

ÇİN'İN YENİ “İPEK YOLU” PROJESİ

Zeynep Balcı



İNSAMER
İHH İNSANİ VE SOSYAL ARAŞTIRMALAR MERKEZİ
IHH HUMANITARIAN AND SOCIAL RESEARCH CENTER
مركز البحوث الإنسانية و الاجتماعية

Referans için: Balcı, Zeynep, “Çin'in Yeni 'İpek Yolu' Projesi”, İNSAMER, Ocak 2018.

 Araştırma 52

Giriş

Çin ile Ortadoğu ve Batı ülkeleri arasındaki ana ticaret yolu olan İpek Yolu'nun kullanımı İlk Çağ ve Orta Çağ'a dek uzanmaktadır.¹ İlk kıtalar arası ticaret yolu unvanını elinde bulduran İpek Yolu, bu özelliğiyle insanlık ve ekonomi tarihinde büyük bir öneme sahiptir. İpek Yolu sadece ticari malların taşınmasında değil aynı zamanda dinlerin, kültürlerin Doğu'dan Batı'ya taşınmasında da büyük rol oynamıştır.

Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya ve diğer bir rotayla da Kızıldeniz üzerinden Afrika'ya kadar uzanan ticaret yollarının genel adı, bu yollar üzerinde ticareti yapılan en kıymetli mal olan ipekten dolayı “İpek Yolu”

olarak adlandırılmıştır. Bu söylem ilk olarak MÖ 138 yılında Çinli seyyah Çian Syan'ın seyahati ile oluşan kervan yolunun adı olarak tarihe geçmiştir.²

Tarihî İpek Yolu ekonomik açıdan taşıdığı önem sebebiyle bölgedeki milletlerin egemen olmak istediği bir coğrafya olmuştur. İpek Yolu bu önemini coğrafi keşiflere dek sürdürmüştür. Coğrafi keşiflerin ardından uluslararası ticaretin Atlas Okyanusu'na kaymasıyla birlikte ise önemini yitirmiştir.³ Ancak küreselleşme ile birlikte uluslararası ticaretin yaygınlaşması ve ulaşım imkânları sayesinde denize bağımlılığın azalması, tarihî İpek Yolu ile ilgili seçenekleri yeniden gündeme taşımıştır. Özellikle Çin, yaptığı yeni hamlelerle



İNSAMER
İHH İNSANİ VE SOSYAL ARAŞTIRMALAR MERKEZİ
IHH HUMANITARIAN AND SOCIAL RESEARCH CENTER
مركز البحوث الإنسانية و الاجتماعية

İpek Yolu'nu tekrar canlandırmayı hedeflemektedir. Çünkü İpek Yolu'nun bulunduğu coğrafya, hem Çin Halk Cumhuriyeti'nin ihtiyacı olan enerjiye erişim açısından hem de küresel an-

