü inşa etmeliyiz şeklinde tariflemiş ve barışçıl, refaha giden, açık, uygar bir inovasyon yolu kurmayı amaçladıklarını belirtmiştir. Bu anlamda projenin 5 ana önceliği tanımladığı söylenebilir. Bunlar: politika koordinasyonu, altyapı bağlantıları, engelsiz ticaret, finansal entegrasyon ve insanlar arası kültürel bağlantıdır.²⁰

Liberalizm ve Realizm açısından yapılan bir çalışmada liberal açıdan Çin'in hedefleri şöyle sayılmıştır: kazan-kazan'a dayalı olarak yeni ekonomi koridorları açmak, bölgesel bütünleşmeyi sağlamak ve global yönetişime katılmak, Realizm açısından hedefi ise Güney Asya ülkelerini kendi etki alanına almaya çalışmaktır (Passalacqua, 2016). Bir başka çalışmaya göre de Çin, güzergah kollarını belirlerken konum olarak stratejik, ancak siyasi ve ekonomik açıdan zayıf Kazakistan, Kırgızistan, Ermenistan, Azerbaycan gibi eski Rus fraksiyonlarını veya çatışma riski yüksek Pakistan, Sri-Lanka gibi ülkeleri tercih etmektedir. Böylece bu ülkeleri kendisine borçlandırarak Gwadar Limanı, Sri-Lanka Limanı gibi önemli gördüğü bölgeleri kendi kontrolüne alma noktasına ülkeleri mecbur tutmayı ve etki alanına almayı amaçlamaktadır (Nurhasanah, Napang ve Rohman, 2019, s. 1443). Nihayetinde, Çin'in Kuşak-Yol ile birlikte Batı merkezli dünya düzenine karşı, merkezinde kendisinin olduğu yeni bir siyasal, toplumsal sistem, güvenlik sistemi ve en önemlisi ekonomik sistem kurmaya çalışarak cevap verdiği söylenebilir.

7. Kuşak-Yol'un Çin ve Katılımcı Ülkeler Açısından Avantaj ve Dezavantajları

Yukarıda bahsedilen veriler de göstermektedir ki projenin özellikle Çin açısından birçok faydası vardır. Öncelikle merkezi Çin olan çok geniş çaplı bir ticari ağıdır ve farklı ülkelerdeki yüzlerce alt proje ile desteklenmektedir ve böylece Çin, bu ülkelerle ticareti geliştirmekte, ihracat ve ithalatı arttırmaktadır. Aynı zamanda diğer ülkeleri kendi ekonomik sistemine entegre

²⁰ http://www.xinhuanet.com//politics/2017-05/14/c_1120969677.htm (Erişim 21.10.2020).

edebilmekte ve yükselişinin yavaşlamasına yeni bir ivme kazandırabilmek için önemli yeni pazarlar bulabilmektedir.

Öte yandan girişim, Çin'in küreselleşme ve dışa açılım hedeflerine ivme kazandırmaktadır ve güzergah ülkelerinde altyapı, ulaşım, enerji gibi sektörlerde hizmet sunan Çin şirketlerinin küreselleşmesine de katkı sağlamaktadır (Şimşek, 2019, s. 192). Böylece Çin sanayi kapasitesi artmakta, Çin para birimi Yuan uluslararası hale gelebilmektedir. Ayrıca Çin, bu proje ile ülkede çelik üretimi fazlasını eritmeyi ve bölgeler arası gelir dağılımı adaletsizliğini de azaltmayı amaçlamaktadır (Yiğenoğlu, 2018, s. 12).

İlaveten Avrupa ile Çin arasındaki ticaretin deniz yolu üzerinden yürütüldüğü düşünülürse, Kuşak-Yol projesi ile birlikte riskli boğazlardan geçişin getirdiği sigorta yükünden kurtulunacak ve de yol kısalacağı ve maliyet yükü düşeceğinden bir avantaj daha sağlanmış olacaktır. Ticaretin gelişmesine bağlı olarak bu ülkelerle diplomatik ilişkiler de gelişecek ve Çin dış politikasında sertleşme yerine uzlaşma ve esneklik kavramları öne çıkacaktır.

Aynı zamanda Asya bölgesinde ABD'nin çevreleme politikalarına karşı cevap verilebilmekte ve kuşatılma stratejisinin önüne geçebilmekte, komşularıyla ekonomi temelli dostluk ilişkisi kurabilmektedir. Çin'in girişim sayesinde geliştirdiği ekonomik genişleme ABD ve Rusya'nın da Orta Asya'daki genişlemesinin önünde engel olmuştur ki bu durum Çin'in güvenlik algısı açısından da isteği doğrultusundadır (Omonkulov, 2020, s. 88).

