

KUŞAK VE YOL PROJESİ'NİN TÜRKİYE ÜZERİNE ETKİLERİ

Gülpınar AKBULUT ÖZPAY*

Atıf: Akbulut Özpay, Gülpınar, "Kuşak ve Yol Projesi'nin Türkiye Üzerine Etkileri", *Sosyologca*, Sayı 29 (2025), s. 203-212.

ÖZ: Bu çalışmada Kuşak ve Yol Projesi'nin Türkiye üzerine etkileri analiz edilmektedir. İlk kez 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından duyurulan bu proje, Çin'in küresel ölçekte altyapı yatırımları aracılığıyla ekonomik kalkınmayı teşvik etmesi ve uluslararası bağlantılarını güçlendirmesini amaçlamıştır. Çin, başta enerji alt yapı yatırımları olmak üzere çeşitli limanlar ve çok modlu ulaşım hatlarının yapımına öncelik vermektedir. Ülkede birikmiş sermayeyi uluslararası düzeyde yatırıma dönüştürmeyi, ülkedeki üretim fazlalıklarını, iş birliği yapacağı ülkelerin alt yapısında kullanarak ticari bağlarını güçlendirmeyi hedeflemektedir; Asya, Afrika ve Avrupa'ya kadar uzanan küresel bir gücün merkezi olmayı arzulamaktadır. Uluslararası boyutta ilgi gören bu proje kapsamı, içeriği ve hedefleri ile dünyanın küresel güçleri arasında karşılık, taraftarlık ve çekimserlik oluşturmuştur. Projenin Çin-Orta Asya-Batı Asya Koridorunda yer alan Türkiye projenin bir parçası olabilecek bazı alt yapı yatırımlarını gerçekleştirmektedir. Türkiye'nin Kuşak ve Yol Projesi'ndeki yeri küresel ve bölgesel etkiler çerçevesinde bu çalışmada değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kuşak ve Yol Projesi, Çin, Türkiye, Küresel Etkiler, Jeopolitik, Jeoekonomik.

Impacts of the Belt and Road Project on Türkiye

ABSTRACT: This study analyzes the effects of the Belt and Road Project on Turkey. This project, first announced by Chinese President Xi Jinping in 2013, aims to promote economic development and strengthen China's international connections through infrastructure investments on a global scale. China is prioritizing the construction of various ports and multimodal transportation lines, especially energy infrastructure investments. It aims to transform the capital accumulated in the country into investment at the international level, to strengthen its commercial ties by using the surplus production in the country in the infrastructure of the countries it will cooperate with, and to become the center of a global power extending to Asia, Africa and Europe. The scope, content and objectives of this project, which has attracted international attention, have created opposition, favor and abstention among the world's global powers. Turkey, which is located in the China-Central Asia-West Asia Corridor of the project, is realizing some infrastructure investments that can be a part of the project. Turkey's place in the Belt and Road Initiative is evaluated in this study within the framework of global and regional impacts.

Keywords: Belt and Road Initiative, China, Turkey, Global Impacts, Geopolitics, Geoeconomics

Makale Türü: Araştırma Makalesi

Geliş Tarihi : 04.04.2025

Kabul Tarihi : 26.06.2025

* Prof. Dr., Sivas Cumhuriyet Üniversitesi, gakbulut58@gmail.com, ORCID No: 0000-0002-5943-7747