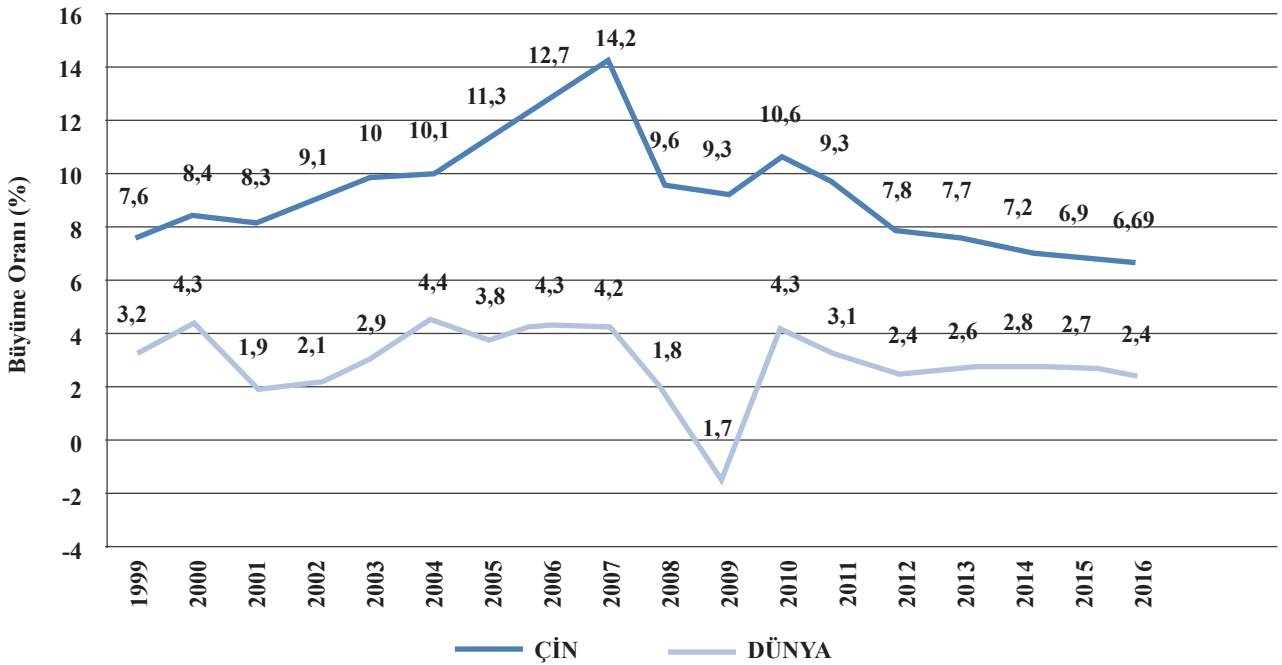
lamdaki jeopolitik konumu açısından önem arz etmektedir. Bu çalışmada Çin'in önyak olduğu "Yeni İpek Yolu" inisiyatifinin farklı unsurları ele alınacaktır.

Projenin Ortaya Çıkışı

1978 yılında Devlet Başkanı Deng Xiaoping ile birlikte liberal ekonomi politikaları uygulamaya başlayan Çin, kapalı ekonomiden dışa açık bir ekonomiye geçiş yapmıştır. Bu hamlesi ile birlikte Çin Halk Cumhuriyeti, 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü üyeliği elde etmiştir. Bu gelişmelerle birlikte son 30 yılda dünyanın en büyük üreticisi konumuna yükselen Çin, doğal olarak ciddi bir enerji ithalatçısı ve ürettiği mallar açısından da büyük bir emtia ihracatçısı haline gelmiştir.⁴ Bu ekonomik büyüme hızı 2008 küresel ekonomik krizine kadar devam etmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti, küresel krize

kadar aşağıdaki tabloda da görüldüğü üzere tüm dünyayla kıyaslandığında oldukça yüksek olan çift haneli büyüme rakamları elde etmiştir.

Çin, küresel kriz sonrası eski büyüme hızını yakalasa da 2011 yılı ile birlikte sürekli azalan bir büyüme oranına sahip olmuştur. Bu durum Çin Halk Cumhuriyeti'nin yeni ekonomik kalkınma planları oluşturmasında etkili olmuştur. Modern İpek Yolu projesi, diğer bir adıyla *Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road)* bu süreçte ortaya atılmıştır. Bu proje ile Çin, hem büyüme hızını arttırmayı hem de azalan iç tüketimini canlandırmayı hedeflemiştir.



Kaynak: World Development Indicators,

<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2016&start=1999&view=chart>

Projenin İçeriği

Modern İpek Yolu projesi, ilk defa 2013 yılında Çin Halk Cumhuriyeti Başkanı Xi Jinping tarafından Kazakistan ziyareti sırasında “Bir Kuşak Bir Yol” adıyla açıklanmıştır. Bu proje, adını tarihî “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve modern “Deniz İpek Yolu” terimlerinin kısaltmasından almıştır.⁵

Kuşak kavramı projedeki kara yolları, demir yolları, petrol ve doğal gaz boru hatları ve diğer altyapı yatırımlarını ifade etmek için kullanılmıştır. Proje ile Çin’den başlayarak Orta Asya ve Moskova üzerinden Venedik’e kadar uzanan bir ulaştırma ağı kastedilmiştir. Projede tek bir rota yerine Asya-Avrupa yönünde koridorlar planlanmıştır. Bu güzergâhlar şu şekilde oluşturulmuştur:⁶

- Çin-Moğolistan-Rusya
- Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar
- Çin-Merkez ve Batı Asya

- Çin-Hindi Çini Yarımadası
- Çin-Pakistan

Yol kavramı, aslında 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.⁷ Deniz yolu kuşağında Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu ve Ortadoğu’daki körfezler önem arz etmektedir.