Güzergah ülkeleri açısından bakıldığında da projenin ülkelerin ticaret ve yatırım akışına bir ivme kazandırdığı da aşıkardır. Nakliye, inşaat, ticaret, yatırım, alternatif enerji ve teknoloji gibi sektörlerde yatırımlar artmakta, fuarlar ve iş gezileri gibi alanlarla turizm teşvik edilmekte ve bu yönlü gelirler artmaktadır (Blanchard ve Flint, 2017, s. 227). Güzergah üzerindeki kentlerde bulunan karayollarının ve özellikle demiryolları ile limanların modernizasyonu ve altyapı hizmetlerinin artması gibi avantajları da bulunmaktadır. Kuşak-Yol'daki ulaştırma altyapı projeleri malların daha hızlı daha verimli ve daha güvenli taşınmasını sağladığı söylenmelidir. Ek olarak her ülke için aynı olmamasına ve asimetrik ilerlemesine rağmen katılımcı ülke ekonomilerinin GSYİH'sını %3.35 kadar, refahını da %2.81 oranlarına kadar arttırdığı gözlemlenmiştir (Soyres ve Ruta, 2019, s. 5).

Ancak özellikle Çin gibi ülkelere alınan kredilerle yapılan alt projelerin getirdiği birtakım endişeler de bulunmaktadır. Az gelişmiş ülkeler bu krediler ile Çin'e ve Çin mallarına bağımlı hale gelme tehlikesiyle karşı karşıya kalmakta ve kredi borçlarını ödeyememe durumunda ekonomik kriz riskini taşımaktadırlar. Aynı zamanda borçların ödenememesi durumunda ekonomik ve siyasi anlamda Çin nüfuzu altında bulunma tehlikesi ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla Çin, sermaye ihracatçısı bir konuma gelmiştir ve böylece Çin'in girişim kapsamındaki ülkelerin iç işleyişlerine karışacağı ve siyasal sorunlar çıkabileceği endişesi söz konusudur (Şimşek, 2018, s. 186). Diğer bir açıdan Kuşak-Yol'a bağlı geliştirilen alt projelerde Çin vatandaşlarının işçi olarak çalışması Çin açısından bir avantaj iken ilgili ülkelerde istihdam sorununu da arttırabilmektedir.

Orta Asya ülkeleri açısından bakıldığında girişim, deniz bağlantılarının olmadığı, kapalı bir havza niteliğinden kurtulabilmek ve dünya pazarına girebilmek açısından önemli bir fırsat sunmaktadır. Aynı zamanda bölge, Çin'in de Avrupa'ya açılan kapısı konumundadır. Diğer yandan Çin gibi bir devasa gücün ardında kalma, nüfuzuna girme gibi olumsuz etkilerinde gerçekleşme ihtimali vardır (Kasım, 2020, s. 70).

8. Kuşak-Yol'un Türkiye Açısından Önemi

Türkiye-Çin ilişkileri çok uzun yıllara dayansa da ticari açıdan ivme kazanması 1980'li yıllardan sonra ve hızla artışa geçmesi ise 2000'li yıllardan sonra olmuştur. Aynı zamanda 2000 yılında ilk kez iki ülke arasındaki ticaret hacmi 1 milyar USD'yi geçmiş ve ilişkiler hızla gelişme seyri göstermeye devam etmiştir (Çatal, 2019, s. 107).

İlişkilerin gelişmesinin birden çok nedeni bulunmaktadır. Çin açısından dışa açılım politikası etkili olurken Türkiye açısından ise kritik nokta coğrafi konumu olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti, tarihi boyunca hep jeopolitik öneminin farkında olmuş ve bunu kullanarak politika üretmeyi bilmiştir. Kuşak-Yol projesinde de Türkiye'nin jeopolitik önemi ciddi bir faktör olmuş ve Türkiye bu bilgiyle projeye katılımcı olmuştur. Afrika, Avrupa, Balkanlar, Ortadoğu, Kafkasya gibi önemli pazarların merkezinde bulunan Türkiye'nin birçok avantajı bulunmaktadır. Öncelikle oldukça uzun bir güzergahın geçtiği önemli bir ülke konumundadır. Dolayısıyla Türkiye proje aşamaları tamamlandıkça Avrupa'ya ve birçok bölgeye uzanan kritik bir bağlantıda yer alacak ve ticari bağları derinleştirecek, bir yönüyle de yeni yatırım ve istihdam alanları doğuracaktır (Akdağ, 2019, s. 82). İlaveten Türkiye'nin Orta Asya'daki bölgelerde inşaat işlerine girişmesi, Türkiye-ABD ve AB arasındaki bir takım krizler de Türkiye'yi Çin ve Rusya'ya yakınlaştırmıştır. Bakü-Tiflis-Ceyhan, TANAP, Türk Akımı, Mavi Akım gibi projelerde Türkiye'nin Avrupa ve Avrasya gibi iki önemli coğrafya arasında köprü özelliğini derinleştirmiş ve Çinli yatırımcıların da dikkatini çekmiştir. Bu şekilde Türkiye Orta Koridorun en kilit aktarım noktası haline gelmiştir (Çatal, 2019, s. 106).

