

TÜRKİYE-ÇİN İLİŞKİLERİNDE KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NİN ÖNEMİ¹

Zekeriyya AKDAĞ²

Özet

1978’de başlayan “Reform ve Dışa açılma” politikasının kırkınıcı yılını geride bırakan Çin, dünya ekonomisinin motor gücü haline gelmiştir. Çin Devlet Başkan Xi Jinping’in 2013 yılında başlattığı “Kuşak ve Yol Girişimi”nin, dünya nüfusunun en az üçte ikisini ve 70 civarında ülkeyi etkilemesi beklenmektedir. Girişim karadan ve denizden Asya’yı, Avrupa’ya ve Afrika’ya bağlayan bir ticaret ve altyapı ağı kurmayı hedeflemektedir. Çin’in modern ipek yolu olarak sunduğu “Kuşak ve Yol Girişimi”, geçtiği güzergahta yer alan ülke ekonomilerini hızla geliştirmekte olan Çin ekonomisine entegre etmeyi hedeflemektedir. Çin’in modern İpek Yolu Projesi, Türkiye-Çin ilişkilerinde yapısal değişime yol açabilecek potansiyeller barındırmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi iki ülke arasındaki ilişkilerin daha yüksek bir seviyeye ulaşmasına olanak sağlayacaktır. Bu çalışmada Kuşak ve Yol Girişimi’nin Çin-Türkiye ilişkilerinin gelişimindeki önemi analiz edilecektir. Bu bağlamda girişimin yaratacağı fırsatlar ve tehditler değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler : Kuşak ve Yol Girişimi, Türkiye, Çin, Türkiye-Çin İlişkileri

- 1 Bu çalışmanın bir kısmı 2018 yılında “VII Uluslararası Sempozyum İdealden Gerçeğe Toplum, Siyaset ve Ekonomi” sempozyumunda sunulmuştur.
- 2 Araştırma Görevlisi, İnönü Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü, zekeriyya.akdag@inonu.edu.tr

Giriş

Afro-Avrasya'nın merkezinde yer alan Türkiye; Avrupa, Orta Asya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika gibi dünyanın önemli pazarlarına yakın olmaktan kaynaklanan avantajlara sahip bulunmaktadır. Aynı zamanda dünyanın en problemlili alanlarına komşuluk eden Türkiye, bu jeopolitik konumunun etkisiyle dünya politikasında en etkili ilk on ülke arasında yer almaktadır. Fakat Türkiye'nin ekonomik gücü için aynı şey söylenemez. Her ne kadar dünya ekonomisinde en büyük ilk yirmi ekonomi içinde yer alsada Türkiye'nin şimdiye kadar gösterdiği ekonomik performans ile bir türlü vasatın üzerine çıkamamıştır. Çin başta olmak üzere Doğu Asya ülkeleri ise mucizevi bir performans sergileyerek dünya ekonomisinin merkezi konumuna yükselmişlerdir. Çin 1978 yılında "reform ve dışa açılım" politikasını başlatarak kapitalist dünya ekonomisi ile entegrasyon sürecine girmiştir. Kırk yılını geride bırakan reform süreci Çin'i dünya ekonomisinde en büyük ekonomilerden biri haline getirmiştir. Çin şu anda satın alma gücü paritesine göre dünyanın en büyük ekonomisidir. Nominal değerlere göre ise hâlâ ABD'den sonra dünyanın ikinci büyük ekonomisidir.

Çin ekonomisi uzun yıllar ortalama yüzde 10'luk bir büyüme gerçekleştirerek 2011 yılı sonunda 1977 yılındaki büyüklüğünün 25 katına erişmiştir. Aynı dönemde Türkiye ekonomisi ortalama yüzde 4'lük bir büyüme ile ancak 3,7 katına çıkabilmiştir. 1990-2014 arası dönemde Çin ve çevresinin dünya toplam üretimindeki payı yüzde 25'ten yüzde 37'ye çıkarak yüzde 50'lik bir artış gerçekleştirmiştir. Aynı dönemde Türkiye'nin dünya ekonomisindeki yüzde 1'in biraz üzerinde bir bant içinde kalmıştır (Oktay, 2017: 565). Doğu Asya dünya üretiminin üçte birinden fazlasını gerçekleştirirken Türkiye yüzde 1-2 bandını bir türlü aşamamıştır. Doğu Asya dünya ortalamasının üzerinde bir büyüme gerçekleştirerek dünya ekonomisindeki önemini sürekli bir biçimde arttırmıştır.

Çin, 2010 yılında dünya ekonomisinde ikinciliği konumunu Japonya'dan devralarak Asya'da birinci, dünyada ikinci büyük ekonomi konumuna yükselmiştir. 2010 yılında Japonya'nın GSYİH'si %4,2 artarak 5,7 trilyon dolar düzeyinde gerçekleşirken, aynı dönemde Çin'in GSYİH'si

%10,6 artarak 6,1 trilyon dolar seviyesine çıkmıştır. 2017 yılına geldiğinde ise Çin'in GSYİH'si 12.2 trilyon dolar seviyesine çıkarken, nominal değerlere göre hala dünyanın en büyük ekonomisi konumunda olan ABD'nin GSYİH'si 19.4 trilyon düzeyinde olmuştur. 1978 yılında dış ticarete 27. sırada olan Çin, 2009 yılında Almanya'yı geride bırakarak 3. sıraya, 2010'da ise Japonya'yı da geçerek 2. sıraya yerleşmiştir. 1990'larda Çin'in ihracatı 57 milyar dolar iken, bu rakam 2017 yılına geldiğinde 2.4 trilyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Çin imalat sanayisinde 2010 yılında Amerika'yı geçerek dünya üretiminde birinci sıraya yükselmiştir. 2010 yılında Çin 1.9 trilyon dolar değerinde bir imalat yaparken, ABD'nin imalatı 1.8 trilyon dolar seviyesinde olmuştur (<https://databank.worldbank.org>). İngiltere'nin imalat sanayisindeki üstünlüğünü 19. yüzyılın sonlarında devralan ABD, yüzyıldan uzun süren bu üstünlüğünü Çin'e devretmek zorunda kalmıştır (Jacques 2016: 608). Çin, dünya üretiminde ve ticaretinde büyük bir hızla lokomotif bir ülke konumuna yerleşmektedir. Çin'in ekonomik büyümesi bölgesel ve küresel ölçekte büyük değişimlere yol açmaktadır.

Çin ekonomisi büyüdükçe Çin'in dünya ekonomisindeki ve siyasetindeki görünürlüğü gittikçe artmaktadır. Çin ekonomisinin büyüklüğü, Çin'in kendine güvenini arttırarak Çin'in bölgesel ve küresel ölçekte inisiyatifler almasına yol açmaktadır. Bu çerçevede Çin Kuşak ve Yol Girişimini, yakın ve uzak çevresini şekillendirmek amacıyla hayata geçirmiştir. Girişimin, Çin merkezli bir dünya düzeni arayışının ürünü olduğu da söylenebilir. Çin ekonomisinin artık eskisi gibi çift haneli büyüme oranını yakalamasının olanaksız olduğunun anlaşılması, 2008 ekonomik krizinin etkisiyle küresel ticarete yaşanmakta olan yavaşlama, Çin'in hızlı büyümesine yönelik bölgesel ve küresel tepkilerinin artması Çin'i alternatif politikalara yöneltmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti dış politikasının temel direklerinden biri batıcılıktır. Cumhuriyet'in değişmez sayılabilecek ana yönelimi "yüzünü Batı dünyasına dönmek" olmuştur. Eğer Batı dünyası ile ilişkiler iyi ise başka bir partner aranmamakta, ancak bu cephedeki krizler sırasında ve de geçici olarak yani Batı ile ilişkilerin düzelmesine kadar farklı bazı

dış politika tutumları görülebilmektedir (Sönmezoğlu, 2006: 761). Türkiye, dış politika ve dış ticarete geleneksel olarak Batı'ya yönelimli bir ülke olmuştur. Türkiye'nin dış ticaretinin hemen hemen yarısı Batı ülkelerindedir. Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminin ve Cumhuriyet döneminin dış politikasında temel statükolardan biri Batı'ya yönelimdir. Ancak Batı ile sorunlar yaşandığı süre için geçici olarak alternatif arayışları görülmektedir. Dolayısıyla dış politikada temel olan Batı dünyası ile işbirliği olmaktadır. Bundan dolayı Türkiye, Çin başta olmak üzere Asya ülkelerine yönelik tutarlı ve sürdürülebilir bir politika geliştirememiştir. Uzak Doğu, Türkiye'nin ekonomik ve politik olarak minimal ilişkilere sahip olduğu bir bölge olmuştur. Çin başta olmak üzere bölge ekonomilerinin dünya ekonomisindeki hızlı yükselişleri, Türkiye'nin bölgeye yönelik politikalarını yeniden değerlendirmesini kaçınılmaz kılmaktadır.

Bu çalışmanın temel amacı, Kuşak ve Yol Girişiminin Türkiye'nin Çin başta olmak üzere Doğu Asya'ya yönelik politikasında köklü değişimlere yol açacak potansiyele sahip olduğunu göstermektir. Girişim, Türkiye-Çin ilişkilerinde dengeli ve sürdürülebilir bir politikanın temel taşlarını döşeyecektir. Çin başta olmak üzere Doğu Asya'nın dünya ekonomisindeki ağırlığı, bölgeyi Türkiye için sadece farklı ittifaklara ihtiyaç duyulduğunda başvurulacak bir alternatiften çok daha önemli bir hâle getirmiştir. Bu çalışmada özellikle son yıllarda Türkiye-Çin ilişkilerinin gelişimi incelenecek, ardından Kuşak ve Yol Girişimi analiz edilecek ve son olarak da Türkiye-Çin ilişkilerinde girişimin önemine değinilecektir.

