



Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü  
Türkiyat Araştırmaları Anabilim Dalı  
Türkiyat Araştırmaları Yüksek Lisans Programı

# **KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NİN TÜRKİYE-ÇİN İLİŞKİLERİNE ETKİSİ**

Ece YAZICI

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2023



# KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NİN TÜRKİYE-ÇİN İLİŞKİLERİNE ETKİSİ

Ece Yazıcı

Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü  
Türkiyat Araştırmaları Anabilim Dalı  
Türkiyat Araştırmaları Yüksek Lisans Programı

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2023

## **KABUL VE ONAY**

## YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI

Enstitü tarafından onaylanan lisansüstü tezimin/raporumun tamamını veya herhangi bir kısmını, basılı (kağıt) ve elektronik formatta arşivleme ve aşağıda verilen koşullarla kullanıma açma iznini Hacettepe Üniversitesine verdiğimi bildiririm. Bu izinle Üniversiteye verilen kullanım hakları dışındaki tüm fikri mülkiyet haklarım bende kalacak, tezimin tamamının ya da bir bölümünün gelecekteki çalışmalarda (makale, kitap, lisans ve patent vb.) kullanım hakları bana ait olacaktır.

Tezin kendi orijinal çalışmam olduğunu, başkalarının haklarını ihlal etmediğimi ve tezimin tek yetkili sahibi olduğumu beyan ve taahhüt ederim. Tezimde yer alan telif hakkı bulunan ve sahiplerinden yazılı izin alınarak kullanılması zorunlu metinlerin yazılı izin alınarak kullandığımı ve istenildiğinde suretlerini Üniversiteye teslim etmeyi taahhüt ederim.

Yükseköğretim Kurulu tarafından yayınlanan "**Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge**" kapsamında tezim aşağıda belirtilen koşullar haricince YÖK Ulusal Tez Merkezi / H.Ü. Kütüphaneleri Açık Erişim Sisteminde erişime açılır.

- Enstitü / Fakülte yönetim kurulu kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren 2 yıl ertelenmiştir. <sup>(1)</sup>
- Enstitü / Fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren ... ay ertelenmiştir. <sup>(2)</sup>
- Tezimle ilgili gizlilik kararı verilmiştir. <sup>(3)</sup>

11/07/2023

Ece Yazıcı

---

<sup>1</sup>Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge"

- (1) Madde 6. 1. Lisansüstü teze ilgili patent başvurusu yapılması veya patent alma sürecinin devam etmesi durumunda, tez **danışmanın** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulu** iki yıl süre ile tezin erişime açılmasının ertelenmesine karar verebilir.
- (2) Madde 6. 2. Yeni teknik, materyal ve metotların kullanıldığı, henüz makaleye dönüşmemiş veya patent gibi yöntemlerle korunmamış ve internetten paylaşılması durumunda 3. şahıslara veya kurumlara haksız kazanç imkanı oluşturabilecek bilgi ve bulguları içeren tezler hakkında tez **danışmanın** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulunun** gerekçeli kararı ile altı ayı aşmamak üzere tezin erişime açılması engellenebilir.
- (3) Madde 7. 1. Ulusal çıkarları veya güvenliği ilgilendiren, emniyet, istihbarat, savunma ve güvenlik, sağlık vb. konulara ilişkin lisansüstü tezlerle ilgili gizlilik kararı, **tezin yapıldığı kurum** tarafından verilir \*. Kurum ve kuruluşlarla yapılan işbirliği protokolü çerçevesinde hazırlanan lisansüstü tezlere ilişkin gizlilik kararı ise, **ilgili kurum ve kuruluşun önerisi** ile **enstitü** veya **fakültenin** uygun görüşü üzerine **üniversite yönetim kurulu** tarafından verilir. Gizlilik kararı verilen tezler Yükseköğretim Kuruluna bildirilir.  
Madde 7.2. Gizlilik kararı verilen tezler gizlilik süresince enstitü veya fakülte tarafından gizlilik kuralları çerçevesinde muhafaza edilir, gizlilik kararının kaldırılması halinde Tez Otomasyon Sistemine yüklenir  
\*Tez **danışmanın** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulu tarafından karar verilir.**

## **ETİK BEYAN**

Bu çalışmadaki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, yararlandığım kaynaklara bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu, tezimin kaynak gösterilen durumlar dışında özgün olduğunu, Prof. Dr. Evgenia KERMELİ NAL danışmanlığında tarafımdan üretildiğini ve Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Tez Yazım Yönergesine göre yazıldığımı beyan ederim.

11/07/2023

**Ece YAZICI**

## TEŞEKKÜR

Öncelikle tez yazım sürecim boyunca sürekli destek, yorum ve eleştirilerde bulunan Prof. Dr. Evgenia Kermeli Ünal'a teşekkür etmek isterim. Ayrıca jürimde yer aldıkları ve kıymetli katkılarda buldukları için Prof. Dr. Emel Gülden Oktay'a ve Prof. Dr. Abdullah Gündoğdu'ya teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Gerek lisans gerekse yüksek lisans süreçlerimde bana sundukları destek ve katkılar için başta Doç. Dr. Hazal Papuççular, Dr. Öğr. Üyesi Nur Sinem Kourou, Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Cemal Ertürk, Dr. Öğr. Üyesi Nihan Akıncılar Köseoğlu ve Dr. Öğr. Üyesi Merve Hazer Yiğit'e teşekkür ederim. Onlar olmasaydı bugün uluslararası ilişkiler alanında çalışma yapmak için duyduğum heyecan bu seviyede olmazdı.

Dışişleri Bakanlığı'nın Yeniden Asya Girişimi hakkında kıymetli bilgilerini paylaşan ve Asya alanında farkındalık kazanmamı sağlayan Sayın Büyükelçi Kezban Nilvana Darama Yıldırımgeç'e teşekkürlerimi bir borç bilirim. Yüksek lisans eğitimim boyunca enstitüdeki destekleri için Dr. Öğr. Üyesi Tevfik Orçun Özgün'e de ayrıca teşekkür ederim.

Yazım sürecinde manevi desteklerini esirgemeyen kıymetli arkadaşlarım Eray Körpe, Nazay Nazlıcan Çakıcı, Irmak Karaman, Hamiyet Özcan, Berk Şengül, Rin Okabe, İsmail Yaşartürk ve Halil İbrahim Öksüz'e süreci benim adıma keyifli hale getirdikleri için teşekkür ederim, onların güler yüzü ve desteği sayesinde bu tezi başarıyla tamamlayabildim.

En özel teşekkürüm, bana her fırsatta manevi ve maddi desteğini sunan sevgili aileme... Her stresli anımda, sonsuz sevgisi ve desteğiyle beni kucaklayan, umudumu kaybettiğimde bana çıkış yolları sunan ama en önemlisi hep yanımda olan sevgili annem Hamiyet, babam Yahya Kemal ve kardeşim Doğan Yiğit'e teşekkür ederim. Her şeyimi onlara borçluyum, bu tezi onlara ithaf ediyorum.

## ÖZET

YAZICI, Ece, *Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2023.

2013 yılında Xi Jinping tarafından önerilen “Kuşak ve Yol Girişimi” Çin'in artan ekonomik nüfuzunun küresel siyasi manzarayı da değiştirmekte olduğu konusunda kapsamlı bir veri sunmaktadır. Bir dış politika yaklaşımı olarak ele alınan bu girişim, Çin'in uluslararası sistemdeki konumunu da değiştirmektedir. Çin'in yeni dış politikası ile birlikte artan Avrasya ve Avrupa ilişkileri Çin'in değişim ve dönüşüm sürecini ortaya koymaktadır. Türkiye Cumhuriyeti ve Çin Halk Cumhuriyeti ilişkilerinin yönü ise ikili ilişkilerin geliştirilmesi konusunda atılacak adımlar sonucunda belirlenecektir. Bu çerçevede değerlendirilecek olursa, Kuşak ve Yol Girişimi birçok fırsat ve riski barındırırken, Türkiye ile Çin ilişkilerinin pozitif yönlü değişmesine de katkı sunacaktır. Türkiye'nin Orta Koridor Girişimi ile Kuşak ve Yol Girişimi arasındaki bağlantısallık üzerinden incelemelerde bulunulurken, uluslararası sistemde meydana gelen değişikliklerin ikili ilişkiler üzerindeki etkilerine de yer verilecektir. Bu girişim ile kara ve deniz güzergahında yapılması öngörülen yatırımların iki ülkenin kalkınmasına fırsatlar sunacağı değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra girişimin bölge ve dünya ülkeleri ile ilişkilerde birtakım riskleri de ortaya çıkartacağı düşünülmektedir. Bu çalışmada Kuşak ve Yol Girişimi ile birlikte Türkiye Cumhuriyeti ve Çin Halk Cumhuriyeti arasında gelişen dış politika ve gelişmesi mümkün olan dış politika senaryoları incelenmeye çalışılacaktır. Bu konu hakkında mevcut uluslararası ilişkiler literatüründe eksiklikler söz konusudur. Çalışma kapsamında girişimin iki ülke arasındaki ilişkileri geliştireceği hipotezi üzerinde durulacaktır. Nitel araştırma yöntemlerinden vaka analizi deseniyle yapılacak olan bu çalışmada veriler doküman analizi yöntemiyle elde edilecektir.

### **Anahtar Sözcükler**

Kuşak ve Yol Girişimi, Türkiye Cumhuriyeti, Çin Halk Cumhuriyeti, Türk Dış Politikası, Orta Koridor Girişimi, Ekonomik Koridorlar, Yeniden Asya Girişimi



## ABSTRACT

YAZICI, Ece, *The Impact of the Belt and Road Initiative on Türkiye-China Relations*, Master's Thesis, Ankara, 2023.

Proposed in 2013 by Xi Jinping, the "Belt and Road Initiative" provides comprehensive evidence of China's growing economic influence in the changing global political landscape. Taken as a foreign policy approach, this initiative is also changing China's traditional position in the international system. China's new foreign policy and its growing Eurasian and European relations reveal China's process of change and transformation. The direction of relations between the Republic of Türkiye and the People's Republic of China will be determined by the steps to be taken in the development of bilateral relations. In this context, while the Belt and Road Initiative harbors many opportunities and risks, it will also contribute to positive change in Türkiye-China relations. While analyzing the interconnectedness between Türkiye's Middle Corridor Initiative and China's Belt and Road Initiative, the effects of the changes in the international system on bilateral relations this thesis will analyze. It is assessed that the investments envisaged to materialize on the land and sea routes will offer opportunities for the development of the both countries. At the same time, it is thought that the initiative will also reveal some risks with regard to the countries of the region and the world. This study will analyze the developing foreign policy and possible foreign policy scenarios between the Republic of Türkiye and the People's Republic of China with the Belt and Road Initiative and endeavour to fill the gaps in existing international relations literature on the topic. The study will focus on the hypothesis that the initiative will improve relations between the two countries. This study will be conducted based on a case study design of qualitative research methods and data will be obtained by the document analysis method.

### Key Words

Belt and Road Initiative, Republic of Türkiye, People's Republic of China, Turkish Foreign Policy, Middle Corridor Initiative, Economic Corridors, Asia Anew Initiative

## İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY .....	i
YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI.....	ii
ETİK BEYAN.....	iii
TEŞEKKÜR.....	iv
ÖZET.....	v
ABSTRACT.....	vi
İÇİNDEKİLER .....	vii
KISALTMALAR DİZİNİ.....	ix
HARİTALAR DİZİNİ .....	xi
TABLolar DİZİNİ .....	xii
GİRİŞ .....	1
1. BÖLÜM: ÇİN'İN DIŞ DÜNYA İLE İLİŞKİLERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ .....	7
2. BÖLÜM: MAO ZEDONG'DAN BUGÜNE ÇİN DIŞ POLİTİKASINDAKİ GELİŞMELER.....	14
2.1. DENG XIAOPİNG .....	17
2.2. Xİ JİNPİNG .....	22
3. BÖLÜM: BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ .....	23
3.1. İPEK YOLU .....	23
3.2. STRATEJİK VİZYONUN AÇIKLANMASI .....	25
3.3. KUŞAK YOL GİRİŞİMİN AMACI NEDİR? .....	26
3.4. EKONOMİK KORİDORLAR .....	31
3.4.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru.....	33
3.4.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru.....	36
3.4.3. Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru.....	38
3.4.4. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru.....	41
3.4.5. Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru.....	45
3.4.6. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru.....	50
4. BÖLÜM: YAKIN DÖNEM TÜRK-ÇİN İLİŞKİLERİ.....	55
4.1. OSMANLI DEVLETİ ve ÇİN İLİŞKİLERİ .....	55
4.2. TÜRKİYE CUMHURİYETİ ve ÇİN İLİŞKİLERİ.....	56

4.3. SOVYET SONRASI DÖNEMDE TÜRKİYE CUMHURİYETİ VE ÇİN İLİŞKİLERİ.....	58
4.3.1. Türkiye Cumhuriyeti ve Çin İlişkilerinde Doğu Türkistan Sorunu.....	59
4.3.2. Çin'in Tehdit Algısı ve Doğu Türkistan .....	63
5. BÖLÜM: KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NİN TÜRKİYE VE ÇİN İLİŞKİLERİNE ETKİSİ.....	66
5.1. AVRUPA KAFKASYA ASYA ULAŞTIRMA KORİDORU (TRACECA) 67	
5.2. ORTA KORİDOR GİRİŞİMİ (DOĞU-BATI ORTA KORİDOR).....	68
5.2.1. Kuşak ve Yol Girişimi Kapsamında Orta Koridor Girişimi'nin Sunduğu Avantajlar ve Dezavantajlar.....	71
5.3. YENİDEN ASYA GİRİŞİMİ (ASIA ANEW) .....	91
SONUÇ .....	97
KAYNAKÇA .....	104
EK 1. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI ASYA ÇOK TARAFLI SİYASİ İŞLER GENEL MÜDÜRÜ VE YENİDEN ASYA GİRİŞİMİ KOORDİNATÖRÜ BÜYÜKELÇİ KEZBAN NİLVANA DARAMA YILDIRIMGEÇ İLE GERÇEKLEŞTİRİLEN MÜLAKAT.....	126
EK 2. ETİK KURUL İZİNİ .....	132
EK 3. ORJİNALLİK RAPORU .....	133
EK 4. TURNİTİN BENZERLİK İNDEKSİ .....	134

## KISALTMALAR DİZİNİ

AB	:Avrupa Birliği
ABD	:Amerika Birleşik Devletleri
AIIB	:Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın
ASEAN	:Association of Southeast Asian Nations/Güneydoğu Asya Uluslar Birliği
AUKUS	:Australia, United Kingdom, United States
BCIM	:Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru
BTC	:Bakü-Tiflis-Ceyhan
BTE	:Bakü-Tiflis-Erzurum
BTK	:Bakü-Tiflis-Kars
ÇHC	:Çin Halk Cumhuriyeti
EXIM	:Export-Import
G-7	:Group of Seven
GSYH	:Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
ITG	:Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkonnektörü
İHD	:İşletme Hakkı Devri
KÖİ	:Kamu Özel İşbirliği
KTZ	:Kazak Temir Zholy
KYG	:Kuşak ve Yol Girişimi
LNG	:Liquefied Natural Gas
NATO	: North Atlantic Treaty Organization / Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
QUAD	:Quadrilateral Security Dialogue
RCEP	:Regional Comprehensive Economic Partnership
RECCA	:Regional Economic Cooperation Conference on Afghanistan
SCP	:South Caucasus Pipeline
ŞİÖ	:Şanghay İşbirliği Örgütü
TANAP	:Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı
TAP	:Trans Adriatic Pipeline
TBMM	:Türkiye Büyük Millet Meclisi
TEN-T	:Trans-European Transport Network/ Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı
TRACECA	:Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru

TÜBİTAK :Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu  
VIKING :Via Baltica, Klaipėda, Istanbul, Novorossiysk Gateway  
Yİ :Yap-İşlet  
YİD :Yap-İşlet-Devret  
YKD: :Yap-Kirala-Devret

## HARİTALAR DİZİNİ

Harita 1. Kuşak ve Yol Girişimi Ekonomik Koridorları.....	32
Harita 2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru.....	34
Harita 3. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru.....	37
Harita 4. Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru.....	39
Harita 5. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru.....	42
Harita 6. Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru.....	46
Harita 7. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru.....	51
Harita 8. Orta Koridor Girişimi.....	69
Harita 9. Zengezur Koridoru.....	89

**TABLÖLAR DİZİNİ**

Tablo 1. Çin'in Stratejik Beyaz Bülteninde 1998-2015 Yılları arasındaki Tehdit Algısı .....	65
--	----

## GİRİŞ

Ulusal literatürde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye ve Çin ilişkilerine etkisini farklı başlıklar üzerinden inceleyen tez çalışmaları mevcuttur. Fakat ikili ilişkilerin gelişimini dış politika perspektifiyle inceleyen çalışmalar sınırlıdır.

Yükseköğretim Kurumunun Ulusal Tez Merkezi'nde 'Kuşak ve Yol', 'Kuşak Yol Girişimi', 'Yeni İpek Yolu' başlıkları aratılarak tarama yapılmıştır. Kuşak ve Yol Girişimi'nin birden fazla isimle anıldığı bilindiğinden en güncel ve sık kullanılan formlarına yer verilmiştir. Tarama sonucunda uluslararası ilişkiler veya siyasal bilimler kapsamında toplam 27 adet teze ulaşılmıştır. Bu tezlerden yalnızca 7 tanesi Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye üzerindeki etkisini farklı perspektiflerden inceleme hedefi ile yazılmış yüksek lisans tezleridir.

Çalışmalardan ilki 'Kuşak ve Yol Girişimi' başlığıyla aratıldığında çıkan, Gülşah Demir'in 2021 yılında yazmış olduğu 'Çin'in küreselleşmesinde Kuşak ve Yol Girişimi ve Türkiye-Çin ilişkilerine muhtemel etkileri' başlıklı yüksek lisans tezidir. Tez kapsamında lider bazlı politikalara değinilmiş, Çin'in küreselleşmesini hızlandırıcı ve geciktirici unsurlar detaylıca incelenmiştir. Akabinde Kuşak ve Yol Girişimi'ne dair genel bir perspektif sunulmuş ve bu girişimin ikili ilişkilere etkisi Orta Koridor, Doğu Türkistan ve ekonomi temelli olarak ele alınmıştır. Tezin 2021 yılında yayınlandığı değerlendirildiğinde, 2019 yılında Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın tanıttığı Yeniden Asya Girişimi'ne yer verilmediği anlaşılmaktadır. Ayrıca Kuşak ve Yol Girişimi'nin temel alındığı tezde, girişimin ekonomik koridorlarına da detaylı şekilde değinilmediği görülmüştür (Demir, 2021).

İkinci çalışma, 'Kuşak ve Yol Girişimi' başlığıyla aratıldığında ulaşılan ve Yuan Ma tarafından 2021 yılında ele alınmış olan 'China's Belt and Road Initiative: Implications for Turkey' başlıklı yüksek lisans tezidir. Tez kapsamında Tarihi İpek Yolunun önemine kısaca yer verilmiş, akabinde kuşak ve yol girişimine giriş yapılmıştır. Girişimin Türkiye için önemine yer verilmiş ve girişimin yaratacağı fırsatlar ve zorluklar üzerinde detaylıca durulmuştur. Kuşak ve Yol Girişimi incelenmesine rağmen ekonomik koridorlar konusunda detaylı bilgi sunulmamıştır. Aynı şekilde Uygur meselesine de sınırlı yer



verildiği anlaşılmaktadır. Orta Koridor'un ikili ilişkiler bağlamında yaratacağı fırsatlara da yeteri kadar değinilmediği görülmektedir (Ma, 2021).

2021 yılında yazılan ve Kuşak ve Yol Girişimi' başlığıyla aratıldığında çıkan son tez Tolga Karagöz'ün 'China's Public Diplomacy Strategy Behind The Belt and Road Initiative: How Did China's Image In Turkey's Public Opinion Change After Belt and Road Initiative?' başlıklı yüksek lisans tezidir. Tezde Kamu diplomasisi üzerinde detaylı incelemelerde bulunulmuştur. Faydalı info-grafikler ile yıl bazlı algı değişikliklerine de yer verilmiştir. Tez daha çok diplomasi üzerine eğildiği için ekonomik koridorlar üzerinde durulmaması anlaşılabilir. (Karagöz, 2021).

'Kuşak Yol' başlığı ile yapılan aramada ilk çıkan tez 2021 yılında Hafize Berna Çakır tarafından yazılan 'Kuşak-Yol Projesi, İpek Yolu ve Çin-Türkiye İlişkilerine Etkisi' başlıklı yüksek lisans tezidir. Tez kapsamında İpek Yolu'nun geçirdiği tarihsel süreçler detaylandırılmış, İpek Yolu'nun güzergahındaki Türk Devletleri ve Osmanlı İmparatorluğuna ayrı bir başlık açılarak tarihsel perspektife geniş yer verilmiştir. Akabinde Modern İpek Yolu olarak başlıklandırılan bölümde lojistik sektörüne ve bunun etkili olduğu alanlara değinilmiştir. Kuşak ve Yol Girişimi'nin etki alanının anlaşılmasını sağlayacak olan ekonomik koridorlara kısaca yer verilmiştir. Bu koridorların incelenmesi hem Çin'in diyalog halinde olduğu ülkeleri analiz edebilmek hem de uzun vadede yapılması muhtemel olan iş birliği alanlarının analiz edilmesi açısından önemlidir. Tez kapsamında Orta Koridor'un yarattığı fırsatlardan söz edilmiştir (Çakır, 2021).

Yine 'Kuşak Yol' başlığıyla aratıldığında 2022 yılında Furkan Türkay Kayış'ın yazdığı 'Kuşak-Yol Girişimi'nin Türkiye İçin Olası Etkileri: Fırsatlar ve Tehditler Bağlamında Bir Analiz' başlıklı yüksek lisans tezi çıkmaktadır. Tez kapsamında Tarihi İpek Yoluna değinilmiş ve akabinde Kuşak ve Yol Girişimi'ne dair detaylı bir anlatım sunulmuştur. Her ekonomik koridor ayrı ayrı incelenmiş, diğer tezlerden farklı olarak Orta Koridor kapsamında yer alan alt yapı projeleri incelenmiştir. Uygur meselesine dair ayrı bir bölüm açılarak konu detaylandırılmıştır. Yine girişimin yaratacağı fırsat ve tehditlere detaylıca yer verilmiştir. Tez kapsamında lider bazlı politika değişimlerine yer verilmemiştir (Kayış, 2022).

'Kuşak Yol' başlığı ile yapılan aramada çıkan son tez, Buğra Rıza Kudal'ın 2023 yılında yayımlanan 'Çin'in Kuşak-Yol Projesinin Ekonomi Politikası Ve Türkiye'ye Olası Etkileri'

başlıklı yüksek lisans tezidir. Tez kapsamında ilk bölümde uluslararası ilişkiler teorilerine geniş yer verildiği görülmektedir. İkinci bölümde Kuşak ve Yol Girişimi'ne dair bir çerçeve çizilmiştir. Üçüncü bölümde ise girişim farklı uluslararası ilişkiler teorileri kapsamında incelenmiştir. Bu tez kapsamında da ekonomik koridorlara detaylıca yer verilmemiş, Orta Koridor Girişimi üzerinde yeteri kadar durulmamış ve ayrı bir bölüm olarak ele alınmamıştır (Kudal, 2023).

'Yeni İpek Yolu' başlığı ile yapılan aramada Yükseköğretim Kurumunun Ulusal Tez Merkezi'nde uluslararası ilişkiler konulu yalnızca bir tezin Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye üzerindeki etkisi üzerine yazıldığı anlaşılmıştır. 2022 yılında Yunus Kurtulan tarafından kaleme alınan yüksek lisans tezi 'Yeni İpek Yolu Projesi ve Lojistik Sektörünün Türkiye Üzerinde Etkisi' başlığıyla yazılmıştır. Tarihi İpek Yolu hakkında kısa bir giriş yapıldıktan sonra Yeni İpek Yolu Projesi başlığıyla güncel gelişmelere yer verilmiştir. Lojistik konu başlığında ilerlediği için her bir ekonomik koridora ayrı ayrı yer verildiği görülmektedir (Kurtulan, 2022).

Yükseköğretim Kurumunun Ulusal Tez Merkezi çerçevesinde yapılan tarama sonucunda, Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye-Çin ilişkilerine etkisini inceleyen tezlerin birçoğunun, ikili ilişkileri farklı bağlamlarda incelediği anlaşılmıştır. Çin ve Türkiye ilişkilerini dış politika perspektifiyle incelenmesi konusunda literatürde önemli bir eksiklik bulunmaktadır. Yazılmış olan tezlerde, Çin'in kendi içinde geçirdiği gelişim süreçlerine yeteri kadar yer verilmediği, lider bazlı dış politika değişimlerinin önemini farkına varılmadığı anlaşılmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi'nin etki alanlarının geniş bir perspektiften görülebilmesi için anlatılmasında fayda olan ekonomik koridorlar yazılan tezlerde sınırlı şekilde yer bulmuştur. Nitekim bazı tezlerde diğerlerine nazaran daha geniş yer verildiğini de belirtmek gerekmektedir. Yine incelenen tezlerin bir kısmında, Türkiye ve Çin ilişkilerinin hassas noktasını oluşturan Uygur Türkleri meselesine çok değinilmediği ya da tez içerisinde ayrı bir bölüm oluşturulacak kadar öncelik verilmediği görülmektedir. İkili ilişkilere ilerleyen dönemde ivme kazandıracağı öngörülen Orta Koridor Girişimi konusunda genel anlamda bir farkındalık olduğu anlaşılmaktadır. Ancak, Türkiye'nin Asya'ya yönelik dış politikasını ve ekonomik ilişkilerini güçlendirme noktasında Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nca tanıtılan Yeniden Asya Girişimi konusunda benzer farkındalığın henüz oluşmadığı görülmektedir. İncelenen hiçbir tezde Yeniden Asya Girişimi'ne değinilmemiş olması bu durumu kanıtlar niteliktedir. Nitekim,

kamu diplomasisi alanında Türkiye ve Çin üzerinden yapılan karşılaştırmalı bir analizde bile, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın 2019 yılında tanıttığı Yeniden Asya Girişimi'nden bahsedilmemesi şaşırtıcıdır. Türkiye'nin Asya ülkeleriyle daha yakın iş birliği ve ilişkiler geliştirmeyi hedeflediği bir politika bütünü temsil eden Yeniden Asya Girişimi, kamu diplomasisi çerçevesinde de değerlendirilmesi gereken konulardandır. Değişen politik dengeler çerçevesinde Asya'nın kilit konuma yükseldiği bilinciyle kurulan bir girişimin Asya çalışmaları yapan her bilim insanı tarafından takip edilmesi ve atılan adımların, yapılan iş birliği ve temasların analizinin ortaya konması uluslararası ilişkiler çalışmaları açısından önem arz etmektedir. Bu nedenle tez kapsamında Yeniden Asya Girişimi detaylarıyla incelenmiş ve Dışişleri Bakanlığı ile bir mülakat gerçekleştirilmiştir. Dolayısıyla bu tez çerçevesinde literatürde eksikliği fark edilen her bir konu üzerinde detaylıca durularak, ikili ilişkiler bağlamında bir dış politika analizi sunulmaya çalışılmıştır.

Tarihi İpek Yolu'nun, Çin'den başlayarak dünyanın çeşitli noktalarına uzanan ve farklı kültürlerden birçok halkı, dili ve medeniyeti bir araya getiren ticaret yollarına ev sahipliği yaptığı bilinmektedir. Aslında bir nevi bugünün dünyasına uluslararası ticaretin kapılarını açan anahtarını sunmuştur denebilir. Zaman içerisinde birtakım keşiflerin yapılmasıyla eski önemini kaybeden Tarihi İpek Yolu, 21. yüzyılın sonu ile birlikte tekrar adından söz ettirmeye başlamıştır.

Kuşak ve Yol Girişimi ile birlikte Türkiye Cumhuriyeti ve Çin Halk Cumhuriyeti arasında gelişen dış politika ve gelişmesi mümkün olan dış politika senaryolarına odaklanılan bu tezin birinci bölümünde, Çin'in dış dünya ile olan ilişkilerindeki gelişime dair tarihsel bir perspektiften bakılarak ülkenin siyasi ve ekonomik duruşundaki değişimler, yaşanan toplumsal olaylar çerçevesinde kronolojik olarak sunulmuştur. Çin'e yönelik yapılan uluslararası ilişkiler analizlerinde Çin'in dış dünya ile olan ilişkilerindeki gelişime dair tarihsel bir bakış açısı sunulmadığı anlaşıldığından literatürdeki eksiklik giderilmeye çalışılmıştır.

İkinci bölümde, dış politikada yaşanan değişimleri kavrayabilmek ve bugünkü Çin politikalarının altında yatan motivasyonları analiz edebilmek için lider bazlı incelemelerde bulunulmuştur.

Üçüncü bölümde Tarihi İpek Yolu hakkında genel bir inceleme yapılmış, Kuşak ve Yol Girişimi'ne Çin'in neden ihtiyaç duyduğu üzerine tahlillerde bulunulup, girişimin stratejik vizyonu, amacı ve ekonomik koridorları detaylandırılmıştır. Temel anlamda Kuşak ve Yol Girişimi'nde yer alan Kuşak kavramı kara güzergahını, Yol kavramı ise deniz güzergahını temsil etmektedir. Girişimin 6 ana ekonomik koridorunun birinin Türkiye eksenli olması sebebiyle çalışmada 'kuşak' rotası odaklı ilerlenmiştir. Ulusal literatür tarandığında ekonomik koridorların her birinin detaylıca incelenmediği yalnızca isimlerinin kısaca verildiği anlaşılmıştır. Bu sebeple Kuşak ve Yol Girişimi'nin kuşak kısmını oluşturan 6 ekonomik koridor da tez kapsamında incelenmiştir. Bu koridorlar için ayrı başlıklar oluşturulup detaylı bir araştırma ortaya konulmaya çalışılmış ve literatüre katkı yapılması hedeflenmiştir.

Değişen dünya düzeninde, küresellik kavramının ön plana çıkması ve bağlantısallığın diplomatik ve ticari unsurlarla sağlamanın öneminin anlaşılmasıyla birlikte Tarihi İpek Yolu konsepti de yeni haliyle uluslararası arenaya sunulmuştur. 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Kazakistan'da bulunan Nazarbayev Üniversitesi'nde yapılan konuşma esnasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın tanıtımı yapılmıştır. Bu konuşmanın akabinde ilerleyen yıllarda 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun da tanıtımı yapılmış ve girişimin etki alanının genişleyeceğinin sinyalleri dünya ülkelerine verilmiştir. Çin'in ekonomik büyümesine katkı sağlama hedefiyle oluşturduğu bu girişimde, ekonomik iş birliği alanlarının da genişlemesiyle birlikte kendi faydasına olan fırsatlara erişimi kolaylaştırmıştır. Tezin bu bölümünde uluslararası sistemde meydana gelen ya da gelmesi olası olan durumların bu koridorlar üzerindeki etkileri de ele alınmıştır. Nitekim Türkiye'nin de içinde yer aldığı Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru incelenip Ukrayna-Rusya Savaşı sonrası bu koridorun artan önemine vurgu yapılmış, senaryolar üzerinden tahliller gerçekleştirilmiştir. Türkiye'nin mevcut jeopolitik konumunun hem kara hem de denizyolu güzergahını barındırması nedeniyle, denizyolu güzergahına dair Türkiye'nin attığı ve atmayı hedeflediği adımlar ilgili kurumların raporları doğrultusunda incelenmiş ve yayım yıllarına göre analiz edilmiştir.

Dördüncü bölümde 1989 yılı sonrası Türkiye ve Çin ilişkileri ele alınmıştır. İkili ilişkilerdeki hassas noktayı oluşturan Doğu Türkistan sorunu ve bu sorunun Çin tarafından algılanışını analiz edebilmek amacıyla info-grafikten yararlanılmıştır. Çalışmada bu sorunun Türk dış politikası çerçevesince algılanışı ve söylemler üzerinden

bir analiz sunulmuştur. Nitekim bu konu hakkında gerek ulusal gerek uluslararası literatürde çeşitli görüşler bulunmuşsa da resmî kurumlar aracılığıyla yapılan açıklamalar üzerinden bir analize çok sık rastlanmamaktadır. Tez kapsamında bu konuya da ışık tutmaya çalışılmıştır.

Beşinci bölümde ise tezin ana başlığını oluşturan Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi Orta Koridor Girişimi kapsamında değerlendirilmeye çalışılmıştır. Orta Koridor Girişimi'nin ulusal ve uluslararası literatürde kendine çok fazla yer bulamaması nedeniyle bu konu üzerinde ayrıca durulması ihtiyacı hissedildiğinden, koridor hakkında detaylı bir analiz sunulmaya çalışılmıştır. Son olarak da Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın 2019 yılında açıkladığı Yeniden Asya Girişimi üzerinde durulmuş ve bu doğrultuda Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı ile bir mülakat gerçekleştirilmiştir. Yeniden Asya Girişimi'nin öneminin anlaşılması açısından önem arz eden bu mülakat, bu alanda çalışma yapan tüm bilim insanları için faydalı bir kaynak sunacaktır.

## 1. BÖLÜM

### ÇİN'İN DIŞ DÜNYA İLE İLİŞKİLERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın başlarında meydana gelen teknolojik ve siyasi gelişmeler tüm ülkelerin yeni sanayileşmiş dünyaya adapte olmaları gerektiğini ima eder niteliktedir (Kimmel, 1990, s. 27). Bu noktada vurgulanan teknolojik gelişmeler, demir yollarının, buharlı gemilerin, mekanize fabrikaların gelişimidir. Siyasi gelişmeler ise Avrupa sömürge imparatorluklarının Afrika'nın ve Asya'nın büyük bölümüne doğru genişlemesi olarak genel bir çerçevede değerlendirilebilir (Clark, 1957, s. 305).

19. yüzyılın ortalarında İngiliz ekonomisinin verimliliği açıkça görülmemiş bir hızda artış göstermiştir. İngiltere'nin bu artan refahı ve ekonomik gücü, özellikle askeri ve siyasi güç de eşlik ettiği için hem yabancı hükümetleri hem de bireyleri etkilemiştir (Clark, 1957, s. 303). Artık 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde demiryolu ağının büyük ölçüde genişlemesi, Rusya ve Hindistan gibi Sanayi Devrimi'nden çok az etkilenen ülkelerde bile iletişimi son derece geliştirmiştir. Daha önce de bahsedildiği üzere bu dönemde daha hızlı ve daha uygun maliyetli buharlı gemilerin geliştirilmesiyle okyanus taşımacılığında da devrim yaratan atılımlar gerçekleşmiştir (Clark, 1957, s. 307). 1859'da Süveyş Kanalı'nın ve 1914'te Panama Kanalı'nın tamamlanması, bazı büyük okyanus yollarındaki mesafeleri büyük ölçüde azaltmıştır. Süveyş Kanalı, Londra'dan Bombay'a olan yolculuk süresini %41, Londra'dan Şanghay'a olan yolculuk süresini %32 kısaltarak Avrupa ve Asya pazarlarını önemli ölçüde yakınlaştırmıştır (Turğut ve Konbul, 2022, ss. 589-593). Clark'a göre bu teknolojik değişiklikler, 1900 yılına kadar gerçekleşen okyanus taşımacılığı maliyetlerinde önemli bir düşüşe neden olmuştur. 19. yüzyılın sonlarına doğru Şanghay, Hong Kong, Bombay, Kalküta, Madras gibi su erişimi olan ve iyi kurulmuş nakliye rotaları üzerindeki sanayi bölgeleri, Britanya'nın tüm endüstriyel girdilerine, İngiltere'ninkinden yüksek olmayan maliyetlerle erişebilmekteydi (Clark, 1957, s. 309).

Bu noktada değinilmesi gereken meselelerden biri de İngiltere'nin, Çin gibi kapılarını dış dünyaya kapamış bir ülkeden limanların kullanılması başta olmak üzere birçok farklı alanda ticari ayrıcalığı nasıl elde ettiği konusudur.

Çin tarih boyunca birçok iç savaş ile karşı karşıya kalmış ve bunun bir sonucu olarak kendi içerisinde birlik olamama problemi yaşamıştır (Eberhard, 1947, s. 315). 1793 ve 1816 yıllarında İngiltere elçiler aracılığıyla Çin ile birçok kez ticari ilişkiler geliştirmeye çalışsa da bunda başarılı olamamıştır. Bu nedenle İngiliz tüccarlar da diğer tüccarların yaptığı gibi Kanton ve Macao dolaylarında tekellilik yapan tüccarlarla ticaret yapmışlardır (Yılmaz, 2018, ss. 324-325). Avrupalılar çay ve ipek satın alırken Çinlilerin Avrupa'dan gelen kumaş, lüks eşya veya teknolojik eşyaları satın almadığı anlaşılmıştır. Bu nedenle Hindistan'dan Çin'e nakledilen yükte hafif, pahada ağır olan afyonu satın almayı uygun görmüşlerdir. Afyon halka zarar verdiği için bu durum hükümetin dikkatini çekmiştir. 1839'da dönemin dış ticaret komiseri Lin Tse-Hsü afyon ticaretini yasaklamış ve İngilizlerin ellerindeki afyon sandıklarını yaktırıştır. Bu olay Çin'in 1839-1842 yılları arasında ilk defa Batı ile savaşmasına neden olmuştur (Eberhard, 1947, ss. 315-316). O dönem Zhili'nin valisi Qishan ilerleyen İngiliz filosuyla temasa geçmek için görevlendirilmiştir. Buharlı gemilerin kapasitesinin farkına varan Qishan, Çin'in İngilizler karşısındaki savunmasızlığını bu görev neticesinde anlamıştır (Kissinger, 2015, s. 77). Avrupa silahlarının Çin silahlarına göre çok daha üstün olması dolayısıyla Çinliler 1841'de Nankin Antlaşması ile Hong Kong'u İngilizlere bırakmış, bazı limanları Avrupalı tüccarlara açıp tekellilik tüccarı kaldırmak zorunda kalmışlardır. Bunun sonucunda afyon satışı yasaklanmış, devlet gümrük gelirinden mahrum kalmışsa da kaçakçılık ile ülke içine afyon girişi devam etmiştir (Eberhard, 1947, s. 317).

Çin'den elde edilen kapitülasyonlar Batılıların yeni taleplerine yol açmıştır. İngiltere'nin neden olduğu bu yeni düzen başta Amerika Birleşik Devletleri, Fransa olmak üzere birçok ülkenin benzer taleplerini Çin'e iletmelerine neden olmuştur (Kissinger, 2015, s. 83). İlk olarak 12. yüzyılda ortaya çıkan fakat tabir olarak 17. yüzyılda kullanıldığı bilinen "en çok kayrılan ulus" kavramı ticaretin büyümesiyle birlikte yaygınlaşmıştır. "En çok kayrılan ulus" muamelesi "yabancı yatırımcılar arasında ayrımcılıktan kaçınmanın gerekliliğine gereken önemi verme" anlamına geldiği için zaman içerisinde uluslararası ekonomik ilişkiler noktasında devletler tarafından önem verilen kavramlardan biri haline gelmiştir (OECD, 2004, s. 3). Nankin Antlaşması'ndan sonra takip eden süreçte devletler

“en çok kayırılan ulus” koşulunu ön plana çıkartarak Çin’den belirli antlaşmalara imza atmasını istemişlerdir. Bu nedenledir ki yapılan “orantısız antlaşmalar” serisinin ilki olan bu antlaşmalar Çin tarafından utanç kaynağı olarak nitelendirilmektedir (Kissinger, 2015, s. 83).

Tarih 1856’yı gösterdiğinde İngilizler, üzerine tescilli bir Çin gemisi olan Arrow’a Çinlilerin izinsiz olarak düzenledikleri teftiş ve iddia edildiğine göre geminin bayrağına saygısızlık edilmesi üzerine, taraflar arasındaki anlaşmazlığın yeniden başlaması için mazeret bulmuşlardır (Kissinger, 2015, ss. 97-98). Tüm bunların sonucunda 1858’de imzalanan Tianjin Antlaşması’nın üçüncü maddesinde de açıkça belirtildiği üzere Çin İmparatoru, Büyük Britanya Kraliçesi tarafından atanan Büyükelçi, Bakan ya da başka bir Diplomatik Temsilcinin, ailesi ve kurumlarıyla birlikte başkentte kalıcı olarak kalmasını kabul etmiştir (Oliphant, 2012, ss. 452-453). 1856-1860 yılları arasında gerçekleşen bu savaş II. Afyon Savaşı ya da İkinci İngiliz-Çin Savaşı olarak adlandırılmıştır (Tsang, 2007, s. 90).

1860 yılı itibariyle Ruslar 150 yıldan fazladır Pekin’de yerleşmesine izin verilen ve dini bir misyonu olan tek Avrupa ülkesidir. Çin’e karşı İngilizlerin güç kullandığı dönemde hiçbir çatışmaya katılmadan diğer Avrupalı güçlerin sahip olduğu tüm ayrıcalıklara sahip olan Ruslar, Çin imparatorluğunun bu güçsüz olduğu dönemi ülkeyi “bölme ve dış sömürgelerini yeniden Rusya’ya bağlama fırsatı olarak algılamıştır. Çarın Pekin’deki tam yetkili elçisi Kont Nikolai Ignatieff, Çin sarayı ile Batılı güçler arasında ayrı ayrı diyalog kurarak iki tarafın da kurtarıcısının kendisi olduğuna tarafları ikna etmiştir. Tüm bu hizmetlerinin karşılığında Moskova, Çin’den 900.000 km<sup>2</sup>’nin üzerinde toprak elde etmeyi ve Moğolistan’daki bugünkü adıyla Ulan Batur olan Urga ile Kaşgar şehrinin Rusya ticareti ve konsolosluklarına açılması konusunda anlaşma sağlamayı başarmıştır (Kissinger, 2015, ss. 99-101).

19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde Japonya, üstün güce sahip yabancı teknoloji ürünü gemilerle tanışmış, bu teknolojilere kapılarını açmış ve güçlü askeri araçlar geliştirmiştir (Kadioğlu, 2018, ss. 92-93). 19. yüzyılın ikinci yarısında Japonya’da gerçekleşen Meiji Restorasyonu bir dönüşüm hareketidir. Bu süreç, Japonya’nın Batı normlarına uygun bir "modern" imparatorluk haline hızla dönüşmesine neden olmuş ve Çin için artık İngiltere ve Fransa kadar dikkat edilmesi gereken bir rakip, hatta düşman bir güç haline gelmiştir



(Levent, 2021, s. 97). Aynı zamanda Batılı güçleri taklit ederek modern bir ekonomiye de sahip olmuştur. Tüm bu gelişmeler zaman içerisinde Japonya'nın büyük güçlere tanınan ayrıcalıklara talip olmasına da neden olmuştur. Kendisini en etkili Asyalı güç olarak gören Japonya, Kore'deki yabancı etkili egemenliği kendisine tehdit olarak algılamıştır. Bu nedenle 1894 yılında Kore'de gerçekleşen bir ayaklanma için kendi ülkesinin askeri birliğini yollamıştır. Aynı şekilde Çin de aynı adımı atmaktan çekinmemiştir. Japon donanması karşısında modernleştirilmeye ihtiyacı olan Çin donanması hezimete uğramıştır. Şimonoseki Antlaşması'nın imzalayan Çin, bir dizi aşağılanma ve beraberinde Japon hükümetinin yüklü talepleriyle karşılaşmıştır (Kissinger, 2015, ss. 113-118). Bu antlaşmanın, Asya'daki hâkim gücün Çin'den Japonya'ya geçişini sembolize ettiğini söylemek yanlış olmayacaktır (Greve ve Levy, 2018, s. 175).

1897-1899 yılları arasında Fransa, İngiltere ve Almanya; Çin ile antlaşma yapmak istediği bölgelerin bir başka ülkeye devredilmemesi veya kiralanmamasını taahhüt eden birtakım anlaşmalar yapmıştır. Bu anlaşmalar ile Çin'deki yabancı tesiri artış göstermiştir. Bu antlaşmalar serisine en son katılan İtalya ise Çin'in direnişiyle karşılaşan tek ülke olmuştur (van Dijk, 2015, ss. 337-340). 19. yüzyılın sonunda tarih 1899'u gösterdiğinde Çin'de, Batılılar tarafından Boksör Ayaklanması olarak adlandırılan bir halk hareketi ortaya çıkmıştır (Best, 2008, s. 138). Hareketin esas adı I Ho Ch'uan (Righteous Harmonious Fists)'dir (Bodin ve Warner, 1979, s. 3). Bu hareketin adının bazı kaynaklara "adalet ve uyum yumruğu" olarak geçtiği görülmektedir (Mutlu, 2019, s. 315). Bu ayaklanma da aslında ülkede çıkan diğer bütün ayaklanmalar gibi Mançulara ve gentry olarak bilinen taşradaki küçük asil aileler ve memur olan kesime karşı çıkmıştır fakat o dönemde idareye geçen imparatoriçe bu çıkan ayaklanmayı menfaatine kullanıp ülkedeki varlığı hoş görülmemeyen yabancılara karşı yöneltmeyi başarmıştır (Eberhard, 1947, s. 331). Çin'deki bu ayaklanma karşısında İngiltere, Fransa, Japonya, Amerika Birleşik Devletleri, Almaya, Rusya, Avusturya-Macaristan ve İtalya bir araya gelerek "Sekiz Devlet İttifakı" görev gücü oluşturup Pekin'e göndermiştir. Bastırılan Qing Birlikleri ve Boksörler, Batılıların dayattığı "haksız antlaşmayı" kabul etmek mecburiyetinde kalmışlardır. Bu çarpışmalar neticesinde güç kaybeden Qing Hanedanı 1912 yılında yıkılmıştır (Kissinger, 2015, ss. 122-123).

Qing Hanedanlığı'nın varlığından rahatsız olan ihtilalciler arasındaki Sun Yat-sen (Eberhard, 1947, s. 333) ise adını ilk kez 1896 yılında dünyaya duyurmuştur. Kalkıştığı ihtilallerden dolayı sürgün edilen milliyetçi Sun Yat-sen 15 yılın ardından 29 Aralık 1911'de ülkesine dönmüş ve Reuters'ın Nanking Temsilcisi tarafından Çin Cumhuriyeti'nin ilk devlet başkanı olduğu dünyaya duyurulmuştur (Wells, 2001, ss. 10-11). Hedefleri arasında Mançu hakimiyetine son vermek ve adaletin hâkim olduğu bir devlet kurmak olan Sun Yat-sen 12 Şubat 1912'de Mançu Hükümeti'nin tahttan çekilmesi ve cumhuriyeti kanuni devlet şekli olarak kabul etmesi üzerine Yüan Shih-k'ai'nin devlet başkanı olmasını teklif etmiştir. Bu gelişmelerden sonra, Yüan Shih-k'ai, Sun Yat-sen'i demir yolu geliştirme genel müdürü olarak atamıştır (Cantlie ve Jones, 1912, ss. 9-10; Eberhard, 1947, s. 335).

Milliyetçi Parti'nin başındaki Song Jiaoren, Yüan Shih-k'ai ile ittifak halinde olduğu sırada Shih-k'ai'nin kışkırtmasıyla suikaste uğramıştır (Wells, 2001, s.40). Bunun üzerine Shih-k'ai karşıtı olan Sun Yat-sen ikinci bir devrime girişmiş fakat başarısız olması üzerine Japonya'ya kaçmıştır. İç muhalefet ve dış baskılar nedeniyle Yüan Shih-k'ai görevden ayrılmıştır.<sup>1</sup> Ardından siyasi güç yerel valiler ve askeri komutanların eline geçmiştir. Bu arada 1921 yılında kurulan ve bir çeşit gölge hükümeti olarak hareket eden Çin Komünist Partisi, genel anlamıyla dünya komünist hareketine göre dizayn edilen bir sosyal düzeni idare etmektedir. Bahsi geçen adaylar yönetimde hak iddia etseler de birbirileri üzerinde üstünlük kuramamışlardır (Kissinger, 2015, ss. 123-124). Sun Yat-sen 1921 yılında Güneyde başkomutan seçilmiş, devamında kuzeye karşı sefere çıkmak için 1924'te tekrar seçilmiştir. Aynı yıl "Kuo-min-tang" (Halk Partisi) toplanmıştır. İkinci parti toplantısı 1926'da gerçekleştirilmiş ve Sun Yat-sen'in ardından Kuo-min-tang'ın liderliğinde Chiang Kai-shek ön plana çıkmıştır (Eberhard, 1947, ss. 346-347). Ancak belirtmelidir ki 1920'lerde parti içerisinde komünist ağırlıklı bir yapı vardır. Bu dönemde partide propaganda komitesi başkanlığındaki Mao Zedong'un parti üyelerine Marksizm dersleri vermesi dikkat çekmektedir (Bilgin, 2010, s. 51). Mao Zedong'un Pekin Üniversitesi'nde çalışırken Rus Ekim Devrimini benimseyen ilk Çinli entelektüel olan Li Dazhao ile tanışması Zedong'un fikir hayatına etki eden durumlardan biridir. O

---

<sup>1</sup> Wang, Yi Chu. "Sun Yat-sen" (t.y)  
<https://www.britannica.com/biography/Sun-Yat-sen> (Erişim:02.03.2022)

dönemde Marksizm'den çok anarşizmin onu etkilediği anlaşılmaktadır. İlerleyen yıllarda Mao Zedong, Marksizm'i kabul edip yeniden yorumlamıştır (Meisner, 2007, ss. 15-16).

Bahsi geçen yıllarda meydana gelen ve dönemin en önemli olaylarından biri olan 4 Mayıs Hareketi, Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda düzenlenen Paris Barış Konferansı'nın devamında Almanya'nın daha önce Çin'de sağladığı "tavizlerin" Japonya'ya devredilmesi kararı nedeniyle ortaya çıkmıştır (Bhutani, 1994, s. 35). 4 Mayıs döneminde sosyalist olmanın, hem yabancı emperyalizmi hem de geleneksel Çin kültürünü aynı anda reddetmenin, eski Çin değerlerine geri dönmeden modern bir Çin milliyetçisi olmanın bir yolu olarak görüldüğünü söylemek yerinde olacaktır. Mao Zedong da dahil olmak üzere o dönemde siyasi ve entelektüel olgunluğa ulaşanlar, kendilerini ünlü "4 Mayıs Kuşağı"nın üyeleri olarak adlandırmaktan gurur duymuşlardır (Meisner, 2007, ss. 17-18).

Mao'nun Fransa'da bulunan yakın arkadaşı Cai Hesan, yazdığı mektuplarla Mao Zedong'un Bolşevik Devrimi'ne karşı artan sempatisine katkıda bulunmuştur (Scalapino, 1982, ss. 49-56). Mao anarşist inançlarını pratik olmadığı için terk etmiş ve kendini Marksist ilan etmiştir (Meisner, 2007, s. 29).

