

Received/Geliş	:	2023 November	/	2023 Kasım	Accepted/Kabul	:	2023 November	/	2023 Kasım	Published/Yayın	:	2023 December	/	2023 Aralık
----------------	---	------------------	---	---------------	----------------	---	------------------	---	---------------	-----------------	---	------------------	---	----------------

Yeni İpek Yolu ve Çin'in Yeni Hedefleri

İhsan Budak¹

Atıf/Reference: Budak, İ. (2023). Yeni İpek Yolu ve Çin Politikası. *Yönetim ve Eğitim Bilimleri Dergisi*, 2(4), 356-367.

Özet

Bu projenin amacı Yeni İpek Yolu Projesinin bölgesel ve küresel anlamda etkileri incelenmesidir. Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden olan doküman analizi kullanılmıştır. Araştırma sonucunda; Yüzyıllar boyunca Batı ile Doğu arasında önemli bir ticaret ve ulaşım ağı olan İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için 1991 yılından bu yana pek çok proje ile gündeme gelen ve 2013 yılına gelindiğinde “Kuşak Yol Projesi” mottosuyla ortaya konulan Yeni İpek Yolu Projesi, o günden bu yana Pekin'in en önemli dış politika hedeflerinden biri olmuştur. Asya ile Avrupa arasında yeni bir ekonomik köprü olması beklenen Proje, siyasi, ekonomik ve kültürel kazanımları ile çok yönlü bir stratejik girişimdir. Pekin'in özellikle 2000'li yıllarda izlediği çok yönlü dış politikanın mihenk taşlarından biri olduğu söylenebilecek bu proje sayesinde Çin, daha önce etkin olmadığı ülkelerde daha etkin bir güç olmayı hedeflemektedir. Ayrıca bu proje, ABD'nin tek kutuplu dünya sistemine karşı Çin'in son dönemde izlediği politikaları da desteklemektedir. Yeni İpek Yolu Projesi, ABD hegemonyasına ve tek kutuplu dünya sistemine bir başkaldırı olarak değerlendirilmektedir.

Anahtar Sözcükler: Yeni ipek yolu projesi, Çin, politika.

The New Silk Road and China's New Goals

Abstract

The aim of this project is to analyze the regional and global effects of the New Silk Road Project. Document analysis, one of the qualitative research methods, was used in the research. As a result of the research; The New Silk Road Project, which has been on the agenda with many projects since 1991 to revitalize the Silk Road, which has been an important trade and transportation network between the West and the East for centuries, and which was put forward with the motto "Belt and Road Project" in 2013, has been one of Beijing's most important foreign policy goals since then. The Project, which is expected to become a new economic bridge between Asia and Europe, is a multifaceted strategic initiative with political, economic and cultural gains. Thanks to this project, which can be said to be one of the cornerstones of Beijing's multilateral foreign policy, especially in the 2000s, China aims to become a more effective power in countries where it was not active before. In addition, this project also supports China's recent policies against the US unipolar world system. The New Silk Road Project is considered as a rebellion against US hegemony and the unipolar world system.

Keywords: New Silk Road Project, China, politics.

1. Giriş

Antik İpek Yolu, Çin ile Avrupa arasındaki ticareti geliştirmek için 2100 yıl önce kurulmuştur. "İpek Yolu" terimi, 1800'lerin ortalarında Çin'i birkaç kez ziyaret eden Alman kaşif Ferdinand von Richthofen'e kadar uzanmaktadır. Adının aksine birden fazla yol vardır ve o zamanlar hiç de lüks bir ürün olmayan ipeğin yanı sıra

¹ Hukukçu; Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Yüksek Lisans Öğrencisi, <https://orcid.org/0009-0003-8794-2104>; ihsanbudak@gmail.com;

baharat, gümüş, porselen ve diğer eşyalar da taşınmaktadır. İpek de Çin'de çok uzun süredir bir ödeme aracı olarak kullanılıyor olması, bu da nadir ve pahalı bir ürün olarak görülmediğini göstermektedir (Fallon, 2015). 7000 km'den uzun yol, yüzyıllardır Çin ile Batı arasında mal, kültür, sanat, tarih ve din akışını kolaylaştırarak kalkınma için bir katalizör olmuştur. MÖ 3. yüzyıldan 15. yüzyıla kadar Çin, baskın bir ticaret gücüydü. On beşinci yüzyıldan sonra İpek Yolu ve Çin'in etkiliği, coğrafi keşifler nedeniyle önemini yitirmiştir (Li, 2020). (Küresel) ticaret karadan denize ve havaya kaydığundan, teknolojik değişimler ve nakliye maliyetlerindeki dramatik düşüş, İpek Yolu'nu devre dışı bırakmıştır.

Başta demiryolu teknolojileri olmak üzere yolların gelişmesi ve Avrupa ile Asya arasındaki siyasi yapıların dönüşümü, hem kara hem de deniz yollarını kullanarak Yeni İpek Yolu'nun (NSR) oluşturulmasını mümkün kılacaktır. NSR, ağırlıklı olarak demiryolu hatları ve tarihi İpek Yolu temelinde Avrupa ve Asya arasındaki bağlantıyı güçlendirmeyi amaçlamaktadır (Casarini, 2016). İlk başta, demiryolu taşımacılığına "geri dönüş" geriye doğru dev bir adım gibi görünse de, modern tedarik zincirleri de büyük ölçüde ara mal ticaretine bağımlıdır. Hava taşımacılığı daha hızlı, tam zamanında teslimatı garanti eder; ancak, malların ağırlığı ve boyutu, nakliye maliyetlerinin hava veya demiryolu taşımacılığı için daha düşük olup olmadığı konusunda önemli faktörlerdir. Ayrıca kıtalararası demiryolları, son yıllarda uluslararası taşımacılıkta süre ve maliyetin düşürülmesinde önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Kıtalararası demiryolları, deniz taşımacılığına göre taşıma sürelerini önemli ölçüde azaltırken, hava taşımacılığına göre taşıma maliyetlerini %40 oranında azaltmaktadır (Wagener, Aritua, & Zhu, 2020).

Yirminci yüzyılın son yirmi yılında Çin, çatışmalardan kaçınma ve sınırlarını istikrarlı hale getirme stratejileri benimsediği görülmektedir. Yeni Çin Başkanı Xi Jinping, Çin'in küresel güç statüsünün yeniden doğuşuna ve dünya güçleri arasında yeni bir ilişki modelinin ortaya çıkmasına atıfta bulunan "Çin Rüyası" kılavuz ilkesini tanıtmıştır. Gelişmekte olan bir güç olarak Çin, NSR konsepti çerçevesinde yeni kurulan fonlar aracılığıyla, küresel ekonomik ve politik sistemin yeniden şekillendirilmesinde en kritik rolü oynamakla ilgilenmektedir (Huang, 2016). Bu çalışmada Yeni İpek Yolu Projesinin bölgesel ve küresel anlamda etkileri incelenmektedir.

2. Yöntem

Bu araştırma, nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizi yöntemi ile gerçekleştirilmiştir. Nitel araştırma, farklı disiplinleri ve pek çok kavramları bir araya getirdiğinden yalnızca tanımlanması kolay değildir (Glesne, 2011). Bu yüzden genel bir ifade ediliş şekli ide nitel araştırma ifadesi kullanılır. Nitel araştırmalarda doküman analizi, görüşme vb. veriler toplanır. Belge tarama olarak da bilinen doküman analizinde, mevcut kayıt ve belgeler incelenerek veriler elde edilir. Doküman analizi, belirli bir amaç kapsamında kaynaklara ulaşma, not alma, okuma ve değerlendirme süreçlerini içerir (Şimşek & Yıldırım, 2013).

3. Kavramsal Çerçeve

3.1. Yeni İpek Yolu

Çin ekonomisi ve dolayısıyla ekonomik büyümesi, güçlü bir şekilde ihracata yönelik bir imalat sanayi tarafından yönlendirilirken, imalat sanayisini işletmek için büyük miktarlarda ara bileşen ve ham madde ithal etmesi gerekiyor. Bu hammaddelerin ve yarı mamullerin tedariki büyük ölçüde nakliyeyle bağımlıdır, güvenli ve güvenilir deniz ticaret yolları Çin için çok önemlidir. Yine de, Çin devleti alternatif ulaşım yollarının inşasına ve geliştirilmesine (en önemlisi demiryolları) giderek daha fazla öncelik vermektedir (Yu, 2017).