1. Türkiye-Çin ilişkilerinin Gelişimi

İkinci Dünya Savaşı sonrası iç savaşı kazanan komünistler tarafından 1949 yılında kurulan Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) Türkiye tarafından tanınmamıştır. Türkiye, Batı dünyasının yanında yer alarak ana karadaki komünist rejim yerine, iç savaş sonrasında Tayvan'a sığınan milliyetçiler tarafından kurulan Çin Cumhuriyeti ile diplomatik ilişkilerini sürdürmüştür. Türkiye Cumhuriyeti ve Çin Halk Cumhuriyeti

arasındaki resmî ilişkiler, ÇHC'nin Birleşmiş Milletler ve uluslararası toplumda tanınmasıyla paralel olarak 1971 yılında kurulmuştur. İki ülke arasında resmi ilişkiler tesis edilmesine rağmen, Soğuk Savaş'tan kaynaklanan ideolojik kısıtlamalar, coğrafi olarak iki ülkenin birbirlerine uzak olması vb. sebepler yüzünden ikili ilişkiler pek bir gelişme göstermemiştir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra özellikle de Çin'de komünist yönetimin kurulmasının ardından Dünya anakarasının büyük çoğunluğunda ya doğrudan sosyalist yönetimler kurulmuştur ya da sosyalist partiler en büyük muhalefet partisi konumuna gelmiştir. Savaş ve savaşın ortaya çıkardığı yıkım sosyalist ideolojinin dünyanın birçok bölgesinde oldukça etkin olmasına zemin hazırlamıştır. Dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi Türkiye'de de sosyalist ideolojinin beslendiği iki ana damar olmuştur: Biri Sovyetler iken diğer Mao'nun Çin'i olmuştur. Mao Zedong düşüncesinin Türkiye solu, özellikle de Aydınlık grubu üzerinde önemli etkileri olmuştur. Aydınlık hareketi olarak bilinen "Proleter Devrimci Aydınlık" adlı grup, küçük bir çevre için dahi olsa Çin deneyimini Türkiye'de anlaşılır kılması bakımından önem arz etmektedir (Üngör, 2013: 170). Çin devrimci modelinin Türkiye'deki etkisi sadece bu grupla sınırlı olmamıştır. 1960'ların sonlarından itibaren Mao'nun radikal söylemleri daha geniş kesimleri etkilemiştir (Üngör, 2013: 196).

İki ülke arasındaki resmi ilişkiler ise ideolojik farklılıklar, Uygur meselesi vb. sorunlar dolayısıyla sürekli bir dalgalanma göstermiştir. 2000'li yılların sonlarına doğru Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne üyelik sürecinin istenilen düzeyde ilerlememesi ve Batı ülkeleriyle zaman zaman sorunlar yaşaması yenido Asya ülkeleri ile ilişkilerin geliştirilmesine zemin hazırlamıştır. Bu dönemde Türkiye ve Çin arasındaki ekonomik ilişkilerin giderek gelişmesi, karşılıklı üst düzey ziyaretlerin artması ve iki ülkenin birbirini stratejik ortak olarak adlandırmasıyla ikili ilişkilerde yeniden bir canlanma meydana gelmiştir.

Cumhurbaşkanı Abdullah Gül, beraberinde büyük bir iş insanı topluluğuyla 23-29 Haziran 2009 tarihinde Çin'e resmî bir ziyarette bulunması iki ülke ilişkilerinde dönüm noktası olmuştur. 1984 yılında Kenan

Evren'in ve 1995 yılında Süleyman Demirel'in Cumhurbaşkanı sıfatıyla Çin'e gerçekleştirmiş olduğu ziyaretlerden bu yana üçüncü defa bir Türkiye Cumhurbaşkanı Çin'i ziyaret etmiştir (Adıbelli, 2016: 328). Cumhurbaşkanı Gül'ün bu ziyaret kapsamında Xinjiang Uygur Özerk Bölgesine gitmesi ile tarihte ilk defa bir Türkiye Cumhurbaşkanı bölgeyi ziyaret etmiş oluyordu (Adıbelli, 2016: 332). Türkiye Cumhurbaşkanı'nın Xinjiang Özerk Bölgesini ziyaret etmesinin sembolik değeri büyük olmuştur. Ayrıca bu ziyaret Çin'in Uygur meselesinde kendine olan güveninin bir göstergesi olmuştur. 2009-2010 yılları arasında Abdullah Gül'ün Asya'ya başlattığı Japonya, Çin, Güney Kore ve Hindistan gibi ülkeleri kapsayan ziyareti, Türkiye'nin aktif bir dış politika izleme gayretinin göstergesi olmuştur. 2008 yılında ABD merkezli başlayan ekonomik kriz dolayısıyla ABD ve AB ekonomileri yavaşlama sürecine girmiştir. Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir paya sahip bu iki aktörün ekonomik krize girmesi, Türkiye'nin pazarlarını çeşitlendirme arayışına girmesine yol açmıştır. Özellikle 2007'den itibaren Türkiye'nin AB üyeliğinin istenilen düzeyde ilerlememesi, Türkiye'yi yeniden çok taraflı bir dış politika arayışına yöneltmiştir.

Her yıl düzenli olarak Konya'da düzenlenen ve o döneme kadar NATO ile dost ve müttefik ülkelerin çağrıldığı "Anadolu Kartalı" hava tatbikatına Eylül 2010'da sadece Çin'in davet edilmesi son derece ilginç bir gelişme olmuştur (Çolakoğlu, 2013: 262). 20 Eylül-4 Ekim 2010 tarihleri arasında Konya'da yapılan Anadolu Kartalı hava tatbikatı, Türk-Çin ilişkilerinin geldiği stratejik noktayı ve geçirdiği evrimin en iyi göstergesi olmuştur (Adıbelli, 2016: 349). Cumhurbaşkanı Gül'ün ziyaretinden hemen sonra yeniden alevlenen Uygur meselesi iki ülke ilişkilerinde kısa süreli gerginliğe yol açmış olsa da ekonomik ilişkileri fazla etkilememiştir. İki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişmesi siyasi alana da yansımıştır. 2010 yılında Çin, Türkiye'yi stratejik ortak olarak ilan etmiştir. Türkiye de Çin'i Anadolu Kartalı askeri tatbikatına davet ederek siyasi alanda yakınlaşmanın hızlanmasına zemin hazırlamıştır (Balcı, 2017: 311). Çin Başbakanı Wen Jiabao'nun 8-9 Ekim 2010 tarihlerinde gerçekleştirdiği Türkiye ziyareti ikili ilişkiler açısından son derece önemli bir gelişme olmuştur. Çin Başbakanı Wen ve Başbakan

Erdoğan'ın huzurunda imzalanan ekonomik nitelikte çok sayıda anlaşma, ilişkilerin artık daha stratejik bir noktaya ilerlemesine yol açmıştır (Çolakoğlu, 2013:262). Dünyanın ikinci büyük ekonomisi hâline gelen Çin ile ilişkilerin stratejik ortaklık seviyesine getirilmesi, Türkiye için önemli bir başarı olmuştur. Uluslararası politikada rekabetin git-tikçe yoğunlaştığı bir dönemde, Türkiye'nin dış politika seçeneklerini çeşitlendirmesi açısından da büyük önem arz etmektedir.

2012 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping Türkiye'yi ziyaret etmiş ve aynı yıl Başbakan Erdoğan Çin'i ziyaret etmiştir. 2015 yılında Erdoğan bu sefer Cumhurbaşkanı sıfatıyla Çin'i ziyaret etmiştir. Karşılıklı üst düzeyli ziyaretlerin artması ikili ilişkilerdeki stratejik dönüşünün göstergesi olmuştur (Adıbelli, 2016: 380). Türkiye için Çin sadece ikili ilişkiler açısından değil bölgesel ve küresel ilişkiler açısından da göz önünde bulundurulması gereken önemli bir aktör konumuna gelmiştir (Temiz, 2017: 9). Şu an dünyanın ikinci büyük ekonomisi olan Çin, yakın zamanda en büyük ekonomisi olacaktır. Çin'in dünya ekonomisindeki konumunun hızlı bir şekilde artıyor olması, Çin'in uluslararası politikadaki görünürlüğünü arttırmaktadır. Buna paralel olarak Çin'e yönelik tehdit algılamaları da artmaktadır. ABD bu dönemde Çin'in yakın komşularıyla ilişkilerini geliştirerek bir anlamda Çin'i çevrelemeyi ve dengelemeyi amaçlamaktadır. Çin de benzer şekilde karşılık vererek ABD'nin müttefikleri ile iyi ilişkiler kurma arayışına girmektedir. Çin'in, 2010'lar sonrasında Türkiye ile iyi ilişkiler tesis etme çabası bu bağlamda da değerlendirilebilir. Bu dönemde Türkiye'nin ABD ve AB ülkeleri ile yaşadığı sorunlar, Türkiye'nin Rusya ve Çin başta olmak üzere Asya ülkeleri ile ilişkilerini geliştirmesine zemin hazırlamıştır.

Türkiye ile Çin arasındaki bazı kronik sorunların olduğu da söylenebilir. Bunların başında Uygur sorunu ve bunun Türkiye kamuoyundaki izdüşümü gelmektedir. Kendi iç sorunlarının üstesinden gelmiş ve demokrasi standartlarını yükseltmiş bir Türkiye Uygur meselesinde daha etkin rol oynayabilir (Hazret, 2011: 330). Türkiye'nin komşularının BMGK üyesi olan Çin ile geleneksel olarak iyi olan ilişkileri ve bu ülkelerin Türkiye ile sorunlarında Çin'i taraf yapma gayretleri zaman

zaman iki ülke arasında gerginliklere yol açabilmektedir (Adıbelli, 2016: 380). Uluslararası sorunlar hususunda siyasi destek sağlama noktasında da Türkiye Çin'den çoğu konuda hemen hiç destek alamamaktadır. Hatta Kosova, Bosna, Kıbrıs, Karabağ sorunlarında Çin, Türkiye'nin tezlerine tam zıt yönde hareket etmiştir (Çolakoğlu, 2013: 258). Çin'in enerjisi kesintisiz ve güvenli bir şekilde elde etmek amacıyla Türkiye'nin çevresinde yer alan Orta Doğu, Orta Asya ve Kafkasya bölgelerine yönelik izlediği politikaların da zaman zaman Türkiye'yi etkiler hâle geldiği görülmektedir (Karaca, 2008: 198). Türkiye ve Çin arasında asıl sorun siyasi ve stratejik vizyon eksikliğidir (Temiz, 2017: 7). Özetle Türkiye ve Çin birçok bölgesel ve küresel meselede ayrı düşmektedirler. Her ne kadar her iki ülke de birbirini stratejik ortak olarak ilan etse de bu tür farklılıkları ortadan kaldıracak mekanizmaların henüz inşa edilmediği görülmektedir.

