

Araştırma Makalesi/ Research Article

Küresel Ticaret Rotaları ve Çin'in Doğu Türkistan Üzerine Etkileri

Tekin Tuncer*

(ORCID: 0000-0002-3985-8341)

Makale Gönderim Tarihi

15.10.2024

Makale Kabul Tarihi

24.12.2024

Atıf Bilgisi/Reference Information

Chicago: Tuncer, T., "Küresel Ticaret Rotaları ve Çin'in Doğu Türkistan Üzerine Etkileri", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 9/ Özel Sayı: Dr. Selma Pehlivan'a Armağan (2024): 2370-2410.

APA: Tuncer, T. (2024). Küresel Ticaret Rotaları ve Çin'in Doğu Türkistan Üzerine Etkileri. *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 9 (Özel Sayı: Dr. Selma Pehlivan'a Armağan), 2370-2410.

Öz

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi, küresel ekonomide etkisini artırma ve ticaret yollarını yeniden şekillendirme amacıyla başlattığı büyük ölçekli bir altyapı ve kalkınma projesidir. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılında açıkladığı bu girişim, kara ve deniz yollarını kapsayan geniş çaplı altyapı projeleriyle çeşitli ülkelerle ekonomik bağları güçlendirmeyi hedeflemektedir. Bu çerçevede atılan altyapı projeleri, küresel ticaret yollarını yeniden şekillendirirken, jeoekonomik büyüme stratejilerine önemli katkılar sunmaktadır.

Bu çalışma, Kuşak ve Yol Girişimi'nin Doğu Türkistan üzerindeki stratejik önemine odaklanmakla birlikte, girişimin jeoekonomik büyüme, siyasi etkiler ve risk yönetimi boyutlarını da ele almaktadır. Doğu Türkistan, enerji transfer yollarındaki merkezi konumu nedeniyle Çin'in ekonomik büyüme stratejisinde

* Doç. Dr., Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Türkiye, tekintuncer@nevsehir.edu.tr.
Assoc. Prof. Dr., Nevşehir Hacı Bektaş Veli University, Faculty of Arts and Sciences, Department of History, Turkey.

önemli bir rol oynamaktadır. Ancak bölge, jeoekonomik etkilerin yanı sıra, etnik ve sosyal gerilimlerle de ön plana çıkmaktadır. Bu gerilimlerin temelinde; Çin'in uyguladığı demografik değişim politikaları, Uygur halkının kültürel ve dini baskılara maruz kalması, ekonomik fırsat eşitsizlikleri ve sıkı siyasi kontrol mekanizmaları yer almaktadır. Özellikle Han Çinlisi göçü, Uygur Türklerinin kültürel kimliğinin erozyona uğraması ve ekonomik refahtan dışlanması, etnik ayrışmayı derinleştirerek sosyal huzursuzluğu artırmaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi, bölgesel kalkınma, altyapı gelişimi ve küresel entegrasyon gibi fırsatlar sunarken; borç tuzağı diplomasisi eleştirileri, çevresel ve sosyal riskler, güvenlik sorunları ve yönetim zorlukları gibi ciddi siyasi ve ekonomik riskler barındırmaktadır. Bu nedenle, girişimin uzun vadeli etkileri, Çin'in küresel stratejik hedefleriyle uyumlu olsa da önemli riskler taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Çin, Kuşak ve Yol, Doğu Türkistan, Küresel Ticaret, Rotalar.

Global Trade Routes and China's Impacts on East Turkestan

Abstract

China's Belt and Road Initiative is a large-scale infrastructure and development project launched to increase its influence in the global economy and reshape trade routes. Announced by Chinese President Xi Jinping in 2013, this initiative aims to strengthen economic ties with various countries through extensive infrastructure projects covering both land and maritime routes. Within this framework, the implemented infrastructure projects play a significant role in reshaping global trade routes while contributing to geoeconomic growth strategies.

This study focuses on the strategic importance of the Belt and Road Initiative in East Turkistan, while also addressing its geoeconomic growth, political influences, and risk management dimensions. Due to its central position in energy transfer routes, East Turkistan plays a crucial role in China's economic growth strategy. However, in addition to geoeconomic impacts, the region is also marked by ethnic and social tensions. These tensions stem primarily from China's demographic change policies, the cultural and religious suppression of the Uyghur people, economic opportunity inequalities, and strict political control mechanisms. Notably, the migration of Han Chinese, the erosion of the Uyghur Turks' cultural identity, and their exclusion from economic prosperity deepen ethnic divisions and exacerbate social unrest.

While the Belt and Road Initiative offers opportunities such as regional development, infrastructure growth, and global integration, it also carries significant political and economic risks, including criticisms of debt-trap

diplomacy, environmental and social risks, security concerns, and governance challenges. Therefore, although the initiative's long-term impacts align with China's global strategic goals, it entails considerable risks.

Keywords: China, Belt and Road, East Turkestan, Global Trade, Route.

Giriş

Kuşak ve Yol Girişimi, eski adıyla "Bir Kuşak, Bir Yol" (One Belt, One Road - OBOR), Çin'in dünya genelindeki ekonomik ve jeopolitik etkisini genişletmeyi hedefleyen kapsamlı bir altyapı projesi olarak değerlendirilmektedir. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılında açıkladığı bu girişim, dünya genelindeki ticaret güzergâhlarında gerçekleştirilen altyapı projeleriyle uluslararası ekonomik yapıyı dönüştürmeyi hedeflemektedir. Girişimin başlıca hedeflerinden biri, Çin'in ekonomik büyüme hızını artırmak ve uluslararası ticarete daha etkin bir rol üstlenmesini sağlamaktır. Bu proje, Asya, Avrupa, Afrika ve Orta Doğu'daki kara ve deniz ticaret yollarını modernize ederek, Çin'in küresel ekonomideki stratejik konumunu güçlendirmeyi hedeflemektedir.

Kuşak ve Yol Girişimi, yalnızca ekonomik kalkınmaya yönelik bir plan olmanın ötesine geçerek, Çin'in küresel stratejik çıkarlarını güçlendiren kapsamlı bir dış politika aracı olarak da değerlendirilmektedir. Bu girişim, altyapı yatırımları aracılığıyla dünya genelinde ticaret ağlarını geliştirmekle kalmayıp, aynı zamanda uluslararası jeopolitik dengeleri de yeniden şekillendirmektedir. Ekonomik büyüme hedefleri doğrultusunda hayata geçirilen projeler, Çin'i küresel ticaretin merkezine taşıırken, bölgesel iş birlikleri ve ekonomik bağımlılıklar aracılığıyla ülkenin siyasi etkisinin genişlemesine olanak sağlamaktadır. Bu bağlamda, "borç tuzağı diplomasisi" olarak adlandırılan strateji, gelişmekte olan ülkelerdeki ekonomik ve siyasi nüfuzu derinleştiren önemli bir unsur olarak öne çıkmaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin küresel boyutları dikkate alındığında, Doğu Türkistan stratejik konumuyla projede ayrı bir öneme sahiptir. Coğrafi olarak Çin'in batıya açılan kapısı konumundaki Doğu Türkistan hem enerji arz güvenliği hem de uluslararası ticaret yolları açısından kilit bir bölgede bulunmaktadır. Bölge, Çin'in Orta Asya, Avrupa ve Orta Doğu

ile ekonomik entegrasyonunu güçlendiren bir kavşak noktası olarak stratejik rol üstlenmektedir. Ayrıca, enerji transfer hatlarının merkezi olan Doğu Türkistan, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında hayata geçirilen kara ve demiryolu projeleri açısından önemli bir lojistik merkezdir. Bu projeler, Çin'in Orta Asya'dan ithal ettiği petrol ve doğalgaz kaynaklarını ülkenin doğu ve güney bölgelerine ulaştırarak, enerji güvenliğinin sağlanmasında önemli bir işlev görmektedir.

Ancak, Doğu Türkistan'ın Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki rolü, yalnızca ekonomik gelişme ve altyapı projeleriyle sınırlı değildir. Bölge, aynı zamanda Çin'in iç güvenlik stratejilerinin de odak noktasıdır ve bu durum, bölgedeki etnik ve toplumsal gerilimlerin daha da derinleşmesine neden olmaktadır. Çin'in Doğu Türkistan'da Uygur halkına yönelik izlediği politikalar, uluslararası kamuoyunda insan hakları ihlallerine dair ciddi eleştirilere yol açmıştır. Pekin yönetimi, bu politikaları bölgedeki istikrarın sağlanması ve Kuşak ve Yol Girişimi projelerinin güvenliğinin sağlanması adına gerekli görmektedir. Ancak bu yaklaşım hem uluslararası arenada hem de bölge halkı nezdinde yoğun bir tartışma konusu olmaya devam etmektedir.

Bu çalışmada, Kuşak ve Yol Girişimi'nin jeoekonomik ve siyasi sonuçları ile Doğu Türkistan üzerindeki sosyal, ekonomik ve politik etkileri ele alınmaktadır. Diplomatik belgeler, ticari analizler, bölgesel kalkınma planları ve uluslararası raporlar gibi çeşitli kaynaklar incelenmiştir. Bu incelemeler, Çin'in altyapı projelerinin yerel topluluklar üzerindeki sosyal etkilerini ve bu projelerin etnik ve kültürel gerilimleri nasıl şekillendirdiğini ortaya koymaktadır. Bunun yanı sıra, Kuşak ve Yol Girişimi'nin Doğu Türkistan'da sağladığı ekonomik fırsatlar ile birlikte ortaya çıkan çevresel ve güvenlik riskleri de ayrıntılı bir şekilde değerlendirilmektedir. Çalışma, Çin'in küresel ekonomik büyüme stratejilerinin analizini yaparken, Doğu Türkistan'ın bu süreçteki jeoekonomik ve stratejik önemini de ortaya koymaktadır.

Küresel Bağlantıların Merkezi: Kuşak ve Yol Girişimi'nin İlk Adımları

2013 yılında, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, Kazakistan Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı konuşmada "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" fikrini duyurmuş, Çin ile Orta Asya arasındaki tarihsel bağların canlandırılması ve ekonomik iş birliğinin güçlendirilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Xi, bu girişimin ticaret ve altyapı projelerinin yanı sıra bölgesel güvenlik ve

siyasi iş birliğini de hedeflediğini belirtmiştir. Bu çerçevede girişim, Orta Asya ülkelerinin stratejik konumundan faydalanarak Çin'in bölgedeki ticari ilişkilerini derinleştirmeye yönelik bir strateji olarak şekillenmiştir. Ekim 2013'te Xi, Endonezya Parlamentosu'nda "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" girişimini tanıtarak, deniz ticaret yollarının ekonomik iş birliğine sunduğu fırsatları vurgulamıştır. Kara ve deniz yollarının entegrasyonu, Çin'in küresel ticaretteki rolünü güçlendirme amacı taşımaktadır. Bir Kuşak, Bir Yol (One Belt, One Road - OBUR) olarak başlayan bu strateji, zamanla "Kuşak ve Yol Girişimi'ne (Belt and Road Initiative - BRI) dönüşmüş ve Çin'in küresel entegrasyonunu artırmayı hedefleyen bir kalkınma modeli haline gelmiştir.¹

Xi Jinping, Kuşak ve Yol Girişimi'ni "yüzyılın projesi" olarak tanımlamış ve Çin'in dış politikasında bir dönüm noktası olarak görmüştür.² Ancak Kuşak ve Yol Girişimi, 2013 yılında tanıtıldığından bu yana hem hükümetler hem de uzman çevreler tarafından çeşitli tartışmaların odağı olmuştur. Kuşak ve Yol Girişimi'nin çok boyutlu yapısı, girişimi analiz eden üç temel bakış açısını ön plana çıkarmaktadır. İlk olarak Kuşak ve Yol Girişimi, Pekin'in jeopolitik stratejilerinin bir aracı olarak görülmektedir. Bu görüş, Çin'in girişimi kullanarak yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda stratejik bir hamle yaparak Asya-Pasifik bölgesinde ABD etkisini azaltmayı ve Hindistan'ın yükselişini sınırlamayı hedeflediğini savunmaktadır.³ Ayrıca, Çin'in altyapı yatırımlarıyla stratejik limanlar ve ticaret yollarında kontrol sağlamaya çalışması, bu jeopolitik bakış açısının merkezinde yer almaktadır.⁴

İkinci bir perspektif, Kuşak ve Yol Girişimi'nin ekonomik dayanaklarını ön plana çıkarmaktadır. Bu yaklaşıma göre BRI, Çin'in 2008 küresel

¹ Orhan Cengiz, "Çin'in 21. Yüzyıldaki Bölgesel ve Küresel Vizyonunu Yeni İpek Yolu Projesi Üzerinden Okumak", *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 27 (2021), s. 237, 240, 251.

² Jonathan E. Hillman, *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*, New Haven and London, 2020, s. 3.

³ Muhammad Saleem Achakzai, "China's Belt and Road Initiative: A Challenge to US Global Influence", (6 Eylül 2024), <https://southasiajournal.net/chinas-belt-and-road-initiative-a-challenge-to-us-global-influence/> (Erişim Tarihi: 27 Eylül 2024).

⁴ Muhammad Khalil Khan, Imran Ali Sandano, Cornelius B. Pratt, Tahir Farid, "China's Belt and Road Initiative A Global Model for an Evolving Approach to Sustainable Regional Development", *Sustainability*, 10/11 (2018), s. 4234.

finans krizinden sonra yaşadığı ekonomik sorunlara bir çözüm arayışı olarak ortaya çıkmıştır.⁵ Çin, kıyı bölgeleri ile iç kesimlerdeki ekonomik dengesizlikleri azaltmayı ve fazla üretim kapasitesini yeni pazarlarla dengelemeyi amaçlamaktadır.⁶ Bu ekonomik odaklı görüş, girişimin başarıya ulaşması durumunda jeopolitik kazanımların da kabul edileceğini savunmakta; ancak girişimin ana amacının ekonomik kalkınma olduğunu vurgulamaktadır.