Çin'in ekonomik büyümesi son yıllarda yavaşladı ve Çin malları giderek daha pahalı hale geldi; bu nedenle, rekabet avantajının birincil kaynağı olan düşük fiyata Çin devleti giderek daha az güvenebilir. Karayolunun ve özellikle demiryolu teknolojilerinin gelişmesi ve Avrupa ile Asya arasındaki siyasi yapıların dönüşümü, hem kara hem de su yollarını kullanarak Yeni İpek Yolu'nun oluşturulmasını mümkün kılacaktır. Kara taşımacılığı (şimdilik) deniz taşımacılığından daha pahalı olsa bile, NSR' nin önemli faydaları olabilir: yol sadece yaklaşık iki hafta sürer ve Çin'in deniz taşımacılığına olan bağımlılığı azaltmaktadır (Sarvari & Szeidovitz, 2016). Şu anda, yavaş deniz taşımacılığına rağmen, Batı Çin'in üretiminin çoğu hala deniz yoluyla gerçekleştiriliyor ve Çin'in yıllık 5,3 trilyon dolar değerindeki uluslararası ticaretinin (petrol ithalatı dâhil) %83'ü Güney Çin Denizi'nden geçiyor.

NSR konsepti, Asya, Avrupa ve Afrika'da ekonomik kalkınmayı teşvik etme ana hedefiyle Çin'in şimdiye kadarki en önemli ekonomik ve politik çabası olmuştur. Bu proje dünya nüfusunun %64'ünü (4,4 milyar kişi)

etkileyecek ve dünya GSYİH' sının (21 trilyon \$) %30'unu kapsayacaktır. Eylül 2013'te Xi Jinping, Kazakistan'daki Nazarbayev Üniversitesi'nde Çin'in dış politikasının komşu ülkelere yönelik ana doğrudan hedeflerini özetleyen bir konuşma yapmıştır. Çin Devlet Başkanı konuşmasında Yeni İpek Yolu Ekonomik Kuşağı adını verdiği bölgesel iş birliği olasılığını gündeme getirdi. Teklifin birincil amacı, Çin'in büyümesi paralel olarak devam ederken, Avrasya ülkelerinin - özellikle Orta Asya devletlerinin - hızla gelişmesine yardımcı olmaktır (Casarini, 2016). Ekim 2013'te Endonezya'ya yaptığı ziyarette Başkan Xi Jinping, Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın (AIIB) kurulmasını teşvik etti ve yirmi birinci yüzyıl deniz ipek yolu vizyonunu özetlemiştir. Bu öneriler resmi olarak, Çin Hükümeti tarafından Kasım 2013'te kabul edilen kapsamlı reform planına dâhil edilerek Kuşak Yol Projesi olarak adlandırılmıştır (Lee, Hyun, & Jin, 2015).

Çin'e sınırı olan ülkeler çoğunlukla düşük gelirli ekonomilerdir, ancak hızlı büyüme için büyük potansiyele sahiptirler, bu nedenle bu ülkeler son yıllarda Çin ihracatı ve yabancı DYY için yeni hedefler haline gelmektedir. Çin açısından bakıldığında, yerel sanayileşmeyi hızlandırdığı ve şirketlerin Çin pazarlarına girmesine yardımcı olduğu için bu gelişmekte olan ülkelere fayda sağlayacak olan üretim kapasitesinin komşu Güneydoğu Asya ülkelerine taşınması önemlidir. NSR ülkeleri, Çin'in devasa "meta fazlası" için yeni pazarlar sağlıyor ve Çin'in üretim kapasitesi fazlasının yönetilmesine yardımcı oluyor. NSR Girişimi, Çin'in geniş, daha az gelişmiş batı eyaletlerinde (Sincan ve Yunnan gibi) iç ekonomik entegrasyonun gelişmesine izin vererek, küresel ticarete daha da büyük bir rol oynamalarına ve doğu eyaletlerini ekonomik olarak yakalamalarına olanak tanıyacaktı (Tian, Yu, & Zhang, 2016).

Raporlara göre NSR politikası, Çin Komünist Partisi (ÇKP) ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşunun yüzüncü yılı olan 2049'a kadar yürürlükte kalacak, böylece NSR kavramı 30 yıllık bir plan olarak görülebilir. Girişim, Çin'in 1978'den sonra yürürlüğe giren ve Çin ekonomisini temelden ve önemli ölçüde değiştiren ekonomik reform politikasıyla karşılaştırılabilir (Lee, Hyun, & Jin, 2015).

3.2. Eski Ve Yeni İpek Yolu – Tarihi Bir Karşılaştırma

Eski İpek Yolu, Çin'in Orta Asya üzerinden Avrupa ile bağlantısını sağlamış, yol boyunca Orta Asya bölgesini geliştirirken hem Çin hem de Avrupa medeniyetlerine egzotik mallar satın alma fırsatı sağlamıştır. Yeni ticaret yolu, Doğu Çin'deki gelişmiş kıyı kentlerini, tıpkı eski İpek Yolu gibi, Orta Asya ve diğer çeşitli Asya bölgeleri üzerinden Batı Avrupa ülkeleriyle bağlamayı amaçlamaktadır.

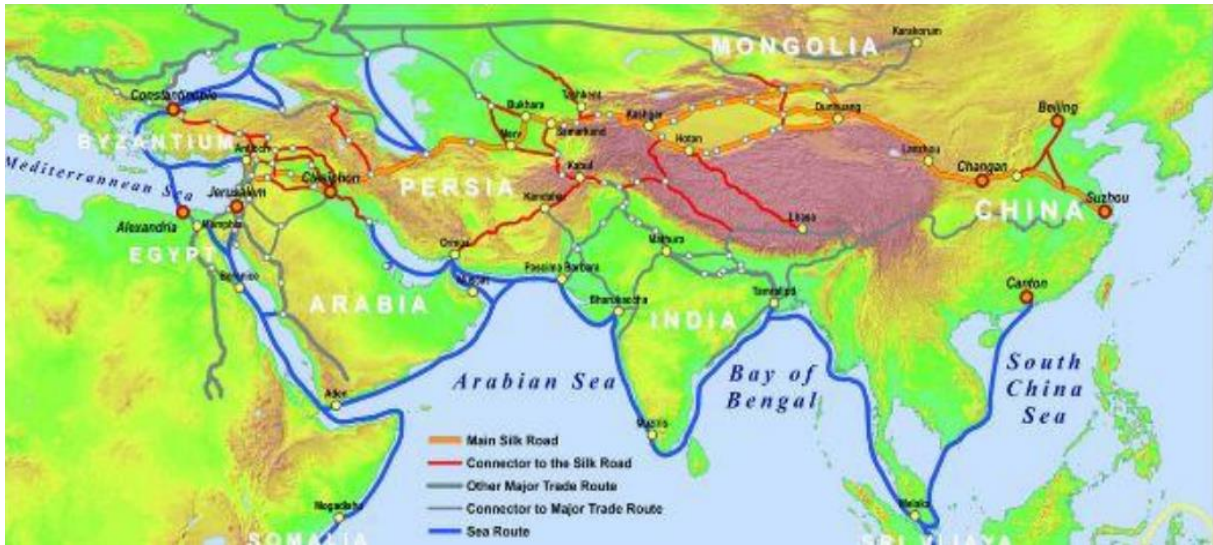
3.2.1. Eski İpek Yolu

Klasik İpek Yolu (İpek Yolları), Çin'i Akdeniz'e bağlayan bir ticaret yolları ağıydı. Güzergâhlar, Avrasya medeniyetleri arasında ekonomik ve kültürel alışverişi beraberinde getirerek Avrupa ve Doğu Asya arasındaki ana bağlantı görevini üstlenmiştir. Çin açısından İpek Yolu, Çin'in diplomatik ilişkiler kurmaya başladığı M.Ö. 2. yüzyılda kurulmuştur. Orta Asya ülkeleriyle olan ilişkileri yaklaşık iki bin yıldır varlığını sürdürmektedir. Şekil 1'de görüldüğü gibi eski İpek Yolu, Doğu Çin Denizi'ndeki Suzhou şehrini Akdeniz'e bağlamıştır. Birden fazla daha küçük ticaret yolu, İpek Yolu'nu Orta Asya, Orta Doğu ve Küçük Asya'daki sayısız şehre bağlamıştır (Liu, 2010) ve bir deniz yolu, Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu ve Kızıldeniz'deki tüm büyük limanları birleştirerek kara yolunu tamamlamıştır.

