

Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi

Arzu DURDULAR¹

Öz

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılının Eylül ve Ekim aylarında Kazakistan'a ve Endonezya'ya gerçekleştirdiği ziyaretlerde İpek Yolu Ekonomi Kuşacı'nı ve 21. yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu ortaklaşa inşa etme projesini gündeme getirmiştir. Kısaca "Kuşak- Yol" olarak anılan "İpek Yolu Ekonomi Kuşacı" ve "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" projesi, hem karadan hem de denizden Doğu Asya, Orta Asya, Batı Asya, Afrika ve Avrupa'nın birbirine bağlanmasını; "Kuşak-Yol" üzerindeki ülkeler arasında ortaklıklar kurmayı ve bu ülkelerde dengeli ve sürdürülebilir kalkınmalar gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır. Ancak, bölge ülkelerinin endişeleri, "Kuşak-Yol" güzergâhı üzerindeki ülkelerin hem iç sorunları hem de bu ülkelerin kendi aralarındaki sorunlar, ABD ve Rusya gibi büyük devletlerin projeye olumsuz yaklaşımları ve olası yüksek işletim maliyetleri, bu projenin başarıya ulaşmasında karşılaşılabilecek zorluklardır. Asya-Avrupa-Afrika kıtalarının ortasında yer alan Türkiye, coğrafi ve jeopolitik konumu nedeniyle Çin'in "Kuşak -Yol" projesinde önemli bir yere sahiptir. Bu proje, Türkiye-Çin ikili ekonomik ve ticari ilişkilerinin gelişmesinde yeni fırsat oluşturmaktadır. Bu makalede, Çin'in "Kuşak-Yol" projesi, bu projeyi gerçekleştirmede karşılaşılabilecek olası sorunları ve bu projenin Türkiye- Çin ilişkilerine etkisi incelenecektir.

Anahtar kelime: *ipekyolu ekonomikkuşacı, 21. yüzyıl deniz ipekyolu, "Kuşak-Yol" projesi, Türkiye-Çin ilişkileri.*

¹ Wuhan Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü Doktora Öğrencisi, arzudurdular@hotmail.com

China's "One Belt, One Road" Project and Its Influence on Sino-Turkish Relations

Abstract

P.R.C's president Xi Jinping visited Indonesia and Kazakhstan in September and October of 2013. In his visits, President suggested co-building two projects: "The Silk Road Economic Belt" and "the 21st Century Maritime Silk Road". These two projects that are named as "One Belt, One Road", are designed to serve as a connection among East Asia, West Asia, Middle Asia and Europe; both from sea and land, they also aim to realize a balanced and sustainable development of the concerned countries. However, the parties that are involved in the project are deeply concerned by external and internal conflicts of the countries that are on the trajectory of "One Belt, One Road", negative approaches of U.S. and Russia to the project and potentially high running costs. They pose several difficulties for the project to succeed. Turkey, as a country that is placed in the middle of Asia, Africa and Europe, due to its geopolitical uniqueness, has an important place in China's "One Belt, One Road" project. Hence, new economical and trading opportunities can be created between the two countries. This article analyses China's "One Belt, One Road" project, possible issues that the country can face when conducting it, and the effects of the project on the China-Turkey relations.

Keywords: *the silk road economic belt, the 21st century maritime silk road, "One Belt, One Road", Sino-Turkish relations.*

1. Giriş

“İpek Yolu Ekonomi Kuşağı” ile “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” Projesi (Kuşak-Yol Projesi), Çin’in küresel stratejisinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Kasım 2012’de Pekin’de gerçekleşen on sekizinci Çin Komünist Partisi (ÇKP) Ulusal Kongresi (中共十八大)’nde geçen on yıllık süreçte Çin’in çevre ülkelerle olan ilişkileri incelenmiş ve tam ve net bir çevre stratejisine sahip olmadığı ifade edilmiştir. Kongrede çevre ülkelerinin büyük bir kısmının ekonomik olarak Çin’e, güvenlik açısından da ABD’ye dayandığına vurgu yapılarak özellikle ekonomik ve siyasi temelli yeni bir çevre stratejisi oluşturma kararı alınmıştır. Kongreden sonraki bir yıllık süreçte, Çin başbakanı Li Keqiang Mayıs 2013’te Pakistan’a ve Hindistan’a yaptığı resmi ziyarette Çin-Pakistan ekonomi koridoru(中巴经济走廊) ile Bangladeş-in-Hindistan-Myanmar ekonomi koridorunu (孟中印缅经济走廊) oluşturma önerisinde bulunmuştur. Eylül 2013 tarihinde Çin Cumhurbaşkanı Xi Jinping, Kazakistan’ın Nazarbayev Üniversitesi’nde yaptığı konuşmada “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı”nın ortaklaşa inşa edilmesi ile ilgili stratejik bildiriye resmi olarak ilk defa ortaya koymuştur. Xi Jinping, Ekim 2013’te de Endonezya Parlamentosu’nda yaptığı konuşmada Çin’in ASEAN ülkeleriyle deniz üzerindeki ortaklık ilişkilerini iyice geliştirmek amacıyla “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu”nu birlikte inşa etmeye hazır olduğunu ifade etmiştir.²

Kısa bir süre sonra, ilk kez düzenlenen “Çin’in Çevre Diplomasisi Forumu” toplantısında da “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu”nun inşa edilerek Çin’in çevre ülkelerle ilişkilerinin güçlendirilmesine vurgu yapılmıştır.³ Yaklaşık bir ay sonra ÇKP Merkez Komitesi Üçüncü Genel Oturumu sonrasında “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu”nun inşasının teşvikine ve bundan sonra her iki projenin kısaca “Kuşak- Yol” Projesi olarak adlandırılmasına karar verildiği bir bildiri ile ilan edilmiştir.⁴Böylece bu bildiri ile “Kuşak-Yol” projesi resmi olarak devlet stratejilerinden biri olarak kabul edilmiştir.

² 赵可金，《“一带一路”的中国方略研究》，新疆师范大学学报，乌鲁木齐，2016年，第37卷第1期，第28页。

³ ““一带一路”与对外开放新模式”，http://finance.ifeng.com/a/20140920/13130977_0.shtml (Erişim Tarihi: 13 Ocak 2016)

⁴ “授权发布：中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定”，http://news.xinhuanet.com/2013-11/15/c_118164235.htm (Erişim Tarihi: 13 Ocak 2016)

“Kuşak-Yol” projesi, resmi devlet stratejisi olarak kabul edildikten sonra proje kapsamında öncelikle içeride Shaanxi, Gansu, Qinghai, Ningxia, Xinjiang, Sichuan, Chongqin, Yunnan ve Guanxi eyaletleri başta olmak üzere toplam on dört eyaleti altyapı ve ekonomik olarak kalkındırma kararı alınarak çalışmalara başlanmıştır.⁵ Dışarıda ise Güney Kore, Moğolistan, Hindistan, Latin Amerika, Avrupa ve Rusya’ya yapılan üst düzey ziyaretlerde “Kuşak-Yol” projesi, ilgili devletlere anlatılarak ilgili devletlerin projeyi desteklemesi talep edilmiştir. Mayıs 2014’te Asya’da İşbirliği ve Güven Arttırıcı Önlemler Konferansı’nda Xi Jinping, “Kuşak-Yol” projesinin inşasında mali destek sağlanması amacıyla Asya Altyapı Bankası’nın kurulmasını teklif etmiştir ve Çin’in bankaya gelecekte yaklaşık kırk milyar dolarlık destekte bulunmayı vaat etmiştir. Yaklaşık iki yıllık bir süreç sonunda Mart 2015’te yayınlanan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler” bildirgesi⁶ ile “Kuşak-Yol” projesinin hedefleri, ilkeleri, vizyonu ve faaliyetleri detaylı olarak dış dünyaya ilan edilmiştir.