Üçüncü perspektif ise Kuşak ve Yol Girişimi'nin Çin'in küresel etkisini yumuşak güç stratejisiyle pekiştirme girişimi olarak değerlendirilmektedir. Bu bakış açısına göre Çin, Kuşak ve Yol Girişimi aracılığıyla kendisini ABD'nin küresel liderliğine alternatif olarak konumlandırmakta, kültürel ve ekonomik nüfuzunu artırmaya çalışmaktadır.⁷ Bu bağlamda, Kuşak ve Yol Girişimi, yalnızca ekonomik kalkınma projelerini içermekle kalmayıp, aynı zamanda Çin'in küresel liderlik hedefini güçlendiren stratejik bir vizyonu da yansıtmaktadır.

Bu üç yaklaşım, Kuşak ve Yol Girişimi'nin çok boyutlu yapısına ışık tutmakta ve farklı analizlerin nasıl şekillendiğini göstermektedir. Bununla birlikte, girişimin uygulama biçimi çeşitli eleştirileri de beraberinde getirmiştir. Özellikle ekonomik dengesizlikler, borç yükü ve çevresel etkiler gibi sorunlar, Kuşak ve Yol Girişimi'nin uzun vadede başarılı olup olmayacağına dair soru işaretlerine yol açmaktadır. Ancak savunucuları, girişimin bölgesel kalkınma ve ticaretin genişlemesine önemli katkılar sunduğunu ileri sürmektedir.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin hayata geçirilme süreci ise başka bir eleştiri alanı olarak öne çıkmaktadır. Birçok projenin, "borç tuzağı diplomasisi" olarak bilinen bir strateji çerçevesinde yürütüldüğü ve katılımcı ülkelerin

⁵ Hussein, Askary, Paul, Gallagher, "Lessons: China's and West's Post-2008 Financial Crisis Recovery Strategies" (6 Haziran 2020), <https://brixsweden.org/lessons-chinas-and-wests-post-2008-financial-crisis-recovery-strategies/> (Erişim Tarihi: 27 Eylül 2024).

⁶ Tim Summers, "China's 'New Silk Roads' Sub-national Regions and Networks of Global Political Economy", *Third World Quarterly*, 37/9 (2016), s. 1628, 1632.

⁷ Jonathan Schrodin, "Assessing China's Motives: How the Belt and Road Initiative Threatens US Interests", (27 Temmuz 2022), <https://www.airuniversity.af.edu/JIPA/Display/Article/3111114/assessing-chinas-motives-how-the-belt-and-road-initiative-threatens-us-interests/> (Erişim Tarihi: 27 Eylül 2024).

finansal bağımsızlığını tehlikeye attığı iddia edilmektedir.⁸ 2018'de ABD Başkan Yardımcısı Mike Pence, Çin'in girişimi, ülkeleri borçlandırarak siyasi ve ekonomik baskı kurma aracı olarak kullandığını ifade etmiştir.⁹ Hindistan, Kuşak ve Yol Girişimi'ni Çin'in küresel jeopolitik etkisini genişletmeye yönelik bir strateji olarak tanımlamıştır.¹⁰ Buna rağmen, girişimin savunucuları Kuşak ve Yol Girişimi'nin altyapı projeleriyle bölgesel kalkınmaya ve küresel ticaretin genişlemesine önemli katkılarda bulunduğunu vurgulamaktadır.¹¹

Çin, Kuşak ve Yol Girişimi'ni sunarken, iş birliği modelinin katılımcı ülkelere karşılıklı fayda sağlayacağını öne plana çıkarmaktadır.¹² Pekin'in dış politikasında sıklıkla vurgulanan bu "kazan-kazan" anlayışı, özellikle altyapı projeleri için ciddi finansman ihtiyacı olan bölgelerde ilgi çekmiştir.¹³ Asya Kalkınma Bankası'nın 2017 tarihli raporunda, 2016-2030 yılları arasında Asya'da 26 trilyon dolarlık altyapı yatırımına ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir. Bu rakam, bölgenin sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşabilmesi için gereken büyük çaplı yatırımların önemini

⁸ Lee Jones, Shahar Hameiri, "Debunking the Myth of 'Debt-Trap Diplomacy': How Recipient Countries Shape China's Belt and Road Initiative", (25 Ağustos 2020), <https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/2020-08-25-debunking-myth-debt-trap-diplomacy-jones-hameiri.pdf> (Erişim Tarihi: 27 Eylül 2024), s. 2-3.

⁹ "Vice President Mike Pence's Remarks on the Administration's Policy Towards China", (4 Ekim 2018), <https://www.hudson.org/events/1610-vice-president-mike-pence-s-remarks-on-the-administration-s-policy-towards-china102018> (Erişim Tarihi: 27 Eylül 2024).

¹⁰ Harsh V. Pant, Ritika, Passi, "India's Response to China's Belt and Road Initiative". *Asia Policy*, 24 (2017), s. 88-89.

¹¹ Ling Zhou, Yanghai Mao, Qinyi Fu, Danlu Xu, Jiaqi Zhou, Shaolong Zeng, "A Study on the Belt and Road Initiative's Trade and its Influencing Factors: Evidence of China-South Asia's panel Data", *Plos One*, 18/4 (2023), s. 1.

¹² Jiatao Li, Ari Van Assche, Xiaolan Fu, Lee Li, Gongming Qian, "The Belt and Road Initiative and International Business Policy A Kaleidoscopic Perspective", *Journal of International Business Policy*, 5 (2022), s. 142.

¹³ Ahmed Bux Jamali, Stephen P. Westcott, Abhishek Verma, "Belt and Road Initiative The Intertwining of China's Foreign Policy and Economic Nationalism", *East Asia*, 41 (2023), s. 26, 29; Seda Gözde Tokatlı, "Yeni Dünya Düzeninde Değişen Dinamiklerin Küresel Politikaya Etkisi", *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8/1 (2023), s. 918.

ortaya koymaktadır.¹⁴ Tahminlere göre 2016-2040 yılları arasında Asya'nın, Çin dışındaki ülkelerle birlikte mevcut eğilimler doğrultusunda yaklaşık 19,7 trilyon dolar yatırım yapacağı öngörülmektedir. Yatırım ihtiyacının daha fazla olduğu bir senaryoda ise bu miktarın %13 artış göstererek 22,4 trilyon dolara çıkacağı ve yıllık olarak 895 milyar dolarlık bir yatırım gerektireceği tahmin edilmektedir.¹⁵

Kuşak ve Yol Girişimi, altyapı eksikliklerini tek başına gideremese de Çin'in bölgedeki altyapı harcamalarını artırma çabası Asya ve diğer bölgelerde kalkınma süreçlerine önemli katkılar sağlamaktadır. Bu girişim, uzun vadeli ekonomik entegrasyonu güçlendirmek amacıyla geniş çaplı altyapı yatırımlarını teşvik etmektedir.¹⁶ Bölgedeki altyapı ihtiyaçlarının giderilmesi ise yalnızca Çin'in değil, diğer küresel aktörlerin de iş birliğini gerektiren büyük bir meydan okuma olarak durmaktadır.¹⁷

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi, ilan edildikten sonra Japonya, Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Birliği gibi ülkeleri harekete geçirmiştir. Bu ülkeler, Kuşak ve Yol Girişimi'ne karşı alternatif altyapı girişimleri başlatarak Hint-Pasifik ve Avrasya bölgelerinde daha dengeli kalkınma modelleri oluşturmayı hedeflemiştir. Japonya'nın Kaliteli Altyapı Girişimi, ABD'nin Hint-Pasifik Stratejisi ve Avrupa Birliği'nin Küresel Geçit Projesi, bu bağlamda dikkate değer girişimlerdir.¹⁸

¹⁴ "Meeting Asia's Infrastructure Needs", (2017), <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf> (Erişim Tarihi: 30 Eylül 2024), s. XI.

¹⁵ "Global Infrastructure Outlook: Infrastructure Investment Needs 50 Countries, 7 Sectors to 2040", (2017), <https://oeservices.oxfordeconomics.com/publication/open/283970> (Erişim Tarihi: 30 Eylül 2024), s. 79.

¹⁶ Mui-Yin Chin, Sheue-Li Ong, Chew-Keong Wai, Yee-Qin Kon, "The Role of Infrastructure on Economic Growth in Belt and Road Participating Countries", *Journal of Chinese Economic and Foreign Trade Studies*, 14/2 (2021), s. 169, 171.

¹⁷ Jacob J. Lew, Gary Roughead, Jennifer Hillman, David Sacks, "China's Belt and Road: Implications for the United States", (2021), <https://www.cfr.org/task-force-report/chinas-belt-and-road-implications-for-the-united-states/> (Erişim Tarihi: 30 Eylül 2024), s. 2.

¹⁸ Asei Ito, "China's Belt and Road Initiative and Japan's Response: from Non-participation to Conditional Engagement", *East Asia*, 36 (2019), s. 126.

Girişimin uygulanması sırasında karşılaşılan belirsizlikler ve zorluklar da dikkate değerdir. Çin, projeleri yönetirken düşük kalite, tekrarlayan yatırımlar ve yolsuzluk gibi sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Bu tür aksaklıklara rağmen birçok proje başarıyla tamamlanmış olsa da sürecin her aşamasında karşılaşılan sorunlar dikkat çekmektedir.¹⁹

Genel olarak Kuşak ve Yol Girişimi, küresel ölçekte hem fırsatlar hem de riskler barındıran bir girişimdir. Çin, bu girişimle ekonomik ve jeopolitik hedeflerine ulaşmaya çalışırken, girişim hem destekçilerinden hem de eleştirmenlerinden yoğun ilgi görmektedir. Bu durum, Kuşak ve Yol Girişimi'nin küresel yansımalarını ve Çin'in stratejik manevralarını daha da karmaşıklaştırmaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi: Jeoekonomik Büyüme, Siyasi Etkiler ve Risk Yönetimi

Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in küresel ekonomik ve jeopolitik stratejisinin merkezinde yer alan devasa bir altyapı ve iş birliği projesi olarak 2013 yılında ilan edilmiştir. Girişim, dünyanın çeşitli bölgelerinde geniş çaplı altyapı projelerinin finanse edilmesi ve inşa edilmesiyle, Çin'in jeoekonomik etkisini artırmayı ve küresel ticaretteki lider konumunu pekiştirmeyi hedeflemektedir. Bu süreç, ekonomik fırsatların yanı sıra siyasi etkileri ve muhtemel riskleri de beraberinde getirmektedir.

Altyapı diplomasisi yoluyla sağlanan jeoekonomik büyüme fırsatları, gelişmekte olan ülkeler üzerindeki siyasi etkiler ve borç tuzağı diplomasisi iddiaları, yolsuzluk ve kötü yönetim gibi zayıf yönler, Çin'in finansman yapısının kültürel ve yapısal zorluklarla karşı karşıya kalmasına neden olmaktadır. Çin'in küresel liderliği ve girişimin karşılaştığı zorluklar, dünya genelinde farklı ülkelerin kalkınma süreçlerine çeşitli şekillerde etki etmektedir.

¹⁹ Rui Wang, Khai Ern Lee, Mazlin Mokhtar, Thian Lai Goh, "The Transition of Belt and Road Initiative from 1.0 to 2.0 Challenges and Implications of Green Development", *Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences*, 16 (2023), s. 303-304.

Çin'in Altyapı Diplomasisi: Kuşak ve Yol Girişimi'nde Jeoekonomik Büyüme

Çin, Kuşak ve Yol Girişimi aracılığıyla, birden fazla boyutu içeren kapsamlı bir risk azaltma stratejisini hayata geçirmektedir. Birinci olarak, bu girişimle Çin, "barışçıl yükseliş" politikasıyla dünya genelinde güven tesis etmeyi ve gelişmekte olan ülkeleri küresel üretim ve ticaret ağlarına entegre etmeyi hedeflemektedir. Bu şekilde, Çin'in küreselleşme yanlısı bir lider konumuna gelmesi sağlanmaktadır.²⁰ İkinci olarak, Çin'in jeoekonomik etkisini güçlendirmek amacıyla, fazla sermaye ve kapasitesini kullanarak daha geniş bir ekonomik iş birliği ağı kurma çabaları vurgulanmaktadır. Bu ağ, zamanla Çinli şirketlerin ve Çin para biriminin dünya çapında yayılmasını da beraberinde getirebilir.²¹ Üçüncü olarak, Çin, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında oluşturulan yeni altyapı projeleri ve bağlantılar yoluyla, düşük maliyetli iş ortaklarıyla üretim süreçlerini entegre etmeyi ve düşük değerli üretimi diğer ülkelere taşımayı planlamaktadır. Bu adım, ülke içinde daha yüksek katma değerli bir tüketim ekonomisine geçişi teşvik etmektedir.²² Dördüncü unsur olarak, Çin, enerji ve kaynak çeşitliliğini artırmak amacıyla tedarik zincirlerini genişleterek hem kendi ihracatına yeni pazarlar bulmakta hem de lojistik altyapısını güçlendirmektedir.²³

Çin hükümeti, Kuşak ve Yol Girişimi'ni ekonomik iş birliğini teşvik eden ve bölgeler arasında bağlantıyı sağlayan açık bir platform olarak tanıtmaktadır. Teorik olarak hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerin Kuşak ve Yol Girişimi projelerine katılımı mümkün kılınsa da bugüne kadar projelerde yer alan firmaların büyük çoğunluğu Çin menşeli olmuştur.²⁴ Çin'in, Kuşak ve Yol Girişimi, altyapı bağlantıları

²⁰ Bart Dessein, "Pacifism", and China's 'Peaceful Rise' and 'Peaceful Development'", Edt. J. Kustermans, T. Sauer, D. Lootens, B. Segaert, *Pacifism's Appeal: Ethos, History, Politics*, Cham, 2019, s. 179.

²¹ Piotr Łasak, René W. H. van der Linden, *The Financial Implications of China's Belt and Road Initiative A Route to More Sustainable Economic Growth*, Cham, 2019, s. 87, 90.

²² Linda Calabrese, Rhys Jenkins, Lorena Lombardozi, "The Belt and Road Initiative and Dynamics of Structural Transformation", *The European Journal of Development Research*, 36 (2024), s. 517; Li, Assche, Fu, Li, Qian, a.g.m., s. 141

²³ Fang Yang, Juan Li, "A Review of Renewable Energy Investment in Belt and Road Initiative Countries A Bibliometric Analysis Perspective", *Energies*, 17/19 (2024), s. 1.