Giriş

Bu çalışmada Kuşak ve Yol Projesi'nin Türkiye üzerine etkilerini küresel ve bölgesel güçler bağlamında değerlendirmeye çalışacağız. 21. yüzyılda kontrolsüz biçimde artan dünya nüfusu, ileri teknolojik gelişmeler, doğal kaynakların tükenmesi, değişen ticaret algısı, su ve enerjiye duyulan talep ülkelerin küresel ve bölgesel ölçekte politikalarında ve stratejilerinde değişiklik yapmasına neden olmuştur. Dünyanın jeopolitik eksenleri tarihsel ve siyasi gelişmeler bağlamında sürekli değişmektedir. 15. yüzyılda başlayan coğrafi keşiflerle birlikte Tarihi İpek Yolu ve Baharat Yolu önemini kaybetmiş, Hindistan-Ümit Burnu -Batı Avrupa limanlarını merkeze alan yeni bir eksen ortaya çıkmış, Kristof Kolomb yeni bir kıta olan Amerika'yı keşfetmiştir. Coğrafi keşiflerle birlikte Batı-Doğu arasındaki alışılmış ekonomik, siyasi ve kültürel ilişkiler köklü bir şekilde değişmiş; okyanuslar açık deniz yolu ulaşım sistemine tabii olmuş¹, Müslümanların Hint Okyanusundaki hakimiyeti son bulmuş, dünyanın bütününe yayılan ve farklı coğrafyalardaki mal ve ürünleri Batı'ya taşıyan sömürgecilik anlayışı gelişmiştir.² Bu aşamalar Batı'da Sanayi Devrimi'nin başlamasına ve teknolojik ilerlemelerle açık deniz ulaşımının gelişmesine neden olmuştur. 19. yüzyılda ulaşımında ikinci altın çağ yaşanmış, demiryolu ulaşımı ve teknolojisi gelişmiştir.³ Bu yüzyılda devletlerin siyasi ve ekonomik gücünün temsili olan demiryollarının kara içlerine ulaşması zaman ve mesafe kavramına yeni bir anlam kazandırmış, sömürülen veya gelişmekte olan ülkelerdeki yeraltı ve yerüstü kaynakları Batı'ya ulaştırılmıştır.⁴ Dünya savaşlarına kadar Batı (Avrupa) küresel dünyanın merkezi konumundadır. Özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında ekonomik, siyasi ve sosyo-kültürel bağlamda tam bir yıkım yaşayan Avrupa'da devletlerin sınırları değişmiş, yeni devletler ve yönetim şekilleri ortaya çıkmıştır. Bu süreçte dünyanın yeni küresel merkezleri Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Sovyetler Birliği olmuş ve bu iki kutuplu dünya düzeni 1991'de Sovyetler Birliği'nin dağılmasına kadar devam etmiştir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla bağımsızlıklarını ilan eden yeni devletler ABD, Avrupa ülkeleri ve Sovyetler Birliği gibi küresel güçlerin yeni paylaşım sahasına dönüşmüştür. Uzun yıllar Sovyet tehdidini sınırları içerisinde bertaraf etmeyi amaçlayan ve dış dünyaya karşı kapalı bir politika izleyen Çin Halk Cumhuriyeti (Çin) 1990 sonrası dönemde *açık kapı* politikasıyla küresel ölçekte daha etkin bir aktör olma yönünde stratejik kararlar almıştır.⁵ Çin'in ekonomik olarak büyümüş sürecinde ABD'nin etkisi büyüktür. Soğuk Savaş döneminde Sovyetler Birliği'nin çevrelenmesi ve dengeleyici bir unsur olması amacıyla Çin ile yakın ilişkiler kuran ABD, bu ülkenin ekonomisinin ve ticaretinin gelişmesine katkı sağlamış ve sermaye desteği vermiştir.⁶ Özellikle 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne üyeliğiyle birlikte Çin, küresel ekonomide önemli bir çekim merkezi haline gelmiş⁷ ve *yavaş yavaş hızlı hızlı* siyasal bir yönelimle batıya doğru genişleyen etkisiyle

¹ İbrahim Atalay, *Genel Coğrafya*, İzmir: Meta Basımevi, 2011, s.405

² Gülpınar Akbulut Özpay, 'Doğu-Batı Ayrımında Coğrafyada Mekân Kavramı ve Mekânın Denetimi', *Sosyoloji Yıllığı Kitap 15 (Sosyoloji ve Coğrafya)*, der., Ertan Eğribel ve Ufuk Özcan, İstanbul, Kızılelma Yayıncılık, 2006, s. 936.

³ Gülpınar Akbulut Özpay, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, Ankara: Anı Yayıncılık, 2010.

⁴ Gülpınar Akbulut Özpay, "Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi". *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 37 (Ocak 2018), s.103-111. <https://doi.org/10.14781/mcd.386163>.

⁵ Müslim Akkaymak, "Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek Yolu", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2009, s.18-19.

⁶ Mehmet Akif Okur, "Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Jeopolitiği Türk Kuşağı ve Uygurlar". *Akademik Hassasiyetler*, 4(8), 2017, s. 48.

⁷ Esme Özdaşlı, "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri" *Turkish Studies*, Sayı: 10/14, 2015, s. 584.

uluslararası arenada küresel bağlamda güç kazanmaya başlamıştır.⁸ Düşük maliyetli iş gücü, vergi avantajları, teşvikler ve yüksek üretim kapasitesiyle Çin; politik, ekonomik ve pazar ağını genişletmeye yönelik çeşitli, çok rotalı ve çok modlu ulaşım dayanan projeler geliştirmiştir.

Kuşak ve Yol Projesi

Çin'in dış politikada jeopolitik ve jeostratejik açıdan güç kazandığı önemli girişimlerinden biri "Kuşak ve Yol Projesi"'dir. Modern İpek Yolu olarak da bilinen bu proje Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında duyurulmuş, Çin'in küresel ölçekte altyapı yatırımları aracılığıyla ekonomik kalkınmayı teşvik etmesi ve uluslararası bağlantılarını güçlendirmesi hedeflenmiştir.⁹ Bu proje Çin'i merkez alan karayolu, demiryolu, çeşitli limanlar, petrol boru hatları, enerji ve altyapı yatırımlarından oluşmaktadır.¹⁰ İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolu şeklinde iki ana unsurdan oluşan Kuşak (Kara) ve Yol (Deniz) Projesi 60'ın üzerinde ülkeyi kapsayacak biçimde Çin merkezli bir ticaret ağı kurmayı ve bu ülkeler arasında ekonomik entegrasyonu sağlamayı amaçlamıştır.¹¹ Bu projenin kapsamı zamanla gelişmiş 2022 yılı itibariyle 140 ülke ve 30 uluslararası kuruluş ile iş birliğine yönelik adımlar atılmış ve anlaşmalar imzalanmıştır.¹²

Kuşak ve Yol Projesi'nin kara güzergahlarını şu şekilde belirtmiştir; ¹³

- "Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (Batı Çin-Doğu Rusya)
- Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (Kuzey Çin-Moğolistan- Doğu Rusya)
- Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (Batı Çin- Türkiye)
- Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru (Güney Çin- Singapur)
- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (Güneydoğu Çin-Pakistan-Hint Okyanusu)
- Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (Güney Çin-Bangladeş-Myanmar- Hindistan)"