2. “Kuşak-Yol” Projesi’nin İlkeleri, Hedefleri ve İşbirliği Mekanizmaları

2.1. “Kuşak-Yol” Projesi’nin İlkeleri

ÇHC Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dışişleri Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığı’nın Devlet Konseyi yetkisi ile 28 Mart 2015 tarihinde ortaklaşa yayınladıkları “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler”⁷ bildirdesine göre projenin ilkeleri şu şekilde sıralanmaktadır:

- a) “Kuşak-yol” projesi, öncelikle “barış içinde yaşamının beş ilkesi”ni⁸ desteklemektedir.
- b) “Kuşak- yol” projesi, öncelikle tarihi İpek Yolu bölgesini kapsamaktadır. Ancak, daha fazla bölgenin faydalanabilmesi için tüm ülkelerin ve uluslararası / bölgesel örgütlerin katılımına ağıttır.

⁵ ““一带一路”与对外开放新模式”, http://finance.ifeng.com/a/20140920/13130977_0.shtml (Erişim Tarihi: 13 Ocak 2016)

⁶ 《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》, <http://www.mofcom.gov.cn/article/h/zongzhi/201504/20150400929559.shtml>, (Erişim tarihi: 13 Ocak 2016)

⁷ 《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》, <http://www.mofcom.gov.cn/article/h/zongzhi/201504/20150400929559.shtml>, (Erişim tarihi: 13 Ocak 2016)

⁸ Egemenlik ve toprak bütünlüğüne saygı, birbirine saldırmama, birbirinin içişlerine karışmama, eşitlik ve karşılıklı yarar ve barış içinde bir arada yaşama.

- c) “Kuşak-yol” projesi, uyumlu ve kapsayıcıdır. Proje, uygarlıkların birbirine karşı hoşgörölü olmasını savunmaktadır, ölkelerin seçtiği farklı kalkınma yollarına/usullerine saygı göstermekte ve farklı uygarlıklar arasındaki diyalogu desteklemektedir.
- d) “Kuşak- Yol” projesi, pazar operasyonlarına uyumludur. Piyasa kurallarına ve uluslararası normlara uyacak, kaynak tahsisinde pazardaki belirleyici role ve işletmelerin temel rollerine engel olmayacak ve hükümetlerin kendilerinden beklenen görevlerini yerine getirmelerine imkân sağlanacaktır.
- e) “Kuşak-Yol” projesi, karşılıklı fayda için çabalayacaktır: Projeye dâhil olacak tüm tarafların ilgilerine ve menfaatlerine uyumludur ve menfaatler ile “en büyük ortak payda”nın birleştirilmesi için çaba göstererek tüm tarafların ilmini, yaratıcılığını, güçlü yönlerini ve potansiyellerini kullanmaları için tam destek verecektir.

Projenin çerçevesi⁹ ise yayınlanan bildirmede şu şekilde sıralanmıştır:

- a) Çin hükümeti barışı ve işbirliğini, açıklığı ve kapsayıcılığı, karşılıklı öğrenmeyi ve karşılıklı faydayı savunmaktadır. Proje karşılıklı siyasi güveni, ekonomide bütünlüğü ve kültürel kapsayıcılığı ön plana çıkararak her alanda uygulamalı işbirliğini teşvik edecek ve menfaatlerin, sorumluluğun ve kaderin paylaşıldığı bir topluluk oluşturmak için çalışacaktır. Bu nedenle “Kuşak-Yol” projesi, karşılıklı anlayış ve güveni artırma ve her türden paylaşımı güçlendirme ile ortak kalkınmayla barışa ve dostluğa uzanan bir yolu destekleyen herkesin kazançlı çıkacağı bir işbirliği yöntemidir.
- b) İpek Yolu Ekonomi Kuşağı Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa’yı (Baltık Denizi) bir araya getirmeye; Çin’in Orta Asya ve Batı Asya boyunca Basra Körfezi ve Akdeniz’e bağlamaya ve Çin’i Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Hint Okyanusu ile bağlamaya odaklanmıştır. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun bir güzergâhı Güney Çin Denizi ile Hint Okyanusu yoluyla Çin kıyısından Avrupa’ya; diğer güzergâhı ise Güney Çin Denizi yolu ile Çin

⁹ 《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》 ,
<http://www.mofcom.gov.cn/article/h/zongzhi/201504/20150400929559.shtml> ,
 (Erişim tarihi: 13 Ocak 2016)

kıyısından Güney Pasifik şeklindedir. “Kuşak-Yol” projesi, Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları boyunca uzanmakta, bir uçta canlı Doğu Asya ekonomisi çevresini diğer uçtaki gelişmiş Avrupa ekonomisine bağlamaktadır.

- c) Proje, kara üzerinde(陆上), uluslararası ulaşım güzergâhlarından faydalanarak -“Kuşak-Yol” üzerindeki merkezi şehirlere dayanarak ve ekonomide kilit öneme sahip endüstriyel parkları işbirliği platformları şeklinde kullanarak- yeni bir “Avrasya Kara Köprüsü(亚欧大陆桥)” inşa etmeye ve Çin-Moğolistan-Rusya(中蒙俄), Çin-Orta Asya-Batı Asya(中国-中亚-西亚) ve Çin-Hint Çin yarımadası(中国-中南半岛) ekonomi koridorlarını geliştirmeye odaklanmıştır. Denizde ise(海上) “Kuşak-Yol” üzerindeki en büyük limanları bağlayarak güvenli, sorunsuz ve verimli ulaşım güzergâhlarını ortaklaşa inşa etmeye odaklanmıştır. Bu bağlamda, Çin-Pakistan (中巴) ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (孟中印缅) ekonomi koridorlarının “Kuşak-Yol”projesi ile yakın ilgisi bulunmaktadır ve bu durum daha yakın bir işbirliğini gerektirmektedir.
- d) “Kuşak-Yol” üzerindeki ülkelerin altyapısını geliştirmeleri ve kara-deniz-hava geçitlerinden güvenli ve etkin bir ağ oluşturarak ülkeler arasında bağlanabilirliği daha üst düzeye taşımaları, ticaret ve yatırım kolaylığını daha da arttırmaları, yüksek standartları karşılayacak şekilde serbest ticaret bölgeleri oluşturmaları, ekonomik bağları daha yakın bir şekilde sürdürmeleri ve siyasi güveni derinleştirmeleri, kültürel paylaşımı arttırmaları, halklar arasında karşılıklı anlayışı, barışı ve dostluğu teşvik etmeleri gerekmektedir.¹⁰ “Kuşak-Yol” projesi, proje kapsamındaki ülkeler arasında işbirliğine dayalı bir ekonomi vizyonudur. Bu nedenle, ülkeler birbirleriyle uyum içerisinde çalışmalı, karşılıklı fayda ve ortak güvenlik hedefleri doğrultusunda hareket etmelidir.

