
TARİHİ İPEK YOLUNDAN MODERN İPEK YOLU PROJESİNE: TÜRKİYE-ÇİN EKONOMİK İŞ BİRLİĞİ ÇERÇEVESİNDE ORTA KORİDOR İLE BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ

Enver GÜNAY

Dr. Öğr. Üyesi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü,
envergunay@hotmail.com, ORCID: 0000-0002-8294-726X

Sibel ÇETİNER

Doktora Öğrencisi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İİBF, İktisat
Bölümü, sibelscetiner@hotmail.com, ORCID: 0000-0002-3616-9946

Sebile SEVİNÇ

Yüksek Lisans Öğrencisi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İİBF, İktisat
Bölümü, sebile044@hotmail.com, ORCID: 0000-0002-4182-8317

Esra KÜTÜKÇÜ

Yüksek Lisans Öğrencisi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İİBF, İktisat
Bölümü, esra_ktkcu@hotmail.com, ORCID: 0000-0002-7869-2233

Öz

Tarım toplumlarının en değerli mallarının ticareti ipek yolu üzerinden taşınıırken, ipek yoluna sahip olmanın stratejik bir değeri olmuştur. Müslümanların kontrolündeki ipek yoluna alternatif yol arayışı coğrafi keşifleri doğurmuş ve yeni denizyolları Batı Avrupa'ya baskın bir ekonomik güç kazandırmıştır. Sanayi devrimi, mekanik gücün üretimde kullanımından çok, mekanik gücün ulaşımda kullanılmasıyla büyümüştür, Pazarların büyümesi, devasa üretimin ve onun ihtiyaç duyduğu hammaddenin taşınması, demiryolları ve buharlı trenler sayesinde mümkün hale gelmiştir. Her yeni yol ekonomik potansiyeli büyütmüşken, şimdi dünyanın en büyük ulaşım projesi "Modern İpek Yolu" çok daha büyük yeni bir yol açmakta ve bu yol yaklaşık 65 ülke tarafından tarihin izleri üzerinde inşa edilmekte iken; Türkiye bu proje içinde yer aldığı "Orta Koridor" ile projenin en önemli aktörleri arasına katılmaktadır. Bu çalışmada, dünyanın en büyük ulaşım projesi "Modern İpek Yolu" Projesinin; dünya ticaretine, yol ve kuşak üzerinde bulunan ülkelere, orta kuşakta bulunan Türkiye'ye nasıl bir ekonomik potansiyel kazandırabileceği araştırılacaktır.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Bir Kuşak Bir Yol, Orta Koridor.

**FROM THE HISTORICAL SILK ROAD TO THE MODERN SILK ROAD
PROJECT:
ONE BELT ONE ROAD INITIATIVE AND MIDDLE CORRIDOR
WITHIN THE FRAMEWORK OF TURKEY – CHINA ECONOMIC
COOPERATION**

Abstract

Having the Silk Road used to have a strategic importance at the time the trade of the most precious commodities of agricultural societies were being transported on the Silk Road. Seeking an alternative route to the Silk Road which is in the control of Muslims gave a birth to geographic expeditions and new sea routes earned the West a dominant power. Industrial revolution grew out of the use of mechanical power for the purpose of transportation rather than the use of mechanical power for the purpose of production. Thus, railroads and steam trains allowed growth of markets, mass production and transportation of raw materials needed to produce. While every new road helps the economic potential to grow, “the Modern Silk Road,” nowadays, opens up a much bigger road, and this road is being built over the traces of history by 65 countries, Turkey joins to the most important actors of the project with “the Middle Corridor” in which Turkey is a part of. This study investigates the economic potential of the Modern Silk Road which is the biggest transportation project in the World to the World trade, to the countries along the belt and the road and to Turkey which is placed in the Middle Corridor.

Key Words: Silk Road, One Belt One Road, Middle Corridor.

1.GİRİŞ

Tarihte görülen ilk toplumlardan bu zamana kadar toplumların tarihi gözlemlendiğinde; ticari ya da askeri amaçlarla inşa edilen yolların ekonomik, siyasi ve toplumsal dönüşümü etkilediği görülmektedir. Roma ve Osmanlılar gibi devrinin medeni toplumlarının tarihte bıraktıkları izlerden birisi de açtıkları ya da korudukları yollar olmuştur. Ticari ya da askeri yollar, eski toplumların dış dünyayla iletişim kurduğu ve medeni toplumları birbirine bağlayan koridorlardır. Ticaret yolları iktisadi çevreyi genişleterek ekonomik fayda sağladığı gibi bazı dönemlerde bundan çok daha fazla etki yaratmış, ekonomik, siyasi ve toplumsal dönüşüm sağlamıştır. Ticaret yollarını, sadece ekonomik kapasiteyi destekleyen bir faktör olarak değerlendirmek doğru bir yaklaşım olmayacaktır. Ticaret yollarının ekonomik potansiyeli geliştirici özelliği kadar onun dönüştürücü özelliğini de anlamaya çalışmak gerekmektedir. Antik Çağ toplumlarının kullandığı bir ana ticaret yolu olan Hükümdar (Kral) yolu, orta çağ içinde Selçuklular ve Osmanlılar tarafından kullanılmıştır. Tarihi ipek yolunun korunması, Osmanlı iktisat siyasetinin amaçlarından birisi olmuş ve bu ticaret yolları altyapı ile desteklenmiştir. Eski dünyanın kara ticaret yollarının önemini, yarattığı potansiyeli, ticari yolların dönüştürücü gücünü ortaya koyan en önemli kanıt; coğrafi keşifler ve yeni ticaret yollarının keşfi ile birlikte doğunun gerilemesi ve batının yükselmesi ile fark edilen batı lehine başlayan büyük dönüşüm olmuştur. 15. yy. kadar dünya ticaret yollarının doğunun kontrolünde olması nedeniyle edilgen bir durum içinde dünya ticari sisteminin dışında kalan Batı Avrupa, Coğrafi Keşifler sonrası dünya ticari sistemine katılarak hatta onu kontrol

ederek dünya ekonomisi üzerinde hegomonik güç kurma fırsatını yakalayacak yolculuğa bu yeni ticaret yolları üzerinden çıkmıştır. Coğrafi keşifler iktisadi çevreyi genişleterek büyük bir ticari ve ekonomik potansiyel yaratmasının yanı sıra feodalizmden Monarşiye geçen yolu açarak, Monarşilerin kendilerini ticaretle finanse etmeleri imkânı sayesinde onları güçlendirmiş böylece yeni ticari yolların keşfi sonrasında ticari genişlemenin yanı sıra siyasal sistem, toplumsal yapı da değişmiştir. Coğrafi keşiflerden sonraki tarihsel süreç içinde; Asya'nın sosyo-ekonomik açıdan gerilemesi ve Batı Avrupa'nın yükselişi; sürekli Asya'nın aleyhine olacak bir biçimde ekonomik avantajı batıya taşımış ve yeni ticari yollarının keşfi batı medeniyetlerinin üstünlük kazanmasına başlangıç teşkil etmiştir. Aynı şekilde sanayi devriminin başarısı, ulaşım alanına makine gücünün adaptasyonu sayesinde, buharlı lokomotifler ve buharlı gemilerin açtıkları yollar sayesinde artmış, piyasa büyümüş, büyüyen sanayinin pazar ve hammadde ihtiyacı demir yolları sayesinde karşılanmıştır. Modern İpekyolu bir kuşak ve bir yol projesinden, coğrafi keşifler gibi bir değişim beklenmese de 65 ülke ortak yatırımı içinde olan bu dev proje; ülkeler arasındaki ilişkileri güçlendirerek, Doğu-Batı medeniyetleri arasında istikrarlı bir ticaret için altyapı oluşturabilecek, dünya ticaretinin ağırlık merkezini değiştirebilecektir. Ayrıca bu projenin, AB ve ABD kontrolünde bulunan uluslararası sistemin çok merkezli bir yapıya dönüşmesine hizmet edebileceği düşünülmektedir.

Bu çalışmada, modern ipek yolu projesi, sosyal, ekonomik ve uluslararası ilişkiler bakımından bütünlüklü proje olarak tanıtılmaya çalışılacak, ipek yolunun tarihte üstlendiği misyon üzerinden, Modern İpek yolu projesi fikrinin doğuşu ve bu projeye neden ihtiyaç duyulduğu araştırılacaktır. Proje içinde Türkiye'nin rolü ile Modern İpek Yolu Güzergâhındaki ekonomik- ticari kapasite ve projeden beklenen ekonomik, jeopolitik sonuçlar ile uluslararası toplumun yaklaşımı sorgulanacaktır. Ayrıca bu yeni kara ve deniz ticaret yolu Projesinin Dünya Ticaretine ve Türkiye ekonomisine Etkileri ile projenin karşılaşılabileceği zorluklar tartışılarak, tarihin en büyük Modern Yol projesinin dönüştürücü etkisi araştırılacaktır.