Bu projenin deniz yolu güzergahları ise; Güney Çin Denizi- Hint Okyanusu-Afrika-Akdeniz Deniz Ekonomik Koridoru, Güney Çin Denizi- Pasifik Okyanusu-Okyanusya-Güney Pasifik Ekonomik Koridoru ve projelendirilen Kutup İpek Yolu'dur.¹⁴ Çin bu projenin gerçekleşmesi için öncelikle kendi alt yapı hizmetini devlet desteği ile kurmak, ücretleri düşük tutmak, yabancı yatırımcıları çekmek için çevre koruma tedbirlerini dikkate almamak ve yabancı yatırımcılara uygulanan vergi oranlarını düşürmek gibi bir dizi uygulamayı gerçekleştirmiş; böylece projeye katılan ülkelerin Çin ihrac ürünlerini talep etmesi, taraflar arasında mal, hizmet ve iş gücü dolaşımının kolaylaşmasını planlamıştır.¹⁵ Nitekim küresel ekonominin önde gelen aktörlerinden biri hâline gelen Çin, bu projeye Orta Asya ve Orta

⁸ Gülpinar Akbulut Özpay, "21. Yüzyıl'ın Eko-Politik Ürünü: Demir İpek Yolu". Uluslararası İpek Yolu'nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni Yükselen İpek Yolu I. Cilt İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm içinde (s. 37-57), Haz. Fahri Atasoy, Ankara: Türk Yurdu, 2016, s. 40.

⁹ Erhan Acar ve Duygu Özlük, Bir Büyük Strateji Olarak Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Xi Jinping'in "Çin Rüyası". *Journal of Academic Value Studies*, 10 (4), 2024, <http://dx.doi.org/10.29228/javs.79255>, s. 195.

¹⁰ Ersan Bocutoğlu "Çin'in 'Bir Kuşak-Bir Yol' Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler", *International Conference on Eurasian Economies*, Kyrgyzstan, 2017, s. 265.

¹¹ Okur, A.g.e., s. 46.

¹² Erdem Ateş ve Dilek Seymen, "Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dâhil Olmalı mı?", *Gazi Akademik Bakış Dergisi (GABD)*, Sayı: 31, Cilt: 16, 2022, s. 279.

¹³ Bocutoğlu, A.g.e., s. 265.

¹⁴ Akt. Serdar Yılmaz, "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi" *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı:24, 2020, s. 639.

¹⁵ Bocutoğlu, A.g.e., s. 267.

Doğu ülkeleri üzerindeki siyasal, ekonomik ve stratejik etkisini arttırmayı ve kıyı bölgelerinin birer ihracat üssü olmasını hedefleyen adımlar atmaktadır. Bilgi teknolojileri, yapay zekâ, elektrikli araçlar ve iletişim sistemleri gibi yüksek teknoloji üretiminde önemli ilerlemeler kaydeden Çin, bu sektörler aracılığıyla projedeki ülkelerle karşılıklı bağımlılığa dayalı yeni pazarlar oluşturmaktadır.¹⁶ Bu bağlamda Çin; Kazakistan, Özbekistan ve Azerbaycan gibi ülkelere ulaştırma altyapısını geliştirmeye yönelik önemli yatırımlar gerçekleştirmekte, sosyal hizmetler sunmakta ve mali destek sağlamaktadır.¹⁷ Gelişmekte olan ve gelişmemiş ülkelere kredi desteği vermektedir.

Çin'in Kuşak ve Yol Projesi, uluslararası düzeyde önemli bir ilgi uyandırmış; projenin kapsamı, içeriği ve stratejik hedeflerine ilişkin çeşitli ülkeler nezdinde destekleyici, karşıt ve çekimser tutumların gelişmesine neden olmuştur. Bu bağlamda, İran ve Pakistan projeye destek veren ülkeler arasında yer alırken ABD, Hindistan ve Japonya gibi ülkeler projeye yönelik muhalif bir pozisyon almıştır. Çin'in çok kutuplu bir uluslararası sistemde yerini alma çabası, tek kutuplu dünya düzeninin lideri konumundaki ABD tarafından tehdit olarak algılanmış, bu ülkeyi özellikle denizden ablukaya alacak politikalar uygulamaya geçirilmiştir.¹⁸ Bu doğrultuda 2000'li yılların başında ABD Başkanı Barack Obama ve yönetimi, dış politikadaki yönelimlerini Orta Doğu'dan Asya-Pasifik bölgesine kaydırmış; kendisi için ilk kez "Pasifik Başkanı" sıfatını kullanarak Hindistan, Tayland ve Kamboçya gibi Çin'e komşu ülkelerle diplomatik, ekonomik ve askerî ilişkilerini geliştirme yoluna gitmiştir.¹⁹