2.2. “Kuşak-Yol” Projesinin Hedefleri

Proje kapsamındaki ülkelerin ekonomileri karşılıklı olarak birbirini tamamlayıcı nitelikte olduğundan işbirliği açısından proje, büyük bir potansiyele ve alana sahiptir. Ortak bildirgeye göre, proje kapsamındaki

¹⁰ Ibid.

lkeler, beş ana hedefi desteklemeli ve bu alanlarda işbirliğini güçlendirmelidir. Bu hedefler, politika koordinasyonu, olanakların birbirine bağlanabilirliği, engelsiz ticaret, finansal bütünlük ve halklar arasında birebir bağların kurulmasıdır.

2.2.1 Politika Koordinasyonu

Projeye taraf ülkeler arasında ekonomik kalkınma stratejilerini ve politikalarını koordineli hale getirmek, bölgesel işbirliği için planlar oluşturmak, işbirliği ile ilgili sorunları çözmek için müzakerelerde bulunmak, büyük ölçekli projelerin hayata geçirilmesi için ortaklaşa politika desteğinde bulunmak ve taraflar arasında karşılıklı siyasi güveni tazelemek bu hedefin belli başlı ana hatları olarak sıralanabilir.¹¹Bildirgeye göre politika koordinasyonunu arttırmak, projenin hayata geçirilmesinin önemli bir garantisidir.

2.2.2. Olanakların Birbirine Bağlanabilirliği

Olanakların birbirine bağlanabilirliği, projenin hayata geçirilmesinde önemli bir yere sahip olduğundan “Kuşak- Yol” üzerindeki ülkeleri, altyapı oluşturma planlarının ve teknik standartlar sistemlerinin birbirine bağlanabilirliğini arttırmak ve uluslararası gövde yolu geçitlerinin inşasını ilerletmek yoluyla Asya’daki tüm alt bölgeler ile Asya’yı, Avrupa’yı ve Afrika’yı birbirine bağlayacak bir altyapı ağı oluşturmalıdır.

Ulaşım altyapısının inşası için kilit öneme sahip geçitlere, projelere ve bağlantı noktalarına odaklanılacak, ulaşımdaki engeller kaldırılarak yolların bağlı olmayan bölümleri bağlı hale getirilecektir. Ayrıca liman altyapısı inşası ilerletilerek, kara-deniz yolundan ulaşım kanalları oluşturularak limanların işbirliği arttırılacaktır.

Proje kapsamında, projeye taraf ülkeler arasında sınır ötesi optik kabloların ve diğer iletişim ana hattı ağlarının yapımı geliştirilecek ve bu amaçla taraf ülkeler arasında bir “Bilgi İpek Yolu(信息丝绸之路)” kurulacaktır.¹²

2.2.3. Engelsiz Ticaret

“Kuşak-Yol” projesinin inşasında, taraf devletler arasında ticaret ve yatırım konusundaki işbirliği önem arz ettiğinden bölge dâhilinde tüm ilgili ülkeler arasında ticaret ve yatırım kolaylığını geliştirmek, sağlam

¹¹ Ibid.

¹² Ibid.

ve güvenilir bir iş ortamı sağlamak amacıyla ticaretin ve yatırımın önündeki engelleri kaldırmak için çaba gösterilmelidir. Projeye taraf ülkeler arasında bilgi alışverişi, hukuki yaptırımlar konusunda yardımlaşma, mevzuatların karşılıklı olarak tanınması gibi konularda işbirliği arttırılmalı, sınır limanlarının gümrük olanakları iyileştirilerek sınır limanlarında “tek pencere(单一窗口)” oluşturulmalıdır. Sınır ötesi denetim prosedürlerinin koordinasyonu sağlanarak “yetkilendirilmiş ekonomi operatörleri(经认证的经营者)”nin karşılıklı olarak tanınması sağlanmalıdır. Karşılıklı fayda ilkeleri doğrultusunda proje kapsamındaki ülkelerle yeni nesil bilgi teknolojisi, biyo-teknoloji, yeni enerji teknolojisi gibi konularda derinlemesine işbirliği içinde olmak bu hedefin amaçları arasında yer almaktadır.

Bu hedef doğrultusunda Çin, Çinli işletmelerin altyapı inşasında proje kapsamındaki ülkelere katılmasını ve bu ülkelerde endüstriyel yatırımlarda bulunmasını teşvik edecektir. Ayrıca Çin, ortak bildirmede, yerel ekonomiyi canlandırma, yerel istihdamı artırma amacıyla Çinli şirketlerin yerelleştirilmiş operasyon ve idarede bulunmasını ve eko-çevreyi koruma konusunda sosyal sorumluluklar almasını destekleyeceğini vurgulamıştır.¹³

2.2.4. Finansal Bütünlük

Ortak bildirmeye göre, finansal bütünlük, projenin hayata geçirilmesinde önemli bir destekleyici unsur olduğundan mali işbirliğinin derinleştirilerek para birimi için istikrarı sağlamada kullanılacak bir finansal sistem ve kredi bilgi sistemi kurularak Asya’da finansal işbirliği artırılmalıdır. “Kuşak-Yol” projesi kapsamındaki ülkeler arasında döviz takasının ölçeği ve kapsamı genişletilerek Asya’da bir tahvil piyasası oluşturulmalı, Asya Altyapı Yatırım Bankası, BRICS Yeni Kalkınma Bankası gibi kurumların kurulması için ilgili taraflar arasında görüşmeler yapılması, İpek Yolu Fonu(丝路基金)’nun en kısa sürede kurulması ve kullanılmaya hazır hale getirilmesi bu hedefin amaçları arasında yer almaktadır.

2.2.5. Halklar Arasında Birebir Bağların Kurulması

“Kuşak-Yol” projesinin hayata geçirilmesi için halkın desteği önemli bir rol oynamaktadır. Kültürel ve akademik bilgi paylaşımının, personel işbirliğinin, medya işbirliğinin sağlanması; gönüllü hizmetlerin desteklenerek halklar arasında birebir bağların kurulması

¹³ Ibid.

hedeflenmektedir. Turizm alanında işbirliğinin kapsamını genişleterek “Kuşak-Yol” üzerindeki ülkeler arasında turist vizesine başvuru yapmayı daha elverişli hale getirmek, ortaklaşa idare edilen okullarda işbirliği desteklenerek öğrenci değişim programları oluşturmak; siyasi partiler ve parlamenterleri arasında iletişim sağlanarak yasama organları, önde gelen siyasi partileri ve siyasi örgütleri arasında dostâne paylaşımları teşvik etmek amaçlanmaktadır.