²⁴ Lew, Roughead, Hillman, Sacks, a.g.e., s. 22-23

kurmayı, politik koordinasyonu artırmayı, ticareti kolaylaştırmayı, finansal entegrasyonu derinleştirmeyi ve insanlar arasındaki etkileşimleri güçlendirmeyi amaçlayan geniş kapsamlı bir projeler ağı olarak öne çıkmaktadır.²⁵

Çin, geçmişte gelişmekte olan ülkelere yardım ve finansman sağlama konusunda geri planda kalmış olsa da son yıllarda bu rolünü değiştirmiştir. Çin, artık altyapı projelerini finanse eden ve inşa eden küresel bir lider olarak sahneye çıkmıştır. Çin, Kuşak ve Yol Girişimi sayesinde özellikle Orta Asya, Güneydoğu Asya, Güney Asya, Afrika, Orta ve Doğu Avrupa gibi bölgelerde projeler gerçekleştirmekte ve bu projelerin kapsamı Güney Pasifik ve Kuzey Kutbu'na kadar genişlemiştir.²⁶

Çinli firmaların gelişmekte olan ülkelerde büyük altyapı projeleri üstlenmesi, geçmişte görülmemiş nitelikte bir değişimi ifade etmektedir. Bununla birlikte, bazı projeler Kuşak ve Yol Girişimi resmen açıklanmadan önce başlatılmış, bu projeler sonradan bu girişim kapsamına dâhil edilmiştir. Örneğin, Sri Lanka, Pakistan ve Kazakistan'da gerçekleştirilen projeler bu kapsamda değerlendirilebilir. Çin, Kuşak ve Yol Girişimi'nin ilanından sonra, Avrasya, Pasifik ve Hint Okyanuslarında Çin tarafından finanse edilen birçok sanayi tesisi, demiryolu, liman ve enerji projesini Kuşak ve Yol Girişimi çatısı altında birleştirilmiştir.²⁷

Kuşak ve Yol Girişimi projeleri, girişimin ilk yıllarında doğal olarak bazı eleştirilerin hedefi olmuştur. Devlet destekli yardım programları ve

²⁵ Todd H. Hall, Alanna Krolkowski, "Making Sense of China's Belt and Road Initiative: A Review Essay", *International Studies Review*, 24/3 (2022), s. 7.

²⁶ Anu Sharma, "China's Polar Silk Road: Implications for the Arctic Region", (25 Ekim 2021), <https://www.airuniversity.af.edu/JIPA/Display/Article/2820750/chinas-polar-silk-road-implications-for-the-arctic-region/> (Erişim Tarihi: 3 Ekim 2024), Tiago Tecelão Martins, "Arctic Ambitions: China's Engagement With the Northern Sea Route", (1 Kasım 2023) <https://thedi diplomat.com/2023/11/arctic-ambitions-chinas-engagement-with-the-northern-sea-route/> (Erişim Tarihi: 3 Ekim 2024); Edmund Li Sheng, *Greater Eurasia Partnership and Belt and Road Initiative: The Cooperation or Containment of Atlanticism in the International System*, Singapur, 2023, s. 43.

²⁷ Daria Ivleva, "The Belt and Road Initiative in Kazakhstan: Does the Geopolitics of China's Outward Investments Put the Brakes on Decarbonisation?", (2021), <https://climate-diplomacy.org/magazine/cooperation/belt-and-road-initiative-case-kazakhstan> (Erişim Tarihi: 3 Ekim 2024), s. 13.

büyük ölçekli altyapı yatırımları bile zaman zaman başarısız olabilir; bu projeler kötü planlanabilir, yolsuzluk veya kayırmacılıkla sonuçlanabilir. Çin'in, diğer ülkelerden farklı olarak, bu tür başarısızlıklarla daha fazla karşılaşma ihtimali olduğu öne sürülmektedir. Bunun nedeni, Çin'in birçok ülke ile çalışırken deneyim eksikliği yaşaması ve kültürel farklılıklar nedeniyle zorluklarla karşılaşmasıdır. Ayrıca, Çin'in böylesine geniş kapsamlı bir girişimi tek bir çatı altında toplaması, başarısız projelerin hem Çin'in hem de Kuşak ve Yol Girişimi'nin itibarını zedeleme riskini de beraberinde getirmiştir.²⁸

Yine de Kuşak ve Yol Girişimi, bu projelerin toplamından daha büyük bir girişim olarak kabul edilmektedir ve Çin'in küresel sahnede yükselişini yansıtan yeni bir söylemin parçası olarak anlaşılmalıdır. "Kuşak ve Yol" markası, Çin'in küresel ticaret ve yatırım alanlarında ikili ve bölgesel iş birliğine odaklanma çabasını yansıtmaktadır. Bu girişim, jeopolitik değil, daha çok jeoekonomik bir strateji olarak şekillenmiştir. Ayrıca, "kazan-kazan" anlayışıyla dikkatle oluşturulan Kuşak ve Yol Girişimi söylemi, gelişmekte olan ülkeler arasında olumlu bir yankı bulmuş ve büyük güçlerin dayattığı koşullara karşı alternatif bir yol olarak değerlendirilmiştir. Çin'in başarılı kalkınma modeline dayanan Kuşak ve Yol Girişimi, diğer ülkelere de kendi kalkınma yollarını keşfetme fırsatı sunmaktadır.²⁹

Bu girişim, Çin'i küresel çapta altyapı finansmanı ve ekonomik kalkınma konusunda lider bir konuma getirmektedir.³⁰ Çin, Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde, hibe ve faizsiz kredi programlarını genişletmiş, Çin Exim Bankası'nın altyapı projeleri için sağladığı imtiyazlı kredilerle projeleri desteklemiş ve Çin Kalkınma Bankası'nın ticari finansmanını Kuşak ve Yol Girişimi projelerine yönlendirmiştir. Ayrıca, Asya Altyapı

²⁸ Paulus Rudolf Yuniarto, "Opportunities and Challenges of Socio-Cultural Cooperation in China's Belt and Road Initiative in Indonesia", *Jurnal Hubungan Internasional*, (2021), s. 99.

²⁹ Jamali, Westcott, a.g.m., s. 26, 29.

³⁰ Shaleen Khanal, Hongzhou Zhang, "Ten Years of China's Belt and Road Initiative: A Bibliometric Review", *Journal of Chinese Political Science*, 29 (2023), s. 362.

Yatırım Bankası ve Yeni Kalkınma Bankası gibi çok taraflı finans kuruluşlarının hayata geçirilmesine de önyak olmuştur.³¹

Borç Tuzağı Diplomasisi Üzerine Tartışmalar: Kuşak ve Yol Girişimi'nin Siyasi Etkileri

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi, Batı'daki jeopolitik yorumlarda genellikle Çin'in küresel deniz ve kara yollarında hâkimiyet sağlama stratejisi olarak değerlendirilmektedir. Bu anlatıya göre Çin, sübvansiyonlu finansman ve büyük ölçekli projeler aracılığıyla, geniş bölgelerde altyapı inşa etmekte ve bu yatırımları siyasi nüfuzunu artırmak için kullanmaktadır. Ayrıca, gelişmekte olan ülkeleri borç batağına sürükleyerek, ekonomik ve siyasi hâkimiyet kurma stratejisini uyguladığı iddia edilmektedir.³² Bu tür görüşler, Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki adalara askeri yığınak yapması, Doğu Türkistan'da toplu gözaltı merkezleri inşa etmesi ve Tayvan üzerindeki söylemlerini sertleştirmesi gibi politikalarının ortaya çıkmasıyla daha da güçlenmiştir. Bu nedenle bazı analistler, Çin'in bu tür eylemlerini otoriter bir devletin küresel düzeni tehdit eden bir stratejisinin parçası olarak görmektedirler. Ancak, Kuşak ve Yol Girişimi'ni bu perspektifle değerlendirirken, Çin'in jeopolitik zorunluluklarını ve karşılaştığı sınırlamaları göz önünde bulundurmak gerekmektedir.³³

³¹ Pradumna B. Rana, Xianbai Ji, *China's Belt and Road Initiative: Impacts on Asia and Policy Agenda*, Singapur, 2020, s. 13-14.

³² Mingjiang Li, "The Belt and Road Initiative: Geo-economics and Indo-Pacific Security Competition", *International Affairs*, 96/1 (2020), s. 183; Jones, Hameiri, a.g.m., s. 3.

³³ Derek Grossman, "Military Build-Up in the South China Sea", (22 Ocak 2020), https://www.rand.org/pubs/external_publications/EP68058.html (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024), s. 2-3; Nathan Ruser, "Exploring Xinjiang's Detention Facilities", (24 Eylül 2020), <https://xjdp.aspi.org.au/explainers/exploring-xinjiangs-detention-facilities/> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024); Bethany Allen-Ebrahimian, "How the World Learned of China's Mass Internment Camps". (12 Aralık 2019), <https://www.icij.org/investigations/china-cables/how-the-world-learned-of-chinas-mass-internment-camps/> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024); Sungmin Cho, Joshua Turner, "The Economics of Repression: The Belt and Road Initiative, COVID-19, and the Repression of Uyghurs in Xinjiang", (9 Aralık 2020), <https://www.airuniversity.af.edu/JIPA/Display/Article/2441685/the-economics-of-repression-the-belt-and-road-initiative-covid-19-and-the-repre/> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024).

Çin'in, İngiltere (Britanya) veya ABD gibi geçmişteki büyük güçlerden farklı olarak, denizlerde hâkimiyet kurma kapasitesi sınırlıdır.³⁴ Stratejik rakiplerle çevrili olan Çin, büyüme ve kalkınma hedeflerini gerçekleştirebilmek için uluslararası ticareti sürdürme zorunluluğuyla karşı karşıyadır.³⁵ Bu durum, deniz yollarının korunmasını zorunlu kılmakta; aynı zamanda Çin'in Orta Asya gibi bölgelerde yeni kara ticaret yolları geliştirme ihtiyacını doğurmaktadır. Bu strateji, Çin'in Batı bölgelerini istikrara kavuşturma ve kaynak zengini ülkelerle ekonomik bağlarını güçlendirme hedefine de hizmet etmektedir. Çin'in genişleyen ekonomisi, Güneydoğu Asya, Güney Asya ve diğer bölgelerde aynı anda yeni ticaret yolları açmasını mümkün kılmaktadır.³⁶

Çin'in askeri gücünün hızlı gelişimi ve bölgedeki ekonomik etkinliği, mevcut küresel güç dengelerini değiştirecek gibi görünmektedir. Geçmişteki yükselen güçler gibi Çin'in de ticaret yollarını güvence altına almak için askeri üsler kurma talebiyle karşı karşıya kalacağı öngörülmektedir. Bu duruma örnek olarak, Çin'in Vanuatu'da askeri üs kurmayı planladığı iddiaları verilebilir.³⁷ ABD'nin 2017-2018 yıllarında Çin'e karşı yeni bir stratejik rekabet politikası benimsemesi, Kuşak ve Yol Girişimi'nin bu jeopolitik çatışmada merkezi bir unsur haline gelmesine neden olmuştur. ABD Başkan Yardımcısı Mike Pence'in 2018 yılında yaptığı konuşmada, Çin'in Sri Lanka'daki Hambantota Limanı'nı ele

³⁴ Alexandre Sheldon-Duplaix, "Beyond the China Seas: Will China Become a Global "Sea Power"?", *China Perspectives*, 2 (2016), s. 51.

³⁵ Michael Paul, Marco Overhaus, "Security and Security Dilemmas in Sino-American Relations", (Nisan 2020), https://www.swp-berlin.org/publications/products/research_papers/2020RP04_China_USA.pdf (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024), s. 20.

³⁶ Alexander Palmer, Henry H. Carroll, Nicholas Velazquez, "Unpacking China's Naval Buildup", (5 Haziran 2024), <https://www.csis.org/analysis/unpacking-chinas-naval-buildup> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024); Bhavna Dave, Yuka Kobayashi, "China's Silk Road Economic Belt Initiative in Central Asia: Economic and Security Implications", *Asia Europe Journal*, 16 (2018), s. 267.

³⁷ Brian Harding, Camilla Pohle, "China's Search for a Permanent Military Presence in the Pacific Islands", (21 Temmuz 2022), <https://www.usip.org/publications/2022/07/chinas-search-permanent-military-presence-pacific-islands> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024).

geçirerek, bu limanı askeri üsse dönüştürebileceğini söylemesi bu tartışmayı körüklemiştir.³⁸

Hambantota Limanı, Çin'in "borç tuzağı diplomasisi" iddialarının en sık gündeme geldiği projelerden biridir. Bu proje, Çin'in gelişmekte olan ülkeleri borçlandırıp, geri ödenemeyen borçlar karşılığında stratejik varlıkları ele geçirdiği yönündeki genel iddialara dayanak oluşturmaktadır. Sri Lanka'daki borç krizi, Çin'in borç tuzağı diplomasisi iddialarını haklı çıkaracak bir örnek olarak görülmektedir. Hambantota Limanı için alınan borçlar, Sri Lanka'nın borç yükünün yalnızca bir kısmını oluştursa da bu borçlar ülkenin ekonomik bağımsızlığı üzerinde ciddi bir baskı yaratmıştır. Limanın işletmesi, Çin'in devlet destekli bir şirket olan China Merchants Port Holdings Company'ye devredilmiş ve bu durum, Çin'in bölgedeki stratejik nüfuzunu arttırma hamlesi olarak eleştirilmektedir. Çin, limanın askeri amaçlarla kullanılmadığını belirtse de bu tür projeler genellikle askeri değil ekonomik hegemonya kurma girişimlerinin bir parçası olarak yorumlanmaktadır. Limanın gelecekte Çin'in çıkarları doğrultusunda kullanılabilmesi ve bölgesel güç dengesini değiştirebileceği endişeleri de göz ardı edilemez.³⁹

Kuşak ve Yol Girişimi projelerine dair "borç tuzağı diplomasisi" eleştirisi, projelerin karmaşıklığı ve ülkelerin ekonomik bağımlılığı göz önünde bulundurulduğunda daha derinlemesine değerlendirilmelidir. Çin, özellikle gelişmekte olan ülkelerde büyük altyapı projelerine kredi sağlayarak bu ülkeleri finansal anlamda kendisine bağımlı hale getirme riski taşımaktadır. Çin'in projelerdeki egemenliği, bazı ülkelere projelerin revize edilmesine ve daha sürdürülebilir hale getirilmesine yönelik baskılara neden olmuştur. Özellikle Pakistan ve Malezya gibi ülkeler, projeleri yeniden ölçeklendirmek zorunda kalmışlardır. Ayrıca, Çin'in verdiği kredilerin bir kısmı borç yapılandırmasıyla yeniden düzenlenmiş olsa da borç tuzağı riskinin tamamen ortadan kalktığını söylemek güçtür. Bu durum, Çin'in ekonomik gücünü kullanarak

³⁸ "Vice President Mike Pence's Remarks on the Administration's Policy Towards China", 2018.