İlerleyen süreçte Mao Zedong, kendisini komünist örgütsel faaliyetlere adanmış, 13 Ocak 1921'de Sosyalist Gençlik Birliği toplantısı yapmış ve Çangşa'da 5 üyeden oluşan bir komünist "küçük grup" kurmuştur. Mao Zedong, Komünist Parti'nin kuruluş aşamasında olan Hunan şubesini örgütlediğinde Çinli öğrenciler arasında küçük komünist gruplar kurulmuştur. İlk komünist gruplar, üyeliklerini büyük ölçüde 4 Mayıs hareketi tarafından oluşturulan solcu öğrenci örgütlerinden almışlardır (Pringsheim, 1962, ss. 75-76). Devamında ise Hunan Komünistleri, Temmuz 1921'de çeşitli "küçük gruplardan" 12 delegenin resmi olarak Çin Komünist Partisi'ni kurmak için Şanghay'da gizlice bir araya geldikleri zaman ulusal bir örgütte birleşmişlerdir. Çin'in Komünizm kökenleri, Batı Avrupa ve Japonya'dakinden farklı olduğu için mevcut bir Marksist entelektüel gelenekten veya daha eski bir Sosyal Demokrat partinin üyeliğinden yararlanma şansı olmamıştır. Çin Komünist Partisi, Bolşevizmi Marksçı entelektüel inançlardan ziyade Batı liberalizmi ve demokrasisini benimseyen iki profesör ve onların öğrenci takipçileri tarafından örgütlenmişse de sonraları Rus Devrimi'nin siyasi mesajını kabul edip, onun doktrinsel temellerini öğrenmiş ve bu doktrini Çin'in tarihsel ortamının özel koşulları doğrultusunda uyarlamışlardır (Meisner, 2007, ss. 29- 32).

Dönemin önemli olaylarından biri olan “Yedi Şubat Katliamı”, Çin Komünistlerinin bakış açısını ve politikalarını derinden değiştirmiştir. Ortak milliyetçi ve anti-emperyalist duygular, Kuo-min-tang ve Çin Komünist Partisi'ni ittifakta bir araya getiren bağ oluşturmuştur (Saich, 1992, s. 14). Dolayısıyla ortak girişim "ulusal devrim" olarak adlandırılmıştır (Meisner, 2007, s. 36). ÇKP'nin Haziran 1923'teki 3. Ulusal Kongresi'nde Kuomintang ile birleşik bir cephe kurulmasına karar verilmiştir.<sup>2</sup> Mao Zedong, Milliyetçi Parti ve ÇKP tarafındaki görevlerini de yerine getirmeye çalışmıştır. Kendisi Milliyetçi Parti'ye katılan ve parti içinde çalışan ilk komünistlerden birisi olmuştur. Bu zor görev karşısında 1924 yılında siyasi görevlerinden çekilmiştir. 1925 yılında Şanghai'da birkaç düzine Çinlinin yabancı polisler tarafından vurulmasıyla siyasi bilinci harekete geçen köylülerin gösterilerine tanık olduktan sonra, bu durum Mao Zedong'un kendisini tekrar siyasi ortama atması ile sonuçlanmıştır.<sup>3</sup> Gelişmeler ÇKP üyeliklerinde ciddi bir artış yaşanmasına neden olmuştur. Faaliyetleri nedeniyle Hunan eyaletinde egemen olan savaş ağaları, Mao Zedong'un idamını emretmiş, tüm bunlar Zedong'un Kanton'a gidip hem Milliyetçi Parti hem de Komünist Parti'deki görevlerine yeniden başlaması ile sonuçlanmıştır (Meisner, 2007, s. 41).

---

<sup>2</sup> “At the CPC's Third National Congress in June 1923, a decision is made to set up a united front with the Kuomintang. The National Committee of the Chinese People's Political Consultative Conference” (2021) [http://en.cppcc.gov.cn/2021-06/26/c\\_636528.htm](http://en.cppcc.gov.cn/2021-06/26/c_636528.htm) (Erişim: 03.06.2023)

<sup>3</sup> “Mao and the Chinese Communist Party” (t.y) <https://www.britannica.com/biography/Mao-Zedong/Mao-and-the-Chinese-Communist-Party> (Erişim: 03.06.2023)

## 2. BÖLÜM

### MAO ZEDONG'DAN BUGÜNE ÇİN DIŞ POLİTİKASINDAKİ GELİŞMELER

Bir ülkenin geçirdiği değişimleri anlamının en iyi yolu, o ülkenin tarihini ve lider bazlı yaşadığı dönüşümleri yakından incelemek ile mümkün olabilir. Çin'in tarih boyunca yaşadığı değişim ve dönüşümler, adından söz ettiren liderler ile ön plana çıktığı için tez çalışmasının bu bölümünde lider bazlı politika değişiklikleri üzerinde durulmuştur.

Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemde yorgun düşen Batılı güçler bu dönemde Çin'de güç kazanmaya çalışan Japonya'ya karşı çıkmışlardır. Başta Amerika Birleşik Devletleri kendi çıkarlarını korumak adına Çin'in bütünlüğünü korumaya çalışmıştır (Akyüz, 2022, ss. 111-112). 1945'te Japonların teslim olmaları ile birlikte iktidara geçmek için karşı karşıya gelen Çin, komünistler ve milliyetçiler arasında kalmıştır. Bu dönemde iktidar kavgası veren iki tarafa da destek olan Sovyetler Birliği, milliyetçi hükümeti tanıırken Komünist Parti'ye de silah tedarik etmiştir. Aynı dönemde tekrar iç savaşa sürüklenen Çin'de Mao Zedong ile Çan Kay Şek arasındaki strateji savaşı komünistlerin, milliyetçi askerleri yenmesiyle son bulmuştur. Devamında 1949 yılında milliyetçi askeri birlikler Tayvan Adasına çekilmişlerdir (Kissinger, 2015, ss. 126-127).

İç savaşta zafer kazanan Mao Zedong, rakipsiz bir hale gelmiştir (Bhutani, 1994, s. 36). 1 Ekim 1949'da Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşu Pekin'de ilan edilmiştir (Bilgin, 2010, s. 62). Akabinde Pekin tekrar başkent olmuştur (Bhutani, 1994, s. 36). Çin Halk Cumhuriyeti'ni tanıyan ilk devlet Sovyetler Birliği olmuştur (Bilgin, 2010, s. 62). Sovyet modeline dayanan ilk beş yıllık ekonomik kalkınma planının başladığı bu dönemde tarımın kolektifleştirilmesi de başlatılmıştır. Bunu kısa süre sonra kentsel ticaret ve sanayinin kolektifleştirilmesi izlemiştir. Ancak, tüm bu çalışmalarla elde edilen gelişim toplumun her kesimine yayılmamıştır (Bhutani, 1994, s. 36; Bilgin 2010, s. 62).

İkinci beş yıllık kalkınma planı 1958-1962 yılları arasında uygulanmaya konulmuştur fakat bu plan öncesi, *Yüz Çiçek Dönemi* olarak adlandırılan bir diğer süreç başlatılmıştır. Amaç düşünsel olarak özgürlükçü bir ortam sağlamak ve bu özgürlükçü ortamın sunacağı gelişimin Marksist ideolojiye güç katması olarak planlansa da aydın kesimin Marksist

ideoloji üzerine yaptığı eleştirilerin sonucunda işlerinden atılmaları, hapis cezası ve çalışma kamplarına gönderilmeleri ile sonuçlanmıştır. Bu da programın amacına ulaşmadığına bir kanıttır. Bu özgür düşünce ortamı son bulduğunda ikinci beş yıllık kalkınma planı ile birlikte İleriye Doğru Büyük Hamle (Great Leap Forward) hareketi başlamıştır (Çalık, 2011, ss. 187-188; Sander, 1966, s. 278). Bu hareket ile feodalizmden komünizme geçiş hedeflenmiş, özel tarım üretimi yasaklanmıştır. Toplum devlet tarafından organize edilmiş ve bu komünler çiftlik sahibi olmanın yanı sıra demir ve çelik üretim birimlerine sahip olmuştur. Ürettiklerinden ihtiyacı olan kısmı kendine alıp, kalan üretim fazlasını devlete verecekleri bir sistem oluşturulmuştur. Bu hamle ile demir-çelik endüstrisinin gelişmesi hedeflenip sanayi toplumuna geçişin hızlanması istenmiştir. Bu dönemde ağır sanayiye olan yatırım da arttırılmıştır (Çalık, 2011, s. 188). Başta bu yıllarda başlayan Çin-Sovyet çatışması nedeniyle ülkelerine geri dönen Sovyet bilim insanları ve devamında takip eden doğal afetler ve planlamadaki hatalar nedeniyle bu hareket başarısızlıkla sonuçlanmıştır (Sander, 1966, s. 278).

1961 yılında yeni bir “Bırakın Yüz Çiçek Açsın” kampanyası yapılmış fakat bu sefer ideolojik çekişme ve tartışma arasına sert sınırlar çekilmiştir (North, 1963, s. 254). Mao Zedong, aydınların görevine son verme eylemini sistemli ve yavaş bir şekilde artırmıştır. Buradan anlaşılmaktadır ki, bütün işleri kendi istediği şekilde çözmeye gücünü kendisinde bulamamış ve istediği yoldan gitmeyenleri hizaya getirmek için, 1965 yılında Kültürel Devrimi’ni açıklamıştır (Spence, 1990, ss. 602-606).

İki aşamadan oluşması düşünülen devrimin ilk aşaması başta Mao Zedong’un görüşüne karşı olan yüksek mevkideki ve parti merkezindeki kişilerin siyasal hayattan atılıp etkilerinin kaldırılması ile başlayacaktır. İkinci aşamada ise ilk aşamada düşünülen işlemin tamamlanmasının ardından yapıcı aşamanın başlamasıdır. Ne var ki, bu iki aşamanın devamında bir Kızıl Muhafızlar devresi de başlamıştır ki bu da üçüncü aşama olarak karşımıza çıkmaktadır (Sander, 1966, s. 282). Kızıl Muhafızlar olarak adlandırılan öğrenci grupları Mao Zedong’un işaret ettiği eğitim ve kültür alanında etkisi devam eden burjuvaları bulup onlara zarar vermişlerdir. Shanghai’da yönetime el koyacak kadar ilerleyen öğrenci gruplarının önü alınamayacak konuma gelindiğinde, Mao Zedong’un isteğiyle 1969 yılında harekete son verilmiş ve harekete katılan öğrenciler uzun yıllar dönmek üzere kırsal bölgelere yollanmıştır (Oktay, 2020, ss. 52-53).

Mao Zedong'un mirası tartışmalı olmasına rağmen kalıcı bir etkiye sahip olmuştur demek bu noktada yanlış olmayacaktır. Özellikle Asya, Latin Amerika ve Afrika ülkelerinde ses bulan Mao Zedong'un fikirleri 1960 ve 1970'lerde küresel öneme sahip bir teori sunmuştur (Kang, 2015, s. 12). Çinli dış politikacılar, Mao Zedong'un ileri sürdüğü dönemin iki süper gücüne karşı çıkan politika olan "anti-hegemonyacı" politikaya "İki Çizgili Dış Politika" adını vermişlerdir (Ekrem, 2003, ss. 17-19). Daha sonra iç ve dış güvensizliklerin yaşanması sonucunda bu politikadan vazgeçilmiştir (Tabak, 2008, s. 69). Bu yıllarda gerçekleşen Kültür Devrimi'nin amacı bütün çalışma alanlarında daha hızlı, daha büyük, daha iyi ve daha ekonomik sonuçlar elde etmek olarak özetlenebilir (Snow, 1975, s. 259). Fakat çıktılar değerlendirildiğinde Çin Halk Cumhuriyeti'nin kapitalizmi kabullenme ihtimalinin ortadan kalkması bu devrimin en önemli sonucu olarak gösterilebilir (Tabak, 2008, s. 69). Çin Halk Cumhuriyeti ve Sovyetler Birliği ittifakının sona ermesinin ardından ABD Başkanı Richard Nixon döneminde Çin'in daveti üzerine 1972 yılında diplomatik ilişkilerin tahsis edilmemiş olmasına rağmen iki ülke arasında Başkanlar seviyesinde görüşme gerçekleşmiştir (Tabak, 2008, s. 66).<sup>4</sup>

Çin-Amerikan ilişkilerinin ilerletilmesi Nixon Yönetimi'nin Sovyet stratejisinin anahtarı olmuştur. İki ülke arasındaki iyi ilişkiler Çin'in ABD referansı ile Birleşmiş Milletler nezdinde tanınması ve akabinde Güvenlik Konseyi'nin beş daimî üyesinden biri olması ile sonuçlanmıştır. Çin'in bu gelişmelerin ardından dış politikada rahatlamaya ulaştığını söylemek yanlış olmayacaktır. Çin, Mao Zedong'un ölüm tarihi yaklaşırken reformistlerin de yeniden doğuşuna tanıklık etmiştir. Mao Zedong'un ardından başkanlığa ilerleyeceği düşünülen Hua Guofeng yerine Çin Komünist Partisi Mao Zedong'dan sonra Çin'in en uzun süreli lideri olacak olan revizyonist Deng Xiaoping'e Temmuz 1977'de tüm halkın yoğun isteği üzerine bütün parti ve hükümet görevlerini iade etmiştir (Tabak, 2008, ss. 70-72).

Mao Zedong, Çin tarihinde ilk kez birbiriyle güç birliği yapmaya çalışan bir Çin bırakmıştır (Kissinger, 2015, s. 393). Modernleşmenin yapı taşlarını arkasında bırakan Mao Zedong'un ardından gelen Deng Xiaoping modernleşmeyi Çinli bireylerin esnekliği

---

<sup>4</sup> "203. Joint Statement Following Discussions With Leaders of the People's Republic of China" (1972) <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1969-76v17/d203> (Erişim: 04.06.2023)

ve inisiyatifi üzerine kurmaya cesaret etmiş, komünleri kaldırıp yerine kendisinin adını verdiği yöntem olan “Çin özelliklerine dayalı sosyalizm”i getirmiştir. Bunu uygulamak için eyaletler düzeyinde özerklik geliştirmiştir. Bugünün Çin’i ise Deng Xiaoping’in ön görüşünün kanıtıdır denebilir (Kissinger, 2015, ss. 395-396).

## 2.1. DENG XIAOPİNG

Deng Xiaoping 1978’den sonra birçok değişikliğe başkanlık etmiş ve Mao Zedong döneminin politikalarını daha liyakatli bir sistemle değiştirmeye çalışmıştır. Personel politikalarında değişikliğe giderek yasaklanan ikramiyeleri ve ücretleri iade etmiş, dondurulan maaşlardaki kısıtlamaları kaldırarak mevcut morali düzeltmeyi hedeflemiştir. Yine bu dönemde eğitim sisteminde Kültür Devrimi öncesindeki düzene dönmüş ve rekabete dayalı politikalar belirlenmiştir (Whyte, 1993, s. 523). Kültür Devrimi ve Büyük İleri Atılım sonrasında ülke insanlarının partiye olan güveni sarsılmış ve bu durum da güvenin kazanılması için farklı ekonomik model arayışlarına girilmesi ile sonuçlanmıştır (Oktay, 2020, s. 59-60). Komünist Parti’nin odağını ekonomik inşaya kaydıran Deng Xiaoping, Çin’in ekonomik büyümesi ve dünyaya açılması yoluyla iyi bir kâr elde etmesine sebep olmuştur (Naughton, 1993, s. 501; Abbasi, 1989, s. 13).

Deng Xiaoping, Komünist Partinin sağlayabileceği güçlü kurumlar ve uzun vadeli istikrar tarafından desteklenecek kalkınma ve ekonomik reform ihtiyacına dair bir anlayışa sahip olmuştur (Yantur ve İşeri, 2021, s. 58). 1979’da Çin içeride ve dışarıda büyük bir ekonomik dönüşüm için elverişli koşullara sahip olduğundan şanslı olan Deng Xiaoping, Çin’in ekonomik olarak gelişmesi için bilim, teknoloji ve yönetimde dünyanın en modern uygulamalarından faydalanması gerektiğine olan inancı doğrultusunda dışa kapalı ve devletçi yapıdaki ekonomi politikasını sonlandırmış, dünyanın geri kalanıyla ticaret ve yatırım yoluyla ilişki kurması gerektiğinin farkında varmış ve adımlarını bu doğrultuda atmıştır (Cable, 2017, s. 2; Yantur ve İşeri, 2021, ss. 58-65). Deng Xiaoping’in hükümet yaklaşımı, ideojilerdense kanıta dayanan, mantıklı hedefler ve ölçülebilir sonuçlar üzerine kurulmuştur. Bu nedenle Güney Kore gibi başarı öykülerinde bile eşi benzeri görülmemiş büyüme oranları yakalanmıştır. Hedeflenen büyüme oranları gerekli çalışmalar neticesinde meyvelerini vermiş ve 1991 yılına gelindiğinde büyüme ortalama %12’yi bulmuştur. Köylü bu dönemde gelirini ikiye katlamış ve yoksulluk sınırının



üzerine çıkmıştır. Ekonomiyi dışa açma politikaları ile olumlu sonuçlar elde eden Deng Xiaoping, 1978-1985 yılları arasında ihracatta fark edilir bir ivme kazanmıştır (Cable, 2017, ss. 4-5).

İdeolojide, fikirlerde, politikada, hukukta, kurumlarda, bilgide ve deneyimde yaşanan bu dönüşümler, birbirini güçlendirerek yan yana meydana gelmiştir. Her biri, başarılı ekonomik reform ve kalkınmanın, politikanın açık tartışma kapsamının genişletilmesini, devam eden Komünist Parti yönetiminin zorunlulukları tarafından belirlenen sınırlar içinde muhalefeti ve siyasi sistemde reformun politikayı merkezi liderliğin ötesinde hızla değişen toplumdaki gelen baskılara biraz daha açık hale getirmesine neden olmuştur (Garnaut ve Song, 1999, ss. 5-6).

Çin'in 1978 yılından bu yana istikrarlı ve aşamalı bir şekilde gerçekleştirdiği kurumsal değişim ekonomik büyümesine de katkı sağlamıştır. Bu reformlar daha önce de bahsedildiği üzere Deng Xiaoping'in altını çizdiği "Çin tipi sosyalizm"e katkı sunarken aynı zamanda çıktı olarak Çin ekonomisinin dönüşmesine yardımcı olmuştur. Bu dönüşümün en açık örneklerinden biri olarak, neredeyse hiç yabancı yatırımın olmadığı ve düşük düzeyde uluslararası ticaret ve takasın olduğu bir konumdan, önemli bir küresel yabancı yatırım alıcısı olduğu, ticaret ve döviz rezervlerinin ulusal üretim düzeyine kıyasla çok yüksek olduğu bir konuma geçmesi verilebilir (Tisdell, 2009, ss. 271-272).

Aralık 1978'de On Birinci Merkez Komitesinin Üçüncü Genel Toplantısında Deng Xiaoping'in reform felsefesi ÇKP tarafından kabul edilmiş, bu durum da Çin'in ekonomik ve sosyal gelişimine yönelik politikaları doğrultusunda bir dönüm noktası olmuştur (Doğanlar, 2021, ss. 44-45). Üçüncü Genel Kurul ile birlikte ekonomik reformların tarımla başlamasına karar verilmiş, o zamanlar tarım 'ulusal ekonominin temeli' olarak görülmüştür. Tarım reformlarının gerçekleştirilmesinde hukukun üstünlüğüne, yerleşmeye ve kaynak sahipliğine özel önem verilmiştir. Bu özellikler daha sonra ekonominin geri kalanına uygulanmıştır. Yine Deng Xiaoping'in görüşleri doğrultusunda ekonomik teşviklerin ekonomik sisteme dahil edilmesi ve ekonomik sorumluluğun vurgulanması gerektiği konusunda mutabık kalınmıştır. Üretimi teşvik etmek için 'yapılan işin miktarına ve kalitesine göre ödeme yapmak ve eşitlikçilikten kaçınmak' gerektiği belirtilmiştir. Bu, Çin'in eşitlikçiliği vurgulayan önceki "demir pirinç kâse" politikasından büyük bir ayrılığı temsil etmiştir. 1980'in sonlarına doğru, ÇKP'nin Kültür

Komitesi'nin Siyasi Bürosu, Hua Guofeng'e ÇKP Başkanı olarak görevi bırakmasını tavsiye etmiştir. Akabinde Deng Xiaoping'e ÇKP Başkanlığı teklif edilmiş, ancak Xiaoping teklifi reddederek, onun yerine Askeri Komisyon Başkanı'nın teklifini kabul etmiştir. Devamında ÇKP tarafından 1984'te "Ekonomik Yapıların Reformu Üzerine" belgesinin yayınlanması, Çin'in ekonomik reformlarının güçlendirilmesinde ve bunların genişletilmesinde önemli bir dönüm noktası olmuştur. Çin'in kırsal ekonomik reformlarının başarısının ardından, şimdi kentsel ekonomiye odaklanan benzer reformların tüm ekonomiye genişletilmesi gerektiğine karar verilmiştir. Bu yolla da reformların devamlılığı ve yaygınlaştırılması hedef alınmıştır. Bu reformlar ile birlikte devlet işletmelerinin ekonomide artık tartışılmaz bir konuma sahip olmayacağına da dikkat çekilmiştir (Tisdell, 2009, ss. 275-278; Hughes, 1998, s. 67).

1978-1988 arasında piyasa ekonomisine geçiş yapan Çin, 1988 yılı itibariyle ithalat ve ihracat oranlarında ciddi bir hız elde etmiştir. Çin'de gerçekleşen bu ekonomik dönüşüm sancılarla birlikte gerçekleşmiştir. Toplum üzerinde devletin kontrolünün gevşemesinden alınan güçle, enflasyonun Çin için alışılmadık düzeyde olması halk tarafından söylenmelere yol açmış ve bu durum ara ara gerçekleşen öğrenci hareketleri ile su üstüne çıkmıştır. Ekonomik ve toplumsal sorunların arttığı ortamda 1989 yılında Çin'in birçok şehrinde öğrenci hareketleri baş göstermiştir (Walder, 1991, s. 483). Ülkenin başkenti olan Beijing'de ise bu hareketlerin merkezi Tiananmen Meydanı olmuştur. Reform sürecinin sorunlarına yönelik demokrasi isteyen öğrenci gruplarının liderliğinde bir başkaldırı olarak ortaya çıkan ve devamında işçilerden destek gören bu hareketin yaygınlaşması, parti ve hükümet tarafından da belirli kesimlerce arka çıkılması neticesinde, Deng Xiaoping ve Parti aracılığıyla duruma müdahale edilmesi ile sonuçlanmıştır. 1989'da Beijing'e giren silahlı kuvvetler halkın direnişi ile karşılaşmıştır. Çatışmalarda birçok kişi gözaltına alınmış ve 30-40 kişi yargılanarak idam edilmiştir. Bu olay piyasa reformlarının ilk döneminin sonunu işaret ettiği için önem arz etmektedir. Bu reformlar daha sonra farklı bir şekilde devam etmiştir (Oktay, 2020, ss. 77-80).

Tiananmen Meydan Olayı'nın ardından Deng Xiaoping'in piyasa reformlarını destekleyici görüşleri, parti içinde ve medyada görünürlüğünü kaybetmiştir. Bu durum 1992 yılına gelindiğinde değişmiştir. Sovyetler Birliği'nin yıkılmasının ardından

Rusya'nın da piyasa ekonomisine geçiş yapmaya çalışması ve zorluklar yaşaması, Çinli politikacıların bu zamana kadar yaptıklarını doğrulamış ve başarılı olduklarını göstermiştir. Aynı dönemde Batı değerlerinin yaygınlaşıp kitlelerce ses bulması Doğu Avrupa ülkelerindeki komünist partilerin iktidarı kaybetmelerindeki nedenlerden biri olarak görülmüşse de bu ülkelerdeki insanların refahında tatmin edici bir değişikliğin olmaması bu iktidarların kaybetmeleri noktasında etkili olmuştur. Bu da Çin Komünist Partisi'nin böylesi bir dönemde iktidarda kalmasının yolu olarak hızlı ekonomik büyümeyi hedef haline getirmesiyle mümkün görülmüştür. Bu çizgide ÇKP 1992 sonlarında yapılan 14. Merkez Kongresi'nde; politik alanda liberalleşmeye hayır ama ekonomik alanda liberalleşmeye evet doğrultusunda karar almış, ülkenin dönüşüm hedefini “Sosyalist Piyasa Ekonomisi” olarak tanımlamıştır (Oktay, 2020, ss. 81-82). Bu atmosfer içerisinde Deng Xiaoping 1992 yılında ekonomik liberalleşme ve Jiang'ın yenilikçi liderliğine halk desteği sağlamak için Çin'de bir nabız yoklama turuna çıkmış ve bu tur serbest piyasa için bir görev, yabancı yatırımlar için bir faaliyet alanı, bireysel girişimler için bir çağrı anlamı taşımıştır. Deng Xiaoping'in bu “Güney Turu” daha sonraları önem kazanmış ve turdan sonraki 20 yılda bile Çin'in siyasi ve ekonomik uygulamalarının taslağını oluşturmuştur (Kissinger, 2015, ss. 532-533). Deng Xiaoping'in son kamu hizmeti olan bu Güney Turu sonrasında Deng Xiaoping'in ilkelerinin gerçekleştirilmesi görevini Jiang Zemin üstlenmiştir. Jiang Zemin ise dönemin başbakanı olan Zhu Rongji desteği ile Deng Xiaoping'in mirasını başarılı bir şekilde uygulamış ve sürdürmüştür (Kissinger, 2015, s. 538).

Deng Xiaoping liderliği döneminde “24 Karakter” stratejisi olarak bilinen dış politika yönergesi ortaya çıkmıştır. Harris'e göre bu stratejide ön plana çıkan maddeler; düşük profilde kalmak ve bir şeyler yapmak, uygun zamanı beklemek, ışığı gizlemek, öne geçmemek fakat bir şeyler yapmak şeklinde sıralanabilir. Bu strateji, o zamandan beri Çin'in dış politikası için genel bir rehber sağlamıştır (Harris, 2014, ss. 47-48.). Ayrıca bu strateji, Çin'in gücünün hala yeterli olmadığını gerçekçi bir şekilde kavrayarak, dostane olmaya ve diplomaside mümkün olduğunca çatışmadan kaçınmaya özel bir önem veren bir düşünce tarzı olarak da özetlenebilir. Bundan sonra, Çin'in liderleri temelde Deng Xiaoping'in diplomatik cephede “kapasitelerimizi gizle ve zamanını bekle” sözüne sadık kalmışlardır (Amako, 2012, s. 78). 1980'lerin sonunda ve 1990'ların başında ise Deng

Xiaoping ve Jiang Zemin tarafından belirlenen strateji, uzun yıllar Çin'in dış ilişkilerine rehberlik etmeye devam etmiştir (Dingdigng ve Jianwei, 2011, s. 211).

2002'de Çin Komünist Partisi'nin 16. Kongresi'nde göreve gelen Hu Jintao, hem yeni kuşak lider olarak öne çıkmış hem de ılımlı duruşuyla iç ve dış politikada belli bir denge sağlamıştır. Dünya politikasıyla ilgili önemli gelişmelerde ve karar aşamalarında hep ortada durmuştur. Hu Jintao döneminin temel sloganları "uyumlu toplum" ve "bilimsel kalkınma" olarak belirlenmiştir (Sezen, 2016, s. 119). Bu dönemde de Xiaoping'in düşük profil ilkesi takip edilmiştir (Koçakoğlu, 2021, s. 41). 2010 yılına gelindiğinde Hu Jintao, Çin'in "sürekli olarak düşük profilli kal ve proaktif olarak bazı şeyleri hallet" stratejisini benimsemesi gerektiğini açıklanmıştır. Bu yeni stratejiyi eski stratejiden ayıran şey, "sürekli" ve "proaktif olarak" zarflarının eklenmesidir. Bunlar hafife alınamayacak kadar önem arz etmektedir. Üst düzey karar alma süreçlerine aşına olan bilim insanları ve yetkililere göre, yeni stratejinin vurgusu "bazı şeyleri proaktif olarak halletmek" olarak ön plana çıkmaktadır (Dingdigng ve Jianwei, 2011, s. 212).

Bu noktada anlaşılmaktadır ki, Çin geçmişten bugüne kendinden söz ettirmiş liderlerin adlarıyla ön plana çıkan dış politikalar oluşturmuştur. Xi Jinping iktidara geldiğinde 'düşük bir profil izleme' politikasıyla ön plana çıkan Deng Xiaoping'in politikasının yerine proaktif bir dış politika takip etmeye başlamıştır. Bu da Çin'in artık kendini 'büyük güç' olarak tanımladığına bir işarettir. Xi Jinping dönemi değerlendirildiğinde ön plana çıkan Çin Rüyası ya da Çin ulusunun yeniden canlanması rüyası ilkesidir (Callahan, 2016, s. 3). Bu çerçevede ortaya çıkan 'başarı için çabala' ilkesi doğrultusunda atılan en önemli adım ise Xi Jinping'in başlatmış olduğu Kuşak ve Yol Girişimi'dir (Pekcan, 2021, ss. 53-54).

Bu noktada belirtmelidir ki, İpek Yolu'nun, tarihi güzergahı boyunca devletlerin gelişmiş iş birliğine yönelik bir kavram olarak yeniden canlandırılması fikri yeni değildir. 1992 yılında, Sovyetler Birliği'nin dağılmasının hemen ardından, İpek Yolu'nun yeniden ortaya çıkışına dönemin Çin Dışişleri Bakanı Qian Qichen tarafından Özbekistan ziyareti sırasında atıfta bulunulmuştur (Khan, 2021, s. 38). 1994'te Başbakan Li Pen, İpek Yolu'nun Orta Asya ülkeleriyle ilişkiler açısından önemini ve yeniden ortaya çıkma potansiyelini de doğrulamıştır. Ancak, tek bir demiryolu projesinin ötesine geçen ve bir altyapı ağı oluşturmayı hedefleyen ve bölge ekonomilerinin karşılıklı entegrasyonunu

yoğunlaştıran en kapsamlı plan, Çin hükümetinin “İpek Yolu Ekonomik Projesi”nin inşasını önerdiği 2013 yılında formüle edilmiştir (Dadabaev, 2017, s. 38).

## 2.2. XI JİNPİNG

Jiang Zemin ve Hu Jintao gibi ulusal bir strateji kuramlaştırma konusunda sönük olan iki selefinin aksine, Xi Jinping kendi vizyonu olan ve devlet refahı, kolektif gurur, kolektif mutluluk ve ulusal gençleşmeyi hedefleyen büyük stratejisini “Çin Rüyası”, “Asya-Pasifik Rüyası” ve “Tek Kuşak, Tek Yol” (İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolu)” gibi farklı sloganlar altında formüle etmiştir (Ross ve Bekkevold, 2016, s. 229). Çin Rüyası doktrini ile süper güçlü bir ekonomi ve orduyla dünyanın baskın süper gücü olma yönündeki büyük stratejisi arasında bir bağlantı olduğu söylenebilir. Xi Jinping'in yeni vizyonu Deng Xiaoping'in Çin'i bir dünya lideri olmaya karşı uyarıcı düşük profilli diplomasi yöntemlerinden ayrılarak Çin'in diğer bölgelerle olan etkileşimini artırmaya dayanmaktadır. Bu şekilde Çin'in yerel ekonomik kalkınma odağı dışı doğru genişleme stratejisi şeklinde kökten bir değişime uğramıştır (Ross ve Bekkevold, 2016, ss. 236-239).

Xi Jinping, “Çin Rüyası” adı altında, Çin'in Asya'daki ekonomik liderliğine öncelik veren yeni iddialı bir dış politika izlemektedir. Bu politika doğrultusunda ilerleyen Çin'in dostane ilişkiler içerisinde olduğu ülkeler arasında bile ekonomik karşılıklı bağımlılık korkusunun yaygın olduğu anlaşılmaktadır. Xi Jinping'in izlediği bu “proaktif” dış politikanın merkezinde ise Kuşak ve Yol Girişimi yer almaktadır. Çin'den başlayarak Orta Asya üzerinden Avrupa'ya uzanan antik İpek Yolu'ndan ilham alınarak tasarlanan bu girişim çerçevesinde; karayolları, demiryolları ve endüstriyel koridorlar inşa edilerek, bunların Asya, Afrika, Orta Doğu ve Avrupa'daki gelişmiş limanlara bağlanması hedeflemektedir. Bu girişimin yatırım engellerini ortadan kaldıracığı, yeni ticaret yolları oluşturacağı, uluslararası lojistiği iyileştireceği ve bölgesel finansal entegrasyonu derinleştireceğini ve tüm bunların da “dünya barışını” destekleyeceği iddia edilmektedir (Miller, 2017, ss. 28-30). Bu noktada girişimin temel noktası olan antik İpek Yolu'nun derinlemesine anlaşılması açısından önemine kısaca değinmek faydalı olacaktır.

### 3. BÖLÜM

#### BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ

Bu bölümde, tezin ana konusu olan One Belt One Road (OBOR) ya da Türkçe literatürdeki karşılığıyla Bir Kuşak Bir Yol Girişimi (KYG) tarihsel boyutu ile birlikte ele alınmıştır. Literatürde Bir Kuşak Bir Yol Girişimi için, Kuşak Yol Girişimi, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Kuşak Yol Projesi, Kuşak Yol İnisiyatifi, Yeni İpek Yolu Projesi şeklinde farklı kullanımlara rastlamak da mümkündür.

#### 3.1. İPEK YOLU

İpek Yolu'na adını veren ipek böcekleri kültürü, eski Çin halkının icadıdır. Yaklaşık 5000 yıl önce Çinliler, ipek üretmek için ipek böceği yetiştirmeye başlamışlardır. Arkeolojik keşifler, Neolitik Çağın sonlarında, Sarı Nehir ve Yangtze Nehri boyunca yaşayanların ipek iplikler, kurdeleler ve ipek kumaşlar yapmayı öğrendiklerini göstermektedir (İmer, 2005, s. 27).

İpek böceklerinin kültürü, İpeğin kökeni hakkında pek çok etkileyici hikâye bulunmaktadır. Bunlardan biri ipek ve Sarı İmparatorun efsanevi hikayesini anlatmaktadır. 4000 yıldan fazla bir süre önce, Çin halkının atası olduğu söylenen Sarı İmparator adlı bir klan lideri bir kutlama düzenlediğinde, cennetten güzel bir kız inmiştir. Bir elinde parlak, sarı ipek, diğerinde gümüş bir demet tutmuş ve onları Sarı İmparator'a sunmuştur. Hükümdar çok sevinmiş ve onları yumuşak, hafif ipek bir kumaş haline getirmesini emretmiştir. Ve bu kıza "ipek böceği tanrıçası" olarak saygı duyulmuştur. Başka bir hikâye ise, ipeği ilk keşfedenin Lei Zu adlı Sarı İmparator'un imparatorluk cariyesi olduğunu ve insanlara ipekçilik ve ipek sarma ve dokuma sanatını kavramayı öğrettiğini söylemektedir. O zamandan beri, Çin'de ipek üretimi yavaş yavaş gelişmiştir (Fei Ju, 2022, s. 15). Bunun yanı sıra, ipek böceği, dut, ipek ve ipek ipliğinin hiyeroglifleri, Shang Hanedanlığı'nda MÖ 16.-11. yüzyıl kadar erken bir tarihte kemikler veya kaplumbağa kabukları üzerindeki yazıtlarda ortaya çıkmıştır (Çakan, 2017 s. 113). Shang Hanedanlığı'nın antik mezarlarında, ipek böceği resimleri ve işlemeli ipek

kumaşlarla oyulmuş yeşim taşları da keşfedilmiştir. Bütün bunlar, Çin'in en geç Shang Hanedanlığı döneminde ipek üretim teknolojisinde ustalaştığını göstermektedir denebilir (Yiping, 2005, ss. 9-11).

İpek Yolu, Çin'den Hindistan ve İran'a, Rusya'dan Anadolu'ya, Suriye'den Roma'ya kadar uzanan topraklarda farklı dilleri, medeniyetleri ve halkları birleştirerek, tarihin çok eski zamanlarından itibaren farklılıkların buluşmasını ve evrensel bir kültürün oluşumunu sağlamıştır (Yılmaz, 2017, ss. 672-673). Doğudan Batıya, ipek ve baharatın kervanlar aracılığıyla taşınması, Çin'den Avrupa'ya uzanan ticaret yollarının oluşmasını sağlamıştır. Orta Çağ'da, ticaret kervanları Xian kentinden başlayarak Kaşgar'a ulaşmış ve kullandıkları yol burada ikiye ayrılmıştır. Bir yol Afganistan ovalarından Hazar Denizi'ne kadar uzanırken, diğer yol Karakurum Dağları'nı aşarak İran üzerinden Anadolu'ya uzanmıştır. Anadolu'dan ise deniz veya karayoluyla Avrupa'ya geçilmiştir.<sup>5</sup> Ayrıca, Doğu'da Chang'an'dan Çin deniz limanlarına taşınan ipek ve diğer ticari ürünler, İpek Yolu'nun deniz bağlantıları aracılığıyla da Batıya ulaştırılmıştır.<sup>6</sup>

Bugün ifade ettiğimiz İpek Yolu kavramı, Ferdinand von Richthofen tarafından "Seidenstrassen" (İpek Yolu) olarak 1877 yılında ortaya atılmıştır. Richthofen'in bu terimi Çin ile Roma kültür bölgesi arasındaki iletişim anlamına gelmektedir (Kwon, 2018, s. 2). Bu noktada altı çizilen kültür bölgesinin vurgulamak istediği İpek Yolu'nun yalnızca ticaret yolu olmadığı aynı zaman bir kültür değişim yolu da olduğudur.

Çin medyasında ve Çin araştırmalarında ise İpek Yolu genellikle Çin'in MÖ 2. yüzyılda Orta Asya'daki resmi diplomasisiyle başlamaktadır. Buna karşılık, İpek Yolu 4000 yıl önce Hint-Avrupa göçleriyle başlamaktadır ve 17. yüzyılda Rus ve Qing imparatorluklarının Orta Asya'ya yayılmasıyla sona ermektedir (Beckwith, 2009, s. 30). Bu noktada belirtmelidir ki, İpek Yolu idealize edilmiş bir değiş tokuş modeli sağlamaktadır. İpek Yolu ticareti de düşman toplulukları barışçıl ilişkilere sokmuş, bu tür değiş tokuşlar etkin bir şekilde diplomatik sözleşmeler olarak hizmet etmiştir. Böylece tarihi İpek Yolu, modern uluslararası ticaret için bir şablon sunmuştur. Bu son İpek Yolu, Orta Avrasya pastoral göçebelerini birbirine bağlı bir dünya tarihinin aracısı olmaktan çok siyasi merkezi haline getirmiştir (Chin, 2013, ss. 194-195).

<sup>5</sup> "İpek Yolu" (t.y) <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-9996/ipek-yolu.html> (Erişim: 29.10.2022);

<sup>6</sup> "İpek Yolu" (2000) <https://islamansiklopedisi.org.tr/ipek-yolu> (Erişim: 09.11.2022)

10. yüzyılın başlarında Çin'de Tang İmparatorluğu'nun çöküşü İpek Yolu üzerindeki ticareti azaltmış, çünkü onunla birlikte Çin'de başlayan ve aynı zamanda ticaretin azalmasına yol açan kargaşa ile sonuçlanan bir siyasi çalkantı dönemi başlamıştır. 13. yüzyılda Moğolların fetihleri, Doğu ve Batı arasında sık ve uzun süreli temaslar çağını başlatmıştır. Bu artan temaslar, Avrupa'da Asya malları için bir talep yaratmış ve bu da eski ipek yollarındaki belirsizlik nedeniyle Asya'ya güvenli bir yol arayışına sebep olmuştur (Mote, 1999, s. 284). 15. yüzyılın sonlarında Avrupa'dan Asya'ya deniz yolunun keşfi, ipek yolu ticaretini derinden etkilemiştir. Güvensizlik sorunlarıyla karşı karşıya olan karayolundan ziyade malları su yoluyla taşımak daha kolay ve güvenli bulunmuştur. Hindistan'a giden deniz yolunun Vasco-Da-Gama tarafından keşfedilmesiyle, Portekiz Goa rotası ve Malakka limanı, "İpek Yolu" kavramını ve rolünü azaltarak Doğu ile ticaretin önemli üsleri haline gelmiştir (Sarwar, 2017, ss. 14-15).

Tarihî İpek Yolu, 17. yüzyılın sonlarında önemini kaybetmiştir (Ekinci, 2014, s. 8). Bir başka ifadeyle denizdeki aktivitelerin ve dolayısıyla keşiflerin artması neticesinde Dünya, Amerika'nın keşfinden sonra eski ve yeni olarak adlandırılmaya başlamıştır. Tüm bunların sonucunda, 20.yüzyılın sonlarına doğru gelindiğinde komünizmin çökmesiyle eski dünyanın Asya kısmı gün yüzüne çıkmış, kapalı sistemden kurtulan ülkeler dünyaya açılmaya başlamıştır. Dünya ile küresel etkileşimde bulunmak zorunluluk haline gelmiştir. Tam bu noktada tarihi İpek Yolu konsepti yeni boyutu ile gün yüzüne çıkmıştır (Atasoy,2010, s. 1).

### **3.2. STRATEJİK VİZYONUN AÇIKLANMASI**

Çin Dışişleri Bakanlığının resmi açıklamasında belirtildiği üzere, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping 6-8 Eylül 2013 tarihleri arasında gerçekleştirilen Kazakistan ziyareti sırasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı konseptini tanıtmıştır. Xi Jinping, Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı konuşmada, Çin ve Orta Asya'nın İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın inşası için iş birliği yapmasını önermiştir. Çin ilk kez bu ziyaret esnasında stratejik vizyonundan bahsetmiştir. Ardından Kasım ayında, Başkan Xi Jinping, birbirine sıkı sıkıya bağlı bir Çin-ASEAN topluluğu oluşturmayı ve denizcilik iş birliğini teşvik etmek için 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu inşa etme konusunda rehberlik etmeyi önermiştir. Xi Jinping, Endonezya parlamentosunda yaptığı konuşmada, altyapı inşaatını finanse



etmek ve bölgesel bağlantı ile ekonomik entegrasyonu teşvik etmek amacıyla Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın (AIIB) kurulmasını da önermiştir.<sup>7</sup>

Ferchen'e göre, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Çin'in kendi kalkınmasının ve istikrarının uluslararası ekonomik ortaklarıyla, özellikle de gelişmekte olan dünyadakilerle paylaşılan refaha bağlı olduğu, 1990'ların ortalarından kalma eski Çin Barışçıl Kalkınma çerçevesine dayanmaktadır.<sup>8</sup> Bu argümanı, 2015 yılında Xi Jinping'in "barışçıl gelişme Çin'in ve ayrıca Asya'nın ve dünyanın çıkarıdır" açıklaması destekler niteliktedir (Krukowska,2016, s. 159). Bir başka ifadeyle, Çin bu girişimi uluslararası kamuoyuna bu şekilde göstermek istemiş olabilir.

### 3.3. KUŞAK YOL GİRİŞİMİN AMACI NEDİR?

Genel perspektiften bakıldığında aslında 2013 yılında stratejik vizyon olarak duyurulan Çin'in OBOR girişimi, eski İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasıdır. Bir başka ifadeyle, Çin'in *Battya Git (Go West)* politikasının biçimlerinden biridir ve kökeni büyük ölçüde Çin'in yerel ekonomisiyle ilgilidir. Girişiminin amacı, dünyada özellikle Orta Asya'da büyük bir pazar yaratarak Çin ekonomisini teşvik etmektir (Sarker ve diğerleri, 2018, s. 629).

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu içeren Kuşak ve Yol Girişimi'nin Avrasya ile dünyanın geri kalanı arasındaki bağlantıları geliştireceğini ve büyümeyi hızlandıracağı, güzergah üzerindeki tüm ülke ve bölgelerin ihtiyaçlarını karşıladığını ve bu alanlarda talep ve istihdam yaratılmasına da elverişli olduğu Çin Dışişleri Sözcüsü Lu Kang tarafından vurgulanmıştır<sup>9</sup>. Bu yolla Kuşak Yol Girişimi bölge ve bölge dışı aktörler için ilgi çekici kılınmıştır.

<sup>7</sup> "From Initiative to reality: Moments in developing the Belt and Road Initiative" (2015) [http://english.www.gov.cn/policies/infographics/2015/04/23/content\\_281475094425039.htm](http://english.www.gov.cn/policies/infographics/2015/04/23/content_281475094425039.htm) (Erişim: 25.04.2022)

<sup>8</sup> Ferchen, Matt. "China Keeps the Peace" (2016) <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2016-03-08/china-keeps-peace> (Erişim: 25.04.2022)

<sup>9</sup> "Belt and Road Not Geopolitical Tool, Says Spokesperson" (2015) [http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-12/29/content\\_22859620.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-12/29/content_22859620.htm) (Erişim: 25.04.2022)

Kuşak yol Girişimi'nin amacına yönelik birden fazla argüman olsa da en üzerinde durulması gerekenler şu şekilde sıralanabilir:

Bunlardan ilki, Çin'in yeni ortaklarla yeni uluslararası ekonomik iş birliği biçimlerini keşfederek ekonomik büyümesini sürdürmeye yönelik önemli bir girişim olduğu yönündedir. Ekonomik reformdan bu yana hızlı bir büyüme yakalayan Çin'in, bu ilerlemeyi sürdürebilmesi için yeni ekonomik fırsatlar yakalaması gerekmektedir. Bu fırsatlar da Batı'ya bakarak mümkün olabilirdi. Bir diğer argüman ise, bu girişim aracılığıyla Çin'in yükselen bir güç olarak uluslararası ekonomik yönetişimde rol almak istemesidir. Tüm bunlara ek olarak yine Huang'ın üzerinde durduğu bir başka argüman ise Kuşak Yol Girişimi politika diyalogu geliştirme, altyapı bağlanabilirliği, engelsiz ticaret, finansal destek ve insanlar arası değişimi içeren, kapsam olarak çok daha geniş alanı ele almaktadır. Bu bağlamda, özellikle Girişimin ilk aşamasında, bölgesel iş birliğini ve kalkınmayı teşvik etmede temel bir rol oynayan Çin, İpek Yolu Fonu, Çin Kalkınma Bankası (CDB) ve birçok Çinli şirket dahil olmak üzere Çin kurumları, Asya Altyapı Yatırım Bankası ve BRICS vb. uluslararası kuruluşlar aracılığıyla yatırımlar yapmayı hedeflerken bir diğer yandan; yüksek hızlı demiryolları, petrol ve gaz boru hatları ile Telekom ve elektrik bağlantıları dahil olmak üzere çeşitli alt bölgeleri birbirine bağlayan çok çeşitli projelerle etki alanını genişletecektir (Huang, 2016, s.315).

Mart 2015'te Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dışişleri Bakanlığı ve Çin Halk Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı ve Devlet Konseyi onayıyla hazırlanan 'İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşasına İlişkin Vizyon ve Eylemler' başlıklı raporda, Kuşak ve Yol inisiyatifi'nin çok kutuplu bir dünya, ekonomik küreselleşme, kültürel çeşitlilik ve artan bilişim teknolojileri uygulamaları gibi eğilimleri benimseyen bir girişim olduğu ve bu girişimin, açık bölgesel iş birliği ruhuyla küresel serbest ticaret rejimini ve açık dünya ekonomisini desteklemek amacıyla ortaklaşa oluşturulduğu ifadeleri yer almaktadır.<sup>10</sup> Bu ifadeler uluslararası barış ve güvenlik ortamının Kuşak ve Yol Girişimi desteğiyle ekonomi temellerinde

---

<sup>10</sup> "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road" (2015)  
[https://www.fmprc.gov.cn/eng/topics\\_665678/2015zt/xjpcxbayzlt2015nnh/201503/t20150328\\_705553.html](https://www.fmprc.gov.cn/eng/topics_665678/2015zt/xjpcxbayzlt2015nnh/201503/t20150328_705553.html) (Erişim: 04.06.2023)

oluşturulacağı imasını içerse de devletlerin her daim kendi çıkarlarını önceleyeceği bilinen bir gerçektir.

Coğrafi olarak İpek Yolu Ekonomik Kuşağı üç genel güzergahtan oluşmaktadır. İlk rota Çin'den Orta Asya ve Rusya üzerinden Avrupa'ya (Baltık Denizi). İkinci rota Çin'den Orta Asya ve Batı Asya üzerinden Basra Körfezi ve Akdeniz'e kadardır. Üçüncü rota ise Çin'den Güneydoğu Asya ve Güney Asya üzerinden Hint Okyanusu'na kadardır. Deniz İpek Yolu ise Çin'in kıyı limanlarından Güney Çin Denizi üzerinden Hint Okyanusu'na, Afrika ve Avrupa'ya uzanmaktadır. Ayrıca Çin'in kıyı limanlarından Güney Çin Denizi'nden Pasifik Okyanusu'na kadar devam etmektedir. Çin-Pakistan ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar ekonomik koridorları da “Kuşak” ve “Yol” ekonomileri ile yakından koordine edilecektir. Ekonomik olarak yüksek potansiyele sahip olan Kuşak Yol Girişimi'ne bugüne kadar, dünya nüfusunun üçte ikisini ve küresel GSYH'nin yüzde 40'ını oluşturan 147 ülke projelere imza atmış ya da ilgi duyduğunu belirtmiştir (Huang, 2016, ss. 318-319).<sup>11</sup> Uluslararası iş birliği ve kalkınmada altyapının oynadığı merkezi roller, “Kuşak ve Yol Girişimi”ni diğer birçok uluslararası iş birliği mekanizmasından ayıran en önemli özelliğdir (Huang, 2016, ss. 318-319). Bunlara ek olarak ayrıca belirtilmelidir ki, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi çerçevesinde Arktika İpek Yolu, Sağlık İpek Yolu, Uzay İpek Yolu ve potansiyel diğer ipek yolları da Çin'in 2049'da dünya lideri olma hedefine yönelik girişimlerdir. Bu projeler, Çin'in küresel etkisini artırma ve liderlik rolünü pekiştirme amacını taşımaktadır. (Sezen, 2021, s. 408) Kuşak ve Yol Girişimi'nin her geçen gün değişen ve yenilenen yapısı nedeniyle kara ve deniz ipek yolu rotalarına ek olarak arktik ipek yolu rotasının ilerleyen yıllarda üçüncü rota olarak adından söz ettirmesi mümkündür.

Çin'in Artık'e ilgisi yeni değildir yalnızca önceliklendirme sırasında diğerlerine nispeten daha arka planda kalmıştır. 2010 yılında Çin'in, Artık bölgesine olan politikalarındaki şekillenmeler başlamış, akabinde uluslararası toplantılarda ‘Çin'in "Kuzey Kutbu'na yakın bir devlet" olduğunu iddiası' ile bu söylemine meşru bir zemin oluşturmaya çalışmıştır. Bu politikasını daha görünür hale getirmek için ise 2017 yılında Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu'nun Devlet Okyanus İdaresi ile iş birliği içinde

---

<sup>11</sup> “China’s Massive Belt and Road Initiative. Council on Foreign Relations” (2023)  
<https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (Erişim: 20.05.2023)

yayınladığı Kuşak ve Yol Girişimi Kapsamında Denizcilik İş birliği Vizyonu'nda yer vermiştir. Devamında Asya ve Avrupa'yı Arktik üzerinden birbirine bağlama düşüncesi kapsamında 2018 yılında hükümet raporunda bu politikasını 'Kutup İpek Yolu' olarak tanıtmıştır. Bu aşamada artık Arktik bölgesi Kuşak ve Yol Girişimi ile bağlantılı hale gelmiştir (Sharma, 2021, ss. 68-75). İlerleyen dönemde bu konuda gelişmelerin yaşanacağı tahmin edilebilir ama 2010 yılından bu yana sistemli bir şekilde bölgede varlığını meşru hale getirecek söylemlerde artış olması, yalnızca Asya ve Avrupa arasında alternatif rota oluşturmak için olmadığı aşıkardır. Bölgedeki potansiyelden yararlanmak isteyen bir diğer uluslararası aktör olarak varlığını meşru kılma hedefiyle ilerlediği söylenebilir.