2.3. “Kuşak-Yol” Projesinin İşbirliği Mekanizmaları

“Kuşak-Yol” projesi kapsamında Çin, projenin inşasını ilerletmek ve bölgesel işbirliğinin gelişmesini teşvik etmek için çift yönlü ve çok taraflı işbirliği mekanizmalarından yararlanmayı planlamaktadır. Proje kapsamındaki ilgili ülkeler arasında iletişimi güçlendirmek ve “Kuşak-Yol” projesine daha fazla ülkenin/bölgenin katılımını sağlamak için çok taraflı işbirliği mekanizmalarının görevleri arttırılacaktır. Shanghai İşbirliği Örgütü, ASEAN+Çin (10+1), Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği (APEC), Asya-Avrupa Toplantısı, Asya İşbirliği Diyalogu, Asya’da Karşılıklı İlişki ve Güven Oluşturma Tedbirleri Konferansı, Çin-Arap Devletleri İşbirliği Forumu, Çin-Körfez İşbirliği Kurulu Stratejik Diyalogu, Büyük Mekong Altbölgesi¹⁴ Ekonomik İşbirliği ve Orta Asya Ekonomik İşbirliği gibi mevcut çok taraflı mekanizmalardan faydalanılacaktır.¹⁵

“Kuşak-Yol” üzerindeki ülkelerin ev sahipliğini yaptığı bölgesel/ altbölgesel düzeydeki uluslararası fuarlara ve forumlara; Asya için Boao Forumu, Çin-ASEAN Fuarı, Çin-Avrasya Fuarı, Avrupa-Asya Ekonomi Forumu, Çin Uluslararası Yatırım ve Ticaret Fuarı, Çin-Arap Devletleri Fuarı ve Batı Çin Uluslararası Fuarı gibi platformların yapıcı rolleri desteklenerek “Kuşak-Yol” projesinin etkinliği arttırılarak işbirliği mekanizmalarının aktif bir şekilde kullanılması planlanmaktadır.

Deng Xiaoping(邓小平)’in Aralık 1978’de başlattığı Çin’in dışı açılımı(改革开放) politikasından günümüze kadar geçen süreçte Çin, dünyanın en büyük ticaret ülkesi ve en büyük ikinci ekonomisi olmayı başarmıştır. Dışa açılım politikasının hedeflerinden biri olan 2020 yılına kadar “üst gelirli toplum(小康社会)”a ulaşabilmesi için Çin’in iç ve dış pazardaki kaynaklarını en iyi şekilde kullanması gerekmektedir. Bu

¹⁴ Büyük Mekong Altbölgesi, Kamboçya, Laos, Myanmar, Tayland, Vietnam ve Çin’in Yunnan eyaletinden oluşmaktadır.

¹⁵ 《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》, <http://www.mofcom.gov.cn/article/h/zongzhi/201504/20150400929559.shtml>, (Erişim tarihi: 13 Ocak 2016)

nedenle “Kuşak-Yol” projesi, bu hedefe ulaşılmasında önemli bir role sahiptir. Ancak, projenin gerçekleşmesi için uzun bir zamana ihtiyaç duyulduğu gibi aşması gereken birtakım sorunlar da mevcuttur.

3. “Kuşak–Yol” Projesinde Karşılaşılan Sorunlar

Kuşak-yol projesi kapsamındaki birçok ülkenin altyapı sorunu mevcuttur. Çin’in hem altyapı inşası konusunda deneyimli olması hem de yaklaşık 3,4 trilyonluk döviz rezervine¹⁶ sahip olması, Çin’in gerekli altyapı çalışmalarını gerçekleştirebilecek yatırımları yapabilecek güce sahip olduğu söylenebilir. Gerekli altyapı projelerini gerçekleştirmek için İpek Yolu Fonu, Asya Altyapı Yatırım Bankası¹⁷ ve Yeni Kalkınma Bankası koordineli işbirliği içerisinde çalışmalarını yürütecektir.

Proje kapsamındaki birçok ülke, Çin’den ayrılma eğiliminde olan emek-yoğun imalat sektörüne yapılan yatırımları kendine çekme potansiyeline sahiptir. Emek yoğun teknoloji yoğununa geçmesi beklenen Çin’in, ülkeden ayrılacak olası yatırımları proje kapsamındaki bu ülkelere geçişini desteklemesi söz konusudur. Böylece hem düşük gelirli ülkeler yatırım çekerek gelirlerini arttıracak hem de Çin düşük değerli imalat yapan sektörlerini ülkeden çıkararak iç ve dış kaynaklarını ve pazarlarını daha verimli kullanmaya başlayacaktır. Ancak, projenin başarıya ulaşması uzun zaman alacağı gibi aşması gereken bazı zorluklarla karşı karşıyadır:

3.1. Bölge Ülkelerin Endişeleri

Bölge ülkelerinin iç pazarlarında ucuz Çin mallarının hâkim olacağından endişe duymaları, yine bazı bölge ülkelerinin projenin gerçekleşmesi durumunda kazançlarının adil olmayacağı endişesi, projenin önündeki aşılması zor engellerden birisini oluşturmaktadır. Orta Asya ülkeleri bir taraftan bu proje ile Çin’in etki alanını genişletme ihtimalinden endişe duyarken diğer taraftan da bu projeye katılmaları durumunda ABD ve Rusya ile ilişkilerinin olumsuz etkilenmesinden endişe duymaktadırlar. Ayrıca projeye aktif olarak katılmaları durumunda ülkelere gelecek olan Çinli işçilerin yerel işletmelerin kazançlarını olumsuz etkilemesi olasılığından endişe duymaktadırlar.

¹⁶ “Çin’in döviz rezervleri 512 milyar dolar azaldı”, Milliyet, <http://www.milliyet.com.tr/cinin-doviz-rezervleri-512-milyar/ekonomi/detay/2175326/default.htm> (Erişim tarihi: 8 Ocak 2016)

¹⁷ İpek Yolu Fonu (丝绸之路基金): 29 Aralık 2014’te Pekin’de kurulmuştur. Çin, Fon için 40 milyar dolarlık katkıda bulunacağını bildirmiştir. Detaylı bilgi için bkz: 《中国将出资400亿美元成立丝路基金》, http://news.xinhuanet.com/world/2014-11/08/c_1113170681.htm (Erişim Tarihi: 8 Ocak 2016)

3.2. Proje Kapsamındaki Ülkelerin Kendi Aralarındaki Anlaşmazlıkları ve İç Sorunları:

Bazı bölge ülkelerinin tarihten gelen sorunları, sınır anlaşmazlıkları, dini farklılıkları, siyasi istikrarsızlıkları, bu ülkelerin birbiriyle işbirliği içinde olmalarını zorlaştırmaktadır.

3.3. ABD ve Rusya Gibi Büyük Ülkelerin Projeye Olumsuz Yaklaşımları:

Rusya, “Kuşak-Yol” projesi ile Çin’in Orta Asya’daki etkisini arttırmasından, Hindistan da Hint Okyanusundaki etkisine gelebilecek olası tehditten endişe duymaktadır.¹⁸ ABD ise proje kapsamındaki bölge ülkeleri üzerindeki ticari gücünün azalmasından endişe duymaktadır ve Çin’in bu proje ile amacının Doğuyu ve Batıyı birleştirmek olmadığını iddia etmektedir. Bu nedenle bu projeye finansman sağlayacak kuruluşlardan birisi olan Asya Yatırım Bankasının kuruluşuna katılmadığı gibi Avrupa ülkelerinin de bu kuruluşu katılmamalarını istemiştir.