1.1. Ekonomik İlişkiler

Türkiye ve Çin arasındaki siyasi ilişkilerde dönem dönem dalgalanmalar olsa da ekonomik ilişkiler sürekli bir şekilde gelişme göstermiştir. İki ülke arasındaki ticari ilişkiler sürekli bir artış gösterse de büyük oranda Türkiye aleyhine bir ticaret dengesi söz konusu olmuştur. Türkiye 1990'ların ortalarından itibaren Çin ile olan ticaretinde açık vermektedir ve gün geçtikçe de bu açık artmaktadır. Türkiye'nin Çin'e verdiği ticaret açığı on katın üzerine çıkmıştır. Bu dış ticaret açığı, Türkiye için artık sürdürülemez bir noktaya erişmiştir. İki ülkenin acil olarak çözmesi gereken en temel ekonomik problem büyük ölçeklere erişmiş olan dış ticaret açığıdır.

Çin'e olan ihracatımız 2016 yılında 2.328 milyon dolar iken %26,1 gibi önemli bir oranda artış göstererek 2017 yılında 2.936 milyon dolar seviyesine çıkmıştır. Çin Türkiye'nin ihracat sıralamasında ilk yirmi ülkenin içinde 15. sırada yer almaktadır. 2017 yılında Türkiye'nin Çin'e yapmış olduğu ihracatın toplam ihracatı içindeki payı %1,9 olarak gerçekleşmiştir. Çin Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ülke konumuna yükselmiştir. Çin'den yapılan ithalat 2016 yılında 25.441 milyon dolar

iken 2017 yılında %8,1 azalarak 23.371 milyon dolar seviyesine inmiştir. 2017 yılında Çin'den yapılan ithalattaki düşmeye rağmen Çin hâlâ en çok ithalat yapılan ülke konumundadır. Çin sırasıyla 21.302 milyon dolar ile Almanya, 19.514 milyon dolar ile Rusya, 11.947 milyon dolar ile ABD, 11.307 milyon dolar ile İtalya takip etmektedir. 2016 yılında Çin, Türkiye'nin ithalatında %12,8'lik bir paya sahipken 2017 yılında %10'luk bir paya sahip olmuştur. Türkiye'nin dış ticaretinde Çin, 2014 yılında Rusya'yı geçerek Almanya'dan sonra ikinci sıraya yükselmiştir. Almanya ile Türkiye arasında ticaret hacmi 2017 yılında 37.422 milyar dolar iken, Çin-Türkiye ticaret hacmi 26.307, üçüncü sırada yer alan Rusya ile Türkiye'nin ticaret hacmi 22.249 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir (T.C. Ticaret Bakanlığı 2018). 2000'li yıllarda Çin Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ülkeler sıralamasında ilk beş ülke arasına girmiştir. 2011 yılında ise üçüncü en çok ithalat yapılan ülke, 2013 yılında da Almanya'yı geride bırakarak birinci olmuştur.

2016 yılında Türkiye toplam 143 milyar dolarlık ihracatı ile dünya ihracat sıralamasında 31. sırada yer alırken, Çin 2.098 milyar dolarlık ihracatı ile dünya sıralamasında birinci sırada yer almıştır. Yine aynı yıl için Türkiye toplam 199 milyar dolarlık ithalatı ile dünya ithalat sıralamasında 20. sırada yer alırken, Çin 1.588 milyar dolarlık ithalatı ile dünya sıralamasında 2. sırada yer almıştır. 2017 yılında ise Türkiye'nin toplam ihracatı 157 milyar dolara yükselirken Çin'in toplam ihracatı 2.263 milyar dolara yükselmiştir ve her iki ülke dünya sıralamasındaki yerini muhafaza etmiştir. 2017 yılında Türkiye 234 milyar dolarlık ithalatı ile dünya ithalat sıralamasında 21. sıraya gerilirken Çin 1.844 milyar dolarlık ithalatı ile ikinciliğini korumuştur (T.C. Ticaret Bakanlığı 2018).

Türkiye'nin Çin ile olan ticaret hacmi 2016 yılında 27.769 milyar dolar, 2017 yılında ise 26,307 milyar dolar olmuştur. 2016 yılında Türkiye'nin Çin'e olan dış ticaret açığı 23.113 milyar dolar iken, 2017 yılında 20.435 milyar dolar seviyesine inmiştir. Çin ile 2000 yılında 1.24 milyar dolar olan dış ticaret açığı 2017'de yaklaşık 20 milyar dolara çıkmış durumdadır. Türkiye ve Çin arasında en önemli ekonomik sorun 1990'ların ortalarında itibaren Türkiye aleyhine olan ve sürekli bir

şekilde artış gösteren dış ticaret açığıdır. Türkiye aleyhine sürekli büyüyen bu çok yüksek dış ticaret açığı sürdürülebilir olmaktan uzaktır. Türkiye'nin buna acil ve yapısal çözümler bulması gerekmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında gelişen ilişkiler dış ticaret açığının kapatılması için çok önemli bir rol oynayabilir.

2. Çin'in Dünya Ekonomisine Düzen Verme Arayışı: Kuşak ve Yol Girişimi

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, ilk olarak 2013 yılında Kazakistan ziyareti sırasında Avrasya ekonomileri arasında işbirliğini yoğunlaştırmak için "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı"nın ortaklaşa oluşturulması önerisinde bulunmuştur. Ardından Endonezya ziyareti sırasında "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi"nin kurulması için çalışma başlattıklarını ilan etmesiyle "Kuşak ve Yol Girişimi" başlamıştır. Tek Kuşak Tek Yol Girişimi, Bir Kuşak Bir Yol Projesi, Kuşak ve Yol Girişimi, İpek Yolu Girişimi, Modern İpek Yolu Projesi vb. birçok isimlerle anılan girişimin tam olarak neyi kapsadığı kesinleşmiş değildir. Kuşak ve Yol Girişiminin aslında daha kesinleşmemiş birçok alt projeyi kapsayan çatı bir proje olduğu söylenebilir. Her ne kadar Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 100. yılında tamamlanması planlanıyorsa da ne zaman sonlanacağı da kesin değildir.

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılında açıkladığı Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'in yeni küresel vizyonunun temelini oluşturmaktadır. Çin'den başlayarak kara, deniz, hava, tren ve fiber-optik hatlarla Asya'yı Afrika, Avrupa ve ötesine bağlamayı hedefleyen oldukça kapsamlı bir projedir. Girişim; kara yolları, demir yolları, limanlar, denizcilik ve iç su taşımacılığı, havacılık, enerji nakil hatları, elektrik, trans-okyanusal kablo dâhil fiber optik, telekomünikasyon ile bilgi ve iletişim teknolojileri hakkında pratik işbirliğini geliştirmeyi amaçlamaktadır. Girişim rota boyunca liman, havalimanı, otoyol, demir yolu gibi altyapı yatırımları ile birlikte münhasır ekonomik bölgeler ve sanayi alanları inşasını hedeflemektedir. Avrasya Kara Köprüsü, Kuzey Denizi Güzergâhı, Doğu-Batı Orta Koridoru gibi çok merkezli bağlantı koridorları

geliştirilmesini hedeflemektedir. 14-15 Mayıs 2017 tarihinde Çin'in başkenti Beijing'de yapılan Kuşak ve Yol Forumunda benimsenen Kuşak ve Yol Girişiminin işbirliği ilkeleri şöyle sıralanabilir: Eşit zeminde dayanışma, karşılıklı yarar, uyum ve kapsayıcılık, pazar ekonomisi temelli işleyiş, denge ve sürdürülebilirlik (http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136286378.htm).

Girişimin temel stratejilerinin başında dünya ticaretinin geliştirilmesi ile global ekonomiye yeni bir kalkınma yapısı ve işbirliği yöntemi önerilmesi gelmektedir. Dünya ekonomik düzeninde yapısal iyileştirmeyi sağlayarak Batı ve ABD'nin kurduğu düzen yerine daha adil bir düzenin oluşmasına katkıda bulunmak girişimin diğer bir stratejisidir. ABD'nin Asya Pasifik bölgesine yayılmasının ve bölgede etkin olmasının karşısında bir alternatif yaratmak en önemli stratejiler arasında sayılabilir (Rona, 2018).

2008 Finansal Krizinden sonra Çin ekonomisi de yeni bir safhaya girmiştir. Çeşitli meydan okumalar ve ekonomide yavaşlama sorunu ile karşılaşan Çin, ekonomik gelişmesini devam ettirebilmek için yeni bir motor bulmak zorunda hissetti. Çin Devlet Başkanı Xi tarafından "yeni normal" olarak adlandırılan bu safha, Çin ekonomik kalkınmasında radikal değişimlere kapı aralamıştır. Çin, ihracata dayalı bir büyüme yerine daha sürdürülebilir ve yenilikçi bir ekonomiye dönüşme çabasına girmiştir. Aynı zamanda dünya ekonomisiyle daha fazla entegre olmaya çalışmaktadır. Çin'in yeni ekonomik kalkınma stratejisi olarak tasarlanan Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'e yönelik yeni ekonomik meydan okumaların üstesinden gelmesini hedeflemektedir (Pu, 2016: 114). 2008 yılında yaşanan ekonomik kriz, ABD başta olmak üzere gelişmiş Batı ekonomilerini olumsuz etkilemiş ve bu ekonomilerin dünya ticaretinde konumunu sarsmıştır. Bunun aksine, Çin başta olmak üzere Doğu Asya ekonomilerinin dünya ekonomisindeki ağırlığı daha bir görünür hâle gelmiştir. Kriz dolayısıyla yavaşlayan pazarlara alternatif bulmak için Çin başta olmak üzere Doğu Asya ekonomileri farklı seçeneklere yönelmişlerdir. Kuşak ve Yol Girişimi bu bağlamda yeni pazarlar bulma ve geliştirmekte olan ekonomilerle ilişkilerin daha da canlandırılması amacıyla

başlatılmıştır. Kuşak ve Yol Girişimi, dünya ekonomisindeki ağırlığı ve kendine güveni artan Çin'in, kendisini merkeze alan yeni bir ekonomik düzen arayışını yansıtmaktadır.