2. ESKİ DÜNYANIN ÖNEMLİ TİCARET YOLLARI VE TARİHİ İPEK YOLU

Eski dünyanın önemli ticaret yollarından birisi Kral yoludur. Arapça kaynaklarda 'et-Tarîku'l-Harîr', İngilizce eserlerde 'Great Silk Road', Moğolca'da 'Jamb' adıyla bilinen, üzerinde her milletten tüccarın ve kervanların gelip geçtiği İpek Yolu'nun büyük koluna 'Kral Yolu' denilmiştir (Kırpık, 2012:174). Lidya hükümdarı Giges, 5. yy'da, ticareti geliştireceği düşüncesiyle Kral Yolunu inşa etmiştir. Kral Yolu, Efes'ten başlayarak, Ninova'ya bugünkü Irak'a kadar uzanan bir güzergâhı kapsamaktadır. Giges, bu yol üzerinde o dönemin ticari yollarının altyapısı olan konaklama ve kervanlar için barınma yerleri inşa ederek Kral Yolunun güvenliği sağlamıştır. Daha sonra Lidya'yı işgal eden Persler de bu yolu kullanmışlardır. Antik ticaret yolunun diğer parçaları ise İran üzerinden daha büyük ticaret yolu İpek Yoluna bağlanmaktadır. Yol üzerinde birçok istasyon ve ticaret şehirleri bulunması sebebiyle Herodot bu yolu, güvenli bir yol olarak tanımlamaktadır (Yükçü ve Atağan, 2011:101). Kral Yolu üzerinde yüz on bir tane posta istasyonu bulunmakta, sahip olduğu ulaşım kolaylıkları sebebiyle de tarımdan, sanayiye, hayvancılığa kadar pek çok alanda ekonomik gelişime katkı sağlamıştır (Eroğlu, 2016:45). Kral yolu, Pers İmparatorluğu'nun kurduğu etkin haberleşme sisteminin çalışmasında da etkin bir rol oynamıştır. Pers haberleşme

teşkilatı o kadar muntazam çalışan bir sisteme oturmuştur ki, Herodotos bu sistem için şu ifadeleri kullanmıştır: “*Yeryüzünde Pers haberleşme teşkilatı kadar hızlı bir şey yoktu; bakınız Persler kendi anlatışlarına göre bu işi nasıl düzenlemişlerdir; yol, baştan sona kadar, bir günde aşılabilir bölümlere ayrılmıştır. Bunlara değiştirme yapmak için her bir günlük aralık başına bir tane hesabı ile adam verilmiştir; habercinin yolu en kısa zamanda almasına hiçbir şey engel olamaz, ne kar, ne yağmur, ne güneşin ateşi, ne gece. Birinci ulak, haberi ikinciye aktarır. İkinci üçüncüye böylece gider* (Metin ve Lamba, 2016:165).

İpek Yolu ise isminden de anlaşılacağı üzere ipek üretimi ve alım-satımı ile ilişkili olarak ortaya çıkmıştır. Çin’de ipek sadece iplik ve kumaş olarak ülke dışına çıkarılabilmıştır, İpek böceklerinin ülke dışına çıkarılması yasaklanmış, yasağı delenlerin cezası ise ölüm olmuştur. İpek Yolu, Milattan Önce 4. asrın ilk yarısında İskender’in doğuya yönelen fetihleri sırasında Mısır, Türkistan ve Hindistan’a ulaşmış, geniş bir coğrafyaya yayılan ortak bir pazar oluşturmuştur. Antik çağlardan itibaren kullanılmaya başlanan İpek Yolu, Arabistan, Hindistan, Anadolu ve Akdeniz bölgelerini içine almıştır (Atar ve Diğerleri, 2018:337-338)

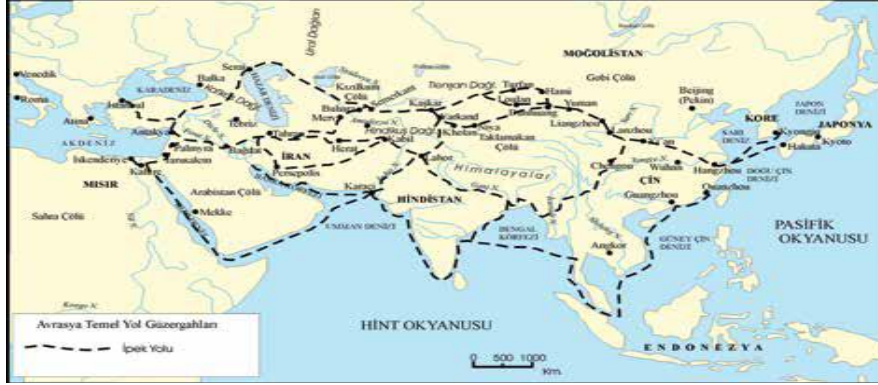
İpek Yolu’nun ana güzergâhını, Çin’den başlayıp, İran üzerinden Mezopotamya’ya kadar devam eden, oradan da Akdeniz kıyısındaki Antakya ve Sur limanlarına bağlayan kara yolu oluşturmuştur. Ancak bu yol zaman içinde gelişen siyasi ve iktisadi şartlara bağlı olarak yeniden şekillenmiş, uluslararası bir ticaret ağı haline gelmiştir. İpek Yolu, Kuzey Yolu ve Güney Yolu olmak üzere iki kola ayrılmıştır. Kuzey Yolu, Kafkaslar üzerinden Karadeniz’e, oradan Azak, Kırım gibi sahil noktalarına daha sonra güney Rusya, Ural bölgesi, Güney Sibirya ve Altay steplerinden Çin’e kadar uzanmaktaydı. Güney İpek Yolu ise, Çin’in başkentinden başlayarak Orta Asya ve İran yaylası üzerinden Doğu Akdeniz’e oradan gemiler aracılığıyla Avrupa’nın içlerine kadar devam etmiştir (Işıktaş ve Duran, 2017:585).

15.yy. deniz ticareti yolları devreye alınana kadar uluslararası ticaretin en önemli güzergâhı tarihi ipek yolu olmuştur. Batılı Avrupalı toplumların deniz üzerinden yeni ticaret yolları bulma motivasyonlarından birisinin, Müslümanların ya da doğunun uluslararası ticaret üzerindeki tekeline kırma, fikrine dayandığını söylemem mümkündür. Eski toplumlarda ipek gibi ya statüyü gösteren çok değerli mallar ya da başka coğrafyalarda hiç bulunmayan ya da çok az bulunan o dönemin toplumlari içinde çok değerli bulunan mallar, kıtalar arasında İpek Yolu aracılığıyla taşınmıştır.

İpek yolu ile doğunun başta ipek olmak üzere ticaret ürünleri batıya taşınırken, Avrupa’dan da doğuya cam eşya, mücevherler ve estetik değeri yüksek olan diğer mallar taşınmıştır (Bakırcı, 2014:67). Eski toplumlar için İpek yolu; iktisadi bakımdan yalnızca mal ticaretini sağlayan bir güzergâh olmasının yanı sıra, mali bakımdan transit ticaret gelirlerinin artmasına, toplumlar arası iletişim ve haberleşmenin gelişmesine ve sosyo-kültürel etkileşimin sağlanmasına hizmet ediyordu. İpek yolunun iktisadi yararı ve devlet maliyesine katkısı nedeniyle; her dönemin egemen devletlerinin bu yolu kontrol etmek ve yol üzerindeki ticareti artırmak istediği görülmektedir. İpek yolu üzerinde kontrol kuran Çin, Türk Arap, İran ya da Bizans gibi bölgesel güçlerin, kurdukları devletler üzerinden ticari savaşları göze aldıkları, ipek yolu üzerindeki kontrolü bir devlet siyaseti olarak

yürüttükleri görülmektedir. Selçuklu ve Osmanlılar döneminde kervan şebekeleri vasıtasıyla ipek yoluna işlerlik kazandırıldığı ve ticari sigorta ile ipek yolu ticaretinin geliştirilmeye çalışıldığı bilinmektedir.