³⁹ Rahul Nath Choudhury, *Mapping Chinese Investment in South Asia*, Singapur, 2023, s. 194.

uluslararası alanda stratejik avantajlar elde etmeye çalıştığı eleştirilerini beraberinde getirmektedir.⁴⁰

Kuşak ve Yol Girişimi'nin küresel jeopolitik dinamikler üzerindeki tam etkisi hala belirsizliğini korumaktadır. Çin'in bu projeyi jeopolitik çıkarlarını önceleyerek mi yoksa jeoekonomik bir entegrasyon stratejisi olarak mı kullanacağı zamanla daha belirgin hale gelecektir. Eğer Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in küresel ekonomik sistemde daha fazla bağımlılık yaratma stratejisi olarak devam ederse, küresel güç dengelerinde önemli değişiklikler beklenebilir. Ancak, Çin'in "kazan-kazan" yaklaşımını benimsemesi ve karşılıklı fayda temelli iş birliklerini güçlendirmesi halinde, Kuşak ve Yol Girişimi'nin uluslararası sistemi tamamlayıcı ve destekleyici bir rol oynaması da mümkündür. Bu bağlamda, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi aracılığıyla küresel ticaret, yatırım ve politikada nasıl bir yol izleyeceği, gelecek araştırmaların önemli bir konusu olacaktır.

Yolsuzluk ve Kötü Yönetim: Kuşak ve Yol Girişimi'nin Kırılganlığı

Yabancı yatırımlar, özellikle büyük altyapı projeleri, genellikle önemli riskler taşır ve bu projelerin başarıya ulaşabilmesi için çoğu zaman hükümet garantileri gerekir. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki birçok ülke, yolsuzluk, kötü yönetim ve güvenlik tehditleri gibi ciddi zorluklarla karşı karşıya kalan yüksek riskli iş ortamlarına sahiptir.⁴¹

Kuşak ve Yol Girişimi projeleriyle ilişkili en büyük risklerden biri, borç geri ödemelerinde yaşanabilecek zorluklardır. Bu durum sadece jeopolitik bir sorun yaratmakla kalmaz, aynı zamanda Çin'in alacaklı olarak ciddi risklerle karşılaşmasına neden olur. Çin'in finansal kuruluşları, genellikle ABD doları cinsinden kredi sağlar; bunun nedeni Çin yuanının uluslararası düzeyde henüz yeterince gelişmemiş olmasıdır. Örneğin, Çin Kalkınma Bankası ve Çin İhracat-İthalat Bankası tarafından sağlanan fonların çoğu ABD doları üzerinden gerçekleşmiştir.

⁴⁰ Brahma Chellaney, "China's Debt-Trap Diplomacy", (25 Ocak 2017), <https://chellaney.net/2017/01/25/chinas-debt-trap-diplomacy/>(Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024).

⁴¹ Wang, Lee, Mokhtar, Goh, a.g.m., s. 303-304.

Çin hükümeti, son yıllarda yuan cinsinden kredileri artırmaya çalışmaktadır.⁴²

Bazı yorumcular, yüksek borç seviyelerinden dolayı Çin'i suçlamakta, ancak borçlu ülkelerin sorumluluğunu göz ardı etmektedirler. Örneğin, Zambiya'nın aldığı büyük Çin kredileri sonrasında, borç yükünün sürdürülemez hale geldiği ve altyapı projelerini finanse etmekte zorlandığı ifade edilmiştir. Ancak, bu durumun sadece Çin'in borç verme politikalarına değil, aynı zamanda Zambiya'nın kamu harcamalarındaki plansızlığa ve düşük vergi toplama kapasitesine dayandığı da unutulmamalıdır.⁴³

Kuşak ve Yol Girişimi'nde yer alan kimi ülkeler Çin'e yüksek borçlanma oranlarıyla yaklaşmış olsa da diğer ülkeler bu durumu yaşamamaktadır. Çin de yıllar süren genişleyici politikaların ardından yüksek borç seviyelerine ulaşmış bir ülkedir. Bu durum, özellikle gelişmekte olan ülkeler için, olası bir küresel finansal şok karşısında hazırlıksız kalma riskini artırmaktadır. Çin'e yönelen fon akışları, varlık ve gayrimenkul balonları yaratabilir ve bu da bir düzeltme gerektirebilir.⁴⁴ Bu risklerin çoğu, Kuşak ve Yol Girişimi projelerinden ziyade makroekonomik politikalarla ilgilidir.

Borçlu ülkelerin Çin ile borç yapılandırılmaları konusunda zayıf bir konumda pazarlık yapma riski olduğu varsayılabilir. Ancak bugüne kadar yaşanan deneyimler, birçok borçlu ülkenin borçlarını yeniden yapılandırmayı başardığını göstermektedir. Örneğin, Etiyopya'nın demiryolu projesi için geri ödemeleri ertelenmiş, Tonga ise beş yıllık ödemesiz dönemi başarıyla uzatmıştır. Çin, çoğu durumda borçlu

⁴² Kean Fan Lim, "On the Rationale and Implications of China's RMB Internationalization: A Global Historical Perspective", *Journal of Global History*, 18/2 (2023), s. 305.

⁴³ Arve Ofstad, Elling Tjønneland, "Zambia's Looming Debt Crisis - is China to Blame?", (2019), <https://www.cmi.no/publications/6866-zambias-looming-debt-crisis-is-china-to-blame> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024), s. 4-5.

⁴⁴ Ying Gao, Hui Yang, "The Measurement of Financial Support For Real Estate and House Price Bubbles and their Dynamic Relationship: An Empirical Study Based on 31 Major Cities in China", *National Accounting Review (NAR)*, 6/2 (2024), s. 196.

ülkelere ödemesiz dönemler ve uzun vadeli geri ödeme planları sağlayarak, bu ülkelerin mali baskılarını azaltmayı hedeflemektedir.⁴⁵

Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında yer alan projeler, zayıf yönetim, güvenlik eksiklikleri ve yetersiz iş gücü becerileri gibi zorluklarla da karşılaşmaktadır. Bu durumlar, projelerin başarılı bir şekilde uygulanmasını zorlaştırmaktadır. Yolsuzluk, adam kayırma ve çelişkili devlet çıkarları gibi sorunlar, projelerin hem maliyetini artırmakta hem de başarı oranlarını düşürmektedir. Çin, genellikle bu tür risklerin farkında olarak, yüksek riskli ortamlarda yatırım yapmayı bir fırsat olarak görmektedir.⁴⁶

Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında bulunan bazı projeler başarısız olmuştur. Örneğin, Addis Ababa-Djibouti yük demiryolu projesi, düşük kullanım oranı ve enerji sorunları nedeniyle 4 milyar dolarlık bir maliyetle başarısız olmuş ve Çin İhracat ve Kredi Sigorta Şirketi (Sinasure) bu projede yaklaşık 1 milyar dolarlık bir kayıp yaşamıştır.⁴⁷

Çin, Kuşak ve Yol Girişimi ile zorlu koşullarda faaliyet gösterebileceğini ortaya koymuştur. Gelişmekte olan ülkeler de Çin'in sunduğu esnek finansman koşullarından faydalanmaktadır. Vanuatu Dışişleri Bakanı Ralph Regenvanu, Çin'in altyapı projeleri için daha az katı prosedürler sunduğunu vurgulayarak bu duruma dikkat çekmiştir.⁴⁸ Ancak Çinli firmalar, bu projeler sırasında ciddi riskler üstlenmektedir. Bu risklerin yönetimi, genellikle Çin hükümeti ve büyükelçilik ağı

⁴⁵ Yunnan Chen, "Addis-Djibouti Railway", (8 Nisan 2021) <https://thepeoplesmap.net/project/addis-djibouti-railway/> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024), s. 18; "China Defers Repayment of Tonga's Multi-Million Loan", (27 Ocak 2017), <https://matangitonga.to/2013/09/18/china-defers-repayment-tongas-multi-million-loan> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024).

⁴⁶ Fang Hui, Song Yujie, "Host Country Risks and China's Foreign Direct Investment: A Study Based on 43 Countries Along the Belt and Road Initiative", *Journal of Shanghai University of Finance and Economics*, 21/5 (2019), s. 33.

⁴⁷ Eric Ng, "Botched Chinese Railway Project in Africa is a Warning to Belt and Road Investors", (29 Ekim 2018) <https://www.scmp.com/business/banking-finance/article/2170549/botched-chinese-railway-project-africa-warning-belt-and> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

⁴⁸ Richard Butler, "The Belt and Road Initiative Brings New Opportunities for China-Vanuatu Cooperation", (24 Nisan 2019), <https://allaboutvanuatu.com/the-belt-and-road-initiative-brings-new-opportunities-for-china-vanuatu-cooperation/> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

tarafından koordine edilmekte ve Kuşak ve Yol Girişimi projeleri hükümetler arası anlaşmalar çerçevesinde şekillenmektedir. Teorik olarak, projelerin ev sahibi ülkelerin kalkınma hedefleriyle uyum sağlaması ve yerel yönetimlerin Çinli ortaklarla ortak çalışmalar yürütmesi planlanmaktadır. Ancak pratikte, kötü yönetim, yolsuzluk ve düşük kalite standartları gibi sorunlar projelerin başarıya ulaşmasını zorlaştırmaktadır. Tonga ve Samoa'daki Kuşak ve Yol Girişimi projelerinin farklı sonuçlar doğurması, yerel yönetim farklılıklarının proje sonuçları üzerinde belirleyici olduğunu göstermektedir.⁴⁹

Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki projelerde yolsuzluk, önemli bir risk unsuru olarak varlığını sürdürmektedir. Çin'in yolsuzlukla mücadele kampanyalarına rağmen, projelerde yolsuzluğun yaygın olduğu düşünülmektedir. Örneğin, Malezya'nın Doğu Kıyısı Demiryolu Hattı projesinin maliyetlerinin, 2018'deki hükümet değişikliğinden sonra üçte bir oranında düşürülmesi, yolsuzluğun projeleri nasıl etkileyebileceğine dair bir gösterge olabilir.⁵⁰

Bazı Kuşak ve Yol Girişimi projeleri güvenlik sorunlarıyla da karşı karşıya kalmıştır. Örneğin, Pakistan'daki Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru projelerinde silahlı grupların saldırıları nedeniyle birçok Çinli işçi hayatını kaybetmiş ve projelerin güvenliğini sağlamak için özel güvenlik güçlerine ihtiyaç duyulmuştur.⁵¹ Benzer şekilde, Orta Asya ve

⁴⁹ David Morris, "The Belt and Road Initiative and the Geopolitics of the South Pacific", (12 Ocak 2020), <https://www.davidmorrisprojects.com/post/the-belt-and-road-initiative-and-the-geopolitics-of-the-south-pacific> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

⁵⁰ "Mahathir: Malaysia Saves Billions in Renegotiated Railway Deal with China", (15 Nisan 2019), <https://www.rfa.org/english/news/china/malaysia-railway-04152019170804.html> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

⁵¹ Arpan Rai, "Why Chinese Workers are Under Attack From Militants in Afghanistan and Pakistan", (7 Ekim 2024), <https://www.independent.co.uk/asia/south-asia/karachi-airport-blast-chinese-workers-pakistan-afghanistan-b2625058.html> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024); Abid Hussain, "March of 'Terror': Pakistan Grapples With Deadly Attacks on China Interests", (29 Mart 2024), <https://www.aljazeera.com/news/2024/3/29/march-of-terror-pakistan-grapples-with-deadly-attacks-on-china-interests> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

Afrika'da terör tehdidi ve sabotaj gibi riskler de ciddi sorunlar yaratmaktadır.⁵²

Kuşak ve Yol Girişimi'nin karşılaştığı riskler, ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Güçlü yönetim ve yerel iş birliği mekanizmalarına sahip ülkelerde projeler daha başarılı olurken, zayıf yönetim ve yolsuzluk sorunlarının bulunduğu ülkelerde başarısızlık riski artmaktadır. Çin, bu tür risklerle başa çıkmak için ticaret diplomasisi yürütmekte ve projelerin başarısını sağlamak adına uluslararası iş birliğini güçlendirmeye çalışmaktadır.