Han hanedanının MÖ 139'da 'Batı Bölgeleri'ne (yani Orta Asya) diplomatik misyonlarının lideri, Çin edebiyatında İpek Yolu'nun kurucusu olarak kabul edilen Zhang Qian'dır. Çin tarihçiliği, Zhang Qian'ı Çin ile dünyanın geri kalanı arasında ilişkiler kuran ve çay, seramik ve tabii ki ipek ticareti yoluyla Çin İmparatorluğu'na refah sağlayan bir ticaret yolunu doğuran bir öncü olarak bilinmektedir. Bir deniz İpek Yolu da Çin'i Güneydoğu Asya, Hindistan ve Avrupa'ya bağlayan kara ticaret yollarını tamamlamıştır. Çin zihniyetinde, İpek Yolu bu nedenle Çin'in hassas lüks mallar ve yüksek kültür ihracatçısı olarak bölgedeki ve dünyadaki konumunu güçlendiren, aynı zamanda dünyanın geri kalanıyla ilişki kuran açık bir ülke olarak görkemli bir ticaret ve diplomatik kavramdır. Dünya'da son derece gelişmiş bir kültür ve devlet yönetimine sahip olan bu gizemli imparatorluk, 13. yüzyılda Marco Polo'nun seyahatleriyle Batı dünyasının ilgisini çekmiştir (Wang, 2016, s. 146). Marco Polo'nun Avrupa'ya tanıttığı doğu mallarına olan ilgi İpek Yolu'nun önemini pekiştirmiş ve mallar yüzyıllar boyunca Avrupa ile Çin arasında yol almaya devam etmiştir.

Ancak Batılı tarihçilere göre İpek Yolu'nun uluslararası ticarete net bir kavram olmadığına altını çizmek önemlidir. Tarihçilere göre: "'yol' gerçek bir 'yol' değil, geniş çöller ve dağlar boyunca uzanan, değişen, işaretsiz patikalardan oluşan bir uzantıdır. Aslında, bu sıkıntılı yollarda taşınan kargo miktarı azdı.27 Görünüşe göre İpek Yolu, tarihçiler tarafından gerçek bir ticaret stratejisinden çok romantik bir görüntüdür. Tamara Chin, 'İpek Yolu'

teriminin 1877'de Alman coğrafyacı Baron Ferdinand von Richthofen tarafından icat edildiğini açıklamaktadır (Chin, 2013). Chin, 19. yüzyıl Avrupa sömürgeciliğinin de İpek Yolu kavramının Avrupa ulusları arasında yaygınlaşmasında büyük rol oynadığını öne sürmektedir.



Şekil 1. Eski İpek Yolu Haritası

Batı ile Çin arasındaki ticaretin tarihsel önemi, bölgeye Avrupa müdahalesini haklı çıkarmaya çalışmaktadır. Bu nedenle, bugün İpek Yolu'na atfedilen tarihsel önemi, yol boyunca ticaret yapan tüccarlara sağladığı gerçek kazançlardan çok daha büyük görünmektedir. Çin için İpek Yolu, daha küçük uluslarla etkileşim, Çin'in imzası haline gelen çay veya ipek gibi en değerli mallarının ihracatı ve komşu halkları olan “Orta Krallık'ın” yüksek kültürüne maruz bırakarak uygarlaştırmak anlamına gelmektedir. Bu, Açıkça Çin'in üstünlük duygusu ve bölgesel önemi artarak ve bu haliyle hala bir ulusal gurur kaynağıdır. Batı için İpek Yolu, bölgedeki Avrupa uzantısına tarihsel bir gerekçe sağlamayı amaçlayan bir Batılı tarafından yapay olarak yaratılmış bir kavramdır.

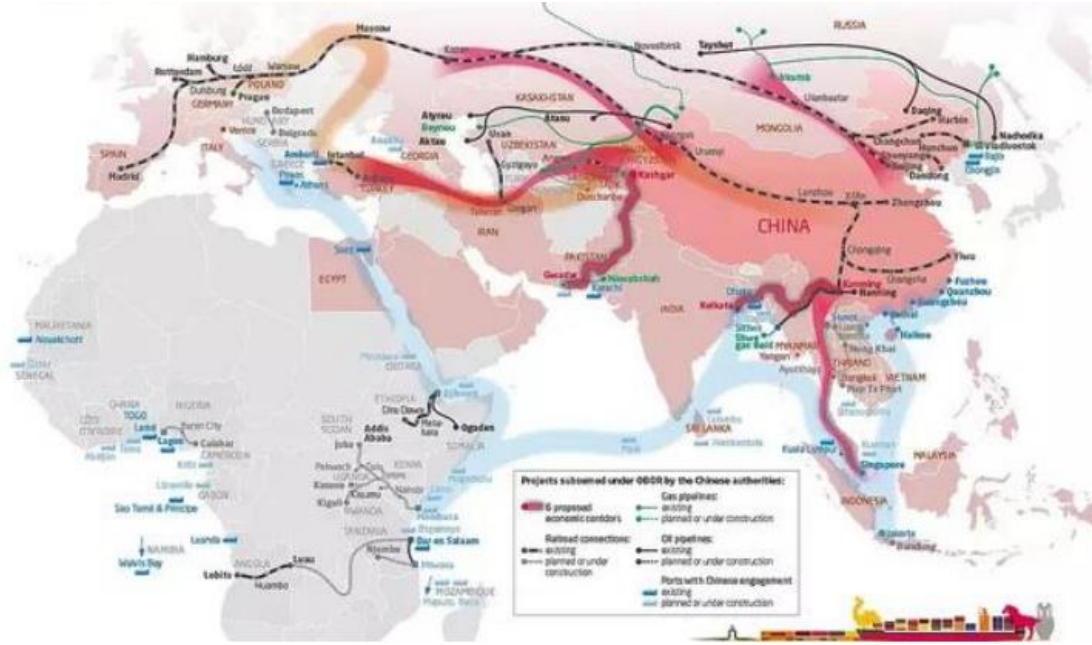
Bununla birlikte, çağdaş dış politika açısından, İpek Yolu'nun gerçekten de kazançlı ticaret sağlayan yoğun bir ticaret yolları ağı mı, yoksa sadece bir harita üzerinde hayali bir çizgi mi olduğunun çok az önemi vardır. Rotanın binlerce yıldır var olup olmadığı veya birkaç yüzyıl önce icat edilmiş olması daha da önemli değildir. İpek Yolu'nun günümüz uluslararası siyaseti açısından asıl önemi, yarattığı romantik imajda yatmaktadır. Uygarlığın iki karşıt köşesi arasında, gizemli topraklara gidip gelen, lüks malları taşıyan kervanların vizyonları, dahil olan tüm ulusların refahına katkıda bulunmaktadır.

3.2.2. Yeni İpek Yolu

Yeni İpek Yolu, bazen Kuşak ve Yol Girişimi olarak anılır, kara ve deniz ticaret yollarını temsil eden “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” olmak üzere iki farklı ticaret projesinden oluşmaktadır. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Çin'i Avrasya kıtasının geri kalanına bağlayan ve nihayetinde Batı Avrupa'ya giden birbirine bağlı altı kara koridorundan oluşur. Bu yolların bir kısmı Çin ile Moğolistan, Orta Asya, Rusya ve Avrupa arasında ticaret bağlantısı sağlarken, bir kısmı da İran ile Türkiye, Pakistan, Hindistan ve Güneydoğu Asya bölgesine hizmet vermektedir. Altı kara ticaret yoluna ek olarak, 21. yüzyıl Deniz İpek Yolu, Avrasya kıtasının iki ucu arasında deniz bağlantısını sağlar. Bir ucu Doğu Çin Denizi'nde, diğer ucu Akdeniz'de bulunan ve Yunanistan'ın Pire limanı Avrupa'nın ana merkezi olan bu deniz ticaret yolu, kara ticaret yollarını tamamlayarak Kuşak Yol projesini tamamlamaktadır. Şekil 2, altı kara koridorunu ve deniz ticaret yolunu daha detaylı olarak göstermektedir.