Kuşak ve yol; Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları boyunca uzanmakta, bir uçtaki canlı Doğu Asya ekonomisi çevresini diğer uçtaki gelişmiş Avrupa ekonomisine bağlamakta ve ekonomik kalkınma için muazzam bir potansiyele sahip olan ülkeleri içine almaktadır.⁸ Böylelikle diğer ülkelerle çok yönlü iş birliklerinin kurulması planlanmaktadır. Bu durum Çin’in küresel sorunların çözümünde daha etkin bir rol oynaması sonucunu da doğuracaktır.



Kaynak: Xinhua, ABD Savunma Bakanlığı, Gazprom, Transneft, BM

Türkiye ise proje içerisinde belirlenmiş alanlardan Çin-Merkez ve Batı Asya koridoru üzerinde yer almaktadır. Türkiye'nin de dâhil olduğu 65 ülkeye yayılan bu proje, 4,4 milyar insanı ve küresel gayrisafi yurt içi hasılanın (GSYH) %40'ını kapsamaktadır.⁹ Etki alanı bu denli büyük olduğu için proje, uluslararası toplum tarafından büyük bir ilgiyle karşılanmıştır.

Hangi ülkeleri kapsayacak?

Projede Türkiye dâhil 65 ülke yer almaktadır. Bu ülkeler bölge bölge şu şekilde sıralanmıştır:

Doğu Asya: Çin, Moğolistan

Güneydoğu Asya: Brunei, Kamboçya, Endonezya, Laos, Malezya, Myanmar, Filipinler, Singapur, Tayland, Timor-Leste, Vietnam

Orta Asya: Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan

Ortadoğu ve Kuzey Afrika: Bahreyn, Mısır, İran, Irak, İsrail, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Umman, Katar, Suudi Arabistan, Filistin, Suriye, Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen

Güney Asya: Afganistan, Bangladeş, Bhutan, Hindistan, Maldivler, Nepal, Pakistan, Sri Lanka

Tarihî Süreç Nasıl İlerledi?

İpek Yolu projesi ilk olarak Xi Jinping'in 2013 yılında Kazakistan'da yaptığı konuşmayla dünyaya duyurulmuş ve Şubat 2014'te de 40 milyar dolarlık İpek Yolu altyapı fonu oluşturulmuştur. Xi Jinping proje kapsamında 2014 yılında Kazakistan ile 30 milyar dolar, Özbekistan ile 15 milyar dolar ve Kırgızistan ile 3 milyar dolar tutarında anlaşmalar imzalamıştır. Bunlara ek olarak Çin, Sri Lanka'daki Colombo Limanı'nı

Güzergâhta bulunan ülkelerin küresel ekonomiyle entegrasyonunun sağlanması planlanırken aynı zamanda ülke içi refahın arttırılabileceği bir vizyon da sunulmuştur. Doğu'dan Batı'ya uzanan projeye yönelik başlatılan çalışmalar, hem güzergâh üzerindeki ülkelere sermaye akışı sağlamayı hem de bu ülkelerde istihdamı arttırmayı hedeflemektedir.