Sekil 1. İpek yolu Haritası



Kaynak: (Bakırcı, 2014:68)

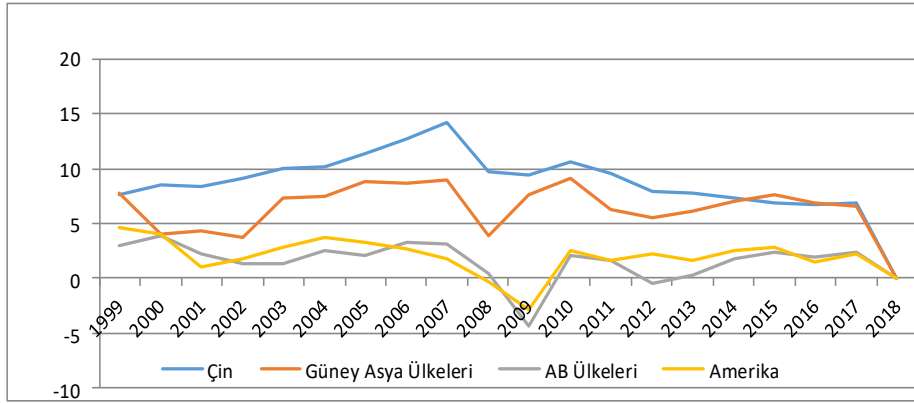
Eski dünyanın tarihi ipek yolu gibi kara ticareti yollarından ve coğrafi keşifler sonrası açılan yeni deniz ticareti yollarından ekonomik kazançların ötesinde faydalar elde edilmiştir. Bu yollar büyük sosyo-ekonomik ve politik dönüşüme neden olmuşlardır. Kervanlar üzerinde taşınan hayvan gücüne dayalı ticarete, uzun mesafeler uzun zamanlar içinde kat edildiğinden ve ancak hayvanların taşıyabileceği kadar yük taşınabildiğinden tüccarlar, hastalık, zor doğa koşulları ve gasp tehdidiyle karşı karşıya olduğundan, uluslararası ticaret riskli, pahalı ve taşınabilen mal miktarı sınırlı olmuştur. Ancak büyük tonajlı ve üç direkli gemilerle; pusula ve harita kullanarak denizlerde kaybolmadan sabit rotalar üzerinden yol almak mümkün olduğunda; rüzgâr gücünden yararlanan gemi ticareti ile daha fazla yükü daha kısa zamanda taşıyabilmek mümkün olabilmıştır. Ulaşım güvenliğinin sağlanması neticesinde ticaret hacmi büyümüş, ticari mal çeşitliği artmış, ticaretten gelen dış talep sanayiye uyarılmış ve Avrupa coğrafi keşifler sonrası ortaya çıkan yeni ticaret yolları üzerinden dünya ticaretine katılarak zenginleşmiştir. Coğrafi keşifler sayesinde denizlerin ticari yol olarak kullanılması sonucunda Avrupalılar ticari kârlarla yetinmeyerek sömürgeciliği bir iktisat politikası olarak sürdürmüşler ve büyük bir sermaye birikimine ulaşmışlardır. Bu ticari büyüme; Avrupa toplumunun ekonomik kalkınması kadar sosyal, siyasal dönüşümünün itici gücü de olmuştur. Ticaretle uğraşan alt sınıflar zenginleşmişler, soylulara karşı ekonomik üstünlük kazanmışlardır. Güç kaybetmiş Monarşiler, feodal soylulara kaptırdıkları ekonomik, askeri ve siyasal gücü yeniden kazanmak için, tüccar ve ticareti destekleyen müdahaleci iktisat politikaları uygulamışlardır. Tüccarlar da daha büyük bir piyasa, tekeli imtiyazlar ve sömürgeler kazanma konusundaki isteklerini monarşiler sayesinde elde ettiklerinden Monarşileri vergilerle ya da başka şekilde kaynak aktararak desteklemişlerdir. Tüccardan destek alan Monarşiler gelişmiş Monarşilerden destek alan tüccarlar güçlenmiş, Feodalizm ve Aristokrasi ise güç kaybetmiştir. Batı Avrupa toplumu Coğrafi Keşifler sonrası açılan yeni ticaret yolları sayesinde dönüşmüş, Modern Çağ boyunca da dönüşmeye devam etmiştir.

Dünya ticareti rüzgâr gücünü kullanan deniz yolları üzerinden taşınırken, sanayi devrimi sürecinde kara ticareti yeniden önem kazandı. On dokuzuncu yüzyılın hemen başında iç ve dış ticaret mekanik gücü kullanan demiryolları üzerinde yoğunlaştı. Sanayi devrimi makine gücünün kullanımı sayesinde devasa bir üretim ve hızlı bir kalkınma imkânı sağlasa da sanayi devriminin genişlemesini sağlayan esas neden demiryollarının gelişmesiydi. Ulaşım teknolojisi alanındaki yeni gelişmeler sayesinde demiryolları, iktisadi çevreyi büyütürken, devasa üretimi büyük pazarlara ulaştırarak ve büyüyen sanayinin hammadde ihtiyacını dış pazarlardan sağlayarak, devriminin başarısını artırmış, ikinci dalga sömürgecilğe yol açmış ve batı toplumunu zenginleştirmiştir. Demiryolu taşımacılığının açtığı yeni ticari yollar ekonomik başarıyı artırdıkları kadar toplumsal dönüşümü de tetiklemiştir. Demiryolları, ulaşımı ucuzlatarak, büyüyen kentlerin gıda ihtiyacını karşılayarak kentli toplumun gelişmesini sağlamış, devasa nüfusa sahip kentler bir kıtlık sorunuyla karşılaşmadan büyümüşür. On dokuzuncu yüzyılın medeni toplumlarının gelişmişliğinin lokomotif üzerinde simgeleştirilmesi demir yollarının getirdiklerinin sadece ekonomik kazançlardan ibaret olmadığını ifade etmektedir.

3. MODERN İPEK YOLU; BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ FİKRİNİN DOĞUŞU

Modern İpek Yolu projesi, 2013 yılında Çin Halk Cumhuriyeti Başkanı Xi Jinping'in Kazakistan ziyaretinde gündeme getirilmiştir (Balci, 2018:3-4). Komünist Çin'in küresel açılım adımları aslında çok daha önce, 1978 yılında Devlet Başkanı Deng Xiaoping'in liberal ekonomi politikaları ile dönüşümüne başlamıştır. Uygulanan Reform ve Açılma politikaları ile Çin'in küresel ticarete etkisi artmaya başlamıştır. Reform ve Açılma politikaları sürdürülerek Çin, 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütüne (WTO) üye olmuş, son 30 yılda dünyanın en büyük üreticileri arasına girmiş, bu büyüme Çin'i büyük bir enerji ithalatçısı ve emtia ihracatçısı haline gelmiştir (Sabancı, 2018:85).

Şekil 2. Dünya Ülkelerinin Ekonomik Büyüme Verileri (Yüzde)



Kaynak: (databank.worldbank.org, 2019)

Çin'in ekonomik büyüme hızı 2008 küresel ekonomik krizine kadar devam etmiş, Şekil 2'de de görüldüğü üzere Çin'in ekonomik büyüme hızı diğer

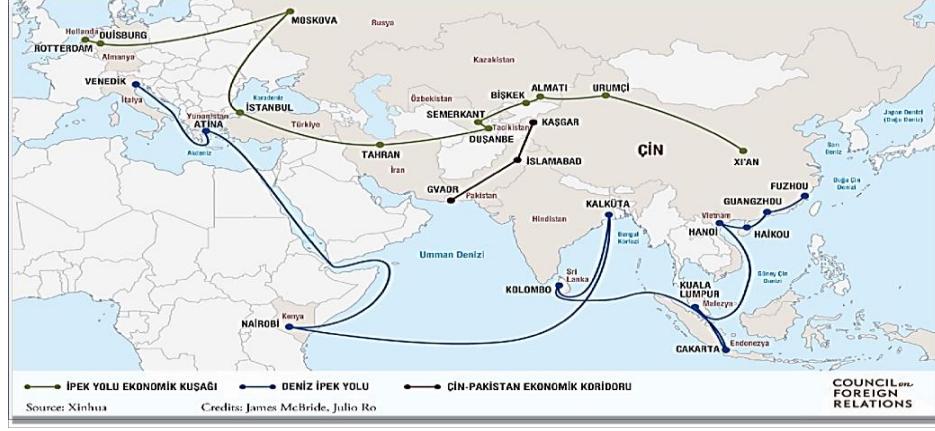
ülkelerin büyüme hızlarından çok daha yüksek bir seviyede, çift haneli rakamlarda seyretmiştir. 2011 yılı itibari ile büyüme hızı sürekli azalmaya başladığında ise Çin, yeni ekonomik kalkınma planları oluşturmaya başlamıştır (Sabancı, 2018:85).

Modern İpek Yolu projesi ile Çin Halk Cumhuriyeti büyüme hızını arttırmayı ve iç tüketimini canlandırmayı hedeflemektedir. (Balcı, 2018:3-4). Çin Komünist Partisi (ÇKP), Merkez Komitesi Üçüncü Genel Oturumu sonrasında İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun inşasına ve bundan sonra her iki projenin, Bir Kuşak Bir Yol Projesi, olarak adlandırılmasına karar verildiğini ilan etmiştir. Çin Komünist Partisinin bu karardan sonra, Bir Kuşak Bir Yol, projesi artık Çin'in resmi devlet politikası olmuştur (Durdular, 2016:79). Söz konusu projede Kuşak kavramı, projedeki kara yolları, demiryolları, petrol ve doğal gaz boru hatları ve diğer altyapı yatırımlarını ifade etmek için kullanılmıştır. Çin'den başlayarak Orta Asya, Moskova ve Venedik'e kadar uzanan ulaştırma ağı kastedilmiştir. Projede Asya-Avrupa yönünde koridorlar vardır. Planlanan bu güzergâhlar; Çin-Moğolistan-Rusya, Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar, Çin-Merkez ve Batı Asya, Çin-Hindi Çini Yarımadası, Çin-Pakistan'dır. Yol kavramı ise; projedeki deniz yolu ağını ifade etmek için kullanılmıştır. Deniz yolu ayağında Güney ve Güneydoğu Asya'dan Doğu Afrika ve Akdeniz'in kuzeyine kadar uzanan bir ulaşım ağı planlanmıştır. Kuşak ve yol planlaması Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının içine giren yollar vasıtasıyla, Doğu Asya'yı Avrupa ekonomisine bağlamaktadır (Balcı, 2018:3). Kuşak-Yol projesi, resmi devlet politikası olarak kabul edildikten sonra Shaanxi, Gansu, Qinghai, Ningxia, Xinjiang, Sichuan, Chongqing, Yunnan ve Guanxi gibi Çin eyaletleri başta olmak üzere toplam on dört eyaletle ilgili kalkındırma kararı alınarak bu eyaletlerin altyapı ve ekonomik bakımdan gelişmeleri için çalışmalara başlanmıştır. Ülke dışında ise Güney Kore, Moğolistan, Hindistan, Latin Amerika, Avrupa ve Rusya'ya yapılan ziyaretlerde Kuşak-Yol projesi, anlatılarak bu devletlerden projenin desteklenmesi istenmiştir. Mayıs 2014'te Asya'da İş Birliği ve Güven Arttırıcı Önlemler Konferansı'nda Xi Jinping, "Kuşak-Yol" projesinin inşasında mali destek sağlanması amacıyla Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın (AIIB) kurulmasını teklif etmiştir (Durdular, 2016:79).

4. BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN KAPSAMI İLE ORTA KORİDORUN PROJEDEKİ ÖNEMİ

Bir Kuşak Bir Yol projesi; İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projelerini çatı altında toplamış bir projedir. Bir Kuşak Bir Yol projesi; bu iki alt proje ile Avrupa, Avrasya ve Asya-Pasifik bölgelerini kapsamakta olup, projenin kapsadığı ülkelerin çoğu gelişmekte olan ekonomiler veya ülkelerdir. Bir Kuşak Bir Yol projesinin etkilediği 4,4 milyarlık nüfus, dünya nüfusunun %63'üne karşılık gelmekte ve bu nüfus 21,000 milyar dolarlık ekonomik hâsıla ile de dünya gelirinun %21'lik payı içinde yer almaktadır (Shang, 2017:5). Modern İpek Yolu projesi kapsamında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu olmak üzere iki farklı hattın oluşturulması planlanmaktadır.

Şekil 3. Modern İpek Yolu Projesinin Güzergâhları



Kaynak: (Karagöl, 2017:2)

Tablo 1. Bir Kuşak Bir Yol Projesine Dâhil Olan Ülkeler

BÖLGE	ÜLKE	ÜLKE SAYISI
Kuzey Doğu Asya	Moğolistan, Rusya	2
Orta Asya	Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan Türkmenistan	5
Güney Doğu Asya	Singapur, Endonezya, Myanmar, Malezya, Tayland, Laos, Vietnam, Brunei, Filipinler, Kamboçya, Doğu Timor	11
Güney Asya	Pakistan, Hindistan, Bangladeş, Sri Lanka, Nepal, Bhutan, Maldivler,	7
Batı Asya ve Kuzey Afrika	Suriye, Ürdün, İran, Irak, Türkiye, Lübnan, İsrail, Filistin, BAE, Yemen, Umman, Katar, Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan, Afganistan, Bahreyn, Mısır, Kuveyt	20
Orta ve Doğu Avrupa	Estonya, Polonya, Çek, Litvanya, Letonya, Slovakya, Macaristan, Slovenya, Hırvatistan, Bosna Hersek, Arnavutluk, Karadağ, Sırbistan, Bulgaristan, Romanya, Makedonya, Ukrayna, Beyaz Rusya, Moldova	19
Toplam		64

Kaynak: (Shang, 2017:11).

4.1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kara Yolu Kapsamı: İpek Yolu Ekonomik Kuşağı

İpek Yolu Ekonomi Kuşağı, Avrupa ve Asya'nın merkezi alanlarını bağlayarak bin kilometreden fazla uzunlukta ve dünyanın yüz ölçümünün dörtte birini yani yaklaşık kırk kilometre karelik bir alanı kapsamaktadır. Çin'in güneybatısında dört il (Sichuan, Yunnan, Chongqing ve Guangxi) kuzey batısında da dört il (Ningxia, Qinghai, Gansu, Shaanxi, Xinjang) dâhildir. Proje kapsamındaki ülkeler ulaşım, finans, enerji, telekomünikasyon, tarım ve turizm gibi önemli alanlarda birbirini tamamlayıcı nitelikte bulunduğu ulusal ekonomilerin

karşılıklı iş birliği için, küresel bir potansiyel pazar büyüklüğüne sahiptir. Doğu tarafında canlı Asya-Pasifik ekonomi çemberi ve batı tarafında ise gelişmiş Avrupa ekonomi çemberi ile dünyanın en uzun, gelişme potansiyeli en yüksek olan ekonomik koridoru ifade edilmektedir. "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı" üç rotadan oluşmaktadır: İlk olarak Çin'den başlayıp Orta Asya ve Rusya'dan geçerek Avrupa'ya, ikinci olarak, Orta Asya ve Batı Asya'dan geçerek Basra Körfezi ve Akdeniz'e, üçüncü olarak ise Çin'den Güney doğu Asya, Güney Asya ve Hint Okyanusu'na uzanmaktadır. Söz konusu olan üç rotanın ikisi Orta Asya kapsamındadır bundan dolayı Orta Asya'nın, İpek Yolu ekonomi kuşağının inşa edilmesinde merkez nokta olduğu söylenebilir. Orta Asya ülkeleri yapmaya çalıştıkları reformlarla ve projelerle dünya ticaretine uyum sağlamayı hedeflemekte ve zengin doğal kaynaklarını kullanarak hızlı bir ekonomik büyüme ivmesi yakalamak istemektedirler. Çin ile çoğu Orta Asya ülkesi sınır komşusu olduğu için coğrafi avantajları bulunmaktadır. Ekonomik yapılarının farklı olması dolayısı ile de tamamlayıcı avantajlara sahiptirler. O yüzden gelecekte Çin; tarım, enerji, sanayi, hizmetler vb. alanlarda Orta Asya ülkeleri ile iş birliğini kuvvetlendirmesinin yanı sıra ekonomik ve kültürel ilişkileri de geliştirmeyi amaçlamaktadır (Shang, 2017:7).

4.2. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Deniz Yolu Kapsamı: 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu

21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, Güneydoğu Asya çekirdek alanı ve Güney Asya alt kıtası olmak üzere Kuzeydoğu Asya, Güneydoğu Asya, Güney Asya, Batı Asya, Afrika, Avrupa ve diğer bölgelerde dâhil olmak üzere geniş bir alanını kapsamaktadır. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun iki güzergâhı vardır: Batı hattı; Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu ve Atlantik kıyısındaki ülkeler ile Güneydoğu Asya, Güney Asya, Batı Asya, Doğu Afrika ve Avrupa'daki bölgeleri içermektedir. Güney hattı ise Güney Çin Denizinden Güney Pasifik ada ülkelerine kadar çizilmekte ve Güneydoğu Asya, Avustralya, Pasifik Adaları'nı kapsamaktadır. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, Çin, Orta Asya ülkeleri ve dünya ile birleştirici köprü sayılmaktadır. Bu nedenle Çin için, projenin temel değerleri; Deniz İpek Yolu projesinin kanal işlevi görmesi ve Çin'in stratejik güvenliğini güçlendirmesidir. Deniz İpek Yolunun inşa edilmesiyle Çin ve diğer ülkelerin ortak çıkarlarını birlikte genişletmeleri, mevcut iş birliklerini ve bağlantılarını güçlendirmeleri projenin kanal değerini, dünyanın ikinci büyük ekonomisi olan Çin'in, Deniz İpek Yolu'nu açmak ve genişletmek için yatırımlarını tamamlamasının da projenin stratejik güvenliğini sağlayacağı düşünülmektedir. Mevcut güzergâhların maliyetini yüksek olması ve Aden Körfezi ve Malakka Boğazı'ndan kaynaklı güvenlik sorunları, Deniz İpek Yolu'nun önemini arttırmıştır (Shang, 2017:9-11)