Yeni bir İpek Yolu konsepti, Xi Jinping tarafından 2013 yılında Kazakistan'a yaptığı bir devlet ziyareti sırasında ortaya atılmıştır. Xi, Astana'daki Nazarbayev Üniversitesi'nde yaptığı bir konuşmada, bir “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” inşa edilmesinin gerekliliğinden açıkça bahsetmiştir. Avrasya bölgesinde daha yakın ekonomik bağlar kurmak, işbirliğini derinleştirmek ve kalkınmayı genişletmek için 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu ortaklaşa inşa ederek ÇHC ve Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) arasında işbirliği sağlamaktır (Wang, 2016). Bu, Kuşak ve Yol Girişimi'ne götüren fikrin doğuşudur ve son beş yılda projede hızlı bir gelişme

görülmüştür. O zamandan beri çok sayıda alt projenin inşaatı başlamış, en önemlisi Yunanistan'daki Pire limanının hızla gelişmesi veya Budapeşte Belgrad demiryolunun inşasıdır.



Şekil 2. Yeni İpek Yolu Haritası (Kuşak Yol Projesi haritası)

Çin hükümetine göre, Kuşak Yol Projesi aracılığıyla Avrasya bölgesi, çok taraflı mekanizmalar ve çok düzeyli mekanizmalar yoluyla katılımcı ülkelerin benzersiz kaynak avantajlarından tamamlayıcı bir şekilde faydalanmak için “koordinasyon, tesisler bağlantısı, engelsiz ticaret, finansal entegrasyon ve halklar arası bağlar” elde edecektir. Çin yönetimi, Kuşak Yol projesinin birincil amaçları olarak bu beş ana hedefe odaklanmaktadır. Pekin tarafından yayınlanan Kuşak ve Yol Girişimi hakkındaki resmi eylem planı ile Kuşak ve Yol' un inşasını hızlandırmanın Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin ekonomik refahını ve bölgesel ekonomik iş birliğini desteklemeye yardımcı olabileceğine, iki ülke arasındaki alışverişi ve karşılıklı öğrenmeyi güçlendirebileceğine kesin olarak inanılmaktadır. Ayrıca farklı medeniyetler ve dünya barışını ve kalkınmasını teşvik etmektedir.

Pekin'in Kuşak Yol Projesine ilişkin resmi eylem planında ortaya koyduğu beş işbirliği önceliğinden ilki, politika koordinasyonudur. Çin, bu politika önceliği aracılığıyla, katılımcı ülkeler arasında politika planlarını birbirleriyle paylaşmalarına olanak tanıyan üst düzey bir iletişim mekanizması kurmak istemektedir.

Eylem planına göre bu, girişime katılan devletlerin işbirliğini ve ortak projelerin uygulanmasını geliştirmek için karşılıklı politika desteği sağlamaktır.

İkinci ana öncelik, tesislerin bağlanabilirliğidir. Bu politika alanı, altyapı standartlarının uyumlaştırılmasına ve girişime katılan tüm ülkeleri birbirine bağlayan devasa bir altyapı ağı oluşturmaya özel önem verilerek, katılımcı ülkelerdeki altyapının iyileştirilmesini kapsar. Ulaşım kanallarının iyileştirilmesi ve uyumlu hale getirilmesinin yanı sıra, politika alanı, enerji altyapısının geliştirilmesi ve iletişim ağlarının inşa edilmesi, bir “Bilgi İpek Yolu” oluşturulması konularında işbirliğini içermektedir.

Üçüncü alan engelsiz ticarettir. Bu kapsamlı nokta, serbest ticaret bölgelerinin oluşturulması, gümrük işbirliğinin ve icra makamlarının güçlendirilmesi ile birlikte yatırım ve ticaret engellerinin kaldırılmasını içerir. Tarife dışı engellerin düşürülmesi, ikili yatırımların kolaylaştırılması ve korunması ve doğal kaynakların işletilmesinde daha yakın işbirliğinin geliştirilmesinden de bahsedilmektedir. Son olarak, Kuşak ve Yol üzerindeki ülkelerin, kalkınmanın ekolojik yönlerini de göz önünde bulundurarak, Araştırma ve Geliştirme (Ar-Ge) tesisleri geliştirmek ve sanayi parkları inşa etmek için birlikte çalışmasıyla, endüstriyel kalkınmaya yönelik kapsamlı bir tutum tasavvur edilmektedir.

Dördüncü öncelik finansal entegrasyondur. Pekin, derinleştirilmiş bir mali işbirliği ve bir Asya para birimi istikrar sistemi, yatırım ve finansman sistemi ve kredi bilgi sistemi inşa etmek istemektedir. Ayrıca, Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB), BRICS (yani Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika), Yeni Kalkınma Bankası ve İpek Yolu Fonu gibi çok özel kurumların kuruluşundan bahsedilmektedir. Nitekim, bu finansal kurumların

üçü de o zamandan beri kurulmuştur. ASEAN ve Şanghay İşbirliği Teşkilatı (SCO) ile mali işbirliğinin güçlendirilmesi, bölgesel mali düzenleme işbirliğinin güçlendirilmesi gibi alanlarda Çin tarafı oldukça isteklidir.

Beşinci ve son alan, insanlar arası bağıdır. Kuşak ve Yol Girişimi'ni halk desteği sağlamanın bir yolu olarak Çin, katılımcı ülkelere kültürel ve akademik alışveriş, medya işbirliği ve gönüllü hizmetler teklif etmektedir. Bu ülkelerde kültürel etkinlikler düzenlemek ve turizmi teşvik etmek, sivil toplum kuruluşlarının da dahil olduğu bilimsel ve siyasi iş birliklerinde bulunmak, bu alanın bir parçasıdır.

3.2.3. İki İpek Yolunun Karşılaştırılması

Şekil 1 ve 2'yi karşılaştırarak, iki İpek Yolu'nun coğrafi kapsamına ilişkin karşılaştırmalı bir genel bakış elde edilebilir. Sadece hızlı bir göz atıldığında, ikisi arasındaki benzerlikler gözlemlenebilir. Bunlardan:

- ❖ Ekonomik olarak gelişmiş Batı Avrupa, Rusya ve hızla gelişen Kazakistan'ın, klasik İpek Yolu'nun bir parçası olmasa da, Kuşak ve Yol' a dâhil edilmesi dışında, kara ticaret yolları kabaca aynıdır.
- ❖ Deniz yollarına gelince, bunların da yüzyıllar boyunca değişmediği sonucuna varılabilir.

Yeni İpek Yolu, malları Doğu Çin'den Avrupa'ya götürmek için eskisiyle aynı fırsatları kullanmaktadır. Güneydoğu Asya, Hindistan, Kızıldeniz ve Akdeniz her iki dönemde de deniz ticaretinde önemli bir rol oynamaktadır. Buradan coğrafi olarak eski ve yeni İpek Yollarının aşağı yukarı örtüştüğü sonucuna varılabilir. Bununla birlikte, aşağıda tartışılacak bazı çok önemli farklılıklar vardır.

Bu farklılıkların en bariz olanı, eski İpek Yolu, malların karadan akışını takiben yarı doğal olarak gelişen bir ticaret yolu boyunca gayri resmi bir şehirler ağı iken, Kuşak ve Yol Girişimi titizlikle planlanmış ve tasarlanmış hükümetler arası bir girişimdir. Çin yönetiminden kaynaklanan ve Avrasya bölgesindeki çeşitli ülkeler tarafından desteklenen projedir. 2013 yılından bu yana Çin dış politikasının mihenk taşlarından biri olan proje, başarılı olabilmesi için komşu ve diğer ülkelerden destek alması gerekmektedir. Dolayısıyla, Kuşak Yol Proje başarısının anahtarının, özellikle Çin ile Kuşak ve Yol üzerindeki diğer ülkeler arasındaki hükümetler arası iş birliğinde yattığı söylenebilir.