3.4. Çinli Şirketlerin Proje Kapsamında Karşılaşabileceği Zorluklar

“Kuşak-Yol” projesi, daha çok ekonomik ağırlıklı bir proje olduğundan projenin başarıya ulaşmasında Çinli şirketler önemli bir yer tutmaktadır. Ancak Çinli şirketlerin uluslararası yönetim standartları hakkında eksik bilgiye sahip olmaları, uluslararası ticaret kuralları hakkında derin bilgi sahibi olmamaları ve uluslararası ticaret değerlerini tam olarak kavrayamamış olmaları, Çinli şirketlerin projeye katılımında karşılaştıkları en önemli sorunların başında gelmektedir. Ayrıca, yurtdışında faaliyet gösteren Çinli şirketlerin büyük bir kısmının faaliyet gösterdikleri ülkelerin yerel halkı yerine kendi Çinli işçilerini çalıştırmak istemeleri, buldukları ülkelerin geleneklerini, kültürlerini, dinlerini ve alışkanlıklarını yeterince bilmemeleri bu şirketlerin yerel halk ile devlet yöneticileri arasında sorunlara neden olmaktadır.¹⁹

Yurtdışında faaliyet gösteren Çinli şirketlerin işletme prensipleri, şirket kültürü gibi konularda diğer yabancı şirketlerle tam olarak entegre olamamaları, Çinli şirketlerin bazı alanlarda diğer yabancı şirketlerle

¹⁸ Asya Alt Yapı Bankası (亚洲基础设施投资银行) 25 Aralık 2015 tarihinde Pekin’de kurulmuştur. 57 üye ülkesi mevcuttur. Türkiye, Banka’nın kurucu üyeleri arasında yer almaktadır.

¹⁹ Ibid, 第39-40页.

rekabet gücünü zayıflattığından buldukları ülkelerde kimi zaman kaygılara neden olmaktadır.

Yurtdışında faaliyet gösterecek Çinli şirketlerin -proje kapsamında- yurtdışında fabrika kurmak, yeni marka oluşturmak, satış sonrası hizmet ağları kurmak gibi konularında faaliyet göstermekten ziyade mal ihracatı ve doğal kaynak ithalatı konularında yoğunlaşmak istemeleri Proje'nin karşılaştacağı ve çözüme kavuşturmada zorlanacağı bir sorundur.

3.5. Potansiyel Yüksek İşletme Maliyetleri

Çin, “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” projeleri –kısaca “Kuşak-Yol” projesi- ile geniş ve çok iddialı bir girişimde bulunmuştur. Projede Çin, 65 ülkeyi kapsayan 81.000 kilometrelik(yaklaşık 50.000 mil) hızlı tren hattının altyapısını inşa etmeyi taahhüt etmektedir.²⁰ Çin hızlı tren yolu projesi dâhil tüm projenin toplam maliyetini yaklaşık olarak 1,4 trilyon olarak hesaplamaktadır. Ancak, proje kapsamında bazı güzergâhların (örneğin; Kaşgar-Gwadar ekonomik koridoru) sorunlu bölgelerden geçecek olması, hem hızlı tren hattı hem de proje kapsamındaki limanları yeniden inşası için gerekli fizibilite çalışmalarının detaylı yapılmamış olması ve Ortadoğu'daki istikrarsızlık, projenin planlanan altyapı yatırımlarının inşa ve işletim maliyetlerinin artmasına yol açma ihtimali yüksektir.

3.6. Bilişsel Farklılık

“Kuşak-Yol” projesi, projenin içeriği, hedefleri, uygulama yöntemi gibi gerekli altyapısı hazırlandıktan sonra uygulamaya konulan bir proje olmadığından hem içeride hem de dışarıda projenin algılanmasında bilişsel farklılığa neden olmaktadır. İçeride proje ile ilgili bilgi sirkülasyonunun dışarıya kıyasla daha fazla olmasına karşın içeride de mevcut bilgilerin kimi zaman yanlış ya da yetersiz olması, örneğin Çin'in proje ile ilgili devletlerin mevcut durumları ve taşıdıkları riskleri hesaplayarak projeyi güçlendirmesi gerekirken projeden sorumlu yetkililerin yurtdışında kapsamlı araştırma yapma fırsatlarının az olması ve projenin başlangıcında mevcut düşünce kuruluşlarının konu ile ilgili yeterli bilgi sirkülasyonu sağlayamaması, hem içeride hem de dışarıda asimetrik bilgiye neden olmaktadır.²¹

²⁰ Zhu Zhiqun, “China's AIB and OBOR: Ambitions and Challenges”, <http://thediplomat.com/2015/10/chinas-aib-and-obor-ambitions-and-challenges/>, (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2016).

²¹ 翟崑，《“一带一路”建设的战略思考》，国际观察，上海外国语大学，上海，2015年，第4

Hem Çin içerisinde hem de dış dünyada projeye dair görüş farklılığı mevcuttur. Çinli akademisyenler genel olarak “Kuşak-Yol” projesinin argümanlarının ve maliyet-risk analizlerinin yanı sıra projenin yeni bir “Büyük Atılım (大跃进)” olmasından şüphe duymaktadırlar. Yabancı akademisyenler ise projenin hedefinin ekonomik mi yoksa stratejik mi; kamu malları sağlamak mı yoksa eski bir projeyi revize etmek mi olduğundan şüphelenmektedir.²² Ayrıca, projenin ilk dile getirilmesinden projenin resmi olarak tanıtılmasına kadar geçen sürenin²³ uzun olması, daha sonraki dönemde de proje ile ilgili yeterli bilgi akışının olmaması da projeye dair yanlış anlaşılmalara ve bilgi dezenformasyonuna neden olmaktadır.

3.7. İçerideki ve Dışarıdaki Faaliyetlerdeki Farklılık

“Kuşak-Yol” projesi Çin’in 2015 yılından itibaren uzun dönem odaklı öncelikli planları arasında yer alırken dışarıda aynı öncelik söz konusu değildir. Örneğin, ASEAN stratejik önceliğini BKEO(Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık)’nın geliştirilmesine tanırken Çin’in sunduğu Çin-ASEAN serbest ticaretinin attırılması ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi’ne gerekli önceliği tanımamaktadır. Çin, bir taraftan proje ile ilgili kendi sisteminde gerekli değişikliği yaparken diğer taraftan da proje kapsamındaki ülkelerin de aynı değişiklikleri yapmasını istemektedir. Ancak, farklı sistemlere sahip ülkelerin mevcut sistemlerinde köklü değişikliklere neden olacak bu isteği kabul etmesi oldukça zor görünmektedir.²⁴

Çin hükümeti projenin gerçekleştirilmesinde gerekli finansı, insan gücünü ve siyasi desteği sağlama konusunda garanti verirken diğer ilgili devletler bu konuda gerekli desteği verememektedir. Örneğin, Tayland ve Sri Lanka’daki hükümet değişiklikleri, Çin ile yapılan anlaşmalarda ihlallere neden olmaktadır ve Çin’in talep ettiği garantiyi sağlayamamaktadır.

Çin, “Kuşak-Yol” projesi ile altmış beş ülkeyi kapsayan, toplam maliyeti yaklaşık 1,4 trilyon dolar olarak hesaplanan, seksen bir

期，第55页。

²² Ibid

²³ “Kuşak-Yol” projesi ilk olarak Ekim 2013 yılında resmi olarak dile getirilmiş ve Mart 2015’te de proje resmi olarak dış dünyaya tanıtılmıştır.