Benzer politikalar Donald Trump yönetiminde de devam etmiş; 2012 yılında Hint-Pasifik stratejisi ve "Asya'ya Dönüş" politikası çerçevesinde ABD, bölgesel etki sınırını genişleterek Çin'i çevreleyen Güneydoğu Asya ülkelerinin siyasi, ekonomik ve askerî gücünü artıran girişimlerde bulunmuştur.²⁰ Japonya, Güney Kore, Avustralya ve Hindistan gibi müttefiklerle uluslararası politikalarda daha yakın iş birliklerine yönelen ABD, bölgede askerî güç sayısını artırarak hegemonik pozisyonunu korumayı amaçlamaktadır.²¹ Aynı zamanda Trump yönetimi küresel vergilendirme politikalarını devreye alarak, Çin'i doğrudan hedef alan ekonomik tedbirler uygulamıştır. 2 Nisan 2025'te başlatılan ek gümrük vergileriyle ABD-Çin arasında büyük bir ticaret savaşı başlamış, iki ülke karşılıklı tarifeleri %125-145 düzeyine kadar yükseltmiştir.²² Ancak 11 Haziran'daki görüşmeler sonrasında taraflar, ABD'nin %55, Çin'in %10 gümrük tarifesi uygulamasında anlaşabildiklerini bildirmişlerdir.²³ Aynı zamanda Trump, Hindistan-Pakistan ve İran-İsrail gerilimlerini "günlük savaşlar" olarak nitelendirerek, bu çatışmalar aracılığıyla başta Çin ve Rusya olmak üzere bölgedeki küresel aktörlere çok boyutlu ve stratejik mesajlar iletmeyi amaçlamıştır. İran-İsrail savaşına aktif biçimde müdahil olan ABD, bu sürecin başlangıç ve sona erdirilmesindeki rolüyle Orta Doğu'da, Hindistan-Pakistan savaşına müdahalesinde ise Asya'da hâlâ etkili ve yönlendirici bir güç olduğunu göstermiştir. Trump'ın "12 Günlük Savaş" olarak adlandırdığı bu çatışmanın sona ermesinin ardından yaptığı "*Çin artık petrol*

¹⁶ Gülşah Kesentaş, "Barack Obama ve Donald Trump Dönemlerinde ABD'nin Asya-Pasifik Stratejilerinin Karşılaştırmalı Analizi", Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2023, s. 33.

¹⁷ Akbulut Özpay, "21. Yüzyıl'ın Eko-Politik Ürünü: Demir İpek Yolu", s. 40.

¹⁸ Okur, A.g.e., s. 49.

¹⁹ Kesentaş, A.g.e., s. 2.

²⁰ Akt. Acar ve Özlük, A.g.e., s. 195.

²¹ Kesentaş, A.g.e., s. 18.

²² <https://www.haberler.com/dunya/abd-ile-cin-arasinda-ticaret-anlasmasi-imzalandi-18793577-haberi/> Erişim Tarihi: 27.06.2025.

²³ <https://paratic.com/trumpan-kritik-cin-aciklamasi-buzlar-eriyor-mu/> Erişim Tarihi: 04.06.2025.

*almaya devam edebilir. Umarım ABD'den de bol miktarda satın alacaklardır.”*²⁴ şeklindeki açıklaması, yalnızca enerji ticaretine ilişkin bir temenni değil, aynı zamanda ABD'nin küresel ekonomide etki alanlarını koruyacağını ve belirleyici rolünü koruyacak bir politika izleyeceğini göstermektedir. Neticede Çin'in Asya-Pasifik'ten Avrupa'ya kadar geliştirmeyi planladığı yeni ticaret yollarında etkin rol almak, Orta Doğu ve Asya'daki politik üstünlüğünü devam ettirmek isteyen ABD'nin bu projeye bakış açısını kendi çıkarlarına uygun jeopolitik ve jeostratejik ölçütler belirleyecektir. Nitekim Kuşak ve Yol Projesi'ne karşı 2023 yılında Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomi Koridoru gibi alternatif projeler ortaya konulmuştur.²⁵

Asya merkezli yeni bir bölgesel entegrasyon modeli oluşturma hedefi doğrultusunda Çin; Rusya Federasyonu, Pakistan ve İran gibi bölgesel aktörlerle jeopolitik ve jeostratejik düzeyde iş birliğini sürdürmektedir. Çin, İran-İsrail çatışmasında ihtiyatlı ve çekimser bir tutum benimsemiştir. Bu tutum, Pekin'in küresel düzeyde istikrarlı ekonomik büyümeyi önceleyen dış politika stratejisiyle uyumludur. Ancak bu çekimser yaklaşımın her iki ülkenin ikili ilişkilerinde diplomatik eğilimlerini gelecekte etkileyebileceği göz ardı edilmemelidir. Çin, büyüyen üretim kapasitesinin ihtiyaç duyduğu enerjiyi sağlamak için Orta Doğu, Orta Asya ve Afrika'nın enerji kaynaklarına muhtaçtır. Bu enerji kaynaklarının taşınması da ayrı bir güvenlik sorunudur. Nitekim Orta Doğu'dan sağladığı enerji kaynaklarının Malakka Boğazı ve Güney Çin Denizi üzerinden taşınması, bu güzergâhın güvenliğiyle ilgili riskleri artırmakta; bu nedenle Çin, güvenli enerji taşımak adına alternatif güzergâhlar aramaktadır.²⁶ Bu doğrultuda Çin'in tarihi İpek Yolu'nu canlandırma kapsamında geliştirdiği Kuşak ve Yol Projesi'nin bileşenlerinden biri olan Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, Gwadar Limanı'nın satın alınması ve bu limanı Kaşgar'a bağlayacak boru hatları aracılığıyla Orta Doğu'dan gelen enerji kaynaklarının Malakka ve Güney Çin Denizi'ne uğramadan doğrudan Çin'e ulaşmasını hedeflemekte ve bu kapsamda Çin, ciddi yatırımlar gerçekleştirmektedir.²⁷