Resmi söylemlerde ve ilgili akademik çalışmalarda Çin, projenin yalnızca koordinatörü olarak tasvir edilse de, bunun Çin'in yürüttüğü ve çoğunlukla Çin'in ekonomik ve siyasi çıkarlarına fayda sağlayacak bir girişim olduğu açıktır. Bu bağlamda, devlet çıkarlarıyla çok az ilgisi olan ve bireysel tüccarların zenginlik kazanması için bir araç olan eski ticaret yolunun aksine, yeni proje, Çin'in yükselişi ve artan küreselleşmesi için bir politika aracı olarak hizmet etmektedir (Wang, 2016).

Bu nedenle proje, çoğunlukla Çin bankalarından alınan kredilerle finanse edilen altyapı geliştirmeyi içermektedir. Özellikle Orta Asya'daki ulaşım ağları, Kuşak ve Yol Girişimi'nin kapsadığı trafik miktarına hazırlıklı olmayabileceğinden, bu altyapı gelişimi projenin başarısı için çok önemlidir. Pekin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne, özellikle girişimi desteklemek için özel olarak oluşturulan Asya Altyapı Yatırım Bankası aracılığıyla aktardığı mali kaynakların boyutu, bu projenin Çin için önemini açıkça göstermektedir (AIIB, 2018). Bu, Çin'in gerçekten de yalnızca koordinatör olup olmadığı sorusunu gündeme getirmektedir.

Ayrıca, yalnızca bir ticaret yolu işlevi gören orijinal İpek Yolu'nun aksine, Kuşak ve Yol Girişimi önemli bir kültürel boyuta sahiptir. Pekin, projenin temelini oluşturan eylem planında, Çin hükümeti tarafından girişime katılan ülkelere akademisyenlere yılda 10.000 burs verildiğini belirtmektedir. Gerçekten de, internette birkaç anahtar kelime arandığında, ÇHC' nin dört bir yanındaki üniversitelerde, tüm önemli akademik disiplinlerde eğitime destek veren sayısız burs bulunmaktadır (AP, 2015). İlginçtir ki, diğer katılımcı ülkeler tarafından Çin de dahil olmak üzere Kuşak Yol Projesi ortak ülkelerinden akademisyenlere verilen bursları bulmak oldukça zordur. Öte yandan ÇHC, Çinli öğrencilere diğer Kuşak ve Yol ülkelerinde eğitim görmeleri için çok sayıda burs sağlamaktadır (EAP, 2016).

Bu, Çin'in Kuşak Yol Projesinin ana başı başı olduğu ve aynı zamanda ülkenin uluslararası bir girişimi olarak gördüğü teorisini daha da güçlendirmektedir. Çok sayıda burs (hem mutlak hem de karşılaştırmalı olarak) aynı zamanda ÇHC 'nin ekonomik gücünün görülmesi açısından iyi bir göstergesidir ve aynı zamanda Çin'in bu her şeyi kapsayan pan-Avrasya ticaret projesinden Çin'e karşı ne kadar fayda sağlayabileceği konusunda düşünmeye götürmektedir.

3.2.4. Kuşak ve Yol Girişimi ile Çin'in hedefleri

Girişim dört ilkeyi takip etmektedir. Bunlar:

- (1) açıklık ve işbirliği,
- (2) uyum ve kapsayıcılık,

- (3) piyasaya dayalı operasyon ve
- (4) karşılıklı fayda.

NSR konseptinin, DTÖ veya G20 uluslararası işbirliğinden farklı olarak, ilgili tarafları ve ülkeleri dışlamayan açık bir girişim olduğu belirtilmelidir (Huang, 2016). Ülkelere ek olarak, NSR Girişiminin özel hedefleri şunlardır:

- (1) Çin yuanını (dolar gibi) uluslararası bir para birimi yapmak,
- (2) döviz rezervlerinin etkin kullanımı (yeniden dengeleme),
- (3) Çin'deki fazla kapasitenin azaltılması ve
- (4) Çin'in batı eyaletlerinin geliştirilmesi.

1 Ekim 2016 tarihi itibarıyla Çin yuanı, Uluslararası Para Fonu'nun (IMF) ABD doları, Euro, Japon yeni ve İngiliz sterlini arasındaki döviz sepetine (Özel Çekme Hakları-SDR) dahil edilmiştir (Fung, Aminian, Fu, & Kornhohen, 2018).

3.3. Yeni İpek Yolu Projesi ve ABD

Çin, YİYP ile dünyanın önemli bir bölümünü kapsayacak bir demiryolu ve denizyolu ağı kurarak ekonomisini dünya ile bütünleştirmeyi hedeflerken; Öte yandan bölge ülkeleriyle kuracağı yakın diyalog sayesinde ABD'nin "yaşam alanı" olarak gördüğü bölgelere girmesini engellemeyi amaçlıyor. İpek Yolu Projesi, hem ABD'nin tek kutuplu dünya sistemi anlayışına karşı yeni bir küresel açılım açısından hem de özellikle Çin'in ekonomik gücünü kullanarak uluslararası arenada aktif bir aktör haline gelmesi açısından önemli bir fırsattır. Bu açıdan RIP kapsamında yüksek hızlı demiryolu hatları ile tüm Asya ve Avrupa ülkelerinin ulaşım ağını kurmayı amaçlayan Çin'in Kuzey Amerika'ya ulaşacak bir demiryolu hattı kurma planları ekonomik saiklerden daha karmaşık ve küreseldir (Putten ve Meijnders, 2015, s. 27).

Çin'in İpek Yolu Projesi'ni hayata geçirme çabaları başta ABD olmak üzere Batılı siyasi ve akademik çevreler tarafından yakından takip ediliyor. Çin'in bölgesel ve küresel etkinliğini artıracak bu gelişme karşısında Washington, bir yandan "Asia Pivot" stratejisi gibi alternatif hamleler geliştirmeye çalışırken, öte yandan kuşağın üstündeki ülkelere projeye ilişkin olumsuz propaganda faaliyetlerine başladı. Bu süreçte özellikle Batılı uzmanlar, Çin'in "Tek Kuşak, Tek Yol" girişimini ABD'nin Marshall Planı ile karşılaştırarak, Çin'in kendisini merkeze aldığı tek taraflı bir girişim olduğunu eleştirdiler. Öte yandan Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, örneğin, bu girişimin kapsayıcı bir ortaklığın ürünü olduğunu, jeopolitik bir araç olmadığını ve çağ dışı Soğuk Savaş zihniyetiyle değerlendirilemeyeceğini ifade etmiştir. Çin'in Ankara Büyükelçisi Hongyang ise projenin AB gibi kurumsal bir yapı etrafında şekillenmediğini ve tüm ülkeleri birbiriyle ilişkili tasavvur ettiğini belirtti (Milliyet, 2015). (Buna göre proje, herhangi bir yetki devrini öngören hiyerarşik bir mekanizmayı hedeflememektedir. Ayrıca proje sadece ekonomik saikler çerçevesinde değil; Projenin amacının, proje kapsamında ülkeler arasındaki siyasi ve kültürel diyalogu artırmak ve bölge halkları arasındaki iletişimi güçlendirmek olduğu vurgulanıyor. Aynı şekilde barış, işbirliği, kalkınma, refah ve ortak kazanç gibi unsurlar da Çin'in projenin ilgili ülkelere kabul ettirilmesi için başvurduğu kavramlar olmuştur.

Ayrıca Pekin'in birçok bölge ülkesiyle olan sınır sorunları ve deniz kullanımı konusundaki anlaşmazlıklar projeye olan ilgiyi azaltabilir. Örneğin Hindistan Dışişleri Bakanı Sushma Swarej'e göre; Deniz İpek Yolu Projesi'nin uygulanmasının önündeki en büyük engel Çin'in Güneydoğu Asya ülkeleriyle olan sınır anlaşmazlıklarıdır. Swarej ayrıca ülkesinin projede yer almak istediğini ancak tam olarak taahhüt edilmeyi reddettiğini belirtmiştir (Times, 2015). Aynı şekilde ABD ile Çin arasında bölge ülkelerinin de müdahil olduğu Güney Çin Denizi ihtilafının çözüme kavuşturulması, projenin tam olarak uygulanabilmesi için önemli bir unsurdur.