4.3. Bir Kuşak Bir Yol Projesi Orta Koridoru Kapsamı ve Türkiye'nin Önemi

Bir Kuşak Bir Yol, Orta Koridor Projesi ile Türkiye'den demir yolu ile Gürcistan, Azerbaycan, Hazar Denizi üzerinden feribot ile Türkmenistan, Kazakistan ve Uygur Özerk Bölgesinin başkenti Urumçi üzerinden, Xi'an şehrine uzanan bir koridorun oluşturulması planlanmaktadır. Türkiye tarafından oluşturulan Bir Kuşak Bir Yol projesinin Orta Koridoru, Çin'den yola çıkan bir trenin Londra'ya ulaşmasını sağlayacaktır. (Çakan, 2017:45-46). Modern İpek Yolu Projesi kapsamında; Türkiye, Asya, Avrupa ve Orta Asya coğrafyasının kesişim noktasında bulunması nedeniyle kilit ülke durumuna gelmektedir (Camgöz ve Dinçer, 2017:5). Bir Kuşak Bir Yol, Orta Koridor Projesi Türkiye ve Çin ilişkilerinin sağlam zeminde gelişmesi ve projenin başarıya ulaşması açısından

son derece önemlidir. Dünyaya açılmak için adım adım Modern İpek yolu projesini devreye sokan Çin, Rusya üzerinden Kuzey Koridoru' nu, İran üzerinden Güney Koridoru' nu, Orta Koridorla Avrupa ve Türkiye'yi Orta Asya ülkelerini, Türk Cumhuriyetlerini, Afganistan ve Pakistan'dan üzerinden Çin'e bağlamayı hedeflemektedir. Orta koridor, Kuzey ve Güney Koridorlarına alternatif oluşturarak projenin önemini artırmaktadır. Çin Modern İpek Yolu Projesi kapsamında Orta Koridor için 8 trilyon dolarlık bir bütçe öngörülmekte ve bu bütçenin 40 milyar dolarını ulaşım ağlarına harcamayı planlamaktadır. Orta Koridor bir bileşeni olan Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), Bakü-Tiflis-Kars projesi kapsamında Kars ile Edirne yüksek hızlı tren projesiyle birbirine bağlanmıştır. Londra ve Pekin'i kesintisiz bağlayacak olan projenin önemli bir kısmını oluşturacak TRACECA projesini Marmaray ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile entegrasyonu sağlanmış olacaktır.

Şekil 4. Modern İpek Yolu Projesinde Doğu Ve Batı'yı Birbirine Bağlayan Koridorlar



Kaynak: (Kulaklıkaya, 2013:6).

Orta Koridor projesi kapsamında Türkiye'nin coğrafi konumu, Avrupa, Ortadoğu, Orta Asya, Afrika ülkeleri ile tarihi ve kültürel bağlarının bulunması Çin açısından, Türkiye'nin cazip bir ülke olarak görülmesine katkı sağlamıştır. Türkiye için de İpek Yolunun yeniden canlandırılması, Çin ile yapılacak iş birliğinin artmasına ikili ticari ilişkilerdeki dengesizliğin azaltılmasına yardımcı olacaktır. Ayrıca, Çin'den yatırım ve turist çekilmesi, teknolojinin paylaşımı, Asya'daki Türk cumhuriyetleri ile ilişkilerin geliştirilmesi ve Asya pazarındaki payın artması bakımından önemli olacaktır (Çakan, 2017:47).

5. MODERN İPEK YOLU GÜZERĞÂHINDAKİ EKONOMİK TİCARİ KAPASİTE, MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN JEOPOLİTİK ÖNEMİ, ÇİN'İN PROJEDEN BEKLENTİLERİ VE ULUSLARARASI TOPLUMUN TUTUMU

İpek Yolu tarih boyunca Doğu ile Batı arasında malların, insanların ve fikirlerin taşındığı bir ticaret ve ortak etkileşim kanalı oluşturmuştur (Atlı, 2014:77). Bu bakımdan Yeni Ticaret Yolları projesinin de ticari kapasiteyi artırması ve güzergâh üzerindeki ülkelerin jeopolitik önemini artırması beklenmektedir.

5.1. Modern İpek Yolu Güzergâhındaki Ekonomik-Ticari Kapasite

Modern İpek Yolu Projesi, Çin'e ve inşa edilecek yol üzerindeki tüm ülkelere, yeni imkânlar yaratacak ekonomik iş birliği projesi olarak tanımlanmaktadır. İpek Yolu ekonomileri içerisinde yer alan ve stratejik öneme sahip olan bu ülkeler arasında Çin, Hindistan, Pakistan, İran, Irak, Suriye, Mısır, Moğolistan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Afganistan, Kazakistan, Doğu Türkistan, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Rusya, Ukrayna ve Türkiye gibi ülkeler öne çıkmaktadır. İpek Yolu'nun üç kıta (Asya, Avrupa ve Afrika) üzerindeki etkisi göz önüne alındığında ve bu üç kıtada yer alan ekonomilerin ticaret (mal taşımacılık), doğal gaz-petrol boru hatlarıyla birleşmesi, dünya ekonomisi içerisinde İpek Yolu güzergâhı üzerinde bulunan ülkelere önemli kazançlar sağlayacaktır. Bu nedenle Modern İpek Yolu; ticaret, petrol ve doğal gaz hatlarının ekonomik çıktıları açısından ülke ekonomilerinin etkinliğini ve potansiyelini artırmaktadır (Tezer, 2015:6).

Kuşak ve Yol projesinin gerçekleşmesiyle, Asya ve Avrupa arasındaki entegrasyonun daha fazla derinleşmesi beklenmektedir. Doğu ile Batının bu yollar üzerinden yakınlaşmasının güzergâh üzerindeki ülkelere sermaye akışı ve istihdam artışı bakımından yarar sağlaması, kişi başına düşen milli geliri düşük olan İran, Pakistan ve Mısır gibi ülkelerde milli geliri artırması ve kalkınmayı hızlandırması beklenmektedir (Tekir ve Demir, 2018:195). Proje kapsamındaki ülkelerin yaklaşık 21 trilyon dolarlık bir ekonomik büyüklüğü ifade ettiği dikkate alındığında, Modern İpek Yolu projesinin ciddi bir ekonomik- ticari kapasiteyi barındırdığı görülmektedir. Ayrıca, yeni enerji anlaşmalarının da önünü açacak olan proje ile enerji piyasalarında hareketlilik sağlanacaktır (Karagöl, 2017:4). Çin, ağır sanayisi için gerekli olan petrolün büyük bir kısmını boru hatlarıyla, geriye kalan kısmını ise deniz ticaretiyle gerçekleştirmektedir.

Dünyanın en büyük ekonomik iş birliği platformu olarak tanımlanan proje tam anlamıyla faaliyete geçtiğinde, Çin'den Avrupa içlerine kadar oluşturulan ulaşım ağları, ticaret hatlarının farklılaşmasına ve teknolojiye gelişmelerle birleştiğinde uluslararası ticaretin süresinin kısaltılmasına katkı sağlayacaktır (Serper, 2017:2).

5.2. Modern İpek Yolu Projesinin Jeopolitik Önemi

Bir Yol Bir Kuşak projesinin Jeopolitik Önemi; demiryolları, karayolları ve boru hatları aracılığıyla projenin Çin'i Asya'nın önemli bir bölümüne ve Avrupa'ya bağlamasından, 65 ülkenin dâhil olduğu büyüklükte bir proje olmasından, projenin en az elli ya da yüz yıllık bir perspektifinin olmasından, tahminen 3 milyardan fazla nüfusu içine alan bir trilyon dolarlık yatırım gerektirmiş

olmasından ve projenin güzergâhı içindeki siyasi coğrafyayı değerli hale getirmesinden kaynaklanmaktadır. Modern ipek yolu projesi; Güneydoğu Asya ve Pasifik bölgeleri ile ABD ve AB gibi önemli küresel aktörlerin oluşturduğu, karşılıklı ya da çok taraflı ticaret anlaşmalarıyla yerleşmiş olan uluslararası ticari sistemi geliştiren bir entegrasyon olarak görüldüğü gibi, aynı zamanda kurulu uluslararası sisteme bir alternatif olarak da görülmektedir. Projenin ortaya çıkaracağı yeni jeopolitik ortamla ilgili belirsizlikler, bu proje üzerindeki iyimser görüşlerle kötümser görüşlerin çarpışmasından, daha da derinleşmektedir. İyimser görüşler genel olarak projenin; ulaşım imkanlarını genişletmesi sayesinde iktisadi alanı genişletmesi, doğu ile batı piyasalarını entegre etmesi, ticari büyüme ve kültürel işbirliği imkanlarını artırması, yeni ekonomik ve siyasi modeller üreteceği, bölgesel çatışmaların şiddetini azaltabileceği konularında yoğunlaşırken; kötümser görüşler bir Çin hegemonyasının batı ve ABD'ye karşılık yükselebileceği, Çin merkezli doğunun batıya karşı yeni bir ekonomik, siyasi kutup olarak örgütlendiği yönündedir.

Çin'i Orta Asya üzerinden Avrupa'ya bağlayacak bu yolun tamamlanması ile kara, deniz ve demir yolu ulaşımında entegrasyon sağlanması, küresel ticaret yollarının çeşitlendirilmesi ve ulaşım sürelerinin kısaltılarak maliyetlerin düşürülmesi hedeflenmektedir. Alt yapı çalışmalarını gerektiği şekilde tamamlayan devletler için bulunmaz bir fırsat olan proje, başta Ortadoğu ve Kafkasya olmak üzere Orta Asya ve Afrika ülkelerinin dünya ekonomik pazarına katılmalarına imkân sağlayacaktır (Yıldız, 2018:16). Bir Kuşak, Bir Yol' adı altında Çin tarafından başlatılan yeni ipek yolu projesinin gerek ekonomik gerek jeopolitik olarak küresel dengelerin yer değiştirmesine neden olacağı beklenmektedir (Atar ve Diğerleri, 2018:337-338). Çin'in Asya Altyapı Yatırım Bankası ve bazı fonları oluşturmasının yanında para birimini küresel düzeyde kullanma çabaları, ekonomik düzenin Amerikan temellerini (NATO, BM, Uluslararası Para Fonu ve Dünya Bankası gibi) zorlayan ve "Çin merkezli" küresel gücün başlangıcını ortaya koyan bir "devrilme noktasını temsil etmektedir... Çin'in hedefinin, yeni küresel düzene uyan güzergâhların geçtiği yollar üzerindeki potansiyel çatışma bölgelerini piyasa kuralları ile uzlaştırmak ve yoksul batı ülkelerini dünyaya bağlamak suretiyle güçlü ekonomik ortaklıklar kurmak olduğu düşünülebilir, bütün bunlar jeopolitik bir plana işaret etmektedir... Yeni İpek Yolu projesi sadece "tek bir yol" olsaydı, geleneksel bir kara gücü stratejisinden biraz daha fazla bir şey olurdu. Ancak proje, ülkenin büyük kara kütlesiyle desteklenerek Çin kıyılarında ikinci bir deniz gücünün oluşmasının yolunu açmıştır (Tekir ve Demir, 2018:196-200). İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz Üzerinden İpek Yolu stratejilerinin ileri sürülmesi, yeni küresel ekonomik ve siyasi düzenin kurulmasını derinden etkileyecektir. Yeni İpek Yolu Projesi'nin, hattın geçeceği altmış beş ülkede refah kuşağı oluşturması da proje ile ilgili beklentiler arasında yer almaktadır. Çin'in tarihî İpek Yolu'nun yeniden canlandırması çabasının altında stratejik çıkarları vardır, yani tarihteki İpek Yolu'nun etkisi ve işlevlerinden bugün ve yarın için referans kaynağını oluşturmuştur (Ayan, 2016:13-16)

İpek Yolu projesinin Çin'i deniz yoluna olan bağımlılıktan kurtarması beklenmektedir. Ayrıca bu inisiyatif ile birlikte hat üzerinde bulunan ülkelerle Çin arasındaki ekonomik ve siyasi ilişkilerin daha da gelişmesi sağlanacaktır. Küresel bir güç olma yolunda ilerleyen Çin Halk Cumhuriyeti bu proje ile dünya

arenasında daha fazla söz sahibi olma imkânı bulacaktır. Diğer taraftan bakıldığında İpek Yolu hattındaki ülkeler için Çin'in yumuşak güç politikası diğer küresel güçlerin sert politikalarına da bir alternatif oluşturmaktadır (Balci, 2018:6). Bir Kuşak-Bir Yol projesi, bazı ülkeleri memnun ederken geri kalanları projenin mali ve coğrafi büyüklüğü nedeniyle endişelendirmektedir. Kısa dönemde ekonomik bir girişim olarak görülmesi mümkün olan bu proje, orta ve uzun dönemde, mahalli, bölgesel ve küresel güçler bakımından son derece ciddi jeopolitik sonuçlar doğurma potansiyeli taşımaktadır. Proje ile alakalı olarak uzun dönemde, ekonomisi zayıf proje ortaklarının Çin'in ekonomik, nüfussal ve askeri hegemonyası altına düşmesi ihtimali de endişe verici bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Kısa vadede, kıtalararası altyapı yatırımları, ticaret ve finans ayaklı bir ekonomik iş birliği projesi olan Bir Kuşak Bir Yol Projesinin, orta dönemde sulanarak, ekonomik karakterini kaybetmesi ve uzun dönemde jeopolitik bir projeye dönüşmesi şaşırtıcı olmayacaktır (Bocutoğlu, 2017:265-269).

5.3. Modern İpek Yolu Projesinde; Çin' in Projeden Beklentileri

Çin, sahip olduğu ucuz iş gücü potansiyeli ve üretimi destekleme yönünde gerçekleştirdiği yatırımları ile son yıllarda önemli büyüme rakamları göstermiştir. Bu ekonomik büyüme sürdürülebilirliğini devam ettirmek için küresel dış politikada Modern İpek Yolu Projesi ile daha fazla oranda söz sahibi olmayı hedeflemektedir. Çin bu sayede özellikle güçlü olduğu sektörlerde gerçekleştireceği yatırımlar ile daha kısa sürede uluslararası pazarlara ulaşarak elde ettiği stok üretim miktarlarını hızlı bir şekilde eritme olanağına sahip olacaktır. Bununla birlikte; Ortadoğu, Güney Asya ve Afrika enerji koridorunu, 2035 yılına kadar ham petrol ihtiyacının iki katına çıkacak olmasından dolayı kendi arz güvenliği açısından garanti altına almak istemektedir. Çünkü Çin, doğalgaz ve petrol ihtiyacının önemli bölümünü Ortadoğu ve Afrika ülkelerinden karşılamaktadır. Çin, enerji güvenliği açısından karşılaştığı tehdit unsurlarını bertaraf etmek için enerji kaynaklarının olduğu bölgeleri, Kuşak-Yol projesi ile kendine bağlamayı hedeflemiştir (Çakan, 2017:39-41). Modern İpek Yolunun Çin açısından en önemli avantajı, ticaretin deniz yoluna bağımlıktan kurtarılmasıdır. Bununla birlikte güzergâh üzerindeki ülkelerle siyasi ilişkilerin de artması beklenmektedir. Bu sayede Çin, dünya genelindeki etkinliğini önemli ölçüde artırma beklentisi içerisinde (Balci, 2018:6).

5.4. Modern İpek Yolu Projesinin Dünya Ticaretine Olası Etkileri

Türkiye'nin de içerisinde yer aldığı Modern İpek Yolu projesi küresel GSYH'nin yüzde 40'ını oluşturmaktadır. Küresel ölçekte en önemli tedarikçi konumunda yer alan Çin, AB ile olan ticaret hacmini büyük oranda deniz yolu ve son dönemde gerçekleştirilen demiryolu yatırımları ile Rusya ve Kafkasya üzerinden gerçekleştirmektedir. 2016 yılı istatistiklerine göre, Çin'in AB ülkelerinin toplam ithalatı içerisindeki payı %20'dir. Mevcut ticaret hacminin İpek Yolu projesinin hayata geçirilmesiyle artması beklenmektedir. Bu durum aynı zamanda AB ülkelerinin Asya pazarına daha hızlı ulaşması ile ticaret hacmini çeşitlendirerek artırması fırsatını sunmaktadır (Serper, 2017).

6. MODERN İPEK YOLU PROJESİNİN TÜRKİYE' YE SAĞLAYACAĞI EKONOMİK YARAR VE TÜRKİYE'NİN PROJEDEN BEKLENTİLERİ

Anadolu coğrafyasına ev sahipliği yapan ve geçmişte İpek Yolu'nun en önemli güzergâh ülkesi olan Türkiye, sahip olduğu jeopolitik konum nedeniyle

projede yer alan kara ve demir yollarının Asya-Avrupa bağlantı noktasını oluşturmaktadır. Kuşak Yol projesinin tamamlanmasıyla birlikte Türkiye, Güneydoğu Asya pazarı ile ticaret hacmini önemli ölçüde artırmayı hedeflemektedir. Ayrıca sahip olduğu jeostratejik konum nedeniyle özellikle enerji kaynaklarının taşınması ve iletimi konularında kilit ülke olarak önemi bir kat daha artacaktır (Özdaşlı, 2015:592). Tablo 2’de verilen ekonomik göstergeler incelendiğinde Türkiye’nin Çin ile ticaretinde verdiği dış ticaret açığı 2013-2016 yılları arasında 21-23 milyar dolar seviyelerinde gerçekleşmiştir. Türkiye ise en fazla oranda ithalatı %12 ile Çin’den gerçekleştirmektedir. Dolayısıyla mevcut dış ticaret açığının düşmesi için Türkiye’nin Çin pazarına daha hızlı ve daha yoğun şekilde ulaşması elzemdir. Projenin tam anlamıyla hayata geçmesi durumunda Çin’in başkenti Pekin’den İstanbul’a deniz yoluyla gönderilen ürünlerin teslim süresinin iki aydan iki haftaya düşecek olması, Türkiye’nin projede yer almasını gerekliliğini ortaya koyan bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır (Karagöl,2017:5).