Asya'da önemli bir güç olan Rusya'nın ise Kuşak ve Yol Projesi'ndeki yaklaşımları net olmamakla birlikte olumlu bir görünüm sergilemektedir. Çin ise bölgesel krizlerden uzak durma politikası kapsamında Rusya ile daha yakın ve eş güdümlü bir stratejik iş birliği içinde çalışma gayretindedir. Bunun için projede Çin merkezli Rusya üzerinden Avrupa'ya ulaşacak kuzey koridorları planlanmaktadır. Çok kutuplu küresel düzenin inşasında yeni bir fırsat alanı oluşturan Rusya, bu proje sayesinde küresel dönüşüm sürecinde önemli bir aktör olarak öne çıkmayı; nüfuz alanını korumayı, küresel ağın merkezini kuzey hatları boyunca yeniden şekillendirmeyi ve Doğu Avrupa'daki enerji kaynakları üzerinde hakimiyet sağlamayı hedeflemektedir. ABD'nin Asya-Pasifik'te belirlediği politik yaklaşım ve uygulamalara tepki gösteren Rusya, bu politikaların etkisini azaltmak amacıyla Çin ve Pakistan ile stratejik ve ekonomik ilişkiler kurarak Çin'in ekonomik yükselişini kendi çıkarları doğrultusunda desteklemektedir. Trans-Sibirya demiryolu ağını yenilemekte ve çok modlu ulaşım sistemlerini teknolojiyle uyumlu hale getirerek alt yapıyı güçlendirecek projeler planlanmaktadır. Rusya'nın Suriye yönetiminden desteğini çekmesi, Beşir Esad'ı Rusya'ya getirmesi, Orta Doğu'daki yeni siyasi yapılanma sürecine çekimser kalması,

²⁴ <https://www.haberturk.com/trumphantan-cine-yesil-isik-cin-artik-iran-dan-petrol-almaya-devam-edebilir-3801996-ekonomi> /Erişim Tarihi: 25.06.2025.

²⁵ Ozan Örmeci, “ Hindistan-Avrupa-Ortadoğu Ekonomi Koridoru, Çin'in Kuşak Yol Projesine Alternatif Mi? (02.10.2023) <https://politikaakademisi.org/2023/10/02/hindistan-avrupa-ortadogu-ekonomik-koridoru-cinin-kusak-yol-projesine-alternatif-mi/> Erişim Tarihi: 04.06.2025.

²⁶ Umut Ergünsu, “İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri” TYB Akademi Dil ve Edebiyat ve Sosyal Bilimler Dergisi, 20 (20), 2017, s. 103.

²⁷ Abdürreşit C. Karluk, Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Gerekçeleri Üzerine, Denge Dergisi, Sayı:2, 2017, s. 105.

Ukrayna Savaşı ile Doğu Avrupa'da genişleme isteğini belirtmesi, sürekli değişkenlik gösteren küresel dengelerin ve dönüşümlerin Rusya-ABD veya Rusya-Çin özelinde nasıl gelişeceği yakın gelecekteki küresel paylaşımlarla netleşecektir.

Kuşak ve Yol Projesi'ni Avrupa ülkeleri bağlamında değerlendirmek gerekirse; 1990 sonrasında Balkanlarda ve Orta Asya'da bağımsızlıklarını kazanan ülkeler ile gerek bütünleşme gerekse ekonomik iş birliğini geliştirmek amacıyla ekonomik, kültürel ve alt yapıya yönelik projeler geliştirilmiştir. Avrupa merkezli Pan-Avrupa- TEN, TRACECA ve Trans Asya gibi çok sayıda ulaşım koridorunu içeren projelerle ticaretin gelişmesi, enerji koridorlarının oluşturularak kombine taşımacılığın ön plana çıkması amaçlanmış ve bu projedeki sınırlar Avrasya'yı içine alacak şekilde genişletilmiştir.²⁸ Bölgesel güçten küresel bir güç yolunda ilerlemek isteyen Çin, Avrupa'nın bu projelerine karşı Trans-Avrasya Demiryolu²⁹, Yeni İpek Yolu ve TRACECA Projesinin etkisini kırmak için Çin ile Türk ülkeleri arasında uluslararası demiryolu projelerini hayata geçirmeye çalışmıştır.³⁰