3.4. Yeni İpek Yolu Projesi ve Rusya

İpek Yolu stratejisinin ilk döneminde Çin; Rusya'yı dışlayarak demir vasıtalarla dünyaya açılmayı planlamıştır. Ancak Orta Asya ülkelerinin Moskova'nın yer almayacağı ve dolayısıyla tasvip etmeyeceği bir projeye destek vermemesi Çin'i Rusya'yı İpek Yolu'na dâhil etmeye zorlamıştır. Rusya ise Orta Asya'yı merkeze alan Çin menşeli bu girişime, projenin ilk dönemlerinde geçmişten gelen bir alışkanlıkla temkinli yaklaştı. Moskova bu girişimi bir dönem Avrasya Ekonomik Birliği'ne rakip bir örgüt olarak bile gördü.

Özellikle 2004 yılında Çin'in doğusu ile batısını birbirine bağlayan 4395 km uzunluğundaki Lianyung Limanı (Jiangsu) Khorgas (Sincan-Sincan-Uygur Özerk Bölgesi) otoyolunun hizmete açılmasıyla Çin iç pazarı Orta Asya'ya açılma fırsatı bulmuştur. Orta Asya'nın stratejik çehresini tamamen değiştiren bu ulaşım ağları,

kaynaklarının büyük bölümünü Rusya üzerinden Avrupa'ya aktarmak zorunda kalan bölge ülkeleri için uzun vadede önemli bir alternatif güzergâh haline gelecektir. Bu durum ulaşım ağlarını zaman zaman tekeldi bir anlayışla Orta Asya ülkelerine karşı bir baskı aracı olarak kullanan Rusya'da tedirginlik yaratmaktadır. Bir bölgenin ulaşımına hakim olan gücün jeopolitik ve ekonomik karşılığını alacağını bilen Moskova, Sovyetler çökene kadar bölgenin tüm demiryolu, gaz ve eski boru hatlarını ve hatta hava ulaşımını merkezden yönetti (Brzezinski, 2005, s. 195). Bugün de bu alışkanlığını sürdürmek isteyen Rusya için bölgesel veya küresel herhangi bir gücün Orta Asya'daki çıkarı ciddi bir güvenlik sorunu olarak değerlendiriliyor.

Çin ile Rusya arasında Orta Asya'da nüfuz mücadelesine rağmen IRCP içinde özellikle Nazarbayev'in arabuluculuğuyla daha yakın bir diyalog kurulduğu görülüyor. İki ülke arasında projeye ilgili en önemli somut adım, Rusya lideri Putin'in 6 Şubat 2014'te Çin'e yaptığı ziyaret sırasında atıldı. Görüşmeler sırasında Putin, Çin ile projenin genel hatları üzerinde anlaşmaya vardıklarını açıkladı. Bazı çekinceleri olmasına rağmen, ülkesinin Pekin'in İpek Yolu Projesi teklifine olumlu baktığını ve Trans-Avrasya Demiryolunu projeye bağlamaya istekli olduğunu ifade etti. Son olarak 5 Şubat 2015'te Pekin'de bir araya gelen Çin, Rusya ve Hindistan dışişleri bakanları İpek Yolu Projesi üzerinde anlaşmaya vardıklarını açıkladılar. Görüşmenin ardından bir açıklama yapan Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, Rusya ve Hindistan ile "tek yönlü tek güç" ilkesi çerçevesinde ekonomik alanda yeni bir İpek Yolu'nun inşası için işbirliğine hazır olduklarını açıkladı (Dünya, 2015).

3.5. Yeni İpek Yolu Projesi ve Türkiye

Antik İpek Yolu'nun en önemli merkezlerinden biri olan Türkiye'nin de Çin'in yeni projesinde önemli bir aktör olacağı düşünülüyor. Projenin hayata geçmesiyle kilit ülkelere biri haline gelecek olan Türkiye, Pekin'e en çok destek veren ve katılmaya istekli ülkelere biridir. Doğu-Batı koridorunun canlanmasına önem veren Türkiye, projenin hayata geçmesiyle birlikte Güney Asya pazarına daha rahat ulaşma imkanına sahip olacaktır. Projenin hayata geçmesiyle birlikte Çin'in yatırımları artacak ancak bu bir ölçüde devam edecektir. Bu noktada Türkiye'nin en temel başarısı, gelişmiş bir İpek Yolu Projesi ile Türkiye'nin Doğu ile Batı arasında bir köprü konumuna gelmesidir. Bu sayede Türkiye'nin yatırım akışında, dış ticarete ve hatta enerjide önemli kazanımlar elde etmesi mümkündür (Milliyet, 2015).

Türkiye ile Çin arasında İpek Yolu kapsamında atılan en somut adım, Çin Başbakanı Wen Jiabao'nun 7-9 Ekim 2010 tarihlerinde Türkiye'yi ziyareti sırasında atıldı. İki ülke arasındaki İpek Yolu Bağlantısı Ortak Çalışma Grubu, Demiryolu İşbirliği Anlaşması, Altyapı İşbirliği ve Deniz İşbirliği Mutabakat Zaptı, İpek Yolu'nun uygulanması için önemli anlaşmalardır (Atlı ve Ünay, 2014, s. 21). Anlaşma çerçevesinde İstanbul'u Pekin'e bağlayacak demiryolu hattının inşası için ortak çalışma grubu kurulması kararlaştırıldı. Çin'in Ankara Büyükelçisi Yu Hongyang, 26 Nisan 2015'te yaptığı açıklamada, Yeni İpek Yolu Projesi'nin birçok yolunun olduğunu ancak nereden geçerse geçsin her yolun Türkiye'nin içinden geçeceğini belirtti. Hongyang'a göre 65 ülkeyi kapsayacak proje 21 trilyon dolarlık bir gücü ifade edecek ve eyaletlerin ekonomik hacmini nesiller boyunca büyütecek (Milliyet, 2015).

İpek Yolu'nun en önemli ülkeleri olan Çin ile Türkiye arasındaki ticari ve ekonomik ilişkilerin son yıllarda hızla artması da projeyi hızlandırıyor. 2014 yılında Çin, Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı 19. ve ithalat yapan 2. ülkesi oldu. İpek Yolu Projesi kapsamında Türkiye ile Çin arasında yakın bir diyalog bulunmakta ve Türk yetkililer bu konuda Çin ile işbirliği yapmak istediklerini her fırsatta dile getirmektedirler. Bu açıdan Türkiye'nin en önemli projelerinden biri olan ve Kars'tan Edirne'ye yapılması planlanan Doğu-Batı Yüksek Hızlı Tren Hattı'nın devreye alınması İpek Yolu Projesi'nin tam anlamıyla hayata geçmesi için önemli bir gelişmedir. Bu hattın yapımı devam eden ve 2015 yılında tamamlanması planlanan Bakü-Tiflis-Kars Demiryoluna bağlanması halinde Türkiye, Doğu'yu Batı'ya bağlayan transit ülke rolünü güçlendirecektir. Söz konusu yolun diğer seçeneklere göre daha güvenli ve daha az maliyetli olması Çin'in Türkiye'ye verdiği önemi artırıyor. Çin'den başlayıp Orta Asya üzerinden Türkiye ve Avrupa'ya ulaşacak olan bu demiryolu hattının Trans Sibirya Demiryoluna göre 2 bin kilometre daha kısa olması ve denizyolu taşımacılığına göre yarı yarıya taşıma süresi tasarrufu sağlaması bekleniyor (Milliyet, 2015). Böylece geçen yüzyılın en önemli stratejik hamlelerinden biri haline gelecek olan bu yeni "Avrasya Köprüsü" nün hayata geçmesiyle Doğu Asya'nın kaliteli ekonomik ürünleri ile Doğu Asya'nın zengin enerji ve maden kaynaklarının bir arada bulunduğu dev bir pazar oluşacaktır (Özdaşlı, 2015).