Avrupa: Arnavutluk, Ermenistan, Azerbaycan, Belarus, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Çekya, Estonya, Gürcistan, Macaristan, Letonya, Litvanya, Makedonya, Moldova, Karadağ, Polonya, Rusya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Türkiye, Ukrayna.¹⁰

Projeye dâhil olan ülkeler incelendiğinde büyük bölümünün geliştirmekte olan ekonomilere sahip olduğu görülmektedir ve bu ülkelerin toplam ekonomik büyüklüğü 21 trilyon doları bulmaktadır.¹¹ Oldukça geniş ölçekli olan İpek Yolu projesi, ülkelere altyapılarını geliştirme ve bununla birlikte daha büyük bir ekonomiye sahip olma imkânı vadetmektedir. Uzun vadeli düşünüldüğünde bu ülkeler sadece bir geçiş noktası değil küresel bir ticaret yolu zincirinin de bir parçası olacaktır.

yenilemek için de 1,4 milyar dolar harcama yapmıştır.¹²

2014 yılının ekim ayında 100 milyar dolarlık bir yatırımla Asya Altyapı ve Yatırım Bankası (AIIB) kurulmuş, Türkiye de kurucu üye olarak bu oluşumda yerini almıştır. 2014 Temmuz ayında ise BRICS ülkeleri (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin, Güney Afrika) liderliğinde 100 milyar dolarlık Yeni Kalkınma Bankası kurul-

muştur.¹³ Bu yatırımlar, projenin diğer ülkeler nezdinde daha somut hale gelmesini sağlamış ve Bir Kuşak Bir Yol projesinin büyüklüğünü ortaya koymuştur.

Proje için yıllık 125 milyar dolar civarında harcama yapmayı öngören dünyanın en büyük ikinci ekonomisi, bugüne kadar 300 milyar dolardan fazla yatırım anlaşmasına imza atmıştır. Demir yolu ve otoyolları gibi altyapı yatırımlarının yanı sıra projede liman ve doğal gaz boru hattı inşaatlarının da gerçekleştirilmesi planlanmıştır.¹⁴

Modern İpek Yolu projesi için yapılan en üst düzey uluslararası toplantı 14-15 Mayıs 2016 tarihinde Pekin’de düzenlenmiştir. Kuşak ve Yol Uluslararası İşbirliği Forumu olarak adlandırılan bu etkinliğe 29 devlet ve hükümet lideri katılmıştır. Düzenlenen foruma katılan 100’den fazla ülke ve uluslararası kuruluş projeyi desteklediğini bildirmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti, 40’tan fazla katılımcıyla anlaşma imzalamıştır. Proje sürecini takip eden Çin Renmin Üniversitesi’nden bir araştırmacı olan Xiang Junyong; “*Modern İpek Yolu’nun ana yapısı; güzergâhlar, ticaret bölgeleri, uluslararası ekonomik koridorlar, şehirler arasında daha iyi yollar ve daha iyi limanlarla kabaca şekillendi.*” diyerek projenin ilerlemesinden bahsetmiştir. Ayrıca proje kapsamındaki ülkelerde, Çinli işletmeler tarafından 56 ekonomik ve ticari iş birliği bölgesi oluşturulmuş ve yaklaşık 1,1 milyar dolarlık bir vergi geliri elde edilmiştir. Bunun yanında 180.000 yerel iş imkânı ortaya çıkmıştır.¹⁵

Çin, Güney Çin’in Guangxi Zhuang Özerk Bölgesi ve Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği’ne (ASEAN) üye ülkelerde Bir Kuşak Bir Yol projesi kapsamında yatırım yapmak için toplam 50 milyar yuan (7,6 milyar dolar) kaynak ayracağını

açıklamıştır. Fonlar, Çin devlet bankalarından olan Çin Kalkınma Bankası (CDB) ve Guangxi Yatırım Grubu’nun bir yatırım kolu tarafından ortaklaşa oluşturulacaktır. CDB’ye göre, Bir Kuşak Bir Yol projesi kapsamında altyapı ve endüstriyel projeleri desteklemek için bu fonlar kullanılacaktır. Guangxi, Çin ile ASEAN ülkelerini birbirine bağlayan önemli bir sınır bölgesidir ve Bir Kuşak Bir Yol projesinde anahtar rol oynamaktadır.¹⁶