Tablo 2. Türkiye-Çin Dış Ticaret Göstergeleri

Yıllar	İhracat (Milyon dolar)	İthalat (Milyon dolar)	Hacim	Denge
2007	1.040	13.234	14.274	-12.195
2008	1.437	15.658	17.095	-14.221
2009	1.599	12.677	14.276	-11.077
2010	2.269	17.181	19.450	-14.912
2011	2.466	21.693	24.160	-19.227
2012	2.833	21.295	24.128	-18.462
2013	3.601	24.686	28.287	-21.085
2014	2.861	24.918	27.779	-22.057
2015	2.415	24.873	27.288	-22.459
2016*	2.328	25.441	27.769	-23.113
2017	2.936	23.371	26.307	-20.435
2017*	2.117	17.154	19.271	-15.037
2018*	2.209	16.670	18.879	-14.461

Kaynak: (<https://ticaret.gov.tr>, 2019).

Kuşak-Yol projesinin en önemli vizyonunu Londra ile Pekin’in direkt demiryolu hattı ile birbirine bağlanması oluşturmaktadır. Buna yönelik olarak Edirne-Kars hızlı tren hattının finansmanına yönelik taraflar arasında anlaşmaya varılmıştır. Türkiye, projeye Marmaray, Avrasya Tüneli, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, inşaatı süren Çanakkale Köprüsü ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projeleri ile destek vermektedir (Tüerdi: 2018:13).

İpek yolu projesinin Türkiye açısından önemli yönlerinden biri de kazan-kazan anlayışıdır. Bu proje Türkiye ile Çin arasında stratejik ortaklık anlaşmalarının ortaya çıkmasına vesile olmuştur (Balcı, 2018:6-7). Kuşak-Yol projesi ile demiryolu taşımacılığının Asya’dan Avrupa’ya ulaşarak ticaret hacmini artırması, Türkiye’nin köprü vazifesini güçlendirmektedir. Bu proje ile Türkiye, ihtiyaç duyduğu demiryolu yatırımlarını daha kolay finanse etme ve kısa sürede tamamlama olanağına kavuşmuştur. Bunun bir sonucu olarak Edirne-Kars hızlı

tren ve demiryolu projeleri Çin firmaları tarafından gerçekleştirilmektedir. Projenin deniz ayağını oluşturan bölümünde Mersin, Çandarlı ve Filyos liman projeleri önemli bir yer tutmaktadır (Özdaşlı, 2015:593).

Modern İpek Yolu projesinin Türkiye'deki yabancı sermaye ve yatırım girişlerini canlandırması ve Çin ile arasında gerçekleşecek ticaret hacmini geliştirmesi beklenmektedir. Dolayısıyla güzergâh üzerinde yer alan Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile ekonomik ilişkilerin artması muhtemeldir (Şekil 4). Kuşak-Yol projesi kapsamında gerçekleştirilecek altyapı çalışmaları ile Türkiye ile güzergâh üzerinde yer alan ülkelerin ticari etkileşiminin artması ve artan sermaye hareketliliğinin ortaya çıkması beklenmektedir. Bu hususta, Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurucu ülkelerinden biri olan Türkiye'nin projeye yönelik gerçekleştirilecek çalışmalarda yer alacak olması ve İstanbul Finans Merkezi'nin (İFM) Asya ülkelerinden gelmesi muhtemel sermayenin daha hızlı bir şekilde hayata geçirilmesini sağlaması açısından önem arz etmektedir (Balci, 2018:8-9).

Coğrafi konumu sebebiyle Türkiye, enerji alanında atılabilecek herhangi bir adım ile Asya ile Avrupa arasında geliştirilebilecek enerji ilişkilerinin merkezinde konumlanacaktır. Avrupa'ya doğalgaz enerji akışını sağlayan en önemli ülke konumunda olan Türkiye, TANAP ve Türk Akımı gibi enerji projelerinde enerji arz güvenliğine katkı sağlaması açısından kilit konumda bulunmaktadır. Bu özelliği ile Türkiye, Modern İpek Yolu projesine önemli katkılar sağlayacaktır (Karagöl, 2017:6-7).

7.MODERN İPEK YOLU; BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİNİN ZORLUKLARI VE PROJEDEKİ SON DURUM

Orta ve uzun vadede jeopolitik ve stratejik konuma ulaşabilme olanağı taşıyan Modern İpek Yolu Projesi'ne Japonya, Hindistan ve ABD karşı durmaktadır. Japonya ve Hindistan, projenin ekonomik ve jeopolitik bakımdan ülkelerini uzun vadede tehlikeye sokacağını düşünmektedir. ABD ise ülkelerin bu karşı duruşa destek vermektedir (Bocutoğlu, 2017:268). "Kuşak-Yol" projesi Çin tarafından dünya ülkelerine tanıtıldığında, güzergâh üzerindeki birtakım ülkeler projenin mevcut haliyle iç işlerine karışma riski taşıması ve Çin'in yayılma politikasına hizmet edeceğini düşünmesi vb nedenlerden dolayı projeye olumlu görüş bildirmemiştir. Türkiye ise daha önce sunmuş olduğu "Kervansaray ve İpekyolu Girişimi" projeleri açısından gösterdiği uyum nedeniyle Kuşak-Yol projesine olumlu yaklaşmıştır (Durdular, 2016:91).

Çin açısından ise "Kuşak Yol" projesinin olumlu tarafları yanında olumsuz tarafları da söz konusudur. Örneğin, güzergâh üzerinde yer alan bazı az gelişmiş ülkelerin ekonomik durumlarının kötü olması, ekonomik ve siyasi yönden istikrarsız bir yapıya sahip olmalarından dolayı Çin tarafından verilecek kredileri geri ödeme olasılıkları son derece düşüktür. Bu durum Çin açısından önemli bir handikap oluşturmaktadır. Türkiye açısından güçlükler ise; Çin ve Türkiye kültürünün coğrafi nedenlerden dolayı birbirinden oldukça farklı olması, her iki ülke dillerini konuşabilen uzman personel azlığı, Türkiye'nin sahip olduğu jeopolitik konum üstünlüğünün Çin tarafından farklı yorumlanması, Kuşak-Yol projesinin önemli sorunları arasında yer almaktadır (Durdular, 2016:91-92). Dünya genelinde Kuşak-Yol projesi 60 ülke tarafından desteklenmesine rağmen, esas itibarıyla fayda sağlayacak ülkeler Çin yanında İran ve Pakistan olarak öne

çıkmaktadır. Güzergâh üzerindeki diğer birtakım ülkeler ise dolaylı yünden yarar sağlayacak konumlarından dolayı projeye destek vermektedir (Bocutoğlu, 2017:267). Kuşak-Yol Projesi, Avrupa Birliği açısından değerlendirildiğinde, Çin'in desteklediği ticaret karşısında AB ülkelerinin haksız rekabete uğrayacağı ve bunun sonucunda ekonomileri olumsuz etkileneceği düşüncesi hakimdir (Özdaşlı, 2017:268). Rusya ise projenin ortaya çıktığı ilk zamanlarda temkinli yaklaşım sergilemiş iken; günümüzde Çin ile gerçekleştirilecek bu iş birliğinin kıtasal ortak ekonomik coğrafyaya dönüşmesini amaçladıkları için destekleyici bir tutum içerisine girmiştir (Özdaşlı, 2015:591). Avrupa ve Asya kıtaları arasında direkt ve hızlı ticaret yolları oluşturmayı hedeflenen Kuşak-Yol projesine yönelik Çin, ilk yıllarda güzergâh üzerindeki ülkelere hibeler vererek projenin hayata geçirilmesini sağlamıştır. Bunun dışında özellikle Çin, önemli miktarda altyapı yatırımlarına yönelik harcamalar gerçekleştirmiş ve 2027 yılına kadar projenin maliyetinin trilyon dolarları bulacağını öngörmektedir. Modern İpek Yolu ticaret hattında yer almayı kabul eden ilk G7 ülkesi olan İtalya ile 2,8 milyar dolar değerinde 29 anlaşma hayata geçirilmiştir. Projede yer alan ülke sayısı 70'lere ulaşmıştır. Çin'den yola çıkan China Railway Express'i, Türkiye'de Kars üzerinden ilerleyerek İstanbul'da Marmaray hattını kullanmış ve on ülke, iki kıta ve 11.483 km yolu 12 günde kat ederek Çekya'nın başkenti Prag'a ulaşmıştır. Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı'nın (TANAP) 30 Kasım 2019 da açılmasıyla Modern İpek Yolunun enerji bağlantısı sağlanmıştır.