²⁴ 翟崑，《“一带一路”建设的战略思考》，国际观察，上海外国语大学，上海，2015年，第4期，第55-56页。

bin kilometrelik hızlı tren altyapısı inşa etmeyi hedeflemektedir. Ancak yukarıda sayılan sorunlar, Çin'in altyapı inşası ve işletimi için hedeflediği maliyeti arttırma potansiyeline sahip olduğundan Çin'in projeyi gerçekleştirmesi kolay olmayacaktır ve uzun bir zaman dilimine ihtiyaç duyacaktır. Bu nedenle Çin'in öncelikle iç bölgesel dengesizliklerini azaltması, dış politika gücünü arttırması, şirketlerini uluslararasılaştırması, ekonomisini stabilize etmesi, projeye dahil ülkelerin endişelerini giderici girişimlerde bulunması, katılımcı ülkelerin iç sorunlarını ve birbirleri ile olan sorunlardan kaynaklı olası riskleri iyi hesaplayarak risk oranını en aza indirecek gerekli tedbirleri alması ve bu arada projeye dahil ülkeler arasında karşılıklı tam ve net bilgi akışını sağlaması gerekmektedir.

Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarından geçen, toplam altmış beş ülkeyi ve yaklaşık yirmi bir trilyon dolarlık ekonomiyi kapsayan "Kuşak-Yol" Projesi, güzergâh üzerindeki ülkelerin hem Çin ile ilişkilerini hem de çevre ülkelerle olan ilişkilerini uzun vadede etkileme olasılığı yüksektir. Proje kapsamında kilit ülkelere olan Türkiye'nin Çin ile olan ekonomik, siyasi ve kültürel ilişkilerini de gelecekte olumlu yönde etkilemesi söz konusudur.

4. "Kuşak-Yol Projesi'nin Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi

Türkiye yetmiş beş milyonu aşan nüfusuyla, gelişen ekonomisiyle, Orta Asya-Ortadoğu-Afrika-Avrupa ülkeleri ile olan tarihi ve siyasi bağlarıyla, AİGK, AGİT ve NATO üyeliğiyle ve jeopolitik konumu ile son dönemde uluslararası arenada önemi gittikçe artmaktadır. "Kuşak-Yol" projesi kapsamında bu özellikleri nedeniyle Türkiye, Çin için özel bir öneme sahiptir.

Türkiye-Çin ilişkileri, tarihi açıdan uzun bir geçmişe sahiptir. Tarihi İpek yolu aracılığı ile canlılığını koruyan ikili ilişkiler, 1900'li yılların ilk çeyreğinden 1970'li yılların başına kadar kesintiye uğramıştır. 1971 yılında Türkiye'nin ÇHC'ni resmen tanıması ve 1978'de Deng Xiaoping'in başlattığı dışa açılım politikası ile kesintiye uğrayan ilişkiler tekrar başlamıştır. 1980'li yılların ortasına kadar gerçekleşen karşılıklı üst düzey ziyaretlerden sonra 2000'li yılların başına kadar karşılıklı ilişkiler tekrar durağan bir seyir izlemiştir. 2003 yılından itibaren canlanan ilişkiler, 2010 yılında her iki ülkenin "stratejik ortaklık" anlaşması imzalaması ile yeni bir döneme girmiştir. Türkiye için Çin, siyasi, ekonomik ve güvenlik alanlarında karşılıklı ilişkilerin

güçlendirilmesi gereken bir ortak iken; Çin için Türkiye, Avrupa'ya ve Balkanlara bir çıkış kapısı, Orta Asya ve Ortadoğu'da da iktisadi alanda işbirliği yapabileceği bir ortaktır. Çin'den başlayıp Özbekistan, Kazakistan, Rusya, Türkiye ve Yunanistan üzerinden Roma'ya ulaşan “Kuşak-Yol” projesinin üçü denizden ikisi karadan olmak üzere beş güzergâhı bulunmaktadır. Güzergâhlardan birinin Türkiye'den geçecek olması, Türkiye'nin Asya-Avrupa-Asya bağlamında stratejik geçiş güzergâhlarının tamamını kontrol ediyor olması Türkiye'yi “Kuşak-Yol” projesi için kilit ülkelerden biri haline getirmektedir. Proje kapsamında Türkiye ve Çin, ekonomik, kültürel, güvenlik ve jeopolitik alanlarda birbirini tamamlayan iki ülke konumuna gelmektedir. Projenin gelecekte her iki ülkenin askeri, siyasi, ekonomik ve kültürel alanlarda birbirine olumlu etkisi olmasına karşın günümüzde proje birtakım sorunlarla karşı karşıyadır.

4.1. “Kuşak-Yol” Projesi Kapsamında İkili İlişkilerde Karşılaşılan Sorunlar

4.1.1. Her İki Ülkenin Projeyi Algılama Farklılığı

Tarihte İpek yolu sadece ticaret yolu olmamıştır, aynı zamanda kültürel alışverişin yapıldığı, kimi zaman da savaş yolu olarak kullanıldığı bir rota olmuştur.²⁵ Çin “Kuşak-Yol” projesini dünya kamuoyuna sunduğunda güzergâh üzerindeki ülkelerin bir kısmının proje ile ilgili olumlu görüşleri olmamıştır: Ülkelerin büyük bir kısmı projeyi Çin'in genişleme politikasının bir parçası olarak görmüş, bir kısmı da kendi içişlerine müdahale olarak algılamıştır.²⁶ 2008 yılında ileri sürdüğü “İpek Yolu Girişimi ve Kervansaray Projesi”nin Çin'in 2013 yılında sunduğu “Kuşak-Yol” projesi ile benzerlik göstermesi nedeniyle Türkiye bu projeye olumlu bakmaktadır. Ancak, Türkiye'de Çince bilen, Çin'de de Türkçe bilen uzman ve elaman azlığı, her iki ülke arasında proje ile ilgili bilgi akışının yetersiz olmasına yol açmaktadır. Türkiye'nin jeopolitik öncelikleri nedeniyle bölgesel olaylarda doğrudan taraf olması, Çin'in Türkiye'ye mesafeli davranmasına neden olmaktadır. Türkiye'ye göre “Kuşak-Yol” projesi, bir taraftan tarihi İpek Yolunu canlandırarak güzergâh üzerindeki ticareti canlandıracak diğer taraftan da Türkiye'yi Orta Asya ülkelerine ve Çin'e daha da

²⁵ 郑海麟, 《建构“海上丝绸之路”的历史经验与战略思考》, 太平洋学报, 北京, 2014年, 第22卷, 第1期, 第2-3页.

²⁶ 盛睿, 《“一带一路”战略下中国土耳其关系》, 唯实, 江苏, 2015年第11期, 第91页.

yakınlaştıracaktır. Çin'e göre ise proje, hem Çin'in ticaret yoluyla Batı'ya açılan kapısı hem de güzergâh üzerindeki ülkelerle ilişkilerini jeopolitik öncelikleri kapsamında güçlendirecektir. Kısacası, her iki tarafın proje ile ilgili bilgi farklılığı ve her iki ülkenin jeopolitik stratejilerindeki düşünce ve öncelik farklılığı, projenin karşı karşıya kaldığı önemli sorunlardan biridir.