Bunlara ek olarak, Çin, KYG bünyesindeki projelerin çevreye ve ekolojik dengeye daha duyarlı, daha sürdürülebilir şekilde hayata geçirilmesi konusunda çaba gösterdiğini belirten açıklamalar yapmaya çalışmaktadır. 2020 yılının Kasım ayında Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, KYG'nin geleceği açısından üç temel unsurun öne çıkacağını duyurmuştur. Bu unsurlar, Dijital İpek Yolu, Sağlık İpek Yolu ve "Yeşil İpek Yolu" olarak adlandırılan unsurdur. Bu vurguyla birlikte Çin, KYG projelerinin sürdürülebilirlik ve çevresel bilinç açısından daha iyi bir şekilde hayata geçirilmesine yönelik taahhütte bulunmaktadır (DEİK, 2022, s. 127). Yine 2020 yılı verilerine göre Çin, küresel karbon emisyonunun yüzde 30,6'sından sorumludur. Bu konuda Çin devlet başkanı Xi Jinping, karbon emisyonlarını 2030 yılına kadar zirveye çıkaracağını ve 2060 yılına kadar karbon nötr hedefine ulaşmayı planladığını açıklamıştır fakat Atlı'nın da belirttiği gibi belirtilen hedeflere ne zaman ulaşılacağı değil, bu hedeflere ulaşma doğrultusunda hangi adımların atıldığı önemlidir. Çin bu yolda olumlu bir sürece girmişse de bu hedefleri gerçekleştirme noktasında henüz yolun başındadır.<sup>12</sup> Bu durumda açıklanan politikaların uygulanabilirliği önem arz etmektedir.

Avrupa ve Asya arasında fiziksel bağlantıları güçlendirmeyi hedefleyen KYG projeleri Covid-19 salgını ile birlikte bu bağlantıların ortaya çıkarttığı risklere karşı gerekli önemlileri almak amacıyla dijital bağlantıların öneminin farkına varmış ve yine kamu sağlığını korumayı ana odak noktası haline getirmiştir. Dijital İpek Yolu kavramı ile

<sup>12</sup> "Küresel karbonun yarısından fazlasını üç ülke salıyor" (2022)

<https://www.aa.com.tr/tr/cevre/kuresel-karbonun-yarisindan-fazlasini-uc-ulke-saliyor/2588391>  
(Erişim: 04.06.2023)

birlikte KYG'ye katılan ülkelerde telekomünikasyon, dijital altyapı ve bilişim teknolojileri alanında ortak projeler ve teknoloji transferi yoluyla kapasite gelişimi sağlanması, ayrıca sınır ötesi dijital ticaretin gelişimini desteklemek amacıyla konvansiyonel ihracat ve ithalata odaklanan çalışmalara hız verilmiştir. Bir diğer yandan Sağlık İpek Yolu ile hastane ve klinik gibi altyapı geliştirme projelerinin yanı sıra, kamu sağlığı ve özellikle salgınlarla mücadele konusunda bilgi ve deneyim paylaşımı ile geleneksel ve modern tıp alanlarında ortak çalışmaları hedeflemektedir. Ayrıca, Çin'in çeşitli biyofarmasötik firmalarının geliştirdiği Covid-19 aşılarının diğer ülkelerde kullanıma sunulmasıyla ilgili devam eden "aşı diplomasisi" olarak adlandırılan çalışmalar da Sağlık İpek Yolu kapsamında ele alınmaktadır (DEİK, 2022, ss. 33-34). Ayrıca dünyanın en fazla enerji tüketen ülkesi olan Çin'in, KYG kapsamındaki projelerin çevreye ve ekolojik dengeye duyarlı ve sürdürülebilir bir şekilde hayata geçirilmesi konusunda çaba gösterdiği ifade edilmektedir. Yeşil İpek Yolu inisiyatifi ise "açık, yeşil ve temiz iş birliği" hedefine ulaşmak ve KYG projelerinin karşılaştığı ekolojik riskleri en aza indirmek için Çin'in kendi sınırları içinde başlattığı enerji dönüşümüdür. Bu dönüşüm, çevresel ve sürdürülebilir amaçların gerçekleşmesine yönelik önem arz etmektedir (DEİK, 2022, ss. 127-128).

Bu konseptlerin Türkiye ekonomisi açısından potansiyellerini doğru değerlendirmek oldukça önemlidir, Dijital İpek Yolu çerçevesince Çin'in büyük teknoloji firmalarının Türkiye'de gerçekleştirdiği projeler ve özellikle kuvvetli Ar-Ge unsurları içeren projeler, Türkiye'nin kendi teknoloji altyapısını güçlendirmesi ve ekonominin dijitalleşme sürecine katkı sağlaması açısından önemli bir fırsat sunduğu açıktır (DEİK, 2022, ss. 114-115). Bu noktada bilgi güvenliği konusu üzerinde dikkatle durulmasında fayda vardır. Nitekim 5G teknolojilerinde de lider konumunda olan ve adından sıkça söz ettiren Huawei, Çin hükümetine yakınlığı nedeniyle birçok kez eleştirileri üzerine çekmiştir. Son derece stratejik bir altyapı olan 5G ile otonom araçlar, sağlık ve akıllı şehir çözümleri gibi alanlarda çalışan sistemler, bu yeni altyapı üzerinde faaliyet gösterdiği için güvenlik meselesi daha da önemli hale gelmektedir. Üretilen verilerin depolanması meselesi ise bu alanın en kritik meselelerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Çin ve Amerika arasında yaşanan gerilimlerden bir tanesinin temelinde de yine bu veri güvenliği meselesi yer almaktadır. Amerika'nın bu kritik verilerin bir tehdit olarak ortaya çıkmasını istememesi ise anlaşılabilir bir durumdur. Bu sebeple 5G altyapısını Çinli şirketlere

kaptırmamak ve güvenilir müttefiklerle iş birliği yapmak istemektedir.<sup>13</sup> 2009 yılında İstanbul'da ilk Ar-Ge merkezini açan Huawei, Çin'den sonra ikinci en büyük yazılım geliştirme merkezi haline gelmiştir. Ayrıca Huawei, akıllı kamu güvenliğini de çalışmalarının odak noktasına koymuştur.<sup>14</sup>

Devletlerin ve kamu kurumlarının güvenlik tedbirlerini daha etkin ve hızlı bir şekilde yönetmelerini amaçlayan akıllı kamu güvenliği çalışmaları önem arz etmektedir. Ama nihayetinde bunu sağlayan şirketin güvenilirliği de bir başka önemli husus olarak karşımıza çıkmaktadır. Sonuç olarak Türkiye'nin ileriye dönük Çin ile yapacağı iş birliklerinde bilgi güvenliği meselesini ön planda tutması faydalı olacaktır. Yine Sağlık İpek Yolu konsepti çerçevesinde iki ülke arasındaki bilgi ve deneyim paylaşımı sürdürülerek Çin ve Türkiye arasında sağlık turizmine katkı sağlanabilir. Bu vesileyle de sağlık diplomasi alanında diyaloglar güçlendirilmiş olacaktır. Sağlıktan dijitalleşmeye birçok alanda etkileşimde bulunan iki ülkenin yapmayı planladığı projelerde çevre ile ilgili hassasiyetlere dikkat etmesi önem arz etmektedir. Özellikle KYG kapsamında Türkiye'de gerçekleşmesi hedeflenen projeler çerçevesinde atık yönetimi, temiz enerji kullanımı gibi meselelerde uluslararası standartlara uygunluk konusunda Türkiye, çevresel ve sosyal açıdan sürdürülebilir projelerin geliştirilmesi ve uygulanması için rehberlik sağlayan Birleşmiş Milletler'in 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi ve Dünya Bankası'nın proje finansman kredileri için uyguladığı "Çevre ve Sosyal Standartlar" çerçevesini referans olarak alıp, Yeşil İpek Yolu konseptini Çin ile geliştirdiği diyaloglarda ön planda tutabilir (DEİK, 2022, ss. 130-131).

### 3.4. EKONOMİK KORİDORLAR

Kuşak ve Yol Girişimi'nde yer alan ekonomik koridorlar farklı bölgeleri birbirine bağlaması açısından önemlidir. Bu ekonomik koridorların etki alanı ve muhatap

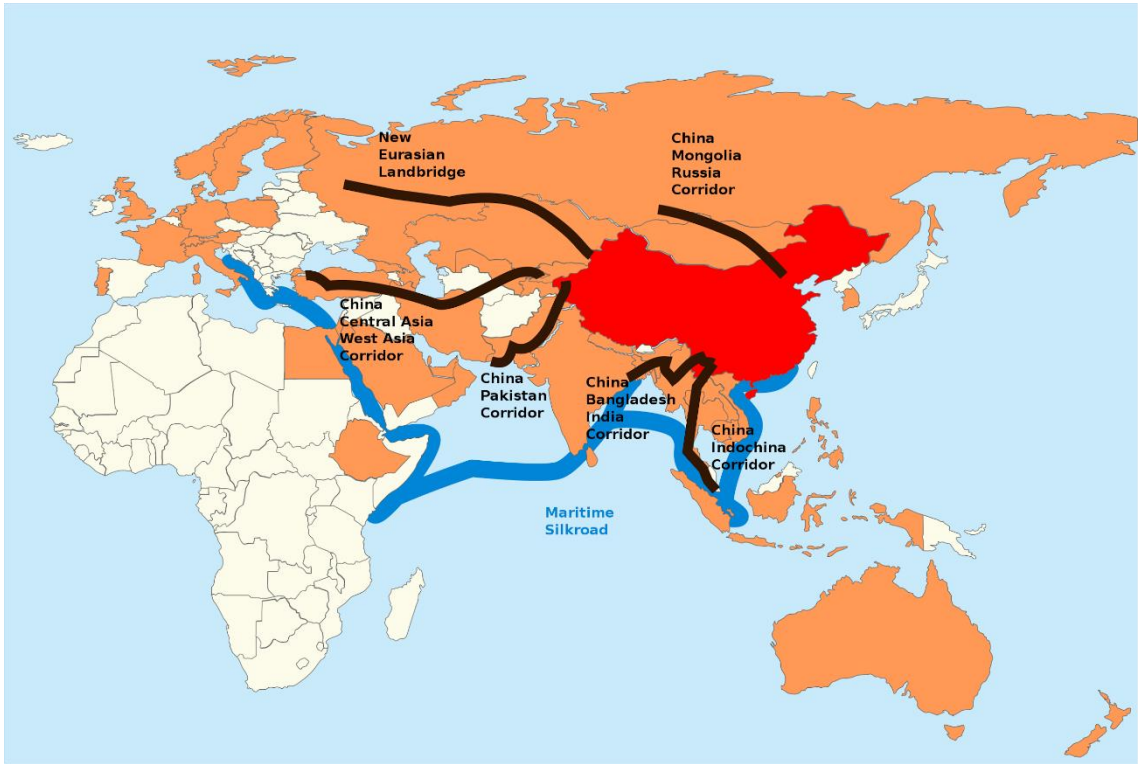
<sup>13</sup> "Teknoloji savaşları: Huawei, 5G, ABD ve Çin ekseninde neler oluyor?" (2020)

<https://www.bloomberght.com/yorum/koray-ozturkler/2247005-teknoloji-savaslari-huawei-5g-abd-ve-cin-ekseninde-neler-oluyor> (Erişim: 04.06.2023)

<sup>14</sup> "İstanbul, Huawei'nin teknoloji üssü oldu." <https://www.aa.com.tr/tr/bilim-teknoloji/istanbul-huaweinin-teknoloji-ussu-oldu/1412612> (Erişim 04.06.2023)

ülkelerinin daha iyi anlaşılması ve iş birliği alanlarının görülmesi için haritalandırma önem arz etmektedir (Harita 1).

Kuşak Yol Girişimi kapsamında altı ekonomik koridor bulunmaktadır. Kalkınmayı ekonomik koridorlar açısından düşünmek, Çin'in kalkınma modelinin önemli bir yönünü oluşturmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi boyunca altyapı yatırımı, dünyanın büyük bir enerji ve kaynak zengini bölümünü kapsayan altı ekonomik koridorla ilgilidir. Bahse konu olan ekonomik koridorlar; Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru'ndan oluşmaktadır (OECD, 2018, ss. 10-11).



**Harita 1.** Kuşak ve Yol Girişimi Ekonomik Koridorları  
(<https://www.indiaresearchforpeace.com/china-s-belt-and-road-initiative>)

### 3.4.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru

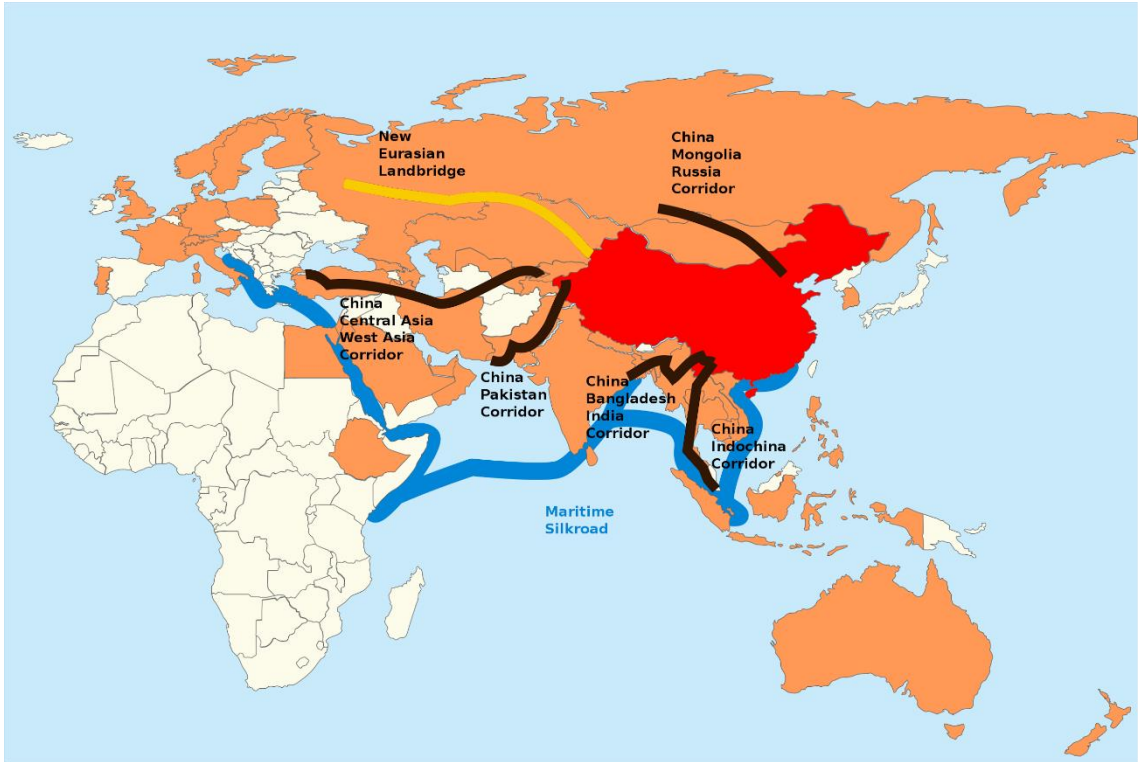
Yeni Avrasya Kıta Köprüsü Ekonomik Koridoru, Çin'in doğu kıyısından başlayarak Avrasya kıtasını kapsayan bir ekonomik koridordur (Harita 2). Bu koridor, Çin'in kuzey batısından Orta Asya ve Rusya üzerinden Orta ve Doğu Avrupa'ya uzanmaktadır (Fang ve diğerleri, 2022, s. 220). Bir diğer ifadeyle Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin ile kıtanın geri kalanı arasındaki ulaşım bağlantılarını iyileştirmeye yönelik Çin'in Kuşak Yol Girişiminin bir parçasıdır. Avrasya'daki Yeni İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın bir koludur.<sup>15</sup> 30'dan fazla ülkeye hizmet eden Pasifik ile Atlantik'i birbirine bağlayan Yeni Avrasya Kara köprüsü, Çin ile Avrupa arasında ekonomik ve ticari iş birliğini yakınlaştırmaya yardımcı olmuştur.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> “The New Eurasian Land Bridge Linking China And Europe Makes No Economic Sense, So Why Build It?” (2017) <https://www.forbes.com/sites/salvatorebabones/2017/12/28/the-new-eurasian-land-bridge-linking-china-and-europe-makes-no-economic-sense-so-why-build-it/?sh=361dd37b5c9c> (Erişim: 28.11.2022)

<sup>16</sup> “Xinhua Headlines: 28 years on, China-Europe land bridge forging stronger ties” (2021) [http://www.xinhuanet.com/english/2021-02/08/c\\_139730532.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2021-02/08/c_139730532.htm) (Erişim: 28.11.2022)





**Harita 2.** Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru<sup>17</sup>  
(<https://www.indiaresearchforpeace.com/china-s-belt-and-road-initiative>)

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 2013 yılında Kuşak ve Yol Girişimi'ni önerdikten sonra, Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin liderleriyle yaptığı görüşmelerde sürekli olarak "16+1" iş birliğinin, Kuşak ve Yol Girişimi'nin Avrupa ekonomik çevresinde daha fazla uygulanmasında önemli bir rol oynaması gerektiğini vurgulamıştır (Fang ve diğerleri, 2022, s. 220). 16+1 girişimi, Dubrovnik Zirvesi'ne 2019'da katılan Yunanistan'ın dahil olmasıyla birlikte, "17+1" olarak anılmaya başlanmıştır (Üncel ve Güner, 2021, s. 50).

Sanayi ve yatırım iş birliği, Yeni Avrasya Kıta Köprüsü Ekonomik Koridoru'nun kilit alanlarından biridir. Bölgesel üretim ağlarının teşvik edilmesi ve yeniden yapılandırılmasında hedeflenmektedir. Ayrıca ekonomik ve ticari iş birliği de bu koridorun önemli bir parçasıdır. Sorunsuz ve verimli bir bölgesel büyük pazar inşa etmeyi amaçlayan Çin ile Yeni Avrasya Kıta Köprüsü üzerindeki ülkeler arasındaki ekonomik ve ticari iş birliği, ekonomik kalkınma ve inovasyonun arkasındaki ana itici güç olacağı söylenebilir. Yeni Avrasya Kıta Köprüsü Ekonomik Koridoru kapsamında, 17+1 Girişimi

<sup>17</sup> İlgili koridorların belirginleştirilmesi amacıyla haritada düzenleme yapılmış ve her biri sarı renk ile gösterilmiştir. <https://www.indiaresearchforpeace.com/china-s-belt-and-road-initiative> (Erişim: 11.06.2023)

Çin-AB kapsamlı stratejik ortaklığının tamamlayıcısı olacaktır vurgulamıştır (Fang ve diğerleri, 2022, s. 221) Avrasya Yeni Kara Köprüsüne Ekonomik Koridoru'na dair hedefler belirlenmiş olsa da uluslararası arenada yaşanan durumlar mevcut koşulları değiştirmiştir. Kullanılması öngörülen bazı rotaların yaşanan sorunlar nedeniyle stabilitesini kaybettiği ortadadır. Statükonun değişmesine sebebiyet veren olaylardan biri Rusya-Ukrayna savaşıdır. Bu savaş neticesinde Rusya güzergahının kullanılması durumunda, taşınan malların güvenliği tehlikede olacağından, lojistik faaliyetlerin alternatif rotalar üzerinden gerçekleştirilmesi lojistik bütünlük açısından faydalı olacaktır. Forough'un da belirttiği gibi Afro-Avrasya coğrafyasını merkez alan Çin'in Kuşak Yol Girişimi şu anda 140 ülkeyi kapsayan en büyük jeoekonomik girişimdir fakat bu savaş nedeniyle yeniden yapılandırılacaktır. Çin için, uçsuz bucaksız Rus toprakları, zengin Avrupa Birliği pazarına giden en güvenilir kara yolu olarak karşımıza çıkmıştır. Tam da bu sebeple Rusya, Ukrayna, Polonya ve Beyaz Rusya, ağırlıklı olarak demiryoluna dayalı bir bağlantı vizyonu olan Yeni Avrasya Kara Köprüsü'nün bir parçası olmayı ummuşlardır. Forough'un yorumundan da anlaşılacağı üzere, savaş ile birlikte şu ana kadar yapılan planlarda değişiklikler meydana geleceği öngörülebilir. Yine Forough'a göre Çin-AB bağlantısı, karayolu veya demiryolu ağlarından daha dirençli olduğu kanıtlanmış eski deniz yollarına daha fazla dayanmak zorunda kalacaktır. Kısa vadenin ötesinde Çin, Rusya-Belarus ve belki de Ukrayna coğrafyasını pas geçmelidir. Kuşak Yol Girişimi'nin diğer koridorları, kaçınılmaz olarak Çin-AB bağlantısı için daha fazla önem kazanacaktır. Orta Asya-Batı Asya koridorunun Çin için daha önemli hale gelmesi muhtemeldir. Kuşak Yol Girişimi, Orta Asya ülkeleri, Hazar bölgesi, İran ve Türkiye üzerinden geçerek Rusya'yı atlayarak Avrupa'ya ulaşabilir olduğu düşüncesini savunmaktadır.<sup>18</sup> Bu noktada belirtmelidir ki, Çin'in ulaşım anlamında kara yolundan uzun süren deniz yollarını daha fazla kullanmak zorunda kalacağı fikri Kuşak Yol Girişimi'nin vizyonu ile bağdaşmamaktadır. Bu vizyon kapsamında Kuşak Yol Girişimi katılımcıları olan Orta Asya ülkeleri, Hazar bölgesi, İran ve Türkiye üzerinden ulaşımın Avrupa'ya sağlanması fikri girişimin ekonomi temelli vizyonu ile bağdaşan bir hamle

---

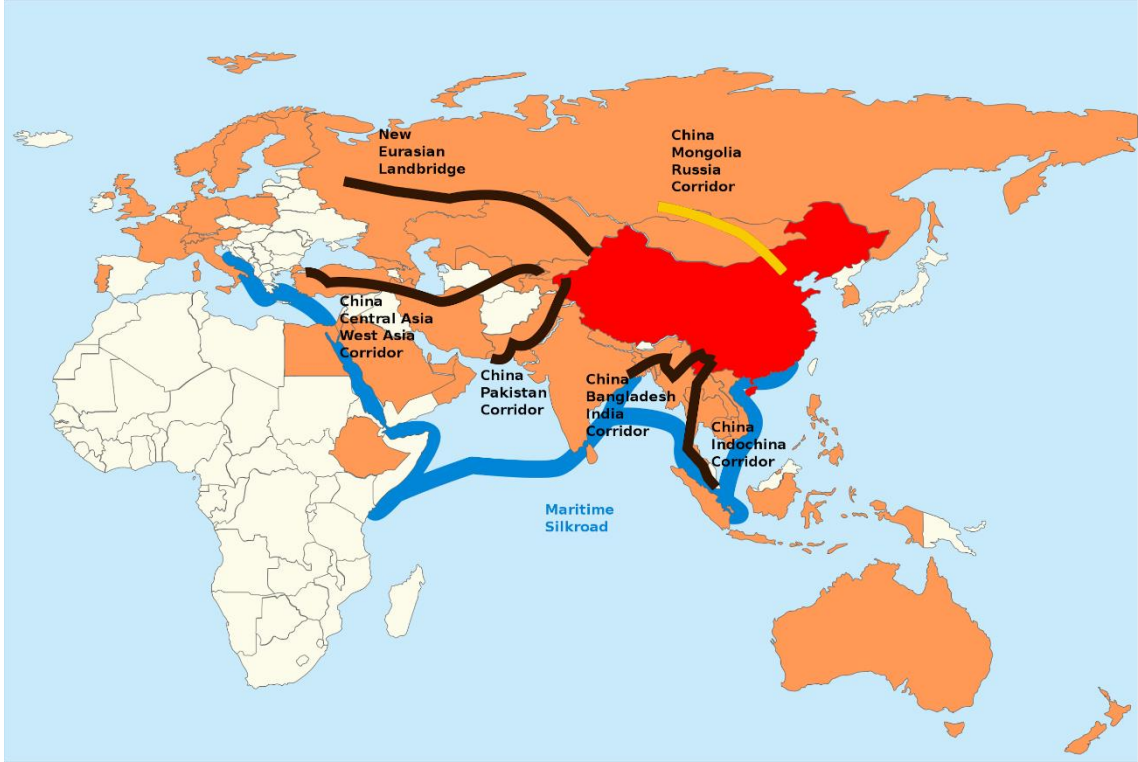
<sup>18</sup> “What Will Russia’s Invasion of Ukraine Mean for China’s Belt and Road?” (2022) <https://thediplomat.com/2022/03/what-will-russias-invasion-of-ukraine-mean-for-chinas-belt-and-road/> (Erişim: 30.11.2022)

olacağı söylenebilir. Bu bağlamda hem karayolu bağlantısı ile hızlı ulaşım sağlanacak hem de bağlantısallık vurgusu daha derinden yapılabilecektir.

### **3.4.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru**

2015 yılında Rusya, yeni bir tren ağı ve petrol ve gaz boru hatları ile birlikte mevcut Trans-Sibirya Demiryoluna paralel bir karayolu olan Trans-Avrasya Kuşağı Geliştirme'yi (TEPR) önermiştir. 2014-2015'te Çin, Rusya ve Moğol devlet başkanları, CMREC koridoru olarak adlandırılan yeni bir bağlantı katmanı ekleyen mevcut inisiyatiflere dayanan Üçlü İşbirliğinin Geliştirilmesi için Yol Haritası üzerinde bir anlaşma yapmak üzere bir araya gelmiştir (Ateş, 2017, s. 31).

Hızla gelişen sanayisi, ekonomik büyümesi ve tükenmekte olan doğal kaynaklarıyla Çin, Moğolistan'ın kömür, altın, demir ve diğer değerli metaller gibi doğal kaynaklarına ihtiyaç duymaktadır. Bu nedenle, Çin'in Moğolistan'ın stratejik öneme sahip madencilik ve petrol sektörlerine yönelik yatırım ilgisi yakın gelecekte artacağı ön görülebilir (Soni, 2009, s. 266). Diğer yandan Rusya'dan kuzeydoğu ve Batı İlleri için istikrarlı bir doğal gaz arzı istemektedir. Moğolistan ise ihracatının büyük bir çoğunluğunu kapsayan madencilik faaliyetini Çin ve Rusya limanlarına erişim ile sağlayacağı yeni ihracat yolları olarak değerlendirmektedir. Rusya ise üçlü ilişkileri Batıdaki izolasyonundan kurtulmanın ve enerji ihracatını durgun Avrupa pazarından uzaklaştırmanın başka bir yolu olarak görmektedir. Ancak, Moğolistan'ın Çin ve Rusya arasında ekonomik koridor altyapısı inşa etme sürecinde karşılaştığı zorluklardan biri, demiryolu açıklığı farklılıklarıdır. Rusya'nın demiryolu açıklığı 1.520 mm iken, Çin'in demiryolu açıklığı ise 1.435 mm'dir. Bu, Çin ile Moğolistan ve Rusya ile Avrupa arasındaki sınırlarda maliyetli ve çevreyi kirleten bir aktarma sürecinin gerekli olduğu anlamına gelmektedir. Bu bağlamda Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, demiryolu ve otoyol bağlantılarını ve inşaatını güçlendirecek, gümrük işlemlerini ve ulaşımın kolaylaştırılmasını ilerletecek ve ulaşımında uluslararası iş birliğini teşvik edecektir (Harita 3) (Luft, 2016, ss. 17-19).



**Harita 3.** Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru

(<https://www.indiaresearchforpeace.com/china-s-belt-and-road-initiative>)

Önemle belirtmek gerekir ki, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru Moğolistan için jeopolitik ve ekonomik önem taşımaktadır. Buna ek olarak, gümrük ve ticaretin kolaylaştırılması, Moğolistan ekonomik koridorunun başarısının anahtarı niteliğindedir. Halihazırda, Çin'in Moğolistan'a giden en büyük kara limanı olan sınır şehri Erenhot, elektronik gümrük prosedürlerinde ilerleme kaydetmiştir. 2016'dan bu yana Çin, Moğolistan ve Rusya, sınır geçiş prosedürlerini düzene sokmak ve koridor boyunca kesintisiz karayolu ve demiryolu taşımacılığını kolaylaştırmak için bir dizi üçlü anlaşma imzalamıştır. Özetle denebilir ki, bugüne kadar Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru büyük bir potansiyel göstermiş ancak mütevazı sonuçlar vermiştir. Moğolistan Cumhurbaşkanı'nın 2019'daki üçlü zirve toplantısında belirttiği gibi, üçlü anlaşmanın imzalanmasından üç yıl sonra, koridor Moğolistan ekonomisi için artan transit ticaret hacmi dışında henüz kalıcı sonuçlar üretmemiştir. Gözlemciler zorlu lojistik, finansman eksikliği, çevresel riskler ve uygulamaya ilişkin kurumsal boşlukları ilerlemenin önündeki temel engeller olarak belirtmektedirler (Gu ve diğerleri, 2020, ss. 9-18). Yine de Moğolistan ve Çin arasındaki ekonomik ilişkiler birbirini tamamlayıcı niteliktedir ve

Çin'in yatırımları ve teknolojileri için bir alternatif sunmaktadır.<sup>19</sup> Fakat bu yatırımlar karşısında artan borçlu olma durumu da Moğolistan tarafı için ilerleyen dönemlerde rahatsızlık hissi meydana getirebilir.

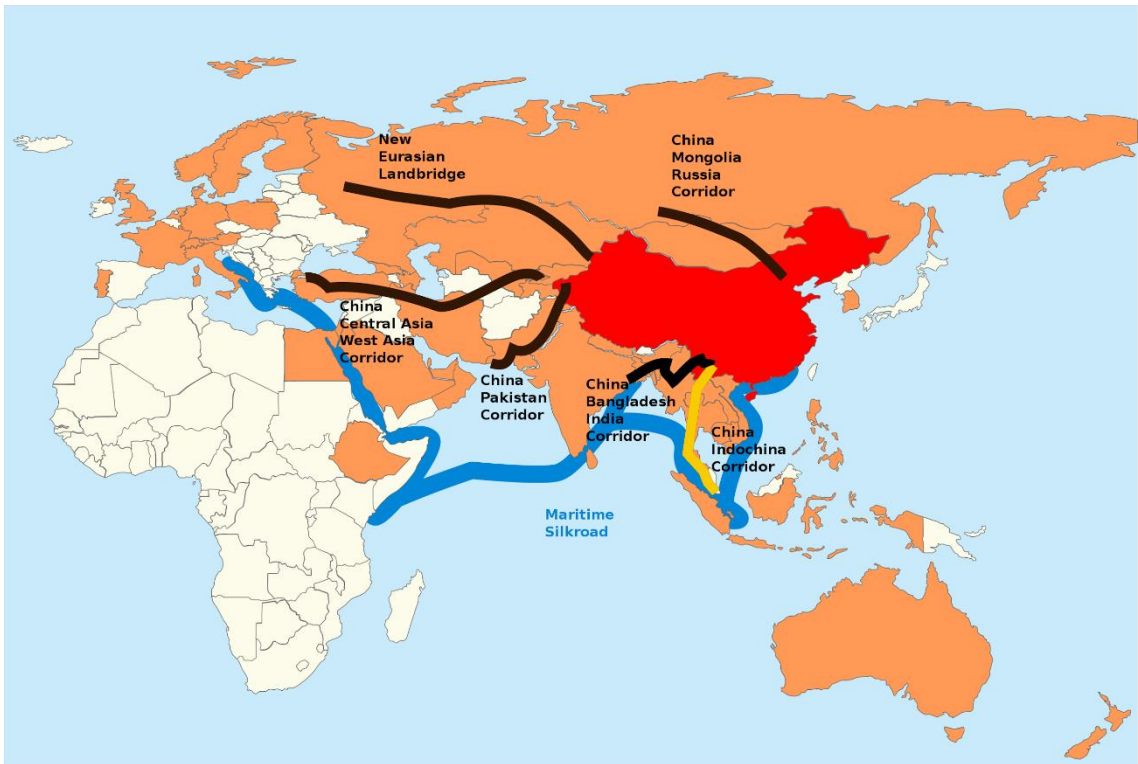
### 3.4.3. Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru

Mart 2015'te başlatılan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Ortaklaşa İnşasına İlişkin Vizyon ve Eylemler" açıkça Çin-Hindi Yarımadası Ekonomik Koridoru'nun ortaklaşa inşa edilmesini talep etmekteydi (Fang ve diğerleri, 2022, s. 231). Çin ile ASEAN arasında daha geniş ve üst düzey iş birliğini sağlamak için önemli bir kanal olan koridor, Güneybatı Çin'den başlayarak Çinhindi Yarımadası'ndaki ülkelere bağlantı sağlamaktadır (Harita 4). 26 Mayıs 2016 tarihinde, Dokuzuncu Pan-Beibu Körfezi Ekonomik İşbirliği Forumu ve Çin-Hindi Yarımadası Ekonomik Koridoru Geliştirme Forumu tarafından "Çin-Hindi Yarımadası Ekonomik Koridoru Girişimi" duyurulmuştur (Tralac, 2017, s. 15). Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru'nun başlangıç noktaları Çin'de yer alan ve Doğu Hattını oluşturan Nanning, Guangxi ve Batı Hattını oluşturan Kunming, Yunnan'dır. Bahse konu koridorun bitiş noktası ise Singapur'dur. Bu ekonomik koridor altı ana ASEAN (Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği) ülkesini kapsamaktadır. Bunlar Vietnam, Laos, Kamboçya, Tayland, Malezya ve Singapur'dur. Bu koridor Deniz ve Kara İpek Yolu açısından değerlendirildiğinde, Çin ve Güneydoğu Asya'yı birbirine bağlayan önemli bir ulusötesi ekonomik koridor olduğu söylenebilir. Çin ile Güney Asya alt kıtası arasında ve Hint Okyanusu ile Pasifik Okyanusu arasında yer alan Çinhindi Yarımadası, konum ve coğrafi avantajlarıyla, tarihsel olarak Deniz İpek Yolu'nun mihveri olmuştur. Ayrıca Malakka Boğazı'nın Panama Kanalı ve Süveyş Kanalı kadar ünlü uluslararası stratejik bir kanal olduğunun altını çizmek gerekmektedir (Fang ve diğerleri, 2022, s. 231). Özellikle Malakka Boğazı, Hint Okyanusu ile Uzak Doğu arasında en kısa nakliye rotası olarak bilinmektedir. Hayati malların Asya'daki hızla büyüyen ekonomilere ulaşmasını sağlayan ana geçiş noktası olarak, Malakka Boğazı büyük öneme sahiptir. Bu kadar önemli olan bir geçiş noktası da

---

<sup>19</sup> "China-Mongolia ties to embrace greater potentials from infrastructure to trade under China's BRI and Mongolia's Steppe Road Program: envoy" (2022)  
<https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277101.shtml> (Erişim: 04.06.2023)

elbette bazı rekabetleri de ortaya çıkartmaktadır. Çin ve Hindistan gibi iki önemli Asya gücü arasında "Malakka İkilemi" olarak da bilinen büyük bir rekabet mevcuttur. Çin'in Hint Okyanusu'na olan ilgisi ve bölgedeki etkisi, Hindistan'ın kendi etkisini genişletmek ve Çin'i dengelemek amacıyla tedbirler almaya başlamasına sebep olmuştur. Kısaca özetlemek gerekirse Asl'in de belirttiği gibi Malakka Boğazı, dünyanın en işlek kanallarından biri olup ticaret gemileri ve dev petrol tankerlerinin Ortadoğu ve Japon limanlarına ile Doğu Asya'nın diğer bölgelerine geçiş noktasıdır. Bu nedenle, Malakka Boğazı'nın stratejik avantajlara sahip olması, bölgedeki devletlerin ulusal güvenlik politikalarına yansımıştır. Bu durum, Güney Çin Denizi'ndeki anlaşmazlıkların artmasıyla birlikte bölgenin potansiyel bir çatışma alanı haline gelme ihtimalini artırmaktadır.<sup>20</sup>



**Harita 4.** Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru  
(<https://www.indiaresearchforpeace.com/china-s-belt-and-road-initiative>)

<sup>20</sup> "Malakka Boğazı'nın Güneydoğu Asya'daki Stratejik Önemi" (2022)  
[https://www.ankasam.org/malakka-bogazinin-guneydogu-asyadaki-stratejik-onemi/#\\_edn8](https://www.ankasam.org/malakka-bogazinin-guneydogu-asyadaki-stratejik-onemi/#_edn8)  
(Erişim: 01.07.2023)

ASEAN'ı oluşturan ülkelerin hacmi düşünüldüğünde, ASEAN ülkeleri bloğunun 600 milyonluk toplam nüfusu tek bir ulusal varlık olsaydı, Çin ve Hindistan'dan sonra dünyanın en kalabalık üçüncü ülkesi olarak konumlanırdı demek yanlış olmayacaktır. Çin ve ASEAN ülkeleri arasındaki ticaret ortaklığı, Çin-ASEAN Ticaret Bölgesi'nin (ACFTA) lansmanından da önce mevcuttu. Ancak Çin-ASEAN Ticaret Bölgesi'nin kurulması ile birlikte yatırım, mal, enerji ve hizmet ticaretini ve ekonomik ve teknolojik iş birliğini güçlendirmeye odaklanarak yükseltilmesi, bölgesel ekonomik entegrasyonu yepyeni bir düzeye taşımıştır (Luft, 2016, s. 24). 2002'de Çin-ASEAN ticaret hacmi 54,8 milyar dolarken, 2014'te 480,4 milyar dolara ulaşmıştır. ASEAN, 2019'da 642,7 milyar dolarlık bir ticaret hacmi ile ABD'yi de geride bırakarak, AB'den sonra Çin'in en büyük ikinci ticari ortağı konumuna yükselmiştir (Sönmez, 2020, s. 42). Tüm bu veriler değerlendirildiğinde, KYG koridorları arasında Çin-Hindi Yarımadası Ekonomik Koridoru, belki de yalnızca Çin ekonomisi için değil, aynı zamanda küresel ekonomik kalkınma için de umut vaat eden bir koridordur. Nesnel olarak yaklaşıldığında, Kuşak ve Yol üzerindeki altı büyük ekonomik koridor arasında Çin, Çinhindi Yarımadası ülkeleriyle diğer koridor ülkelerine kıyasla daha yüksek ticaret entegrasyonuna, doğrudan yabancı yatırım yoğunluğuna ve endüstri içi ticaret endeksine sahiptir. Bir diğer yandan, altyapı bağlanabilirliği Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru'nun temel önceliğidir çünkü sağlam altyapı, özellikle verimli altyapı, bir ülke ekonomisinin büyümesinde ve kişi başına düşen gelirin artmasında önemli rol oynamaktadır (Fang ve diğerleri, 2022, s. 232).

Çin, Deniz İpek Yolu'nu ortaklaşa inşa etme girişimini ortaya koymasından bu yana, Çin-Hindi Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru'nun geliştirilmesi için birçok adım atmıştır. Bunlardan bazıları Lancang-Mekong Nehir kanalının yenilenmesi, Çin-Laos Demiryolu inşası ve Çin-Tayland Demiryolu yapımı gibi projelerdir. Bunlar Çin ve Vietnam arasında kara koridorunun geliştirilmesi amacıyla gerçekleştirilmiştir (Tralac, 2017, s. 15). Bu projelerde de başarılı çıktılar elde etmişlerdir. Bunların dışında kapasite iş birliği alanında, Çin-Malezya "İki Ülke, İkiz Park", Tayland-Çin Rayong Endüstri Parkı, Kamboçya Sihanoukville Özel Ekonomik Bölgesi ve Vietnam Longjiang Endüstri Parkı ile örneklendiği gibi denizaşırı endüstri parkları ve Çin-Vietnam Sınır Ötesi Ekonomik İşbirliği Bölgesi, Çin-Tayland Endüstri Parkı ve Çin-Laos Mohan-Boten Sınır

Ötesi Ekonomik İşbirliği Bölgesi, Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru için kapasite iş birliğini güçlendirmek ve sanayi, teknoloji, enerji ve çevre iş birliği gibi birden fazla alanı kapsayan yeni sınır ötesi iş birliği modelleri keşfetmek için önemli platformlar haline gelmiştir. Ve son olarak, ticaret ve yatırım alanında, güncellenmiş Çin-ASEAN Serbest Ticaret Alanı temelinde ve Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık (Regional Comprehensive Economic Partnership) müzakere fırsatıyla, Çin ve Çinhindi Yarımadası ülkeleri ticaretin serbestleştirilmesi ve yatırımın kolaylaştırılması sürecini hızlandırmıştır (Fang ve diğerleri, 2022, s. 234).

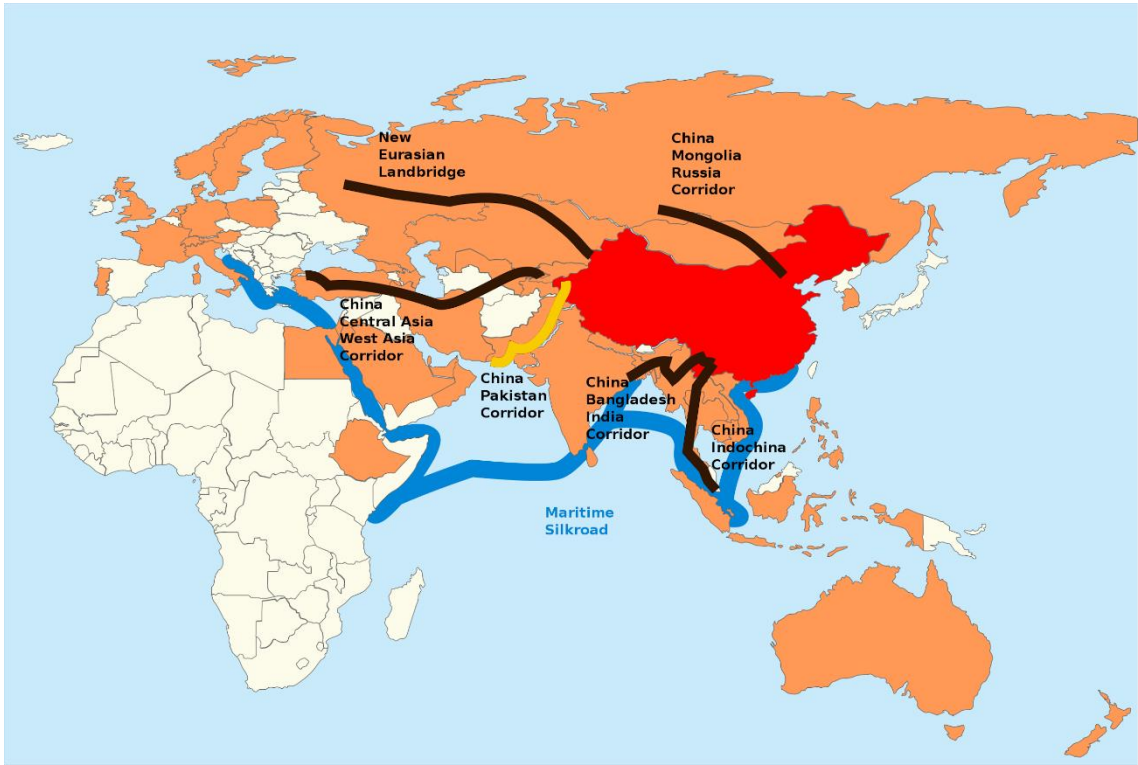
### 3.4.4. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru

Kuşak ve Yol Girişimi, 21. yüzyılın İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolu'nu kapsamaktadır. Daha önce de belirtildiği üzere İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa'yı bir araya getirmeye; Çin'i Orta Asya ve Batı Asya üzerinden Basra Körfezi ve Akdeniz'e bağlamayı ve Çin'i Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Hint Okyanusu'na bağlamaya odaklanmaktadır. 21. yüzyıl Deniz İpek Yolu, bir güzergahta Çin kıyılarından Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu üzerinden Avrupa'ya, diğer güzergahta ise Çin kıyılarından Güney Çin Denizi üzerinden Güney Pasifik'e geçmek üzere tasarlanmıştır. Hem Batı hem de Doğu'ya açılma politikası değerlendirildiğinde bu girişimle birlikte Çin hem bir Orta Asya ülkesi hem de bir Hint Okyanusu ülkesi olacaktır (Xiguang, 2023, ss. 2-3). Fakat aslında bu koridor, Çin'in Sincan eyaletinde stratejik olarak önemli olan Kaşgar şehrini, Pakistan'ın Belucistan eyaletindeki Gwadar Limanı'na bağlanması açısından Çin için önem arz etmektedir. Bu sayede, Çin ve Pakistan arasında üretilen ürün ve hizmetlerin kesintisiz bir şekilde taşınması hedeflenmektedir. Ayrıca, Gwadar'ın Umman Denizi'ne yakınlığı dikkate alındığında, bu rota Çin'in Ortadoğu'ya erişimini de kolaylaştıracaktır (Parry, 2021, ss. 1-2).

Çin-ASEAN Trans-Asya Demiryolu, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Koridoru ve Qinghai-Tibet Demiryolu ile karşılaştırıldığında ve Kaşgar ile Gwadar arasındaki mesafe dikkate alındığında Xingjang (Sincan Uygur Özerk Bölgesi), Hint Okyanusu'na Pekin'den çok daha yakındır. 21. Yüzyılın Deniz İpek Yolu düşünüldüğünde Arap Denizi ve Hint Okyanusu'ndaki limanların inşasıyla ve özellikle Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun tamamlanmasıyla Çin, Pasifik ve Hint Okyanusu olmak üzere "iki okyanuslu" bir döneme



girecektir. Koridorun açılmasıyla, Çin'in problem yaşadığı iki özerk bölgesi olan Sincan ve Tibet ile sınır problemi yaşadığı Moğolistan'ın, Çin'in yeni hinterlandı ve merkezi ovaları haline geleceği düşünülmektedir. Ayrıca KYG'nin ekonomik ittifakı, Avrasya kıtasını ve Hint Okyanusu'nu Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve diğer ekonomik koridorlar aracılığıyla birbirine bağlayarak, ABD liderliğindeki Trans-Atlantik ittifakını ve Çin'e karşı Trans-Pasifik çevrelemeyi dengeleyerek Çin'in hayatta kalması için daha geniş bir alan oluşturmaktadır (Xiguang, 2023, ss. 2-4).



**Harita 5.** Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru

(<https://www.indiaresearchforpeace.com/china-s-belt-and-road-initiative>)

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun çok yönlü bir proje olması öngörülmektedir (Harita 5). Planlanan koridoru, Pakistan içinde enerji, ulaşım için yol altyapısı ve ekonomik serbest bölgeler ile ilgili bir dizi farklı projeyi oluşturmaktadır. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun, Çin'in Sincan eyaletindeki stratejik öneme sahip Kaşgar şehrini Pakistan'ın Belucistan eyaletindeki Gwadar limanına bağlayacağı ön görülmektedir (Parry, 2020, s. 2). Afganistan ve İran sınırlarında bulunan 760 km uzunluğundaki deniz kıyısına sahip olan Belucistan, hem Amerika hem de Çin'in menfaatleri açısından da

stratejik bir konumda yer almaktadır (Sıddıqı, 2012, s. 158). Daha önce de belirtildiği üzere önerilen rotanın, Çin ile Pakistan arasında sorunsuz mal ve hizmet hareketine izin vereceği düşünülmektedir. Aynı zamanda Gwadar'ın Umman Denizi'ne yakınlığı göz önüne alındığında Çin'in bu yolla Orta Doğu'ya erişimi sağlanacaktır. Bu noktada belirtilmelidir ki, enerji sektörü ve sektöre yapılan yatırımlar, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun öncelikli bileşenini oluşturmaktadır. Ülkeye çok sayıda kömür, gaz, rüzgar, nükleer ve hidroelektrik enerji projesi hem Çin hem de Pakistan tarafından inşa edilmeye odaklanılmıştır. Ayrıca Pakistan'ın mevcut ulaşım altyapısının kapsamlı bir şekilde elden geçirilmesi, transit ticaretin kolaylaştırılması ve pazara erişimin artırılması için EXIM Bankası, Çin Kalkınma Bankası ve Çin Sanayi ve Ticaret Bankası desteğiyle Pakistan içindeki ulaşım ağına kapsamlı bir yatırım yapılmaktadır. Yine bu koridor kapsamında özel ekonomik bölgeler oluşturulması planlanmıştır. Bu bölgeler koridorda yer alan otoyolların güzergahları ve bitişik alanları boyunca, Pakistan halkına iş fırsatları yaratmak için endüstriyel gelişme yoluyla ekonomik büyümeyi artırmak amacıyla oluşturulmuştur. Özel ekonomik bölgeler sayesinde enerji, altyapı ve diğer vergi teşvikleri gibi özel olanaklar sağlanarak uluslararası ve ulusal yatırımcılara kolaylık sağlanması hedeflenmiştir (Parry, 2020, s. 2).