Bu minvalde Türkiye yurtiçinde de kara, deniz ve havayolları için gerek tek başına gerek Çin ile işbirliği halinde çalışmalar yapmakta 2023 yılına kadar da hedeflerine ulaşmaya çalışmaktadır. Çandarlı limanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havalimanı, Kuzey Marmara Otoyolu, Edirne-Kars Hızlı Tren Projesi ve bu proje ile entegre olması düşünülen Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı önemli projelerdir. Bu projelerden kimisi Çin finansmanı ile kimisi Türkiye tarafından hayata geçirilmekte ve Kuşak-Yol için önemli aktörler haline gelmektedir.

Çin ile Türkiye arasında 2015 yılına gelindiğinde Antalya'da “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı” imzalanmıştır. Bu zapta göre Türkiye ile Çin; politik eşgüdüm, kolaylaştırıcı bağlantılar, engelsiz ticaret, mali bütünleşme, insandan insana bağlar konularında işbirliğini taahhüd etmişlerdir.²¹

Çin ile gelişen ilişkiler turizm sektörünü de etkilemiş ve yasması olumlu olmuştur. Türkiye'ye gelen Çinli turist sayısı 2017 de 221 bin iken bu sayısı 2019'un Ocak-Kasım ayları arasında 403 bin olmuştur.²² Türkiye'nin Çin'den turizm beklentisi de olmuştur ve Çin 2018 yılını “Türkiye Turizm Yılı” ilan etmiştir.

Çin için önemli sektörlerin başında gelenlerden biri de bilindiği üzere enerji sektörüdür ve Çin tarafından Türkiye'de en çok yatırım yapılan sektör yine enerji olmuştur. Zira bu sektör Çin'in ekonomik büyümesini devam ettirebilmesi için bir lokomotif görevi görmektedir. Aynı zamanda Türkiye açısından da yapılan enerji yatırımları oldukça değerlidir, çünkü Türkiye, enerji ihtiyacı oldukça yüksek bir ülkedir ve bu noktada kendi kendine yetebilen bir ülke değildir. Ancak söz konusu yatırımlar ile hem Türkiye'nin aktarımcı rolü ile Avrupa'ya önemli

²¹ <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss378.pdf> (Erişim 27.10.2020).

²² <https://www.haberturk.com/cin-deki-salgin-rotayi-rus-turiste-cevirdi-2565609-ekonomi> (Erişim 23.10.2020).

bir enerji koridoru açılacak hem de Türkiye'nin Orta Asya enerjisine ulaşımı da kolaylaşacaktır. Bu sayede Türkiye, büyümesini ve enerjideki sektörel gelişimini arttırabilecek, en önemlisiyse enerji ithalatındaki bağımlılığını azaltarak satın alma noktasında ülke alternatifini geliştirebilecektir. Durumu somutlaştırabilmek için aşağıda gösterilen yatırım oranlarını incelemek faydalı olacaktır (Algül, 2020, s. s. 47).

Çin'in Türkiye'deki Yatırımlarının Sektörel Dağılımı (2005-2018)

Sektör	Alt Sektörler	Miktar(Milyar\$)	Sektör Payları(%)
Enerji	Kömür, Gaz, Hidro vd. Alternatif	9,46	63,1
Ulaşım	Demiryolları	2,31	15,4
Emlak	Yapı	1,15	7,6
İlaç	-	1,1	7,3
Deniz Ulaşımı	Limanlar ve Gemi	0,92	6,1
Metal	Çelik	0,44	2,9
Finans	Bankacılık	0,43	2,8
Teknoloji	Telekomünikasyon	0,1	0,6
Toplam Yatırım	-	14,99	100

Kaynak: Dilek, Ş. vd. (2019), "Asya Yüzyılında Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri", SETA Yayınları, (Aktaran Algül, 2020).