Kuşak ve Yol Projesi'nin Türkiye Üzerine Etkileri

Asya ve Avrupa arasında stratejik bir köprü konumunda yer alan Türkiye, Kuşak ve Yol Projesi'nin temel halkalarından biri olarak öne çıkmaktadır.³¹ Türkiye, bu projenin Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoruna (Batı Çin- Türkiye) dahildir. Orta Koridor Çin'in Xi'an şehrinden başlamakta, Uygur Özerk Bölgesi (Urumçi), Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan (Türkmenbaşı Limanı), Kazakistan (Aktau Limanı), Azerbaycan (Bakü Limanı), Gürcistan üzerinden Türkiye'ye varacaktır.³² Çin'in Avrupa ile ticaret bağlarını güçlendirme hedefi, deniz ulaşımında yaşanan sorunlar ve limanların altyapısındaki yetersizlikler³³ Pekin'den Londra'ya kesintisiz ulaşan Demir İpek Yolu güzergahını popüler kılmakta ve bu güzergâh üzerinde bulunan Türkiye merkezi bir rol üstlenmektedir.³⁴ Bu bağlamda Türkiye, sadece coğrafi avantajlarıyla değil; ekonomik, politik, stratejik ve sosyo-kültürel boyutlarıyla da Kuşak ve Yol Projesi içinde kilit bir rol üstlenmektedir.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla bağımsızlıklarını kazanan Orta Asya'daki Türk Devletleri ile yakın ilişkiler geliştiren Türkiye, bu ülkelerle siyasi ve ticari bağlarını güçlendirmek ve bir Türk Dünyası Koridoru oluşturmak amacıyla birçok alanda destek olmuştur. Çin'in Kuşak ve Yol Projesi sayesinde Türkiye ve Türk ülkeleri arasında ekonomi canlanabilir ve kültürel iş birliği daha fazla kurulabilir. Türkiye Asya pazarına daha hızlı ve daha ucuz ulaşma olanağına sahip olabilecektir.³⁵

Kuşak ve Yol Projesi'nin Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (Batı Çin- Türkiye) güvenlik sorunlarının en az yaşandığı, kültür birliğinin olduğu, ürün ve mal taşıma maliyetlerinin düşük olduğu, pazar payının yüksek olduğu tek koridordur. Yeni İpek Yolu'nda yer almak amacıyla Türkiye, önemli alt yapı yatırımları gerçekleştirmekte ve lojistik açıdan yakın coğrafyasındaki etkinliğini arttıracak girişimlerde bulunmaktadır. Modern İpek Yolu güzergahında yer alan Türkiye, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Marmaray, Avrasya Tüneli, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Edirne-Kars hızlı tren hattı projeleri, çeşitli

²⁸ Akbulut Özpay, "21. Yüzyıl'ın Eko-Politik Ürünü: Demir İpek Yolu", s. 37.

²⁹ Chen, X. ve Mardeusz, J. (2015), "China and Europe: Reconnecting Across a New Silk Road" *Global Economy The European Financial Review* (February-March), s. 6.

³⁰ Özdaşlı, 2015, A.g.e., s. 587-590.

³¹ İlhan O. Akdemir ve Ömer F. İncili, "Kuşak-Yol Projesi Kimin İçin? Çin'e Karşı Türkiye", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 34, 2, 2024, s. 452.

³² Ateş ve Seymen, A.g.e., s. 288.

³³ Özdaşlı, 2015, A.g.e., s. 584.

³⁴ Akbulut Özpay, "21. Yüzyıl'ın Eko-Politik Ürünü: Demir İpek Yolu", s. 40.

³⁵ Ergünsu, A.g.e., s. 108.

liman projeleri ve lojistik üsler ile bu sürece dahil olmaktadır. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Kuşak ve Yol Projesi'nin tamamlayıcı parçalarından biridir. 2017 yılında hizmete giren bu hat Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye başta olmak üzere ekonomik, kültürel ve siyasi iş birliğini güçlendiren bir projedir. Edirne-Kars hızlı tren hattı ise hızla tamamlanmaya çalışılmaktadır. Bu projeler tamamlandığında Londra'dan Çin'e kadar kesintisiz, taşıma kapasitesi yüksek, maliyetin azaldığı yolcu ve yük taşımacılığı yapılabilecektir.³⁶ Türkiye, Edirne-Kars hızlı tren hattının Kuşak ve Yol Projesinin Orta Koridorunun bir parçası olduğunu belirtmiş, Çin ile Türkiye ikili ticaret anlaşmaları imzalamıştır.³⁷ Yavuz Sultan Selim Köprüsü bir diğer önemli proje olup 2013 yılında yapımına başlanılan köprü 2016 yılında hizmete açılmıştır. İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e açılan kuzey kısmında Sarıyer-Beykoz arasında inşa edilen ve Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bu üçüncü köprü, iki kıta arasında kesintisiz taşıma hizmeti sunmaktadır.³⁸

Kuşak ve Yol Projesi'yle Çin, geniş bir ticaret ağı oluşturmayı amaçladığından özellikle Asya ve Afrika ülkelerinde alt yapıya, sanayi ve endüstriyel gelişime yönelik lojistik üsler oluşturmaktadır. Bu bağlamda Türkiye -Çin arasındaki politik ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi önemlidir. Bu projede doğu-batı arasında bir transit ülke konumundaki Türkiye, Çin'in Türkiye'ye yapacağı yatırımların teşvikiyle ekonomik açıdan fayda sağlayacaktır. Nitekim son yıllarda Çin'in Türkiye'de yatırım payı oranı artmış; otomotiv, enerji, alt yapı ve teknoloji sektörlerinde ortaklıklar gerçekleşmiştir. Bu yatırımların kısa vadede ekonomik canlılık sağlayacağı öngörülse de uzun vadede Çin'in düşük maliyetli işgücü, sermaye ve teknolojik üstünlüklerinin yerli üreticiler üzerinde oluşturacağı baskılara karşı koruyucu politikaların geliştirilmesi gerekmektedir.

Kuşak ve Yol Projesi koridorunda yer alan ülkeler içinde en güvenli ülke Türkiye'dir. Türkiye'ye sınır teşkil eden Suriye, Irak ve İran iç dinamikleri açısından sorunlu, istikrarsız, bölgesel çatışmaların güçlü olduğu, toplumsal sınıfın çeşitlilik gösterdiği ve uluslararası bağlamda güvensizlik oluşturan ülkelerdir. Türkiye, Suriye'de güvenli bölge oluşturarak iç güvenliğine yönelik tehditleri engellemeye ve Irak'ın kuzeyindeki terör örgütlerini ortadan kaldırmaya yönelik girişimlerde bulunmaktadır. Aynı zamanda Azerbaycan-Ermenistan ilişkilerinde dengeleyici bir rol üstlenen Türkiye, kuzeyde Ukrayna-Rusya arasındaki savaşta arabuluculuk görevini üstlenerek uluslararası arenada yapıcı ve çözüm odaklı bir ülke olduğunu kanıtlamaktadır. Bu ülkelerdeki güvenlik sorunları ve toplumsal istikrarsızlık Türkiye'yi de etkilemekte, özellikle son yıllarda yaşanan yabancı göçler ve sığınmacı akını, Türk milletinin nüfus ve sosyo-kültürel yapısı üzerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır.

Türkiye ile Çin arasındaki siyasi, sosyal ve kültürel ilişkilerin geliştirilmesi bu projenin sağlıklı bir şekilde yürütülmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Kuşak ve Yol Projesi'nde aktif rol alması Türkiye'nin uluslararası görünürlüğü artıracak, jeopolitik ve jeostratejik önemini yükseltecektir. Çin ile Türkiye arasında kurulacak bu yeni ulaşım ağı sayesinde Türk ülkeleriyle var olan ilişkiler daha ileri bir noktaya taşınacak ve Asya merkezli yeni ticari ve siyasi ilişkiler kurulabilecektir. Türkiye-Çin ilişkileri tarihsel olarak sınırlı düzeyde kalmıştır. Bunun temel nedenlerinden biri Çin'in 2000'li yıllara kadar kapalı bir yönetim sistemine sahip olmasıdır. Ayrıca iki ülke arasında hâlâ çözülemeyen "Uygur Türkleri" meselesi bulunmaktadır. Uygur Türklerinin Çin'de maruz kaldığı fiziksel ve psikolojik baskılar Türk kamuoyunda ciddi tepkilere yol açmakta; bu durum çözüme kavuşturulamadığı sürece Türkiye ile Çin arasındaki ilişkilerin siyasi açıdan istikrarlı bir zemine sürdürülmesi zor görünmektedir. Üstelik bu mesele nedeniyle her iki ülkenin kültür ve eğitim ekseninde ilişkisini geliştirmesi olanaklı görünmemektedir. Ayrıca turizm

³⁶ Akbulut Özpay, "Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi". s. 110.

³⁷ Ateş ve Seymen, A.g.e., s. 288.

³⁸ Akbulut Özpay, "21. Yüzyıl'ın Eko-Politik Ürünü: Demir İpek Yolu", s. 48.

gibi Türkiye ekonomisine fayda sağlayan sektörlerle desteğinin ise uzun vadede olmayacağı öngörülmelidir.

Sonuç

21. yüzyılda küresel güç dengelerinin yeniden şekillenmeye başladığı bir dönemde, Çin'in öncülüğünde geliştirilen Kuşak ve Yol Projesi, Asya ile Avrupa arasında siyasal, ekonomik ve sosyo-kültürel etkileşimi derinleştirme potansiyeline sahip stratejik bir projedir. Çin, küresel ölçekte özellikle Orta Asya ve Orta Doğu'daki nüfuzunu artırmak amacıyla altyapı yatırımları, finansal destek mekanizmaları ve insan kaynağı transferleri gibi çok boyutlu araçlardan faydalanmaktadır.

Türkiye, sahip olduğu stratejik ve jeopolitik konum, tarihi ticaret yollarındaki merkezi rolü ve kültürel bağları sayesinde bu proje içinde kilit aktörlerden biri olabilecek niteliktedir. Bununla birlikte söz konusu girişim; güzergâh güvenliği, siyasi istikrarsızlıklar, taraflar arasındaki çıkar çatışmaları ve uluslararası hukuk açısından çeşitli belirsizlikler içermektedir. Bu durum Türkiye açısından projeye ilişkin hem fırsatlar hem de riskler barındırmaktadır. Bu bağlamda Türkiye'nin pragmatist bir tutum benimsemesi, stratejik öncülük rolüne talip olması ve uluslararası yatırım çekme potansiyelini artıracak adımlar atması, uzun vadeli kazanımlar açısından önem arz etmektedir.

Asya-Avrupa arasında ekonomik, güvenli ve pazara ulaşılabilirlik açısından avantajlara sahip Türkiye, Kuşak ve Yol Projesi kapsamında önemli ekonomik ve siyasi kazanımlar elde edebilir. Bu proje uygulandığında Türkiye'nin iki kıta arasında ticaret hacmini artırması, alt yapı yatırımlarının çeşitlenmesi ve yabancı sermaye girişinin teşviki gibi ekonomik faydalar ön görülmektedir. Buna karşın Çin'in ucuz iş gücü, düşük üretim maliyeti ve ürün çeşitliliği temelinde gerçekleştirdiği rekabetçi ticaret, Türkiye sanayisi üzerinde riskler oluşturabilir. Bu doğrultuda Türkiye'nin ulusal ekonomisini korumaya yönelik önleyici politikalar geliştirmesi ve sürdürülebilir sanayi stratejileri benimsemesi elzemdir.

Türkiye, Londra'dan Çin'e kesintisiz yük ve yolcu taşımacılığına katkı sağlamak amacıyla önemli alt yapı projelerine yönelmiştir. Bu kapsamda Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Marmaray, Avrasya Tüneli, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Edirne-Kars Hızlı Tren Hattı projeleriyle lojistik kapasitesini güçlendirmektedir.

Bu projenin Türkiye'ye siyasi ve jeopolitik etkileri olması kaçınılmazdır. Türkiye'nin uluslararası konumunun güçlenmesi, Avrupa ülkeleri ve Asya ülkeleri arasındaki ilişkilerde dış politikaya yönelik yeni açılımların gerçekleşmesi, Türkiye'nin görünürliğini uluslararası siyasi alanda artırması ön görülmektedir.

Kaynakça

- Acar, Erhan ve Özlük, Duygu, Bir Büyük Strateji Olarak Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Xi Jinping'in "Çin Rüyası". *Journal of Academic Value Studies*, 10 (4), 2024, s. 194-202. <http://dx.doi.org/10.29228/javs.79255>.
- Akbulut Özpay, Gülpinar, 'Doğu-Batı Ayrımında Coğrafyada Mekân Kavramı ve Mekânın Denetimi', *Sosyoloji Yıllığı Kitap 15 (Sosyoloji ve Coğrafya)*, der., Ertan Eğribel ve Ufuk Özcan, İstanbul, Kızılirma Yayıncılık, 2006, s. 936.
- Akbulut Özpay, Gülpinar, "21. Yüzyıl'ın Eko-Politik Ürünü: Demir İpek Yolu". *Uluslararası İpek Yolu'nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni Yükselen İpek Yolu I. Cilt İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm içinde* (s. 37-57), Haz. Fahri Atasoy, Ankara: Türk Yurdu, 2016.

- Akbulut Özpay, Gülpınar, "Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi". *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 37 (Ocak 2018), s.103-111.104. <https://doi.org/10.14781/mcd.386163>.
- Akbulut Özpay, Gülpınar, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, Ankara: Anı Yayıncılık, 2010.
- Akdemir, İlhan Oğuz ve İncili, Ömer Faruk, Kuşak-Yol Projesi Kimin İçin? Çin'e Karşı Türkiye. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 34, 2, 2024, s. 451-468.
- Akkaymak, Müslim, "Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek Yolu", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2009.
- Atalay, İbrahim, *Genel Coğrafya*, İzmir: Meta Basımevi, 2011.
- Ateş, Erdem- Seymen, Dilek, "Bir Kuşak Bir Yol Gi rişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dâhil Olmalı mı?", *Gazi Akademik Bakış Dergisi (GABD)*, Sayı: 31, Cilt: 16, 2022, s. 279-301
- Bocutoğlu, Ersan (2017), "Çin'in 'Bir Kuşak-Bir Yol' Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler", *International Conference on Eurasian Economices*, Kyrgyzstan, 2017, s. 265-270.
- Chen, X. ve Mardeusz, J. (2015), "Chinaand Europe: ReconnectingAcros a New Silk Road" *Global Economy The European Financial Review* (February-March), p.1-12.
- Ergünsu, Umut, "İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri" *TYB Akademi Dil ve Edebiyat ve Sosyal Bilimler Dergisi*, 20 (20), 2017, s. 97-124.
- <https://paratic.com/trumtitan-kritik-cin-aciklamasi-buzlar-eriyor-mu/> Erişim Tarihi: 04.06.2025.
- <https://www.haberturk.com/trumtitan-cine-yesil-isik-cin-artik-iran-dan-petrol-almaya-devam-edebilir -3801996 -ekonomi /> Erişim Tarihi: 25.06.2025.
- <https://www.haberler.com/dunya/abd-ile-cin-arasinda-ticaret-anlasmasi-imzalandi-18793577-haberi/> Erişim Tarihi: 27.06.2025.
- Karluk, Abdürreşit C., Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Gerekçeleri Üzerine, *Denge Dergisi*, Sayı:2, 2017, s. 105.
- Kesentaş, Gülşah, "Barack Obama ve Donald Trump Dönemlerinde ABD'nin Asya-Pasifik Stratejilerinin Karşılaştırmalı Analizi", Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2023.
- Okur, Mehmet Akif "Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Jeopolitiği Türk Kuşağı ve Uygurlar". *Akademik Hassasiyetler*, 4(8), 2017, s. 45-55.
- Ozan Örmeci, "Hindistan-Avrupa-Ortadoğu Ekonomi Koridoru, Çin'in Kuşak Yol Projesine Alternatif Mi? (02.10.2023) <https://politikaakademisi.org/2023/10/02/hindistan-avrupa-ortadoğu-ekonomik-koridoru-cinin-kusak-yol-projesine-alternatif-mi/> Erişim Tarihi: 04.06.2025.
- Özdaşlı, Esme, "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri" *Turkish Studies*, Sayı: 10/14, 2015, s. 579-596.
- Yılmaz, Serdar, "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi" *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı:24, 2020, s.631-647.

Etik Kurul Raporu: “Bu çalışma için etik kurul raporu gerekliliği bulunmamaktadır.”
Katkı oranı beyanı: Tek yazarlı yayın olup katkı oranı %100'dür.
Çatışma beyanı: Makale ile herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.