Reuters'in 2017 yılında yaptığı habere göre geniş maden zenginliğine sahip olan Belucistan'ın Pakistan'ın en fakir bölgesi olması halkın kızgınlığına yol açarken aynı zamanda maden çıkartma konusunun da tartışmalı bir mesele olduğunun altı çizilmektedir. Habere göre eyalet nüfusunun çoğu hem yabancı şirketlere hem de İslamabad'daki merkezi hükümete şüpheyle yaklaşmaktadır. Fakat en üst düzey madencilik yetkilisi Saleh Muhammad Baloch, Pekin tarafından seçilen Çinli şirketlerin mermer, kromit, kireçtaşı, kömür ve diğer mineralleri çıkarmak ve çelik fabrikaları ve diğer tesisler kurmak için yerel firmalarla iş birliği yapma konusunda planlarının olduğunu belirtmiş ve "Ortak olarak gelecekler ve bizi teknik olarak destekleyecekler" ifadelerini kullanmıştır. Yine bakır ve altın gibi değerli metallerin çıkarılması, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nu kapsamayacağını da belirtmiştir.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> "Pakistan to open up mineral-rich Baluchistan to China 'Silk Road' firms" (2017) <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-pakistan-idUSKBN18T1TE> (Erişim: 04.06.2023)

2021 yılında ekonomik bölgeye yönelik bir diğer açıklama da Afganistan tarafından gelmiştir. Taliban Sözcüsü Zabihullah Mücahid, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'na katılma isteğini olumlu bir şekilde değerlendirmiş ve bunu olumlu bir adım olarak nitelendirmiştir. Taliban Sözcüsü, bu durumu memnuniyetle karşıladıklarını da ifade etmiştir.<sup>22</sup> Yine 2022 yılında Pakistan-İran heyeti sınır güvenliği ile bölgesel barış ve istikrara ilişkin konularına ilişkin bir görüşme gerçekleştirmiş, Pakistan-İran ikili ticari iş birliğinin Gwadar'daki ticaret ve iş faaliyetlerini arttıracaklarını belirtmiştir.<sup>23</sup> Bu gelişmeler değerlendirildiğinde ekonomik olarak darboğazda olan ülkelerin ulusal menfaatleri doğrultusunda iş birliğine açık olabilecekleri kanaatine ulaşılabilir. Fakat sınır problemleri, ülkeler arasındaki ilişkilerin şekillenmesi hususunda hassas noktalar olarak ön plana çıksa da ikili iş birliğinin bahsi geçen ülkelerin kalkınması açısından önem arz ettiği görülmektedir. Buna ek olarak 2021 yılında Afganistan'dan çekilen ABD'nin<sup>24</sup> ardından aynı yıl Taliban sözcüsü Mücahid tarafından Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'na katılma durumunun olumlu değerlendirilmesi yönünde yapılan açıklanma, Afganistan'ın yeni uluslararası düzendeki yerini belirlemesi olarak değerlendirilebilir.

Tüm bunların yanı sıra, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve tüm KYG'nin bir parçası olarak, Gwadar limanı epey önem arz etmektedir (Parry, 2020, s. 2). Gwadar Limanı 1964'te Pakistan tarafında inşa edilmesi planlamışsa da proje 2001 yılında Çin tarafının Gwadar Limanı'nın inşasına gösterdiği ilgi ile gerçekleşmesi mümkün hale gelmiştir. Derinlemesine bakmak gerekirse Gwadar, Basra Körfezi'nin ağzında, tankerlerin Avrupa, Güneydoğu ve Kuzeydoğu Asya'ya günde 13 milyar varil petrol ve mekanize mal taşıdığı bir derin deniz sıcak su limanıdır. Makran sahil şeridi 754 km uzunluğunda olup güneyde Umman Denizi'ne bakmaktadır. Batısında, Basra Körfezi'nin ağzında, 120 km uzaklıktaki İran, Hürmüz Boğazı'nın ucunda, Umman Sultanlığı'na sadece 380 km uzaklıktadır. Hindistan veya başka herhangi bir hasım tarafından herhangi bir deniz ablukasına karşı

---

<sup>22</sup> “Pakistan, Taliban'ın 'Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'na katılma arzusunu memnuniyetle karşıladı” (2021) <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/pakistan-talibanin-cin-pakistan-ekonomik-koridoruna-katilma-arzusunu-memnuniyetle-karsiladi/2357325> (Erişim 06.06.2023)

<sup>23</sup> “Pak-Iran Delegation Discuss Regional Peace, Border Security Issues” (2022) <https://www.urdupoint.com/en/pakistan/pak-iran-delegation-discuss-regional-peace-b-1538840.html> (Erişim: 06.06.2023)

<sup>24</sup> “Son ABD askeri de Afganistan'dan çekildi” (2021) <https://www.trthaber.com/haber/dunya/son-abd-askeri-de-afganistandan-cekildi-605175.html> (Erişim: 06.06.2023)

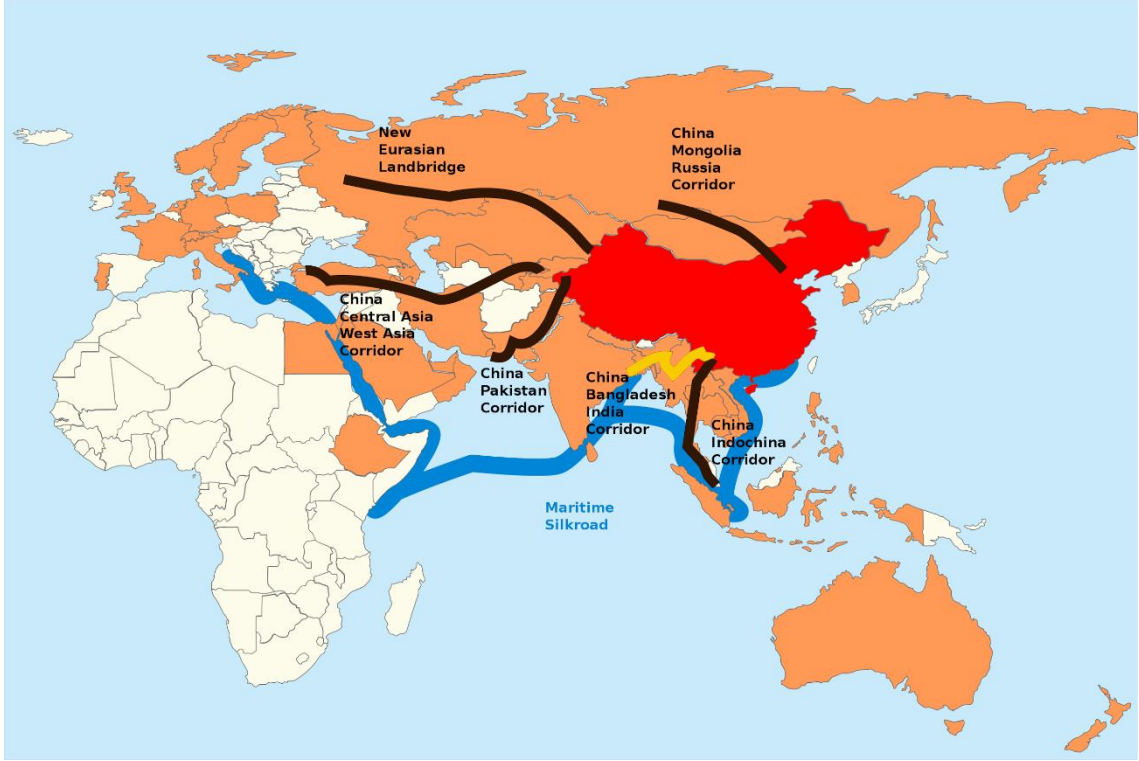
daha az müsaittir. Gwadar, Çin, Afganistan ve Orta Asya ülkelerine erişim sağlama kapasitesine sahiptir ve bu da onu bölgesel bir ana liman haline getirmektedir. Gwadar Limanı'nın amacı, Basra Körfezi'nden Batı Çin'e petrol arzını güvence altına almaktır. Petrolün bir kısmı, batı Çin'e kara yoluyla taşınması için Malakka Boğazları üzerinden Gwadar Limanı'na nakledilecektir (Malik, 2023, ss. 118-119). Liman, Pakistan'ın deniz güvenliğine yeni bir boyut katacağından, muhtemelen Malakka Boğazı'nda veya başka yerlerde de herhangi bir güç tarafından ticari ve deniz ablukası durumunda Çin'e alternatif uzun vadeli bir enerji güvenliği sağlayacaktır ayrıca ticaretini geliştirmesine de yardımcı olacaktır (Malik, 2023, s. 129).

Kısacası, koridor faaliyete geçtiğinde Çin, Afrika ve Orta Doğu arasındaki ticaret için bir kapı görevi görecek. Özellikle Orta Doğu'dan gelen petrol Gwadar'da biriktirilebilir ve Belucistan üzerinden Çin'e taşınabilir, bu da Orta Doğu petrol tedarikinin Çin limanlarına ulaşmak için izlediği 12.000 km'lik yolu kısaltacaktır. Çin Dışişleri Bakanlığı sözcüsü Hua Chunying ise koridorun "Güney Asya ile Doğu Asya arasındaki bağlantı için bir itici güç görevi göreceğini" belirtmiştir (Javaid, 2016, s. 258).

### **3.4.5. Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru**

Bangladeş, Çin, Hindistan ve Myanmar arasındaki maddi ve kültürel alışverişin uzun bir tarihi vardır, çünkü Çin ipeğinin Çin'den antik İpek Yolu yoluyla MÖ 4. yüzyıla kadar ithal edildiğine dair kayıtlar mevcuttur (Gabusi, 2020, s. 3). 1990'larda, Güneydoğu Asya'daki komşularıyla hızla gelişen ve yenilenen ilişkiler bağlamında Çin, Myanmar'dan geçen bu eski yolları canlandırma fikrini desteklemeye başlamıştır. Aslında 1991'de Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından Çin yeni bir ekonomik güç olarak ortaya çıkarken, Hindistan dış politikasını bir yandan Amerika Birleşik Devletleri'ne, diğer yandan Doğu Asya'nın gelişen pazarlarından yararlanmak, ülkenin enerji arzını güvence altına almak ve bölgeden yatırım çekmek için Doğu Asya'ya yönlendirmeyi tercih etmiştir. Hindistan'ın dış politikasındaki bu tarihi değişim, Yeni Delhi'de bu projeyi değerlendirmeyi mümkün kılan siyasi alanı da yaratmıştır. 1999'da 'Kunming Girişimi'ni imzalayan 134 delege ile Kunming'deki büyük bir konferansta ulaşım, ticaret ve turizmin ana hedef olduğu BCIM Bölgesel Ekonomik İşbirliği başlatmıştır. 2000 yılında gerçekleşen ikinci toplantıda iş birliğinin kapsamı narkotik üretimi, kaçakçılık ve yasa

dışı göç gibi geleneksel olmayan güvenlik konularını içerecek şekilde genişletilmiştir (Deepak, 2018, s. 54; Uberoi, 2016, s. 21).



**Harita 6.** Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru  
(<https://www.indiaresearchforpeace.com/china-s-belt-and-road-initiative>)

2002 Dacca Deklarasyonu, BCIM Bölgesel İşbirliğine "Forum" kelimesini eklemiştir (Deepak, 2018, s. 55). Akabinde 2011 ve 2013 Forumlarında, inisiyatif, etkiyi derinleştiren sınır bölgesindeki ilgili tüm konuları kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru 2013 yılında Çin'in Hindistan'a ziyareti sonrası yayınlanan ortak bildiriye yer almasının ardından Ortak Çalışma kurulmasıyla resmi politika haline gelmiştir (Harita 6). Ancak, ilgili ilk ortak çalışmayı tartışmak üzere planlanan 2014 Delhi toplantısı, bildirildiğine göre "Delhi'deki hükümet değişikliği ve Hindistan'ın Kuşak ve Yol Girişimi'ne katılma konusundaki isteksizliği nedeniyle" Nisan 2017'ye ertelenmiştir ve Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru projesinde Çin ile iş birliğine geçici olarak ara verilmiştir. Mayıs 2017'de Başkan Xi Jinping, Kuşak ve Yol Forumu'nun açılışı için dünya liderlerini

Pekin'e çağırıldığında, Hindistan'ın yokluğu geniş çapta yankı uyandırmıştır (Deepak, 2018, s. 57; Gabusi, 2020, s. 4-5).

Hindistan'ın isteksizliği, girişimin ekonomiden ibaret olmadığını düşüncelerinden kaynaklıdır. Eski Hindistan Dışişleri Bakanı Shyam Saran'a göre, Kuşak ve Yol Girişimi yalnızca ekonomik bir girişim değil, aynı zamanda siyasi ve güvenlik etkileri olan bir girişimdir.<sup>25</sup> Ayrıca bu isteksizliğin arka planında, geçmişte yaşanan 1947 tarihli Keşmir sorunu ile 1962 tarihli Hint-Çin Savaşı'nın da etkili olduğu düşünülmektedir.<sup>26</sup> Sonuç olarak Hindistan'ın, Çin'in hem ekonomik olarak güçlenmesinden hem de bölgedeki belirleyiciliğinin artmasından kaygılanmakta olduğu söylenebilir.

Genel itibariyle ekonomik koridor incelenecek olursa, "Güney Asya'ya açılan uluslararası bir kapı" olarak anılan Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, esas olarak Çin'in Yunnan Eyaletindeki Kunming şehri ile Myanmar'daki Mandalay üzerinden Hindistan'daki Kalküta ve Bangladeş'in başkenti Dakka arasında bir otoyol ve yüksek hızlı demiryolu bağlantısı olacak şekilde planlanmıştır. Kara köprüsüne ek olarak, dört ülke arasında hava ve su yolları ile enerji nakil hatları ve petrol boru hatları inşa etme konusunda anlaşmaya varılmıştır. Bu koridor, Hindistan'ın en kalabalık dördüncü eyaleti olan Batı Bengal dahil olmak üzere 400 milyondan fazla insanın ortak pazarını birbirine bağlama amacını taşımaktadır. Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru Yedi Kız Kardeşler olarak adlandırılan Arunaçal Pradeş, Assam, Meghalaya, Manipur, Mizoram, Nagaland ve Tripura'yı Bengal Körfezi'ne bağlamak için değil, aynı zamanda Çin anakarasındaki geniş pazara da bağlamak için gerçek bir fırsat sunmaktadır. Bu koridor Çin'e Bengal Körfezi'ne bir çıkış sağlayıp Malakka Boğazı'nı atlatmak için ek bir yol sunmaktadır. Yine bu koridor sayesinde Çin altyapı yatırımları için dünyanın en hızlı büyüyen ekonomilerinden biri ve ucuz iş gücü ile yakında Asya'nın yeni üretim merkezi haline gelme ihtimali olan Myanmar'a erken girme fırsatı yakalamıştır. Fakat belirtmelidir ki, Hindistan ve Çin'in toprak anlaşmazlığı yaşadığı ve Doğu Hindistanlı ayrılıkçıların isyanlarına eğilimli Arunaçal Pradeş'in küçük bir kısmına denk gelen güzergah rotanın sorunlu ve tehlikeli olmasına neden olmaktadır (Luft, 2016, ss. 22-24).

<sup>25</sup> "India Has Nothing to Fear From China's 'Belt and Road" (2017)

<https://thediplomat.com/2017/01/india-has-nothing-to-fear-from-chinas-belt-and-road/> (Erişim: 06.06.2023)

<sup>26</sup> "The China-Pakistan Economic Corridor" (2018) <https://monthlyreview.org/2018/06/01/the-china-pakistan-economic-corridor/> (Erişim: 06.06.2023)

Denebilir ki, gizlilikle yürütülen KYG, Hindistan'ın süreci tam olarak benimsemesine izin vermemiştir. Nitekim KYG'nin bölgesel egemenliğini ihlal ettiği iddiasında bulunan Hindistan, girişimin Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun Jammu ve Keşmir bölgesinden geçmesi nedeniyle KYG'ye her fırsatta karşı çıkıp eleştirilerde bulunmaktadır (Parry, 2021, s. 3). Ayrıca, Hindistan'daki bazı analistlerin 'İnci Sırası' olarak adlandırdığı jeoekonomik strateji konusunda uyarıda bulunmuştur.<sup>27</sup>

En genel ifadeyle, 'İnciler Sırası' stratejisi, Çin anakarası ile Port Sudan arasında Hint Okyanusu'na kıyısı olan ülkelerde Çin tarafından geliştirilen askeri ve ticari tesisler ağına atıfta bulunmaktadır.<sup>28</sup> Analistler bu stratejiye referans vererek, Çin'in Hint Okyanusu'ndaki komşuları için sürdürülemez borç yükleri oluşturarak bölgesel bağlantı noktalarının kontrolünü ele geçirmeyi amaçladığı konusunda ülkeleri ikna etme konusunda çaba göstermiştir.<sup>29</sup> Aslında denebilir ki, Hindistan, KYG'nin kendi bölgesel egemenliğini ihlal ettiği gerekçesiyle Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru'na katılımını fiilen durdurmuştur. Ayrıca Hindistan'ın Çin mallarının kendi pazarlarını işgal etmesi korkusu nedeniyle de her zaman iki ülke arasındaki artan ekonomik bağlantı fikrine karşı çıkmış ve tüm bunlar, özellikle Hindistan'ın kuzeydoğu eyaletleri için muazzam potansiyel kazanımlara ve on yılı aşkın bir süredir devam eden ikinci yol müzakerelerine rağmen, başlangıçta ulusal hükümetler yerine Çin eyaletleri ve Hindistan eyaletleri arasında bir ulus altı girişim olarak başlatılan Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru'nun KYG'ye dahil edilmesine bir son verdiği anlamına gelmiştir. Plagemann, Datta ve Chu'ya göre Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru kuzeydoğudaki hem büyük hem de küçük eyaletleri doğrudan dahil ederek, Hindistan'ın asimetrik federal yönetiminde marjinalize edilmiş kesimleri güçlendirebilirdi (Plagemann ve diğerleri, 2021, ss. 2271-2272).

Şangay İşbirliği Örgütü'nün 2 Kasım 2022 tarihli yazısına göre Hindistan, diğer tüm ülkelerin desteklediğini teyit ettiği Çin'in Kuşak Yol Girişimi'ne atıfta bulunan ortak

<sup>27</sup> "China's Massive Belt and Road Initiative. Council on Foreign Relations" (2023) <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (Erişim: 20.05.2023)

<sup>28</sup> "Here Is All You Should Know About 'String Of Pearls', China's Policy To Encircle India" (2017) <https://www.indiatimes.com/news/india/here-is-all-you-should-know-about-string-of-pearls-china-s-policy-to-encircle-india-324315.html> (Erişim: 06.06.2023)

<sup>29</sup> "China's Massive Belt and Road Initiative. Council on Foreign Relations" (2023) <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (Erişim: 20.05.2023)

tebliğin dışında kalmıştır. Yazıda Jaishankar'ın konuşmasını özetleyen bir dizi tweet'te Şanghay İşbirliği Teşkilatı'nın sanal bir toplantısında yapmış olduğu açıklamaya yer verilmiştir. Bakan ŞİÖ bölgesinde Orta Asya devletlerinin çıkarlarının merkeziliği üzerine kurulu daha iyi bağlantıya ihtiyaçlarının olduğunun altını çizerken, Çabahar limanı ve Uluslararası Kuzey Güney Ulaşım Koridoru'nun kolaylaştırıcı olabileceği bu bölgenin ekonomik potansiyelini ortaya çıkaracağını belirtirken bağlantı projelerinin, üye devletlerin egemenliğine ve toprak bütünlüğüne ve uluslararası hukuka saygı göstermesi gerektiğinin altını çizmiştir.<sup>30</sup>

Indian Express'in haberine göre ise Bakan Jaishankar'ın açıklaması, Çin tarafından desteklenen çok uluslu, çok modlu bir bağlantı altyapısı projesi olan Kuşak ve Yol Girişimi'ne bir gönderme olarak görülmüştür. Bu noktada anlaşılmaktadır ki, Hindistan'ın KYG'ye karşı çıkmasının başlıca nedeni, Pakistan tarafından yasadışı bir şekilde tutulan Hindistan topraklarından geçmesidir. Biraz daha geriye dönük bakıldığında görülmektedir ki, Dışişleri Bakanlığı resmi sözcüsü 13 Mayıs 2017'de Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'na atıf yaparak "Hiçbir ülke, egemenlik ve toprak bütünlüğü konusundaki temel kaygılarını göz ardı eden bir projeyi kabul edemez." demiştir.<sup>31</sup>

Ekim 2021'de Pekin'in ev sahipliği yaptığı BM Sürdürülebilir Ulaşım Konferansı'nda konuşan Çin'deki Hindistan Büyükelçiliği İkinci Sekreteri Priyanka Sohoni "Bu konferansta Kuşak ve Yol Girişimi'ne veya KYG'ye bazı atıflar yapıldı. Burada, Çin'in KYG'si söz konusu olduğunda, bundan benzersiz bir şekilde etkilendiğimizi söylemek isterim. Sözde Çin Pakistan Ekonomik Koridoru'nun bir amiral gemisi projesi olarak dahil edilmesi, Hindistan'ın egemenliğini etkiliyor." demiş ve Hindistan'ın "uluslararası toplumun fiziksel bağlantıyı geliştirme arzusunu" paylaştığını ve "fiziksel bağlantının genişletilmesi ve güçlendirilmesinin Hindistan'ın ekonomik ve diplomatik girişimlerinin ayrılmaz bir parçası olduğunun" altını çizmiştir. Hindistan, "herkese eşit ve dengeli bir

<sup>30</sup> "The Hindu: At SCO meet hosted by China, Jaishankar takes aim at Belt and Road Initiative" (2022) <http://eng.sectesco.org/media/20221102/922200/The-Hindu-At-SCO-meet-hosted-by-China-Jaishankar-takes-aim-at-Belt-and-Road-Initiative.html> (Erişim: 06.06.2023)

<sup>31</sup> "On China's Belt and Road, how Jaishankar reiterated India's longstanding, consistent position" (2022) <https://indianexpress.com/article/explained/china-belt-and-road-initiative-india-position-explained-8244276/> (Erişim: 04.01.2023)



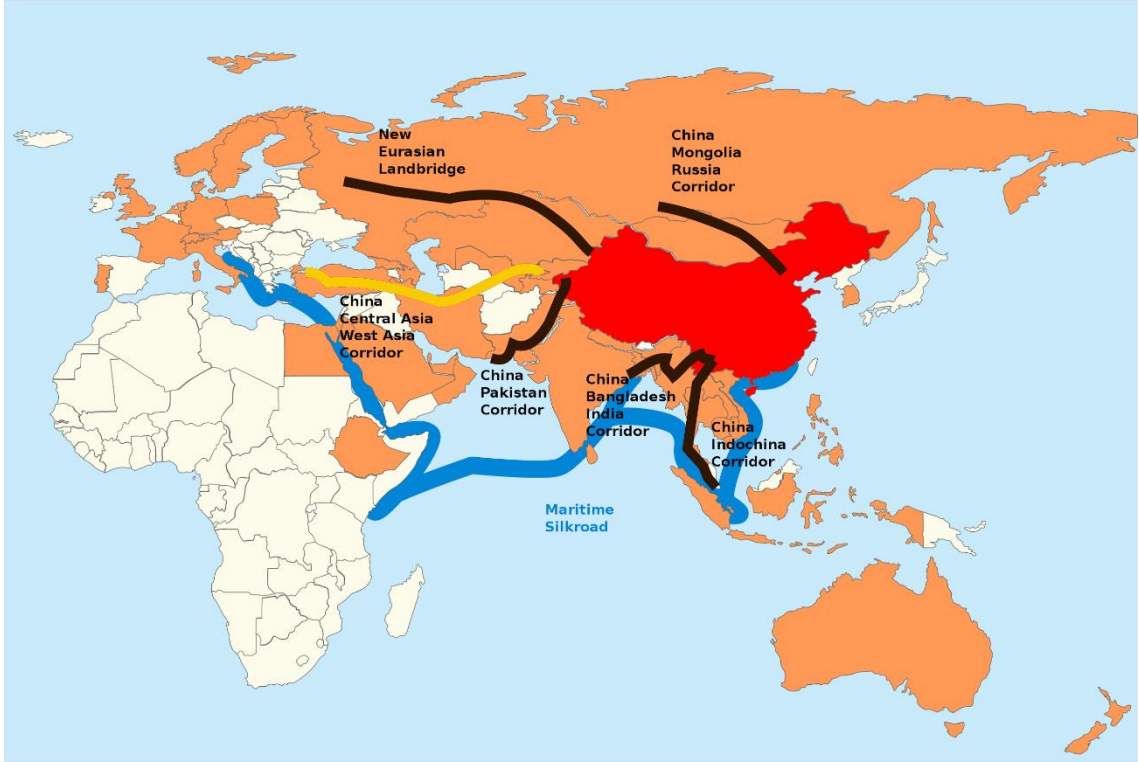
şekilde daha fazla ekonomik fayda sağlaması gerektiğine inanıyor" diye de eklemiştir.<sup>32</sup> Tüm bunlar göstermektedir ki Hindistan bu meseleyi tamamen egemenlik meselesi olarak algılamaktadır. Hindistan ve Pakistan'ın yaşadığı sınır meseleleri de değerlendirildiğinde Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru'nun fiilen durmuş olması anlaşılabilir bir durumdur.

### 3.4.6. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, kuzeybatı Çin'den Orta Asya üzerinden Basra Körfezi'ne, Arap Yarımadası'na ve Akdeniz kıyılarına doğru uzanmakta ve Orta Asya, Batı Asya ve Kuzey Afrika'daki ilgili ülkeleri kapsamaktadır (Harita 7). Antik İpek Yolu'nun bel kemiği olan beş Orta Asya ülkesi, bir zamanlar yol üzerinde önemli bir konuma sahip olmuştur. Bugün Çin ve beş Orta Asya ülkesi hala aynı dağlar ve nehirlerle birbirine bağlıdır. Benzer şekilde, eski deniz ve kara İpek Yolu'nun kesişme noktası olan Batı Asya, özellikle Orta Doğu Körfez ülkeleri de Doğu-Batı ekonomik, ticari ve kültürel alışverişinde çok önemli bir rol oynamıştır. Bugün Batı Asya ve özellikle Orta Doğu Körfez ülkeleri Çin'in en önemli petrol ve gaz tedarikçisi haline gelirken, Çin şimdiden Orta Doğu Körfez ülkelerinin en büyük petrol ihracat pazarı haline gelmiştir (Fang ve diğerleri, 2022, s. 225). Koridor Orta Asya ülkeleri Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Afganistan ile İran ve Türkiye'yi kapsamaktadır. Hattın Azerbaycan, Gürcistan ve Rusya üzerinden Ukrayna'ya uzanması için bir uzatma eklenebileceği ihtimali üzerinde durulmaktaydı fakat 2022 yılında meydana gelen Rusya-Ukrayna savaşı bu beklentinin gerçekleşme ihtimali noktasında belirli zorluklar ortaya çıkartmıştır denebilir (Luft, 2016, s. 27).

---

<sup>32</sup> "Indian diplomat's mic goes off while criticising China's CPEC project at UN meet" (2021) <https://theprint.in/world/indian-diplomats-mic-goes-off-while-criticising-chinas-cpec-project-at-un-meet/753897/> (Erişim: 06.06.2023)



**Harita 7.** Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru  
(<https://www.indiaresearchforpeace.com/china-s-belt-and-road-initiative>)

Eylül 2013'te Xi Jinping Kazakistan'ı ziyaret ettiğinde, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın ortak inşası girişimini gündeme getirmişti. Haziran 2014'te, Çin-Arap Devletleri İşbirliği Forumu'nun altıncı Bakanlar Konferansında Xi Jinping, ana eksenin enerji iş birliği olduğu ve buna ek iki başlık şeklinde altyapı inşaatı ve ticaret ve yatırımın kolaylaştırılması ve ayrıca atılım olarak nükleer enerji, havacılık uyduları ve yeni enerjiden oluşan üç yüksek teknoloji alanı olan bir Çin-Arap “1+2+3” iş birliği ağı önermiştir (Fulton, 2020, s. 516). Yine bu koridor kapsamında 2016'daki G20 Hangzhou Zirvesi sırasında Çin ve Kazakistan liderleri “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Nurlı Zhol'u (Aydınlık Yol) Uyumlaştırmaya İlişkin İşbirliği Planı'nın imzalanmasına tanık olmuşlardır. Plan doğrultusunda İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Aydınlık Yol'un iç içe geçmesi konusunda iş birliğinin teşvik edilmesi noktasında mutabık kalınmıştır. Bunun da üretim kapasitesi ve yatırım iş birliğinin istikrarlı bir şekilde teşvik edilmesi, ekonomik ve ticari iş birliğinin aktif olarak geliştirmesi, enerji kaynakları iş birliğinin derinleştirilmesi ve insanlar arası alışverişin genişletilmesi ile mümkün olacağı anlaşılmıştır (Fang ve diğerleri, 2022, s. 225).

Eylül 2016'da Çin ile Afganistan arasında karayoluyla altı aydan iki haftaya indirilen bir demiryolu bağlantısı açılmıştır. Doğu Çin'den İran'a yapılacak bir tren yolculuğu, Şanghay limanı üzerinden yapılan alternatif bir yolculuğun yarısından daha az zaman alacaktır. Bu da düşük kaliteli ve kısa raf ömrüne sahip Çin mallarının kara yoluyla nakliyesi için bir itici güç sağlayacaktır. 2010'da ABD'nin Taliban'a karşı Afganistan'daki askeri harekâtının başarısızlığı netleşince Çin, Afgan militanlara karşı ılımlı ilişkiler yürütmeye karar vermiştir (Luft, 2016, s. 27; Brown, 2020, s. 4). Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Müşaviri ve Dışişleri Bakanı Qin Gang, Pakistan İslam Cumhuriyeti Dışişleri Bakanı Bilawal Butto Zerdari'nin daveti üzerine 5-6 Mayıs 2023 tarihlerinde Pakistan'a ilk resmi ziyaretini gerçekleştirmiş ve görüşmenin ardından Pakistan Dışişleri Bakanlığı tarafından yayınlanan ortak bildiriye göre, iki taraf Afgan halkına yönelik insani ve ekonomik yardımlarını sürdürme ve Çin-Pakistan Ekonomik Koridor'unun Afganistan'ı da kapsayacak şekilde genişletilmesi de dahil olmak üzere Afganistan'daki kalkınma iş birliğini geliştirme konusunda anlaşmıştır.<sup>33</sup> Aynı gün yapılan “Qin Gang Beşinci Çin-Afganistan-Pakistan Dışişleri Bakanları Diyalog Toplantısına Katıldı” başlıklı açıklamada Afgan tarafının, hiçbir gücün Afganistan topraklarını Çin ve Pakistan'a karşı faaliyetler için kullanmasına izin vermeyeceğini vurgulaması Çin tarafının bölge konusundaki güvenlik kaygılarına yönelik yapıldığını düşündürmektedir.<sup>34</sup>

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Çin'in Orta Asya'dan sağladığı gaz arzının omurgasına tekabül ettiği için bir de enerji boyutuna sahiptir. Bu haliyle Çin-Orta Asya Gaz Boru Hattı dünyanın en uzun boru hattıdır. Türkmenistan ve Özbekistan sınırından başlayan hat, Özbekistan ve güney Kazakistan'dan geçerek Kazakistan-Çin sınırındaki Horgos'ta sona ermektedir. Buradan Çin'in yapım aşamasında olan ikinci Batı-Doğu doğal gaz boru hattına bağlanacaktır.<sup>35</sup> Başka bir boru hattı Hazar'daki Tangiz ve Kaşagan

<sup>33</sup> “4th round of Pakistan-China Foreign Ministers’ Strategic Dialogue Joint Press Release” (2023) [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/202305/t20230507\\_11071904.html](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/202305/t20230507_11071904.html) (Erişim: 06.06.2023)

<sup>34</sup> “Qin Gang Attends the Fifth China-Afghanistan-Pakistan Foreign Ministers’ Dialogue” (2023) [https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjdt\\_665385/wshd\\_665389/202305/t20230508\\_11073154.html](https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjdt_665385/wshd_665389/202305/t20230508_11073154.html) (Erişim: 06.06.2023)

<sup>35</sup> “Central Asia–China Gas Pipeline (Line A, Line B, and Line C)” (2023) <https://thepeoplesmap.net/project/central-asia-china-gas-pipeline-line-a-line-b-and-line-c/> (Erişim: 06.06.2023)

büyük gaz sahalarını güney Kazakistan'daki Çimkent'e bağlayacaktır. Oradan, Çin pazarı dünyanın en büyük gaz yataklarından birinden beslenebilecektir (Luft, 2016. ss. 27-28).

Bu noktada tüm bu ülkelerin birlikte iş yapabilmesi için ihtiyaç olan şeyin altyapı ve bağlanabilirlik olduğu açıktır. Wang Jinbo'ya göre altyapı bağlantısı, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru'nun öncelikli bir alanıdır. Çin'in reform ve dışı açılma uygulamaları ve gelişmiş ülkelerin deneyimleri, sağlam altyapının bir ülke ekonomisinin büyümesinde ve kişi başına düşen gelirin artmasında önemli bir rol oynadığını göstermektedir. Buna ek olarak Fang, Nolan ve Linggui, yetersiz altyapının, özellikle de enerji eksikliğinin, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru boyunca yer alan Tacikistan ve Kırgızistan gibi bazı ülkelerin ekonomik gelişimini engelleyen önemli bir faktör olmaya devam ettiğinin de altını çizmektedir. Altyapı bağlanabilirliğinin yanı sıra Jinbo enerji iş birliğinin, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru'nun önemli bir içeriğini oluşturduğunu da savunmaktadır. Orta Doğu, son on yılda Avrupa ve Amerika'nın en büyük petrol tedarikçisi statüsünü kademeli olarak kaybetmiş ve uzun vadeli istikrarlı petrol ihracat pazarları aramak Ortadoğu'nun en önemli kaygısı haline gelmiştir. Bu bağlamda Orta Doğu Körfez ülkelerinin ham petrol ihracatının en büyük pazarı olan Çin, ekonomisinin hızlı büyümesi, petrol talebindeki hızlı artış, Kuşak ve Yol Girişimi ve Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru önerisi değerlendirildiğinde Orta Asya ve Orta Doğu Körfez ülkelerinin petrol ve gaz ihracatındaki kaygısına da çözüm sunmuş olacaktır. Tüm bunlara ek olarak Jinbo, sanayi ve yatırım iş birliğinin Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru'nun bir diğer kilit bir alanı olduğunu savunmaktadır (Fang ve diğerleri, 2022. s. 226).

Ticaret gücü ve imalat gücü olan Çin, Orta Asya ve Batı Asya'nın kaynaklarındaki avantajlarla birlikte endüstriyel ve yatırım iş birliğini güçlendirmede benzersiz avantajlar oluşturacaktır. Nitekim 19 Mayıs 2023 tarihinde Çin Halk Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Xi Jinping Çin-Orta Asya Zirvesi'nin “Karşılıklı Yardımlaşma, Ortak Kalkınma, Evrensel Güvenlik ve Sonsuz Dostluk İçeren Ortak Geleceğe Sahip Bir Çin-Orta Asya Topluluğu İçin Birlikte Çalışma” başlıklı açılış konuşmasında bu konuya atıfta bulunmuştur.<sup>36</sup> Fakat

---

<sup>36</sup> “Working Together for a China-Central Asia Community with a Shared Future Featuring Mutual Assistance, Common Development, Universal Security, and Everlasting Friendship” (2023) [https://www.fmprc.gov.cn/eng/zxxx\\_662805/202305/t20230519\\_11079941.html](https://www.fmprc.gov.cn/eng/zxxx_662805/202305/t20230519_11079941.html) (Erişim: 06.06.2023)

yine de Çin tarafından sağlanan finansmanın geri ödemesi noktasında ilgili ülkelerin dikkatli olması gerekmektedir.

Son olarak Jinbo, ekonomik ve ticari iş birliğinin Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru'nun önemli bir parçası olduğunu vurgulamaktadır. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Kuşak ve Yol Girişimi'nde altı çizildiği gibi pürüzsüz ticareti vurguladığı için her şeyden önce bir ticaret koridorudur (Fang, ve diğerleri, 2022. s. 227).

## 4. BÖLÜM

### YAKIN DÖNEM TÜRK-ÇİN İLİŞKİLERİ

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru'nda yer alan ve “game changer” olarak nitelendirilebilecek Türkiye'nin rolü, tezin esas odak noktasını teşkil ettiğinden daha detaylı şekilde ayrı bir başlıkta ele alınmıştır. Bu noktada, Kuşak Yol Girişimi'nin Türk-Çin ilişkilerine etkisine geçmeden önce Türk-Çin ilişkilerinin yakın tarihine değinmek faydalı olacaktır.

Çin, son otuz yılda hızlı bir ekonomik büyüme sergileyerek küresel alanda artan siyasi öneme sahip olmasıyla, bir yandan fırsat olarak değerlendirilirken diğer yandan da ciddi bir tehdit olarak kabul edilmektedir (Demirtepe, 2013, s. 95). Dünyanın önde gelen güçleri, yükselen Çin'i yeniden anlamaya çalışırken, Çin'in uluslararası sahnede gelecekte ne tür bir rol oynayacağı konusunda önemli araştırmalar yürütmektedir. Türkiye, Çin gibi bölgesel güçlerin de etkili olduğu menfaat alanlarında kendi çıkarlarını korumak için bu bölgesel güçlerle ilişkiler kurmanın yararlı olacağını farkındadır. İlk adım, bu bölgesel güçleri her yönüyle tanımak, anlamak ve iş birliği yapmaktır. Ancak Türkiye, Çin'i sadece ekonomik veriler ve sayısal bilgilerle tanımaktadır (Ekrem, 2010, s. 3).

#### 4.1. OSMANLI DEVLETİ ve ÇİN İLİŞKİLERİ

Çin'in, Osmanlı Devleti ile diplomatik ilişkileri 16. ve 17. yüzyıllarda başlamışsa da genel itibariyle 19. yüzyılın sonlarında gelişim göstermiştir (Kırilen, 2015, s. 223; Temel, 2007, s. 106). 16. yüzyıldan itibaren Avrupalı devletlerin ekonomik ve ticari baskılarıyla Hıristiyan misyonerlerinin propagandalarına maruz kalan bu ülkenin 1757 yılından itibaren Kanton şehri dışındaki sınırlarını yabancılara kapatması (Armaoğlu, 1997, s. 739). 19. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı Devleti'yle de diplomatik ilişki kurulamamasına neden olmuştur (Temel, 2007, s. 106). Osmanlı Devleti'nin 1904 yılında Çin'de elçilik açma girişimi ve 1909 yılında Çin'deki Osmanlı uyrukluların hukukunun korunması için iki ülke arasında bir beyanname imzalanmasına yönelik çabaları sonuçsuz kalmıştır (Eberhard, 1941, s. 625; Temel, 2007, s. 108).

## 4.2. TÜRKİYE CUMHURİYETİ ve ÇİN İLİŞKİLERİ

Türkiye Cumhuriyeti'nin, Çin Cumhuriyeti (1911-1949) ile diplomatik ilişkiler kurma çabaları, 17 Ekim 1925 tarihinde Belçika'da başlatılmıştır. Ancak, Türkiye'nin ticari antlaşma teklifleri ve talepleri Çin tarafından kabul edilmeyince bu çaba durdurulmuştur (Ekrem, 2010, s. 6). Türkiye Cumhuriyeti ile 4 Nisan 1934 tarihinde imzalanan Dostluk Antlaşması'na kadar iki ülke arasında herhangi bir resmi antlaşma imzalanmamıştır (Temel, 2007, s. 108). 1934 yılında Çin'in başkenti Nanjing'de bir konsolosluk açılmış ve bu misyon 1945 yılında büyükelçilik olarak yükseltilmiştir. 1949'da Çin Halk Cumhuriyeti'nin kurulması, ikili ilişkiler açısından bir dönüm noktası olmuştur. Çin Halk Cumhuriyeti'ni tanımayı reddeden Türkiye, Tayvan'a sığınan Milliyetçi hükümet ile diplomatik ilişkilerini sürdürmeye devam etmiştir. Bu durum yaklaşık 20 yıl boyunca devam etmiştir. Türkiye, 1952'de NATO üyeliği ile Soğuk Savaş dönemindeki konumunu net bir şekilde ifade etmiştir (Atlı, 2016, s. 6). 27 Mayıs 1960'a gelindiğinde, Türkiye'de yaşanan askeri darbe ile Demokrat Parti hükümetinin uzaklaştırılması Çin Halk Cumhuriyeti tarafından memnuniyetle karşılanmıştır (Bilgin, 2008, s. 65). Bu noktada belirtilmesi gerekir ki, ÇHC'nin Türkiye'deki ABD karşıtı faaliyetlere destek vermesi dikkate değerdir (Ekrem, 2003, s. 161).

1964 yılında Kıbrıs'ta yaşananlar ve ABD Başkanı Johnson'ın mektubu Türkiye'nin dış politikasını tekrar gözden geçirmesi gerektiğine işaretler. Dönemin Ana Muhalefet partisi olan Adalet Partisi sözcüsü Yılmaz Akçal partinin çok yönlü dış politikayı desteklediğini ve Türkiye'nin Çin ile diplomatik ilişki kurmasının gereğini belirtmiştir (Bölükbaşı, 2001, s. 190).

İsmet İnönü başkanlığındaki komisyon hükümeti, 1963-1964 yıllarında Çin'i tanıma girişimleri konusunda hazırlık içerisine girmiş fakat 1965 yılında tek başına iktidara gelen Adalet Partisi, ABD politikaları nedeniyle Çin'in tanınmasını rafa kaldırmıştır. 1949 yılında Çin Halk Cumhuriyeti'nin kurulmasının ardından, iki ülke arasındaki diplomatik ilişkiler 1971 yılında tesis edilmiştir. (Ekrem, 2003, s. 161).

Türkiye ile Uygur Türklerinin teması 1949-1971 arasında Türkiye'nin Uygur göçmenleri kabul etmesiyle oluşmuştur (Bilgin, 2008, s. 67). Bu hususta kimliklerin muhafazası için dernekler kurulmuş ve Türkiye'deki ilk örgüt Doğu Türkistan Göçmenler Derneği

olmuştur (Adıbelli, 2007, s. 201). Mehmet Emin Buğra<sup>37</sup> ve İsa Yusuf Alptekin<sup>38</sup>, 1960'larda Doğu Türkistan sorununu gündeme getirmek için yabancı liderlere çeşitli mektuplar yazmışlar ayrıca Bandung Konferansı, Arap Birliği gibi uluslararası ve bölgesel örgütler vasıtasıyla dünyayla temasa geçmişlerdir (Bilgin, 2008, s. 68).

1970'lere kadar Uygur milliyetçiliği oldukça muhafazakâr ve sert söylemler içermiştir. Buna karşın ılımlı bir süreç de başlamıştır. Buğra ve Alptekin, tam bağımsızlık yerine özerklik şeklinde sorunun çözülemeyeceğini dile getirmeye başlamışlardır. Bu ılımlı görüş Türkiye'deki Uygurlar arasında daha çok dile getiriliyordu ve hâkim olan görüş Çin'de güçlü bir federal sistemin oluşturulmasıydı. Fakat Türkiye dışındaki kimi radikal Uygur grupları azınlıkta olsalar da bu görüşlere karşı çıkmışlardır (Adıbelli, 2007, s. 202). 4 Ağustos 1971 tarihinde Türkiye ve Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki ilişkiler resmen tanınmıştır (Ekrem, 2010, s. 7). Çin Halk Cumhuriyeti'ni tanıyan sekizinci NATO ülkesi Türkiye olmuştur. Bu gelişmenin ardından Tayvan ile diplomatik ilişkilerin kesilmesi kararı alınmış, Ankara'da bulunan Milliyetçi Çin Elçilik mensupları Ankara'dan ayrılmaya başlamıştır.<sup>39</sup> Çin Halk Cumhuriyeti'ni ziyaret eden ilk Türk devlet adamı Kenan Evren'dir. 1982 de gerçekleşen bu ziyaretin ardından, 1985 yılında Turgut Özal Çin'i ziyaret etmiştir. Bu ziyaret neticesinde birçok iş birliği anlaşması imzalanmıştır (Bilgin, 2008, s. 71). İlerleyen yıllarda da bu çabalar birçok farklı alanda devam etmiştir.

---

<sup>37</sup> Doğu Türkistanlı âlim ve siyasetçidir. 1953'te Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlığına geçerek Ankara'ya yerleşmiştir. Türkiye'deki sivil toplum örgütleriyle, özellikle Batı Türkistanlı, Kafkasyalı, İdil-Ural ve Azerbaycanlı akraba topluluklarının liderleriyle iş birliği sağlamaya yönelik çalışmıştır (Nur Ahmet Kurban, "BUĞRA, Mehmet Emin", TDV İslâm Ansiklopedisi, <https://islamansiklopedisi.org.tr/bugra-mehmet-emin> (Erişim: 09.06.2023)).

<sup>38</sup> Doğu Türkistanlı siyasetçi ve fikir insanıdır. 4 Aralık 1957'de Türk vatandaşlığına kabul edilmiş ve Türkiye'ye yerleşmiştir. Davasını anlatmak amacıyla 1970 yılına kadar üç kez dünya seyahatine çıkmış ve birçok ülkeyi dolaşmıştır. Başta Asya-Afrika Konferansı, Dünya İslâm Birliği ve Dünya İslâm Kongresi olmak üzere pek çok uluslararası konferansa katılarak devlet büyüleriyle görüşmüştür. (Ömer Kul, "ALPTEKİN, İsa Yusuf", TDV İslâm Ansiklopedisi, <https://islamansiklopedisi.org.tr/alptekin-isa-yusuf> (Erişim: 09.06.2023)).

<sup>39</sup> "Unutulmakta Olan Bir Temsilciliğimiz: T.C. Nanking Büyükelçiliği" (2021)

<https://apm.org.tr/2021/04/13/unutulmakta-olan-bir-temsilciligimiz-t-c-nanking-buyukelciligi/> (Erişim: 01.05.2023)



### 4.3. SOVYET SONRASI DÖNEMDE TÜRKİYE CUMHURİYETİ VE ÇİN İLİŞKİLERİ

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra, Orta Asya kapılarını dış dünyaya açmıştır. Çin ve Rusya'nın yanı sıra bu coğrafyada üstünlük kurmak isteyen ülkeler arasında Türkiye, İran, Suudi Arabistan da yer almıştır. Türkiye'nin milliyetçi söylemleri ve "Adriyatik'ten Çin Seddi'ne" ifadeleri Çin'in karşı bir denge merkezi olarak İran'a yönelmesine neden olmuştur (Blank ve diğerleri, 1993, s. 72). Tüm bu söylemler Çin'in Türkiye'nin ileriye dönük Orta Asya coğrafyasındaki varlığı konusunda tedirgin olmasına sebebiyet vermiştir (Bilgin, 2008, s. 71).

1990'lı yılların sonlarına kadar Türkiye, Orta Asya'da aktif bir şekilde varlık göstermiştir (Adıbelli, 2007, s. 198). Tüm bu aktif siyaset Çin ve Rusya'nın Şanghay Beşlisini kurmalarının en büyük nedenlerinden birisi olmuştur.<sup>40</sup> Bülent Ecevit'in 1998'deki Pekin ziyaretindeki açıklaması o dönemdeki Sincan algısı açısından dikkat çekicidir:

"...Türk halkı ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Çin'in bütünlüğüne çok büyük önem verdiğini belirttim. Şunu da eklemek isterim ki, kanımca eğer Türkiye'de bazı çevreler marjinal gruplar halinde de olsa bu konuyu gündemde tutacak olurlarsa, Sincan'daki Müslümanlar güç durumda kalmış olabilirler. Şimdi bildiğim kadar, Çin geniş ekonomik olanakları bulunan o bölgenin de kalkınması için bazı hazırlıklar yapıyor. Eğer, siyasi sorun olmaya devam ederse, tavırları başka türlü olabilir, sertleşebilir" (Radikal Gazetesi, 2 Haziran 1998).<sup>41</sup>

Bu ziyaretten bir yıl sonra Çin Parlamentosu Başkanı Li Peng'in Ankara ziyareti sonrası gerçekleşen İstanbul gezisinde Sincan-Uygur Özerk Bölgesi'nin bağımsızlığı için gösteri yapmak isteyen gruba izin verilmemesinin Türkiye'nin konuya ilişkin tutumuna dair bazı ipuçları verdiği söylenebilir. Buna ek olarak, 4 Haziran 1999'da 57. hükümetin programında, "Çin Halk Cumhuriyeti'yle ilişkilerimizin çok yönlü olarak geliştirilmesine özen gösterilecektir" ibaresine yer verilmiştir (TBMM, 1999, s. 185).

Çin Devlet Başkanı'nın Türkiye ziyareti Uygurları rahatsız ettiği kadar dönemin partilerinden olan Milliyetçi Hareket Partisi ve Fazilet Partisi gibi partileri de rahatsız etmiştir. Abdüllatif Şener de Doğu Türkistan'ın Türkiye'yi yakından ilgilendirdiğini,

<sup>40</sup> "The Turks Are Coming, Cry Russians In Their Ex-Empire" (1995)  
<https://www.csmonitor.com/1995/0926/26013.html> (Erişim: 06.06.2023)

<sup>41</sup> Radikal Gazetesi, 2 Haziran 1998'den aktaran, Bilgin, 2008, s. 77.

bölgede Türk asıllı vatandaşların sıkıntı çektiğinin bilindiğini belirterek "Suçlularla Mücadele İşbirliği Antlaşması" imzalandığını anımsatmış, *"Doğu Türkistanlılar, terörist olarak nitelenmişlerdir. Bu da halkımızın duygularını rencide etmiştir"* demiştir.<sup>42</sup>

Aynı dönemde Rusya'nın önde gelen gazetelerinden Vremya Novostey gazetesinde, Aleksandr Timofeev imzasıyla "Ankara, Doğu Türkistan'ı Unutarak Pekin'e Saygı Göstermeye Başladı" başlıklı bir makale yayınlanarak üstü kapalı olarak Türkiye'nin Uygurlara sırtını döndüğünü yazmıştır. Bir diğer yandan, Çin Devlet Başkanı, 20. yüzyılda Çin ve Türkiye'nin önemli değişimleri tecrübe ettiğini ifade etmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından bu tarafa iki halk, ülkelerin kendine özgü şartları doğrultusunda çok çalışmış ve başarıya ulaşmışlardır (Bilgin, 2008, s. 81; Adıbelli, 2007, s. 233).

#### **4.3.1. Türkiye Cumhuriyeti ve Çin İlişkilerinde Doğu Türkistan Sorunu**

Çinliler ile olan tabii coğrafi komşuluk Uygur Türkleri ile Çinlileri tarihten gelen bir mücadelenin de içine itmiştir. 1757-1759 tarihlerinde Doğu Türkistan'da çıkan iç karışıklıklardan faydalanan Çinli Mançu hanedanı Doğu Türkistan'ın kuzeyini, 1760'ta da güneyini işgal etmiştir (Ekrem, 2012, s. 21). 18 Mayıs 1878'de ise Doğu Türkistan'ın tamamı Çin işgaline uğramış, 18 Kasım 1884'te Xin Jian yani "Yeni Toprak" adını alarak Çin İmparatorluğu'nun 19. Eyaleti olmuştur. Mao Zedong döneminde de Komünist rejim ile baskılar devam etmiştir (Savrun, 2019, s. 400).

Ekim 1949'da Çin Komünistleri Doğu Türkistan'ı işgal etmiş ve daha sonra bölge 1 Ekim 1955'te Sincan Uygur Özerk Bölgesi olmuştur. Uygurları Çin yönetimi altında bir azınlık milliyeti olarak tanımaya yönelik Milliyetçi politika sürdürülmüştür. Süregelen siyasi belirsizlikler ve toplumsal huzursuzluk, 1953-1963 yılları arasında Uygur ve Kazak Türklerinin Sincan'dan Orta Asya'ya büyük göçlerine yol açmıştır. Bu göç 1962'de Çin-

---

<sup>42</sup> Yeni Şafak Gazetesi, 20 Nisan 2000'den aktaran, Bilgili, 2008, s. 80.

Sovyet ayrılığı ile durmuş, 1963'te sınır kapatılmıştır. 25 yıl sonra 1980'lerin sonunda ise yeniden açılmıştır (Savrun, 2019, s.404).