9. Sonuç

2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in açıklamasıyla ilan edilen Kuşak-Yol inisiyatifi, tarihi İpek Yolu'nun mirasına sahip çıkarak merkezi ve ana finansmanı Çin kaynaklı olan ve ekonomik etkilerle ortaya atılmış bir girişim olarak karşımızda durmaktadır. Bu yönüyle Çin'i Rusya'ya, Güney Asya'ya, Kafkaslar'a, Afrika ve Avrupa'ya bağlayarak hem Çin'in hem de katılımcı ülkelerin kalkınmasına hizmet etmektedir ve dünya nüfusunun yarısını ilgilendirir bir kapasiteye ulaşmıştır. Kısmen dezavantajlı yanları da olsa temelde karşılıklı kazan-kazan ilkesine dayalı olarak gelişmiş ve yeni ekonomik pazarlar oluşturmuş, altyapı hizmetlerini arttırmış, modernize edilmesine katkı sunmuş, ülkelerin GSYİH'sını ve ekonomik kapasitesini genişletmiştir. Ancak bu denli büyük bir yapının yalnızca ekonomik alanla sınırlı kalması elbette ki mümkün değildir ve dolayısıyla ekonomik vasfının yanısıra tıpkı tarihi İpek Yolu'nda olduğu gibi ancak günümüz araçlarıyla daha yoğun olarak kültürel ve toplumsal etkileşimi de arttırmış ve küreselleşmenin ve diplomatik yönden de uzlaşma stratejisinin gelişimine hizmet etmiştir.

Durum Türkiye açısından da bulunduğu stratejik konumu ve aktarım noktası olabilme özelliği ile önemli kazançlar elde etme imkanı sunmaktadır. Ancak Türkiye için bu sürecin biraz geç kalmış bir durum olduğu da söylenmelidir. Sebebi, Türkiye'nin Batı'ya dönük dış politikası doğrultusunda uzun yıllar Asya ile yeterli iletişimi kurmaması ve gözardı etmesi olmuştur. Türkiye, iletişim kurduğunda da genellikle bunu Batı ile bozulan ilişkilerine bir alternatif arayışı ve Batı'dan uzaklaşabileceğine dair tehdit unsuru şeklindeki bir diplomasi aracı olarak kullanmıştır. Dolayısıyla ilişkiler gelişmemiş, tutarlı bir seyir izlememiştir. 2000'li yıllardan sonra ise özellikle Çin'in önemli bir ihracat ülkesi olmasından kaynaklı, ekonomik bir aktör

olarak belirmesiyle ilişkiler de tüm dünyada olduğu gibi gelişmiş daha doğrusu gelişmeye mecbur olmuştur. Devam eden yıllarda Türkiye'nin Asya'ya, Batı'ya bir alternatif olarak görmekten vazgeçmesi, sağlam ilişkiler kurma girişimleri ve en önemlisi Kuşak-Yol inisiyatifinin ortaya çıkmasıyla ilişkiler daha güvenli bir zemine oturmuş ve ilerlemiştir. Günümüzde de Türkiye, projenin önemli güzergahlarının geçtiği ve önemli bir destekçi konumundadır.

Kuşak-Yol inisiyatifi her ne kadar kazan-kazan ilişkisine dayansa da elbetteki en büyük faydayı ana finansman ve merkezi ülke konumundaki Çin sağlayacaktır. Çin, Kuşak-Yol girişimi ile yalnızca ekonomik bir amaç yürütmekte aynı zamanda Batı değerlerinin karşısında yer alan, merkezinde kendisinin ve Çin değerlerinin bulunduğu yeni bir dünya düzeni kurmaya çalışmaktadır. Burada Türkiye açısından gözlemlenen kritik nokta yalnızca Batı temelli bir dış politika yürütmek ne kadar hata ise yalnızca Çin kaynaklı bir dış politika yürütmenin de o kadar hata olacağını unutmamaktır. Bu durumda Kuşak-Yol'un tamamıyla hizmete geçmesine çalışmanın yanısıra ticarete ihracat ve ithalat yapılan ülke sayısını çeşitlendirmek, diplomaside uzlaşmayı ve istikrarı esas almak, jeopolitik konumundan kaynaklı aktarım yapılan bir koridor ülkesi olma yönünü muhafaza edip ancak tarım ve sanayide kendi üretimini arttırmak ve Kuşak-Yol'un ekonomik amaçları dışında siyasi amaçlarının da bulunduğunu gözardı etmemek ulusal çıkarları açısından oldukça önemli olacaktır.