İpek Yolu Projesi ile Türkiye, çok aktif olmadığı Asya pazarına da daha hızlı ve daha ucuz yollarla ulaşma imkanına kavuşacaktır. Türkiye'nin son dönemdeki dış ticaret rakamları incelendiğinde, en az etkili olduğu bölgelerin başında Asya'nın geldiği görülmektedir. Uluslararası sistemin güç merkezinin Atlantik eksenine tekeldi

kaldırarak çok kutupluluğa kaydığı ve dünya ekonomik gücünün Asya'ya kaydığı bir dönemde Türkiye'nin bölgedeki etkisizliği ciddi bir eksiklik olarak görülmektedir. Bu durumun birçok nedeni olmakla birlikte en önemli sorun Türkiye ile bölge arasındaki ulaşım eksikliğidir. Türkiye'nin bölge ülkeleri ile doğrudan ekonomik ilişkileri lojistik açıdan çok maliyetli, güvenlik açısından risklidir. Bu nedenle Türkiye'nin İpek Yolu'na dahil olması, sürekli gelişen Asya pazarına erişimini kolaylaştıracaktır.

4. Sonuç

Yeni İpek Yolu Projesi, Çin'in ucuz işgücünü ve geniş pazar ağını Avrupa'nın başkenti ve Orta Asya'nın kaynaklarıyla buluşturmayı amaçlayan çok yönlü küresel bir girişimdir. YİYP ile Çin, Orta Asya ülkeleri başta olmak üzere sınır ötesi ulaşım ve altyapı projeleri geliştirerek hem bölge hem de dünya ekonomisi ile entegrasyon sürecini hızlandırmayı hedeflemektedir. Stratejik bir hedef çerçevesinde atılan bu adımlarla Pekin, Batı sınırlarını aşarak hem bölgesel hem de küresel ölçekte çok daha etkin bir aktör haline gelecektir. Ancak bu proje; Özellikle 11 Eylül saldırılarından sonra belirginleşen ve kendi liderliğinde hiyerarşik bir dünya düzeni tahayyül eden ABD'nin tek kutuplu dünya sistemi anlayışına karşı da önemli bir duruştur. Son yıllarda BRICS ve SCO gibi birçok bölgesel ve küresel ekonomik ve siyasi örgüte liderlik eden Çin, uluslararası arenadaki gücünü perçinleyerek çok kutuplu dünya arzusunu söylemde bırakmayacağını açıkça ortaya koymuştur. Bu açıdan Çin'in 2013 yılından beri gündemde tuttuğu İpek Yolu Projesi, tek kutuplu dünya düzenine, ekonomik ve ticari beklentilerine karşı geliştirilmiş önemli bir girişimdir.

Projenin, ekonomileri 21 trilyon dolara ulaşan kuşaktaki 65 ülkenin ekonomik ve kültürel yaşamına canlılık getirmesi beklenmektedir. Pekin'in bir "refah bölgesi" olarak tasavvur ettiği projenin ilgili ülkeler arasındaki iş birliğini, ortak yatırımları ve kültürel iletişimi artırması beklenmektedir. Ancak henüz düşünme aşamasında olan projenin hayata geçirilmesinin önünde bazı engeller bulunmaktadır. Öncelikle Çin kendini merkeze alarak projeyi tasarlasa da projenin yatırım maliyetinin yüksek olması bölgesel ve uluslararası desteği zorunlu kılmaktadır. Ancak ilgili ülkelerin ekonomik yükümlülükler üstlenip üstlenmeyeceği konusunda ciddi soru işaretleri vardır.

Diğer yandan, projenin Çin'in büyüyen ekonomik gücünü bir araç olarak kullanarak nesiller boyunca ülkeleri domine etmeyi amaçladığına dair de büyük endişe vardır. Bu durum, uzun yıllardır Çin'in ekonomik baskısı altında yaşayan birçok ülkenin projeye karşı daha temkinli davranmasına neden olmaktadır. Ayrıca, başlangıçta projeden dışlanan Rusya'nın Çin ile anlaşmaya varması önemli bir adım olmuştur. İki ülkenin proje üzerinde anlaştığı için, Ukrayna krizi ve ardından Suriye krizi nedeniyle Batı tarafından dışlanan Rusya'nın varlığının projede ne gibi sorunlara neden olabileceği belirsizdir. Hatta projede yer alan bazı yaptırımlara maruz kalmasına neden olabilecektir. Avrupa ülkelerinin projenin önemli bir ayağı olduğu düşünüldüğünde, Rusya ile Batı arasındaki çekişmenin projeyi olumsuz etkilemesi olasıdır. Son olarak, Güney Çin Denizi üzerindeki çatışmanın yanı sıra, Çin'in Hint Okyanusu, Kızıldeniz ve Akdeniz'deki nüfuzunu artırmasına ABD ve diğer küresel güçlerin tepkisi de büyük önem taşımaktadır. Tüm bu gerçekler göz önüne alındığında Çin hükümeti, projenin uygulanması için bölgesel ve küresel anlamda ciddi diplomatik girişimlerde bulunmalıdır.

Kaynakça

- AIIB. (2018). *China contributes to more than 30% of the AIIB's assets*. <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html> adresinden alındı
- AP. (2015). *Action plan on the Belt and Road Initiative, The State Council of the People's Republic of China*. http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm adresinden alındı
- Casarini, N. (2016). When All Roads Lead to Beijing. Assessing China's New Silk Road and its Implications for Europe. *Int. Spect*, 95–108.
- Chin, T. (2013). The Invention of the Silk Road. *Critical Inquiry*.
- Dünya. (2015). *Rusya, Çin ve Hindistan'dan Yeni İpek Yolu Projesi. Dünya Bülteni*. <https://www.dunyabulteni.net/haber/321552/rusya-cin-ve-hindistandan-yeni-ipek-yolu-projesi> adresinden alındı
- EAP. (2016). *Education Action Plan for the Belt and Road Initiative, Ministry of Education of the People's Republic of China*. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/30277.htm> adresinden alındı

- Fallon, T. (2015). The new silk road: Xi Jinping's grand strategy for Eurasia. *Foreign Policy Interests*, 140–147.
- Fung, K., Aminian, N., Fu, X., & Kornhohen, I. (2018). Internationalization of the use of Chinese currency: Perspectives from the New and the Ancient Silk Roads. *J. Chin. Econ. Bus. Stud.*, 1–16.
- Glesne, C. (2011). *Becoming qualitative researchers*. Pearson: Pearson.
- Huang, Y. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. *China Econ. Rev.*, 314–321.
- Lee, J., Hyun, K., & Jin, J. (2015). China's New Silk Road: Policies and Implications. *J. Int. Logist. Trade*, 55–70.
- Li, B. (2020). The Termination of the Silk Road: A Study of the History of the Silk Road from a New Perspective. *Asian Rev. World Hist.*, 7–23.
- Liu, X. (2010). *The Silk Road in World History*. Oxford University Press: Oxford.
- Milliyet. (2015). *Yeni İpek Yolu İçin Türkiye Kilit Olacak*.
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi Ve Küresel Etkiler. *Turkish Studies*, 579-596.
- Sarvari, B., & Szeidovitz, A. (2016). The Political Economics of the New Silk Road. *J. Eur. Stud.*, 3–27.
- Şimşek, H., & Yıldırım, A. (2013). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayınevi.
- Tabachnick, B., & Fidell, L. (2013). *Using Multivariate Statistics*. Boston : Pearson.
- Tian, W., Yu, M., & Zhang, F. (2016). The exceptional performance of Chinese outward direct investment firms. *China Econ. J.*, 209–219.
- Times. (2015). *Success of One Belt, One Road Dependent on Friendlier Ties*. *China*. <http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20150323000048&cid=1701> adresinden alındı
- Wagener, N., Aritua, B., & Zhu, T. (2020). The New Silk Road: Opportunities for global supply chains and challenges for further development. *Log Forum*, 193–207.
- Wang, Y. (2016). *The Belt and Road Initiative: What Will China Offer the World in its Rise*. Beijing: New World Press.
- Yu, H. (2017). Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank. *J. Contemp. China*, 353–368.

EXTENDED ABSTRACT

The aim of this project is to examine the regional and global effects of the New Silk Road Project. Document analysis, one of the qualitative research methods, was used in the research. As a result of the research; Many projects have been on the agenda since 1991 to revitalize the Silk Road, which has been an important trade and transportation network between the West and the East for centuries, and in 2013, the New Silk Road Project, which was put forward with the motto "One Belt, One Road", has been on the agenda since then. It has been one of Beijing's most important foreign policy goals ever since. This research was carried out using the document analysis method, one of the qualitative research methods. Since qualitative research brings together different disciplines and many concepts, it is not only easy to define (Glesne, 2011).