Üzerinde durulması gereken konulardan bir diğeri de Uygur azınlıklarının yaşamakta olduğu Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nin yeraltı zenginlikleri ve konumu itibariyle stratejik öneme sahip olduğudur (Dağcı ve Keskin, 2007, s. 14). Bu bölgenin petrol, doğalgaz kaynakları ve sanayisi, uluslararası ticaret potansiyeli nedeniyle, Pekin tarafından “Çin'in Kaliforniyası” olarak da tanımlanmaktadır (Öğütçü, 1999, s. 201). İHH İnsani Yardım Vakfı'nın 2015 tarihli Doğu Türkistan raporuna göre, Çin'in bu bölgeye önem vermesinin en önemli sebeplerinden biri bölgenin sahip olduğu bu kaynaklardır. Burada gerçekleşecek olan ayrılıkçı bir hareketin diğer etnik grupları da tetikleyebileceği görüşünde olan Çin, bu durumun ülkeyi kargaşaya sürükleyeceğinden endişe etmektedir.<sup>43</sup>

Çin'in Batı ile iletişiminin gerçekleşmesi açısından ise iki temel engelin var olduğu söylenebilir. Bunlardan birincisi Taklamakan Çölü; bir diğeri ise Çin Seddi'dir. ÇHC'nin bu iki engel sebebiyle Batı ile olan iletişimini Doğu Türkistan üzerinden gerçekleştirdiği görülmektedir. Bu sebeple de Doğu Türkistan, Çin için stratejik açıdan da oldukça önemlidir. Buna ek olarak belirtilmelidir ki, Uygur bölgesinin, Çin topraklarının altında biri olduğu gibi, sekiz ülkeye de sınırı bulunmaktadır. Bu sebeple tarihsel açıdan bakılacak olursa, Uygur bölgesi Çin için yabancıların istilalarına karşı bir tampon görevi üstlendiği ifade edilebilir. Ayrıca Doğu Türkistan, Çin ile Avrupa yolu üzerinde olan İpek yolu karayolunun Çin'i Sibirya'ya, Rusya'ya ve Orta Doğu'ya bağlayan yolların kavşağında bulunması sebebiyle hem bölgesel hem de küresel bir öneme sahip olduğu göstermektedir (Sayın ve Koçak, 2017, ss. 11-12). Strateji, güvenlik ve ekonomi gibi nedenlerin Çin'in Doğu Türkistan politikasında fazlaca etkisi olduğunu söylemek bu noktada yanlış olmayacaktır.

Erkin Ekrem'e göre, Doğu Türkistan sorunu, Türk-Çin ilişkilerini etkileyen önemli faktörlerden biri olarak görülmektedir. Aslında Doğu Türkistan sorunu Çin'in sorunudur, ancak tarihsel, kültürel ve etnik bağlamda Türkiye'yi ilgilendirmektedir. Fakat Türkiye

---

<sup>43</sup> “İHH'dan Doğu Türkistan Raporu” (2015) <https://ihh.org.tr/haber/ihhdan-dogu-turkistan-raporu-2905> (Erişim: 01.05.2023)

daha çok Uygur meselesine, yani etnik ve insanî konulara ilgi gösterirken, Çin tarafı ise çoğunlukla Uygurlar bağımsızlık istediği için Uygur meselesi ile Doğu Türkistan sorununu aynı konu olarak görmektedir. Ankara, Uygur meselesi ile ilgilenirken aynı zamanda Çin'in toprak bütünlüğüne saygı gösterdiğini ifade ederek Çin'i bölecek hiçbir faaliyete müsamaha etmediğini de vurgulamaktadır. Pekin ise Uygur meselesiyle ilgilenmeyi Doğu Türkistanlılara destek vermek olarak algılanmaktadır. Hâlbuki Uygur meselesi ile Doğu Türkistan sorunu birbiriyle bağlantılı olmasına rağmen farklı iki konudur (Ekrem, 2010, s. 49).

Bu noktada değinilmesi gereken konulardan biri de 1990'lı yılların başında SSCB'nin yıkılması ile ortaya çıkan beş bağımsız Türk devletinin, beraberinde Doğu Türkistan bölgesine olan ilgiyi arttırmış ve bölgede yeni bir Türk devletinin kurulacağı inancını ortaya çıkarmış olmasıdır. Dışarıda "Pan-Türkist" olarak adlandırılan bu durum başta Çin ve Rusya'yı epeyce rahatsız etmiştir (Sayın ve Koçak, 2017, s. 15). Bu durumu, Çin'in Türkiye'yi tehdit olarak algılamasına neden olan durumlardan biri olarak değerlendirmek yanlış olmayacaktır.

1995 yılında Doğu Türkistan sorununu Çin tarafı ilk defa en üst düzeyde Süleyman Demirel'in ziyareti sırasında dile getirmiştir. Buna ek olarak, Nisan 1999'da Doğu Türkistan sorununu ilk defa resmi olarak ortaya konması Çin Halk Kongresi Başkanı Li Peng'in Türkiye ziyareti sırasında gerçekleşmiştir. Bu ziyaret sonrası Li Peng Çin basınına verdiği röpotajda şu sözleri dile getirmiştir:

"Sözde Doğu Türkistan (Dong-tu) sorununun ortaya çıkışı, zamanında Xinjiang'dan (Doğu Türkistan) bir avuç insanlar Türkiye'ye kaçarak orada küçük bir grup ayrılıkçı gücü oluşturması ile meydana gelmektedir. Onlar sözde "Doğu Türkistan" adında bir devlet kurmayı deklare edilmişti. Onlar milli ayrılıkçı faaliyetler ile meşgul olmuş, hatta terör faaliyetleri de sürdürmüşler. Bu nedenle Xinjiang'daki milletler dair bütün Çin halkı buna kesinlikle karşı çıkmaktadır" (Ekrem, 2010, s. 49).

Bu açıklamalar Çin'in bu konu hakkındaki görüşünü açık bir şekilde göstermektedir denebilir. Tüm bunlardan sonra Türk liderler Çin'in konu hakkındaki tutumunu anlamış ve Çin'in toprak bütünlüğüne saygılı ve içişlerine karışmama konusundaki tutumlarını belirtmişlerdir. 2000 yılının Nisan ayında Çin Cumhurbaşkanı Jiang Zemin tarafından Türkiye'ye gerçekleştirilen ziyaret sonrası imzalanan ortak deklarasyon ile terörizme karşı iş birliğinde bulunulması konusunda anlaşılmıştır. Bu noktada Doğu Türkistan meselesi açısından Pekin'in lehine gelişen durumlar, ekonomik ayrıcalıklar ve siyasi destek konularında ise Türkiye'ye avantaj sağlamıştır. Dönemin Cumhurbaşkanı

Abdullah Gül'ün, 2009'da Çin'e gerçekleştirdiği ziyarette ekonomik ve siyasi anlamda birçok konu değerlendirilmiştir. Ziyaretten yaklaşık bir ay sonra gerçekleşen Urumçi olayları, dönemin Başbakanı Recep Tayip Erdoğan tarafından “soykırım” olarak eleştirilince, Çin tarafında büyük tepkiyle karşılanmıştır.<sup>44</sup>

O yıllarda Türkiye dışında uluslararası arenadan ses yükselmemiş olması Türkiye'yi bu konudaki eleştirileri konusunda yalnız bırakmıştır. Akabinde iki ülkenin siyasi otoritelerince yapılan açıklamalarla olay yumuşatılmaya çalışılsa da G-8 zirvesi sonrası soykırım iddiasının arkasında olduğunu belirten Erdoğan tepkisini dile getirmeye devam etmiştir (Ekrem, 2010, ss. 50-52). Bu olayın devamında bazı firmalar tarafından Çin ürünleri boykot edilmiştir.<sup>45</sup> Çin tarafı bu olayların içişleri meselesi olduğu yönünde birtakım açıklamalar yapmıştır ancak bilinmektedir ki Doğu Türkistan Meselesi ÇHC'nin “yumuşak karnı” halini almıştır. Bu bağlamda eğer sorun çözüme kavuşturulmazsa, Türkiye ve Çin arasındaki ikili ilişkilerin etkilenmeye devam edeceği ifade edilebilir (Sayın ve Koçak, 2017, s. 17).

Ragıp Kutay Karaca, Türkiye'nin, Doğu Türkistan konusunda tutarlı bir politika izleyemediği ve farklı dönemlerde sergilediği bu “kararsız” politikalarla dengeyi sağlayamadığını, bunun sonucunda ise kamuoyunda, bölgedeki Türklerin azınlık haklarının çiğnenmesine göz yumulduğu şeklinde algı oluştuğunu belirtmektedir (Karaca, 2007, s. 241). Ayrıca belirtmelidir ki 2009 yılında Recep Tayip Erdoğan'ın soykırım eleştirilerinin ardından uluslararası kamuoyunda iki ülke arasındaki ilişkilerin zarar göreceği beklentisi de oluşmuştur.<sup>46</sup>

Ekim 2010 tarihinde ise dönemin ÇHC Başbakanı Türkiye'yi ziyaret etmiştir. Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün 2012 yılındaki daveti üzerine de Devlet Başkan Yardımcılığı döneminde Xi Jinping, Türkiye ziyareti gerçekleştirmiştir. Akabinde Başbakan Recep Tayip Erdoğan, ÇHC'ye 2012 ve 2015 yılında ziyarette bulunmuştur. Bu ziyaretleri 2017 yılındaki Kuşak ve Yol Zirvesi takip etmiş, devamında 2019 yılında

<sup>44</sup> “Erdoğan: Adeta bir soykırım” (2009) <https://www.milliyet.com.tr/dunya/erdogan-adeta-bir-soykirim-1116463> (Erişim 09.06.2023)

<sup>45</sup> “Çin mallarına boykot” (2009) <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/cin-mallarına-boykot-72846> (Erişim: 09.06.2023)

<sup>46</sup> “Turkish PM Erdogan likens Xinjiang violence to 'genocide'” (2009) <https://www.france24.com/en/20090710-turkish-pm-erdogan-xinjiang-violence-genocide-turkey-uighurs-han-trade-beijing-china> (Erişim: 01.05.2023)

ÇHC'ye bir ziyaret daha gerçekleştirilmiştir. Akabinde ise 25 Mart 2021 tarihinde ÇHC Devlet Konseyi Üyesi ve Dışişleri Bakanı Wang Yi, diplomatik ilişkilerin 50. yıldönümü kapsamında Türkiye'yi ziyaret etmiş, dönemin Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu ise 12 Ocak 2022'de ÇHC'yi ziyarette bulunmuştur.<sup>47</sup>

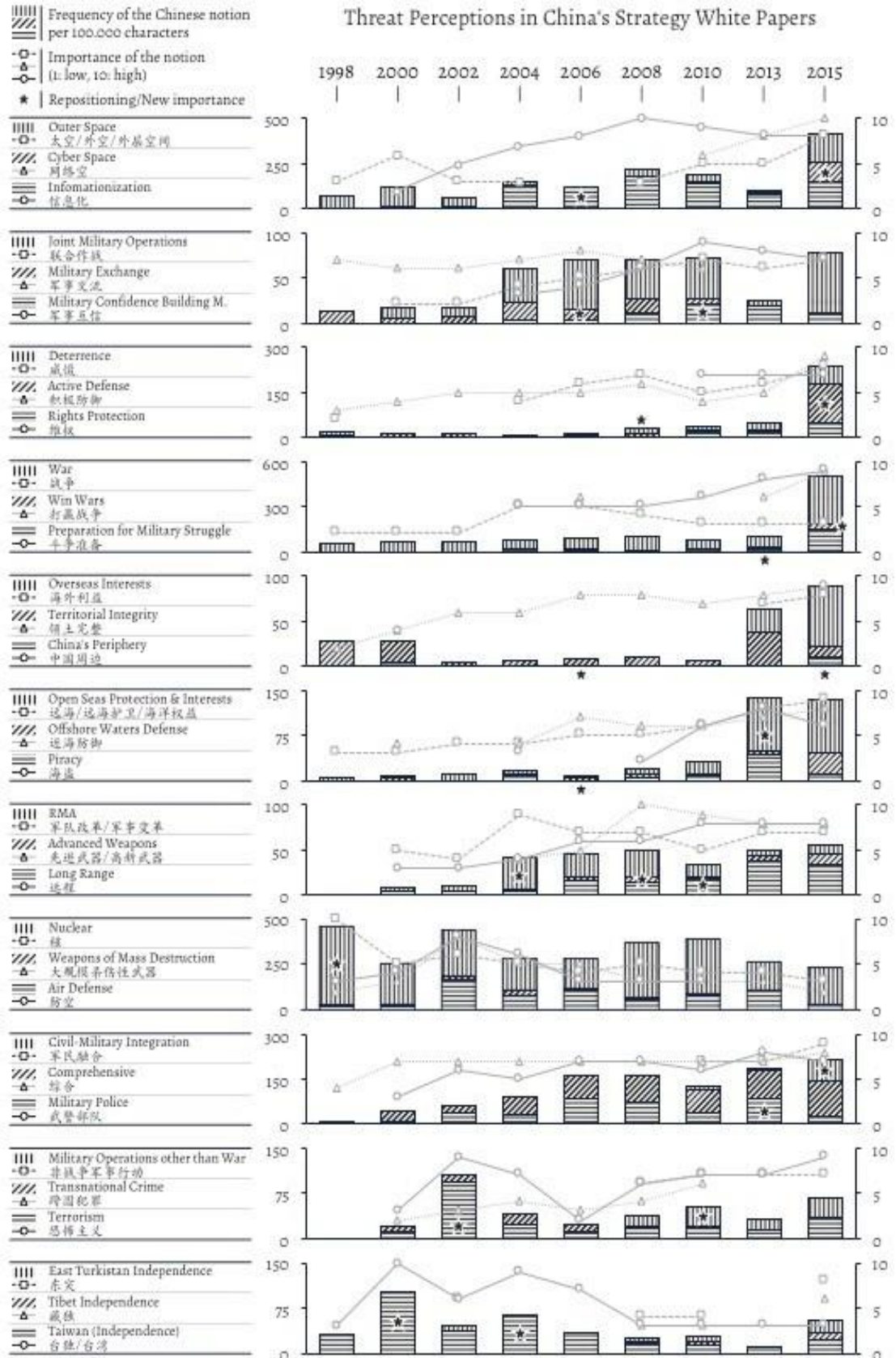
### 4.3.2. Çin'in Tehdit Algısı ve Doğu Türkistan

Çin'in Sincan eyaletindeki değişken durum, Çin'in Orta Asya politikasında önemli bir belirleyicidir. Sovyetler Birliği'nin dağılması ve ardından Orta Asya bölgesinde bağımsız ve egemen devletlerin ortaya çıkmasından sonra, Doğu Türkistan'da ve dışında yaşayan Uygurlar, bağımsız bir “Doğu Türkistan” olasılığını hayallerinde canlandırmışlardır. Bağımsızlık mücadelesi, Müslüman Doğu Türkistan devletinin Çin'e dahil olduğu 1949 yılından beri sürmektedir (Fuller ve Starr, 2003, s. 9). Bugün Doğu Türkistan'daki Uygurların Orta Asya'daki devletlerden yardım beklemesi çok normaldir. Bu durum da parçalanma tehdidi algılayan Çin Halk Cumhuriyeti'ni tedirgin etmektedir (Dwivedi, 2006, s. 142). Tüm bu gelişmelerden sonra Çin'in tehdit algısından bahsetmek yerinde olacaktır. 20. yüzyılda Çin Halk Cumhuriyeti'ndeki tehditlerin ağırlıklı olarak Çin sınırları dışındaki askeri güçlerden kaynaklandığı şeklinde algılanırken, son 30 yılda tehdit algısı ulusal kırılmalığa doğru kaymaktadır. Bu doğrultuda en yüksek tehdit algısının ekonomik ve sosyo-politik boyutta olduğu ortaya çıkmaktadır (Buchas, 2022, s. 49). Yıllar içinde değişen tehdit algısının net bir şekilde incelenebildiği tablo/rapor üzerinden bazı çıkarımlar yapmak daha kolaylaşacaktır (Tablo 1).

Verilen bilgilerin ışığında tablo incelendiğinde, “East Turkistan Independence” başlığındaki tehdit algılama seviyeleri yıllara göre farklı kategorilerde listelenmiştir. 1998 yılında tehdit listesinde fark yaratacak bir yer edinmeyen “Doğu Türkistan'ın Bağımsızlığı” uyarısı, ilk defa öne çıkacak şekilde 2002 yılında kendini göstermiştir. İlerleyen yıllarda 2008-2010 yılları arasında ciddi bir artış yakalayan bu tehdit, tablodaki verilere göre 2015 yılında diğer yıllara göre en yüksek haline ulaşmış denebilir. Tarihsel akış çerçevesinde incelendiğinde 1999'da Doğu Türkistan sorununu ilk defa resmi olarak ortaya konması ve devamında bu tehdit algısının kendisini 2002 yılında göstermiş olması

<sup>47</sup> “Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Siyasi İlişkileri” (t.y) <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-siyasi-iliskileri.tr.mfa> (Erişim: 29.04.2022)

son derece manidardır. 2008-2010 yılları arasında gerçekleşmiş olan G-8 zirvesi sonrası soykırım iddiasının dile getirilmiş olması tehdit algısındaki dramatik artışı açıklayabilir demek yanlış olmayacaktır.





## 5. BÖLÜM

### KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NİN TÜRKİYE VE ÇİN İLİŞKİLERİNE ETKİSİ

Türkiye ve Çin arasındaki ilişkilerin tarihsel gelişimine değinildikten sonra ikili ilişkilerin seyrini etkileyen Kuşak ve Yol Girişimi'ni incelemek yerinde olacaktır.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin kapsamı geniş olup, altı ekonomik koridor boyunca 72'den fazla ülkeyi kapsamaktadır. Bu girişim dünya nüfusunun üçte ikisini, küresel gayri safi milli hasılanın %40'ını ve bilinen enerji rezervlerinin tahmini %75'ini kapsamaktadır. (Chaziza, 2021, s. 36). Bu koridorlar içinde Türkiye'nin de içinde bulunduğu Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru çalışmanın özü açısından önem arz etmektedir. Türkiye'nin Orta Koridor vizyonunun Kuşak ve Yol Girişimi'nin hedefleriyle uyum halinde olduğu söylenebilir. Doğu-Batı-Orta Koridor Girişimi ya da daha kısa bir ifadeyle Orta Koridor, Türkiye'den çıkan demiryolu hattını Transkafkasya üzerinden Orta Asya'ya uzatmak amacıyla batıda Akdeniz'e, kuzeyde Karadeniz'e doğuda Hazar Denizi'ne uzanan bu geniş alanı birbirine bağlayan çok yönlü ulaşım güzergahıdır. Mordechai Chaziza'ya göre Orta Koridor Girişimi ile ortaya konulan hedef etnik köken, dil ve tarih bakımından akraba olunan Orta Asya bölgesinde bir refah kuşağı oluşturmak ve halklar arası temasları teşvik etmek, Doğu-Batı koridoru ile Kuzey-Güney koridoru arasında bağlantı oluşturarak Avrupa'yı Asya'ya bağlamak, pazarları genişletmek ve büyük ekonomik ölçekler oluşturmak, bölgesel sahiplenme duygusunu pekiştirmek ve Avrasya'da bölgesel iş birliğinin gelişmesine somut katkı sağlamaktır. Yine Chaziza'ya göre, Türkiye'nin Orta Koridor vizyonu, mevcut altyapıyı iyileştirmek, ekonomiyi canlandırmak ve daha fazla sermaye çekmek üzerine kurularak Kuşak ve Yol Girişimi ile uyumlu hale getirilmiş ve Kasım 2015'te Pekin ile Ankara, Kuşak ve Yol Girişimi'ni Orta Koridor Girişimi ile uyumlu hale getirmeye yönelik Mutabakat Zaptı imzalamıştır (Chaziza, 2021, ss. 36-37).

Şerif Onur Bahçecik ve diğer araştırmacıların birlikte kaleme aldıkları “Three Years of China's New Silk Roads: From Words to (Re)action?” adlı makalede belirttikleri üzere Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası değerlendirildiğinde Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlama fikri esasen eski bir kavramdır. Türkiye'nin jeopolitik konumu bu fikre

destek çıkmış, iki kıtayı birbirine bağlama girişimleri özellikle Soğuk Savaş'ın sona ermesinden bu yana devam etmiştir. Özellikle Çin ile eski İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması, en azından 1990'lardan beri resmi söylemlerde yer almış ve bu durum bir strateji olarak İran ile Türkiye arasındaki bölgesel rekabette benimsenmiştir. Buna göre Ankara, 1993 yılında Avrupa Komisyonu tarafından bağımsızlığını yeni kazanmış Orta Asya ülkelerini Avrupa'ya bağlamak için tasarlanan ortak bir girişim olan Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru'nun (TRACECA), Azerbaycan, Gürcistan, Bulgaristan, Ukrayna, Kırgızistan, Moldova, Romanya ve Özbekistan ile birlikte bir parçası olmuştur (Bahçecik ve diğerleri, 2017, ss. 54-55). Bu uluslararası örgütün künyesini incelemek çok taraflı ulaştırma politikasını anlamak açısından faydalı olacaktır.

## **5.1. AVRUPA KAFKASYA ASYA ULAŞTIRMA KORİDORU (TRACECA)**

Tarihsel olarak bakıldığında Avrupa Birliği, Asya'da önemli bir jeopolitik ve stratejik bir aktör olmamıştır. Bölgenin önemine vurgu yapan açıklamalarına rağmen AB üyelerinin çoğu için jeopolitik bir öncelik değildir. Asya coğrafyasındaki Çin ve Rusya'nın etkisi AB'ye göre çok daha fazladır. AB'nin buradaki etkisinin ve varlığının diğer iki ülkeye nazaran daha kısıtlı kaldığı ortadadır. 1990'lı yıllardan beri AB, altyapı bağlantısı meselesini değerlendirmektedir. Ekonomik kalkınma ve bölgesel ekonomik entegrasyona öncelik veren AB, 1993 yılında Avrupa Kafkasya Asya Taşıma Koridoru (TRACECA) programını başlatmıştır.<sup>48</sup> Tüm bunlar değerlendirildiğinde anlaşılmaktadır ki, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi, Avrupa Birliği'nin hedefleriyle önemli ölçüde bağdaşmaktadır. AB'nin 2015 yılında Orta Asya için AB Stratejisi çerçevesinde aldığı konsey kararlarına göre<sup>49</sup>; güvenlik, karşılıklı bağlantı, ulaşım, enerji, sürdürülebilir kalkınma ve ipek yolu girişimlerinden kaynaklanan olasılıklar da dahil olmak üzere bu bağlamda ortaya çıkan konular başta olmak üzere Orta Asya ülkelerinin komşuları ve bölgede aktif olan devletler ile diyalog kurmaya teşviğin artacağı beklenmektedir. Burada özellikle Çin adının direkt

<sup>48</sup> "Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)" (t.y)

<https://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulasirma-koridoru.tr.mfa> (Erişim: 09.06.2023)

<sup>49</sup> "Shared Vision, Common Action: A Stronger Europe" (2016)

[https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/eugs\\_review\\_web\\_0.pdf](https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/eugs_review_web_0.pdf) (Erişim: 09.06.2023)

olarak kullanılmadığı dikkat çekmektedir. Burada AB'nin yaptığı vurgudan da anlaşılmaktadır ki, KYG ile AB çıkarları birbirini tamamlayıcı projeler veya girişimler sayesinde tamamlayıcı bir etkiyle birlikte çalışabilir (Ghiasy ve Zhou, 2017, ss. 47-48).

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı resmî web sitesinde, 1993 yılında kurulan Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) için şu bilgiler yer almaktadır:

“TRACECA, Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve/veya Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlamak amacıyla Avrupa Birliği önderliğinde üye ülkeler tarafından oluşturulan bir Doğu-Batı Koridorudur. Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya'da uluslararası ulaştırmayı geliştirmeyi ve siyasi-ekonomik ilişkileri, ticareti ve ulaştırma bağlantılarını geliştirmeyi amaçlayan hükümetlerarası bir programdır. 2009 yılında TRACECA'ya gözlemci statüsüyle katılan Litvanya da eklendiğinde bugün TRACECA programı 14 ülkeyi kapsamaktadır. Öte yandan, 1998 yılında Bakü Zirvesinde imzalanan ve programa Hükümetlerarası Komisyon statüsü kazandıran “Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridorunun Geliştirilmesi için Çok Taraflı Temel Uluslararası Ulaştırma Anlaşması”na (MLA) Türkmenistan taraf olmamıştır. Ticaretin keşiştiği nokta olarak Asya ve Avrupa arasında yer alan ve üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye için ulaştırma sektörü ekonomide önemli bir yere sahiptir.”

Türkiye, ulaşım altyapısı da değerlendirildiğinde, BTK demiryolu, hızlı tren projeleri, Karadeniz Sahil Yolu, Marmaray, çift yol yapımı, İstanbul'daki ikinci tüp geçit ve ülkede bulunan on iki lojistik merkezi ile TRACECA'nın en aktif üyelerindedir.<sup>50</sup>

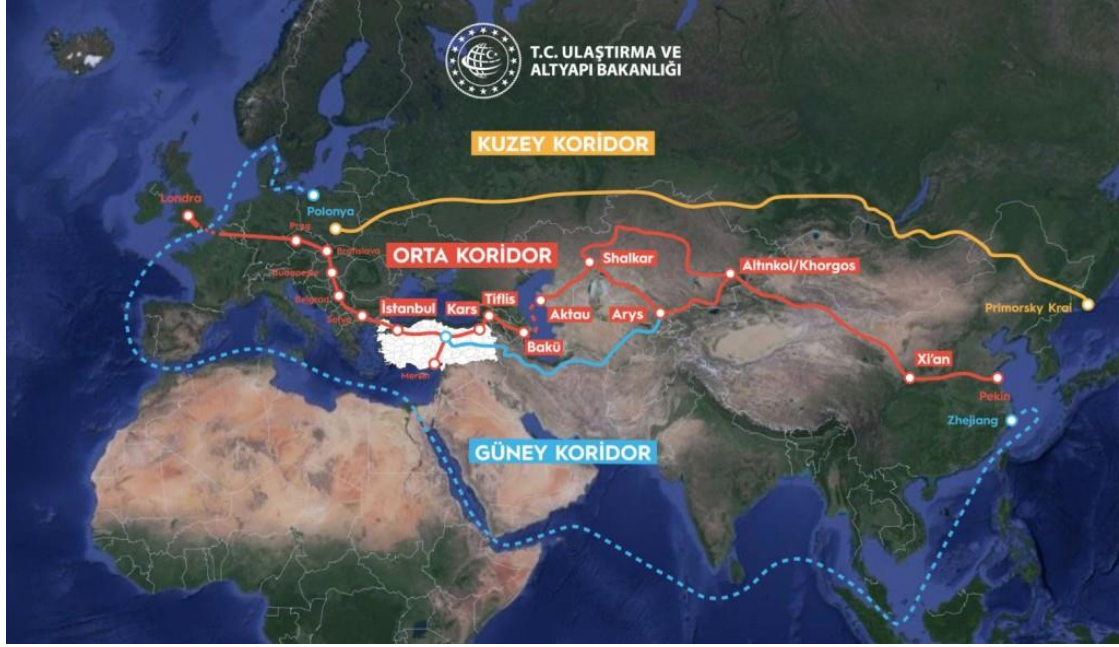
TRACECA projesi, “Orta Koridor” girişimi ile örtüşmektedir. Orta Koridor, hem Orta Asya'yı Trans Sibiryaya Demiryolu ile Avrupa'ya bağlayan Kuzey Koridoru'na hem de Kazakistan'da ortaya çıkan ve Türkmenistan veya Kırgızistan ve Tacikistan üzerinden İran'a bağlanan Güney Koridoru'na alternatif olarak sunulmaktadır (Bahçecik ve diğerleri, 2017, s. 55). Bu noktada Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi başlığı altında Orta Koridor Girişimi'ni detaylarıyla incelemek faydalı olacaktır.

## 5.2. ORTA KORİDOR GİRİŞİMİ (DOĞU-BATI ORTA KORİDOR)

Kuzeyde Karadeniz'den, batıda Akdeniz'den, doğuda Hazar Denizi'ne uzanan ve bu geniş coğrafyayı kapsayan Orta Koridor, Türkiye'den çıkan demiryolu hattını Transkafkasya üzerinden Orta Asya'ya bağlamak amacıyla ortaya çıkmış çok yönlü bir ulaşım rotasıdır (Harita 8). Orta Koridor vizyonu bu güzergah doğrultusunda Avrasya'nın ortasından geçerek bir Doğu-Batı ticaret yolunu oluşturmaktadır. Bahsi geçen ticaret yolu

<sup>50</sup> “Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)” (t.y) <https://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulasirma-koridoru.tr.mfa> (Erişim: 09.06.2023)

ile ilgili güzergahlar takip edilerek Çin'e ulaşılabilmektedir, bu bakımdan Orta Koridor Girişimi'nin Kuşak ve Yol Girişimi ile uyumlu olduğunu söylemek mümkündür.



**Harita 8.** Orta Koridor Girişimi (<https://www.uab.gov.tr/haberler/suveys-kanalina-alternatif-en-uygun-tasima-rotasi>)

Orta Koridor Girişimi'nin esas hedefleri arasında bölgeler arası refahı sağlamak, bölge halkları arasında diyalog oluşumunu desteklemek ve oluşturulan bu koridor ile Avrasya'da bölgesel iş birliğine katkı sağlayarak Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlamak yer almaktadır. Türkiye'nin altyapısını iyileştirip, ekonomisini geliştirecek Orta Koridor vizyonu ile Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi vizyonunun ulusal çıkarlar çerçevesinde buluşacağı ortak konular mevcuttur (Chaziza, 2021, ss. 36-37). Türkiye'nin ev sahipliği yaptığı Antalya'da düzenlenen G20 Liderler Zirvesi vesilesiyle, 14 Kasım 2015 tarihinde iki ülke arasında "Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı" imzalanmıştır.<sup>51</sup> Bu

<sup>51</sup> "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/673) ve Dışişleri Komisyonu Raporu. Sıra sayısı:378" (2016) <https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss378.pdf> (Erişim: 06.03.2023)

mutabakat zaptının Ankara ve Pekin arasında Orta Koridor Girişimi ile Kuşak ve Yol Girişimi arasında entegrasyon sağlaması beklenmektedir (Chaziza, 2021, s. 37). Resmî Gazete’de yer alan ilgili mutabakat zaptında şu ifade yer almaktadır:

“Türkiye Cumhuriyeti’nin uzun süredir İpek Yoluyla ilgili kavramları geliştirmekte olduğu ve çok taraflı gelişme ihtiyaçlarına ve beklentilerine dayalı olarak Orta Koridor Girişimi gibi önerilerinin uygulanması için aktif şekilde çalıştığı; İpek Yolu bölgesindeki ticaretin kolaylaştırılmasına katkıda bulunma çabasıyla gümrük uygulamalarını geliştirmek için Kervansaray Projesini tatbik ettiği tanınarak; ...” (T.C. Resmî Gazete, 10379, 7 Haziran 2017).

2017 yılında Bakanlar Kurulu’nca onayına karar verilen mutabakat zaptında yer alan iş birliğinin içeriği; politika eşgüdümü, kolaylaştırıcı bağlantılar, engelsiz ticaret, mali bütünleşme ve insandan insana bağlar başlıkları altında belirlenmiştir. Ayrıca, ilgili mutabakatın “Engelsiz Ticaret” başlığında yer alan “*Kervansaray Projesi’nin Kuşak ve Yol Girişimi’ne dahil edilmesi memnuniyetle karşlanır*” ifadesi yer almaktadır.<sup>52</sup> Bu ifadede yer alan Kervansaray Projesi’nin kapsamı hakkında ilgili detaylar 16 Aralık 2014 tarihli T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’nın Gümrük ve Ticaret Bakanı Nurettin Canikli’nin 2015 Mali Yılı Bakanlık Bütçesi TBMM Genel Kurul Sunumu’nun Çok Taraflı İlişkiler başlığında verilmiştir. 2008 yılında T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı İpek Yolu Girişimi başlatmıştır. Bu proje kapsamında esas hedef İpek Yolu’nun tekrar canlandırılması olmuştur. Türkiye’nin önerisi ile hayat bulan “Kervansaray Projesi”, İpek Yolu üzerinde bulunan ülkeler ile yapılacak çalışmalar doğrultusunda sınır geçişleri esnasında engel teşkil eden durumların ortadan kaldırılmasına yönelik çalışmaları kapsamaktadır.<sup>53</sup>

<sup>52</sup> “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı” (T.C. Resmî Gazete, 10379, 7 Haziran 2017) <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/06/20170607-1.pdf> (Erişim: 06.03.2023)

<sup>53</sup> “Gümrük ve Ticaret Bakanı Nurettin Canikli’nin 2015 Mali Yılı Bakanlık Bütçesi TBMM Genel Kurul Sunumu” (2014) <https://strateji.ticaret.gov.tr/data/5daf021a13b87654702d5898/2015%20BÜTÇE%20SUNUMU.pdf> (Erişim: 07.03.2023)

### **5.2.1. Kuşak ve Yol Girişimi Kapsamında Orta Koridor Girişimi'nin Sunduğu Avantajlar ve Dezavantajlar**

Bu başlığın öneminin anlaşılabilmesi için Orta Koridor Girişimi'nin Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki konumunun analiz edilmesi gerekmektedir. Türkiye'nin jeopolitik konumu ve altyapı kapasitesi değerlendirildiğinde Çin ile Avrupa ülkeleri arasında sağlanan karayolu ya da demiryolu ile gerçekleşen lojistik Türkiye üzerinden gerçekleşmektedir. Tüm bunların ışığında uluslararası arenada gerçekleşen her güncel gelişmenin ülkeleri farklı açılardan etkileyeceği de değerlendiriliyor olmalıdır. Dolayısıyla, 2019 yılında ortaya çıkan ve toplumları etkileyen Covid-19 virüsünün yalnızca sağlık alanında değil birçok alanda etkilerinin hissedilmiş olması muhtemeldir.

2021 yılında OECD tarafından güncellenen veriler, salgının yayıldığı 2020 yılında dünya ekonomisinin %3,5 oranında küçüldüğünü, bu küçülme oranının gerçekleştiği ortamda pozitif büyüme oranına sahip tek ekonominin ise %3,0 ile Çin'e ait olduğunu ortaya koymuştur (DEİK, 2022, s. 27). Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi'nin 27 Haziran 2022 tarihli raporu bu konuda detaylı bilgiler aktarmaktadır. Rapora göre; Covid-19, dünya çapında tedarik zincirinde problemlere yol açmışsa da AB mal ihracatı için üçüncü en büyük ticaret ortağı ve Avrupa Birliği mal ithalatı için en büyük ortağı olan Çin, ticaret verilerine göre son beş yılda AB ile yaptığı ticarete sürekli bir büyüme elde etmiştir. 2021'deki ticaret hacimleri pandemiden önceki büyümeyi de geçmiştir (United Nations Economic and Social Council, 2022, s. 2). Dolayısıyla, ticaret hacmindeki artışlar dolaylı olarak lojistik kapasitenin de genişletilmesinin gerekliliğini zorunlu kılmaktadır. Mevcut şartlar altında Rusya topraklarından geçerek AB'ye ulaşan transit trenlerin Kuzey Koridoru güzergahından geçmesi yasaklanırsa bu koridor üzerinden gerçekleşen ticaret hacimleri epeyce etkilenebilir. Ayrıca AB ve Çin arasındaki ticaret dengesizliği, 2021 yılında Avrupa'ya batı istikametinde giden her konteyner treni için Avrupa'dan kalkan ve Doğuya giden dört tren olduğu ifadesi ile daha net anlaşılmaktadır. Bu veriler ışığında anlaşılmaktadır ki, bahsi geçen boş trenler operasyonların genel maliyetlerine eklendiği için maliyet üzerinde yük oluşturmaktadır. Uluslararası ticaretteki zorluklardan bir diğeri de okyanus taşımacılığı nedeniyle artan konteyner ücreti oranlarıdır denebilir. Örneğin, 2018 yılında Çin'den Türkiye'ye konteyner başına deniz taşımacılığı maliyeti 2022 yılında yedi katına kadar artış göstermiştir. Deniz taşımacılığı maliyetlerindeki bu

dalgalanmalar paydaşların ilgisini demiryolu taşımacılığına çekmiştir (United Nations Economic and Social Council, 2022, ss. 2-3).

Bu noktada Covid-19 salgınından bu yana taşımacılık sektörünü etkileyen konteyner kıtlığından da bahsetmek yerinde olacaktır. Yaşanan konteyner kıtlığı kıtalararası yapılan nakliyecilik işlemlerinde hem endüstri için fiyatlandırmayı hem de süreyi etkileyen faktör olarak kendini göstermektedir.<sup>54</sup> Covid-19 kapsamında alınan önlemler limanlarda çalışan personel sayısında azalmaya gidilmesine sebebiyet vermiş, bu da boş konteynerlerin kıyıya boşaltılması sürecinin uzamasına neden olmuştur. Tüm bunlara ek olarak konteyner kıtlığı yaşanmasına sebebiyet veren bir diğer konu pandemiden önce boş konteynerler Avrupa'dan Asya'ya gönderilirken pandemi sırasında boş konteynerlerin gönderilme işlemi durdurulmuştur. Asya'daki fabrikalar 2020 yılının sonlarına doğru faaliyetlerine başlamışlarsa da boş olarak geri gönderilmeyen konteynerlere olan ihtiyaç talebin yüksek olmasına neden olmuştur. Bu yaşanan konteyner kıtlığı demiryolunu deniz yoluna nazaran daha az etkilemiştir. İstikrarın demiryolundaki operasyonlarda daha fazla olduğu belirtilmiştir. Bu durum da tedarik zincirini çeşitlendirme anlamında tedarikçilerin yeni opsiyonlar aramasına sebebiyet vermiştir. Özellikle demiryolu sektörüne olan ilgilerini artırmıştır. Bu noktada altı çizilmelidir ki, Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan birkaç iç ulaşım koridoru olduğu bilinmektedir. Nitekim Asya'dan Avrupa'ya ve aynı şekilde Avrupa'dan Asya'ya olan ticaretin büyük bir kısmı demiryolu vasıtasıyla yapılmaktadır (United Nations Economic and Social Council, 2022, s. 4). Tüm bunlara ek olarak 24 Şubat 2022 tarihi itibariyle başlayan Rusya-Ukrayna Savaşı'nın birçok açıdan dengeleri değiştirdiği söylenebilir.

Savaşın jeopolitik sonuçlarından biri ekonomik bölge olarak Kafkasya, Türkiye ve Orta Asya bölgelerini ön plana çıkartırken, Orta Koridor'u Çin ile Avrupa arasındaki alternatif rota seçeneği olarak çekici kılmış olmasıdır. Savaşın Yeni Avrasya Kara Köprüsü ya da bir diğer ifadeyle Kuzey Koridoru'nu etkilemesiyle kara bağlantısı kesintiye uğramıştır. Bu koridor boyunca Avrupa Birliği ve Çin arasında yapılan sevkiyatların %40 oranında azaldığı belirtilmektedir (Eldem, 2022, s. 1). Keuper'a göre daha önce Yeni Avrasya Kara Köprüsü'nü kullanan Avrupalıların değişen durumlardan ötürü artık üç seçenekleri

---

<sup>54</sup> "Shipping shortages: What's causing the shipping crisis?" (t.y)

<https://www.hillebrandgori.com/media/publication/where-are-all-the-containers-the-global-shortage-explained> (Erişim: 09.06.2023)

bulunmaktadır. Bu seçenekler arasında alternatif lojistik yöntemi aramak, olabildiğince Yeni Avrasya Kara Köprüsü'nü kullanmaya devam etmek ya da Orta Koridor'u kullanmak yer almaktadır (Keuper, 2022, s. 5). Alternatif lojistik yöntemi aramak ticari anlamda ülkeler veya kurumlar için her zaman seçenek olarak var olacaktır denebilir. Bunun yanı sıra Yeni Avrasya Kara Köprüsü'nü kullanıp kullanmamak ise tercihe bağlı olarak şekillenebilir. Bu noktada alternatif oluşturabilecek rota olan Orta Koridor Girişimi'ni bu lojistik rotasına dahil edebilmek başta Türkiye olmak üzere bu rota güzergahındaki ülkelerin asıl odak noktası olmalıdır.

Eldem'e göre uzun vadeli bir şekilde Orta Koridor'un kullanımının sağlanması altyapının iyileştirilmesi ve fiziksel kapasitesinin artırılmasıyla mümkün olacaktır (Eldem, 2022, s. 5). Asya Kalkınma Bankası Enstitüsü'nün Mayıs 2021 tarihli Orta Koridor-Hazar Trans-Uluslararası Ulaşım Güzergahının Politika Geliştirme ve Ticaret Potansiyeli adlı ön rapor serisinde de değinildiği üzere Orta Koridor güzergahındaki aracı ekonomilerde ya bireysel devletler ya da bitişik bir ekonomik birim olarak kurumsal katılım veya gelişme eksikliği görülebilmektedir (Kenderdine ve Bucsky, 2021, s. 4). Bu koridor güzergahındaki örgütlenme kurucu ekonomilerin demiryolu ve liman kurumları aracılığıyla gerçekleşmektedir. Yerel ekonomilere fayda sağlayacak olan ulaştırma kanallarının işe yaraması için Orta Koridor'un önemli alt yapı yatırımlarıyla, uzun vadeli ÇHC tarafından finanse edilmiş desteğe ve gerçekleştirilmesi mümkün olduğu düşünülmeyen geçiş maliyetlerinin düşürülerek demiryolu taşımacılığındaki dar boğazın üstesinden gelinmesi gerekmektedir. Orta Koridor'un başarı şansının artması bağlantısallık çerçevesinde değerlendirildiğinde, ÇHC'nin iç ulaşım ve sanayi politikasını oluşturmasına da bağlıdır. Bu da doğal olarak ülkenin konuyla ilgili kurumlarıyla, politik-ekonomik sistemleriyle ve mekânsal planlama politikası ile mümkün olabilir. Zaten halihazırda ulusal ve uluslararası bir hiperpolitika olan ve Avrasya hiperbağlantısallığını kurumsallaşmış bir ekonomik mal olarak ortaya koyan Kuşak ve Yol Girişimi Uluslararası Kapasite İşbirliği, Go Global, Bring In ve Made in China 2025 kapsamındaki teknoloji ve kapasite transferlerini ve Strategic Emerging Industries'i içermektedir (Kenderdine ve Bucsky, 2021, s. 6). Bu sanayi endüstriyel politikalar, ulusal ve uluslararası demiryolu sanayi politikası geliştirme stratejileri vasıtasıyla demiryolu sektörü ve devlete ait demiryolu işletmeleri ile ortak bir paydada bulunmaktadır. Ayrıca, Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde değerlendirildiğinde Orta



Koridor Girişimi'nin gelişimine katkı sağlayacak kilit limanın uzak kuzey Jiangsu'daki büyük konteyner kapasitesiyle ve demiryolu hattının sonundaki konumuyla Lianyungang olduğu raporda belirtilmektedir (Kenderdine ve Bucsky, 2021, s. 6). Buradan hareketle, benzer hedeflerle ortaya konulan iki girişimin belirli kapasite geliştirme faaliyetleri doğrultusunda birbirilerinin ortak çıkarlarına hizmet edeceği söylenebilir.

Lianyungang China'nın resmî sitesinde Lianyungang Limanı'nın 160'tan fazla ülke ve bölgenin limanlarıyla ilişkiler kurduğunu ve Yeni Avrasya Kara Köprüsü boyunca yer alan bölgeler için en uygun liman ve Şangay İşbirliği Örgütü'ne üye devletler için bir ortak deniz ulaşım üssü olduğu belirtilmektedir. Bu açıklamalardan hareketle, Lianyungang Limanı Kuşak ve Yol Girişimi'nin özellikle Yeni Avrasya Kara Köprüsü güzergahına hizmet etmekte olduğu anlaşılmaktadır. Resmî sitesinde yer alan açıklamaların birçoğu bu güzergahın önemine vurgu yapılmaktadır.<sup>55</sup>

Yeni Avrasya Kara Köprüsü tüm Avrasya'yı kateden Kazakistan, Rusya ve Beyaz Rusya'dan geçen bu demiryolu koridorunun neredeyse yarısı Rusya'dan geçmekte ve Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ardından Rusya'ya yönelik yaptırımlar dolaylı yoldan da olsa Çin'e yansımaktadır. Rusya'nın müttefiklerinden biri olan Çin'in bu durum karşısında ekonomik büyümesinin zarar görme ihtimali ortaya çıkmıştır.<sup>56</sup>

Asya'daki ticaret haritalarını yeniden çizen Rusya-Ukrayna Savaşı'nın ilk gününden itibaren net bir şekilde anlaşılmıştır ki, savaşın hem Doğu-Batı ticaretinde hem de Asya jeoekonomisi üzerinde uzun süreli sonuçları ortaya çıkacaktır. Pekin'in Batı Avrupa'daki hedef pazarlarına erişimi sağlamada birincil kara yolu olarak kullanılan Yeni Avrasya Kara Köprüsü gerek Batı tarafından uygulanan yaptırımlar gerekse güvenlik sorunları nedeniyle sorunlu hale gelmiştir. Güvenlik ihtiyaçlarını ön plana koyan Polonya ve Ukrayna gibi ülkeler Moskova ile ekonomik ilişki kurmaktan kaçınıp yaptırımları savunmuşlardır.<sup>57</sup> Bu durumda ülkelerin gerek ekonomik gerek farklı boyutlarda hayatta

<sup>55</sup> "Comprehensive Transportation Network" (2018)

<http://www.lyg.gov.cn/lygmhywwz/aboutlianyungang/content/5a317e93-19a9-482b-ab35-867ba5b60fb9.html> (Erişim: 27.03.2022)

<sup>56</sup> "Putin's War Has Killed China's Eurasian Railway Dreams. Foreign Policy" (2022) <https://foreignpolicy.com/2022/03/01/belt-road-initiative-new-urasian-land-bridge-china-russia-poland/> (Erişim: 27.04.2023)

<sup>57</sup> "Russia-Ukraine War: Implications for Asian Geoeconomics" (2022)

<https://thediplomat.com/2022/07/russia-ukraine-war-implications-for-asian-geo-economics/> (Erişim: 27.04.2023)

kalmaları için kendi menfaatlerini ön planda tutmaları icap edecektir. Güvenlik boyutu ve yaptırımlar anlamında zaten problem yaşamakta olan Rusya üzerinden gerçekleşen ticaretin sekteye uğraması başta Çin olmak üzere bölgede bu güzergah üzerinden ticaret gerçekleştiren tüm ülkeleri etkileyecektir. Bu durum da “devletin devamlılığı esastır” düşüncesinden hareketle ilgili koridor ülkelerinin alternatif rotalar üzerinden taşımacılığı ya da ticareti devam ettirme ihtiyacını ortaya çıkaracaktır. Güzergahta yaşanan sorunlar koridor dışında olan diğer ülkeler için ise bazı fırsatlar oluşturacaktır. Bu ülkeler içinde ise başta Türkiye gelmektedir. Orta Koridor güzergahında yer alan Türkiye, sahip olduğu jeostratejik konumu ve ulaştırma alt yapısı ile Yeni Avrasya Kara Köprüsü yerine bir alternatif rota oluşturacaktır.

Kazakistan ve Çin arasında gerçekleşen ikili görüşmeler sonucunda demiryolu yük taşımacılığı tesislerinin modernizasyonu ve güçlendirilmesinin gerekliliği vurgulanmış ve konu ile alakalı anlaşmalar imzalanmıştır.<sup>58</sup> Çin, Kazakistan üzerinden Avrupa'ya giden alternatif güzergahlara odaklandığı aşamada Türkiye'yi Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizi üzerinden Kazakistan veya Türkmenistan, Özbekistan ve Kırgızistan üzerinden Çin'e bağlamayı hedefleyen çok modlu Trans-Hazar koridoru ya da kısaca Orta Koridor olarak bilinen güzergaha yönünü çevirmiştir.<sup>59</sup> Bu noktada hatırlatılmalıdır ki, Kuşak ve Yol Girişimi güzergahında konumlanan dünyanın en büyük kapalı su havzası olan Hazar üzerinden taraf ülkeler arasında anlaşmazlıklar yaşanmıştır (Turan, 2010, s. 48). Hazar'ın deniz mi yoksa göl mü olduğu konusunda statüsü anlaşmazlığı yaşayan kıyıdaş ülkelerin sorunları büyük ölçüde 12 Ağustos 2018 tarihinde gerçekleşen Aktau Zirvesinde çözüme kavuşmuştur.<sup>60</sup> Sözleşme neticesinde statünün deniz olarak belirlenmesi noktasında karar kılınmıştır. Özellikle Türkmenistan ve Azerbaycan arasında yaşanan ‘statü’ bağlamında gerilimler açısından bu karar önem arz etmektedir (Özsoy, 2019, ss. 458-462). Bu anlaşma, Türk dünyası ile ilişkilerin sağlamlaşması ve

<sup>58</sup> “Kazakhstan Railways expands logistics ties with China” (2023) [https://www.kt.kz/eng/economy/kazakhstan\\_railways\\_expands\\_logistics\\_ties\\_with\\_china\\_1377947325.html](https://www.kt.kz/eng/economy/kazakhstan_railways_expands_logistics_ties_with_china_1377947325.html) (Erişim: 09.06.2023)

<sup>59</sup> “New Hopes for Old Projects? China Gears Up Rail Efforts With Kazakhstan” (2023) <https://thediplomat.com/2023/03/new-hopes-for-old-projects-china-gears-up-rail-efforts-with-kazakhstan/> (Erişim: 27.03.2023)

<sup>60</sup> “Legal status of the Caspian Sea” (2019) <https://www.gov.kz/memleket/entities/mfa/press/article/details/591?lang=en> (Erişim: 09.06.2023)

bölge ülkeleri arasındaki diyalogların gelişmesine de pozitif katkı sunmuştur. Ayrıca bölgede istikrarın sağlanmasıyla Orta Koridor Girişimi ve Kuşak ve Yol Girişimi'nin başarıya ulaşma şansı da artmıştır.