8. SONUÇ

Çin'in kalkınma planlarının bir parçası olan Bir Kuşak, Bir Yol Projesinin; Çin'in ülke içinde ve dışında güçlü olduğu sektörlerde yaptığı üretimi, üç kıtadaki uluslararası pazarlara daha ucuz ve daha hızlı ulaşmasını sağlayacağı, Çin'in küresel politikalarda etkinliğini artıracığı gibi, diğer proje ortaklarının da ticaret, doğalgaz ve petrol hatları vasıtasıyla ekonomik etkinliklerini artıracığı beklenmektedir. En az yüz yıllık perspektifi olan; Bir Kuşak - Bir Yol Projesinin, Asya, Afrika ve Avrupa'yı kara deniz ve demiryolları ile entegre edeceği, projenin hat üzerinde bulunan ülkeleri deniz yollarına bağımlılıktan kurtararak ticaret yollarını çeşitlendireceği, yatırım sermayesinin proje ortağı ülkelere daha hızlı yayılmasını sağlayacağı, geniş katılımlı proje ortaklarının çok daha fazla dünya ekonomik pazarına katılmalarını sağlayacağı, Bir Kuşak - Bir Yol Projesi ile proje ortağı ülkelerin yeni ekonomik ve kültürel etkileşimler kuracağı görülmektedir. Proje kapsamında Çin'den Türkiye'ye gelen trenin 5 Kasım 2019'da Marmaray boğaz tüp geçidinden geçerek Avrupa'ya ulaşması, enerjinin 'İpek Yolu' olarak tanımlanan Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı'nın (TANAP) açılışının 30 Kasım 2019'da gerçekleşmesi Türkiye'nin projeyi desteklediğini ve tamamlanan Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve TANAP yatırımları Türkiye'nin projede ne kadar ilerlediğini göstermektedir. Bir Kuşak, Bir Yol Projesinin orta koridoru içinde yer alan Türkiye'nin beklentilerinin bölgesel ölçekten çok daha büyük olduğu, tamamlanmış olduğu yatırımlar göz önüne alındığında, Türkiye'nin projeden beklentilerinin kıtalararası düzeyde olduğu; ekonomik ilişkilerini, ticaret, doğalgaz ve enerji bakımından kıtalararası düzeyde geliştirmeyi hesapladığı görülmektedir.

Bir Kuşak, Bir Yol Projesinin; Avrupa, Ortadoğu ve Afrika'yı deniz yolları, demiryolları hatları ve enerji hatları ile farklı güzergâhlar üzerinden birbirine bağlaması, gelişmekte olan piyasaları zengin Avrupa piyasaları ile birleştirmesi,

sunduğu fırsatlar gibi değişen düzeylerde jeopolitik riskler de içermektedir. Bir Kuşak, Bir Yol Projesi, ABD'nin liderlik ettiği batı merkezli ekonomik düzeni zorlayacağını göstermektedir. Batı dünyasının ve batı dünyasının desteğini alan ülkelerin projeyi Çin'in genişleme politikasının bir aracı olarak sunmaları, ABD'nin Japonya, Hindistan gibi projeye açıkça karşı duranları desteklemesi, AB'nin ortak bir tutum almaması nedeniyle ilişkilerin her birlik üyesi ile ayrı ayrı yürütülmesi, Bir Kuşak, Bir Yol Projesinin karşılaşılabilecek zorluklar olarak gözüktükçe de ilk demiryolu ve enerji hatları üzerinden mal akışının başlaması projenin ekonomik dayanağının varlığını ortaya koymaktadır.

KAYNAKÇA

- Atlı, Altay (2014), "**Çin ve Yeni İpek Yolu Projesi**", Asya Pasifik Dergisi, ss.74-77.
- Atar, Abdulkadir ve Diğerleri (2018), "**Geçmişten Günümüze İpek Yolu Hakkında Genel Bir Değerlendirme**", International Academic Journal [Econder], Cilt:2, Sayı:2, ss.334-348.
- Ayan, Ergin (2016), "**Yeni İpek Yolu Stratejileri ve Trans- Avrasya Güvenlik Sistemleri**" Tarih ve Gelecek Dergisi, Cilt:2, Sayı:3, ss. 9-24.
- Bakırcı, Muzaffer (2014), "**Coğrafi Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu**", Avrasya Etütleri, Cilt:45, Sayı 1, ss.63-86.
- Bocutoğlu, Ersan (2017), "**Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler**", International Conference On Eurasian Economies 2017, Session 1c: Bölgesel Çalışmalar, Bishkek - Kyrgyzstan 5-7 October 2017, ss.265-271.
- Balcı, Zeynep (2018), "**Çin'in Yeni "İpek Yolu" Projesi**", İnsamer-İHH İnsani ve Sosyal Araştırmalar Merkezi, Ocak, ss. 1-9.
- Camgöz, Cüneyt ve İstanbullu Dinçer, Füsün (2017), "**Modern İpek Yolu Projesi Çerçevesinde Ulaştırma Ağlarının Turizme Katkıları**", Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Cilt:1, Sayı:3, ss.41-58.
- Çakan Varis (2017), "**Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler Sorunlar ve Gerçekler**", Asya Araştırmaları Dergisi Sayı:1, ss.35-51.
- Durdular, Arzu (2016), "**Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi**", Avrasya Etüdüleri, ss.77-97.
- Eroğlu, Engin (2016) "**Pers Kralı Büyük Kyros'un Siyasi ve İktisadi Politikaları**" Journal Of History Studies, Cilt:8, Sayı:1, ss.37-47.
- Işıktaş, Erkan ve Duran Alev (2017), "**Geçmişten Günümüze İpek Yolu'nun Önemi ve Buna İlişkin Yapılmış Bilimsel Çalışmalar**", Social Sciences Studies Journal, Cilt:3, Sayı:8, ss.584-596.
- Tanas Karagöl, Erdal (2017), "**Modern İpekyolu Projesi**", Seta Yayınları, Ankara.
- Kırpık, Güray (2012), "**Haçlılar ve İpek Yolu**" Biliğ Türk Dünyası" Sosyal Bilimler Dergisi, Bahar, Cilt:62, ss.173-200.
- Kulaklıkaya, Ömercan (2013), "**Modern İpekyolu: Orta Asya'nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı**", Tepav, Şubat, ss.7.
- Metin, Hüseyin ve Lamba, Mustafa (2016), "**Hititler 'den Roma İmparatorluğu'na Kadar Anadolu Uygarlıklarında Yönetim Yapısı**", Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi, Cilt:12, Sayı:27, ss.155-174.
- Özdaşlı, Esme (2015), "**Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri**", Ankara, ss.580- 596.
- Serper, Emre (2017), "**İpekyolu Projesi Küresel Ticarete Etkisi ve Güvenlik Sorunları**", https://tasam.org/Files/Icerik/File/%C4%B0PEKYOLU_PROJES%C4%B0_pdf_76dedaa3-7082-43fe-9e09-9882170d8670.pdf, (Erişim Tarihi: 22/11/2019).
- Shang, Congnong (2017), "**Bir Kuşak Bir Yol**" Projesi ile Türkiye", Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.
- Sir Gavaz, Özlem (2012), "**Hitit İmparatorluğunun Suriye ve Yukarı Mezopotamya Ticaret Yolları Üzerindeki Hâkimiyet Politikası**",

- Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Kurumu 38. İcanas -Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi, Eylül 2007 Ankara, ss.2819-2837.
- Tekir, Osman ve Demir, Nesrin (2018), "**Ekonomik ve Siyasal Bir Araç Olarak Yeni İpek Yolu Projesinin Küresel Sisteme Etkileri**", Cilt:26, Sayı:38, ss.191-206.
- Tuerdi, Reyılagulı (2018) "**Yeni İpek Yolu Projesi ve Türkiye Çin İşbirliğine Etkileri**" İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü Uluslararası Ticaret Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.
- Tezer, Hüseyin (2015), "**21. Asırda İpekyolu Ekonomileri ve Türk Dünyası'na Etkisi**", Yükselen İpek Yolu Cilt:1, ss.13-36.
- Yıldız, Muhammed (2018), "**Ortadoğu'dan Kafkasya'ya Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye**" Takvim-İ Vekayi, Cilt:6, Sayı:2, ss.1-24.
- Yükçü, Süleyman ve Atağan, Gülşah (2011), "**Ortadoğu'da Zaman Tünelinde Ticaret**" Mutav Dergisi, Temmuz 2011, Sayı 1, ss.86-109
<https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>, (Erişim Tarihi: 22/11/2019).
- <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/dogu-asya/cin-halk-cumhuriyeti/ulke-profilu/turkiye-ile-ticaret>, (Erişim Tarihi: 22/11/2019).