4.1.2. Jeopolitik Risk

Çin'e göre, Türkiye göreceli olarak siyasi istikrara sahip bir ülke olmasına karşın yanı başındaki Ortadoğu'daki büyük kargaşanın dışında kalması çok zordur. Mevcut Suriye krizi, Iraktaki huzursuzluk ve İŞİD'in bölgedeki durumu, ciddi anlamda hem bölgenin hem de Türkiye'nin güvenliğini tehdit etmektedir. “Kuşak-Yol” projesinin güzergâhlarından birinin Ortadoğu'daki sorunlu ülkelere ve Türkiye'den geçecek olması Çin'i jeostratejik risk altına sokmaktadır.²⁷

Aynı zamanda NATO'nun stratejik müttefiki olan Türkiye'nin Çin ile stratejik işbirliği ilişkisi içerisine girmesi, ABD başta olmak üzere Batıyı endişelendirmektedir. Artan endişeler nedeniyle zaman zaman Batı, Türkiye-Çin işbirliğine karşı çıkmaktadırlar. Örneğin ABD, Türkiye'nin Çin yapımı HQ-9 uçaksavar füze sistemi almasına karşı çıkmaktadır.²⁸ Kısacası, Ortadoğu bölgesinde proje kapsamında bir NATO üyesi ile işbirliği içine girecek olması Çin'i kendi jeostratejik öncelikleri açısından endişelendirmektedir.

4.1.3. “Uygur” Meselesi

Çin, Uygur sorununun dış destekçisi olarak Türkiye'yi görmekte ve sık sık bu konudaki rahatsızlığını dile getirerek Türkiye'yi Çin'in içişlerine müdahale etmekle itham etmektedir. Örneğin, 2009'daki 5 Temmuz olayları sırasında Türkiye'nin izlediği politika nedeniyle Çin, Türkiye'yi eleştirmiş ve iki ülke ilişkileri gerileme noktasına gelmiştir. Ancak, her iki ülkenin liderlerinin karşılıklı girişimleri sonucunda kısa sürede ikili ilişkiler normale dönmüştür. Çin'e göre, 2011 yılında Suriye krizinin patlak vermesinden itibaren Türk yetkililer, çok sayıda Uygurluya sahte pasaport vererek Suriye'ye geçmesine yardımcı

²⁷ 李晓、薛力，《21世纪海上丝绸之路：安全风险及其应对》，太平洋学报，北京，2015年，第23卷，第7期，第55-56页。

²⁸ 唐志超，《中国与土耳其对接“一带一路”需注意五大风险》，<http://www.mesi.shisu.edu.cn/0d/a4/c3711a69028/page.htm> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2016)

olmuştur.²⁹ Bu sorunun halen çözülememiş olması, hem Çin hükümetinin ve halkının Türkiye'ye güven duymasını engellemekte hem de stratejik işbirliği ilişkisinin sarsılmasına neden olmaktadır.

4.1.4. İki Ülke Ticaretinin Gittikçe Türkiye Aleyhine Açık Vermesi

Türkiye, sekiz yüz milyar dolar civarındaki milli geliri ve yüz altmış milyar doları aşan ihracatıyla dünyanın en büyük on yedinci ekonomisine sahip istikrarlı büyümesini sürdüren bir ülkedir.³⁰ Çin ise yıllık iki trilyon doları aşan ihracatıyla ABD'den sonra dünyanın en büyük ikinci ekonomisidir. Bu açıdan bakıldığında Türkiye'nin dış ekonomik ilişkilerinde Çin'in payının ağırlıklı olmasına karşın Çin'in dış ekonomik ilişkilerinde Türkiye'nin payının az olması normaldir. İki ülke arasındaki ticarî dengesizlik doğal olarak iki ülke arasındaki ilişkileri etkilemektedir.

2010 yılında iki ülke arasında ilişkilerin “stratejik ortaklık” seviyesine yükseltilmesi ile iki ülke arasında uzun vadeli ve yapıcı bir vizyon oluşturulmuştur. Aynı yıl içerisinde enerji, ulaşım ve altyapı alanlarında anlaşmalar imzalanmış,³¹ iki ülke arasındaki ticarî işlemlerin Türk Lirası ve Yuan üzerinden yapılmasına yönelik mutabakata varılmıştır.³² Yine aynı dönemde Türk ve Çin hükümetleri, ikili ticaret hacimlerini 2015 yılında elli milyar dolara; 2020 yılında da yüz milyar dolara çıkarmaya yönelik ortak bir hedef belirlemişlerdir. Ancak, 2015 yılının aralık ayı itibarıyla belirlenen hedefe ulaşamamıştır.³³ Türkiye sadece 1993 ve 1994 yıllarında Çin karşısında ticaret fazlasına ulaşmış, geriye kalan yılların tamamında artan oranda Türkiye aleyhine bir ticaret açığı söz konusu olmuştur. Günümüzde Çin'in Türkiye'nin toplam ithalatı içerisindeki payı hızla artmasına karşın Türkiye'nin ihracatındaki payı aynı oranda artmamaktadır ve Türkiye'nin Çin'e karşı ticaret açığı hızla büyümektedir. Örneğin; 2020 yılında belirlenen yüz milyar dolarlık ticaret hacmine ulaşılması halinde Türkiye yaklaşık

²⁹ Ibid.

³⁰ 邹志强, 《丝绸之路经济带与中土经济关系》, 回族研究, 宁夏社会科学院, 宁夏, 2014年, 第2期, 第128-134页.

³¹ 苏春雨, 《土耳其中亚战略与“丝绸之路经济带”建设》, 亚非纵横, 2015年, 第1期, 第78页.

³² 邹志强, agm., 第133页.

³³ 唐志超, 《中国与土耳其对接“一带一路”需注意五大风险》, <http://www.mesi.shisu.edu.cn/0d/a4/c3711a69028/page.htm> (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2016); 舒景林、盛睿, 《中土战略合作伙伴关系研究》, 社会科学论坛, 石家庄, 2014年, 第5期, 第235-240页.

yetmiş beş milyar dolarlık bir açıkları karşı karşıya kalacaktır.³⁴ Bu nedenle Türkiye'nin açığı azaltmaya yönelik çalışmalar yapması gerekmektedir. Bu amaçla Türkiye'nin ihracattaki ürün yelpazesini genişletmesi, yeni alanlar keşfetmesi, Çin pazarını iyi etüt etmesi ve buna uygun stratejiler geliştirmesi ve Çin'den dış yatırım çekme stratejileri oluşturması gerekmektedir.

5. Sonuç

Çin Cumhurbaşkanı Xi Jinping'in Eylül 2013'te Kazakistan'da "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı", aynı yılın ekim ayında da Endonezya'da "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" vizyonlarını açıklaması ile başlayan ve iki yılı aşkın bir sürede şekillenen "Kuşak-Yol" projesi bir yandan Çin'in orta batı bölgesini altyapısal ve iktisadi olarak kalkındırırken diğer taraftan da tarihte ilk defa Çin'i Rusya'ya, Orta Asya'ya, Güneydoğu Asya'ya, Güney Asya'ya, Batı Asya'ya, Körfez ülkelerine, Orta ve Doğu Avrupa'ya ve Afrika'ya bağlayacaktır. Projenin güzergâhı üzerinde bulunan ülkelerin büyük bir kısmı gelişmekte olan ülkeler ya da yeni kalkınmakta olan ekonomik topluluklardır. "Kuşak-Yol" projesi ile oluşturulacak dev pazar, karşılıklı yararlı işbirliği ile ilgili ülkelerin ekonomilerine katkı sağlayacağı aşikârdır. Katılımcı devletlerin büyük bir kısmının gelişmekte olan ülkeler olması, Çin'i projenin ana finansmanı konumuna getirmektedir. Ancak, katılımcı ülkelerin iç sorunları, çevre ülkelerle olan sorunları, altyapı bakımından yetersiz olmaları, Çinli şirketlerin yeteri kadar uluslararasılaşmamış olması, Çin'in kendi içindeki bölgesel farklılıkları, proje ile ilgili ülkelerin Çin'in proje ile ulaşmak istediği hedeflerden şüphe duyması ve taraflar arasında yeterli ve açık bir bilgi akışının olmaması, "Kuşak-Yol" projesinin gerçekleştirilmesini zorlaştırmakta ve olası altyapı maliyetlerini arttırmaktadır.