1990'lı yıllardan bu yana gerekli alt yapı ve proje eksikliği nedeniyle ertelenen Orta Koridor 2017 yılında aktif hale gelen Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu ve Trans-Kazakistan demiryolu ile hatırı sayılır bir ivme kazanmıştır. Kazak Temir Zholy (KTZ), ilk Trans-Hazar Çin-Avrupa trenini 2023 yılının Mart ayında Çin'den göndermiştir. Çin Jiaozhou'dan yola çıkan tren Kazakistan Altınkol'a ulaşmış akabinde ise Kazakistan'ın Aktau limanından Azerbaycan'ın Alat limanına, oradan da Gürcistan sınırından demiryolu ile Beyuk-Kesik hattı boyunca Karadeniz'deki Poti Limanı'na taşınmıştır. Demiryolu üzerinde Türkiye'den geçen yük, Slovenya'nın Koper limanına taşınmıştır. Burna-Asefi 'ye göre bu ilk yolculuk, Karadeniz'i geçmekten kaçınacak yeni rotalar bulmak için bir test olarak kabul edilebilir fakat rotanın tam anlamıyla alternatif olabilmesi için Türkiye'deki, raylı sistemin fiziksel altyapısının geliştirilmesi gerektiğini belirtmiş bununla birlikte, deneme sürüşünü doğru yönde bir başlangıç olarak değerlendirmiştir.<sup>61</sup>

Farklı kurum ve uzmanlarca yapılan değerlendirmelerden de anlaşıldığı üzere, Orta Koridor güzergahında yer alan ülkelerin demiryolları modernizasyonu ve güçlendirme faaliyetlerinin aciliyeti bu koridorun başarısını geciktiren en önemli faktördür. Buna ek olarak, yeni ulaşım rotalarının açılması ve aktif hale getirilmesi için gerekli olan altyapının oluşturulması koridorun başarısını artıracak unsurlar arasında yer almaktadır. Ulaşım altyapısının gelişimini etkileyen bir diğer konu ise yeryüzü şekilleridir. Eğim faktörünün demiryolu ulaşımındaki en önemli unsur olduğu değerlendirildiğinde, dünya standartlarındaki yolcu ve yük trenlerinin birlikte çalıştığı hatlarda olması gereken en yüksek eğimin %10 olduğu gerçeği de hesaba katıldığında, ortalama yükselti ve eğim şartlarının fazla olduğu Türkiye'de bu faktörün demiryolu ulaşımının gelişmesini etkilediği aşıkardır (Çağlıyan ve Bozkurt Yıldız, 2013, s. 474). Eğimin daha az olduğu akarsu vadileri gibi alanlardan demiryolu güzergahları geçirilmeye çalışılmıştır. Demiryolu planlaması yapılırken az eğimli yerler tercih edilmeli, eğimin fazla olduğu

---

<sup>61</sup> "New Hopes for Old Projects? China Gears Up Rail Efforts With Kazakhstan" (2023) <https://thediplomat.com/2023/03/new-hopes-for-old-projects-china-gears-up-rail-efforts-with-kazakhstan/> (Erişim: 27.03.2023)

yerler için köprü veya tünel yapılarak eğimin azaltılmasıyla yeni hatların oluşturulması mümkün kılınmalıdır. Bu noktada en mantıklı çözümün tünel açmak olduğu belirtilse de bu işlemin maliyetinin ekonomik anlamda zorlayıcı etkisine de değinilmektedir. Bu işlemlerin yapılması esnasında açılması hedeflenen tünelin açılacağı yerde mevcut olan kayacın cinsinin de işlemlerin maliyeti ve uğraştırıcılığı bakımından değişkenlik gösterdiğini de belirtmek gerekmektedir (Çağlıyan ve Bozkurt Yıldız, 2013, s. 477).

2003 yılında Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu'nun kararları ve TÜBİTAK'ın belirlediği program gereğince ulaştırma ve turizm sektörleri için hazırlanan 2023 yılı vizyonu çalışması hazırlanmıştır. ‘Vizyon 2023: Bilim ve Teknoloji Stratejileri’ başlığıyla Ulaştırma ve Turizm Paneli sonrası oluşturulan raporda Türkiye'nin bir transit geçiş ülkesi olduğundan ve ilerleyen yıllarda kombine taşıma anlayışı etrafında ulaştırma altyapısı ve limanlarını geliştirmesi ve kapasitelerinin artırılması gerekeceği üzerinde durulmuştur.<sup>62</sup>

Yine aynı dönemi kapsayan Devlet Planlama Teşkilatı tarafından yayınlanan ‘Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005’ belgesinin demiryolu ulaştırması başlığı altında Türkiye ve Orta Asya ülkeleri arasındaki ekonomik ilişkileri geliştirmek üzere ortaya koyulacak olan Türkiye-Gürcistan Demiryolu Projesi için istenilen kredinin bulunamadığından bahsedilmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2000, s. 155). Türkiye'nin Avrasya'daki merkezi konumunun altı çizilerek ilerleyen yıllarda ülkenin daha etkili bir güç haline geleceğinden ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti dahil olmak üzere Türk Cumhuriyetleri ile olan ilişkilerin yeni girişimler ile geliştirilmesi gerekliliğinin önem arz ettiğinden bahsedilmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2000, s. 218). Genel itibariyle rapordaki vurguların ulaştırma altyapısının Avrupa-Asya ulaştırma sistemlerine uygunluğu üzerinden anlatıldığı dikkat çekmektedir.

2007-2013 dönemini kapsayan Dokuzuncu Kalkınma Planı'nın giriş bölümünde yer alan *“Bu kapsamda Dokuzuncu Kalkınma Planı, “İstikrar içinde büyüyen, gelirini daha adil paylaşan, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen, AB'ye üyelik için uyum sürecini tamamlamış bir Türkiye” vizyonu ve Uzun Vadeli Strateji (2001-2023)*

---

<sup>62</sup> “Vizyon 2023: Bilim ve Teknoloji Stratejileri: Ulaştırma ve Turizm Paneli” (2003) [https://www.tubitak.gov.tr/tubitak\\_content\\_files/vizyon2023/ut/utp\\_son\\_surum.pdf](https://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/ut/utp_son_surum.pdf) (Erişim: 09.06.2023)

*çerçevesinde hazırlanmıştır.*” ifadesi de o dönemdeki esas hedefin AB ile uyumluluk olduğu yönünde ipuçları vermektedir (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2006, s. 1). Aynı planın uluslararası gelişmeler ve temel eğilimler adlı başlığında yer alan maddede, doğrudan yatırımcı desteği ile birlikte dünyadaki sanayi üretiminin Güney Doğu Asya’ya yöneldiğinden ve Asya’da yer alan ülkelerin para değerlerini düşük tutma uygulamasından vazgeçip, pazarlarını dışarıya açmalarının dış ticaret alanında korumacı yönelimlerin güç kazanmaması anlamında önem arz ettiğinden söz edilmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2006, s. 6). Bir önceki kalkınma planı ile karşılaştırıldığında Asya’daki gelişmelere daha fazla değinildiği anlaşılmaktadır.<sup>63</sup>

2014-2018 dönemi için hazırlanan Onuncu Kalkınma Planı’nda yer alan planın hedefleri ve politikaları başlığının lojistik ve ulaştırma alt başlığında durum analizine yer verilmiştir. Hızla gelişen lojistik sektöründeki hizmetlerin öneminin her gün daha da önemli hale geldiğine ve lojistik altyapısı gelişmiş olan ülkelerin bu ticari faaliyetlerde daha etkin rol aldığına vurgu yapılmıştır. Plan’daki verilere göre, 155 ülke arasında Türkiye Lojistik Performans Endeksi’ne bakıldığında 2007’de 34, 2010’da 39, 2012’de 27. sıraya gelerek bir ivme yakaladığı anlaşılmaktadır. Bu noktada ilgili alanda daha verimli olunabilmesi için farklı kamu kurumlarına dağılmış olan yetkilerin etkin bir koordinasyonla yönetilmesine ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2013, s.107). Ayrıca Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı çerçevesinde Lojistik Master Planı’nın oluşturulması ve işleme alınmasının lojistik açısından bir kurumsallaşma ve strateji oluşturacağına vurgu yapıldığı görülmektedir. Yine, Büyük Ulaştırma Altyapı Yatırımlarının Tamamlanması başlığı altında verilen Çandarlı Konteyner Limanının tamamlanması, Filyos Limanı ve Mersin Konteyner Limanı yapımına başlanması hedefleri Deniz İpek Yolu güzergahları için önem arz eden projeler olduğu değerlendirildiğinde, bu dönüşüm programında öncelik verilen alanda olmaları, Türkiye’nin Asya ülkelerinin küresel ekonomide etkili bir ticari aktör olmaya başladığının farkında olduğunu ve çok taraflı iş birliği fırsatlarının

---

<sup>63</sup> “Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005” (2000) [https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/Uzun\\_Vadeli\\_Strateji\\_ve\\_Sekizinci\\_Bes\\_Yillik\\_Kalkinma\\_Plani-2001-2005.pdf](https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/Uzun_Vadeli_Strateji_ve_Sekizinci_Bes_Yillik_Kalkinma_Plani-2001-2005.pdf) (Erişim: 09.06.2023)

bu ve benzeri projeler etrafında şekilleneceğini ön gördüğü düşünülebilir (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2013, ss. 184-185).

2019-2023 yılları için hazırlanan On Birinci Kalkınma Planı'nda yatırımların yük ve yolcu taşımaları ve demiryolu çerçevesinde şekillenmesi gerektiğine değinilmiştir. 146. maddede yer alan; *“Ulaştırma sistemindeki entegrasyon, verimlilik, öngörülebilirlik ve özellikle gümrük hizmetlerindeki iyileşme istenen seviyeye çıkarılamamış ve Lojistik Performans Endeksinde gerileme yaşanmıştır.”* ifadesiyle hedeflenen amaca ulaşamadığı belirtilmiştir. Buna ek olarak Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) modeli ile gerçekleştirilen proje sayısının artışından bahsedilmiş, bu iş birliğine örnek olarak ise İstanbul Havalimanı, Avrasya Tüneli, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü ve şehir hastaneleri verilmiştir. KÖİ projelerinin kurumsal kapasitenin artırılması ihtiyacına hizmet ettiği ve makroekonomik politikalarla uyumlu oldukları belirtilmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019, ss.23-24). Türkiye’de uygulanan KÖİ modelleri arasında Yap-İşlet-Devret (YİD) Modeli, Yap-İşlet (Yİ) Modeli, İşletme Hakkı Devri (İHD) Modeli, Yap-Kirala-Devret (YKD) Modeli yer almaktadır (Türkiye Cumhuriyeti Hazine ve Maliye Bakanlığı, 2020, ss. 1-5). KÖİ projelerinde, kamu üzerindeki birtakım yükümlülüklerin özel sektöre devredilmesi riski dağılımı açısından bu modeli cazip kılmaktadır (Boz, 2013, ss. 301-303).

Demiryolu projeleri açısından konuya yaklaşıldığında, proje finansmanının kendi kendini tasfiye etme oranının düşük olması, belirsiz iştirak ve kar mekanizmaları demiryolu taşımacılığı sektöründeki en önemli meseleler olduğuna vurgu yapmaktadır. Bu meselelerin ise bu alana özel sektör katılımını zor hale getirdiği belirtilmiştir (Ke ve diğerleri, 2014, s. 1161). CPPPC de şehirlerarası yüksek hızlı demiryolu ve raylı transit gibi geleneksel altyapı alanlarındaki yeni altyapı KÖİ projeleri büyük yatırım hacmine ve uzun inşaat süresine sahip olduğundan, sıradan özel işletmelerin sermaye ve teknoloji baskısı altında yatırım yapmasının zorluğuna değinmiştir.<sup>64</sup>

TMMOB tarafından yayınlanan “2000’li Yıllarda Türkiye’de Demiryolları” başlıklı raporda, 1986-1995 yılları arasında 19 adet, 1996-2001 yılları arasında 53 adet ve 2002-2021 yılları arasında 181 adet olmak üzere toplam 253 adet KÖİ projesinin gerçekleştiği

<sup>64</sup> “New Infrastructure with PPP” Flourishes at a Right Time with a Promising Future” (2022) <https://www.cpppc.org/en/szyw/999351.jhtml> (Erişim: 30.11.2023)

bilgisi verilmiştir. Rapor verileri incelendiğinde enerji ve karayolu projelerine ağırlık verildiği anlaşılmaktadır. Yapılan projelerde özel sektörün katılım oranına bakıldığında 1986-2021 yılları arasında ifa edilen 253 adet KÖİ projesi arasında yalnızca 1 projenin demiryolu projesi olması KÖİ çerçevesinde demiryolu projesine katılımdaki zorluğu doğrular niteliktedir (TMMOB, 2022, s. 15).

Yıllar içerisinde her alanda artan KÖİ proje sayısına bakıldığında tablonun demiryolu projeleri anlamında da gelecek vadetmesi için ilgili özel hukuk kişilerini proje süreçlerine dahil etmek amaçlı teşvik edici çalışmaların yapılması Türkiye'nin ulaştırma ve altyapı alanında gelişmesine yardımcı olacaktır. İleriye dönük yapılacak olan demiryolu alanındaki iş birliğinin artması demiryolu ağının iyileştirilip geliştirilmesine ve Türkiye'nin Orta Koridor güzergahındaki konumunun yükselmesine katkı sağlayacaktır. Aynı zamanda demiryolu alanında gerçekleştirilecek olan çalışmalar altyapı kapasitesinin artmasına ve dolayısıyla lojistik faaliyetlerin Türkiye merkezli olması konusunda teşvik edici olacaktır. Ancak bu noktada unutulmamalıdır ki KÖİ girişimlerinin devletler için risk paylaşımı, finansal kaynak, inovasyon ve verimlilik, projelerin hızlı gerçekleştirilmesi ve iş birliği ve uzmanlık gibi alanlarda fayda sağlamanın yanı sıra birtakım riskleri de barındırdığını belirtmek gerekmektedir. Yapılması hedeflenen proje ve girişimlerde sözleşme yönetimi, düzenleyici süreçlerin yönetimi, kamusal çıkarların korunması ve gelir/maliyet dengesinin sağlanması gibi konular önem arz etmektedir. Bu noktada kamusal çıkarların korunması ve şeffaflığın sağlanması kamu-özel iş birliği girişimlerinin başarılı olmasını etkileyen faktörlerdenken, yapılması hedeflenen her bir projenin ayrı değerlendirilip ve dikkatli bir şekilde planlanması gerekmektedir.

On Birinci Kalkınma Planı'nda yer alan, *“Çin Kuşak ve Yol Girişimi ile küresel ticaret ağını genişletme çabası içerisinde.”* ifadesi küresel ekonomik dengelerdeki değişimin Asya odaklı gerçekleştiğinin farkında olduğunu göstermektedir (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019, s. 6). ‘Küresel Gelişmelerin Türkiye Etkileşimi’ başlığı altında yer alan Orta Koridor vurgusu ise önem arz etmektedir:

“AB ile yakın ekonomik ve ticari ilişkileri olan ve Asya-Avrupa arasında transit ülke konumundaki ülkemiz, Orta Koridor, TEN-T, TRACECA ve VIKING koridorlarında avantaja sahiptir. Küresel üretim ve ticaret kanallarındaki değişimin ortaya çıkardığı lojistik fırsatlarla birlikte üretim ekseninin doğuya yönelmesine batılı ülkelerin Sanayi 4.0 gibi hamlelerle cevap vermesi, Türkiye'ye teknoloji ve işgücüne dair önemli risk ve fırsatları beraberinde getirmektedir. Önümüzdeki dönemde fırsatların en iyi biçimde kullanılması ve

risklerin ülkemizin lehine çevrilecek şekilde yönetilmesi önem arz etmektedir.” (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019, s. 11).

Yine ‘Lojistik ve Enerji Altyapısı’ başlığı altında verilen, var olan demiryolu hattının yük taşımacılığında daha fazla faydalanabilmesi için hatlardaki problemlerin giderilmesi ve tek hatlı demiryollarının çift hatlı hale getirilmesinin gerekliliğinden bahsedilmiş, sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımlarının tamamlanacağı belirtilmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019, s. 71). Orta Koridor çerçevesinde lojistik süreçlerin geliştirilmesi için de Kars-Erzurum-Erzincan-Sivas-Malatya-Gaziantep güzergahındaki demiryolu hatlarında modernizasyonun sağlanacağı vurgulanmıştır. Buna ek olarak demiryolu bağlantılarının Aliğa-Çandarlı-Bergama-Soma ve Çandarlı Limanı arasında sağlanması ve imalat sektörünün ihracat süreçlerinde aktif rol alması için ilgili süreçlerinin başlatılacağından bahsedilmiştir. Kuşak ve Yol Girişimi’nde Türkiye’nin rolünün daha etkin hale gelmesi için büyük liman yatırımlarının tamamlanacağı ve Orta Asya ile Ortadoğu’ya çıkış olacak şekilde doğu Akdeniz bölgesinde bir transit yük merkezli ana konteyner limanının inşa edileceği söylenmiştir. Ayrıca, Çukurova Havalimanı, uluslararası hava kargo ve aktarma merkezleri olarak hedeflenen İstanbul Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanı’nın demiryolu hatları ile bağlantısının kurulacağı ve var olan güzergahlar ile entegre edileceği de belirtilmiştir. Özellikle, Hazar Geçişi’nde yaşanan problemlerin giderilmesi başta olmak üzere Orta Koridor güzergahının daha etkin hale getirilmesine yönelik gerekli iş birliğinin artırılacağı ve gereken inisiyatiflerin alınacağından bahsedilmesi önem arz etmektedir (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019, s. 73).

İncelenen rapor ve planlardan da fark edileceği üzere yıllar içerisinde Asya kıtasının sahip olduğu önemin artacağı yönündeki tahmin ve çıkarımların gerçekleştiği anlaşılmaktadır. 2000’li yılların başında yapılan çıkarımların daha çok Asya-Avrupa arasındaki ulaştırmada Türkiye’nin transit ülke konumunda olmasından bahsedilirken, 2013 yılında hazırlanmış olan 2014-2018 dönemi Onuncu Kalkınma Planı’nda Türkiye’nin lojistik alanında atacağı adımlardan bahsedilmiştir. 2019-2023 dönemi On Birinci Kalkınma Planı’nda ise Kuşak ve Yol Girişimi üzerinde sıkça durulmuştur. 2015 yılında iki ülke tarafından imzalanan mutabakat metni düşünüldüğünde, kalkınma planında sıkça yer verilen Kuşak ve Yol Girişimi ile Türkiye’nin içerisinde bulunduğu Orta Koridor Girişimi’nin uyumluluğu meselesi anlamlı hale gelmektedir. Aradan geçen sürede,



küresel ekonomideki değişikliklerin ülkeleri etkileme oranının ülkelerin ulaştırma ve altyapılarına göre şekillendiği anlaşılmıştır.

2022 yılında gündeme gelen Rusya-Ukrayna Savaşı'nın Kuşak ve Yol Girişimi'ni doğrudan etkiliyor olması hem küreselliği hem de altyapıların önemini vurgular niteliktedir. Küreselleşen dünyada bağlantısallığın merkez alındığı girişimlerde/projelerde yaşanan aksamalar proje paydaşlarını doğrudan etkilemektedir. Kuşak ve Yol Girişimi paydaşlarının savaşa direkt olarak dahil olmayan taraflarının tedarik zincirinde yaşanan aksama nedeniyle zor durumda kaldıkları görülmüştür. Bu tür durumlarda devamlılığın sağlanması her paydaş için önem teşkil ettiğinden her alanda alternatifler değerlendirilmektedir. Asya ve Avrupa arasındaki ulaştırma alanındaki dengeleri etkileyen bu süreçte Yeni Avrasya Kara Köprüsü'nde yaşanan aksaklıklar Türkiye'nin içinde bulunduğu Orta Koridor Girişimi'ne çeşitli fırsatlar sunmaktadır. Bu fırsatın en doğru şekilde Türkiye ve Girişim'de yer alan ülkelerin faydasına olacak şekilde değerlendirilebilmesi için ise altyapı alanında modernizasyon ve güçlendirmeye gidilerek farklı projelere de ev sahipliği yapılması gerekmektedir. Bu noktada karayolu, demiryolu ve denizyolu alanında hedefler konulduğu incelenen raporlardan anlaşılmaktadır.

Deniz İpek Yolu güzergahı için Mersin ve İzmir gibi önem arz eden konumlarda liman faaliyetleri üzerine çalışmaların yapılması ya da hedeflenmesi bölgedeki ihtiyaçların farkında olduğuna vurgu yapmaktadır. Bu iyileştirmeler başta Türkiye ve Orta Koridor ülkelerinin kalkınmasına destek sunacaktır. Ayrıca, ulaştırma ve altyapı alanındaki iyileştirmelerin yanında Orta Koridor güzergahında Hazar Geçişinde yaşanan darboğazın çözülmesi konusunda atılacak adımlar Girişim'in sürdürülebilir sağlam zemine oturması için önem arz etmektedir. Bu noktada Türk Devletleri Teşkilatı üyesi Türkiye'nin olası bir problem karşısında üye ülke olan Kazakistan, Azerbaycan ve gözlemci olan Türkmenistan arasında arabulucu olarak rol alması uygun olacaktır. Türkiye açısından değerlendirilecek olursa, Orta Koridor Girişimi güzergahının daha etkin kullanılması kazan-kazan felsefesi çerçevesinde, hem Orta Asya'da yer alan ülkelerle diyalogunu güçlendirecektir hem de Çin Halk Cumhuriyeti ile ilişkilerinin gelişmesine pozitif katkı sunacaktır.

Orta Koridor geçişlerinden birini oluşturan Lapis Lazuli Koridoru ve 2023 yılı mart ayında açıklanan Kalkınma Yolu'na değinmek Orta Koridor Girişimi'ni bütüncül yaklaşımla anlatabilmek açısından faydalı olacaktır.

Denize çıkışı olmayan Afganistan başta olmak üzere Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan-Afganistan transit taşımacılık koridoru ya da bir diğer adıyla Lapis Lazuli Koridoru bölgesel ekonomik entegrasyonu ve refahı artırmakla kalmayıp, bölgesel istikrarın sağlanması ve bağlantısallığın geliştirilmesi noktasında da katkı sunmayı hedeflemektedir.<sup>65</sup> Bu doğrultuda, Aşkabat'ta 14-15 Kasım 2017 tarihlerinde gerçekleştirilen, Afganistan için Bölgesel Ekonomik İşbirliği Konferansı (RECCA) Bakanlar Konferansı'nda Lapis Lazuli koridoruna ilişkin Anlaşma imzalanmıştır.<sup>66</sup>

Pakistan ile Afganistan arasındaki ticaret anlaşması çerçevesinde ticaretini sürdüren Afganistan, Pakistan'ın yarattığı birtakım transit ticaret zorlukları ile karşı karşıya kalmıştır. Pakistan siyasi politikalarını Afganistan'a dayatmak amacıyla Afganistan'ın sahip olduğu coğrafi dezavantajı baskı aracı olarak kullanmıştır. Bu bakımdan Lapis Lazuli Koridoru Afganistan'a alternatif transit rota oluşturarak Avrupa ile ticaretini en ucuz, güvenilir ve kısa rotadan gerçekleştirme imkânı sunması açısından stratejik bir öneme sahiptir. Ayrıca bu Koridor, Orta Doğu, Güney Asya ve Orta Asya'yı birbirine bağlayacak merkez konumda olması bakımından önem arz etmektedir.<sup>67</sup>

Afganistan, Türkmenistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye transit taşımacılık koridoru olan Lapis Lazuli Koridoru Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi için de önemli fırsatlar sunmaktadır. KYG için coğrafi açıdan önem arz eden Afganistan'dan Amerika Birleşik Devletleri'nin ayrılması değerlendirildiğinde ülkenin Taliban kontrolü altına girmesi karşısında Çin'in sergilediği tutum "Afgan halkının tercihine saygılıyız" yönünde olmuştur. Bu açıklamalarda bulunulması Çin'in gelişmelere karşı tutumunu da ifade eder niteliktedir. İki tarafın da ilişkilerin geliştirilmesi noktasında istekli olduğu, yapılan açıklamalardan anlaşılırsa da belirtilmelidir ki, bölgeye Çin yatırımlarının

<sup>65</sup> "Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası" (t.y) [https://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-taraflı-ulaştırma-politikasi.tr.mfa) (Erişim: 09.04.2023)

<sup>66</sup> "UNRCCA participated at the Seventh Regional Economic Cooperation Conference on Afghanistan (RECCA VII)" (2017) <https://unrcca.unmissions.org/unrcca-participated-seventh-regional-economic-cooperation-conference-afghanistan-recca-vii> (Erişim: 09.06.2023)

<sup>67</sup> "The Geopolitics of the Lapis Lazuli Corridor" (2017) <https://thediplomat.com/2017/12/the-geopolitics-of-the-lapis-lazuli-corridor/> (Erişim: 09.04.2023)

çekilebilmesi ancak ülkedeki güven ve istikrarın sağlanması ile mümkün olabilecektir. Yalnızca KYG kapsamında Afganistan ile ilgilenmeyen Çin, aynı zamanda ülkenin ana geçim kaynaklarından biri olan zengin yeraltı kaynaklarıyla da ilgilenmektedir. Yüksek iş gücü ve sahip olduğu tecrübe ile Çinli şirketler bu ülkede hedeflenen projeleri gerçekleştirme kapasitesine sahiptir.<sup>68</sup> İstikrar ve güvenliğin bu denli az olduğu bir coğrafyada KYG projelerini gerçekleştirmeyi değerlendiren Çin, Türkiye'nin de içinde bulunduğu Lapis Lazuli Koridoru'nun avantajlarını değerlendirme noktasında mantık çerçevesinde davranacağı düşünülebilir. Bu da ikili ilişkilerin gelişmesine katkı sunabilir.

Bir diğer proje ise 21.03.2023 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın Irak Başbakanı Sudani ile yaptığı ortak basın açıklamasında bildirilen Kalkınma Yolu projesidir. Ankara Bildirisi'nin kabulü ile birlikte Basra'dan Türkiye sınırına kadar inşası hedeflenen demiryolu ve karayolu ulaştırma koridoru olarak belirtilen projenin, yalnızca iki ülke için değil aynı zamanda Avrupa'dan Körfez'e kadar olan bölge için de yüksek düzeyde öneme sahip olduğu vurgulanmıştır. Bu projeye birlikte bölgesel iş birliğinin artması, ticaretin gelişmesi hedeflenmiştir. Ayrıca ortak basın toplantısında Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Erdoğan tarafından ifade edilen "*Kalkınma Yolu projesini, bölgemizin yeni 'İpek Yolu' hâline dönüştürecekimize inanıyorum*" açıklaması dikkat çekmektedir.<sup>69</sup> Açıklamanın Türkiye ve Çin arasındaki ilişkileri olumlu mu yoksa olumsuz mu etkileyeceği ilerleyen süreçlerde anlaşılacaktır. Zira bu söylemle birlikte Kuşak ve Yol Girişimi'ne alternatif bir projenin sunulduğuna işaret edildiği yorumunda bulunulabilir.

Kalkınma Yolu Projesi öncesinde Irak Ulaştırma Bakanlığı, Irak'ta bulunan Büyük Faw Limanı'ndan Türkiye ve Suriye'ye demiryolu inşa etmek amacıyla 2014 yılında Dünya Bankası ile anlaşma yapmıştır. Ardından, mallarını deniz yolunu kullanmak yerine Süveyş Kanalı üzerinden daha düşük maliyetle ve kısa sürede Avrupa'ya ulaştırmak isteyen Çin de 2015 yılında Pakistan'da bulunan Gwadar Limanı'nı kiralayıp geliştirmiştir. Müştak El-Hılo, tüm bu gelişmelerin Irak'ın jeopolitik konumunun önemini

<sup>68</sup> "Afganistan Çin'in Kuşak ve Yol Projesi'nde yeni bir dönemeç olabilir mi?" (2021) <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/afganistan-cinin-kusak-ve-yol-projesinde-yeni-bir-donemec-olabilir-mi/2343639> (Erişim: 09.04.2023)

<sup>69</sup> "Kalkınma Yolu Projesi'ni bölgemizin yeni 'İpek Yolu' hâline dönüştürecekiz". (2023) <https://www.tccb.gov.tr/haberler/410/144353/-kalkinma-yolu-projesi-ni-bolgemizin-yeni-ipek-yolu-h-line-donusturecegiz-> (Erişim: 09.04.2023)

artırdığını belirtirken, Kalkınma Yolu Projesi'nin de Körfez ülkelerinin jeopolitiğini değiştireceğini, Türkiye, Ürdün ve Suriye için de faydalı olacağını vurgulamıştır. Ayrıca projenin hızlı tren hattının dışında, Irak ve Körfez ülkelerinin otoyol, petrol hattı ve gaz hattı gibi proje ve hizmetlerini de kapsayacağını belirtmiştir.<sup>70</sup> Projenin güzergahı ve ülkelerin içinde buldukları durum değerlendirildiğinde bir yandan Çin'in bir yandan Amerika'nın ülke üzerindeki etkisi bu Proje'nin uygulanabilirliği ve sürdürülebilirliği konusunda fikir verecektir. Bu noktada Türkiye'nin tutumunun hem Amerika hem Çin hem de Irak ile olan ilişkilerinin seyrini belirleyeceği söylenebilir. Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında değerlendirilecek olursa, Kalkınma Yolu projesi çerçevesinde Çin, Türkiye ve Irak arasında anlaşmaların yapılması mümkün olabilir fakat 'bölgedeki yeni İpek Yolu' açıklaması sonrası dinamiklerin ne yönde şekilleneceğini tahmin etmek şu an için mümkün değildir.

Bu noktada belirtilmelidir ki, Kuşak ve Yol Girişimi güzergahı çerçevesinde kullanılan Süveyş Kanalı'na alternatif rotaların oluşturulması da önem arz etmektedir. Hatırlanmalıdır ki, 2021 yılında Çin'den Hollanda'nın Rotterdam Limanı'na ulaşmak üzere yola çıkan 'Ever Given' isimli gemi karaya oturarak Süveyş Kanalı'nın kapanmasına sebep olmuştur.<sup>71</sup> Gerek denizyoluna kıyasla 15 gün daha kısa sürmesi, gerekse Kuzey Koridoru'ndan daha ekonomik ve hızlı olması değerlendirildiğinde Orta Koridor güzergahı Süveyş Kanalına alternatif olan en uygun taşıma rotasıdır.<sup>72</sup>

Tüm bu yaşanan gelişmeler Orta Koridor'un önemini ortaya çıkarmakla birlikte başta lojistik olmak üzere tüm alanlarda alternatiflerin olması gerektiğini göstermektedir. Dünya üzerinde gerek çatışmaların gerekse aksaklıkların devam edeceği düşünüldüğünde önemlerin alınması noktasında da ekstra tedarikli davranılması gerekmektedir. Dünya ticareti, lojistik, tedarik zinciri ve enerji güvenliği gibi birçok alanda mevcut rotalara alternatiflerin geliştirilmesinin kırılabilirlik ve risk yönetimi açısından gerekli olduğu görülmektedir. Gerek Rusya-Ukrayna savaşı gerek Süveyş Kanalı'nda yaşanan

<sup>70</sup> "Kalkınma Yolu ve Irak Basımına Yansımaları" (2023) <https://www.iramcenter.org/kalkinma-yolu-ve-irak-basimina-yansimalari-2352> (Erişim: 09.04.2023)

<sup>71</sup> "Giant ship blocking Suez canal partially refloated" (2021)

<https://www.theguardian.com/world/2021/mar/24/huge-container-ship-blocks-suez-canal-evergreen> (Erişim: 10.06.2023)

<sup>72</sup> "Bakan Karaismailoğlu: Süveyş Kanalına Alternatif En Uygun Taşıma Rotası, 'Orta Koridor'" (2021) <https://www.uab.gov.tr/haberler/suveys-kanalina-alternatif-en-uygun-tasima-rotasi> adresinden erişildi. (Erişim: 12.04.2023)

gelişmeler bunun önemini bir kez daha ortaya çıkartmıştır. Ticaretin her geçen gün biraz daha Asya-Pasifik merkezli olması değerlendirildiğinde alternatif rotanın Orta Asya devletleri üzerinden ilerleyen Hazar geçişli güzergah olması başta Türkiye ve Türk Devletleri Teşkilatı'na üye ve gözlemci ülkeler için de tercih sebebi olacaktır. Hazar'ın statüsü konusuna büyük ölçüde açıklık getirilmesi sayesinde, bu rota üzerinde ilgili kapasite geliştirme faaliyetleri ile çeşitli ticaret ve enerji koridorları geliştirmek de mümkün olacaktır. Ayrıca doğalgaz tedarikçisi ülkelerin de sahip oldukları doğalgazı, sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) formunda bu hat güzergahında taşıyarak Avrupa ile ticaretlerini geliştirebileceklerini geliştirebilecektir. Diriöz'e göre, LNG tesisinin uygun maliyetli olmaması halinde gazdan elektrik üretilip su altı elektrik konektörleri vasıtasıyla ya da elektrik üreten güç gemileri aracılığıyla direkt enerji ihracı mümkün olabilir. Bu boru hatlarının kurulması aşamasında da siyasi ve mali açıdan belirli problemler ile karşılaşılacağı konusunda gerçekçi davranmak gerektiğinin de altını çizmektedir (Diriöz, 2023, s. 2).

Küresel enerji ticaretinde Türkiye'nin son dönemlerdeki artan rolü değerlendirildiğinde başta Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı (BTC), Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Enterkonnektörü (ITG), Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğal Gaz Boru Hattı, Güney Kafkasya Doğal Gaz Boru Hattı (SCP), Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) ve TürkAkım olmak üzere birçok doğalgaz ve petrol boru projeleri hayata geçirilmiştir. Bu konuda öncü olmuştur. Avrupa'nın 4. doğal gaz arteri olarak Güney Gaz Koridoru Trans Adriyatik Boru Hattı (TAP) 2020 yılının sonunda tamamlanmış ve hayata geçmiştir. TANAP bu koridorun bir nevi belkemiği görevi görmektedir.<sup>73</sup> Sürdürülen bu projeler sayesinde Türkiye, Avrupa'nın enerji arz güvenliğine de katkı sağlamaktadır (Merdan, 2021, 466). Yine Türk Boğazları'nın küresel enerji güvenliği noktasındaki rolünü unutmamak gerekmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti ve Orta Asya coğrafyasında yer alan devletler, sahip oldukları coğrafi konum ve istikrarlı ikili ilişkiler anlamında başta Asya Pasifik ülkeleri olmak üzere, Avrupa ülkeleri, Rusya ve çevre ülkeler için potansiyel rota ve merkez olma açısından güvenli bir alternatif olarak ortaya çıkmaktadır. Türk Devletleri Teşkilatı

---

<sup>73</sup> "Türkiye'nin Uluslararası Enerji Stratejisi" (2023) [https://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_nin-enerji-stratejisi.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-enerji-stratejisi.tr.mfa) (Erişim: 13.04.2023)

çerçevesinde gelişen ilişkiler her geçen gün daha sağlam zeminde ikili veya çok taraflı anlaşmalar çerçevesinde güçlenmektedir. Bu da Kuşak ve Yol Girişimi gibi devamlılığın önemli olduğu çok taraflı girişimler için güven verici bir unsur olarak ön olana çıkıp başta Türkiye ve Türk Devletleri Teşkilatı üye ve gözlemci ülkelerin avantajlı konumda olmasını sağlamaktadır. Pek tabii, alternatif ticaret ve enerji rotası olabilmek için gerekli kapasite artırımlarının en hızlı şekilde gerçekleştirilmesi önem arz etmektedir. Her geçen gün mevcut olan koridorlarına bir yenisini daha ekleyen Orta Koridor Girişimi, Kuşak ve Yol Girişimi için güvenilir bir seçenek olarak konumunu sağlamlaştırmaktadır.

Eski adıyla Türk Konseyi, yeni adıyla Türk Devletleri Teşkilatı kuruluş amacı olarak taraflar arası karşılıklı güvenin artırılması, bölgede ve bölge dışında barışın korunması, ticaret ve yatırım için imkanların yaratılması, dış politika konularında ortak davranışın benimsenmesi gibi ortak amaçlar pekiştirmek hedefiyle uluslararası bir örgüt olarak 2009 yılında kurulmuştur. Türkiye, Kazakistan, Azerbaycan ve Kırgızistan ise bu teşkilatın kurucu üyeleridir (Akçapa, 2023, s. 477).<sup>74</sup> Bu ülkelere ek olarak şu an Özbekistan üye ülke olarak Teşkilat'a dahil olmuştur. Macaristan, Türkmenistan, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ise gözlemci olarak yer almaktadır.<sup>75</sup> Türk Devletleri Teşkilatı kurulduğu günden bu yana üye devletler ve gözlemci üyeler arasında diyalog geliştirici adımlar neticesinde ilişkilerini güçlendirmiştir. Orta Koridor Girişimi ile ivme kazanan ilişkiler birçok alanda yapılan anlaşmalar ile pekişmiştir. 2017 yılında Azernews'deki bir haberde Kazak siyasi analist Dosym Satpayev'in; *"Türkiye, Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Çin'in katılımıyla bir trans-logistik konsorsiyum oluşturulduğunu biliyoruz. Ülkelerimiz uluslararası yapılar çerçevesinde yakın iş birliği içinde ya da ikili bazda birbirleriyle yakın temas halindedir."* şeklindeki açıklamasına yer verilmiş ve bu ülkeler arasındaki ilişkilerde sorun olmadığına vurgu yapılmıştır.<sup>76</sup> Bugün, Azerbaycan-Türkiye-İran, Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye, Türkiye-Azerbaycan-Türkmenistan, Türkiye-

<sup>74</sup> "Türk Devletleri Teşkilatı" (2022) <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/cok-tarafli-ve-bolgesel-iliskiler/cok-tarafli-iliskiler/turk-devletleri-teskilati> (Erişim: 13.04.2023)

<sup>75</sup> "Türk Devletleri Teşkilatı" (t.y)

<https://www.turkicstates.org/tr/turk-konseyi-hakkinda> (Erişim: 13.04.2023)

<sup>76</sup> "Expert: Azerbaijan Turkey, Kazakhstan from core in Formation of Unified Turkic Field" (2017) <https://www.azernews.az/nation/107295.html> (Erişim: 13.04.2023)

Azerbaycan-Kazakistan gibi çeşitli üçlü formatların bölgede mevcut olduğu bilinmektedir.<sup>77</sup>

Her geçen gün faaliyet ve etki alanını genişleten Orta Koridor'un, İkinci Dağlık Karabağ Savaşı'nın 2020 yılında gerçekleşmesinin akabinde 10 Kasım 2020 tarihinde imzalanan ateşkes anlaşması ile yeni bir güzergaha daha sahip olma ihtimali ortaya çıkmıştır. Anlaşmanın dokuzuncu maddesinde Azerbaycan ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında ulaşım güzergahlarının açılmasına ve güvenliğin sağlanmasına yönelik ifadeler yer verilmiş olması bu açıdan önemlidir.<sup>78</sup> Anlaşmanın bu maddesine atıf veren Azerbaycan tarafı, Zengezur Koridoru'nun inşası noktasında anlaşıldığını ifade etmektedir (Harita 9). Ermenistan tarafı ise isim konusunda bir anlaşmaya varılmadığını ancak ulaşım güzergahı noktasında anlaşmaya varıldığını, ulaşım rotasının da koridor projesi olarak ifade edilmediğini belirtmiştir. İlham Aliyev'in yaptığı açıklamalardan anlaşılmaktadır ki, Azerbaycan tarafının konu hakkındaki duruşu nettir.<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> "Türkiye-Azerbaycan-Kazakistan Dışişleri ve Ulaştırma bakanları toplantısı Bakü'de yapıldı" (2022) <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/turkiye-azerbaycan-kazakistan-disisleri-ve-ulastirma-bakanlari-toplantisi-baku-de-yapildi/2623394> (13.04.2023)

<sup>78</sup> "Trilateral Statement of the leaders of Azerbaijan, Russian Federation and Armenia of November 10, 2020" (2020) <https://www.mfa.gov.az/en/category/end-of-the-conflict-in-november-2020-and-post-conflict-situation/trilateral-statement-of-the-leaders-of-azerbaijan-russian-federation-and-armenia-of-november-10-2020> (Erişim: 13.04.2023)

<sup>79</sup> "Zengezur koridoru projesiyle ilgili bilinenler neler?" (2022) <https://www.bbc.com/turkce/articles/crgjd28700mo> (13.04.2023)



**Harita 9.** Zengezur Koridoru (TRT World, 2023)

Eldem'in de belirttiği gibi bu Koridor sayesinde Azerbaycan herhangi bir Ermeni kontrol noktasından geçmeden Nahçıvan bölgesi üzerinden Türkiye, Orta Asya ve Hazar havzasına doğrudan ulaşabilecektir (Eldem, 2022, s. 5). Orta Koridor bağlamında, üçlü bir mekanizma kuran Türkiye, Azerbaycan ve Özbekistan'ın ilgili bakanları 2 Ağustos 2022 tarihinde konu hakkında görüş bildirmiş ve Özbekistan-Kırgızistan-Çin demiryolunun Orta Koridor üzerinden bağlanması noktasında desteklerini sunmuşlardır<sup>80</sup>. Üçlü mekanizma kuran ülkeler, Orta Koridor güzergahı boyunca birleşik ulaşım şebekesi oluşturacak ve bu da Zengezur Koridoru çerçevesinde otoyolları ve demiryolları gibi projelerin yapımını mümkün kılacaktır. Orta Koridor bağlamında değerlendirilen bu Koridor'un tamamlanması ve Kars-Nahçıvan hattı boyunca demiryolu güzergahının inşası ile Asya ve Avrupa arasındaki en kısa karayolu rotası ortaya çıkacaktır. Türkiye'nin yüksek hızlı trenleri faaliyete sokması ve Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan ile kargo sevkiyatının optimizasyonu için koordinasyon konseyi ve demiryolu taşımacılığı çalışma grubu kurması gibi yeni çabalar ortaya koymuş olması, Güney

<sup>80</sup> "Türkiye Cumhuriyeti, Özbekistan Cumhuriyeti ve Azerbaycan Cumhuriyeti Dışişleri, Ticaret/Ekonomi ve Ulaştırma Bakanları Birinci Üçlü Toplantısının Sonuçlarına İlişkin Taşkent Deklarasyonu, 2 Ağustos 2022" (2022) <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-ozbekistan-azerbaycan-birinci-uclu-toplantisinin-sonuclarina-iliskin-taskent-deklarasyonu-02-08-2022.tr.mfa> (13.04.2023)



Avrupa ile Orta Koridor arasındaki etkinliğin artacağına dair izlenim vermektedir. Altyapı kapasitesi güçlendirme çalışmalarıyla birlikte azalan taşımacılık süresi bu rotanın cazibesini Asya'dan gelen yükler için artıracaktır (Eldem, 2022, s. 5).

Türk Devletleri Teşkilatı kapsamında geliştirilen diyaloglar ülkelerin ulaşımdan ticarete birçok alanda gelişmelerine ve iş birliklerine sıcak bakmalarına sebebiyet vermektedir. Yalnızca Orta Asya Türk devletleri değil katılmak isteyen diğer ülkelere de kapılarını açan Türk Devletleri Teşkilatı iş birliği alanlarını genişletme vizyonunu da benimsemiştir. 2021 yılında katıldığı bir konferansta Adalet ve Kalkınma Partisi Genel Başkanvekili Binali Yıldırım'ın Türk Devletleri Teşkilatı'na ilişkin açıklaması şu şekildedir;

“Akraba devletler yani aynı kökten gelen dilleri konuşan veya bünyelerinde Türklerin yaşadığı devletler de bu topluluğun doğal üyesidir. Moğolistan bunlardan biridir. Ayrıca Balkan coğrafyasında Macaristan başta olmak üzere Bulgaristan, Bosna Hersek, Sırbistan, Arnavutluk ve Makedonya, bütün Balkan devletleri bu teşkilatın doğal üyesidir ve ileride topluluğa dahil olacaktır. Ayrıca Rusya ve Çin de bu topluluğun doğal üyesi niteliğindedir. Bu geniş coğrafyada üzerimize düşen büyük görev ve sorumluluk var. Bunun farkında ve bilincindeyiz.”<sup>81</sup>

Bu açıklamadan da anlaşılacağı gibi Türkiye başta Çin olmak üzere, bünyesinde Türk bulduran tüm ülkeleri bu teşkilata üye olarak kabul etmeye hazırdır. Açık bir şekilde Çin'in ifade edilmesi Orta Koridor bağlamında Türkiye'nin Çin ile iş birliği yapmaya istekli olduğu şeklinde yorumlanabilir. Türk Devletleri Teşkilatı'na direkt olarak üyelik olmasa da ilerleyen dönemde Çin'in gözlemci ülke olarak Teşkilat'a katılması ilişkilerin boyut atlamasını sağlayabilir. Her ne kadar Türkiye ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasında ortak geçmişe dayanan kuvvetli bir bağ olsa da bu ve benzeri kurumların ülkelerin menfaatine hizmet ettiğini hatırlamak gerekmektedir.

Ülkelerin çoğu zaman buldukları coğrafya etrafında şekillenen bölgesel ve uluslararası örgütlere üye, gözlemci ya da diyalog ortağı gibi farklı statülerde dahil oldukları bilinmektedir. Şanghay İşbirliği Örgütü de 1996 yılında Çin Halk Cumhuriyeti, Rusya Federasyonu, Tacikistan, Kazakistan ve Kırgızistan tarafından Şanghay Beşlisi adıyla üye ülkeler arasında bölgesel iş birliğinin teşviki, üyeler arası güvenin artırılması gibi

---

<sup>81</sup> “Binali Yıldırım: Rusya ve Çin Türk Devletleri Teşkilatı'nın doğal üyesidir” (2021) <https://t24.com.tr/haber/binali-yildirim-rusya-ve-cin-turk-devletleri-teskilati-nin-dogal-uyesidir,996447> (14.04.2023)

amaçlarla kurulmuştur (Altundağ, 2014, s. 104). Türkiye 2012 yılının Haziran ayında teşkilata ‘Diyalog Ortağı Statüsü’ne kabul edilmiş, 2013 yılında imzalanan Muhtıra, 2017 yılında resmî gazetede yayımlanmıştır.<sup>82</sup> Türkiye’nin ilk üyelik girişiminin Çin tarafından veto edilmesi ve Türkiye’nin NATO üyeliği de değerlendirildiğinde örgüte üyelik statüsüne yükseltilmesi meselesine üyeler tarafından çok sıcak bakılmamıştır (Khaleqi ve Oghli, 2021, s. 112). Bu noktada, Şanghay İşbirliği Örgütü’nün resmi sitesinde yer alan genel bilgi başlığına bakıldığında örgütün odak noktasının uluslararası ve bölgesel örgütlerle iş birliği olduğu görülmektedir.<sup>83</sup> Dolayısıyla Türk Devletleri Teşkilatı ile Şanghay İşbirliği Örgütü arasında uzun vadede iş birliği ve ortaklık kurulması da düşünülebilir. Ayrıca her iki tarafta da ortak üyelerin bulunması bu koşulun sağlanmasında etkili olabilir. Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde bakıldığında ise bu durumun gerçekleşmesi, başta Türk Devletleri Teşkilatı ile Şanghay İşbirliği Örgütü üyeleri olmak üzere girişime dahil olan ülkelere fayda sağlayabilir.

### **5.3. YENİDEN ASYA GİRİŞİMİ (ASIA ANEW)**

Türkiye Cumhuriyeti’nin Asya ülkeleri ile diyaloglarını geliştirmeye yönelik attığı adımlardan bir tanesi de Dışişleri Bakanlığı çerçevesinde duyurulan Yeniden Asya Girişimi’dir.

5 Ağustos 2019 tarihinde 11. Büyükelçiler Konferansı’nın açılış konuşmasında duyurulan Yeniden Asya Girişimi, Türkiye’nin Asya ile ilişkilerini bütüncül bir bakış açısıyla ele alıp siyasi diyalog, ticaret, teknoloji, kültür, eğitim, savunma sanayii ve yatırımlar çerçevesinde özel sektör, devlet, üniversite ve toplumların iş birliği bağlamında geliştirmeyi hedeflemektedir. Türkiye’nin Asya ile Avrupa arasındaki konumunu daha iyi bir noktaya taşıma ve sürdürülebilir kalkınmaya katkı sunma perspektifiyle tanıtılan Yeniden Asya Girişimi’nin amacının Türkiye’nin eksen değiştirmesi olmadığına üzerinde özellikle durulmuştur (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2019a, ss. 35-36). Akabinde 8 Ağustos 2019 tarihli basın toplantısında dönemin Türkiye Cumhuriyeti

---

<sup>82</sup> “Şanghay İşbirliği Teşkilatı (ŞİÖ)” (t.y)

<https://www.mfa.gov.tr/sanghay-isbirligi-orgutu.tr.mfa> (17.04.2023)

<sup>83</sup> “The Shanghai Cooperation Organisation” (2023)

<http://eng.sectsco.org/cooperation/20170110/192193.html> (17.04.2023)

Dışışleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu, “*Ekonominin gücü merkezi Asya oldu*” ifadesini kullanmış, Asya ülkeleriyle bölgesel örgütler çerçevesinde de ilişkileri üst seviyeye taşımak istediklerini vurgulamıştır.<sup>84</sup>

26 Aralık 2019 tarihinde Yeniden Asya politikası için öneri almak vesilesiyle Ankara’da bir ‘Yeniden Asya Çalıştayı’ düzenlenmiştir. Başta üniversite ve düşünce kuruluşlarından katılımcıların olduğu Çalıştay’da Doğu Asya, Güneydoğu Asya, Orta Asya ve Güney Asya bölgeleri değerlendirilmiştir.<sup>85</sup> Tüm bunlara ek olarak, Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı, 3 Şubat 2022 tarihinde Yeniden Asya Sertifikalı Eğitim Programı duyurusunda bulunmuştur. Dışışleri Bakanlığı ASYA Çok Taraflı Siyasi İşler Genel Müdürlüğü ve Stratejik Araştırmalar Merkezi Başkanlığı iş birliğiyle organize edilen eğitimde üniversite son sınıf ve yüksek lisans öğrencilerine yönelik Asya coğrafyası konusunda farkındalığın artırılması ve Asya konusunda insan kaynağı havuzu oluşturulması hedefiyle ücretsiz sertifikalı eğitim programı düzenlenmiştir.<sup>86</sup> Asya kıtasına yönelik farkındalığı artırmak amacıyla yapılan bu sertifikalı eğitim programını başarıyla tamamlayanlara sertifikaları bizzat Çavuşoğlu tarafından verilmiştir.<sup>87</sup>

Çok boyutlu ve proaktif dış politika çerçevesinde değerlendirilecek olursa, ilk olarak 2015 yılında adım atılan ASEAN ile Türkiye arasındaki Sektörel Diyalog Ortaklığı ilişkisi, 2017 yılı itibariyle hayata geçirilmiştir. Türkiye’nin bu kapsamda ASEAN ülkelerinin pazarlarına daha çok açılmasının dışında, bölgede Türk şirketlerinin tanıtımı yapılacak ve bu şekilde görünürlüğün artması da sağlanacaktır. Bu da yatırımlar anlamında önemli katkılar sunacaktır. Türkiye’nin orta ve uzun vadeli hedefleri değerlendirildiğinde Yeniden Asya Girişimi bu hedeflere erişilmesi noktasında olumlu katkılar sunacaktır (Zhanaltay, 2021, s. 1). Yükselen Asya ile diyalogların üst seviyeye

<sup>84</sup> “Dışışleri Bakanı Sayın Mevlüt Çavuşoğlu’nun XI. Büyükelçiler Konferansı’nda Düzenlediği Basın Toplantısı” (2019). [https://www.mfa.gov.tr/disisleri-bakani-sayin-mevlut-cavusoglu\\_nun-on-birinci-buyukelciler-konferansi-basin-toplantisi.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/disisleri-bakani-sayin-mevlut-cavusoglu_nun-on-birinci-buyukelciler-konferansi-basin-toplantisi.tr.mfa) (Erişim: 18.04.2023)

<sup>85</sup> “Yeniden Asya Çalıştayı” (2019) tarihinde [http://sam.gov.tr/yeniden-asya\\_calistayi.tr.mfa](http://sam.gov.tr/yeniden-asya_calistayi.tr.mfa) (Erişim: 18.04.2023)

<sup>86</sup> “Yeniden Asya Sertifikalı Eğitim Programı Duyurusu” (2022) <https://www.mfa.gov.tr/yeniden-asya-sertifikali-egitim-programi-hk-03-02-2022.tr.mfa> (Erişim: 18.04.2023)

<sup>87</sup> Mevlüt Çavuşoğlu’nun 23.06.2022 tarihli tweeti; “Asya kıtası yükseliyor. Asya konusunda farkındalığı artırmak için bu yıl ilk kez düzenlediğimiz eğitim programını başarıyla tamamlayan genç kardeşlerimize sertifikalarını takdim ettik”

<https://twitter.com/MevlutCavusoglu/status/1539953938618880002> (Erişim: 18.04.2023)

çıkartılması çerçevesinde insan kaynağına olan ihtiyacın farkında olan Türkiye, bölge uzmanlarının yetişmesi konusunda da ilgili adımları atmaktadır. Gerek bakanlık gerekse üniversite ve özel sektör iş birliğiyle atılan adımlar önem arz etmektedir.

Tez çalışması kapsamında Yeniden Asya Girişimi'ni tüm boyutlarıyla anlamak ve Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde değerlendirmek Dışişleri Bakanlığı ASYA Çok Taraflı Siyasi İşler Genel Müdürü ve Yeniden Asya Girişimi Koordinatörü Büyükelçi Kezban Nilvana Darama Yıldırımgeç ile 10 Mayıs 2022 tarihinde mülakat gerçekleştirilmiştir. Gerçekleştirilen mülakat çerçevesinde ön plana çıkan konular değerlendirildiğinde özellikle birkaç noktaya vurgu yapılmıştır. Büyükelçi Darama Yıldırımgeç'e göre, Türkiye Cumhuriyet Dışişleri Bakanlığı'nın Yeniden Asya Girişimi, dünyanın jeopolitik dengelerinde kilit konuma gelen Asya'nın yükselişini yalnızca ekonomik açıdan değil, siyasi ve kültürel boyutlarıyla da ele almayı ve günün dinamiklerine uyum sağlamayı hedeflemektedir. Başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere, Avrupa Birliği ve birçok ülke kendi Asya stratejisini geliştirmiştir. Dolayısıyla, Türkiye'nin de bu bölgeye dair bir strateji geliştirmesi doğaldır. Bu doğrultuda bölgedeki potansiyeli tahlil edebilmek ve faydalanabilmek için gerçekçi politikalar ve öncelikler belirlemek, bunu da muhatap ülkeler ile birlikte kazan-kazan prensibi çerçevesinde yapıyor olmak bu girişimin ana hedefi olarak belirlenmiştir.

Orta Asya ülkeleriyle ileri düzeye erişen siyasi diyalogun, ahdi çerçevesinin ve kurumsal iş birliği mekanizmalarının Yeniden Asya coğrafyasındaki diğer alt bölgelere teşmili, Asya ülkeleriyle mevcut ancak etkin biçimde işletilemeyen karma ekonomik komisyon gibi iş birliği mekanizmalarının canlandırılması gibi politika araçlarından yararlanılacaktır. Türkiye'nin yalnızca ikili değil, çok taraflı platformlarda da varlık göstermesine önem verilmektedir. Bu noktada ASEAN ve Güneydoğu Asya özellikle öncelik verilen coğrafyalardır. Girişimin odağında ticari ve ekonomik iş birliğinin güçlendirilmesi yer almaktadır. Güneydoğu Asya ülkeleri özelinde henüz yeterince değerlendirilemeyen ciddi bir ekonomik iş birliği potansiyeli mevcuttur. İkili ticarete Türkiye aleyhine çok büyük açık kaydedilmektedir. Bölge ülkeleriyle ticaretin çeşitlendirilmesi, ihracatımızın artırılması, ticaretteki açığın ekonominin diğer sektörlerinde ülkemiz lehine ilerletilecek iş birliği ile telafi edilmesi temel hedefler arasındadır.

Türkiye'nin bu coğrafyadan aldığı ürünlerin büyük bir bölümünü oluşturan hammadde ve yarı mamuller oluşturmaktadır. Bunlar zorunlu ithalat ürünleridir. Bu çerçevede oluşan ticaret açığı da Türkiye'ye yatırım çekilerek ya da hizmet ve turizm sektörünü devreye sokarak oluşan cari açık dengelenebilir. Yine Asya ülkelerinin çoğunun ön plana çıktığı teknoloji alanında transferleri ve savunma sanayi ürünlerimiz için geniş bir pazar sunan bu ülkeler ile iş birliği ve ortaklık fırsatları değerlendirilebilir.

Mülakat çerçevesinde sorulan sorulara verilen cevaplardan anlaşıldığı üzere, Büyükelçi Darama Yıldırımgeç, Çin'in ekonomik yükselişinin Yeniden Asya Girişimi'nin kurulmasında etkili olduğu konusundaki algının hatalı olduğunu ve düzeltilmesi gerektiğini düşünmektedir. Büyükelçi'ye göre Çin sadece Türkiye için değil hem küresel hem bölgesel aktörler için tabiatıyla gözardı edilemeyecek devasa bir faktördür. Bu nedenle dış politikalarda belirleyici unsur olarak karşıya çıkmaktadır. Ekonomik yükselişi beraberinde siyasi ve kültürel olarak da etkinlik getirmektedir. Bunun uzun vadede askeri birtakım hedeflere kanalize edilip edilmeyeceğini şu aşamada kestirmek güçtür. Bu konuda gerek bölgedeki ülkelerde gerekse küresel güçlerde bazı kaygılar mevcuttur. Türkiye'ye bakıldığında, Türkiye Asya'ya yalnızca Çin odaklı yaklaşmamaktadır. İkili ilişkiler istikrarlı ve kurumsallaşmıştır. Öte yandan, ilişkilerin gündemine Sincan Uygur meselesi gibi görüş ayrılığına konu çetrefilli konular mevcuttur. Çin ile diyalog ve iş birliği kendi kulvarında ilerlemektedir. Yeniden Asya Girişimi çerçevesinde temel hedef Türkiye'nin bugüne kadar dikkatinin az yöneldiği, potansiyelin değerlendirilmediği ve Türkiye için geniş imkanlar sunan çeşitliliği hayata geçirmektir. Pek tabii, Çin Yeniden Asya Girişimi'nin önemli uygulama partnerlerinden bir tanesidir. Kuşak ve Yol Girişimi'ni ilk destekleyen ülkelerden biri de Türkiye'dir. Türkiye, Çin ile eşitler bazında ve karşılıklı tamamen yarar temelinde Kuşak ve Yol Girişimi açısından da iş birliğini sürdürme iradesine de sahiptir. Ama, Türkiye'nin de Kuşak ve Yol Girişimi ortaya konulmadan çok daha önce en azından fikir olarak ortaya atılmış ve aslında uygulama aşamasına da geçilmiş Orta Koridor Projesi gibi mega bağlantısallık projeleri bulunmaktadır. Dolayısıyla Yeniden Asya Girişimi, Kuşak ve Yol Girişimi'nin bir türevidir. Ama Kuşak ve Yol Girişimi, Yeniden Asya Girişimi'nin kapsadığı, ilgi duyduğu projelerden, alanlardan bir tanesidir. Bir diğer ifadeyle Türkiye sadece Kuşak ve Yol Girişimi değil, bağlantısallık, ekonomik iş birliği, bütünleşme, ortak refah, kalkınma, kural temelli uluslararası düzen, ticaret serbestisi, etkin çok taraflılık gibi ilkeleri veya

değerleri paylaşan her ülkenin vizyonunda yer alan bu girişimleri bir uygulama ortağı olarak görmektedir.

Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında sorulan sorular çerçevesinde Büyükelçi Darama Yıldırımgeç, Çin'in hem Yeniden Asya Girişimi için önemli uygulama partnerlerinden biri olduğunu hem de çeşitli konularda birbirilerine sınama oluşturabildiğini belirtmiştir. Türkiye'nin müteahhitlik sektöründe en büyük Asyalı rakipleri Çinliler olduğu fakat Türkiye'nin kalite, hız ve tarihe uygunluk anlamında karşılaştırmalı üstünlüğü bulunduğu yorumunu yapmıştır. Çin'e yapılan eleştirilerde inşaat kalitesizliği ve borç tuzağı ön plana çıkarken, üstün tarafın ucuz devlet kredisiyle bu projelerin arkasında durma imkânı olduğu değerlendirilmiştir. Ayrıca Türkiye'nin proje gerçekleştirmek için Çin'e kıyasla daha sınırlı finans kaynaklarının olduğu da belirtilmiştir.

Yapılan mülakattan anlaşıldığı üzere, Yeniden Asya Girişimi, Asya bölgesinde yer alan ülkeler ve platformlar ile diyalogların geliştirilmesini öncelemektedir. Dolayısıyla, Yeniden Asya Girişimi sadece Çin'i temel almamaktadır. Nitekim Asya Pasifik bölgesinde Türkiye'nin halihazırda iş birliği ve diyalog ortağı ülke ve kuruluşlar da olduğu değerlendirildiğinde, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı tarafından kurulan Yeniden Asya Girişimi'nin yalnızca bir ülkeyi baz almayacağı mantık çerçevesinde değerlendirildiğinde anlaşılmaktadır. Dışişleri Bakanlığı'nın bu girişimi takdim etmesi, güncel dinamiklere hâkim olunduğunun ve bu konuda çalışmalar için adım atıldığının en büyük göstergesidir. Yalnızca Çin odaklı bir girişim olmadığı vurgusunun yapılması da yine bölgede dostane ilişkiler kurulan ülkeler ile gelecekte yapılabilecek çeşitli iş birliklerinin önünü açmaktadır. Asya'da İşbirliği ve Güven Artırıcı Önlemler Konferansı (CICA), Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (ASEAN), Şanhay İşbirliği Teşkilatı (SCO) gibi Asya'daki Türkiye'nin üyesi ya da diyalog ortağı olduğu oluşumlarla angajmanın derinleştirilmesi, giderek büyük güçlerin rekabet alanına dönüşen Asya-Pasifik'teki gelişmelerin ve Avustralya-ABD-Hindistan-Japonya Dörtlü Güvenlik Diyalogu (QUAD), Avustralya-Birleşik Krallık-ABD savunma ve güvenlik işbirliği (AUKUS), ASEAN ülkeleriyle ÇHC, Japonya, Güney Kore ve Yeni Zelanda arasında sonuçlandırılan ve dünyanın en büyük serbest ticaret bölgesini teşkil eden Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması (RCEP) gibi iş birliği süreçlerinin Asya Pasifik bölgesinde şekillenecek yeni düzende etkili olacağı söylenebilir. Türkiye Yeniden Asya

Girişimi çerçevesinde Asya'daki gelişmeler karşısında vakitlice konumlanmaya yönelik bir strateji izlemektedir.

## SONUÇ

Türkiye ve Çin ilişkilerinde yaşanan gelişmelerin en doğru şekilde analiz edilebilmesi açısından Çin'in kendi yakın tarihinde yaşanan gelişmeler ve değişimlerin anlaşılması önem arz ettiğinden öncelikle bu konu ele alınmıştır. Liderlerin geliştirdiği stratejilerden bahsedilmiş ve bugün dünyanın başta Güneydoğu Asya, Avrasya, Orta Doğu, Afrika ve Avrupa olmak üzere büyük bir kısmını etkileyen Kuşak ve Yol Girişimi üzerinde durulmuştur.

2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Nazarbayev Üniversitesi'nde yapılan konuşma esnasında duyurulan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı konsepti, kazan-kazan iş birliği ve ortak refah yaratarak bölgesel ekonomik kalkınmayı teşvik eden ve yüksek potansiyele sahip uluslararası iş birliği ve kalkınmada altyapının oynadığı merkezi rolleri temel almaktadır (Filiz, 2020, ss. 121-122). Bugün de çok farklı coğrafyalarda varlık göstererek genişlemektedir. Temel olarak bu girişim altı ekonomik koridordan oluşmaktadır. Bu koridorlar Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru'dur. Türkiye ve Çin ilişkilerine etkisi ve her geçen gün dinamiklerin değiştiği uluslararası sistemden kaynaklı ortaya çıkabilecek olasılıkları doğru değerlendirebilmek açısından bu ekonomik koridorların tamamı çalışmada incelenmiştir. Anlaşılmıştır ki, uluslararası düzende yaşanan sorunlar küresel dinamikleri de değiştirebilmektedir. Bu sebeple Türkiye ve Çin ilişkilerini doğrudan etkileme potansiyeline sahip olan Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru ve Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru üzerinden güncel gelişmeler detaylı bir şekilde değerlendirilmiştir. Değerlendirme sonucunda, Ukrayna ve Rusya arasındaki savaş öncesinde Kuşak ve Yol Girişimi'nde ana karayolu güzergahı olarak kullanılan Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru'nun, savaş çıktıktan sonra taşımacılık alanında istikrarsızlık ve güvensizlik yarattığı için yerini alternatif rotalara bıraktığı anlaşılmıştır. Bu çerçevede Türkiye ve Çin arasındaki ilişkilerin lojistik güzergahlar üzerinden gelişme ihtimali ortaya çıkmıştır.



Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'nden daha önce tanıtımını yaptığı Orta Koridor Girişimi, Türkiye'den çıkan demiryolu hattını Transkafkasya üzerinden Orta Asya'ya bağlamak amacıyla ortaya çıkmış olsa da bugün bu güzergâh demiryolu ve çok modlu taşımacılık sistemleri ile Çin'i Avrupa'ya bağlama kapasitesi ile dikkat çekmektedir. Bu girişim çerçevesinde Türkiye, başta bölgedeki ülkeler olmak üzere çeşitli anlaşmalar yaparak etki alanını genişleterek ulaştırma anlamında da çeşitli koridorların oluşmasına öncü olmaktadır.

Covid-19 sürecinde deniz lojistiğinde yaşanan konteyner tedarik problemleri ve artan maliyetler ülkeleri karayolu güzergahı ile taşımacılık işlerini yapmaya yönlendirmiştir. Bu noktada da Türkiye'nin jeostratejik konumu, lojistik faaliyetleri için Türkiye'nin avantajına bir rol oynamıştır ve oynamaya devam etmektedir. Gerek Zengezur Koridoru gerek Kalkınma Yolu Girişimi gibi projeler ile Orta Koridor Girişimi'nin etki alanının genişletilmekte olduğu söylenebilir. İkinci Dağlık Karabağ Savaşı ile birlikte Türkiye ve Azerbaycan'ın ikili ilişkileri de farklı bir seviyeye ulaşmıştır. Zengezur Koridoru'nun enerji ile ticaret hatları bağlamında iki ülkenin menfaat alanlarına hitap ettiği aşikardır. Koridorun Asya ile Avrupa arasındaki en kısa rotayı oluşturuyor olması, uzun vadede öneminin artacağına işaret etmektedir.

Türkiye ve Çin ilişkilerine doğrudan etki eden Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru üzerinde ise ayrıca durulmuştur. Çalışmada bu koridor güzergahı boyunca yer alan altyapı kapasiteleri ele alınmış ve kapasitelerin geliştirilmesi için atılabilecek adımlar ve koşullar değerlendirilmiştir. Bunun sonucunda, kalkınmanın daha hızlı gerçekleşebilmesi için Türkiye'nin yatırımları çeken bir ülke olması gerektiği anlaşılmıştır. Türkiye'nin Orta Koridor güzergahındaki stratejik konumunun artması açısından da önem arz eden demiryollarının iyileştirilip geliştirilmesi için finansmanın sağlanması, projelerin gerçekleşme hızına katkı sağlayacaktır.

Araştırmalar neticesinde gelişmekte olan ülkelerin Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) modelinin tercih ettiği görülmüştür. Çin'in hızla büyüyen ekonomik kalkınmasıyla birlikte, hükümet tarafından özel finansman aracılığıyla kamu altyapısının sağlanması için KÖİ projelerinin; ulaşım, su, elektrik enerjisi, telekomünikasyon ve spor tesisleri gibi alanlarda yaygın olarak benimsendiği anlaşılmaktadır (Xu ve diğerleri, 2010, s. 929). KÖİ yöntemleri, Türkiye'de kamu kaynaklarının yetersizliği nedeniyle, alternatif bir

finansman tekniği olarak görülmektedir (Emek, 2009, s. 14). Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın (AIIB), 'Asya'da Altyapı Finansmanı 2019' raporunun Türkiye için ayrılan kısmında, Avrupa yatırımlarının KÖİ projeleri aracılığıyla Türkiye'nin büyük ölçekli projelerinde önemli bir rol oynadığı ve hükümetin inşaat konsorsiyumlarından alınan kredilere hazine garantisi sağlayarak daha fazla yatırım istediği ancak yapılan görüşmelerdeki kişilere göre, son dönemde para birimindeki değer kaybının endişe yarattığı ve Türkiye'de bulunan bankaların, dış finansman bağımlılıkları nedeniyle kırılgan olarak algılandığı ifadelerine yer verilmiştir (Asian Infrastructure Investment Bank, 2019, ss. 45-46). Rapor çerçevesinde düşünüldüğünde, para birimindeki değer kaybının KÖİ projelerini Türkiye'de gerçekleştirmeyi düşünen taraflarda çekimserliğe yol açabileceği değerlendirilebilir. Ayrıca, Türkiye'nin de kendisine uygun olan bir KÖİ modelini tercih etmesi, yapmayı hedeflediği projeleri gerçekleştirebilmesi açısından faydalı olacaksa da kamusal çıkarların korunması açısından her projenin ayrı ayrı değerlendirilip, mali riskler, hizmet kalitesi, borç yükü, sosyal ve çevresel etkiler gibi konular çerçevesinde proje planlanması yapılırken yetkililer tarafından risk yönetiminin doğru yapılması gerekmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilgili kurumlarının hazırlamış olduğu kalkınma planları incelendiğinde yükselen Asya'ya oluşan farkındalık özellikle 2013 yılından bu yana net bir şekilde ortaya konmuştur. Kalkınma projelerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin etki alanı çerçevesinde adımlar atıldığı da incelenen raporlarca ortaya çıkmaktadır. Bu çerçevede Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın 2019 yılında açıkladığı Yeniden Asya Girişimi, bu coğrafyayı daha yakından tanımak ve ilişkilerin gerek ikili gerekse bölgesel örgütler aracılığıyla geliştirilip güçlendirilmesi hedefiyle kurulduğu yapılan mülakat çerçevesinde de anlaşılmıştır. Bakanlıklar nezdinde bu gibi farkındalıkların oluşmuş olması ve bu yönde çabaların olması kesinlikle bölge ülkeleriyle diyalogların geliştirilmesi açısından önemlidir. Mülakat çerçevesinde, Çin'in hem Yeniden Asya Girişimi için önemli uygulama partnerlerinden biri olduğu hem de çeşitli konularda birbirilerine sinama oluşturabildiğini belirtilmesi önemlidir. Türkiye'nin proje gerçekleştirmek için Çin'e kıyasla daha sınırlı finans kaynaklarının olduğu yönünde yapılan değerlendirme, Türkiye'nin kalkınma temelli altyapı projelerinde neden hız alamadığını açıklamaktadır. Yeniden Asya Girişimi'nin yalnızca Çin odaklı değil Asya bölgesindeki her ülkeyi merkez aldığı ve ilişkileri her alanda geliştirme isteği

çerçevesinde şekillendiği de belirtilmiştir. Ayrıca Çin ile ilişkilerde Sincan Uygur meselesi, ticaret açığının dengelenmesi ve bazı bölgesel meselelerde ayrışan görüşlerin olması gibi birtakım çetrefilli konuların mevcudiyetinin belirtilmesi, tez kapsamında ele alınan konu başlıklarına da atıf yapar niteliktedir.

Türkiye'nin Orta Koridor çerçevesinde diyaloglarını üst seviyeye taşıdığı bir diğer coğrafya ise Orta Asya'dır. Bölge ülkeleri ile Orta Koridor üzerinden bir üst seviyeye çıkan diyaloglar Türk Devletleri Teşkilatı ile daha da güçlendirilmiştir. Kuşak ve Yol Girişimi ile doğal bir bağlantısallık içinde olan Orta Koridor Girişimi, Çin'in başta Avrupa ve bölge ülkeleri ile ticaretini geliştirebileceği bir rotadır. Bu nedenle Kuşak ve Yol Girişimi'nin devamlılığı açısından Çin'in Orta Koridor Girişimi güzergahında yer alan ülkelerle olan diyaloglarını iyi tutmaya ihtiyacı olacaktır. Özellikle Ukrayna ve Rusya arasında yaşanan savaş alternatif rotaların önemini, özellikle de Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi için vurgulamıştır.

Menfaatlerin, ülke varlığını sürdürme noktasında değerli olduğu düşünüldüğünde, iş birliği alanlarını genişletmek ülkelerin faydasına olacaktır. Türkiye ve Çin arasındaki Uygur Türkleri meselesi diyalogların gelişmesi noktasında yavaşlatıcı etkiye sahip olsa da Türkiye tarafı, bu meselesinin Çin'in iç meselesi olduğu yönünde görüşlerini her seferinde dile getirmeye özen göstermiştir.

İki ülkenin de kalkınmasına katkı sunan Kuşak ve Yol Girişimi ve Orta Koridor Girişimi'ni birbiri ile alakasız iki proje olarak düşünmek yanlış olacaktır. Doğal bir bağlantısallık içinde olan bu iki girişimin, iki ülkenin menfaatlerine hizmet ettiği için ilişkilerin de olumlu yönde gelişmesine katkı sunacağı değerlendirilebilir. Çin'in ortaya koyduğu Kuşak ve Yol Girişimi'nin başta kendi ülke çıkarlarına hizmet ettiği değerlendirildiğinde, Orta Asya devletlerinin bu girişimin karayolu güzergahı açısından stratejik öneme sahip olduğu aşikardır. Bu doğrultuda, Türkiye'nin Türk Devletleri Teşkilatı kapsamında Orta Asya devletleri ile daha da güçlendirdiği ilişkilerinin, Çin ile var olan ilişkilerin olumlu yönde gelişmesini sağlayacağı varsayılabilir.

Kuşak ve Yol Girişimi'nin çeşitli ülkelerin menfaat alanlarını etkilediği bilinmektedir. Bu ülkelerin başında Amerika Birleşik Devletleri gelmektedir. Çin'in bu ekonomi temelli dış politika girişimi ABD'nin siyasi ve ekonomik çıkarlarına bir meydan okuma niteliğindedir. Çin'in, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki faaliyetlerinin dünyanın

birçok noktasına, özellikle Orta Asya, Orta Doğu ve Afrika bölgelerine yayılmasının, ABD için endişe verici olduğu söylenebilir. Nitekim ABD'nin liderlik ettiği Batı merkezli ekonomik düzenin, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'yle zorlanacağı muhtemeldir. Aslında ABD Kuşak ve Yol Girişimi'ni 'Çin merkezli' bir dünya sistemi için ortam hazırlayan bir strateji olarak düşünüyor denebilir. Ayrıca, Kuşak ve Yol Girişimi'ne yönelik gelen eleştirilerin başında bilgi ve şeffaflık eksikliği gelmektedir. Bu da başta ABD ile Kuşak ve Yol Girişimi projelerinden faydalanmak isteyen diğer ülkeler için güven problemine yol açmaktadır. Girişimi ortaya koymasındaki asıl motivasyonun faydalanıcı olmak isteyen ülkeler tarafından anlaşılması, KYG çerçevesinde oluşabilecek potansiyellerin değerlendirilmesi açısından önemlidir.

Donald Trump yönetiminden bu yana süre gelen ABD ve Çin arasındaki rekabetçi dinamikler, hali hazırda Kuşak ve Yol Girişimi'ne karşı şüpheleri devam eden ABD'nin, ABD Başkanı Joe Biden yönetimiyle birlikte farklı bir noktaya evrildiği söylenebilir. 2021 yılında G-7 Zirvesi ortaklarıyla birlikte 'Daha İyi Bir Dünyayı Yeniden İnşa Et' (Build Back Better World-B3W) başlıklı girişim duyurulmuştur.<sup>88</sup> Ayrıca Çin'in Sincan'da Uygurlara karşı insan hakları ihlalleri yaptığı ima edilmiş, G-7'nin insan haklarını savunma konusunda ciddi olduğuna vurgu yapılmıştır.<sup>89</sup> 2021 yılında ABD'nin Afganistan'ndan çekilmesi ve akabinde Çin ile Afganistan arasında gelişen ilişkilerin ABD'yi rahatsız edeceği tahmin edilebilir.

Değişen dengeler karşısında ABD, Hindistan ve Japonya ile arasındaki ilişkileri güçlendirerek Hint-Pasifik bölgesinde anti-Çin bir inisiyatif olan "Hint-Pasifik Ekonomik Koridoru" projesini hayata geçirme çabalarını artırmıştır (Akdağ, 2019, s. 80). Kuşak ve Yol Girişimi'ne alternatif olarak ortaya atılan bu girişimler bunlarla da sınırlı değildir. Asya Pasifik bölgesinde AUKUS gibi ABD'nin dahil olduğu ya da ASEAN gibi diyalog ortaklığı yaptığı farklı platformlar da bulunmaktadır.

9 Haziran 2022 tarihinde ABD, Japonya ve Güney Kore'nin Dışişleri Bakan Yardımcıları arasında gerçekleşen üçlü toplantıda bölgenin ve dünyanın yararına olacak şekilde 21.

<sup>88</sup> "ABD-Çin küresel rekabetinde yeni dönem: B3W" (2021)

<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/abd-cin-kuresel-rekabetinde-yeni-donem-b3w/2303973> (Erişim: 11.06.2023)

<sup>89</sup> "US to Offer Alternative to China's Belt and Road Initiative" (2021)

[https://www.voanews.com/a/usa\\_us-offer-alternative-chinas-belt-and-road-initiative/6206928.html](https://www.voanews.com/a/usa_us-offer-alternative-chinas-belt-and-road-initiative/6206928.html) (Erişim: 11.06.2023)

yüzyılın zorluklarını ele almak üzere birlikte çalışacakları vurgusunun yapılması uzun vadede Asya Pasifik bölgesinde şekillenecek ittifaklara da işaret etmektedir.<sup>90</sup> Dolayısıyla, mevcut uluslararası düzende, NATO üyesi olan Türkiye'nin, yürüttüğü politikalarda yalnızca siyah ve beyazları olan ABD ile yükselen güç Çin arasında dengeli bir siyaset sürmesi önem arz etmektedir.

Tarihsel perspektiften incelendiğinde 2013 yılından bu yana Türkiye ve Çin arasında mutabakat zaptlarının imzalanması ve benzeri gibi yaşanan gelişmeler iki ülke arasındaki ilişkilerin olumlu yönde geliştiğini gösteriyor denebilir. Geliştirmeye açık olan alanların varlığını da ayrıca belirtmek gerekmektedir. Türkiye'nin gerek jeostratejik konumu gerekse başta Kazakistan gibi Orta Asya ülkeleri ile kurduğu ilişkiler değerlendirildiğinde hem bu ülkeler hem de kurumlar aracılığıyla Çin ile olan ilişkilerini geliştirmesi daha kolay olacaktır.

Esasen Rusya-Ukrayna Savaşı'nın çıkması ile birlikte Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde artan jeopolitik ve jeostratejik önemi ikili ilişkileri olumlu yönde etkileyecek önemli olayların başında gelmektedir. Bunlara ek olarak, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın Yeniden Asya Girişimi, Orta Koridor Girişimi gibi birçok girişim başta Çin olmak üzere Asya ülkeleri ile diyalogların gelişmesi için kurumlar aracılığıyla atılan adımlar Türkiye'nin gerekli çabayı gösterdiğine dair kanıt niteliğindedir. Ayrıca yine Çin'in Afganistan ile halihazırda diyalog geliştirme eğiliminde olduğu değerlendirildiğinde Lapis Lazuli Koridoru, Çin ve koridora dahil olan ülkelere de çok çeşitli fırsatlar sunmaktadır. Son dönemde adından sıklıkla söz ettiren ve Asya ile Avrupa arasındaki en kısa ulaşım rotasını sunacak olan Zengezur Koridoru'nun bağlantı noktasının Türkiye olduğu da değerlendirildiğinde ticareti ve kalkınmayı ön planda tutan Çin'in Türkiye ile ilişkilerini geliştirmek isteyeceği değerlendirilebilir. 2023 yılında açıklanan Kalkınma Yol Girişimi'nin ikili ilişkiler için bir sınamaya mı yoksa iyileştirmeye mi yol açacağı konusu henüz değerlendirme yapmak için çok yeni olsa da iş birliği alanlarına bir yenisinin eklenebileceği ihtimalinin de değerlendirilebileceği söylenebilir. Bu noktada Çin ile Türkiye'nin birbirilerini daha iyi tanıyıp diyaloglarını pekiştirmesi ve iki ülke arasındaki güven duygusunun artırılması noktasında yürütülecek

---

<sup>90</sup> "Joint Statement on the Republic of Korea-U.S.-Japan Trilateral Vice Foreign Ministerial Meeting", The White House (2022) <https://www.state.gov/joint-statement-on-the-republic-of-korea-u-s-japan-trilateral-vice-foreign-ministerial-meeting/> (Erişim: 11.06.2023)

faaliyetler, küresel siyasette yükselen güç olarak nitelendirilen Çin ile güven temelli ilişkiler kurulması noktasında faydalı olacaktır. Nitekim küresel ölçekli olan Kuşak ve Yol Girişimi ikili ilişkilerin gelişmesine kazan-kazan prensibi çerçevesinde olumlu etkiler sunmaktadır.

## KAYNAKÇA

- Abbasi, A. R. K. (1989). China After Deng Xiaoping. *Strategic Studies*, 13(2), 12-15.
- Adıbelli, B. (2007). *Osmanlıdan günümüze Türk-Çin ilişkileri*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Ahmadi, A. (2022). *Russia-Ukraine War: Implications for Asian Geoeconomics*. The Diplomat. 27 Mart 2023 tarihinde <https://thediplomat.com/2022/07/russia-ukraine-war-implications-for-asian-geoeconomics/> adresinden erişildi.
- Akçapa, M. (2023). Türk Devletleri Teşkilatı'nın Tarihsel Gelişimi: Teşkilatın Dünü, Bugünü ve Yarını. *Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi*, 11(34), 473-491.
- Akdağ, Z. (2019). Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemi. *Birey ve Toplum*, 9(11), 65-95.
- Akhtar, A.S. (2018). *The China–Pakistan Economic Corridor*. Monthly Review. 6 Haziran 2023 tarihinde <https://monthlyreview.org/2018/06/01/the-china-pakistan-economic-corridor/> adresinden erişildi.
- Akyüz, D. (2022). Birinci Dünya Savaşı'nda Japonya ve Japon-Amerikan Savaşı'nın Temellerinin Atılması. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 5(9), 90-114.
- Altundağ, Z. (2016). Geçmişten Günümüze Şanghay İşbirliği Örgütü. *Avrasya Etüdlere*, 49(1), 99-124.
- Amako, S. (2012). China, the Emerging Superpower and Drifting Sino-Japanese Relations. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 1(1), 73-95.
- Aminjonov, F. ve Dovgalyuk, O. (2023). *Central Asia–China Gas Pipeline (Line A, Line B, and Line C)*. The People's Map of Global China. 6 Haziran 2023 tarihinde <https://thepeoplesmap.net/project/central-asia-china-gas-pipeline-line-a-line-b-and-line-c/> adresinden erişildi.
- Anadolu Ajansı. (2021). *ABD-Çin küresel rekabetinde yeni dönem: B3W*. 11 Haziran 2023 tarihinde <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/abd-cin-kuresel-rekabetinde-yeni-donem-b3w/2303973> adresinden erişildi.

- Anadolu Ajansı. (2023). *Türkiye-Azerbaycan-Kazakistan Dışişleri ve Ulaştırma bakanları toplantısı Bakü’de yapıldı*. 13 Nisan 2023 tarihinde <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/turkiye-azerbaycan-kazakistan-disisleri-ve-ulastirma-bakanlari-toplantisi-baku-de-yapildi/2623394> adresinden erişildi.
- Armaoğlu, F. (1997). *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Asl, S. S. (2022). Malakka Boğazı’nın Güneydoğu Asya’daki Stratejik Önemi. ANKASAM. 01 Temmuz 2023 tarihinde [https://www.ankasam.org/malakka-bogazinin-guneydogu-asyadaki-stratejik-onemi/#\\_edn8](https://www.ankasam.org/malakka-bogazinin-guneydogu-asyadaki-stratejik-onemi/#_edn8) adresinden erişildi.
- Asian Infrastructure Investment Bank. (2019). *Asian Infrastructure Finance 2019: Bridging Borders: Infrastructure to Connect Asia and Beyond*. 10 Haziran 2023 tarihinde <https://www.aiib.org/en/news-events/asian-infrastructure-finance/common/base/download/AIIB-Asian-Infrastructure-Finance-2019-Report.pdf> adresinden erişildi.
- Atasoy, F. (2010). Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu, *Bir Kültür Koridoru Olarak İpek Yolu Sempozyumu: 16 Ekim 2010 – Antalya: Bildiriler: 1-12*.
- Ateş, Z. (2017). The Belt And Road And Turkey’s Middle Corridor Initiative- Revival of the Ancient Silk Road. *Foreign Policy Magazine*, 44(2).
- Atlı, A. (2016). *Turkey’s Foreign Policy Towards China, Analysis and Recommendations for Improvement*. İstanbul: Boğaziçi University, Asian Studies Center.
- Azernews. (2017). *Expert: Azerbaijan Turkey, Kazakhstan from core in Formation of Unified Turkic Field*. 13 Nisan 2023 tarihinde <https://www.azernews.az/nation/107295.html> adresinden erişildi.
- Babones, S. (2017). *The New Eurasian Land Bridge Linking China And Europe Makes No Economic Sense, So Why Build It?*. Forbes. 28 Kasım 2022 tarihinde <https://www.forbes.com/sites/salvatorebabones/2017/12/28/the-new-eurasian-land-bridge-linking-china-and-europe-makes-no-economic-sense-so-why-build-it/?sh=47915b35c9c0> adresinden erişildi.
- Bahçecik, Ş. O., Ekman, A., Nicolas, F., Seaman, J. ve diğerleri. (2017). *Three Years of China’s New Silk Roads: From Words to (Re)action?* Ifri: Etudes de l’Ifri. Ifri.



- BBC. (2022). *Zengezur koridoru projesiyle ilgili bilinenler neler?*. 14 Nisan 2023 tarihinde <https://www.bbc.com/turkce/articles/crgjd28700mo> adresinden erişildi.
- Beckwith, C. I. (2009). *Empires of the Silkroad: a History of Central Eurasia from the Bronze Age*. Princeton: Princeton University Press.
- Best, A., Hanhimaki, J., Maiolo, J.A., Schulze, K.E. (2008). *International History of the Twentieth Century and Beyond*. Routledge.
- Bhutani, S. K. (1994). China under Mao Zedong. *World Affairs: The Journal of International Issues*. 3(1), 35-38.
- Bilal, S. H. (2017). *India Has Nothing to Fear From China's 'Belt and Road*. The Diplomat. 6 Haziran 2023 tarihinde <https://thediplomat.com/2017/01/india-has-nothing-to-fear-from-chinas-belt-and-road/> adresinden erişildi.
- Bilgin, H. (2008). *Stratejik Açıdan Çin'in Dünü ve Bugünü*. Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Bilgin, H. (2010). *Stratejik Açıdan Çin*. Ankara: Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu Yayınları.
- Blank, S. J., Pelletiere, S. C. ve Johnsen, W. T. (1993). *Turkey's Strategic Position At The Crossroads Of World Affairs*. Pennsylvania: U.S. Army War College.
- Bodin, L. ve Warner, C. (1979). *The Boxer Rebellion*. London: Osprey.
- Boz, S. S. (2013). Kamu Özel İşbirliği (PPP) Modeli. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 4(2). 277-332.
- Bozkurt, N. (2000) İpek Yolu. *TDV İslâm Ansiklopedisi*. 09 Kasım 2022 tarihinde <https://islamansiklopedisi.org.tr/ipek-yolu> adresinden erişildi.
- Bölükbaşı, S. (2001). *Barışçı Çözumsuzlük*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Brinza, A. (2022). *Putin's War Has Killed China's Eurasian Railway Dreams*. Foreign Policy. 27 Nisan 2023 tarihinde <https://foreignpolicy.com/2022/03/01/belt-road-initiative-new-urasian-land-bridge-china-russia-poland/> adresinden erişildi.
- Britannica, (2023). *Mao and the Chinese Communist Party*. 3 Haziran 2023 tarihinde <https://www.britannica.com/biography/Mao-Zedong/Mao-and-the-Chinese-Communist-Party> adresinden erişildi.

- Brown, V. F. (2020). *A BRI(dge) too far: The unfulfilled promise and limitations of China's involvement in Afghanistan*, Brookings Institution 6 Haziran 2023 tarihinde [https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/06/fp\\_20200615\\_china\\_afghanistan\\_felbab\\_brown.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/06/fp_20200615_china_afghanistan_felbab_brown.pdf) adresinden erişildi.
- Buchas, Peter. (2022). *Threat Perceptions and Security Concepts in China - The Development of China's Strategy White Papers*. 3 Haziran 2023 tarihinde [https://fddi.fudan.edu.cn/\\_upload/article/files/18/2c/9d8ea2b147e39361d7f9692f0fd8/9ec59696-b33e-40ad-96a7-164d90755bde.pdf](https://fddi.fudan.edu.cn/_upload/article/files/18/2c/9d8ea2b147e39361d7f9692f0fd8/9ec59696-b33e-40ad-96a7-164d90755bde.pdf) adresinden ulaşıldı.
- Burna-Asefi, S. N. (2023). *New Hopes for Old Projects? China Gears Up Rail Efforts With Kazakhstan*. The Diplomat. 27 Mart 2023 tarihinde <https://thediplomat.com/2023/03/new-hopes-for-old-projects-china-gears-up-rail-efforts-with-kazakhstan/> adresinden erişildi.
- Cable, V. (2017). Deng: Architect of the Chinese Superpower. Y. Jie (Ed.) *From Deng to Xi: Economic Reform, the Silk Road, and the Return of the Middle Kingdom (s. 1-7)*. London: LSE.
- Callahan, W. (2016). China 2035: From the China Dream to the World Dream, *Global Affairs*, 2(3), 247-258.
- Cantlie J. & Jones C. S. (1912). *Sun Yat Sen and the awakening of China*. London: Fleming H. Revell.
- Chaziza, M. (2021). China's New Silk Road Strategy and the Turkish Middle Corridor Vision, *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 15(1), 34-50.
- Chin, T. (2013). The Invention of the Silk Road, 1877. *Critical Inquiry*, 40(1), 194-219.
- China Daily. (2021). *At the CPC's Third National Congress in June 1923, a decision is made to set up a united front with the Kuomintang*. The National Committee of the Chinese People's Political Consultative Conference. 3 Haziran 2023 tarihinde [http://en.cppcc.gov.cn/2021-06/26/c\\_636528.htm](http://en.cppcc.gov.cn/2021-06/26/c_636528.htm) adresinden erişildi.
- China Public Private Partnerships Center. (2022). *"New Infrastructure with PPP" Flourishes at a Right Time with a Promising Future*. 30 Mart 2023 tarihinde <http://www.cpppc.org/en/szyw/999351.jhtml> adresinden erişildi.

- Clark, G. (1957). *A Farewell To Alms: A Brief Economic History Of The World*. Princeton: Princeton University Press.
- Cumhuriyet Gazetesi. (2009). *Çin mallarına boykot*. 9 Haziran 2023 tarihinde <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/cin-mallarına-boykot-72846> adresinden erişildi.
- Çağlıyan, A. ve Bozkurt, Y. A. (2013). Türkiye’de Demiryolu Güzergâhları Jeomorfoloji İlişkisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 28, 66-486.
- Çakan, V. (2017) Geçmişten günümüze Çin. *Asya Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 111-130.
- Çakır, H. B. (2021). *Kuşak-Yol Projesi, İpek Yolu ve Çin-Türkiye İlişkilerine Etkisi*. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi. İstanbul.
- Çalık, Ü. (2011). Çin Ekonomisi (Mao ve Mao Sonrası Dönem). *Liberal Düşünce Dergisi*, (64). 185-206.
- Dabas, M. (2017). *Here Is All You Should Know About 'String Of Pearls', China's Policy To Encircle India*. India Times. 6 Haziran 2023 tarihinde <https://www.indiatimes.com/news/india/here-is-all-you-should-know-about-string-of-pearls-china-s-policy-to-encircle-india-324315.html> adresinden erişildi.
- Dadabaev, T. (2017). “Silk Road” as foreign policy discourse: The construction of Chinese, Japanese and Korean engagement strategies in Central Asia, *Journal of Eurasian Studies*, 9(1), 30-41.
- Dağcı, K. & Keskin, M. (2014). Çin’in Doğu Türkistan Politikası ve Azınlık Hakları Bağlamında Hak İhlalleri. *Barış Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi*, 1 (2), 11-29.
- Deepak, B.R. (2018). Bangladesh, China, India, Myanmar Economic Corridor (BCIM-EC): Security Dilemma Rider to Regional Economic Integration. B.R. Deepak (ed.) *China’s Global Rebalancing and the New Silk Road* (s. 51-68). Singapore: Springer.
- DEİK. (2022). *Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi: Covid-19 Salgını Sonrası Dönemde Türkiye İçin Fırsatlar Riskler ve Öneriler*. İstanbul: DEİK.

- Demir, G. (2021). *Çin'in küreselleşmesinde kuşak ve yol girişimi ve Türkiye-Çin ilişkilerine muhtemel etkileri*. Baılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Ankara.
- Demirtepe, Ö. (2013). Yükselen Tehdit Algısı Karşısında Çin'in Yumuşak Güç Siyaseti: Politikalar ve Sınırlılıkları. *bilig*, 65, 95-118.
- Dingding, C. ve Jianwei, W. (2011). Lying Low No More? China's New Thinking on the Tao Guang Yang Hui Strategy. *China: An International Journal*, 9(2), 195-216.
- Diriöz, A. O. (2023). *Yeni Olgular ve Güvenlik Yönetişimi Bakımından Kuşak ve Yol Rekabet Güvenliği: Yeni İpek Yolu için Çin'in Kuşak ve Yol projesine alternatif/tamamlayıcı rotanın önemi*. TASAM. 13 Nisan 2023 tarihinde [https://tasam.org/tr-TR/Icerik/70242/yeni\\_olgular\\_ve\\_guvenlik\\_yonetisimi\\_bakimindan\\_kusak\\_ve\\_yol\\_rekabet\\_guvenligi\\_yeni\\_ipek\\_yolu\\_icin\\_cinin\\_kusak\\_ve\\_yol\\_projesine\\_alternatif\\_tamamlayici\\_rotanin\\_onemi](https://tasam.org/tr-TR/Icerik/70242/yeni_olgular_ve_guvenlik_yonetisimi_bakimindan_kusak_ve_yol_rekabet_guvenligi_yeni_ipek_yolu_icin_cinin_kusak_ve_yol_projesine_alternatif_tamamlayici_rotanin_onemi) adresinden erişildi.
- Doğanlar, M. E. (2021). *Neorealist Teori Bağlamında Çin Dış Politika Stratejilerinin Değerlendirmesi*. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Başkent Üniversitesi, Ankara.
- Dwivedi, R. (2006). China's Central Asia Policy in Recent Times. China and Eurasia Forum Quarterly. *China and Eurasia Forum Quarterly*, 4(4), 139-159.
- Eberhard, W. (1941). Yeni Türkiye ve Çin: Atatürk Bibliyografyasına İlave. *Bellekten*, 5(20), 625-633.
- Eberhard, W. (1947). *Çin Tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Ekinci, M. B. (2014). The Silk Roads From Past to the Future and Their Interactions With the Foreign Trade of Turkey. *Avrasya Etüdüleri*, 20(45), 7-42.
- Ekrem, Erkin. (2010). *Türkiye-Çin İlişkilerinin 40 Yılı (1971-2011)*. Ankara Üniversitesi.
- Ekrem, N. H. (2003). *Çin Halk Cumhuriyeti Dış Politikası (1950-2000)*. Ankara: Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi.
- Ekrem, N. H. (2012). Chang Ch'ien'in Seyahat Raporuna Göre Hun Döneminde Orta Asya'nın Sosyal ve İktisadî Durumu. *Modern Türklük Araştırmaları Dergisi*, 9(2), 7-52.

- Eldem, T. (2022). Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity: Connecting Europe and Asia via Central Asia, the Caucasus, and Turkey. *SWP Comment*, 64, 1-7.
- El-Hılo, M. (2023). *Kalkınma Yolu ve Irak Basınına Yansımaları*. İran Araştırmaları Merkezi. 9 Nisan 2023 tarihinde <https://www.iramcenter.org/kalkinma-yolu-ve-irak-basinina-yansimalari-2352> adresinden erişildi.
- Emek, U. (2009). Türkiye'de Altyapı Hizmetlerinin Özel Sektöre Gördürülmesi: Neden, Ne zaman, Nasıl?, *İktisat İşletme ve Finans*, 24(284), 9-45.
- Erdoğan, M. F. (2021). Afganistan Çin'in Kuşak ve Yol Projesi'nde yeni bir dönemeç olabilir mi?. Anadolu Ajansı. 9 Nisan 2023 tarihinde <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/afganistan-cinin-kusak-ve-yol-projesinde-yeni-bir-donemec-olabilir-mi/2343639> adresinden erişildi.
- Fang, C., Nolan, P. ve Linggui, W. (2022). *The Routledge Handbook of the Belt and Road*. New York. Series: Routledge International Handbooks.
- Ferchen, M. (2016). *China Keeps the Peace*. Foreign Affairs. 25 Nisan 2022 tarihinde <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2016-03-08/china-keeps-peace> adresinden erişildi.
- Filiz, T. (2020). Çin'in Küresel Tek Kuşak Tek Yol Girişiminde Türkiye'nin Konumu Üzerine Bir İnceleme. *Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*. 2(2), 117-133.
- Forough, M. (2022). *What Will Russia's Invasion of Ukraine Mean for China's Belt and Road?*. The Diplomat. 30 Kasım 2022 tarihinde <https://thediplomat.com/2022/03/what-will-russias-invasion-of-ukraine-mean-for-chinas-belt-and-road/> adresinden erişildi.
- France 24. (10.07.2009). *Turkish PM Erdogan likens Xinjiang violence to 'genocide'*. 1 Mayıs 2023 tarihinde <https://www.france24.com/en/20090710-turkish-pm-erdogan-xinjiang-violence-genocide-turkey-uighurs-han-trade-beijing-china> adresinden erişildi.
- Fuller, G. ve Starr, F. (2003). *The Xinjiang Problem*. Washington: Central Asia-Caucasus Institute.

- Fulton, J. (2020). China-Saudi Arabia Relations Through the '1+2+3' Cooperation Pattern. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 14(4), 516-527.
- Gabusi, G. (2020). China's Structural Power and the Fate of the BCIM Economic Corridor. *The International Spectator*, 55(3), 1-18.
- Garnaut, R. ve Song, L. (1999). *China: twenty years of economic reform*. Australian National University.
- Ghiasy, R. ve Zhou, J. (2017). The Silk Road Economic Belt. *Considering Security Implications and EU-China Cooperation Prospects*. Stockholm International Peace Research Institute.
- Global Times. (2022). *China-Mongolia ties to embrace greater potentials from infrastructure to trade under China's BRI and Mongolia's Steppe Road Program: envoy*. 4 Haziran 2023 tarihinde <https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277101.shtml> adresinden erişildi.
- Greve, A. Q. ve Levy, J. S. (2018). Power Transitions, Status Dissatisfaction, and War: The Sino-Japanese War of 1894-1895, *Security Studies*, 27(1), 148-178.
- Harris, S. (2014). *China's Foreign Policy*. Cambridge: Polity Press.
- Huang, Y. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. *China Economic Review*. 40, 314-321.
- Hughes, N. C. (1998). Smashing the Iron Rice Bowl. *Foreign Affairs*, 77(4), 67-77.
- Ingwerson, M. (1995). *The Turks Are Coming, Cry Russians In Their Ex-Empire*. Christian Science Monitor. 6 Haziran 2023 tarihinde <https://www.csmonitor.com/1995/0926/26013.html> adresinden erişildi.
- İHH. (2015). *İHH'dan Doğu Türkistan Raporu*. 1 Mayıs 2023 tarihinde <https://ihh.org.tr/haber/ihhdan-dogu-turkistan-raporu-2905> adresinden erişildi.
- İmer, Z. (2005). Miladi Dönem Öncesi Orta Asya'da İpek. *Bilig*, (32), 1-32.
- Jamshaid, U. (2022). *Pak-Iran Delegation Discuss Regional Peace, Border Security Issues*. Urdu Point. 6 Haziran 2023 tarihinde <https://www.urdupoint.com/en/pakistan/pak-iran-delegation-discuss-regional-peace-b-1538840.html> adresinden erişildi.

- Javaid, U. (2016). Assessing CPEC: Potential Threats and Prospects. *JRSP*, 53(2), 254-269.
- Ju, F. (2022). Polytheism Tendency in the Trend of Integration of the Three Major Religions: Worship of Silkworm Deity Art of Medieval China. *Religions*, 13(1047), 1-23.
- Kadıoğlu, A. M. (2018). *Karşılaştırmalı Tarih Perspektifinden Osmanlı Japon Askeri Modernleşmesi (1870-1910)*. Basılmamış Doktora Tezi. Selçuk Üniversitesi, Konya.
- Kang, L. (2015). Global Maoism and Cultural Revolution in the Global Context. *Comparative Literature Studies*, 50(1), 12-28.
- Karaca, R. K. (2007). Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkilerinde Doğu Türkistan Sorunu. *Akademik Bakış*, 1(1), 219-245.
- Karagöz, T. (2021). *China's Public Diplomacy Strategy Behind The Belt and Road Initiative: How Did China's Image In Turkey's Public Opinion Change After Belt and Road Initiative?*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi.
- Kayış, F. T. (2022). *Kuşak-yol girişimi'nin Türkiye için olası etkileri: Fırsatlar ve tehditler bağlamında bir analiz*. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Afyon.
- Kazakhstan Today. (2023) *Kazakhstan Railways expands logistics ties with China*. 9 Haziran 2023 tarihinde [https://www.kt.kz/eng/economy/kazakhstan\\_railways\\_expands\\_logistics\\_ties\\_with\\_china\\_1377947325.html](https://www.kt.kz/eng/economy/kazakhstan_railways_expands_logistics_ties_with_china_1377947325.html) adresinden erişildi.
- Ke Y., Jefferies M., Shrestha A., Jin X., (2014) Public Private Partnership in China: Where to from Here. *Organization, Technology & Management in Construction: An international Journal*, 6(3), 1156-1162.
- Kenderdine, T. (2017). China's Industrial Policy, Strategic Emerging Industries, and Space Law. *Asia and the Pacific Policy Studies* 4(2), 325-342.

- Kenderdine, T. Ve Bucsky, P. (2021). *Middle Corridor—Policy Development And Trade Potential of The Trans-Caspian International Transport Route*. Asian Development Bank Institute. ADBI Working Paper Series.
- Keuper, M. (2022). The Implications of the Russian Invasion of Ukraine on the Future of Sino-European Overland Connectivity. AIES. 1-6.
- Khaleqi, Z. A. ve Oghli, J. S. (2021). Şangay İşbirliği Örgütü Ve Türkiye'nin Olası İlişkileri. *Pearson Journal Of Social Sciences & Humanities*, 6(12), 107-116.
- Khan, S. (2021). Power Games on The Silk Route: A Journey From Historical to Modern Era. *Eurasian Research Journal*, 3 (2), 33-56.
- Kırilen, G. (2015). 16-17. Yüzyillardaki Osmanlı ile Çin Arasındaki Diplomatik ve Kültürel İlişkiler. Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu.
- Kimmel, M. S. (1990). *Revolution in Internatiional Context: Geopolitical Competition and the Capitalist World Economy (Fahri Çakı Çev.)*. Philadelphia: Temple University Press.
- Kissinger, H. (2015). *Çin: Dünden Bugüne Yeni Çin*. Kaknüs Yayınları. İstanbul.
- Koçakoğlu, M. A. (2021). Deng Xiaoping Sonrası Sloganlarla Çin'in Gelişimi. *APAM Çin Çalışmaları-I (s.31-52)* Ankara: Ankara Üniversitesi.
- Krukowska, M. (2016). China's 'one belt, one road' strategy and its implications for the global world order. *International Business and Global Economy*. 35(1), 57–168.
- Kudal, B. R. (2023). *Çin'in Kuşak-Yol Projesinin Ekonomi Politikası ve Türkiye'ye Olası Etkileri*. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Bolu.
- Kurban, N. A. (2020) BUĞRA, Mehmet Emin. TDV İslâm Ansiklopedisi. 9 Haziran 2023 tarihinde <https://islamansiklopedisi.org.tr/bugra-mehmet-emin> adresinden erişildi.
- Kurtulan, Y. (2022). *Yeni İpek Yolu Projesi ve Lojistik Sektörünün Türkiye Üzerinde Etkisi*. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi. Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi, Balıkesir.
- Kuşku Sönmez, E. (2020). Çin'in Bölgesel Hegemonya Araçları Olarak Asya Pasifikte Uluslararası Örgütler. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 3(6), 33-53.



- Kültür ve Turizm Bakanlığı. *İpek Yolu*. 29 Ekim 2022 tarihinde <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-9996/ipek-yolu.html> adresinden erişildi.
- Kwon, Y. P. (2018). The Original Concept of the Silk Road and Richthofen's Humanistic Ideas. *Acta Via Serica*, 3(2), 1-21.
- Levent, S. (2021). Kadim Doğu Asya Uluslararası İlişkilerinde Japonya -Yuan Hanedanlığı Dönemi Çin İmparatorluğu ile İlişkiler Örneğinde-. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 40(69), 95-132.
- Lianyungang China. (2018). *Comprehensive Transportation Network*. 27 Mart 2022 tarihinde <http://www.lyg.gov.cn/lygmhywwz/aboutlianyungang/content/5a317e93-19a9-482b-ab35-867ba5b60fb9.html> adresinden erişildi.
- Luft, G. (2016). *It Takes a Road. China's One Belt One Road Initiative: An American Response to The New Silk Road*. Institute for the Analysis of Global Security.
- Ma, Yuan. (2021). *China's Belt and Road Initiative: Implications for Turkey*. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya.
- Malik, A. R. (2023). *China-Pakistan Economic Corridor: A Game Changer. Impact of Gwadar Port on the Economy of Pakistan under the China Pakistan Economic Corridor*. The Institute of Strategic Studies Islamabad.
- McBride, J., Berman, N. ve Chatzky, A. (2023). *China's Massive Belt and Road Initiative*. *Council on Foreign Relations*. 20 Mayıs 2023 tarihinde <https://www.cfr.org/backgroundunder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> adresinden erişildi.
- Meisner, M. J. (2007). *Mao Zedong: A political and intellectual portrait*. Cambridge: Polity.
- Merdan, A. S. (2021). Avrasya Jeopolitiğinde Türkiye'nin Enerji Politikaları: Tanap ve Türk Akımı. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 17 (2), 457-473.
- Mevlüt Çavuloğlu. (2022). 18 Nisan 2023 tarihinde <https://twitter.com/MevlutCavusoglu/status/1539953938618880002> adresinden erişildi.

- Miller, T. (2017). *China's Asian Dream: Empire Building Along the New Silk Road*. Zed Book.
- Milliyet Gazetesi (2009). *Erdogan: Adeta bir soykırım*. 9 Haziran 2023 tarihinde <https://www.milliyet.com.tr/dunya/erdogan-adeta-bir-soykirim-1116463> adresinden erişildi.
- Ministry of Foreign Affairs of Republic of Azerbaijan. (2020). *Trilateral Statement of the leaders of Azerbaijan, Russian Federation and Armenia of November 10, 2020*. 14 Nisan 2023 tarihinde <https://www.mfa.gov.az/en/category/end-of-the-conflict-in-november-2020-and-post-conflict-situation/trilateral-statement-of-the-leaders-of-azerbaijan-russian-federation-and-armenia-of-november-10-2020> adresinden erişildi.
- Ministry of Foreign Affairs of Republic of Kazakhstan. (2019). *Legal status of the Caspian Sea*. 9 Haziran 2023 tarihinde <https://www.gov.kz/memleket/entities/mfa/press/article/details/591?lang=en> adresinden erişildi.
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2015). *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. 4 Haziran 2023 tarihinde [https://www.fmprc.gov.cn/eng/topics\\_665678/2015zt/xjpcxbayzlt2015nnh/201503/t20150328\\_705553.html](https://www.fmprc.gov.cn/eng/topics_665678/2015zt/xjpcxbayzlt2015nnh/201503/t20150328_705553.html) adresinden erişildi.
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2022). *From Initiative to reality: Moments in developing the Belt and Road Initiative*. 25 Nisan 2022 tarihinde [http://english.www.gov.cn/policies/infographics/2015/04/23/content\\_281475094425039.htm](http://english.www.gov.cn/policies/infographics/2015/04/23/content_281475094425039.htm) adresinden erişildi.
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2023a). *4th round of Pakistan-China Foreign Ministers' Strategic Dialogue Joint Press Release*. 6 Haziran 2023 tarihinde [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/202305/t20230507\\_11071904.html](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/202305/t20230507_11071904.html) adresinden erişildi.

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2023b). *Qin Gang Attends the Fifth China-Afghanistan-Pakistan Foreign Ministers' Dialogue*. 6 Haziran 2023 tarihinde [https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjdt\\_665385/wshd\\_665389/202305/t20230508\\_11073154.html](https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjdt_665385/wshd_665389/202305/t20230508_11073154.html) adresinden erişildi.

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2023c). *Working Together for a China-Central Asia Community with a Shared Future Featuring Mutual Assistance, Common Development, Universal Security, and Everlasting Friendship*. 6 Haziran 2023 tarihinde [https://www.fmprc.gov.cn/eng/zxxx\\_662805/202305/t20230519\\_11079941.html](https://www.fmprc.gov.cn/eng/zxxx_662805/202305/t20230519_11079941.html) adresinden erişildi.

Mote, F. W. (1999). *Imperial China 900 – 1800*. United States of America: Harvard University Press.

Mutlu, C. (2019). Boksör Ayaklanması ve Sultan Abdülhamid'in Nasihat Heyeti. *Türk Dünyası Araştırmaları*. 123(243), 313-330.

Naughton, B. (1993). Deng Xiaoping: The Economist. *The China Quarterly*. 135, 491-514.

North, R. C. (1963). *Moscow and Chinese Communist*. California: Stanford University Press.

OECD. (2004). Most-Favoured-Nation Treatment in International Investment Law. *OECD Working Papers on International Investment*. 2004/02. OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/518757021651>, 1-25.

OECD. (2018). *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*. 10 Haziran 2023 tarihinde <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf> adresinden erişildi.

Office of the Historian. (1972). 203. *Joint Statement Following Discussions With Leaders of the People's Republic of China*. 4 Haziran 2023 tarihinde <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1969-76v17/d203> adresinden erişildi.

- Oktay, F. (2020). *Çin: Yeni Büyük Göç ve Değişen Dünya Dengeleri*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Oliphant, L. (2012). *In Narrative of the Earl of Elgin's Mission to China and Japan, in the Years 1857, '58, '59*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Öğütçü, M. (1999). *Geleceğimiz Asya'da mı? Yaralı Asya, Çin ve Türkiye*. İstanbul: AD Kitapçılık.
- Özsoy, B. (2019). Hazar Denizi Meselesi Bağlamında Türk Cumhuriyetleri Arasındaki Siyasi ve Ekonomik İlişkiler. *MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8(1), 451-468
- Öztürkler, K. (2020). *Teknoloji savaşları: Huawei, 5G, ABD ve Çin ekseninde neler oluyor?*. Bloomberg HT. 4 Haziran 2023 tarihinde <https://www.bloomberght.com/yorum/koray-ozturkler/2247005-teknoloji-savaslari-huawei-5g-abd-ve-cin-ekseninde-neler-oluyor> adresinden erişildi.
- Pamuk, D. (2022). *Küresel karbonun yarısından fazlasını üç ülke salıyor*. Anadolu Ajansı. 4 Haziran 2023 tarihinde <https://www.aa.com.tr/tr/cevre/kuresel-karbonun-yarisindan-fazlasini-uc-ulke-saliyor/2588391> adresinden erişildi.
- Parry, A. W. (2020). *China-Pakistan Economic Corridor*, İNSAMER.
- Parry, A. W. (2021). *Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Bölgeye Etkileri*. İNSAMER.
- Pekcan, C. (2021). *Xi Jinping Dönemi Çin Dış Politikası ve Türkiye ile İlişkileri*. APAM Çin Çalışmaları-I. Ankara Üniversitesi Yayınları.
- Plagemann, J., Datta, S. ve Chu, S. (2021). The paradox of competing connectivity strategies in Asia. *Third World Quarterly*, 42(10), 2265-2281.
- Pringsheim, K. H. (1962). The Functions of the Chinese Communist Youth Leagues (1920-1949). *The China Quarterly*, 12, 75-91.
- Rahim, S. A. (2017). *The Geopolitics of the Lapis Lazuli Corridor*. The Diplomat. 9 Nisan 2023 tarihinde <https://thediplomat.com/2017/12/the-geopolitics-of-the-lapis-lazuli-corridor/> adresinden erişildi.
- Resmî Gazete. (07.06.2017). *Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptı*.

6 Mart 2023 tarihinde <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/06/20170607-1.pdf> adresinden erişildi.

- Ross, R. S. ve Bekkevold, J. I. (2016). *China in the Era of Xi Jinping*. Georgetown University Press.
- Saich, T. (1992). Introductory Essay: Background to the 7 February Peking-Hankou Railway Workers' Strike, *Chinese Sociology & Anthropology*, 25(2), 1-14.
- Sander, O. (1966). Çin Halk Cumhuriyeti'nde Büyük Proleter Kültürel İhtilal. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 21(4), 275-294.
- Sarker, M. N. I., Hossin, M. A. ve diğerleri. (2018). One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development. *Modern Economy*, 9, 623-638.
- Sarwar, L. (2017). The Old Silk Road and the New Silk Road: An Analysis of the Changed Discourse. *The Journal of Central Asian Studies*, 24, 13-22.
- Savrun, E. (2019). The Uyghur Turks and The Easterns Turkistan(Xinjiang Conflict): Which China? China's Growth or Red Cruelty. *Tarih ve Günce*, 2(5), 399-410.
- Sayın, Y. ve Koçak, G. (2017). Müslüman Dünyanın Bir Sorun Alanı Olarak Doğu Türkistan Meselesi ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin İzlediği Politikalar. *Journal of Ottoman Civilization Studies*, 3(4), 10-24.
- Scalapino, R. A. (1982). The Evolution of a Young Revolutionary--Mao Zedong in 1919-1921. *The Journal of Asian Studies*, 42(1), 29-61.
- Seben, H. T. (2021). *Unutulmakta Olan Bir Temsilciliğimiz: T.C. Nanking Büyükelçiliği*. Ankara Politikalar Merkezi. 1 Mayıs 2023 tarihinde <https://apm.org.tr/2021/04/13/unutulmakta-olan-bir-temsilciligimiz-t-c-nanking-buyukelciligi/> adresinden erişilmiştir.
- Sezen, S. (2016). *Çin'in İkinci Uzun Yürüyüşü*. Ankara: Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü.
- Sezen, S. (2021). Çin Arktika'da: Arktika İpek Yolu. *Mülkiye Dergisi*, 45(2), 389-418.
- Sharma, A. (2021). China's Polar Silk Road: Implications for the Arctic Region. *Journal of Indo-Pacific Affairs, Special Issue (October 2021)*, 67-86.

- Sıddıqı, F. H. (2012). Security Dynamics in Pakistani Balochistan: Religious Activism and Ethnic Conflict in the War on Terror. *Asian Affairs*, 39(3), 157–175.
- Snow, E. (1975). *Uzun Devrim*. İstanbul: Yücel Yayınları.
- Soni, S. K. (2009). China's Periphery Policy: Implications for Sino-Mongolian Relations. *India Quarterly*, 65(3), 251–269.
- Spence, J. D. (1990). *Introduction to the Cultural Revolution. Deepening the Revolution. Launching The Cultural Revolution*. WW Norton & Co Inc.
- Şangay İşbirliği Örgütü. (2022). *The Hindu: At SCO meet hosted by China, Jaishankar takes aim at Belt and Road Initiative*. 6 Haziran 2023 tarihinde <http://eng.sectsco.org/media/20221102/922200/The-Hindu-At-SCO-meet-hosted-by-China-Jaishankar-takes-aim-at-Belt-and-Road-Initiative.html> adresinden erişildi.
- T24. (2021). *Binali Yıldırım: Rusya ve Çin Türk Devletleri Teşkilatı'nın doğal üyesidir*. 15 Nisan 2023 tarihinde <https://t24.com.tr/haber/binali-yildirim-rusya-ve-cin-turk-devletleri-teskilati-nin-dogal-uyesidir,996447> adresinden erişildi.
- Tabak. H. (2008). Mao Devletinden Devlet Maosu'na: Çin Dış Politikasında Tarih ve Değişim. *Türk Bilimsel Derlemeler Dergisi* 1(2), 63-76..
- Taşçı, M. N. T. (2021). *Pakistan, Taliban'ın 'Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'na katılma arzusunu memnuniyetle karşıladı*. Anadolu Ajansı. 6 Haziran 2023 tarihinde <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/pakistan-talibanin-cin-pakistan-ekonomik-koridoruna-katilma-arzusunu-memnuniyetle-karsiladi/2357325> adresinden erişildi.
- Temel, M. (2007). Atatürk Devrimlerinin Çin Aydınlarınca Algılanışı ve XX. Yüzyılın İlk Yarısındaki Türkiye-Çin İlişkilerine Yansıması. *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 21, 105-123.
- The Guardian. (2021). *Giant ship blocking Suez canal partially refloated*. 10.06.2023 tarihinde <https://www.theguardian.com/world/2021/mar/24/huge-container-ship-blocks-suez-canal-evergreen> adresinden erişildi.

- The Indian Express. (2022). *On China's Belt and Road, how Jaishankar reiterated India's longstanding, consistent position.* 4 Ocak 2023 tarihinde <https://indianexpress.com/article/explained/china-belt-and-road-initiative-india-position-explained-8244276/> adresinden erişildi.
- The Print. (2021). *Indian diplomat's mic goes off while criticising China's CPEC project at UN meet.* 6 Haziran 2023 tarihinde <https://theprint.in/world/indian-diplomats-mic-goes-off-while-criticising-chinas-cpec-project-at-un-meet/753897/> adresinden erişildi.
- The Shanghai Cooperation Organisation. (2023). *General Information.* 17 Nisan 2023 tarihinde <http://eng.sectsco.org/cooperation/20170110/192193.html> adresinden erişildi.
- Tisdell, Clement. (2009). *Economic Reform and Openness in China: China's Development Policies in the Last 30 Years. Economic Analysis and Policy.* Economic Analysis and Policy, 39(2), 271-294.
- TBMM. (1999). *TBMM Tutanak Dergisi.* Dönem 21, Yasama Yılı 1, Cilt 1.
- TMMOB. (2022). *2000'li Yıllarda Türkiye'de Demiryolları.* 30 Mart 2023 tarihinde [https://www.imo.org.tr/Eklenti/7966,200039li-yillarda-turkiye39de-demiryollaripdf.pdf?0&\\_tag1=246BEC0DA6A5D62BCB7BBCA4015C2EB9A6D823A6](https://www.imo.org.tr/Eklenti/7966,200039li-yillarda-turkiye39de-demiryollaripdf.pdf?0&_tag1=246BEC0DA6A5D62BCB7BBCA4015C2EB9A6D823A6) adresinden erişildi.
- Tralac. (2017). *Building the Belt and Road: Concept, Practice and China's Contribution.* 4 Haziran 2023 tarihinde <https://www.tralac.org/images/docs/11613/building-the-belt-and-road-concept-practice-and-chinas-contribution-may-2017.pdf> adresinden erişildi.
- TRT Haber. (2021) *Son ABD askeri de Afganistan'dan çekildi.* 6 Haziran 2023 tarihinde <https://www.trthaber.com/haber/dunya/son-abd-askeri-de-afganistandan-cekildi-605175.html> adresinden erişildi.
- TRT World. (2023). *What is the Zangezur Corridor and why does it matter to Eurasia?.* 24 Mayıs 2023 tarihinde <https://www.trtworld.com/magazine/what-is-the-zangezur-corridor-and-why-does-it-matter-to-eurasia-58405> adresinden erişildi.
- Tsang, S. (2007). *A Modern History of Hong Kong: 1841–1997.* London: I.B. Tauris.

- Turan, A. P. (2010). Hazar Havzası'nda Enerji Diplomasisi. *Bilge Strateji*, 2(2) ,43-72.
- Turan, M. (2019). *İstanbul, Huawei'nin teknoloji üssü oldu*. Anadolu Ajansı. 4 Haziran 2023 tarihinde <https://www.aa.com.tr/tr/bilim-teknoloji/istanbul-huaweinin-teknoloji-ussu-oldu/1412612> adresinden erişildi.
- Turgut, M., & Konbul, Ç. (2022). Süveyş ve Panama Kanalı çerçevesinde Kanal İstanbul'un lojistik potansiyelinin SWOT analizi ile değerlendirilmesi. *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi*, 12, 586-604.
- TÜBİTAK. (2003). *Vizyon 2023: Bilim ve Teknoloji Stratejileri: Ulaştırma ve Turizm Paneli*. 9 Haziran 2023 tarihinde [https://www.tubitak.gov.tr/tubitak\\_content\\_files/vizyon2023/ut/utp\\_son\\_surum.pdf](https://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/ut/utp_son_surum.pdf) adresinden erişildi.
- Türk Devletleri Teşkilatı. (2023). *Organizasyon*. 13 Nisan 2023 tarihinde <https://www.turkicstates.org/tr/turk-konseyi-hakkinda> adresinden erişildi.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi. (2016). *Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/673) ve Dışişleri Komisyonu Raporu*. Sıra sayısı:378. 06 Mart 2023 tarihinde <https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss378.pdf>. adresinden erişildi.
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2000). *Uzun Vadeli strateji ve Sekizinci Beş Yıllık (2001-2005) Kalkınma Planı*. Ulaştırma: Demiryolu Ulaştırması. Ankara.
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2006). *Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007 – 2013)*. Ankara.
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2013). *Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018)*. Ankara.
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2019). *On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)*. Ankara.



- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı. (2023). *Kalkınma Yolu Projesi'ni bölgemizin yeni 'İpek Yolu' hâline dönüştüreceğiz.* 9 Nisan 2023 tarihinde <https://www.tccb.gov.tr/haberler/410/144353/-kalkinma-yolu-projesi-ni-bolgemizin-yeni-ipek-yolu-h-line-donusturecegiz-> adresinden erişildi.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı Stratejik Araştırmalar Merkezi. (2019c). *Yeniden Asya Çalıştayı.* 18 Nisan 2023 tarihinde [http://sam.gov.tr/yeniden-asya\\_calistayi.tr.mfa](http://sam.gov.tr/yeniden-asya_calistayi.tr.mfa) adresinden erişildi.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2019a). *T.C. Dışişleri Bakanı Sayın Mevlüt Çavuşoğlu'nun 11. Büyükelçiler Konferans Açılış Konuşması.* 18 Nisan 2023 tarihinde <https://www.mfa.gov.tr/bkon-acilis-konusma.tr.mfa> adresinden erişildi.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2019b). *Dışişleri Bakanı Sayın Mevlüt Çavuşoğlu'nun XI. Büyükelçiler Konferansı'nda Düzenlediği Basın Toplantısı, 8 Ağustos 2019, Ankara.* 18 Nisan 2023 tarihinde [https://www.mfa.gov.tr/disisleri-bakani-sayin-mevlut-cavusoglu\\_nun-on-birinci-buyukelciler-konferansi-basin-toplantisi.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/disisleri-bakani-sayin-mevlut-cavusoglu_nun-on-birinci-buyukelciler-konferansi-basin-toplantisi.tr.mfa) adresinden erişildi.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2022a). *Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Siyasi İlişkileri.* 29.04.2022 tarihinde <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden erişilmiştir.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2022b). *Yeniden Asya Sertifikalı Eğitim Programı Duyurusu* 18 Nisan 2023 tarihinde <https://www.mfa.gov.tr/yeniden-asya-sertifikali-egitim-programi-hk-03-02-2022.tr.mfa> adresinden erişildi.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2023a). *Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA).* 24 Şubat 2023 tarihinde <https://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulastirma-koridoru.tr.mfa> adresinden erişildi.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2023b). *Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası.* 9 Nisan 2023 tarihinde [https://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulastirma-politikasi.tr.mfa) adresinden erişildi.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2023c). *Türkiye'nin Uluslararası Enerji Stratejisi.* 13 Nisan 2023 tarihinde [https://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_nin-enerji-stratejisi.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-enerji-stratejisi.tr.mfa) adresinden erişildi.

- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2023d). *Şanghay İşbirliği Teşkilatı (ŞİÖ)*. 17 Nisan 2023 tarihinde <https://www.mfa.gov.tr/sanghay-isbirligi-orgutu.tr.mfa> adresinden erişildi.
- Türkiye Cumhuriyeti Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2014). *Gümrük ve Ticaret Bakanı Nurettin Canikli'nin 2015 Mali Yılı Bakanlık Bütçesi TBMM Genel Kurul Sunumu*. 07 Mart 2023 tarihinde <https://strateji.ticaret.gov.tr/data/5daf021a13b87654702d5898/2015%20BÜTÇE%20SUNUMU.pdf> adresinden erişildi.
- Türkiye Cumhuriyeti Hazine ve Maliye Bakanlığı. (2020). *Ülkemizde Uygulanan Köi Modelleri ve Yasal Altyapı*. 31 Mart 2023 tarihinde <https://ms.hmb.gov.tr/uploads/2020/02/ÜLKEMİZDE-UYGULANAN-KÖİ-MODELLERİ-VE-YASAL-ALTYAPI.pdf> adresinden erişildi.
- Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı. (2022). *Türk Devletleri Teşkilatı*. 13 Nisan 2023 tarihinde <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/cok-tarafli-ve-bolgesel-iliskiler/cok-tarafli-iliskiler/turk-devletleri-teskilati> adresinden erişildi.
- Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2021) *Bakan Karaismailoğlu: Süveyş Kanalına Alternatif En Uygun Taşıma Rotası, "Orta Koridor"*. 12 Nisan 2023 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/haberler/suveys-kanalina-alternatif-en-uygun-tasima-rotasi> adresinden erişildi.
- Uberoi, P. (2016). Problems and Prospects of the BCIM Economic Corridor. *China Report*, 52(1), 19–44.
- United Nations Economic and Social Council. (27.06.2022). *Progress update on the operational capacity of the Trans-Caspian and Almaty-Istanbul Corridors. Economic Commission for Europe: Inland Transport Committee. Working Party on Transport Trends and Economics. Thirty-fifth session. Geneva, 5–7 September 2022.* <https://unece.org/sites/default/files/2022-08/ECE-TRANS-WP5-2022-01e.pdf>
- United Nations Regional Centre for Preventive Diplomacy for Central Asia. (2015). *UNRCCA participated at the Seventh Regional Economic Cooperation Conference on Afghanistan (RECCA VII)*. 9 Haziran 2023 tarihinde

<https://unrcca.unmissions.org/unrcca-participated-seventh-regional-economic-cooperation-conference-afghanistan-recca-vii> adresinden erişildi.

United States Department of State. (2022). *Joint Statement on the Republic of Korea-U.S.-Japan Trilateral Vice Foreign Ministerial Meeting*. 11 Haziran 2023 tarihinde <https://www.state.gov/joint-statement-on-the-republic-of-korea-u-s-japan-trilateral-vice-foreign-ministerial-meeting/> adresinden erişildi.

Üncel, A. E. ve Güner, O. (2021). 17+1 Cooperation: An Overall Assessment On China-Central And Eastern European Countries Relations. *Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi Dergisi*, 4(2), 49-67.

van Dijk, K. (2015). *In Pacific Strife*. Amsterdam University Press.

Voa News. (2021). *US to Offer Alternative to China's Belt and Road Initiative* 11 Haziran 2023 tarihinde [https://www.voanews.com/a/usa\\_us-offer-alternative-chinas-belt-and-road-initiative/6206928.html](https://www.voanews.com/a/usa_us-offer-alternative-chinas-belt-and-road-initiative/6206928.html) adresinden erişildi.

Walder, A. G. (1991). Workers, Managers and the State: The Reform Era and the Political Crisis of 1989. *The China Quarterly*, 127, 467-492.

Wang, Y. C. (2021) Sun Yat-sen. Britannica.com, 02 Mart 2022 tarihinde <https://www.britannica.com/biography/Sun-Yat-sen> adresinden erişildi.

Wells, A. (2001). *The Political Thought of Sun Yat-sen: Development and Impact*. Palgrave. Cambridge University Press

Whyte, M. K. (1993). Deng Xiaoping: The Social Reformer. *The China Quarterly*, 135, 515-535.

Xiguang, L. (2023). *China-Pakistan Economic Corridor: A Game Changer*. Islamabad: The Institute of Strategic Studies.

Xinhua. (2015). *Belt and Road Not Geopolitical Tool, Says Spokesperson*. China Daily. 25 Nisan 2022 tarihinde [http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-12/29/content\\_22859620.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-12/29/content_22859620.htm) adresinden erişildi.

Xu, Y., Yeung, John F. Y. ve diğerleri. (2010). Developing a risk assessment model for PPP projects in China - A fuzzy synthetic evaluation approach, *Automation in Construction*, 19(7), 929-943.

- Xinhuanet. (2021). *Xinhua Headlines: 28 years on, China-Europe land bridge forging stronger ties*. 28 Kasım 2022 tarihinde [http://www.xinhuanet.com/english/2021-02/08/c\\_139730532.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2021-02/08/c_139730532.htm) adresinden erişildi.
- Yantur, P. ve İşeri, R. (2021). Yükselen Güç Çin Halk Cumhuriyeti'nin Ekonomi Politik Stratejisi. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(41), 41-49.
- Yılmaz, E. (2017). İpek Yolu Hakkında Kısa Bir Değerlendirme. *Şarkiyat*, 9(2), 672-683.
- Yılmaz, Y. (2018). Sömürgecilik Bağlamında İngilizler'in Çin'i İnşa Etme Süreci: I. Afyon Savaşı. *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(13), 322-329.
- Yiping, Z. (2005). *Story of the Silk Road*. China Intercontinental Press.
- Yousufzai, G., Jorgic, D. (2017). *Pakistan to open up mineral-rich Baluchistan to China 'Silk Road' firms*. 4 Haziran 2023 tarihinde <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-pakistan-idUSKBN18T1TE> adresinden erişildi.
- Zhanaltay, Z. (2021). Türkiye'nin Yeniden Asya Girişimi. *Avrasya Araştırma Enstitüsü*, 293, 1-2.

## **EK 1. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI ASYA ÇOK TARAFLI SİYASİ İŞLER GENEL MÜDÜRÜ VE YENİDEN ASYA GİRİŞİMİ KOORDİNATÖRÜ BÜYÜKELÇİ KEZBAN NİLVANA DARAMA YILDIRIMGEÇ İLE GERÇEKLEŞTİRİLEN MÜLAKAT**

Tez kapsamında Yeniden Asya Girişimi'ni tüm boyutlarıyla anlamak ve Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde değerlendirmek üzere Dışişleri Bakanlığı ASYA Çok Taraflı Siyasi İşler Genel Müdürü ve Yeniden Asya Girişimi Koordinatörü Büyükelçi Kezban Nilvana Darama Yıldırımgeç ile mülakat gerçekleştirilmiştir. Bu görüşmeye dair detaylar aşağıda yer almaktadır (K. Nilvana Darama Yıldırımgeç ile kişisel iletişim, 10 Mayıs 2022):

### ***1. Yeniden Asya Girişimi hakkında bilgilendirir misiniz?***

**Büyükelçi K. Nilvana Darama Yıldırımgeç:** 21. Yüzyılda Asya'nın yükselişinden bahsediyoruz ve Asya ülkelerinin ciddi bir ekonomik kalkınma hamlesi içinde olduğunu görüyoruz. Ekonomik dengelerde belirleyici bir faktör olarak Asya ülkelerinin devreye girdiğini söyleyebilirim fakat bu ekonomik bir hamle olmanın ötesinde yavaş yavaş bunun diğer boyutları da beliriyor hem siyasi hem kültürel ve bu sadece tek bir ülkeyle veya birkaç küçük ülke grubuyla sınırlı değil, bütün Asya'nın dünyanın jeopolitik dengelerinde kilit konuma yükseldiğini görüyoruz. Buna paralel olarak pek çok ülke de bakışını Asya'ya çevirmiş durumda buna Batı ülkeleri dahil başta Amerika Birleşik Devletleri, Çin Halk Cumhuriyeti ile mevcut rekabet ilişkisi itibariyle hem de yine küresel ticaret, serbest ticaret, seyrüsefer serbestisi gibi bazı ilkelerin hayata geçirilmesi, korunması, idamesi aynı zamanda yine bu bölgenin güvenliği ile ilgili kaygıları itibariyle kendi stratejisini geliştirdi. AB ülkeleri Amerika Birleşik Devletleri'ni takip ettiler, Avrupa Birliği'nin de bugün bölgeye yönelik açıklanmış bir stratejisi var, tabiatıyla Türkiye de bu dinamiklerin dışında değil. Türkiye de öteden beri istediği çok boyutlu dış politikasının bir unsuru olarak Asya'yla her zaman ilişkide bulunmakla ve köklerimizimizin dayandığı coğrafya olmakla birlikte, 2019'dan itibaren günün dinamiklerine uygun olarak mevcut politikalarında bir uyarılama ihtiyacı hissetti. Girişimin arka planı genel olarak bu.

Şuna bakıyoruz, Asya ile ilişkilerimizde hangi noktadayız, tabii büyük bir coğrafya ve farklı alt bölgeleri var, her alt bölgenin kendine özgü karakteri ve Türkiye'nin ilişkilerinin farklı düzeyleri var. Hatta alt bölgelerdeki ülkeler arasında bile Türkiye'nin ilişkileri bakımından farklılıklar var. Şuna bakıyoruz. İlişkiler bir; hangi düzeyde, bu eriştiğimiz seviyenin bir bütüncül resmini çekmek. İkincisi; nasıl bir potansiyel var gelecek için, neleri daha iyi yapabiliriz bu potansiyelden istifade edebilmek için, eksiklerimiz neler ve ne tür sınamalarla karşı karşıyayız. Gerçekçi politikalar tanımlamak, gerçekçi öncelikler belirlemek ve bu öncelikleri belirlerken de bunu muhatabımız olan ülkelerle birlikte yapmak çünkü onların benimsemediği ilkeler, öncelikler, hedefler hayata geçirilemez. Bu iki taraflı bir iş birliği ve kazan-kazan prensibi temeline oturuyor. Yeniden Asya Girişimi'nin özü bu. Ne yapıyoruz, bazı coğrafyalarda ahdi çerçeveler gayet güzel oluşturulmuş ve işleniyor, Orta Asya mesela ama Güneydoğu Asya'ya baktığımızda hala bazı anlaşmaların tamamlanması ihtiyacı var. O coğrafyada ona öncelik veriyoruz. Başka coğrafyada ahdi çerçeve ve kurumsal iş birliği mekanizmaları var, karma ekonomik komisyon gibi ama bunlar işletilemiyor, bunların nasıl işletilebileceğine bakıyoruz. Üst düzeyli siyasi trafikte ve temaslarda ciddi bir artış var. Bu iki yönlü sadece Türkiye tarafından değil, muhatabımız olan ülkeler de bize artan ilgiyle yaklaşıyorlar. Tabii bu üst düzeyli siyasi irade, teknik düzeylere iş birliği modalitesi olarak yansıyor. Yeniden Asya Girişimi çerçevesinde her ülke için birtakım öncelikli kısa vadeli hedefler belirledik. Bunları iki yıl içerisinde ne ölçüde hayata geçirebileceğimize bakıyoruz. Bir yandan da orta ve uzun vadeli politikaları ilgili kurumlarımızla iş bölümü yaparak ve eş güdüm halinde belirlemeye çalışıyoruz. Çok paydaşlı bir girişim, sadece resmî kurumlar değil, akademik çevreler ve ekonomi dünyası, sivil toplum yakın muhataplarımız, birlikte bu politikaları şekillendiriyor ve belirliyoruz. Onların ihtiyaçlarını da tespit ediyoruz. Yeniden Asya Girişimi'nin tüm bu kesimlerin beklentilerine yanıt verebilecek bir dinamizme kavuşmasını arzu ediyoruz. Sadece ikili değil çok taraflı platformlarda da Türkiye Asya'da daha fazla varlık göstermek istiyor. ASEAN ve Güneydoğu Asya özellikle kilitlendiğimiz bir coğrafya. ASEAN'ın bu bölgedeki yapıcı istikrar sağlayıcı, merkezi rolünü çok önemsiyoruz ve orayla angajmanımızı artırmaya gayret ediyoruz. En yakın önceliğimiz bu. Ama diğer Asya forumlarında da Türkiye, özellikle 2019'da Girişim'in açıklanmasından bu yana daha aktif, daha etkin bir katılım politikası benimsedi. Bu buna her sektör dahil sadece dış politika değil, tarım sektörü de dahil,

kimya sektörü de dahil, çevresel konular da dahil her alanda iş birliğinin derinleştirilmesi hedefimiz. Bu tabii çok genel hatları, daha fazla ayrıntısı da var.

**2. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu 2019 yılından bu yana sık sık Yeniden Asya'yı vurgular açıklamalar yapmaktadır. Bu Girişimin kurulma hedefleri arasında neler yer almaktadır?**

**Büyükelçi K. Nilvana Darama Yıldırımgeç:** Bir; küresel dinamiklerin dışında kalmamak, o tabii temel hedef ve günün gerekliliklerine adapte etmek Türk dış politikasını ama ikinci bir hedef de tabii ekonomik ve ticari kaygılar. Bu coğrafyada geniş bir iş birliği potansiyeli var ve henüz çok azı değerlendirilebiliyor. Bu değerlendirilebilen potansiyelin de bir kısmı aslında Türkiye'nin aleyhine işliyor. İşte bu çarkı düzeltmek istiyoruz. Bölgede birçok ülke ile serbest ticaret anlaşmalarımız var fakat mesela Güney Kore ile olan örneğini vereyim, Türkiye'nin aleyhine çok büyük bir ticaret açığının da bir gerçek olduğunu görüyoruz. Dolayısıyla bu anlaşmalar gözden geçirilebilir, güncellenebilir, biraz daha dengeli bir zemine oturtulabilir. Aynı zamanda başka ülkelerle de tamamlanabilir bu tür anlaşmalar. Ticaret açığı nasıl kapatılabilir, bu ülkelerin tasarruflarından Türkiye'ye nasıl yönlendirebiliriz, yatırımları nasıl artırabiliriz, bu ülkelerle üçüncü ülkelerde nasıl iş birliği ve ortaklıklar geliştirebiliriz buna bakıyoruz dolayısıyla temel öncelik ekonomik ve ticari ama her alanda buna siyasi, askeri, kültür, eğitim, sosyal konular dahil ilişkilerin, iş birliğinin derinleştirilmesi hedeflerimiz arasında." şeklinde açıklama yapılmıştır.

**3. İkili ilişkiler bağlamında ithalat ve ihracatın dengelemesine yönelik basın açıklamaları yapıldığını aslında fark ediyoruz. Bu konuda neler söyleyebilirsiniz?**

**Büyükelçi K. Nilvana Darama Yıldırımgeç:** Tabii bu çok da aslında gerçekçi değil. Devasa bir ticaret açığından bahsediyoruz. Öyle ki bu coğrafyayla hiç ticaret yapmasak Türkiye'nin ticaret açığı olmayacak fakat bir yandan da doğru bağlama oturtmak lazım. Bizim bu coğrafyadan aldığımız ürünlerin büyük bölümü hammadde veya yarı mamül, biz bunları tabii işliyoruz ve çıkan ürünleri yeniden ihraç ediyoruz. Dolayısıyla aslında Türkiye ekonomisine ciddi bir girdi sağlıyor buradan yaptığımız ithalat ve bu ithalatı bu ülkelerden yapmasak başka yerden zaten yapacağız, zorunlu ithalat bunlar ama bunu nasıl

dengeleyebiliriz; daha fazla yatırım çekerek, hizmet sektörünü devreye sokarak, turizm sektörü gibi bu ülkelerden daha fazla turist çekmek ve cari açığı bu şekilde dengelemek yine bir yöntem ve dediğim gibi üçüncü ülkelerde iş birliği. Bir de tabii yüksek teknoloji içeren, bu Asya ülkelerinin çoğunun öne çıktığı sektörlerde ortaklıklar, iş birliği geliştirmek, Türkiye’de üretim, teknoloji transferi gibi seçenekleri değerlendirmek, yine savunma sanayi ürünlerimiz için geniş bir pazar imkanı var. Bu şekilde salt ticari istatistiklere bakmadan ekonominin bütünü içinde bir denge oluşturabilirsek ticari istatistikler de zaten anlamını yitiriyor bu çerçevede.

#### ***4. Asya’nın yükselen güç olması bu Girişim’in kurulmasında etkili mi?***

**Büyükelçi K. Nilvana Darama Yıldırımgeç:** Tabii kesinlikle ama tek sebep de bu değil. Tabiatıyla Asya yükseliyor ve küresel dengelerde merkezi bir rol oynuyor fakat bir yandan da Türkiye zaten kökleri Asya’da olan ve Asya ile iletişimini, etkileşimini hiçbir zaman yitirmemiş bir ülke ve tamamen pozitif bir gündem var Asya ülkeleriyle Türkiye arasında. Buradaki sıkıntı bir; coğrafi uzaklık, iki; Türkiye’nin yakın coğrafyası o kadar krizlerle örülü ki, ister istemez güvenliğimizi doğrudan etkileyen bu coğrafyaya öncelik verdik ve enerjimizi, imkanlarımızı ve dikkatimizi burada yoğunlaştırdık. Ama şimdi bu coğrafyadaki sıkıntılarla mücadele etmekteki deneyimimiz artı Avrupa kurumlarıyla bütünleşme sürecindeki deneyimimiz bizim Asya’ya daha fazla açılım stratejimizi de besleyen unsurlar olacak ve kolaylaştıracak. Bu deneyimden orada yararlanacağız.

#### ***5. Bilindiği üzere Çin’in yükselişini son birkaç yıldır yakından takip ediyoruz. Bu noktada Çin’in yükselişi Yeniden Asya Girişimi’nin kurulması konusunda etkili oldu mu? Ya da bir diğer ifadeyle Çin’in bu ekonomik yükselişi Yeniden Asya Girişimi’nin kurulması konusunda etkili oldu mu?***

**Büyükelçi K. Nilvana Darama Yıldırımgeç:** Ben bunun hatalı bir algı olduğunu düşünüyorum ve düzeltilmesi gerektiğini düşünüyorum. Tabiatıyla Çin devasa bir faktör, sadece Türkiye için değil bütün küresel aktörler ve bölgesel aktörler için. Çin dış politikalarda belirleyici, dikkate alınması gereken bir unsur olarak karşımıza çıkıyor. Ve yükselişi, evet ekonomik, ama bu ekonomik yükseliş ister istemez beraberinde bir siyasi nüfuz ve kültürel yine nüfuz, etkinlik getiriyor ve bunun uzun vadede askeri birtakım



hedeflere kanalize edilip edilmeyeceğini de şu aşamada kestirmek, söylemek güç ama bu yönde bazı kaygılar da gerek küresel güçlerde gerek bölgedeki diğer ülkelerde var ve onlar da bu politikalarını bu kaygılar zemininde, bu algılar zemininde şekillendiriyorlar. Ama Türkiye'ye baktığınızda, Türkiye Asya'ya Çin odaklı yaklaşmıyor. Çin ile Türkiye'nin aşağı yukarı istikrarlı bir zemine oturtulmuş yüzyıllardır gelen deneyime dayalı ve kurumsallaşmış ilişkileri var. Ve dinamikleri aşağı yukarı şekillenmiş, belirlenmiş ve belirli bir zemine oturmuş. Çetrefilli konular da var gündemimizde işte Sincan Uygur meselesi gibi, devasa ticaret açığının dengelenmesi gibi veya bazı bölgesel meselelerde ayrışan görüşler gibi ama bunları da kendi kanallarımızdan ele alabildiğimiz bir diyalog partneri Çin. Yani Çin ile aslında ilişkilerinde Türkiye zaten diğer Asya ülkelerine kıyasla, belki bunun bir istisnası da Japonya olabilir ve Güney Kore yani Doğu Asya ülkeleri çok ileri aşamada. Ama baktığınızda Güney Doğu Asya'ya geleceğin parlayan yıldızları. İşte büyüme hızlarıyla, oluşturdukları ekonomik potansiyelle, kalkınma projeleriyle Türkiye için pek çok imkanlar sunan ve son derece bakir bir iş birliği alanı. Dolayısıyla Türkiye önceliklendirmesini yaptığında zayıf halkaları biraz daha güçlendirme odaklı yaklaşıyor. Yeniden Asya Girişimi'nin temel hedefi biraz daha dikkatimizin az yöneldiği, potansiyelin değerlendirilemediği ve Türkiye için geniş imkanlar sunan çeşitliliği hayata geçirmek. Ama tabii ki Çin, bu Girişim'in önemli uygulama partnerlerinden bir tanesi, Kuşak ve Yol Girişimi'ni ilk destekleyen ülkelerden bir tanesi Türkiye, hala da Türkiye, Çin ile eşitler bazında ve karşılıklı tamamen yarar temelinde Kuşak ve Yol Girişimi açısından da iş birliğini sürdürme iradesine de sahip. Ama Türkiye'nin de mesela Kuşak ve Yol Girişimi'ne biraz bağlantısallık açısından baktığınızda kendi mega bağlantısallık projeleri var ki bunlardan Kuşak ve Yol Girişimi ortaya konulmadan çok daha önce fikir olarak en azından ortaya atılmış ve aslında uygulama aşamasına da geçilmiş, Orta Koridor Projesini örnek gösterebiliriz. Hem Bakü-Tiflis-Kars gibi hem de enerji projeleri, boru hatları, ulaştırma; dolayısıyla Yeniden Asya Girişimi, Kuşak ve Yol Girişimi'nin bir türevi değil. Ama Kuşak ve Yol evet Yeniden Asya Girişimi'nin kapsadığı, ilgi duyduğu projelerden, alanlardan bir tanesi. Bu açıdan bir başka söylemek istediğim husus, şimdi pek çok ülkenin Asya Pasifik'te, şimdi Hint Pasifik farklı terminolojik yaklaşımlar da var, kendi stratejileri var bölge ülkelerinin. Güney Kore'nin var, Japonya'nın, ASEAN ülkelerinin yine, Hint Pasifik bakış açıları var kendi geliştirdikleri, İran'ın bile Doğu'ya bakış projesi var, Hindistan'ın var Okyanuslar

Girişimi. Dolayısıyla Türkiye bir yandan da sadece Kuşak ve Yol değil tüm bu diğer girişimlerin de ortak noktalarını bulmaya çalışıyor Yeniden Asya Girişimi'yle. Bu nedir mesela, bağlantısallık olabilir, ekonomik iş birliği, bütünleşme, ortak refah, kalkınma, kural temelli uluslararası düzen, ticaret serbestisi, etkin çok taraflılık bu tür ilkeleri, bu tür değerleri paylaşan ve her bir ülkenin vizyonunda yer alan bu girişimleri Türkiye bir uygulama ortağı olarak görüyor ve kendi Yeniden Asya Girişimi ile ortak parametreler temelinde nasıl buluşturabilir ona bakıyor bir yandan da, yani sadece Çin odaklı değil.

***6. Kuşak ve Yol Girişimi hakkında neler söyleyebilirsiniz?***

**Büyükelçi K. Nilvana Darama Yıldırımgeç:** Çin'in ve Türkiye'nin bu bağlantısallık açısından bakış açıları aslında birbirine paralel. Ortak kalkınma, refah, bağlantısallık, projeleri Türkiye de Çin de destekliyor ama bir yandan da rakipler tabii. Yani işte müteahhitlik sektörüne baktığımızda Türk müteahhitlik sektörünün en büyük rakibi Asya ülkelerinde Çin firmaları. Ama Türkiye'nin tabii bazı karşılaştırmalı üstünlükleri var, çok kaliteli, hızlı ve tarihlerine uygun projeler gerçekleştirebiliyor. Çin'e baktığımızda en çok eleştirilen Çin projelerinin bir yönü, inşaatların kalitesizliği, taahhütlerin zamanında yerine getirilmeyişi, mutlaka duyuyorsunuzdur borç tuzağı eleştirileri ama Çin'in üstünlüğü de ucuz devlet kredisiyle bu projelerin arkasında durma imkânı. Türkiye maalesef finansman bakımından Çin kadar geniş olanaklara, imkanlara sahip değil." şeklinde dönüş alınmıştır.

## EK 2. ETİK KURUL İZİNİ

Tarih: 29/03/2022  
Sayı: E-35853172-000-00002108689  
00002108689



T.C.  
HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ  
Rektörlük

Sayı : E-35853172-000-00002108689  
Konu : Ece YAZICI Hk. (Etik Komisyon İzni)

29.03.2022

### TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

İlgi : 03.03.2022 tarihli ve E-26674787-000-00002071147 sayılı yazınız.

Enstitünüz Türkiyat Araştırmaları Anabilim Dalı Türkiyat Araştırmaları yüksek lisans programına kayıtlı öğrencisi Ece YAZICI'nın, Prof. Dr. Evgenia KERMELİ ÜNAL danışmanlığında yürüttüğü "Kuşak-Yol Girişiminin Çin-Türkiye İlişkilerine Etkisi" başlıklı tez çalışması Üniversitemiz Senatosu Etik Komisyonunun 22 Mart 2022 tarihinde yapmış olduğu toplantıda incelenmiş olup, etik açıdan uygun bulunmuştur.

Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.

Prof. Dr. Vural GÖKMEN  
Rektör Yardımcısı

Bu belge güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Belge Doğrulama Kodu: 5E7FEB79-646D-4ED1-A968-D6437108984B

Belge Doğrulama Adresi: <https://www.turkiye.gov.tr/lu-ebys>

Adres: Hacettepe Üniversitesi Rektörlük 06100 Sıhhiye-Ankara

Bilgi için: Duygu Didem İLERİ

E-posta: yazimd@hacettepe.edu.tr İnternet Adresi: www.hacettepe.edu.tr Elektronik

Memur

Ağ: www.hacettepe.edu.tr

Telefon: .

Telefon: 0 (312) 305 3001-3002 Faks: 0 (312) 311 9992

Keş: hacettepeuniversitesi@hs01.kep.tr



## EK 3. ORJİNALLİK RAPORU

 <b>HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ</b> <b>TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ</b> <b>YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU</b>	
<b>HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ</b> <b>TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ</b> <b>TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA</b>	
Tarih: 11/07/2023	
Tez Başlığı: Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi, Yüksek Lisans Tezi	
<p>Yukarıda başlığı/konusu gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 133 sayfalık kısmına ilişkin, 11/07/2023 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezin benzerlik oranı % 7 'dir.</p>	
<p>Uygulanan filtrelemeler:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Kabul/Onay ve Bildirim sayfaları hariç,</li> <li>2- Kaynakça hariç</li> <li>3- Alıntılar hariç/dâhil</li> <li>4- 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç</li> </ol>	
<p>Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.</p>	
Gereğini saygılarımla arz ederim.	
11/07/2023	
<p><b>Adı Soyadı:</b> Ece Yazıcı</p> <p><b>Öğrenci No:</b> N20139955</p> <p><b>Anabilim Dalı:</b> Türkiyat Araştırmaları</p> <p><b>Programı:</b> Türkiyat Araştırmaları</p> <p><b>Statüsü:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Y. Lisans <input type="checkbox"/> Doktora <input type="checkbox"/> Bütünleşik Dr.</p>	
<b>DANIŞMAN ONAYI</b> UYGUNDUR	
<hr/>	

## EK 4. TURNİTİN BENZERLİK İNDEKSİ

### Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi

#### ORJİNALLİK RAPORU

% <b>7</b>	% <b>7</b>	% <b>2</b>	% <b>3</b>
BENZERLİK ENDEKSİ	İNTERNET KAYNAKLARI	YAYINLAR	ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

#### BİRİNCİL KAYNAKLAR

<b>1</b>	<a href="http://www.turkiyat.selcuk.edu.tr">www.turkiyat.selcuk.edu.tr</a> İnternet Kaynağı	<% <b>1</b>
<b>2</b>	<a href="http://islamansiklopedisi.org.tr">islamansiklopedisi.org.tr</a> İnternet Kaynağı	<% <b>1</b>
<b>3</b>	Submitted to Marmara University Öğrenci Ödevi	<% <b>1</b>
<b>4</b>	<a href="http://fseconcom.files.wordpress.com">fseconcom.files.wordpress.com</a> İnternet Kaynağı	<% <b>1</b>
<b>5</b>	<a href="http://islamiktisadi.net">islamiktisadi.net</a> İnternet Kaynağı	<% <b>1</b>
<b>6</b>	Submitted to The Scientific & Technological Research Council of Turkey (TUBITAK) Öğrenci Ödevi	<% <b>1</b>
<b>7</b>	<a href="http://www.researchgate.net">www.researchgate.net</a> İnternet Kaynağı	<% <b>1</b>
<b>8</b>	<a href="http://turkish.cri.cn">turkish.cri.cn</a> İnternet Kaynağı	<% <b>1</b>
<b>9</b>	Submitted to Suleyman Demirel University Öğrenci Ödevi	<% <b>1</b>