Girişimin tamamen uygulanabilmesi için yaklaşık 900 alt projede yaklaşık olarak 890 milyar doların harcanması gerektiği tahmin edilmektedir. Yapılması gereken 5 trilyon dolara yakın altyapı yatırımı için, yılda ortalama 150 milyar dolar tutarında bir kaynak ayrılması gerekmektedir. Oldukça kapsamlı olduğu görülen bu projenin, dünyada bilinen enerji kaynaklarının %75'ini, nüfusun %70'ini ve gayrisafi milli hasılanın %55'ini bir şekilde etkileyeceği tahmin edilmektedir. 2014'te projenin finansmanı için İpek Yolu Fonu ve Asya Altyapı Yatırım Bankası kurulmuştur. Ayrıca BRICS'in inisiyatifinde kurulmuş olan Yeni Kalkınma Bankası'nın projenin yatırımlarını destekleyeceği belirtilmektedir. 2014 yılında projenin finansmanı için 57 ülkenin katılımıyla İpek Yolu Fonu kurulmuştur. Proje kapsamında hayata geçirilecek kritik yatırımları finanse etmesi için fondan ilk etapta 40 milyar dolar kaynak ayrılmıştır. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 2017 yılında ekstra 113 milyar dolarlık bir kaynağın daha aktarılacağını açıklamıştır. 2014 yılında Çin liderliğinde 100 milyar doları aşkın bir yatırımla kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankası, 2016 yılında 1,5-2, 2017 yılında 3-5 milyar dolar fon ayırdığı açıklanmıştır. 2018 yılında ise yaklaşık olarak 10 milyar dolar yatırım yapılması ve kademeli olarak yatırımları artırılması hedeflenmiştir (Beşer, 2018).

Çin'in tarihî İpek Yolu'nu yeniden canlandırma çabası, büyük bir ekonomik dönüşüm yaratma potansiyeli bulunmaktadır. Girişim güzergâh üzerinde yer alan ülkelerin ekonomik ve kültürel hayatına büyük bir canlılık kazandıracaktır. Dünya nüfusunun yarısından fazlasını ve dünya ekonomisinin yaklaşık %63'ünü etkileme potansiyeli bulunan girişimin, yaklaşık değerinin 1,4 trilyon dolar olacağı tahmin edilmektedir. Pakistan'daki Gwadar Limanı, Sri Lanka'daki Colomba ve Hambantota limanları, Çin-Laos yüksek hızlı tren hattı, Mısır'daki Süveyş Ekonomik ve Ticari Bölgesi gibi çalışmalar Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında hayata geçirilen projelerden bazılarıdır. İpek Yolu Ekonomik

Kuşağı kapsamında Çin-Pakistan Koridoru, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile başlattığı altı koridorun başında gelmektedir. İkinci koridor Orta Asya'dan Türkiye'ye, Üçüncüsü Avrasya'ya uzanırken, dördüncüsünün Moğolistan ve Rusya'dan, beşincisinin Doğu Asya'dan ve altıncı koridorun ise Hindistan üzerinde geçmesi planlanmaktadır (<http://turkish.cri.cn/1781/2017/05/16/1s183050.htm>).

Çin 2017 yılında kadar Kuşak ve Yol güzergâhındaki ülkelerle demir yolu, kara yolu, deniz yolu, hava yoluyla ulaşım ve posta hizmetler alanlarında 130'dan fazla ikili ve bölgesel anlaşma yapmıştır (<http://turkish.cri.cn/1781/2017/04/21/1s182462.htm?platform=hootsuite>). Girişim kapsamında kara yolu, demir yolu ve deniz yolu ulaşım ve iletişim ağlarıyla, Çin sanayisinin merkezinin Avrupa'ya bağlanması için Çin'in 1,3 trilyon dolar altyapı yatırımı yapması beklenmektedir (Heydarian, 2017). 2013-2017 yılları arasında, Çin'e ait 50 şirketin Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında 1700 proje yürüttüğü açıklanmıştır (Beşer, 2018).

Asya'yı Avrupa, Afrika ve ötesi ile bağlayan ulus-aşırı ağ olarak Kuşak ve Yol Girişimi'nin altıncı yılına girmiş bulunmaktayız. Geçen süre boyunca Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki ülkelerle mal ticareti 5.5 trilyon doları aşmış bulunmaktadır. Aynı süre boyunca Çin'in bu ülkelere finansal olmayan doğrudan yatırımı 80 milyon dolara ulaşmış bulunmaktadır (http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/27/c_137422376.htm). Kuşak ve Yol Girişimi'nin ileri sürüldüğü 2013 yılından günümüze kadar 100'den fazla ülke ve uluslararası örgüt Çin'le bu kapsamda işbirliği anlaşması imzaladı. Çin'in güzergâh üzerinde bulunan ülkelerin ekonomi ve ticaret işbirliği bölgelerine yaptığı toplam yatırım hacmi yaklaşık olarak 29 milyar dolara ulaşmış durumdadır. Bu yatırımlar, 244 bin istihdam imkânı ve 2 milyar dolardan fazla vergi geliri yaratmıştır (<http://turkish.cri.cn/1781/2018/10/01/1s193576.htm>). İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa'yı imar etme amacı taşıyan Marshall planına benzetilen bu girişim aslında çok daha kapsamlı olmaktadır ve geniş bir alanı etkilemektedir. Avrupa, Asya, Güney Amerika, Afrika ve diğer bölgeler arasında işbirliğini geliştirmek için planlan girişim, dünya ekonomisinde büyük değişim ve dönüşümlere yol açabilme potansiyeline sahiptir.

Çin tarafından finanse edilen 750 km uzunluğunda Cibuti-Etiyopya kara yolu ve Kenya'nın bağımsızlığından beri inşa edilen ilk demir yolu olma özelliğini taşıyan Kenya'daki Mombasa-Nayrobi 580 kilometre uzunluğundaki demir yolu, Mayıs 2017'de beklenenden 18 ay erken tamamlanarak tüm dünyanın dikkatini çeken projeler olmuştur. Kenya'daki demir yolu hattı, finansmanının yüzde 90'ı Çin Eximbank'ı tarafından sağlanan ve Çin makineleriyle, Çin standartlarıyla Çin dışında yapılan ilk proje olma özelliğini taşımaktadır. Ayrıca Çin Eximbank'ı tarafından sağlanan ek 1,5 milyar dolarlık fonla hat daha da batıya, Kisumu'ya uzatılacak ve sonunda da Uganda, Rwanda, Güney Sudan ve Etiyopya'yı birbirine bağlayacak şekilde planlanmaktadır (Lowther; Calver, 2018). Çin yalnızca ticaret rotası değil aynı zamanda ulaşılacak merkezlerin kendi ticari ağlarını da geliştirmektedir. Böylece bir yandan deniz yolu ile Kenya'nın başkenti Nairobi'ye ulaşılırken, diğer yandan bu şehirden tüm Afrika'ya devam edebilecek şekilde bağlantı rotaları tasarlanmaktadır. Çin'in Cibuti'de kurduğu askeri üs, bir yandan kurulacak deniz rotasının güvenliğini sağlarken diğer yandan Çin'in Afrika kıtasındaki etkinliğini artıracak niteliktedir (Beşer, 2018). Kuşak ve Yol Girişimin önemli bir alt projesi olan "Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru" kapsamında Çin, Kaşgar'dan Dwardar'a 3218 kilometrelik bir yol inşa ederek Orta Asya, Güney Asya ve Ortadoğu'yu birbirine bağlayan stratejik bir noktada yer alan Gwardar Limanı'na ulaşacaktır. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun (ÇPEK) 46 milyar dolara mal olması beklenmektedir (<http://turkish.cri.cn/1781/2017/05/16/1s183050.htm>).

Çin'den gelen krediler gelişmekte olan ülkelerin ihtiyaç duydukları altyapı yatırımlarını yapmalarına olanak sağlayarak, bu ülkelerin kalkınmalarını hızlandırmaktadır. Çin son yıllarda verdiği krediler ile IMF'yi geçmiş bulunmaktadır. IMF'nin şarta bağlanan kredileri yerine birçok ülke, herhangi bir koşul sunmayan Çin kredilerini daha çok tercih etmektedir (Gül, 2018). Çin Kalkınma Bankası ve Çin İhracat-İthalat Bankası 2009-2010'da gelişmekte olan ülkelere Dünya Bankası'ndan daha iyi koşullarda 110 milyar dolar uzun dönemli kredi sağlamıştır. Dünya Bankası'nın 2008-2010 arasında aynı türden kredi vaatlerinin toplamı 100,3 milyar dolara karşılık gelmektedir (Jacques, 2016: 609).

Çin gelişmekte olan ülkelerin finansmanı açısından Dünya Bankası ve IMF'yi geçmiş bulunmaktadır. Çin'in bu girişimleri Kuşak ve Yol Girişimi ile birlikte değerlendirildiğinde Çin'in yeni bir dünya düzeni arayışında olduğu söylenebilir.

Çin, mevcut uluslararası kurumları ikame etmeye yönelik organizasyonlar ve mekanizmalar kurarak uluslararası düzenin yeniden düzenlenmesine yönelik sistematik bir çabanın içine girmiştir. Kuşak ve Yol Girişimi, Batı merkezli global kurumsal yapılara alternatif Çin merkezli organizasyonlar ve mekanizmalar oluşturulması açısından kilit jeostratejik bir önem taşımaktadır (<http://turkish.cri.cn/1781/2017/05/16/1s183050.htm>). Çin'in yeni jeo-ekonomik stratejisi olarak görülen Kuşak ve Yol Girişimi, tamamlandığında Çin'in öncülük ettiği yeni bir uluslararası ekonomik, diplomatik ve güvenlik sistemi yaratma potansiyeli taşımaktadır (Pu, 2016: 125). Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile ABD merkezli dünya düzeninin altını oyararak ve meşruiyetini sorgulayarak yeni bir dünya düzenine geçişin yapı taşlarını döşemekte olduğu söylenebilir. Küresel ve bölgesel rekabetin artmakta olduğu günümüz dünyasında Çin'in yükselişine yönelik meydan okumalar da artmaktadır. Çin kendisine yönelik dengelenme ve çevrelenme çabalarına Kuşak ve Yol Girişimi ile karşılık vermeye çalışmaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi, sadece bölgesel güç dengeleri açısından değil aynı zamanda küresel güç dengeleri açısından da hayati bir önem arz etmektedir. Girişim, Çin'in bölgesel ve küresel ilişkilerini doğrudan etkileme potansiyeline sahiptir. Girişim, Çin merkezli yeni bir uluslararası sistemin altyapısı olma potansiyeline sahiptir. Çin'in uluslararası politikada görünürlüğü ve yumuşak gücü bu girişim ile daha da artacaktır. 1978 yılında başlatılan "reform ve dışa açılım" politikasıyla Çin dünya sistemine entegre olurken 2013 yılında başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi ile dünya ekonomisinin Çin'e entegre edilmesi hedeflenmektedir. Şimdiye kadar Çin dünya ekonomisine uyum sağlamaya çalışırken artık diğer ülkeler büyümekte olan Çin ekonomisine uyum sağlamaya çalışacaktır.