Çin Finansmanının Gücü: Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki Kültürel ve Yapısal Çatışmalar

Kuşak ve Yol Girişimi projeleri, bugüne kadar büyük ölçüde Çin finansmanı, proje yönetimi ve inşaat firmalarının etkinliğiyle öne çıkmıştır. Bu projeler genellikle Çinli işçi istihdam eden ve Çinli tedarikçilerle çalışan devlet şirketleri tarafından yürütülmektedir. Çin hükümeti ve ilgili paydaşlar, bu unsurları risk azaltma stratejileri olarak görmektedir. Çinli inşaat şirketlerinin uluslararası projelerdeki başarı geçmişi de bu güvenin temelini oluşturmaktadır. Bu firmalar, genellikle Çin büyükelçiliklerindeki Ticaret Müşavirlerinin rehberliğinde, Çin hükümeti tarafından koordine edilen bir yapı içinde faaliyet göstermektedir. Ancak, alıcı ülkeler açısından Çinli firmalar, yerel koşulları ve beklentileri yeterince dikkate almamaları nedeniyle zaman zaman sorunlar yaşamaktadır. Özellikle uluslararası piyasalara yeni açılan Çinli şirketler, yerel iş yapma biçimlerine uyum sağlamakta zorlanabilmektedir. Bu durum zaman zaman inşaatların standartların altında olduğu izlenimini oluşturmakta veya yetersiz iletişim ve kapalı çalışma tarzları nedeniyle kültürel çatışmalara yol açabilmektedir. Özellikle Malezya ve Pakistan'da, Çin yatırımlarının etkileri ve sonuçları üzerine yapılan değerlendirmelerde, bu yatırımlara yönelik eleştiriler ön plana çıkmıştır.⁵³

⁵² Haroon Janjua, "Pakistan: What is Behind Attacks on Chinese Nationals?", (7 Ekim 2024) <https://www.dw.com/en/pakistan-what-is-behind-attacks-on-chinese-nationals/a-70425841> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

⁵³ Christopher Balding, "Why Democracies Are Turning Against Belt and Road", (24 Ekim 2018), <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-10-24/why-democracies-are-turning-against-belt-and-road> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

Ayrıca, Çinli devlet şirketleri, rekabetçi olmayan yöntemlerle hareket ettikleri ve devlet destekli projelerle adil olmayan avantajlar sağladıkları yönünde eleştirilmektedir.⁵⁴ Batılı yönetim modellerinde beklenen şeffaf ihale süreçlerinin aksine, bu firmalar çoğu zaman doğrudan hükümetler arası anlaşmalarla projelere dâhil olmaktadır. Çin Exim Bankası ve Çin Kalkınma Bankası gibi finansal kuruluşlar, projelere sağladıkları fonları genellikle Çinli firmaların kullanımına bağlamaktadır.⁵⁵ Bununla birlikte, Çin'in kurduğu Asya Altyapı Yatırım Bankası gibi yeni çok taraflı finansal kurumlar, daha geniş bir ortaklık yelpazesi sunmakta ve projelerin uluslararası standartlara uygunluğunu artırma potansiyeli taşımaktadır.⁵⁶

Çinli firmalar, sadece Çinli oldukları ya da Çin çıkarlarını ön planda tuttukları algısıyla eleştirilere açık hale gelmektedir. Büyük altyapı projeleri, dünyanın herhangi bir yerinde olduğu gibi, proje kapsamındaki değişiklikler, yeniden tasarımlar, gecikmeler ve maliyet artışları gibi risklere açıktır. Özellikle yüksek riskli iş ortamlarında Çinli firmalar, yerel koşulları yeterince göz önüne almadıkları için bu tür zorluklarla daha sık karşılaşmaktadırlar.⁵⁷

Kuşak ve Yol Girişimi projelerinin büyük bir kısmı, Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Bankası gibi uluslararası finansal kurumlarının yüksek risk nedeniyle finanse etmeyi tercih etmediği bölgelerde hayata geçirilmektedir.⁵⁸ Bu projelerde, Çin devlet şirketleri bu riskleri göze alarak yatırım yapmaktadır. Örneğin, Çin'in en riskli on ülkeden beşinde (Pakistan, Venezuela, Angola, Zambiya, Sri Lanka) bir numaralı yatırımcı olduğu ve devlet destekli finansmanla hareket ettiği belirtilmektedir.

⁵⁴ Jianzhi Zhao, "Chinese State-Owned Companies, Misallocation and the Reform Policy", *Chinese Political Science Review*, 4 (2018), s. 28-29.

⁵⁵ Nancy Kambudzi, "Power Imbalance in Africa-China Investment and Development Deals: The Case of Zimbabwe (2000–2018)", *Les Cahiers d'Afrique de l'Est/The East African Review*, 57 (2022), s. 1-2.

⁵⁶ Rana, Ji, *a.g.e.*, s. 13-14.

⁵⁷ Morris, a.g.m.

⁵⁸ Kevin P. Gallagher, William N. Kring, Rebecca Ray, Oyintarelado Moses, Cecilia Springer, Lin Zhu, "The BRI at Ten: Maximizing the Benefits and Minimizing the Risks of China's Belt and Road Initiative", (2023), <https://www.bu.edu/gdp/files/2023/09/GCI-Report-BRI-10-FIN.pdf> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024), s. 22.

Bununla birlikte, Çinli yetkililer son yıllarda bu riskleri daha iyi yönetebilmek adına değerlendirme süreçlerini güçlendirmektedirler.⁵⁹

Çin devlet şirketlerinin sübvansane edildiğine dair algılar, bazı hükümetlerin Çinli firmalara karşı ayrımcı politikalar geliştirmesine neden olmuştur. Örneğin, Hırvatistan'da bir köprü projesi için Çinli bir firma ihaleyi kazanmış, ancak süreç uluslararası medya tarafından düşük teklif stratejisiyle eleştirilmiştir.⁶⁰ Benzer şekilde, Avrupa Komisyonu, Çin'in imtiyazlı finansman sağladığı projelerde rekabetin olumsuz etkilendiği yönünde endişelerini dile getirmiştir. Zamanla Çinli firmaların uluslararası iş ortamlarına daha iyi uyum sağlayarak yerel koşullara uygun stratejiler geliştirmesi beklenmektedir. Yerel ve uluslararası firmalarla yapılacak ortaklıklar, bilgi paylaşımı ve sorun çözme mekanizmalarıyla bu risklerin azaltılması mümkündür. Ancak bu süreçte Çinli firmaların yolsuzluğu teşvik ettiği ve yerel topluluklara yeterli fayda sağlamadığı eleştirileri öne çıkmaktadır. Örneğin, Sri Lanka'daki Hambantota Limanı projesi yüksek borç nedeniyle Çin'in kontrolüne geçmiştir.⁶¹ Bu tür durumlar, genellikle zayıf yönetim ve şeffaf olmayan süreçlerin hâkim olduğu ülkelerde daha sık görülmektedir.

Kuşak ve Yol Girişimi Kapsamında Doğu Türkistan: Ekonomik Fırsatlar ve Sosyal Risklerin Kesişim Noktası

Doğu Türkistan, Orta Asya'nın kalbinde yer almış ve tarih boyunca İpek Yolu'nun önemli duraklarından biri olmuştur.⁶² Bu coğrafi konumu bölgeyi Çin'in batıya açılan stratejik kapısı yaparken, aynı zamanda Avrasya enerji koridorlarının önemli bir bileşeni haline getirmiştir. 20. yüzyılın ortalarından itibaren Çin Halk Cumhuriyeti, bölgeyi Pekin'e entegre etmek amacıyla ekonomik, demografik ve siyasi politikalar uygulamaya başlamış ve Doğu Türkistan'ın sosyo-ekonomik yapısını

⁵⁹ Hong Yu, *Understanding China's Belt and Road Initiative*, Singapur, 2024, s. 196-197.

⁶⁰ "Chinese Consortium Chosen to Build Croatia's 2.4km Peljesac Bridge", (16 Ocak 2018), <https://www.globalconstructionreview.com/chinese-consortium-chosen-build-croatias-24km-pelj/> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024); Luka Ivan Jukić, "Connecting Croatia on a Bridge Built by China", <https://www.politico.eu/interactive/connecting-croatia-on-a-bridge-built-by-china/> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

⁶¹ Rahul Nath Choudhury, *Mapping Chinese Investment in South Asia*, Singapur, 2023, s. 194.

⁶² Ömer Kul, "Osman Batur ve Doğu Türkistan Millî Mücadelesi (1941-1951) (Yayımlanmamış Doktora Tezi)", 2009, İstanbul Üniversitesi SBE, s. 23.

köklü bir şekilde dönüştürmüştür. Özellikle 1950'lerden itibaren yürütülen kalkınma projeleri, tarım kolektifleştirme programları ve bölgeye yönelik sistematik Han Çinlisi göçleri, bu dönüşümün temel dinamiklerini oluşturmuştur. Bu uygulamalarla Çin hükümeti, bölgedeki doğal kaynakları kontrol altına alırken demografik yapıyı Han Çinlileri lehine değiştirmeyi hedeflemiştir. 1949 yılında %7 olan Han nüfusu, 2020 itibarıyla %42,24'ü aşarak bölgedeki etnik dengeyi önemli ölçüde değiştirmiştir.⁶³

Doğu Türkistan'ın ekonomik dönüşümünde en önemli unsur, bölgenin zengin doğal kaynakları olmuştur. Petrol, doğalgaz ve kömür rezervlerinin kullanımı için geniş çaplı sanayi projeleri devreye sokulmuş, ancak bu süreçte yerel Uygur halkı ekonomik fırsatlardan dışlanmıştır. Sanayi yatırımları büyük oranda Çinli işgücüne dayanırken, Uygur halkı kırsal bölgelerde tarım alanlarına sıkışmış ve bölgedeki ekonomik eşitsizlikler derinleşmiştir. Bölge ekonomisinin Pekin'e bağımlı hale gelmesi, Doğu Türkistan'ın yerel üretim ve ticaret ağlarının da zayıflamasına neden olmuştur.⁶⁴

1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılması, Doğu Türkistan'ın jeopolitik önemini bir kez daha ön plana çıkarmıştır. Çin, bu dönemde Orta Asya ile ekonomik ve stratejik bağlarını güçlendirme hedefi doğrultusunda bölgeyi bir geçiş güzergâhı olarak yeniden konumlandırmıştır.⁶⁵ 2013 yılında başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi, Doğu Türkistan'ı Çin'in Batı Asya, Orta Asya ve Avrupa'ya uzanan yeni ticaret yollarının merkezi haline getirmiştir. Çin-Kazakistan petrol boru hattı ve Çin-Türkmenistan doğalgaz boru hattı gibi projeler, bölgenin enerji taşımacılığındaki kilit rolünü artırmıştır. Bu projelerle birlikte Çin, enerji tedarik zincirini çeşitlendirme ve enerji güvenliğini sağlama hedeflerine önemli katkılar sağlamıştır. Ancak altyapı yatırımları, bölgedeki yerel halkın yaşamını doğrudan etkileyen dönüşümleri de beraberinde getirmiştir. Uygur Türkleri, ekonomik faydaların dışında bırakılırken

⁶³ Abdureşit Abdulhamit, "Çin'in Doğu Türkistan'daki Sömürü Düzeni ve Doğu Türkistan'ın Stratejik Önemi", *Siyer Dergisi*, 31 (2024), s. 27.

⁶⁴ Varis Çakan, "Tarihte ve Bugün Doğu Türkistan Meselesi", *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 7/(Özel Sayı-1), (2023), s. 6.

⁶⁵ Jean A. Berlie, "Xinjiang and Central Asia's Pivot of History for the Belt and Road Initiative", Edt. J. A. Berlie, *China's Globalization and the Belt and Road Initiative*, Cham, 2020, s. 4, 52.

doğal kaynakların kullanımı nedeniyle toprak kaybı ve yerinden edilmeler gibi sorunlarla karşı karşıya kalmışlardır.⁶⁶

Bölgenin artan stratejik değeri, Çin'in iç güvenlik politikalarına da doğrudan yansımıştır. Çin, etnik ve dini farklılıkları "radikalizmle mücadele" çerçevesinde tanımlayarak, bölgede sert güvenlik politikaları uygulamaya başlamıştır. Özellikle 2009 Urumçi olayları sonrasında, yeniden eğitim kampları gibi uygulamalar devreye alınmış, camilerin yıkımı, dini liderlerin gözaltına alınması ve yerel kültürel sembollerin yasaklanması gibi politikalar hayata geçirilmiştir. Bu uygulamalar Çin hükümeti tarafından "bölgesel istikrarın sağlanması" ve Kuşak ve Yol Girişimi gibi projelerin sürdürülebilirliğinin teminat altına alınması adına gerekli adımlar olarak tanımlanmıştır. Ancak uluslararası insan hakları kuruluşları ve Batılı ülkeler, bu politikaları insan hakları ihlalleri olarak değerlendirmiş ve geniş çaplı eleştiriler gündeme getirmiştir.⁶⁷

Çin'in Doğu Türkistan üzerindeki politikaları, bölgenin ekonomik kalkınma hedefleriyle iç güvenlik stratejilerini bir arada yürütme çabalarını yansıtmaktadır. Bu süreçte bölgenin stratejik önemi giderek artarken, yerel halkın kültürel kimliğini ve ekonomik yaşamını koruma mücadelesi de aynı oranda güçlenmiştir.

Doğu Türkistan'ın Jeoekonomik Önemi ve Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) Kapsamındaki Rolü

Doğu Türkistan, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde stratejik bir merkez haline gelmiştir. Bölgenin zengin enerji kaynakları, özellikle petrol, doğalgaz ve yenilenebilir enerji potansiyeli, Çin'in enerji güvenliğini sağlama ve bölgesel kalkınmayı destekleme çabalarında önemli bir rol oynamaktadır. Doğu Türkistan, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında kara ve enerji altyapılarında bir geçiş noktası oluşturarak Çin, Orta Asya ve diğer komşu bölgeler arasındaki enerji ve ticaret akışını kolaylaştırmaktadır.⁶⁸

⁶⁶ Zhihai Xie, "China's Energy Infrastructure Development in Central Asia and Its Impact on Regional Energy Supply and Geopolitics", *Journal of Inter-Regional Studies: Regional and Global Perspectives (JIRS)*, 4 (2021), s. 2, 7.

⁶⁷ Xiaoxiao Li, "China's Belt-Road Strategy Xinjiang's Role in a System Without America". Edt. X. Li; Q. Fang, *Sino-American Relations: A New Cold War*, Amsterdam, 2022, s. 302.

⁶⁸ Berlie, a.g.m., s. 24.