The Ancient Silk Road was established 2100 years ago to promote trade between China and Europe. The term "Silk Road" dates back to German explorer Ferdinand von Richthofen, who visited China several times in the mid-1800s. Contrary to its name, there was more than one route, and in addition to silk, which was not a luxury product at all at that time, spices, silver, porcelain and other items were also transported. Silk has also been used as a means of payment in China for a very long time, which shows that it is not considered a rare and expensive product (Fallon, 2015). The more than 7,000 km road has been a catalyst for development for centuries, facilitating the flow of goods, culture, art, history and religion between China and the West. From the 3rd century

BC to the 15th century, China was a dominant trading power. After the fifteenth century, the Silk Road lost its importance due to geographical discoveries with the dominant role of China (Li, 2020). As (global) trade shifted from land to sea and air, technological changes and the dramatic decline in shipping costs eliminated the Silk Road.

The development of roads, especially railway technologies, and the transformation of political structures between Europe and Asia will make it possible to create the New Silk Road (NSR) using both land and sea routes. NSR aims to strengthen the connection between Europe and Asia, mainly based on railway lines and the historical Silk Road (Casarini, 2016). While at first the “return” to rail transport may seem like a giant step backwards, modern supply chains are also heavily dependent on trade in intermediate goods. Air freight guarantees faster, just-in-time delivery; However, the weight and size of the goods are important factors in whether shipping costs are lower for air or rail transportation. In addition, transcontinental railways have made significant progress in reducing time and costs in international transportation in recent years. Transcontinental railways significantly reduce transportation times compared to maritime transportation, while reducing transportation costs by 40% compared to air transportation (Wagener, Aritua, & Zhu, 2020).

While China's economy, and therefore its economic growth, is driven by a strongly export-oriented manufacturing industry, it needs to import large quantities of intermediate components and raw materials to operate its manufacturing industry. While the supply of these raw materials and semi-finished products largely depends on transportation, safe and reliable maritime trade routes are crucial for China. Nevertheless, the Chinese state is increasingly prioritizing the construction and development of alternative transportation routes (most importantly, railways) (Yu, 2017).

China's economic growth has slowed in recent years and Chinese goods have become increasingly expensive; therefore, the Chinese state can rely less and less on low price as its primary source of competitive advantage. The development of road and especially railway technologies and the transformation of political structures between Europe and Asia will make it possible to create the New Silk Road using both land and water routes. Even if land transportation is (for now) more expensive than sea transportation, NSR could have significant benefits: the route would only take about two weeks and China's dependence on sea transportation would be reduced (Sarvari & Szeidovitz, 2016). Currently, despite slow shipping, most of Western China's production still moves by sea, and 83% of China's \$5.3 trillion annual international trade (including oil imports) passes through the South China Sea.

While China aims to integrate its economy with the world by establishing a railway and maritime network that will cover a significant part of the world with YİYP; On the other hand, it aims to prevent the USA from entering the regions it sees as "living space" through close dialogue with the countries in the region. The Silk Road Project is an important opportunity both for a new global initiative against the unipolar approach of the USA and especially for China to become an active actor in the international arena by using its economic power. In this respect, China's plans to establish a railway line to reach North America, which aims to establish a transportation network of all Asian and European countries with high-speed railway lines within the scope of RIP, are more complex and global than economic motives (Putten and Meijnders, 2015, p. 27).

China's efforts to implement the Silk Road Project are closely followed by Western political and academic circles, especially the USA. In the face of this development that will increase China's regional and global influence, Washington, on the one hand, tried to develop alternative moves such as the "Asia Pivot" strategy, and on the other hand, started negative propaganda activities regarding the project in the countries above the belt. In this process, especially Western experts compared China's "One Belt, One Road" initiative with the US Marshall Plan and criticized it as a unilateral initiative in which China centered itself. On the other hand, Chinese Foreign Minister Wang Yi, for example, stated that this initiative is the product of an inclusive partnership, is not a geopolitical tool, and cannot be evaluated with an outdated Cold War mentality. China's Ambassador to Ankara, Hongyang, stated that the project is not shaped around an institutional structure like the EU and that it envisions all countries as interrelated (Milliyet, 2015). (Accordingly, the project does not aim at a hierarchical mechanism that envisages any delegation of authority. In addition, the project is not only for economic reasons; it is emphasized that the aim of the project is to increase the political and cultural dialogue between countries within the scope of the project and to strengthen the communication between the people of the region. Likewise, peace, cooperation, Elements such as development, prosperity and common profit were also concepts that China used to make the project accepted by the relevant countries.

In the first period of the Silk Road strategy, China; It was planning to open up to the world by iron means,

excluding Russia, but the Central Asian countries' approach to a project in which Moscow would not take part and therefore would not approve, forced China to include Russia in the Silk Road. The project, while Russia approached this Chinese initiative, centered on Central Asia, cautiously, as a habit inherited from the past, in the early stages of the project. For a while, Moscow even saw this initiative as a rival organization to the Eurasian Economic Union.

Especially in 2004, with the opening of the 4395 km long Lianyung Port (Jiangsu) Khorgas (Xinjiang-Xinjiang-Uyghur Autonomous Region) highway connecting the east and west of China, the Chinese domestic market had the opportunity to open up to Central Asia. These transportation networks, which have completely changed the strategic face of Central Asia, will become an important alternative route in the long term for the countries in the region that have to transfer most of their resources to Europe via Russia. This situation creates uneasiness in Russia, which sometimes uses transportation networks as a means of pressure against the Central Asian countries with a monopolistic approach. Knowing that the power that dominates the transportation of a region will receive geopolitical and economic rewards, Moscow centrally managed all the railways, gas, old pipelines and even air transportation of the region until the Soviets collapsed (Brzezinski, 2005, p. 195). For Russia, which wants to continue this habit today, the interest of any regional or global power in Central Asia is considered a serious security problem.

It is thought that Turkey, one of the most important centers of the Ancient Silk Road, will be an important actor in China's new project. Turkey, which will become one of the key countries with the implementation of the project, is one of the countries that supports Beijing the most and is willing to participate. Turkey, which attaches importance to the revival of the East-West corridor, will have the opportunity to reach the South Asian market more easily with the implementation of the project. With the implementation of the project, Chinese investments will increase, but this will continue to some extent. At this point, Turkey's most fundamental success is that Turkey has become a bridge between the East and the West with an advanced Silk Road Project. In this way, it is possible for Turkey to achieve significant gains in investment flows, foreign trade and even energy (Milliyet, 2015).

The most concrete step taken between Turkey and China within the scope of the Silk Road was taken during Chinese Premier Wen Jiabao's visit to Turkey on 7-9 October 2010. The Silk Road Connection Joint Working Group, Railway Cooperation Agreement, Infrastructure Cooperation and Maritime Cooperation Memorandum of Understanding between the two countries are important agreements for the implementation of the Silk Road (Atlı and Ünay, 2014, p. 21). Within the framework of the agreement, it was decided to establish a joint working group for the construction of the railway line that will connect Istanbul to Beijing. China's Ambassador to Ankara, Yu Hongyang, stated in his statement on April 26, 2015 that the New Silk Road Project has many roads, but no matter where it passes, every road will pass through Turkey. According to Hongyang, the project, which will cover 65 countries, will represent a power of 21 trillion dollars and will expand the economic volume of the states for generations (Milliyet, 2015).

The New Silk Road Project is a multifaceted global initiative that aims to connect China's cheap labor force and extensive market network with the capital of Europe and the resources of Central Asia. With YİYP, China aims to accelerate the integration process with both the regional and world economies by developing cross-border transportation and infrastructure projects, especially with Central Asian countries. With these steps taken within the framework of a strategic goal, Beijing will go beyond Western borders and become a much more effective actor on both a regional and global scale. However, this project; It is also an important stance against the unipolar approach of the USA, which became evident especially after the September 11 attacks and envisioned a hierarchical world order under its leadership. China, which has led many regional and global economic and political organizations such as BRICS and SCO in recent years, has clearly demonstrated that it will not leave its desire for a multipolar world in discourse by strengthening its power in the international arena. In this respect, the Silk Road Project, which has been on China's agenda since 2013, is an important initiative developed against the unipolar world order and its economic and commercial expectations.