2.1. Kuşak ve Yol Girişimine Yönelik Meydan Okumalar

Kuşak ve Yol Girişimine yönelik meydan okumalar da gün geçtikçe daha belirgin hâle gelmektedir. Bu meydan okumalar kimi zaman projenin başarılı olup olamayacağını yönelik şüpheleri arttırmaktadır. Kuşak ve Yol Girişiminin birçok bölgeyi kapsamı dolayısıyla birçok menfaat çatışmasına yol açabilme olasılığı oldukça yüksektir. Çin ile güzergâh üzerinde yer alan bazı ülkeler arasında, çıkar çatışmasının yaşanması da muhtemeldir. Güzergâhta yer alan bazı ülkeler, projenin hayata geçmesiyle ucuz Çin mallarının kendi iç piyasalarını işgal edeceğini ve bu yüzden işsizlik ve çevre kirliliği sorunlarının ortaya çıkacağını öne sürerek, projeyi Çin tehdidi olarak algılayabilirler (Rona, 2018). Girişim tamamlandığında kazançlarının adil olmayacağı endişesi aşılması gereken diğer bir engel olarak durmaktadır. Bölge ülkeleri, bir taraftan bu girişim ile Çin'in etki alanını genişletmesinden endişe duyarken, diğer taraftan bu projeye katılmaları durumunda, ABD gibi projeye olumsuz yaklaşan küresel ve bölgesel aktörlerle ilişkilerinin olumsuz etkilenmesinden korkabilirler (Durdular, 2016: 86).

Bölge ülkeleri arasındaki yaşanmakta olan sınır sorunları, etnik ve dinî farklılıklar, siyasi uyuşmazlıklar ve rekabet bu ülkeler arasında uyum sağlanmasını ve işbirliğini oldukça zorlaştırmaktadır. Girişim çok geniş bir bölgeyi kapsamakta ve dünyanın en istikrarsız bölgelerinden geçmektedir. Bu bölgelerde güvenliğin nasıl sağlanacağı sorusuna cevap verilemediği sürece girişime yönelik şüpheler olacaktır. Ayrıca girişimin başarısız olmasını isteyen küresel ve bölgesel aktörlerin, geçiş güzergâhlarında güvenlik sorununu daha da arttırabilme olasılığı her zaman mevcut olacaktır. Ayrıca girişimin Çin'in etki sahasını arttıracak olması, küresel ve bölgesel tepkilere neden olmakta ve alternatif proje arayışlarını tetiklemektedir. ABD'nin Hindistan ve Japonya arasındaki ilişkileri geliştirerek anti-Çin "Hint-Pasifik Ekonomik Koridoru" projesini hayata geçirme çabaları artmaya başlamıştır.

Çin'in global ekonomi ve siyasette görünürlüğü ve ağırlığı arttıkça buna yönelik tepkiler de gittikçe artmaktadır. Malezya Başbakanı Mahathir Muhammed, Kuşak ve Yol Girişimini Çin'in "yeni kolonyalizm"i

olarak adlandırmıştır. Çin'in bölgesel etkisinin borç yükü artmakta olan katılımcı ülkeler nezdinde orantısız bir şekilde büyümesinden dolayı girişime yönelik sorgulamalar gün geçtikçe yükselmektedir. Malezya Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki en büyük projelerden bir olan 20 milyar dolar değerindeki Doğu Kıyısı Demiryolu Projesini askıya aldığını duyurmuştur. Hatta Çin hakkında en olumlu düşüncelere sahip Pakistan bile Karaçi-Peşaver Demiryolu Projesinin kapsamını ve maliyetini kısma yoluna gitmiştir (Lubin, 2018). Özellikle seçimlerin gerçekleştiği ülkelerde muhalefet partileri iktidardaki partilerin Çin ile yaptığı yatırım anlaşmalarını sorgulamaktadırlar. Her ne kadar bazı ülkelerdeki iktidar değişimleri bu yatırımların kısa süreli de olsa askıya alınmasına yol açmış olsa da bu yatırımlar tamamen iptal edilmemiştir. Örneğin Malezya'daki yeni yönetim projenin kapsam ve maliyeti düşüren yeni bir anlaşma yapmıştır.

Nakit sıkıntısı çeken Sri Lanka Hambantota Limanı'nı yönetme hakkını Çinli bir şirkete devretmiş bulunmaktadır. Laos'ta Kuşak ve Yol Girişimi altında inşa edilen bir hızlı tren projesinin maliyeti, ülkenin milli gelirinin yaklaşık %40'ına denk gelmektedir. Çin hızlı demir yolu projesinin yaklaşık %70'ini finanse etmesine rağmen, Laos geri kalanını karşılamak için kredi kullanmak zorunda kalmıştır. Bu kredilerin geri ödenmesi Laos ekonomisi için ağır bir yük olacaktır. Türkmenistan da, Çin'e borçlarını ödemedeki sorun yaşamaktadır. Son dönemlerde Tacikistan, Çin'den aldığı kredileri ödemedeki zorlanınca altın madeni geliştirme hakkını bir Çinli şirkete devretmek zorunda kalmıştır (Gül, 2018). Bu ülkelere yapılan yatırımların bu ülkelerin ödeme gücünün oldukça üzerinde olması, Çin'in bazı ülkeleri "borç tuzağı"na düşürdüğü yönündeki eleştirileri haklı çıkarmaktadır. Bazı ülkelerin Çin'e olan yüksek borçları, zamanla egemenliklerinin sınırlaması tehlikesini yaratmaktadır.

Her ne kadar Çin, girişimin kazan-kazan ilkesi çerçevesinde yürütülmekte olduğunu söylese bile kuşkusuz en çok kazançlı çıkacak ülke yine kendisi olacaktır. Bu da ister istemez girişime yönelik şüpheleri derinleştirmektedir. Çin, birçok ülkeye yaptığı mali desteğin o ülkelerin egemenliğini tehlikeye atarak zamanla bir "borç tuzağı"na yarattığı

yönünde eleştirilere de maruz kalmaktadır. Birçok ülkede meydana gelen iktidar değişimi sonrasında, önceki iktidarın Çin ile yaptığı yatırım anlaşmaları yeniden gözden geçirilmeye başlanmıştır. Malezya bu ülkelerin başında gelmektedir. Son dönemde Pakistan'da meydana gelen iktidar değişimi sonrasında benzer tartışmalar yeniden alevlenmiştir.

3. Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye Açısından Önemi

Türkiye, Çin'den sonra neredeyse en uzun güzergâhın geçtiği ülke konumundadır. Bu bağlamda Türkiye'nin katkısı projenin başarısı için hayati bir rol oynamaktadır. Tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırmak için başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi, Türkiye'nin Çin başta olmak üzere Doğu Asya, Kafkasya ve Orta Asya ülkeleriyle ticareti açısından son derece önemlidir. Çin'in Avrupa'ya Türkiye üzerinden uzanacak Orta Kuşak Koridoru, Türkiye-Çin ilişkilerin daha da geliştirilmesi açısından önemli bir zemin sağlamaktadır. Ayrıca Orta Kuşak Koridoru, güzergâh üzerindeki tüm ülkeler arasında hem ticareti artıracak hem de ekonomik entegrasyonu derinleştirecektir. Proje tamamlandığında Çin mallarının Avrupa'ya ulaşmasında Türkiye kilit bir rol oynayacaktır. Projenin gelişimini hızlandırmak ve tamamlamak için Türkiye'nin somut projeler sunması ve Çin'in sağladığı finansal kaynaklardan yararlanması en önemli kazanç olacaktır. Girişim iki ülke arasında yeni yatırım alanları ve işbirliği fırsatları ortaya çıkararak mevcut ilişkilerin daha da ileri taşınmasına vesile olacaktır.

Çin ile işbirliğine gidilmesi düşünülen en önemli konulardan biri demir yolu projeleridir. Türkiye bu alanda hızlı tren projeleri de dâhil olmak üzere Çinli firmalarla yaklaşık 5000 km'lik bir demir yolu ağı döşemeyi planlamaktadır (Çolakoğlu, 2013: 263). Çin'den başlayıp Orta Asya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşacak Orta Koridor demir yolu hattı, Trans-Sibirya Demiryolu Hattı'ndan 2 bin kilometre daha kısa ve deniz taşımacılığına göre ise yarım nakliye süresi kadar daha tasarruflu olması beklenmektedir. Ayrıca bu hattın maliyetinin daha düşük olması ve daha güvenli olması Türkiye'nin önemini arttırmaktadır (Özdaşlı, 2015: 592-3). Kara yolu ve hava yolu taşımacılığı hızla gelişen Türkiye,

ulaşım sektöründe tarihsel olarak en sıkıntılı olduğu demir yolu alanındaki açığı, Çin işbirliği ile telafi etmeyi hedeflemektedir.

Asya'yı Avrupa'ya bağlayacak Orta Koridor bağlamında Türkiye'deki önemli projeler hayata geçirmektedir. Asya ve Avrupa kıtalarını su altından tüp geçit ile bağlayan Marmaray faaliyete geçmiş ve aynı şekilde 2017 sonlarında tamamlanan Bakü-Tiflis-Kars demir yolunun seferlerine başlanmış bulunmaktadır. Çin ile beraber yapılması için müzakere edilen Edirne-Kars demir yolu projelerinde önemli mesafe kaydedilmiştir (Adıbelli, 2016: 384-85). Ankara-İstanbul Hızlı Tren projesinin belirli bölümlerinin bir Türk-Çin Konsorsiyumu tarafından gerçekleştirilmesi amacıyla, Çin Eximbank'ı tarafından Türkiye'ye 720 milyon dolar tutarında kredi sağlanmasına yönelik anlaşma imzalanmıştır (Yurdakul, 2013: 239). Cumhurbaşkanı Erdoğan 2015 yılında yaptığı açıklamada, Eskişehir-İstanbul Hızlı Tren Hattı birlikte yapıldığı ve aynı şekilde Ankara-Sivas Hızlı Tren Hattı'nın birlikte yürütüldüğünü belirtilmiştir. Bundan sonraki süreçte 4500- 5000 kilometrelik demir yolu ağını birlikte yapma hedefi belirtilmiştir. Yine Kars-Tiflis-Bakü demir yolu hattıyla ilgili atılan adımlara değinilmiştir (Adıbelli, 2016: 354). Türkiye Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli, Çanakkale 1915 Köprüsü, 3. Havalimanı gibi mega projelerle Modern İpek Yolunda önemli bir rol oynamaktadır. Çinliler ile beraber yürütülmesi planlanan Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında atılacak en önemli adımlardan biri olacaktır. Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı şu an için Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Türkiye'de yapılması planlanan en büyük altyapı yatırımı unvanına sahiptir (Akçay, 2017: 82). Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı da Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Orta Koridor olarak planlanan projenin en önemli tamamlayıcı hattı konumundadır. Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı'nın Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı'yla birleşmesi, Türkiye'nin Doğu ve Batı'yı birbirine bağlayan transit ülke olma rolü oldukça güçlenecektir.