Çin, bölgedeki enerji kaynak çeşitliliğinden faydalanarak hem fosil yakıt tedarikini güvence altına almakta hem de yenilenebilir enerjiye geçişini hızlandırmaktadır. Doğu Türkistan'daki rüzgâr ve güneş enerjisi projeleri, özellikle Pekin'in karbon emisyonlarını azaltma hedeflerine büyük katkı sağlamaktadır. 2022 yılı itibarıyla Doğu Türkistan'da rüzgâr enerjisi kapasitesi 26.1 GW'a ulaşmış olup, bu kapasitenin önümüzdeki yıllarda daha da artırılması planlanmaktadır. Yenilenebilir enerji alanındaki bu yatırımlar, Çin'in enerji ve altyapı projelerinde merkezi bir konuma sahiptir ve ülkenin karbon nötrlüğü hedeflerine yönelik stratejik bir adım olarak değerlendirilmektedir.⁶⁹

Ancak, Kuşak ve Yol Girişimi'nin bölgedeki faydalarının yanı sıra, projelerin ciddi şekilde olumsuz sonuçlar doğurabileceği de göz ardı edilmemelidir. Öncelikle, bölgenin jeopolitik ve stratejik öneminin artması, bölgedeki etnik ve kültürel gerilimleri de tırmandırmıştır. Uygur halkı başta olmak üzere yerel etnik gruplar, zorla yerinden edilme, ekonomik dışlanma ve kültürel baskı gibi sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır. Altyapı projeleri kapsamında yürütülen inşaat faaliyetleri, yerel toplulukların yaşam alanlarını tehdit etmekte ve zorla göçlere neden olmaktadır.⁷⁰

Bölgede hayata geçirilen kapsamlı sanayi ve enerji projelerinin çevre üzerindeki etkileri, ciddi endişelere yol açmaktadır. Fosil yakıt bazlı projeler, rüzgâr ve güneş enerjisi gibi yenilenebilir kaynaklarla dengelenmeye çalışılsa da halen bölgedeki ekosistem üzerinde olumsuz bir baskı oluşturmaktadır. Bu projeler, bölgenin biyolojik çeşitliliğini tehlikeye atarken, doğal kaynakların aşırı kullanımı nedeniyle su kaynakları ve toprak kalitesi zarar görmektedir. Özellikle madencilik

⁶⁹ "Xinjiang's Installed New-energy Power Generation Capacity Tops 40 mln kW", (8 Ocak 2023),

https://english.www.gov.cn/news/topnews/202301/08/content_WS63ba6a65c6d0a757729e5431.html (Erişim Tarihi: 9 Ekim 2024).

⁷⁰ Michael Clarke, "The Belt and Road Initiative and China's Xinjiang Dilemma: 'Connectivity' Versus Control?", (18 Temmuz 2017),

<https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13458-the-belt-and-road-initiative-and-china%E2%80%99s-xinjiang-dilemma-%E2%80%9Cconnectivity%E2%80%9D-versus-control?.html> (Erişim Tarihi: 20 Eylül 2024).

faaliyetleri, çevresel tahribatı artırmakta ve bölgenin doğal dengesini bozabilmektedir.⁷¹

Sosyal açıdan bakıldığında, Kuşak ve Yol Girişimi ekonomik kalkınmayı hızlandırır da bu kalkınmanın yerel halk için adil bir şekilde dağılmadığı gözlenmektedir. Doğu Türkistan'daki yeni iş imkânları ve ekonomik büyüme büyük ölçüde Çin'in doğusundan gelen göçmen iş gücü tarafından karşılanmaktadır. Yerel halkın bu ekonomik fırsatlara yeterince erişememesi, gelir eşitsizliğini derinleştirmekte ve sosyal huzursuzluklara yol açmaktadır.⁷²

Doğu Türkistan'ın enerji iletimindeki stratejik rolü, özellikle ultra yüksek gerilimli doğru akım (Ultra High Voltage Direct Current - UHVDC) hatları aracılığıyla, bölgeden Çin'in doğusundaki sanayi bölgelerine enerji taşımakta, bu durum ekonomik kalkınmayı desteklese de bölgedeki enerji altyapısının aşırı kullanımını ve çevresel baskıyı artırmaktadır. Bu durum, yerel halkın enerjiye erişiminde de zorluklara neden olabilmektedir. Enerji üretimi ve iletimi, çoğunlukla dış pazarlara ve Çin'in diğer bölgelerine yönelik olduğundan, yerel toplulukların bu kaynaklardan doğrudan faydalanma oranı oldukça düşük kalmaktadır.⁷³

Doğu Türkistan'ın Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki stratejik önemi, Çin'in enerji güvenliği ve ekonomik büyüme hedeflerine katkı sağlarken, bölgedeki etnik, sosyal ve çevresel sorunları da derinleştirmektedir. Bu projelerin sürdürülebilir bir kalkınma perspektifiyle dengelenmesi gerekmektedir; aksi takdirde, uzun vadede bölgedeki sosyal huzursuzluklar ve çevresel tahribat daha da artabilir. Çin'in, Doğu Türkistan'daki yatırımlarının hem yerel halkın haklarına hem de çevresel sürdürülebilirliğe duyarlı bir şekilde yürütülmesi, bölgenin gelecekteki kalkınması açısından büyük önem arz etmektedir.

⁷¹ Xingyuan Yang, Honghua Yang, Maximilian Arras, Chin Hao Chong, Linwei Ma, Zheng Li, "Unveiling the Energy Transition Process of Xinjiang: A Hybrid Approach Integrating Energy Allocation Analysis and a System Dynamics Model", *Sustainability*, 16 (2024), s. 2, 13, 22.

⁷² Thomas Cliff, "Lucrative Chaos: Interethnic Conflict as a Function of the Economic 'Normalization' of Southern Xinjiang", Edt. B. Hillman; G. Tuttle, *Ethnic Conflict and Protest in Tibet and Xinjiang*, New York, 2016, s. 122-124..

⁷³ Yang ve diğerleri, a.g.m., s. 13-14.

Kuşak ve Yol Girişimi Bağlamında Güvenlik Politikaları: Doğu Türkistan'ın İç ve Dış Dengesi

Doğu Türkistan, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi stratejisinde ekonomik açıdan olduğu kadar güvenlik açısından da önemli bir bölge olarak öne çıkmaktadır. Bölge, Çin'in ekonomik çıkarlarının ötesinde, ulusal güvenlik ve iç istikrarın korunması açısından da merkezi bir rol oynamaktadır. Bölgedeki Uygur nüfusunun bağımsızlık talepleri ve etnik gerilimler, Çin'in iç güvenlik politikalarının odağında yer almakta ve bu durum, Pekin'in Doğu Türkistan'daki güvenlik altyapısını genişletmesine neden olmaktadır. Çin, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında bölgenin stratejik önemini güvence altına almak için, dijital gözetim ve sosyal denetim mekanizmalarını uygulamaya koymuştur. Özellikle yüz tanıma sistemleri, büyük veri analizi ve mobil uygulamalar kullanılarak vatandaşların hareketleri izlenmekte ve güvenlik tehditlerinin erken tespiti hedeflenmektedir. Çin, bu teknolojileri "terörle mücadele" söylemiyle meşrulaştırırsa da uluslararası toplum bu uygulamaları insan hakları ihlalleri olarak değerlendirmektedir.⁷⁴

Doğu Türkistan, Kuşak ve Yol Girişimi'nin kara yolları ve boru hatları için önemli bir geçiş noktasıdır ve bu durum, bölgenin ekonomik ve stratejik değerini artırmaktadır. Çin'in iç güvenliği korumak amacıyla uyguladığı sert denetim stratejileri, Kuşak ve Yol Girişimi'nin güvenliğini sağlamayı da amaçlamaktadır. Bu bağlamda, Doğu Türkistan'daki güvenlik politikalarının olumlu yönlerinden biri, bölgenin altyapı projeleri sayesinde istikrarlı hale getirilmesi ve bölgesel kalkınmanın teşvik edilmesidir. Yüksek güvenlik önlemleri, bölgedeki altyapı yatırımlarını koruma altına alırken, Çin'in ekonomik büyüme hedeflerine hizmet etmektedir. Doğu Türkistan'daki bu yatırımlar, yerel ekonomiye de katkı sağlayarak istihdam olanaklarını artırmakta ve bölgesel kalkınmayı desteklemektedir.⁷⁵

⁷⁴ Steven Feldstein, "China's High-tech Surveillance Drives Oppression of Uyghurs", (27 Ekim 27), Ekim 10, 2024 tarihinde Bulletin of the Atomic Scientists: <https://thebulletin.org/2022/10/chinas-high-tech-surveillance-drives-oppression-of-uyghurs/> (Erişim Tarihi: 10 Ekim 2024).

⁷⁵ Qingzhen Hu, "Xinjiang Education Investment and Economic Growth Relationship - Based on the Perspective of Human Capital", *International Journal of Business and Management*, 5/6 (2010), s. 217.

Ancak, bu politikaların olumsuz yönleri de dikkat çekicidir. Çin'in yoğun güvenlik önlemleri ve gözetim mekanizmaları, Uygur nüfusu ve diğer etnik gruplar arasında toplumsal baskıyı artırmakta ve etnik gerilimleri derinleştirmektedir. Yerel halk, bu politikaların sosyal ve kültürel haklarını ihlal ettiğini savunmakta, bu da bölgede uzun vadeli huzursuzluklara yol açmaktadır. Ayrıca, Çin'in Doğu Türkistan üzerindeki yoğun denetim ve askeri varlığı, bölgedeki doğal kaynakların ve enerji altyapısının kontrol altında tutulmasına yönelik stratejik bir yaklaşım olarak da eleştirilmektedir.⁷⁶

Çin, yalnızca iç güvenliği sağlamakla kalmamakta, aynı zamanda Kuşak ve Yol Girişimi'nin güvenliği için Orta Asya'daki sınır güvenliğini güçlendirmektedir. Şanghay İşbirliği Örgütü çatısı altında yürütülen terörizm, aşırılıkçılık ve ayrılıkçılıkla mücadele iş birlikleri, Çin'in bölgesel güvenliği artırma ve Doğu Türkistan'daki sınır güvenliğini sağlama hedeflerinin bir parçasıdır. Bu iş birlikleri, Çin'in Doğu Türkistan'dan geçen enerji ve ticaret yollarının güvenliğini sağlarken, bölgesel istikrarı koruma ve Çin'in ekonomik çıkarlarını güvence altına alma stratejisiyle iç içe geçmektedir. Ancak bu süreç, Doğu Türkistan'daki yerel halk açısından ciddi olumsuz etkiler yaratmaktadır. Çin'in güvenlik odaklı yaklaşımı, Uygur ve diğer etnik gruplar üzerinde baskıyı artırarak kültürel kimliklerinin bastırılmasına ve toplumsal katılımın engellenmesine yol açmaktadır. Ayrıca, bu güvenlik önlemleri, bölgedeki halkın günlük yaşamında sürekli gözetim altında hissedilmesine neden olmakta ve sosyal gerilimleri daha da tırmandırmaktadır.⁷⁷

Doğu Türkistan'ın dış güvenlik politikaları da bölgedeki stratejik denge açısından önem taşımaktadır. Çin, Kuşak ve Yol Girişimi'nin korunması amacıyla Orta Asya'da Batı ve diğer dış güçlerin etkisini dengelemek için Rusya ile stratejik iş birlikleri geliştirmektedir. Bu iş birlikleri, Çin'in Orta Asya'da artan etkisini pekiştirmek ve bölgedeki stratejik projelerini korumak amacıyla yürütülmektedir. Ancak, bu politikaların uzun vadeli sonuçları belirsizdir; bölgedeki sosyal

⁷⁶ Sheena Chestnut Greitens, Myunghee Lee, Emir Yazici, "Counterterrorism and Preventive Repression: China's Changing Strategy in Xinjiang", *International Security*, 44/3 (2020), s. 10, 14-15, 17.

⁷⁷ Cho, Turner, a.g.m., s. 93.

huzursuzluklar ve uluslararası eleştiriler, Çin'in Doğu Türkistan'daki güvenlik politikalarının sürdürülebilirliğini tehdit edebilir.⁷⁸

Doğu Türkistan, Kuşak ve Yol Girişimi için kilit bir geçiş noktası olarak Çin'in küresel hedeflerine hizmet ederken, aynı zamanda yoğun güvenlik politikaları nedeniyle sosyal ve politik gerilimlere sahne olmaktadır. Bu çelişkili durum, Doğu Türkistan'ın gelecekteki rolünü hem fırsatlar hem de riskler açısından belirleyici hale getirmektedir.

Sonuç

Kuşak ve Yol Girişimi, dünya genelinde geniş çaplı altyapı projeleri ile Çin'in küresel ekonomik ve siyasi gücünü pekiştirme amacı taşıyan büyük bir kalkınma hamlesi olarak dikkat çekmektedir. Bu çalışmada Kuşak ve Yol Girişimi'nin ekonomik fırsatlar ve jeoekonomik etkileri detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Özellikle Doğu Türkistan, hem enerji transfer yolları üzerindeki merkezi rolü hem de Çin'in küresel ticaret stratejisindeki önemli noktalarından biri olarak öne çıkmaktadır. Ancak bu stratejik konum, bölgedeki etnik ve sosyal gerilimleri de artırmaktadır. Çin'in Doğu Türkistan'daki sert güvenlik uygulamaları, bölgede sosyal yapıyı ve kültürel kimlikleri etkileyen baskıcı bir ortam yaratmaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin sunduğu ekonomik fırsatlar, özellikle altyapı projeleri ve enerji nakil hatları açısından büyük potansiyeller barındırır da bu projeler beraberinde ciddi riskler getirmektedir. Borç tuzağı diplomasisi eleştirileri, gelişmekte olan ülkelerde Çin'in ekonomik etkisinin derinleşmesine ve bu ülkelerin finansal bağımsızlıklarının zayıflamasına neden olmaktadır. Doğu Türkistan gibi stratejik bölgelerde ise Çin'in artan jeopolitik etkisi, bölgedeki güvenlik önlemlerinin sertleşmesine ve yerel halkın üzerindeki sosyal baskının daha da yoğunlaşmasına yol açmaktadır.

Bu projelerin sürdürülebilirliği, bölgedeki yönetim sorunları, yolsuzluk ve çevresel etkilerle sınırlı kalmaktadır. Altyapı projelerinin yerel topluluklar üzerinde olumsuz etkiler yarattığı, özellikle zorla yerinden edilme, ekonomik dışlanma ve çevresel tahribat gibi sorunların

⁷⁸ Li-Chen Sim, Farkhod Aminjonov, "Avoiding the Potholes along the Silk Road Economic Belt in Central Asia", Edt. A. Abdoubaetova, *China's Belt and Road Initiative in Central Asia: Ambitions, Risks, and Realities*, Bişkek, 2020, s. 22.

ön plana çıktığı görülmektedir. Doğu Türkistan'da büyük altyapı projeleri ve enerji nakil hatlarının genişlemesi, yerel halkın ekonomik fırsatlara erişimini sınırlandırmakta, bunun yerine Çin'in doğusundaki ekonomik kalkınma süreçlerine katkı sağlamaktadır.

Sonuç olarak, Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in küresel ekonomik liderlik iddiasını destekleyen büyük bir proje olarak önemli fırsatlar sunmaktadır. Ancak, bu girişimin başarılı olabilmesi için sadece ekonomik değil, aynı zamanda sosyal ve çevresel sürdürülebilirlik ilkelerinin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Doğu Türkistan örneği, bu girişimin bölgesel kalkınmayı teşvik etme potansiyeli ile birlikte, sosyal gerilimleri ve çevresel riskleri nasıl beraberinde getirdiğini göstermektedir. Çin'in, Kuşak ve Yol Girişimi'ni daha kapsayıcı ve sürdürülebilir bir kalkınma modeli üzerinden yürütmesi, uzun vadeli başarı için kritik bir önem taşımaktadır.

Kaynakça

"China Defers Repayment of Tonga's Multi-Million Loan", (27 Ocak 2017), <https://matangitonga.to/2013/09/18/china-defers-repayment-tongas-multi-million-loan> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024).

"Chinese Consortium Chosen to Build Croatia's 2.4km Peljesac Bridge", (16 Ocak 2018), <https://www.globalconstructionreview.com/chinese-consortium-chosen-build-croatias-24km-pelji/> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

"Mahathir: Malaysia Saves Billions in Renegotiated Railway Deal with China", (15 Nisan 2019), <https://www.rfa.org/english/news/china/malaysia-railway-04152019170804.html> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

"Vice President Mike Pence's Remarks on the Administration's Policy Towards China", (4 Ekim 2018), <https://www.hudson.org/events/1610-vice-president-mike-pence-s-remarks-on-the-administration-s-policy-towards-china102018> (Erişim Tarihi: 27 Eylül 2024).

"Xinjiang's Installed New-energy Power Generation Capacity Tops 40 mln kW", (8 Ocak 2023), https://english.www.gov.cn/news/topnews/202301/08/content_WS63ba6a65c6d0a757729e5431.html (Erişim Tarihi: 9 Ekim 2024).

Abdulhamit, Abdureşit, "Çin'in Doğu Türkistan'daki Sömürü Düzeni ve Doğu Türkistan'ın Stratejik Önemi", *Siyer Dergisi*, 31 (2024), s. 26-29.

Achakzai, Muhammad Saleem, "China's Belt and Road Initiative: A Challenge to US Global Influence", (6 Eylül 2024),

<https://southasiajournal.net/chinas-belt-and-road-initiative-a-challenge-to-us-global-influence/> (Erişim Tarihi: 27 Eylül 2024).

Allen-Ebrahimiyan, Bethany, "How the World Learned of China's Mass Internment Camps". (12 Aralık 2019), <https://www.icij.org/investigations/china-cables/how-the-world-learned-of-chinas-mass-internment-camps/> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024).

Askary, Hussein; Gallagher, Paul, "Lessons: China's and West's Post-2008 Financial Crisis Recovery Strategies" (6 Haziran 2020), <https://brixsweden.org/lessons-chinas-and-wests-post-2008-financial-crisis-recovery-strategies/> (Erişim Tarihi: 27 Eylül 2024).

Ateş, Erdem, "Türkiye'nin Jeoekonomik Gücünün Belirlenmesi: Ampirik Bir Analiz", *Sinop Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 5/1 (2021), s.133-154.

Balding, Christopher, "Why Democracies Are Turning Against Belt and Road", (24 Ekim 2018), <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-10-24/why-democracies-are-turning-against-belt-and-road> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

Berlie, Jean A., "The New Silk Road", Edt. J. A. Berlie, *China's Globalization and the Belt and Road Initiative*, Cham, 2020, s.13-40.

Berlie, Jean A., "Xinjiang and Central Asia's Pivot of History for the Belt and Road Initiative", Edt. J. A. Berlie, *China's Globalization and the Belt and Road Initiative*, Cham, 2020, s.41-55.

Butler, Richard, "The Belt and Road Initiative Brings New Opportunities for China-Vanuatu Cooperation", (24 Nisan 2019), <https://allaboutvanuatu.com/the-belt-and-road-initiative-brings-new-opportunities-for-china-vanuatu-cooperation/> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

Calabrese, Linda; Jenkins, Rhys; Lombardozzi, Lorena, "The Belt and Road Initiative and Dynamics of Structural Transformation", *The European Journal of Development Research*, 36 (2024), s.515-547.

Cengiz, Orhan, "Çin'in 21. Yüzyıldaki Bölgesel ve Küresel Vizyonunu Yeni İpek Yolu Projesi Üzerinden Okumak", *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 27 (2021), s. 236-259.

Chellaney, Brahma, "China's Debt-Trap Diplomacy", (25 Ocak 2017), <https://chellaney.net/2017/01/25/chinas-debt-trap-diplomacy/> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024).

Chen, Yunnan, "Addis-Djibouti Railway", (8 Nisan 2021) <https://thepeoplesmap.net/project/addis-djibouti-railway/> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024).

Chin, Mui-Yin; Ong, Sheue-Li; Wai, Chew-Keong; Kon, Yee-Qin, "The Role of Infrastructure on Economic Growth in Belt and Road Participating Countries", *Journal of Chinese Economic and Foreign Trade Studies*, 14/2 (2021), s.169-186.

Cho, Sungmin; Turner, Joshua, "The Economics of Repression: The Belt and Road Initiative, COVID-19, and the Repression of Uyghurs in Xinjiang", (9 Aralık 2020), <https://www.airuniversity.af.edu/JIPA/Display/Article/2441685/the-economics-of-repression-the-belt-and-road-initiative-covid-19-and-the-repre/> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024).

Choudhury, Rahul Nath, *Mapping Chinese Investment in South Asia*, Singapur, 2023.

Clarke, Michael, "The Belt and Road Initiative and China's Xinjiang Dilemma: 'Connectivity' Versus Control?", (18 Temmuz 2017), <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13458-the-belt-and-road-initiative-and-china%E2%80%99s-xinjiang-dilemma-%E2%80%9Cconnectivity%E2%80%9D-versus-control?.html> (Erişim Tarihi: 20 Eylül 2024).

Cliff, Thomas, "Lucrative Chaos: Interethnic Conflict as a Function of the Economic 'Normalization' of Southern Xinjiang", Edt. B. Hillman; G. Tuttle, *Ethnic Conflict and Protest in Tibet and Xinjiang*, New York, 2016, s.122-150.

Çakan, Varis, "Tarihte ve Bugün Doğu Türkistan Meselesi", *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 7/(Özel Sayı-1), (2023), s. 1-6.

Dave, Bhavna; Kobayashi, Yuka, "China's Silk Road Economic Belt Initiative in Central Asia: Economic and Security Implications", *Asia Europe Journal*, 16 (2018), s.267-281.

Dessein, Bart, "'Pacifism', and China's 'Peaceful Rise' and 'Peaceful Development'", Edt. J. Kustermans, T. Sauer, D. Lootens, B. Segaeert, *Pacifism's Appeal: Ethos, History, Politics*, Cham, 2019, s.179-197.

Feldstein, Steven, "China's High-tech Surveillance Drives Oppression of Uyghurs", (27 Ekim 27), Ekim 10, 2024 tarihinde Bulletin of the Atomic Scientists: <https://thebulletin.org/2022/10/chinas-high-tech-surveillance-drives-oppression-of-uyghurs/> (Erişim Tarihi: 10 Ekim 2024).

Gallagher, Kevin P.; Kring, William N.; Ray, Rebecca; Moses, Oyintarelado; Springer, Cecilia; Zhu, Lin, "The BRI at Ten: Maximizing the Benefits and Minimizing the Risks of China's Belt and Road Initiative", (2023), <https://www.bu.edu/gdp/files/2023/09/GCI-Report-BRI-10-FIN.pdf> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

Gao, Ying; Yang, Hui, "The Measurement of Financial Support For Real Estate and House Price Bubbles and their Dynamic Relationship: An Empirical Study Based on 31 Major Cities in China", *National Accounting Review (NAR)*, 6/2 (2024), s.195-219.

"Global Infrastructure Outlook: Infrastructure Investment Needs 50 Countries, 7 Sectors to 2040", (2017), <https://oeservices.oxfordeconomics.com/publication/open/283970> (Erişim Tarihi: 30 Eylül 2024)

Greitens, Sheena Chestnut; Lee, Myunghee; Yazici, Emir, "Counterterrorism and Preventive Repression: China's Changing Strategy in Xinjiang", *International Security*, 44/3 (2020), s.9-47.

Grossman, Derek, "Military Build-Up in the South China Sea", (22 Ocak 2020), https://www.rand.org/pubs/external_publications/EP68058.html (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024).

Hall, Todd H.; Krolkowski, Alanna, "Making Sense of China's Belt and Road Initiative: A Review Essay", *International Studies Review*, 24/3 (2022), s.1-18.

Harding, Brian; Pohle, Camilla, "China's Search for a Permanent Military Presence in the Pacific Islands", (21 Temmuz 2022), <https://www.usip.org/publications/2022/07/chinas-search-permanent-military-presence-pacific-islands> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024).

Hillman, Jonathan E., *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*, New Haven and London, 2020.

Hu, Qingzhen, "Xinjiang Education Investment and Economic Growth Relationship - Based on the Perspective of Human Capital", *International Journal of Business and Management*, 5/6 (2010), s.215-220.

Hui, Fang; Yujie, Song, "Host Country Risks and China's Foreign Direct Investment: A Study Based on 43 Countries Along the Belt and Road Initiative", *Journal of Shanghai University of Finance and Economics*, 21/5 (2019), s.33-52.

Hussain, Abid, "March of 'Terror': Pakistan Grapples With Deadly Attacks on China Interests", (29 Mart 2024), <https://www.aljazeera.com/news/2024/3/29/march-of-terror-pakistan-grapples-with-deadly-attacks-on-china-interests> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

Ito, Asei, "China's Belt and Road Initiative and Japan's Response: from Non-participation to Conditional Engagement", *East Asia*, 36 (2019), s.115-128.

Ivleva, Daria, "The Belt and Road Initiative in Kazakhstan: Does the Geopolitics of China's Outward Investments Put the Brakes on Decarbonisation?", (2021), <https://climate-diplomacy.org/magazine/cooperation/belt-and-road-initiative-case-kazakhstan> (Erişim Tarihi: 3 Ekim 2024).

Jamali, Ahmed Bux; Westcott, Stephen P.; Verma, Abhishek, "Belt and Road Initiative The Intertwining of China's Foreign Policy and Economic Nationalism", *East Asia*, 41 (2023), s.23-40.

Janjua, Haroon, "Pakistan: What is behind attacks on Chinese nationals?", (7 Ekim 2024) <https://www.dw.com/en/pakistan-what-is-behind-attacks-on-chinese-nationals/a-70425841> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024)

Jones, Lee; Hameiri, Shahar, "Debunking the Myth of 'Debt-Trap Diplomacy': How Recipient Countries Shape China's Belt and Road Initiative", (25 Ağustos 2020), <https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/2020->

[08-25-debunking-myth-debt-trap-diplomacy-jones-hameiri.pdf](#) (Erişim Tarihi: 27 Eylül 2024).

Jukić, Luka Ivan, "Connecting Croatia on a Bridge Built by China", <https://www.politico.eu/interactive/connecting-croatia-on-a-bridge-built-by-china/> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

Kambudzi, Nancy, "Power Imbalance in Africa-China Investment and Development Deals: The Case of Zimbabwe (2000–2018)", *Les Cahiers d'Afrique de l'Est/The East African Review*, 57 (2022), s.1-19.

Khan, Muhammad Khalil; Sandano, Imran Ali; B. Pratt, Cornelius; Farid, Tahir, "China's Belt and Road Initiative A Global Model for an Evolving Approach to Sustainable Regional Development", *Sustainability*, 10/11 (2018), s.4234-4255.

Khanal, Shaleen; Zhang, Hongzhou, "Ten Years of China's Belt and Road Initiative: A Bibliometric Review", *Journal of Chinese Political Science*, 29 (2023), s.361-395.

Kul, Ömer, "Osman Batur ve Doğu Türkistan Millî Mücadelesi (1941-1951) (Yayımlanmamış Doktora Tezi)", 2009, İstanbul Üniversitesi SBE.

Łasak, Piotr; Linden, René W. H. van der, *The Financial Implications of China's Belt and Road Initiative A Route to More Sustainable Economic Growth*, Cham, 2019.

Lew, Jacob J.; Roughead, Gary; Hillman, Jennifer; Sacks, David, "China's Belt and Road: Implications for the United States", (2021), <https://www.cfr.org/task-force-report/chinas-belt-and-road-implications-for-the-united-states/> (Erişim Tarihi: 30 Eylül 2024).

Li, Jiatao; Assche, Ari Van; Fu, Xiaolan; Li, Lee; Qian, Gongming, "The Belt and Road Initiative and International Business Policy A Kaleidoscopic Perspective", *Journal of International Business Policy*, 5 (2022), s.135-151.

Li, Mingjiang, "The Belt and Road Initiative: Geo-economics and Indo-Pacific Security Competition", *International Affairs*, 96/1 (2020), s.169-187.

Li, Xiaoxiao, "China's Belt-Road Strategy Xinjiang's Role in a System Without America". Edt. X. Li; Q. Fang, *Sino-American Relations: A New Cold War*, Amsterdam, 2022, s.293-315.

Lim, Kean Fan, "On the Rationale and Implications of China's RMB Internationalization: A Global Historical Perspective", *Journal of Global History*, 18/2 (2023), s.304-325.

Martins, Tiago Tecelão, "Arctic Ambitions: China's Engagement With the Northern Sea Route", (1 Kasım 2023) <https://thediplomat.com/2023/11/arctic-ambitions-chinas-engagement-with-the-northern-sea-route/> (Erişim Tarihi: 3 Ekim 2024).

“Meeting Asia’s Infrastructure Needs”, (2017), <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf> (Erişim Tarihi: 30 Eylül 2024).

Morris, David, "The Belt and Road Initiative and the Geopolitics of the South Pacific", (12 Ocak 2020), <https://www.davidmorrisprojects.com/post/the-belt-and-road-initiative-and-the-geopolitics-of-the-south-pacific> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

Ng, Eric, "Botched Chinese Railway Project in Africa is a Warning to Belt and Road Investors", (29 Ekim 2018) <https://www.scmp.com/business/banking-finance/article/2170549/botched-chinese-railway-project-africa-warning-belt-and> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

Ofstad, Arve; Tjønneland, Elling, “Zambia’s looming debt crisis - is China to blame?”, (2019), <https://www.cmi.no/publications/6866-zambias-looming-debt-crisis-is-china-to-blame> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024).

Palmer, Alexander; Carroll, Henry H.; Velazquez, Nicholas, “Unpacking China’s Naval Buildup”, (5 Haziran 2024), <https://www.csis.org/analysis/unpacking-chinas-naval-buildup> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024).

Pant, Harsh V.; Passi, Ritika, "India’s Response to China’s Belt and Road Initiative". *Asia Policy*, 24 (2017), s.88-95.

Paul, Michael; Overhaus, Marco, "Security and Security Dilemmas in Sino-American Relations", (Nisan 2020), https://www.swp-berlin.org/publications/products/research_papers/2020RP04_China_USA.pdf (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024).

Rai, Arpan, "Why Chinese Workers are Under Attack From Militants in Afghanistan and Pakistan", (7 Ekim 2024), <https://www.independent.co.uk/asia/south-asia/karachi-airport-blast-chinese-workers-pakistan-afghanistan-b2625058.html> (Erişim Tarihi: 8 Ekim 2024).

Rana, Pradumna B.; Ji, Xianbai, *China’s Belt and Road Initiative: Impacts on Asia and Policy Agenda*, Singapur, 2020.

Ruser, Nathan, “Exploring Xinjiang’s Detention Facilities”, (24 Eylül 2020), <https://xjdp.aspi.org.au/explainers/exploring-xinjiangs-detention-facilities/> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2024)

Schroden, Jonathan, "Assessing China’s Motives: How the Belt and Road Initiative Threatens US Interests", (27 Temmuz 2022), <https://www.airuniversity.af.edu/JIPA/Display/Article/3111114/assessing-chinas-motives-how-the-belt-and-road-initiative-threatens-us-interests/> (Erişim Tarihi: 27 Eylül 2024).

Sharma, Anu, "China’s Polar Silk Road: Implications for the Arctic Region", (25 Ekim 2021),

<https://www.airuniversity.af.edu/JIPA/Display/Article/2820750/chinas-polar-silk-road-implications-for-the-arctic-region/> (Erişim Tarihi: 3 Ekim 2024)

Sheldon-Duplaix, Alexandre, "Beyond the China Seas: Will China Become a Global "Sea Power"?", *China Perspectives*, 2 (2016), s.43-52.

Sheng, Edmund Li, *Greater Eurasia Partnership and Belt and Road Initiative: The Cooperation or Containment of Atlanticism in the International System*, Singapur, 2023.

Sim, Li-Chen; Aminjonov, Farkhod, "Avoiding the Potholes along the Silk Road Economic Belt in Central Asia", Edt. A. Abdoubaetova, *China's Belt and Road Initiative in Central Asia: Ambitions, Risks, and Realities*, Bişkek, 2020, s.20-31.

Summers, Tim, "China's 'New Silk Roads' Sub-national Regions and Networks of Global Political Economy", *Third World Quarterly*, 37/9 (2016), s.1628-1643.

Tokatlı, Seda Gözde, "Yeni Dünya Düzeninde Değişen Dinamiklerin Küresel Politikaya Etkisi", *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8/1 (2023), s.902-929.

Wang, Rui; Lee, Khai Ern; Mokhtar, Mazlin; Goh, Thian Lai, "The Transition of Belt and Road Initiative from 1.0 to 2.0 Challenges and Implications of Green Development", *Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences*, 16 (2023), s.293-328.

Xie, Zhihai, "China's Energy Infrastructure Development in Central Asia and Its Impact on Regional Energy Supply and Geopolitics", *Journal of Inter-Regional Studies: Regional and Global Perspectives (JIRS)*, 4 (2021), s.1-14.

Yang, Fang; Li, Juan, "A Review of Renewable Energy Investment in Belt and Road Initiative Countries A Bibliometric Analysis Perspective", *Energies*, 17/19 (2024), s.1-24

Yang, Xingyuan; Yang, Honghua; Arras, Maximilian; Chong, Chin Hao; Ma, Linwei; Li, Zheng, "Unveiling the Energy Transition Process of Xinjiang: A Hybrid Approach Integrating Energy Allocation Analysis and a System Dynamics Model", *Sustainability*, 16 (2024), s.1-28.

Yu, Hong, *Understanding China's Belt and Road Initiative*, Singapur, 2024.

Yuniarto, Paulus Rudolf, "Opportunities and Challenges of Socio-Cultural Cooperation in China's Belt and Road Initiative in Indonesia", *Jurnal Hubungan Internasional*, (2021), s.99-112.

Zhao, Jianzhi, "Chinese State-Owned Companies, Misallocation and the Reform Policy". *Chinese Political Science Review*, 4 (2018), s.28-51.

Zhou, Ling; Mao, Yanghai; Fu, Qinyi; Xu, Danlu; Zhou, Jiaqi; Zeng, Shaolong, "A Study on the Belt and Road Initiative's Trade and its Influencing Factors: Evidence of China-South Asia's panel Data", *Plos One*, 18/4 (2023), s.1-16.

Extended Abstract

The Belt and Road Initiative is one of the largest development projects, characterized as a modern version of the historical Silk Road, which aims to increase China's economic, political and geostrategic influence globally. Announced in 2013 by Chinese President Xi Jinping, the initiative aims to create one of the world's largest infrastructure networks. Spanning land and sea routes, this massive project aims to strengthen economic ties in dozens of countries around the world, particularly in Asia, Europe and Africa, and reshape global trade flows by creating new trade routes. Infrastructure investments, ports, railways, power lines and industrial zones are being built in participating countries, deepening economic integration between local economies and China.

The strategic objectives of the Belt and Road Initiative include ensuring China's global energy security, diversifying trade routes and reducing its dependence on the West. In this context, the construction and expansion of energy transfer routes is one of the cornerstones of the initiative. China has taken important steps to develop regional energy infrastructures, particularly in Central Asia and the Middle East, in order to provide faster and more secure access to energy resources.

East Turkestan stands out as one of the most important points of this initiative. The strategic location of the region on both land and energy lines makes China's economic and geopolitical interests in the region even more important. East Turkestan serves as a bridge connecting Central Asia with China's western border and has become the center of China's energy transfer network. The oil and gas pipelines passing through the region are key to meeting China's energy needs. In addition, the railway lines China is building as part of its Belt and Road Initiative strengthen connectivity with Central Asia and Europe, giving China a significant advantage in global trade routes. East Turkestan's strategic location presents a dynamic fraught with both opportunities and regional and global risks. China's policies in the region create a serious tension between economic development and human rights abuses. This has led to widespread international criticism. The Belt and Road Initiative's impact on the region is directly linked to China's strategies in East Turkestan. The region's importance for both economic growth and stability plays an important role in the long-term success of the initiative.

East Turkestan is a key region for China as a crossroads for energy supply security and international trade routes. Its location at the center of trade and energy routes from Asia to Europe makes it an important actor in China's economic integration with West Asia, Central Asia and Europe. The land and

railway projects implemented within the framework of the Belt and Road Initiative contribute to China's regional development goals, while also serving an important function in terms of energy security.

In particular, the China-Kazakhstan oil pipeline and the China-Turkmenistan gas pipeline are among the most important projects to secure China's energy supply. These infrastructure projects aim to reduce China's energy dependence and diversify supply routes. However, the environmental and social impacts of these projects raise serious concerns. Energy projects in the region have caused environmental damage, forced displacement of local populations and social unrest. The Belt and Road Initiative has attracted global attention for the huge economic opportunities it offers in terms of infrastructure projects and trade routes. In particular, China aims to expand its international trade network and create a vast transportation and infrastructure corridor connecting Asia, Europe and Africa. However, the serious economic, social and political risks associated with these projects are also at the center of important debates. One of the most criticized points is the "debt trap diplomacy", which is considered as China's strategy of dragging developing countries into financial dependency through high-cost loans. In this context, Sri Lanka's Hambantota Port stands out as one of the most concrete examples of this strategy. Sri Lanka, unable to pay its debts, led to the transfer of the port to China for 99 years, which reinforced China's strategic influence in the region.

However, criticism of China's debt trap diplomacy has not only financial but also geopolitical implications. When developing countries incur huge debt burdens in exchange for strategic infrastructure projects, it limits their ability to act independently in their foreign policy decisions. This is seen as a threat that could undermine the sovereignty of many countries. Similar projects in countries such as Pakistan, Maldives and Kenya have brought the risk of ceding control of strategic assets to China through borrowing.

On the other hand, the impact of the infrastructure projects under the Belt and Road Initiative on the local population is also a matter of debate. Although the projects implemented in East Turkestan offer great opportunities for the economic development of the region, there is growing criticism that they do not provide sufficient economic benefits for the local Uyghur people. Although these projects have created jobs in the region, the prioritization of Han Chinese from the eastern regions of China in these projects has limited the economic integration of the local population and led to social unrest. Moreover, the construction of energy and transportation corridors, as well as infrastructure projects, has negatively affected the cultural and social life of the local population. Income inequality, social injustices and marginalization of the local

population are cited as one of the main reasons for the ongoing social unrest in East Turkestan.

In addition, the environmental impact of the Belt and Road Initiative has also been a major topic of debate. Large-scale infrastructure projects lead to overconsumption of natural resources and degradation of ecosystems. The massive infrastructure works in East Turkestan have brought environmental problems such as the destruction of agricultural land and pollution of water sources. Such negative impacts have raised serious questions about the sustainability of China's projects and have been met with environmental concerns in the international arena.

While the Belt and Road Initiative offers great economic opportunities at the global level, it has been widely criticized for the economic, political, social and environmental risks it brings with it. The debt burden and political dependence that these projects impose on developing countries is a strategy that could threaten their sovereignty in the long run. Moreover, policies that prevent the economic and social integration of local populations trigger social unrest and complicate the sustainability of the projects.

While the Belt and Road Initiative aims to increase China's economic and political influence, serious security issues have also come to the fore in this process. While East Turkestan is at the center of geoeconomic growth strategies, it is also the focal point of China's security policies. China has expanded digital surveillance systems to ensure the security of strategic projects in the region. Its surveillance and control policies, especially on the Uyghur people, have been criticized internationally as human rights violations. The Chinese government defends these policies as part of the fight against terrorism, but it is stated that these policies further deepen ethnic tensions and increase social unrest in the region.

China's internal security policies have greatly affected the social fabric in East Turkestan. Practices such as restricting the cultural rights of local people, forced migration policies and economic exclusion have increased unrest in the region. China imposes strict security measures to ensure the safety of infrastructure projects in the region, but the long-term sustainability of these policies is questioned.

One of the major criticisms of the Belt and Road Initiative is that China is creating economic dependencies by indebting developing countries. Countries such as Sri Lanka, Pakistan and Zambia are facing debt crises due to China's high-cost infrastructure projects. Debt restructuring and deferral processes have weakened the economic independence of these countries and increased China's political influence over them. In particular, strategic infrastructure

projects, such as the Hambantota Port, have been used as a tool to expand China's geopolitical influence.

However, there are also examples where infrastructure projects have failed. Projects such as the Addis Ababa-Djibouti railway have failed due to low utilization rates and energy problems. These projects are indicative of the governance problems, corruption and poor planning that China faces in developing countries.

The Belt and Road Initiative is seen as China's geopolitical strategy aimed at shifting the global balance of power. It is argued that China is investing in strategic infrastructure projects with the aim of reducing the influence of the US and limiting the rise of India, especially in the Asia-Pacific region. China aims to become a leader in global trade by modernizing its land and sea trade routes. However, this strategy is subject to criticism given China's geopolitical imperatives and the constraints it faces.

China's plans to establish a military base in Vanuatu and its strategic military activities in the South China Sea are seen as part of this geopolitical strategy. China's goals of increasing its military power and securing maritime trade routes could lead to significant changes in the global balance of power. However, this process carries risks, especially in terms of the management problems China faces in its strategic projects and the sustainability of infrastructure projects.

East Turkestan has become a strategic hub under the Belt and Road Initiative, but social and environmental problems in the region are deepening. Large energy projects in the region threaten the livelihoods of local people, leading to forced displacement. Mining activities in particular are causing environmental destruction and disrupting the natural balance of the region, affecting water resources and soil quality.

From a social perspective, economic opportunities in the region are largely provided by the migrant labor force from eastern China, with limited opportunities for local people to benefit from these opportunities. This has deepened income inequality in the region and led to social unrest. At the same time, China's intensive security policies in the region have increased pressure on the local population and fueled ethnic tensions.

The Belt and Road Initiative is a massive development drive that supports China's claim to global economic leadership. While it offers great potential in terms of economic opportunities and infrastructure projects, it also carries political and social risks. East Turkestan is at the center of the initiative and has an important position in China's global trade strategies. However, social unrest,

environmental destruction and ethnic tensions in the region raise serious concerns about the long-term sustainability of the initiative.

It is critical for China to pursue these projects through a more inclusive and sustainable development model, both in terms of regional development and social cohesion. The success of China's Belt and Road Initiative will depend not only on economic growth, but also on careful management of social and environmental impacts.