Kaynakça

- Akdağ, Z. (2019), “Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemi”, *Birey ve Toplum*, 9 (17), 65-95.
- Algül, Y., (2020), “Çin'in Kuşak ve Yol Projesinin Türkiye Enerji Sektörüne Yansımaları”, *Anasay*, 4(11), 37-62.
- Blanchard J. F. ve Flint C. (2017) “The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative”, *Geopolitics*, 22 (2), 223-245.
- Çatal, S. (2019), “Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Türkiye'nin Ekonomi Güvenliğine Etkileri”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(15 Temmuz 15 Özel Sayısı), 101-124.
- Çelik, K. E., Erol, M. S., (2019), “Kuşak-Yol Girişimi Bağlamında ABD'nin İran Politikasının Analizi”, *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 3 (2), 11-41.
- Dilek, Ş. vd. (2019), “Asya Yüzyılında Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri”, SETA Yayınları.
- Soyres, F., Mulabdic, A., Ruta, M. (2019), “Common Transport Infrastructure Quantitative Model and Estimates from the Belt and Road Initiative”, *World Bank Group Macroeconomics, Trade and Investment Global Practice & Middle East and North Africa Region Office of the Chief Economist Policy Research Working Paper 8801*.
- Deniz, T. (2016), “Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Temmuz (34), 195-202.
- Durdular, A . (2016), “Çin'in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi”, *Avrasya Etüdleri*, 49 (1).
- Engin Güder, B. ve Pekcan, C. (2020), “Bir Kuşak Bir Yol Projesi Çerçevesinde Çin'in Afrika Politikası ve Çatışma Çözümü Yaklaşımı”, *International Journal of Politics and Security*, 2(4), 173-196.



- Gökten, K., (2019), “Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Yeni Güney Asya Jeopolitiği”, *Fiscaoeconomia*, 3 (1), 160-176.
- Kasım, M., (2020), “Orta Asya'nın Ekonomik Gelişimi: Kuşak ve Yol Girişimi'nin Getirdiği Fırsatlar ve Zorluklar”, *Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 3(2), 55-73.
- Nurhasanah, Siti., Napang, Marthen., Rohman, Syaiful., (2019), “Analyzing American Values in Belt and Road Initiative (BRI)”, *International E-Journal of Advances in Social Sciences (IJASOS)*, 5 (15), 1439-1447.
- Omonkulov, O. (2020), “Kuşak ve Yol Projesi Bağlamında Çin-Orta Asya İlişkileri”, *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 4 (1), 45-115.
- Passalacqua, C. C. (2016), “China`s new opening up policy: the one belt one road initiative”, (Master Dissertation), Luiss Guido Carli University, Italy.
- Şimşek, O. (2018), “Çin Dış Yatırımlarında Artan Çeşitlilik ve Yeni İpek Yolu Ekonomik Kuşağı”, Sert, M., Eren, A. A., (Der.), *Ekonomi Politik: Zarif Mezar Taşları* (ss. 183-201), Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Şimşek, O. (2019), “Küreselleşmenin Dönüşümü ve Çin`in Rolü”, *Sosyoekonomi*, 27(40), 185-196.
- Tekir, G. (2019), “Kuşak ve Yol Projesi Koridorlarının Karşılaştığı Güvenlik Tehditleri”, *Ekonomi, Politika ve Finans Araştırmaları Dergisi*, 4(1), 91-105.
- Yereli, A. B. (2014), “Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler”, *İpek Yolu'nda Türk Kültür Mirası Sempozyumu Bildiriler*, Türk Yurdu Yayınları, 301-307.
- Yiğenoğlu, K. (2018), “Çin`in “Tek Kuşak Tek Yol” Projesi ve Asya Altyapı Yatırım Bankası”, *Yönetim, Ekonomi, Edebiyat, İslami ve Politik Bilimler Dergisi*, (3)1, 10-28.
- <https://www.cfr.org/background/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (Erişim 19.10.2020).
- https://en.uniview.com/News/News/201809/804999_169683_0.htm (Erişim 19.10.2020).
- http://www.xinhuanet.com//politics/2017-05/14/c_1120969677.htm (Erişim 21.10.2020).
- <https://www.aiib.org/en/general/faq/index.html> (Erişim 22.10.2020).
- <http://turkish.cri.cn/781/2015/02/17/1s166503.htm> (Erişim 22.10.2020).
- <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative#:~:text=If%20completed%2C%20BRI%20transport%20projects,million%20people%20from%20extreme%20poverty.> (Erişim 22.10.2020).
- <https://www.haberturk.com/cin-deki-salgin-rotayi-rus-turiste-cevirdi-2565609-ekonomi> (Erişim 23.10.2020).
- <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss378.pdf> (Erişim 27.10.2020).
- <https://green-bri.org/investments-in-the-belt-and-road-initiative-bri?cookie-state-change=1604521493413> (Erişim 04.11.2020).