Türkiye-Çin ilişkilerinde son dönemde yapılan üst düzey ziyaretlerin sıklığı ikili ilişkilerin olumlu seyretmekte olduğunu göstermektedir. Son yıllarda Cumhurbaşkanı Erdoğan ve Çin Devlet Başkanı Xi Jinping arasında, en sonuncusu Johannesburg'daki BRICS zirvesi olmak

üzere beş görüşme gerçekleştirmiştir. Türkiye 2017’de Çin’in Başkenti Beijing’de yapılan Kuşak ve Yol Forumuna katılarak Kuşak ve Yol Girişimine aktif ilgi göstermiştir. Türkiye; Çin, Kazakistan, Türkmenistan, Hazar Denizi, Kafkaslar ve Türkiye’yi Avrupa’ya bağlayacak olan “Orta Koridor Projesi”nin en büyük destekçidir. Ayrıca Türkiye, Orta Koridor ülkelerinin gümrük idareleri arasındaki işbirliğinin daha da güçlendirmek için Kervansaray Projesini geliştirmektedir (<http://www.globaltimes.cn/content/1117753.shtml>). İkinci Kuşak ve Yol Uluslararası İşbirliği Forumu 25-27 Nisan 2019 tarihlerinde yapılacaktır. Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi 126 ülke ve 29 uluslararası kurumun Çin ile Kuşak ve Yol işbirliği anlaşmaları imzaladığını belirtmiştir. Beijing’de ikincisi düzenlenecek olan bu foruma yaklaşık olarak 40 ülkenin lider düzeyinde ve 150’den fazla ülkenin de temsilciler düzeyinde katılacağı açıklanmıştır (<http://turkish.cri.cn/1781/2019/04/19/1s197414.htm>). 2017 yılında yapılan Birinci Kuşak ve Yol Forumunda Türkiye’nin oldukça iyi karşılanması, Çin’in bu proje kapsamında Türkiye’ye verdiği önemin göstergesi olmuştur.

Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında 2026 yılında tamamlanacak 20 trilyon dolarlık yatırım planından, Türkiye mümkün mertebe faydalanmayı ummaktadır. Çin güzergâh üzerinde yer alan pek çok ülkeye güneş enerjisi yatırımları yapmaktadır. Son dönemlerde ABD ve AB ülkeleri ile sürekli bir şekilde siyasi gerilimler yaşayan Türkiye, dış borçlanmada Çin’e yönelmeye başlamıştır. Türkiye sadece borçlanmada değil, büyük projelerin finansmanında da Çin’e yönelmiş durumdadır. Yakın zamanda ihaleye çıkacak olan Üç Katlı İstanbul Tüneli projesinin Çinli firmalara verilmesi beklenmektedir (Işık 2018).

Çin’in Türkiye’ye doğrudan yatırımlarında da istikrarlı bir artış gözlemlenmektedir. Artan bir şekilde Çinli firmalar Türkiye’de yatırım yapmaktadır. Huawei, Çin Bankası (Bank of China), Endüstri ve Ticaret Çin Bankası (Industrial and Commercial Bank of China), Çin Havacılık Endüstrisi Şirketi (Aviation Industry Corporation of China) ve Çin Kuzey Endüstrileri Şirketi (China North Industries Corporation) son yıllarda Türkiye’de yatırım yapan Çinli büyük firmalardan bazılarıdır

(<http://www.globaltimes.cn/content/1117753.shtml>). ZTE Türkiye'de altyapı firmalarının, madencilik ve doğal taşlar başta olmak üzere, Türkiye'nin değişik bölgelerinde küçük ölçekli yatırımları da bulunmaktadır (Yurdakul, 2013: 239). 1000'in üzerinde Çinli firma Türkiye'de yatırım yapmaktadır.

2015 yılında Türkiye'nin Çin'deki toplam dış yatırımı 104 milyon dolar iken, Çin'in Türkiye'deki dış yatırımı 642 milyon dolar seviyesinde olmuştur. Çin'in tüm dünyada yaklaşık 107 milyar dolarlık dış yatırımı göz önünde bulundurulduğunda Türkiye'nin potansiyelinin altında yatırım çekebildiği söylenebilir (Temiz, 2017: 18). Çin uluslararası sistemde giderek yatırım ihraç eden bir ülke konumuna gelmektedir. Önümüzdeki dönemde de bu konumunu hızlı bir şekilde yükseltecektir. Türkiye'nin ekonomik gelişmesini sürdürüebilmek için ihtiyaç duyduğu sermayenin sağlanmasında, Çin Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında sunduğu altyapı desteği ile önemli bir katkı sunabilir. İki ülke arasında büyük sorun olan ticaretteki dengesizliğin giderilmesi için özellikle Çin'den Türkiye'ye yapılacak doğrudan yatırımlar büyük önem taşımaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi son yıllarda büyük miktarlara ulaşan Çin doğrudan yatırımlarının Türkiye'ye kaydırılmasında önemli bir çerçeve sunacaktır.

Son dönemlerde Türkiye ve Çin üçüncü ülkelere yönelik olarak ortak projelere imza atmaya başlamıştır. Müteahhitlik sektöründe dünyada birinci ve ikinci sırayı alan Çin ve Türkiye Belarus'ta termik santral ve Cezayir'de demir yolu gibi işbirliği örnekleri sergilemektedirler. Bu projelerin arttırılması hedeflenmektedir (Adıbelli, 2016: 386). İki ülke arasında dış ticaret açığının azaltılması için ortak projelerin arttırılması çalışmaları sürmektedir.

Son yıllarda Türkiye ve Çin arasında kültür ve turizm alanında da önemli gelişmeler yaşanmaktadır. 2017 yılında iki ülkede kültür merkezleri açılacağına dair kültürel mutabakat zaptı imzalanmıştır. 2018 yılı sonuna kadar Çin'de Yunus Emre Kültür Merkezi'nin açılması için çalışmalar tamamlanmıştır. Yine Kasım 2018'de Şanghay'da düzenlenen Birinci İthalat Fuarı'na Türkiye'den yüksek düzeyde katılım olmuştur.

Turizm alanında, 2017 yılının ilk altı ayı ile karşılaştırıldığında 2018 yılının ilk alt aylık diliminde %98'lik bir artış söz konusu olmuştur. 2017 yılında 142 Milyon Çinli turist yurt dışına seyahat ederken Türkiye'ye gelen turist sayısı da 252 bin civarında olmuştur (<http://turkish.cri.cn/1781/2018/08/03/1s192388.htm>). BM Dünya Turizm Örgütü, Çinli turistleri dünyanın en çok harcayan dördüncü toplumu olarak sıralarken, Global Refund şirketi ise Çinli turistlerin diğer ulusların ortalamasından daha fazla harcama yaptığını bildirmektedir (Shambaugh, 2016: 279). Çinliler dünyada lüks mallar pazarının en büyük müşteri grubunu oluşturmaktadırlar (Oktay, 2017: 388). Yakın gelecekte Türkiye'ye gelen Çinli turist sayısının milyonlarla ifade edilmesi beklenmektedir. Türkiye'nin aleyhine olan dış ticaret açığının azaltılmasında turizm önemli bir rol oynayacaktır.

Çin'in Ankara Büyükelçisi Deng li, iki ülke arasında diplomatik ilişkilerin kuruluşunun 50. yılı olan 2021 yılında mevcut işbirliğinin iki katına çıkartılmasını hedeflediklerini belirtmiştir. Türkiye'nin Çin'e olan ihracatını iki katına çıkartarak 8 milyar dolar seviyesine çıkartmak, Çin'in Türkiye'ye olan yatırım stokunu iki katına çıkartarak 6 milyar dolar düzeyine ulaştırmak ve Türkiye'ye gelen Çinli turist sayısını iki katına çıkartarak 1 milyonun üzerine yükseltmek öncelikli hedefler olarak sıralanmıştır (<https://tr.sputniknews.com>).

Türkiye'nin Beijing Büyükelçisi Abdülkadir Emin Önen, 2018 yılını Türkiye – Çin ilişkilerinde rekor yılı olarak nitelendirmiştir. Türkiye ve Çin makamları arasında en alt seviyeden en üst seviyeye 1000'in üzerinde görüşme gerçekleşmiştir. 2018 yılında Türkiye'yi ziyaret eden turist sayısı yaklaşık olarak 400 bin iken bunun bir milyonu bulması hedeflenmektedir. Türkiye ve Çin arasında mevcut uçuş sayısı 27 iken bunun iki katına çıkarılması hedeflenmektedir (<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/2018-cin-turkiye-iliskilerinde-rekorlar-yili-oldu/1353925>). Turizmde 2019'un "Göbeklitepe Yılı" ilan edilmesi ve Çin'de Göbeklitepe'ye yönelik tanıtımların yapılması daha fazla Çinli turisti Türkiye'ye çekecektir (Demir, 2019). Dünyanın bilenen ilk mabedi olarak kabul edilen Göbeklitepe, Türkiye'nin Çin'de tanıtılması için önemli bir unsur haline

gelecektir. Türkiye, deniz turizminden ziyade kültür turizmini daha çok tercih eden Çinli turistlere yönelik daha fazla tanıtım yapmalıdır. Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında gelişen ilişkiler Türkiye'ye daha fazla Çinli turist gelmesini sağlayacaktır. Ayrıca Türkiye'de Tarihi İpek Yolu güzergâhında yer alan çok sayıda kervansaray benzeri tarihi eserler bulunmaktadır. Türkiye bu tarihi eserlerin restorasyonu için İpek Yolu Fonu'ndan destek alabilir ve bunlar turizme kazandırılabilir. Türkiye bu şekilde hem turizm ilgi merkezleri oluşturabilir hem de projenin daha da somutlaşması için büyük katkı sunmuş olur.

Türkiye, Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki en uzun güzergâha sahip ülkelerden biridir. Dolayısıyla girişimin başarısı, Türkiye'nin bu projede aktif olarak yer alması ve iki ülke arasındaki işbirliğinin düzeyine bağlı olacaktır. Projenin hayata geçmesiyle iki ülke arasındaki ticari ve ekonomik ilişkiler çeşitlenecektir. Türkiye'nin Çin'e ihracatında ve güzergâh ülkeleri ile ticari ilişkilerinde hissedilir artışlara yol açacaktır. Çin'in Türkiye'ye olan doğrudan yatırımlarında önemli artışlar meydana gelecektir. Türkiye'nin Orta Asya ülkeleriyle olan ayrıcalıklı ilişkisi Kuşak ve Yol Girişimi'nin gelişmesine önemli bir katkı yapacaktır (Rona, 2018).