Çin, proje kapsamındaki ülke ve bölgelerle petrol ve doğal gaz konusundaki iş birliklerini de artırmak istediğini açıklamıştır. 16 Mayıs 2017 tarihli yuvarlak masa toplantısında, Çin Ulusal Petrol Şirketi (CNPC) Başkanı Wang Yilin, Bir Kuşak Bir Yol projesi ülkeleri arasında petrol ve doğal gaz iş birliği konusunda düzenli fikir alışverişinde bulunmak için bir mekanizma kurulmasını önermiştir. Konferansta Wang, “*Ortak menfaatleri olan bir petrol ve doğal gaz topluluğu, yalnızca güzergâhtaki ülkeler ve bölgeler için önemli olmakla kalmayacak aynı zamanda ekonomik refah ve enerji güvenliği açısından da tüm dünyaya fayda sağlayacaktır.*” diyerek projeden beklentisini ortaya koymuştur. Wang, bölgesel doğal gaz bağlantılarının güçlendirilmesi, Asya petrol ve doğal gaz ticaret merkezinin inşası için adımlar atılması ve bu iş birliğini kolaylaştıracak bir sosyal kamu yardımı fonu oluşturulması gerektiğini de vurgulamıştır. CNPC, projenin başlangıcından itibaren 19 ülke ve bölgede 50 petrol ve doğal gaz yatırım projesine katılmış ve yönetmiştir. CNPC, 2016 yılı sonunda, rotalar boyunca 51 milyar dolardan fazla yatırım yapmış ve yerel sakinler için 80.000’den fazla uzun vadeli iş alanı yaratmıştır.¹⁷

Projenin Ekonomik ve Jeopolitik Etkileri

Tarihî İpek Yolu, kıtalar arası transferi sadece kara yolu ile sağlıyordu. Ancak bu yeni proje ile ticaretin kara, deniz ve hava yolundan gerçekleşmesi planlanmaktadır. Bu konuyla ilgili Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, yaptığı bir konuşmada Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesi çerçevesinde pek çok ülke ile ulaşım, kargo, altyapı, enerji, iletişim, gümrük, yazılım, ekonomi ve ticaret, endüstriyel üretim, e-ticaret ve denizcilik alanlarında proje veya planlara imza attığını belirtmiştir.¹⁸

Yapılan ve yapılması planlanan harcamalara bakıldığında Çin için oldukça önemli olan modern 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.

Modern İpek Yolu projesi, jeopolitik etkilerinin yanında büyük bir ekonomik potansiyeli barındıran bölgeleri kapsamaktadır. Orta Asya'nın ve Ortadoğu'nun sahip olduğu ve Çin'in ihtiyaç duy-

duğu enerji kaynakları bu proje ile daha çeşitli hale gelecektir. Bunun yanı sıra çelikten çimentoya kadar pek çok sektörde kapasite fazlası bulunan Çin, proje sayesinde elindeki bu fazlalığı rahatça pazarlama fırsatı bulacaktır.¹⁹

Modern İpek Yolu Projesi'ne dâhil edilen ülkelerin çoğu gelişmemiş veya gelişmekte olan ülkelerden oluşmaktadır. Çin, hayata geçirmeyi planladığı bu girişimle maksimum ekonomik faydayı hedeflemektedir. Bir Kuşak Bir Yol projesi olarak da adlandırılan bu Yeni İpek Yolu için Çin Halk Cumhuriyeti 1 trilyon dolarlık hükümet fonu ayırdığını duyurmuştur. Ayrıca Devlet Başkanı Xi Jinping, proje kapsamında ülke dışında yapılacak altyapı ve inşaat projeleri için de kamu firmaları ve finansal kurumlara teşvik verileceğini duyurmuştur. Projenin altyapı çalışmaları için diğer bir kredi sağlayıcının ise AIIB olacağı belirtilmiştir. AIIB bu proje için 100 milyar dolarlık bir kredi bütçesi ayırdığını duyurmuştur. 2049 yılına kadar modern İpek Yolu Projesi'ne katılan 65 ülkede 4 trilyon dolarlık altyapı yatırımı öngörülmektedir. Modern İpek Yolu projesi için ilan edildiği 2013 yılından 2016'ya kadar harcanan 230 milyar dolar ve gerçekleştirilen 1.500 ortak proje, ev sahibi devletlerin ortaklığında hayata geçirilmiştir.²⁰ Ancak elbette projenin finansmanında en büyük payı Çin Halk Cumhuriyeti üstlenmiştir.

Türkiye'nin Projedeki Konumu

Türkiye'nin projedeki konumunu incelerken Çin-Türkiye ilişkilerini de ele almak önem arz etmektedir. Çin ve Türkiye arasındaki ekonomik verilere bakıldığında 2016 yılında Türkiye'nin 23,1 milyar dolarlık ticaret açığı verdiği görülmektedir. Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK)

verilerine göre, 2013'ten bu yana ihracatta kademeli olarak bir azalma yaşanırken, ithalat aynı seviyelerde bulunmaktadır. Çin, Türkiye'nin toplam ithalatında %12'lik bir pay ile lider konumdadır. Aradaki ticaret açığının azalması için daha fazla Türk ürününün Çin pazarına ulaşması

Yıl	İhracat (\$)	İthalat (\$)	Hacim	Denge
2007	1040	13234	14274	-12195
2008	1437	15658	17095	-14221
2009	1599	12677	14276	-11077
2010	2269	17181	19450	-14912
2011	2466	21693	24160	-19227
2012	2833	21295	24128	-18462
2013	3601	24686	28287	-21085
2014	2861	24918	27779	-22057
2015	2415	24873	27288	-22459
2016	2329	25440	27770	-23111
2016*	1561	19364	20925	-17802
2017*	2119	17154	19274	-15035

Kaynak: <https://www.ekonomi.gov.tr/>

gerekmektedir. Proje kapsamındaki koridorun tamamen çalışır hale gelmesiyle birlikte Türkiye ve Çin arasındaki transfer süresinin 30 günden 10 güne düşmesi beklenmektedir.²¹ Bu durumun, ithalat ve ihracat farkını Türkiye lehine değiştireceği tahmin edilmektedir.

Modern İpek Yolu projesi Türkiye ve Çin arasındaki ilişkilerde “kazan-kazan” anlayışının oluşmasında rol oynamaktadır. Proje ayrıca iki ülke arasında stratejik ortaklık sağlanmasında da önemli bir yer tutmaktadır. Cumhurbaşkanı Erdoğan, 2016 yılında Çin’de gerçekleşen Kuşak ve Yol Uluslararası İşbirliği Forumu’nda yaptığı konuşmada; “*Özellikle dünyada gelişmekte olan teröre karşı bu girişim, terörü âdeta yerle yeksan edecek bir girişim olacaktır. Herkes için fayda sağlayacak bu iş birliği modelinin başarılı olacağını düşünüyorum. Türkiye olarak bunun için her türü desteği vermeye hazırız.*” sözleriyle Türkiye’nin projeye olan desteğini dile getirmiştir.²²

İki ülke arasındaki kazan-kazan iş birliğinin başlamasına örnek gösterilebilecek önemli projelerden biri de 2005 yılında çalışması başla-

tılan ve Çin’in ilk denizaşırı hızlı tren projesi olan Ankara-İstanbul hattıdır. Bu hızlı tren projesi CRCC (*China Railway Construction Corporation*), CMC (*China National Machinery Import&Export Corporation*), Türk firmaları Cengiz İnşaat ve IC İçtaş İnşaat ortak girişimi ile başlatılmıştır. Proje Çin Halk Cumhuriyeti’nin Türkiye’ye verdiği 750 milyon dolarlık krediyle finanse edilmiş ve 2014 yılında tamamlanmıştır. Böylece Ankara-İstanbul arasındaki 533 kilometrelik yedi saatlik mesafe üç buçuk saate düşürülmüştür.²³ Bu proje Çin’in tamamlanan tek denizaşırı hızlı tren hattıdır.

Ankara-İstanbul hızlı tren projesinin başarılı bir şekilde tamamlanması yeni projeler için Çinli firmalara olumlu bir referans sağlamıştır. Zira Çinli firmalar için bu yeni pazarda yer almak avantajlı bir durumdur. Türkiye’nin altyapı yatırımları için Çin’in teknolojik birikimine, Çin Halk Cumhuriyeti’nin de yeni yatırım pazarlarına ihtiyacı vardır. Bu nedenle iki ülkenin birbirine görece karşılıklı bağımlı olduğundan da söz etmek mümkündür. Çin, İpek Yolu projesi için önemli konumda olan Türkiye ile ilişkilerini geliştirirken aslında proje için kritik önemdeki demir yolu ağının da temellerini atmaktadır.

Türkiye, hızla büyüyen ekonomisinde yeni yatırımlara ve ticari fırsatlara ihtiyaç duymaktadır. Bu proje, Türkiye’nin bir ulaşım ve enerji koridoru olmasına imkân sağlayacaktır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları’nın 2023 hedefleri arasında, toplam 25.000 km demir yolu uzunluğuna ulaşmak yer almaktadır.²⁴ Taşımacılığın Türkiye üzerinden Avrupa’ya ulaşması, Türkiye’nin “köprü” konumunu güçlendirecektir. Yüksek hızlı tren ve demir yolu ağları projelerinin ihalelerini Çinli firmaların

kazanması, devam eden ticari ilişkilerin hızlanmasını sağlayacak; iki ülke sektörlerinin ve pazarlarının birbirine bağlanmasına yardımcı olacaktır. Hızlı tren projesinin yanı sıra Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi, Türk tarafındaki kısmının 2017 yılında tamamlanması ile kullanıma açılmıştır. Türkiye'yi bir uçtan diğer uca bağlayacak Edirne-Kars Hızlı Tren demiryolu projesi de Türkiye ve Çin arasındaki diğer önemli projelerden biridir.

Zonguldak Filyos, İzmir Çandarlı ve Mersin limanlarının inşaları da projenin deniz ayağını oluşturan önemli çalışmalar arasında yer almaktadır.²⁵ Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan Marmaray, 26 Ağustos 2016'da hizmete giren Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 20 Aralık 2016'da

açılan Avrasya Tüneli ile İstanbul'da inşası süren yeni havalimanı ve inşasına başlanan Çanakkale Köprüsü, projenin ulaşım altyapısı bakımından çok önemli diğer adımlardır.²⁶

Türkiye'nin bu girişimde yer alması altyapı iş birliğini ve yatırımları artırma, ikili ticaret dengesini teşvik etme, ekonomik iş birliğini geliştirme anlamında değer kazanmaktadır. Xi Jinping'in de ifade ettiği gibi: “*Yeni İpek Yolu girişimi (Bir Kuşak Bir Yol) Çin'in solo gösterisi değil, projedeki tüm ülkelerin katıldığı bir koro olarak kabul edilmelidir.*”²⁷ Yaklaşık 65 ülkenin yer almasını öngören bu girişim, katılımcı ülkeleri ile başarı kazanabilecektir. Bu noktada Türkiye'nin merkezî konumu da girişimin değerini arttıracaktır.²⁸

Sonnotlar

- ¹ Nebi Bozkurt, “İpekyolu”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 22, s. 371.
- ² A. B. Yereli, “Yeniden Canlanan İpek Yolu’nda Ekonomik Stratejiler”, *3-6 Ekim 2013 Uluslararası İpek Yolunda Türk Dünyası Ortak Kültür Mirası Konferansı Bildiri Kitabı*, Ankara. Günümüzde İpek Yolu tabirinin kullanımını Alman Ferdinand von Richthofen’in 19. yüzyılda kullanımını ile yaygınlaştırmıştır.
- ³ Taşkın Deniz, “Yeni Umutların Işığında İpek Yolu Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Temmuz 2016, S. 34, ss. 195-202.
- ⁴ Nurettin Akçay, “Yeni İpek Yolu Projesi Kapsamında Türkiye-Çin İlişkileri”, 22 Temmuz 2017, <https://ankasam.org/yeni-ipek-yolu-projesi-kapsaminda-turkiye-cin-iliskileri/> (07.11.2017).
- ⁵ “21. Yüzyılın Kervansarayları Kuruluyor”, *Yenişafak*, 22 Mayıs 2017, <http://www.yenisafak.com/bilgi/21-yuzyilin-kervansaraylari-kuruluyor-yeni-ipek-yolu-2673164/yeni-ipek-yolunun-ozellikleri-68541> (01.10.2017)
- ⁶ “Projede 65 Ülke Var”, *Yenişafak*, 13 Mayıs 2017, <http://www.yenisafak.com/ekonomi/projede65-ulke-var-2659036> (02.09.2017).
- ⁷ “Modern İpek Yolu projesi: Beklentiler ve Kuşkular”, 14.05.2017, <http://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-ku%C5%9Fkular/a-38832963> (11.08.2017)
- ⁸ *İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler*, Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Mart 2015, <http://istanbul.china-consulate.org/tur/xwtd/t1258666.htm>
- ⁹ Canan Bilgin, “Küresel Ticarete Modern İpekyolu”, 24 Mayıs 2017, <https://www.itohaber.com/haber/du-nya/206176/kuresel-ticarete-modern-ipek-yolu.html> (11.09.2017)
- ¹⁰ “Projede 65 Ülke Var”, *Yenişafak*.
- ¹¹ Akçay, “Yeni İpek Yolu Projesi Kapsamında Türkiye-Çin İlişkileri”.
- ¹² James McBride, “Building the New Silk Road”, 22 Mayıs 2015, <https://www.cfr.org/backgrounder/building-new-silk-road#chapter-title-0-5> (09.11.2017).
- ¹³ Andrew Chakhoyan, “5 Things to Know About the New Silk Road”, 10 Kasım 2015, <https://www.weforum.org/agenda/2015/11/5-things-to-know-about-the-new-silk-road> (10.11.2017).
- ¹⁴ “Modern İpek Yolu nereye çıkar?”, 15 Mayıs 2017, <http://www.businessht.com.tr/ekonomi/haber/1495794-modern-ipek-yolu-nereye-cikar> (20.07.2017).
- ¹⁵ “A modern Silk Road in the making”, 12 Mayıs 2017, http://english.gov.cn/news/top_news/2017/05/12/content_281475653335794.htm (02.12.2017).
- ¹⁶ “China to set up 50 billion yuan in funds to support B&R projects in ASEAN, Guangxi”, 17 Aralık 2017, http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2017/12/17/content_281475979937814.htm (18.12.2017).
- ¹⁷ “China to expand oil, gas cooperation with B&R countries, 16 Mayıs 2017, http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2017/05/16/content_281475657509036.htm (02.12.2017).
- ¹⁸ “Çin’den Modern İpek Yolu’na 79 milyar dolar”, 14 Mayıs 2017, <http://www.businessht.com.tr/ekonomi/haber/1494528-cinden-modern-ipek-yoluna-79-milyar-dolar> (11.08.2017).
- ¹⁹ Akçay, “Yeni İpek Yolu Projesi Kapsamında Türkiye-Çin İlişkileri”.
- ²⁰ “Projede 65 Ülke Var”, *Yenişafak*.
- ²¹ “Modern İpek Yolu nereye çıkar?”.
- ²² “Erdoğan: Modern İpek Yolu vatandaşlarımızın hayat standardını artıracak”, 14 Mayıs 2017, <http://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-39913491> (20.07.2017).
- ²³ International Business Publications, *Turkey Transportation Policy and Regulations Handbook – Strategic Information and Regulations*, Vol. 1, USA, 2015, s. 110.
- ²⁴ Ulaşan ve Erişen Türkiye 2016, Demiryolu sektörü, <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf> (20.11.2017).
- ²⁵ “Modern İpek Yolu nereye çıkar?”.
- ²⁶ “Erdoğan: Modern İpek Yolu vatandaşlarımızın hayat standardını artıracak”.
- ²⁷ Li Zhu, “The Construction Model of One Belt and One Road Mechanism and Platforms”, Annual Report on the Development of the Indian Ocean Region (2015): 21st Century Maritime Silk Road, Ed. Rong Wang, Cuiping Zhu, (Springer, 2015), 113.
- ²⁸ Özlem Zerrin Keyvan, “İpek Yolu Projesi’nde Türkiye’nin Yeri ve Önemi”, 19 Nisan 2017, <https://ankasam.org/ipek-yolu-projesinde-turkiyenin-yeri-onemi/> (11.11.2017).