Çin'in öncelikle iç bölgesel dengesizliklerini azaltarak, dış politika gücünü arttırarak, şirketlerini uluslararasılaştırarak, projeye dâhil ülkelerin endişelerini giderici girişimlerde bulunarak, katılımcı ülkelerin iç sorunlarını ve birbirleri ile olan sorunlardan kaynaklı olası riskleri iyi hesaplayarak risk oranını en aza indirecek gerekli tedbirleri alarak ve katılımcı ülkeler arasında karşılıklı tam ve net bilgi akışını sağlayarak mevcut sorunları asgari düzeye indirmesi mümkündür. "Kuşak-Yol"

³⁴ Altay Atlı, Sadık Ünay, *Küreselleşme Sürecinde Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri*, Ankara, SETA, Haziran 2014, S. 96, s. 21-22.

projesi, projeye dâhil ülkeler arasında siyasi ve ekonomik alanda değil, aynı zamanda kültürel ve askeri alanlarda da dostâne ilişkilerin gelişmesine katkı sağlayacaktır. Bu süreçte Çin'i, devlet, düşünce kuruluşları, halk ve şirketler bazında yoğun bir çalışma beklemektedir. Çin'in tüm bunları başarması zor görünse de uzun vadede projeyi gerçekleştirmesi imkânsız değildir.

“Kuşak-Yol” projesi kapsamında Çin, Türkiye'nin bölgesel olaylara mümkün olduğunca tarafsız kalmasını istemektedir. Çin'e göre, Türkiye'nin İran, Irak, İsrail ve Suriye gibi Ortadoğu ülkeleri ile iyi ilişkiler kurarak bu ülkelerde Çin sermayesi kullanılarak yapılabilecek ortak yatırımların önünü açabilecekken Türkiye'nin bölgesel olaylarda doğrudan taraf olması, ikili ilişkilerde iktisadi fırsatların önünü tıkarken projenin de sorunsuz ilerlemesini engellemektedir. Türkiye'nin ulusal çıkarlarına öncelik vererek Çin ile mevcut sorunlarını asgari düzeye indirmesi ve projeye gereken önemi vermesi, gelecekte Türkiye'nin Çin ile askeri, siyasi, ekonomik ve kültürel alanlarda ilişkilerinin gelişmesini sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

- 丁晓星，《丝绸之路经济带的战略性与可行性分析——兼谈推动中国与中亚的全面合作》，人民论坛-学术前沿，2014年，第4期，第71-78页.
- 何茂春、张冀兵、张雅芃、田斌。《“一带一路”战略面临的障碍与对策》，新疆师范大学学报，乌鲁木齐，2015年5月，第36卷第3期，第36-45页.
- 金应忠，《“一带一路”是欧亚非的共同发展战略》，国际展望，上海，2015年，第2期，第85-96页.
- 李晓、李俊久，《“一带一路”与中国地缘政治经济战略的重构》，世界经济与政治，北京，2015年，第10期，第30-59页.
- 李骁、薛力，《21世纪海上丝绸之路：安全风险及其应对》，太平洋学报，北京，2015年，第23卷，第7期，第50-63页.
- 刘昌明、孙云飞，《中国“一带一路”战略的国际反响与应对策略》，山东社会科学，济南，2015年，第8期，第30-39页.
- 盛睿，《“一带一路”战略下中国土耳其关系》，唯实，江苏，2015年第11期，第89-91页.

- 舒景林、盛睿，《中土战略合作伙伴关系研究》，社会科学论坛，石家庄，2014年，第5期，第235-240页。
- 苏春雨，《土耳其中亚战略与“丝绸之路经济带”建设》，亚非纵横，2015年，第1期，第72-80页。
- 王陆新、赵先良、岳来群，《“一带一路”视角下的土耳其天然气战略地位》，国际石油经济，北京，2015年，第23卷第12期，第66-72页。
- 王义桅、郑栋，《“一带一路”战略的道德风险与应对措施》，东北亚论坛，长春，2015年，第4期，第39-47页。
- 魏敏，《丝绸之路经济带：中土旅游合作的战略思考》，亚飞纵横，2015年第1期，第81-92页。
- 吴毅宏，《“一带一路”中走廊建设-风险把控及相关路径》，宁夏社会科学，宁夏，2016年，第6期，第108-115页。
- 余密林，《对建设21世纪海上丝绸之路的若干思考》，发展研究，2015年，第2期，第16-18页。
- 翟崑，《“一带一路”建设的战略思考》，国际观察，上海外国语大学，上海，2015年，第4期，第49-60页。
- 赵可金，《“一带一路”的中国方略研究》，新疆师范大学学报，乌鲁木齐，2016年，第37卷第1期，第22-33页。
- 郑海麟，《建构“海上丝绸之路”的历史经验与战略思考》，太平洋学报，北京，2014年，第22卷，第1期，第1-6页。
- 邹志强，《丝绸之路经济带与中土经济关系》，回族研究，宁夏社会科学院，宁夏，2014年，第2期，第128-134页。
- 《授权发布：中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》，http://news.xinhuanet.com/2013-11/15/c_118164235.htm. (Erişim Tarihi: 13 Ocak 2016)
- 唐志超，《中国与土耳其对接“一带一路”需注意五大风险》，<http://www.mesi.shisu.edu.cn/0d/a4/c3711a69028/page.htm>. (Erişim Tarihi: 12 Ocak 2016)
- 《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，<http://www.mofcom.gov.cn/article/h/zongzhi/201504/20150400929559.shtml>. (Erişim tarihi: 13 Ocak 2016)
- 《“一带一路”与对外开放新模式》，http://finance.ifeng.com/a/20140920/13130977_0.shtml. (Erişim Tarihi: 13 Ocak 2016)

《中国将出资400亿美元成立丝路基金》 , http://news.xinhuanet.com/world/2014-11/08/c_1113170681.htm. (Erişim Tarihi: 8 Ocak 2016)

“Çin’in döviz rezervleri 512 milyar dolar azaldı”, Milliyet, <http://www.milliyet.com.tr/cinin-doviz-rezervleri-512-milyar/ekonomi/detay/2175326/default.htm>. (Erişim tarihi: 8 Ocak 2016)

Atlı, Altay ve, Sadık Ünay. *Küreselleşme Sürecinde Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri*, Ankara, SETA, Haziran 2014, S. 96.

Zhu Zhiqun, “China’s AIIB and OBOR: Ambitions and Challenges”, <http://thediplomat.com/2015/10/chinas-aiib-and-obor-ambitions-and-challenges/> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2016)