Türkiye, bu girişim ile çok fazla etkin olmadığı Asya pazarına daha hızlı ve ucuz yollardan ulaşma fırsatı da yakalayabilecektir (Özdaşlı, 2015: 593). Bu girişim, dünya ekonomisinde giderek daha merkezi bir konuma yerleşmekte olan Doğu Asya ile ilişkilerin geliştirilmesine zemin hazırlayacaktır. Türkiye bu sayede dünyanın en hızlı gelişen ekonomilerini barındıran Doğu Asya pazarına daha kolay ulaşabilecektir. Türkiye'nin yüksek gelir seviyesindeki ekonomiler arasına girebilmesi için Çin başta olmak üzere yükselişte olan Doğu Asya ekonomileri ile sürdürülebilir ve düzenli bir ilişki tesis etmesi gerekmektedir. Bu ilişkinin tesis edilmesinde Kuşak ve Yol Girişimi önemli bir çerçeve sunacaktır.

2017 yılında Çin'den yapılan ithalat Türkiye'nin GSYİH'sinin yüzde 2.1'i oranında olmuştur. Çin'den yapılan doğrudan yatırımlar ise Türkiye'ye yapılan doğrudan yabancı yatırımların yüzde 0.7 düzeyinde olmuştur. Çin'e olan dış borç ise Türkiye'nin GSYİH'sinin yüzde 0.5'i civarında olmuştur. Kuşak ve Yol Girişiminde aynı güzergah üzerinde yer

alan bir başka ülke olan Kırgızistan için aynı veriler sırasıyla yüzde 74.6, yüzde 26,2 ve yüzde 42.3 olmuştur (Steil; Rocca 2019). Bu veriler şu aşamada Türkiye'nin Çin'e bağımlı ülkeler statüsünde olmadığını gösterirken Kırgızistan'ın ise oldukça bağımlı olduğunu göstermektedir. Türkiye için kısa vadede Çin'in borç tuzağına düşeceği yönünde herhangi bir kaygı taşınmasına gerek olmasa da uzun vadede dikkatli olmalıdır.

Türkiye Çin'e karşı tek taraflı bağımlı olma durumuna da dikkat etmeli ve bu hususta Çin'i dengeleyebilecek alternatif projeler geliştirmelidir. Tarihi Baharat Yolu'nun yeniden canlandırılması bunun başında gelmektedir. Türkiye, İran ve Pakistan üzerinden Hindistan'a uzanacak demir yolu ağı da "Çağdaş Baharat Yolu" olma görevi üstlenebilecektir. Bu açıdan Türkiye-İran-Pakistan arasında etkinleştirilen demir yolu ağına bir an önce Hindistan'ın da dâhil olması için Türkiye gerekli girişimlerde bulunarak alternatifler yaratmalıdır (Çolakoğlu, 2013:263). Türkiye aynı zamanda çeşitli alanlarda projeler üreterek tarihi Baharat Yolunu daha somut ve çekici hale getirmelidir. Yirmi birinci yüzyılın en önemli ilk üç ekonomisinden biri olması beklenen Hindistan ile ilişkilerin Baharat Yolu çerçevesinde geliştirilmesi Türkiye'ye ekonomik ve politik olarak önemli kazançlar sağlayacaktır. Farklı projelerin kesim noktasında yer alması Türkiye'nin jeopolitik önemini arttıracaktır. Türkiye'nin farklı alternatiflere ve bunları hayata geçirebilecek güce sahip olması diplomatik müzakerelerde elini güçlendirecektir.

Türkiye ve Çin arasındaki sorunların ana kaynağı siyasi ve stratejik planlama ile altyapı eksikliğidir (Temiz, 2017: 19). Girişim, Türkiye ve Çin arasındaki asıl sorun olan siyasi ve stratejik vizyon eksikliğini azaltma potansiyeline sahiptir. Batı'nın dengelenmesi ve uluslararası sistemde karar alma mekanizmalarının demokratikleştirilmesi hedeflerinde birleşen her iki ülke bunu pratikte nasıl olacağı hususunda daha fazla işbirliğine gitmelidirler.

Kuşak ve Yol Girişimi iki ülke arasında ikili, bölgesel ve küresel işbirliği mekanizmalarının tesis edilmesinde önemli bir zemin oluşturabilir. Bu çerçevede Türkiye'nin öncelikle Kuşak ve Yol Komitesi benzeri mekanizmaları kurması gerekmektedir. Böyle bir mekanizma girişim

bağlamında yapılacak projeler ile ilgili Türkiye'deki kurumlar arasında koordinasyonu sağlayarak Türkiye'nin girişimden mümkün olduğunca daha fazla faydalanmasına imkân sağlayacaktır. Aynı zamanda böyle bir mekanizma Çin'deki muadiliyle ve güzergâh üzerinde yer alan ülkelerle daha kolay iletişime geçerek Türkiye'nin girişim kapsamındaki çaba ve önerilerini doğrudan iletebilecektir.

Petrol ve doğalgaz gibi enerji kaynaklarına yeteri ölçüde sahip olmayan Türkiye, enerji transit merkezi olmayı strateji hedef olarak görmektedir. Benzer şekilde dünya ticaretinde transit merkezi olması, Türkiye için büyük ekonomik ve politik yararlar sağlayacaktır. Kuşak ve Yol Girişimi Türkiye'nin bu hedeflere ulaşmasında çok önemli bir rol oynayacaktır. Türkiye dışında geçen güzergâhların önem kazanması Türkiye'nin stratejik önemini azaltacaktır. Dolayısıyla Türkiye bu girişimde aktif rol almalıdır. Kuşak ve Yol Girişimi her iki ülkenin bölgesel ve küresel işbirliği mekanizmaları inşa etmesine zemin hazırlayacaktır.

Türkiye ve Çin ilişkilerindeki siyasi belirsizlikler, Kuşak ve Yol Girişimi'nin işleyişinde belirleyici olacaktır. İki ülkenin Ortadoğu politikalarındaki siyasi ve güvenlik farklılaşmaları girişimin ileriki safhalarında sorun çıkarılabilir (Temiz, 2017: 13). Uygur sorunu başta olmak üzere birçok bölgesel ve uluslararası meselede iki ülke arasındaki farklı yaklaşımlar sorun olabilme potansiyeline sahiptir. Çin'in bölgeye yönelik politikalarını ağırlıklı olarak Yunanistan ve İran üzerinden yürütmesi karşılıklı güven problemi yaratabilir.

Sonuç

Türkiye'nin dış politikası genel olarak Batı eğilimli olduğundan Asya'ya ve Çin'e yönelik politikaları daha geri planda kalmıştır. Türkiye şimdiye kadar Batı ile sorun yaşadığında ve Batı ile ilişkileri düzeline kadar alternatif politikalar bağlamında Asya'ya yönelmiştir. Dolayısıyla Asya ve Çin'e yönelik politikalar tutarlı ve sürekli olmaktan oldukça uzak olmuştur. Kuşak ve Yol Girişimi, Türkiye'nin Çin başta olmak üzere Asya ülkeleri ile ilişkilerinin daha dengeli bir zemine oturması ve uzun erimli olması için önemli bir temel oluşturacaktır. Türkiye'nin

Çin’le olan ilişkileri, alternatif ittifaklara ihtiyaç duyulduğunda hatırlanması gereken bir seçenek olmaktan çok daha hayati bir önem taşımaktadır. Çin dünyanın en büyük ticaret hacmine ve en büyük ikinci GSYİH’sına sahip ülkesidir. BM Güvenlik Konseyi’nin beş daimi üyesinden biri ve aynı zamanda nükleer güç sahibi bir ülkedir. Çin’in global ekonomi ve siyasetteki konumu gün geçtikçe daha da artmaktadır. Dolayısıyla Çin, sadece ikili ilişkiler açısından değil bölgesel ve küresel meselelerde de göz önünde bulundurulması gereken önemli bir aktör haline gelmektedir.

Kuşak ve Yol Girişimi ile Asya Altyapı Yatırım Bankası, Çin Kalkınma Bankası ve Çin İthalat ve İhracat Bankası’nın geliştirmekte ülkelere yapılan kredi yardımı IMF ve Dünya Bankası’nın çok üzerinde olmasını birlikte değerlendirdiğimizde, Çin’in alternatif bir dünya düzeni arayışında olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz. Çin, dünya sisteminin tamamen dışına çıkmadan Batı merkezli uluslararası kurum ve kuruluşların bir kısmını etkisiz hale getirerek, ABD merkezli sistemin altını oymaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi ile Çin merkezli yeni dünya düzeninin yapı taşları döşenmektedir. Girişim, güzergâh üzerinde yer alan ülkeleri, hızla büyümekte olan Çin ekonomisine entegre etmeyi amaçlamaktadır. Aynı zamanda Kuşak ve Yol Girişimi, Çin’e yönelik çevrelenme ve yalnızlığa itilme politikalarına bir cevap teşkil etmektedir.

Türkiye, Kuşak ve Yol Girişiminde Çin’den sonra en uzun güzergâhın geçtiği ülke konumunda olduğundan projenin başarıyla tamamlanmasında hayati bir rol oynamaktadır. Afro-Avrasya’nın merkezinde yer alan Türkiye, Çin mallarının Avrupa pazarına ulaşmasında kritik bir rol üstlenecektir. Girişimle birlikte Türkiye’ye yönelik yatırımlar artacak ve Türkiye’nin dış ticaret hacmi oldukça büyüyecektir. Türkiye de Asya pazarına daha hızlı ve ucuz yollardan erişebilme fırsatını yakalayacaktır. Aynı zamanda proje, Türkiye ve Çin arasındaki en önemli ekonomik sorun olan dış ticaret açığının azaltılmasında önemli bir rol oynayacaktır.

Kuşak ve Yol Girişimi, Türkiye’nin Çin başta olmak üzere Doğu Asya ekonomileri ile sürdürülebilir güçlü ilişkiler tesis etmesine olanak

sağlayacaktır. Girişim, Türkiye ve Çin arasındaki siyasi ve stratejik vizyon eksikliğini azaltarak, iki ülkenin küresel ve bölgesel işbirliği mekanizmaları tesis etmesine zemin hazırlayacaktır.

Kuşak ve Yol Girişiminin yürütülmesinde her ne kadar kazan-kazan ilkesinin temel alındığı söylene de en kazançlı çıkan ülke kuşkusuz Çin olacaktır. Türkiye tek taraflı olarak Çin'e bağımlı olma hususunda dikkatli olmalıdır. Türkiye, stratejik önemini arttırmak ve Çin'i dengelemek için "Modern Baharat Yolu" benzeri alternatif projelerin hayata geçirilmesi girişimlerine öncülük etmelidir.

THE IMPORTANCE OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE IN TURKEY-CHINA RELATIONS

Abstract

China, which has left behind the fortieth year of the "reform and opening out" policy that started in 1978, has become the motor power of the world economy. "The Belt and Road Initiative" which was launched by China's President Xi Jinping in 2013, is expected to affect at least two thirds of the world's population and about 70 countries. The Initiative aims to establish a trade and infrastructure network linking Asia to Europe and Africa through land and sea. "The Belt and Road Initiative", China's modern silk road, aims to integrate the countries' economies in the past route into the rapidly developing Chinese economy. China's modern silk road project has potential to lead to structural changes in the Turkey-China relations. The Belt and Road Initiative will enable relations between the two countries to reach a higher level. In this study, the importance of the Belt and Road Initiative in development of Turkey - China relations will be analyzed. In this context, the opportunities and threats created by the initiative will be evaluated.

Keywords: The Belt and Road Initiative, Turkey, China, Turkey-China Relations

Kaynaklar

- Adıbelli, Barış (2016). *Osmanlı'dan Günümüze Türk-Çin İlişkileri*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Akçay, Nurettin (2017). Turkey-China Relations within the Concept of the New Silk Road Project. *ANKASAM Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, Aralık 2017 1(3), s. 73-96.
- Atlı, Altay (2013). 12 Mart Muhtırası ve Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ni Tanıması. (Ed.) Selçuk Esenbel, İsenbike Togan, Altay Atlı, Türkiye'de Çin'i Düşünmek, (s. 147-169). İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınları.
- Balcı, Ali (2017). Türkiye Dış Politikası İlkeler, Aktörler ve Uygulamalar. İstanbul: Alfa Yayınları.
- Beşer, Mehmet Enes (2018). Çin'in Dünyaya Açılma Girişimi: Kuşak ve Yol. Boğaziçi Asya Araştırmalar Merkezi, Rapor, Mayıs 2018, <https://medium.com/@bogaziciaam/%C3%A7inin-d%C3%B-Cnyaya-a%C3%A7%C4%B1lma-giri%C5%9Fimi-bir-ku%C5%9Fak-bir-yol-7556a0ae0388>, Erişim Tarihi: 10.10.2018.
- Çolakoğlu, Selçuk (2013). Türkiye-Çin İlişkilerinin Son On Yılı (2000-2010): Fırsatlar Ülkesi Çin'den Türkiye Pazarına Dönüşüm. (Ed.) Selçuk Esenbel, İsenbike Togan, Altay Atlı, Türkiye'de Çin'i Düşünmek, (s.248-272). İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınları.
- Demir, Emre (2019). 2018'de Çin-Türkiye Ortak Gündemi. *Turkish.cri.cn*, 03.01.2019, <http://turkish.cri.cn/1781/2019/01/03/1s195369.htm>, Erişim Tarihi: 17.04.2019.
- Durdular, Arzu (2016). Çin'in 'Kuşak-Yol' Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdüleri*, Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı, 49/2016-1, s.77-97.
- Gül, Engin (2018). Asya'da IMF'nin Yerini Çin Kredileri Alıyor. 07.09.2018, <http://bogaziciasya.com/asya-imf-cin-kredileri/>, Erişim Tarihi: 10.10.2018.

- Hazret, Mehmet Emin (2011). *Ejderhanın Korkusu Türkiye*, İstanbul: Cinius Yayınları.
- Heydarian, Richard Javad (2017). China's Silk Road Project: A trap or an opportunity?. Al Jazeera, (<https://www.aljazeera.com/in-depth/opinion/2017/05/china-silk-road-project-trap-opportunity-170514142652061.html>), 17.05.2017, Erişim Tarihi: 10.10.2018.
- <http://turkish.cri.cn/1781/2017/04/21/1s182462.htm?platform=hootsuite>, Çin, Bir Kuşak-Bir Yol üzerinde ulaştırma işbirliğini artırıyor. 21.04.2017, Turkish.cri.cn, Erişim Tarihi: 18.04.2019.
- <http://turkish.cri.cn/1781/2017/05/16/1s183050.htm>, Bir Kuşak Bir Yol: 21. Yüzyılın en büyük kalkınma projesi. 06.05.2017, Erişim Tarihi: 10.10.2017.
- <http://turkish.cri.cn/1781/2018/08/04/1s192423.htm>, Orta Koridor, Kuşak ve Yol'un kalbi durumunda. 04.08.2018, Turkish.cri.cn, Erişim Tarihi: 10.10.2018
- <http://turkish.cri.cn/1781/2018/10/01/1s193576.htm>, Çin kalkınırken büyük ülke sorumluluğu da üstleniyor. 01.10.2018, Turkish.cri.cn, Erişim Tarihi: 10.10.2018.
- <http://turkish.cri.cn/1781/2019/04/19/1s197414.htm>, 2. Kuşak ve Yol Uluslararası İşbirliği Forumu 25-27 Nisan'da. 19.04.2019. turkish.cri.cn. Erişim Tarihi: 20.04.2010.
- <http://www.globaltimes.cn/content/1117753.shtml>, China-Turkey relations transcend prejudices. 30.08.2018, Global Times, Erişim Tarihi: 10.10.2018.
- http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136286378.htm, Full Text: Joint communique of leaders roundtable of Belt and Road forum. 15.05.2017, XINHUANET, Erişim tarihi: 10.10.2018.
- http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/27/c_137422376.htm, China-Europe freight trains make 10,000 trips. 27.08.2018, XINHUANET, Erişim Tarihi: 10.10.2018.

- <https://databank.worldbank.org>, Databank, World Development Indicators, <https://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=2&country=CHN>, Erişim Tarihi: 18.04.2019.
- <https://tr.sputniknews.com>, Büyükelçi Deng Li, ‘Türkiye-Çin İşbirliği’ toplantısında konuştu: Huawei’ye baskı adaletsiz ve ahlaksız, Sputnik Türkiye, 29.05.2019, <https://tr.sputniknews.com/columnists/201905291039194579-buyukelci-dengi-li-turkiye-cin-isbirligi-toplantisinda-konustu-huaweiye-baski-adaletsiz-ve-ahlaksiz/>, Erişim Tarihi: 29.05.2019.
- <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/2018-cin-turkiye-iliskilerinde-rekorlar-yili-oldu/1353925>, 2018 ‘Çin-Türkiye ilişkilerinde rekorlar yılı oldu’. 02.01.2019, Anadolu Ajansı. Erişim Tarihi: 11.04.2019.
- Işık, Aslı (2018). Türkiye Yüzünü Çin’e Dönüyor, Deutsche Welle Türkçe, 10.08. 2018, <https://www.dw.com/cda/tr/t%C3%BCrkiye-y%C3%BCz%C3%BCn%C3%BC-%C3%A7ine-d%C3%B6n%C3%BCyor/a-45021364>, Erişim Tarihi: 11.04.2019.
- Jacques, Martin (2016): Çin Hükmettiğinde Dünyayı Neler Bekliyor?, Çev. Sami Oğuz, Ankara: Akılçelen Kitaplar.
- Karaca, Ragıp Kutay (2008). *Güç Olma Stratejisi Çin*, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Lowther, Ed. Calver, Tom (2018). Çin’in mega makineleri dünyayı birbirine bağlıyor. 22.7.2018, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-44898554> Erişim Tarihi, 10.10.2018.
- Lubin, David (2018). China’s Belt and Road at 5: ‘one-to-many’ or many-to-many?. 19.10.2018, <https://www.ft.com/content/a1b0e858-d2eb-11e8-a9f2-7574db66bcd5> , Erişim Tarihi: 20.10.2018.
- Özdaşlı, Esme (2015). Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Ekileri, *Turkish Studies, International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Vol. 10/14, Fall 2015, p. 579-596.
- Pu, Xiaoyu (2016). One Belt, One Road: Visions and Challenges of China’s Geoeconomic Strategy. *Mainland China Studies* (中国大陆研究). Vol. 59, Issue 3, January 2016, p.111-132.

- Rona, Noyan (2016). İpekyolu canlanıyor. 21.01.2016, <http://www.turkishtimedergi.com/dunya/ipekyolu-canlaniyor-garanti-bankasi-sanghay-bastemsilcisi-noyan-rona-yazdi/> , Erişim Tarihi: 10.10.2018.
- Shambaugh, David (2016): Çin Küreselleşme Yolunda. Çev. Latif Boyacı, İstanbul: Yarın Yayınları.
- Sönmezoğlu, Faruk (2006): *Türk Dış Politikası*. İstanbul: Der Yayınları.
- Steil, Ben; Rocca, Benjamin Bella (2019): Belt and Road Tracker, Council on Foreign Relations, 08.05.2019, <https://www.cfr.org/article/belt-and-road-tracker>, Erişim Tarihi: 09.05.2019.
- T.C. Ticaret Bakanlığı (2018). Dış Ticaret ve Başlıca Ekonomik Göstergeler Bülteni (2018 Yıllık). <https://www.ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri-son/ulkelere-gore-dunya-ticareti-2005-2017>, Erişim Tarihi: 15.04.2019.
- Temiz, Kadir (2017). Türkiye-Çin İlişkileri. SETA, Analiz, Nisan 2017, sayı. 196, <https://setav.org/assets/uploads/2017/04/TRCin.pdf>, Erişim Tarihi: 21.03.2019.
- Üngör, Çağdaş (2013). Türkiye Solunda Çin Etkisi: Proleter Devrimci Aydınlik Hareketi Üzerine Bir Değerlendirme (1969-1977). (Ed.) Selçuk Esenbel, İsenbike Togan, Altay Atlı, *Türkiye'de Çin'i Düşünmek*, (s.170-200). İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınları.
- Yurdakul, Derya (2013). Türkiye-Çin Ekonomik ve Ticari İlişkileri. (Ed.) Selçuk Esenbel, İsenbike Togan, Altay Atlı, *Türkiye'de Çin'i Düşünmek*, (s.228-247). İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınları.