

## **JEOSTRATEJİK VE İSLAMİ BAKIŞ AÇILARINDAN İPEK YOLU'NUN YENİDEN DOĞUŞ POTANSİYELİ**

Dr. Ahmet EFE\*

### **ÖZET**

Stratejik etkinin varlığı ve işbirliği olasılığı, İpek Yolu güzergahında yer alan ekonomilerin hacminin artması, Ukrayna savaşından alınan dersler ve enerji kaynaklarının yoğunlaşması nedeniyle hattın yeniden kritik hale gelmesine neden olmuştur. Dolayısıyla burada güzergâh çevresindeki ülkelerin, Avrupa merkezli dünya yapısına son verebilecek ölçüde İpek Yolu girişimleriyle arz, tüketim, ulaşım, turistik ve kültürel unsurların sağlanmasında önemli bir role yükseleceği tartışılmaktadır. Bu yüzyılda Çin ve Hindistan'ın başını çektiği Asya ekonomileri dünya ekonomileri arasında muazzam bir ticaret hacmine ulaşırken, Türkiye tarihi, kültürel, dini ve coğrafi konumu nedeniyle Asya ve Avrupa arasında çok stratejik bir potansiyele sahiptir. Savaşın hem AB'yi hem de Rusya'yı zayıflatan olumsuz etkisi nedeniyle Türk Dünyası gerek enerji kaynakları gerekse ticaret değerleri ile Asya-Avrupa-Afrika ticaret yolu üzerinde stratejik bir konuma yükselmiştir. Bu çalışma, İpek ve Baharat ticaret yollarının 21. Yüzyılda Türk Dünyası için tarihte neden önemli bir yere ve stratejik öneme sahip olduğuna odaklanmakta ve İpek yolu girişiminin yüksek hacimli sosyo-ekonomik faaliyetlerin ve siyasi ittifakların potansiyellerini olumlu yönde etkileyeceğini ileri sürmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** İpek Yolu, Baharat Yolu, Çin, Türkiye, İpek Yolu Projeleri

\* Dr. Ahmet EFE,  
Türkiye, ahmet.efe@ifrc.org  
ORCID: 0000-0002-2691-7517

## POTENTIAL FOR THE REBIRTH OF SILKROAD FROM GEOSTRATEGIC AND ISLAMIC POINTS OF VIEWS

### ABSTRACT

The presence of strategic impact, and the possibility of the collaboration have caused the line to become critical again due to the increase in the volume of the economies located on the Silk Road route, lessons learned from Ukrainian war and the concentration of energy resources. Therefore, here it is argued that the countries around the route shall rise to an essential role in the supply, consumption, transportation, touristic and cultural elements via Silk Road initiatives to the extent that it can bring an end to the Euro-centric world structure. In this Century, while Asian economies, led by China and India, reached an enormous trade volume among world economies, Türkiye has the potential to become very strategic between Asia and Europa due to its historical, cultural, religious, and geographical position. Due to negative impact of the war that weaken both EU and Russia, The Turkish World has been promoted to a strategic position on the Asia-Europe-Africa trade route, both with its energy resources and trade values. This study focuses on why the Silk and Spice trade routes have an important place in history and strategic importance for the Turkish World in the 21st Century and asserts that the silk road initiative will positively affect the potentials of high-volume socio-economic activities and political alliances.

**Key Words:** Silk Road, Spice Road, China, Türkiye, Silk Road Projects

## GİRİŞ

Ulusların gelişmesinde, egemenliğin devamında, kültürel ve ekonomik ilişkilerinde İpek Yolu gibi ticaret yollarının büyük etkisi olmuştur. Asya ve Avrupa arasında önemli bir ticaret hattı olan tarihi İpek Yolu'nun modern versiyonu olarak Çin tarafından başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi (BRI), üç kıta, kara ve deniz arasında çifte bir koridor oluşturmaktadır. Yeni Dev projeye “*Kuşak ve Yol*” ve İngilizcesiyle “*Belt and Road Initiative*” adı veriliyor çünkü karadaki güzergaha ‘kuşak’, deniz üzerindeki güzergâha ise ‘yol’ denilmektedir. Girişimin arkasındaki Çin, 1 trilyon dolarlık projenin Avrupa, Asya ve Afrika arasında ticaret kanalları açmayı hedeflediğini ortaya koymaktadır. Çin’in uzun süredir tanıtımını yaptığı İpek Yolu Zirvesi için 29 ülkenin devlet ve hükümet başkanlarının katılımıyla Pekin’de yıllık toplantılar yapılmaktadır.



**Kaynak:** Ebbighausen (2018)

Kuşak ve yol'un güzergahında bulunan Türk-İslam Dünyası gerek enerji kaynakları gerekse ticari değerleri ile Asya-Avrupa-Afrika üzerinde stratejik bir konuma yükselmiştir. Bu ekonomilerin etrafındaki ülkeler, İpek Yolu girişimleriyle Avrupa merkezli dünya yapısına son verebilecek ölçüde ürün arzı, tüketim, ulaşım, turistik ve kültürel unsurlarda önemli bir role yükselmiş ve bu yükseliş, Ukrayna-Rusya savaşı ile başlayan enerji kriziyle büyük avantajlar sağlayabilmektedir. Ekonomik, tarihi ve politik boyutlarıyla birlikte hazırlanan bu çalışma, İpek ve Baharat ticaret yollarının 21. yüzyılda Türk Dünyası için tarihte neden önemli bir yere ve stratejik öneme sahip olduğuna odaklanmakta ve ipek yolunun ekonomik faaliyetleri, dini etkileşimi, hastalıkların yayılmasını ve keşifleri etkilediğini ileri sürmektedir. Bu amaçla çalışmamızda ipek yolu literatürüne göre problem tanımı ile başlanmakta; İpek Yolu projesinin farklı aşamaları belirlenmekte, Kazakistan çatışması ile muhtemel ilişkisi, İpek Yolu Ekonomilerinin Dünya Ticaretindeki Yeri, İpek Yolu'ndaki Türk-İslam mirası değerlendirilmekte; Türkiye'nin projedeki konumu, Yolun Suriye ilgisi ve Ukrayna Savaşı'nın Etkileri konulu tartışmalarla sonuçlandırılmaktadır.

## PROBLEM VE LİTERATÜR

Scholar veri tabanında "ipek yolu" kelimeleri ile aratıldığında genel olarak 727.000 makale bulunurken, bunların içerisinde 4.350 makalenin başlıklarında arama kelimesinin kullanıldığı anlaşılmıştır. Dolayısıyla akademik dünyada ipek yolu girişimiyle ilgili olarak aslında büyük bir ilgi olduğu söylenebilir. Literatür bilgisine göre, Batı dünyası, Çin yönetiminin oldukça iddialı bir şekilde sunduğu ve tanıtımı için önemli kaynaklar ayırdığı bu projeye temkinli yaklaşmaktadır. Bu nedenle Dünyanın en gelişmiş yedi ekonomisinden oluşan G7 ülkelerinden sadece İtalya zirveye katılmıştır. Özellikle Avrupa Birliği (AB) ülkeleri, Çin'in dünyadaki yatırımlarından daha çok Pekin'in pazarını yabancı yatırımcılara açması ve yerli şirketlere avantaj sağlayan kuralları kaldırmasıyla ilgilenmektedir. Ancak Avrupalı yetkilile-

rin bakışına göre, Çin'in hedeflediği bazı altyapı yatırımları cazip görünse de İpek Yolu projesi genel olarak Pekin'in dünya ekonomisindeki etkisini artırma hedefiyle bağlantılı olarak değerlendirilmektedir. Modern İpek Yolu projesi, Çin'in karadan ve denizden Batı'ya ekonomik atılımı olarak gösterilmektedir. Tarihi İpek Yolu güzergahındaki tüm ülkeleri bu projeye katılmaya davet eden Çin, Asya, Afrika ve Avrupa'yı kapsayan önemli yatırımlar hedeflemektedir (Kalehsar, 2021). Asya Kalkınma Bankası, bölgenin yıllık yaklaşık 800 milyar dolarlık bir altyapı finansmanı açığıyla karşı karşıya olduğunu tahmin edilmektedir (Chatzky, 2020).

Çin ve Türkiye dışında yol üzerindeki diğer ülkeler de İpekyolu girişimiyle yakından ilgilenmektedir. Projede İran ilişkileri için "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı: İran Özel Sektörü İçin Fırsatlar ve Tehditler" başlıklı özel bir rapor hazırlanmıştır. Kazakistan ve İran, kalkınma planlarını İpek Yolu Girişimi ile politika koordinasyonunda başarılı bir şekilde uyumlu hale getirmiştir (Shariatnia ve Azizi, 2019). Bir Kuşak Bir Yol projesi, Avrasya'nın jeopolitik manzarasını önemli ölçüde değiştirme iddiasındadır. Bora (2017) tarafından yapılan bir araştırma, Bir Kuşak Bir Yol girişiminin faydalarından tam olarak yararlanmak için Türk dış politikasının aktif bir rol oynaması ve bu değişen jeopolitik dinamiklere uyum sağlaması gerektiğini ortaya koymuştur. Buna göre bu rolün iki önceliğe odaklanması gerekecektir. Birincisi İran'la çatışmadan kaçınmak ve ikincisi ise Avrupa Birliği ile ticari ve siyasi bağları derinleştirmektir.

Proje kapsamında Pekin ile Moskova arasında döşenecek demiryolunun uzunluğunun 7000 kilometreye ulaşması beklenirken Ukrayna savaşı yukarıdan geçen rotayı tehlikeye koymaktadır. Ancak Rus enerji devi Gazprom'un Çin'de yapmayı planladığı 400 milyar dolarlık bir enerji yatırımının olması ve AB'ye enerji sevkiyatının durdurulmuş olması Batı'nın kaygısını artırırken Türkiye'nin yıldızı parlamaktadır.

İpek Yolu'nun altyapısı için hibeler dışında 200 milyar doların üzerinde harcama yapan Pekin'in dev projesinin maliyetinin 2027 yılına kadar 1,3

trilyon dolara ulaşacağı tahmin edilmektedir. Pekin yönetimi İpek Yolu'na katılmaya karar veren İtalya ile, 2,8 milyar dolar değerinde 29 anlaşmaya imza atmıştır. İtalya, İpek Yolu hattını güvence altına alan ilk G7 ülkesi oldu. Yaklaşık 70 ülke projeye ilgi göstermektedir (Peyrouse ve Raballand, 2015).

Giovanni Arrighi'nin çerçevesindeki “*sermaye mantığı*” ve “*bölgesel mantık*”ın birleşimi hem Çin devletine hem de Çin sermayesine, coğrafi vizyonunu daha fazla sermaye birikimine ve belirli bir düzlemde genişlemeye yönelik olarak yeniden yapılandırarak aktif olarak “*mekânsal bir düzeltme*”-ye girişmesi için güçlü teşvikler ve baskı sağlıyor. Deniz İpek Yolu Girişimi (MSRI) dahil olmak üzere “*Bir Kuşak, Bir Yol*” Girişimi ile sonuçlanan ve pek çok sorunun çözümlenmesini gerektiren daha büyük bir mekânsal boyut mevcuttur (Zhang, 2017). Çin'in karayolu hattındaki en yakın sorun Pakistan ve Hindistan arasındaki Keşmir Sorunu hala çözümsüz durmaktadır. İki devlet yıllardır devam eden bu sorunu kendi lehlerine çözememiş ve her ikisini de savaşın eşiğine getirmiştir. Bu bölgede çıkabilecek bir savaş, bölgedeki ticareti ve lojistiği büyük ölçüde etkileyecektir. Bunun dışında Çin ile Hindistan arasındaki sınır sorunları da bölgedeki gerilimi artırıyor. Bir diğer sorun da Hindistan'ın Çin ile rekabet halinde olmasıdır. İpek Yolu tam olarak uygulandığında bu rekabet ortamı Çin'in lehine dönecektir. Bir başka yakın sorun da Çin'in kendi içindeki Uygur Özerk Bölgesi'ndedir. Bölgeye yönelik ırkçı ve ayrımcı politikalar nedeniyle bölge Çin ile tam olarak bütünleşmemiştir. Geçtiğimiz yıllarda Uygur Türklerine yönelik saldırılar iki millet arasında husumet yaratmıştır. Çin'e gelen petrol boru hatlarının da bu bölgeden geçtiği düşünülürse Uygur Özerk Bölgesi'ne karşı uygulanan politikalarda bir yumuşama olması normalde beklenir. Orta Asya'da Sovyetler Birliği'nden Rus etkisi son zamanlarda bu Çin'in ve Türkiye'nin ekonomik ve ticaret politikalarıyla kısmen zayıflamıştır. Bölge şimdi Çin'e yönelirken Fergana Vadisi'nin bölgedeki terör alanlarından biri olması nedeniyle bölgedeki terör ve güvenlik riski de yüksek kalmaya devam etmektedir. Afganistan'dan gelen teröristler bölgeye hâkim olmakta ve diğer ülkelere de zarar

verebilmektedir (Serper, 2020). Kazakistan çatışması, Ukrayna işgali ve İran gerilimi ile ilgili sorunlar, İpek yolu girişiminin gerçekleştirilmesinde kritik sorunlar olarak görünmektedir. Bu sorunların doğru teşhis edilerek politik, ekonomik ve kültürel ilişkilerin İpek yolu projesinin hayatiyeti ve etkilerinin doğru bir şekilde değerlendirilmesi önem arz etmektedir.

## İPEK YOLU PROJESİNİN AŞAMALARI

Çin, proje kapsamında 300 milyar dolardan fazla yatırım anlaşması yapıldığını duyurarak One Belt One Road (BRI) projesini 21. yüzyılın en önemli projesi olarak lanse etmektedir. 2020 yılına kadar Çin tarafından projeye 500 milyar Euro (580 milyar \$) yatırım gerçekleştirildiği belirtilmektedir (Ebbighausen, 2018). Demir İpek Yolu'nun bir kısmı Edirne-Kars arasında planlanan 30 milyar dolarlık hızlı tren projesidir. Türkiye'nin bugüne kadar dahil olduğu Marmaray, 3. Köprü, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projeleri de Demir İpek Yolu'nun orta koridorunu oluşturmaktadır. Bu projeler, Doğu-Batı güzergahında Pekin ve Londra arasındaki bağlantıya katkıda bulunmaktadır. Bu nedenle Çin, Türkiye'nin projedeki varlığını önemseydiğinden Çin Devlet Başkanı Xi de projenin her fırsatta beş ilkesi olduğunu ifade etmektedir (EBRD, 2020):

- Artan para dolaşımı
- Yol bağlantılarının iyileştirilmesi
- Engelsiz ticareti teşvik etmek
- Politika iletişimini hızlandırmak
- İnsanlar ve topluluklar arasındaki anlayışı artırmak

Proje ilk duyurulduğunda, uygulanması için onlarca ülkeye 8 trilyon dolar kredi vereceğini açıklayan Çin hükümeti, bir rapora göre projenin ilk yıllarında bazı kurumlara şimdiden milyarlarca dolar bağışta bulunmuştur (Clingendael, 2020):

- İpek Yolu Altyapı Fonu: 40 milyar dolar

- Yeni Kalkınma Bankası: 100 milyar dolar
- Asya Altyapı Yatırım Bankası: 100 milyar dolar

Modern İpek Yolu projesi 3 adımdan oluşmaktadır:

1. Ekonomik kalkınmayı iyileştirecek bir altyapı oluşturarak yeni ticaret fırsatlarını geliştirmek,
2. Çin ve rotadaki ülkelerle yeni ilişkiler geliştirmek,
3. Asya'ya dikkat çekmek.

Proje güzergâh olarak iki güzergahtan oluşmaktadır. Birincisi, Sibiryaya demiryolundan başlayıp Rusya, Beyaz Rusya ve Polonya üzerinden Avrupa'ya ulaşan Kuzey Yolu. Bu koridorun avantajı az sayıda ülkeden geçmesi ve sınır sorununun en aza indirilmiş olmasıdır. İkincisi, Kazakistan'dan başlayıp Hazar Denizi ve Güney Kafkaslar üzerinden Türkiye ve Avrupa'ya uzanan Orta Yol. Bu koridorun sıkıntısı, Kafkas bölgelerinin çatışma potansiyeline sahip olmasıdır.

## **İPEK YOLU EKONOMİLERİNİN DÜNYA TİCARETİNDEKİ YERİ**

Tarihte kervanların yaptığı bu ticaret, son birkaç asırdır öncelikle deniz taşımacılığı ile yapılmaktadır. 21. yüzyılda İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması açısından bu bölgedeki 17 ülkenin dünya ticaretindeki payı göz ardı edilemez. İpek Yolu ekonomilerinin dünya ticaret hacmindeki yüzdeleri %17 ile %18 arasında değişmektedir. Birleşmiş Milletler üye sayısı açısından 192 ülke arasında on yedi ülkenin toplam ticaret payının %18 civarında olması kritik bir oran olarak görülebilir. Şüphesiz bölge ekonomilerinde dış ticaret hacmi bakımından liderliği elinde tutan Çin ve onu takip eden Hindistan ve Rusya, İpek Yolu'nun ilk üç ekonomisi arasında yer almaktadır. Rusya'nın dış ticaret hacmi (doğal gaz ve petrol) açısından birincil enerji kaynağı olduğu düşünüldüğünde, ekonomik güç açısından Türkiye ekonomisinin ilk iki sırada yer aldığı görülmektedir. Ancak Türkiye'nin stratejik önemiyle birlikte bölgenin enerji merkezi olması bu



noktadaki önemini daha da arttıracaktır. Doğudan batıya, batıdan doğuya yeniden şekillenecek ticaret yolları, bu yol üzerindeki ülkelerin ekonomik zenginliklerinin de artacağı anlamına gelmektedir (Tezer, 2018).

Türkiye dahil 68 ülkeye yayılan dev proje, 4,4 milyar insanı ve küresel GSYİH'nın %40'ını kapsamaktadır (Bilgin, 2017). Dünya pazarının lider tedarikçisi ve üreticisi olan Çin, 2001-2011 yılları arasında AB 27 ülkelerine ihracatını büyük oranda artırmıştır. Son dönemde yapılan yatırımlarla iki bölge arasındaki ticaret ağırlıklı olarak Rusya ve Kafkaslardan geçen deniz yolları ve demiryolları ile sağlanmaktadır (Kulaklıkaya, 2013). Bu anlamda 2016 yılında Çin'e 170,4 milyar Euro ihracat yapan AB, en fazla ticareti 344,6 milyar Euro rakamıyla Çin ile gerçekleştirmiştir. AB ile Çin arasındaki ticaret hacmi, Modern İpek Yolu projesinin hayata geçmesiyle kuşkusuz artacaktır. Bu durum, küresel ekonomik krizle birlikte 2009 yılında ekonomileri yüzde 4,4 küçülen AB ülkeleri için bir fırsat sunmaktadır.

Lojistik alanındaki gelişmelerle birlikte Afrika ülkelerinin ticaretinde de artış gözlemlenmek mümkün olacaktır. İpek Yolu ülkeler arasındaki ticareti geliştirecek ve lojistikte yeni politika ve projeler üretecektir. Kasım 2015'te Güney Afrika'nın Johannesburg kentinde düzenlenen Çin-Afrika İşbirliği Forumu sırasında Çin, Afrika'ya 60 milyar dolar destek sözü vermiştir. Kenya'da Çinli şirketler Nairobi ve Mombasa'yı birbirine bağlamak için yeni yollar inşa etmektedir. Sonunda bu demiryolu Uganda, Ruanda ve Demokratik Kongo Cumhuriyeti'ne ulaşacaktır (Kuo, 2017). Zambiya'daki Çin yatırımları son on yılda 3 milyar doları aştı ve daha fazlası beklenmektedir (Lusaka, 2017). Çin hükümeti ve özel şirketler, binlerce Zambiyalı, müteahhit ve tedarikçi için doğrudan veya dolaylı olarak istihdam yaratan altyapı geliştirme programını yürütmektedir.

Türkiye 2016 yılında Çin'e 2,3 milyar dolar ihracat yaparken, aynı dönemde Çin'den 25 milyar dolar ithalat yapmıştır. TÜİK verilerine göre, 2013 yılından bu yana ihracat azalırken, ithalat aynı seviyelerde kaldı. Gü-

zergâh ülkeleri ise Asya Kaplanları ile başlayan ve Çin'den bağımsız olmayan istikrarlı ekonomik kalkınma sürecine tabidir. Bu noktada, Çin'in 2014 yılı mayıs ayında dev petrol sondaj platformunu Vietnam kıyılarına taşımasıyla başlayan ve Vietnam'da Çin karşıtı kamuoyuna dönüşen gösterilerin tekrarını bölgede hiçbir ülke istemeyecektir (Özay, 2016).

Marshall Planı'ndan sonra en etkili ekonomik plan olan Modern İpek Yolu Projesi 70 ülkeyi yakından ilgilendiriyor. Deniz İpek Yolu ile proje devasa bir boyuta taşınıyor. İngiltere'yi Çin'e bağlamak anlamına gelen proje, 15 Avrupa ülkesini kapsamaktadır (BBC, 2016). ABD, Modern İpek Yolu'nun küresel liderliğinin sonu olduğunun çok iyi farkında. Ancak bunun başta İngiltere olmak üzere proje kapsamındaki diğer ülkelerle ilişkilere nasıl yansıtacağı belirsizliğini korumaktadır. Tarih boyunca önemli ticaret merkezlerine boğaz görevi gören Hayber Geçidi, Afganistan'da yer almakta olup, Modern İpek Yolu'nun önemli geçitlerinden biri olan merkezi bir yerdir. Yine de kaos ve savaşın da merkezini oluşturmaktadır. ABD'nin Afganistan'daki yığılması, proje kapsamında Çin ile yakın ilişkileri olan Pakistan'ı da hedef alıyor. One Belt One Road (BRI) Projesi'nin kritik altyapısı olan "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru", Pakistan'ın projeye verdiği önemi göstermektedir. Türkiye İpekyolu üzerinden Pakistan ile olan ilişkileri özellikle güçlendirme noktasında ayrı çalışmalar yapmaktadır. Örneğin 16. Uluslararası Sosyal Bilimler ve 4. Uluslararası İpek Yolu Konferansı, Ankara Düşünce ve Araştırma Merkezi (ACTR) tarafından Pakistan'daki Ulusal Bilim ve Teknoloji Üniversitesi (NUST) Konferans Salonu'nda düzenlendi. Konferansta Türkiye-Pakistan İlişkilerinin Geleceği gibi çeşitli konularda sunumlar yapıldı. İslami Bankacılık ve Finans, Türkiye-Pakistan Tarım Politikaları ve Bilgi Alışverişinin Önemi, İnsani Yardım Konusunda İşbirliği ve Kuşak-Yol Girişimi'nin (BRI) Türkiye-Pakistan İlişkilerine Etkisi öne çıkan konular oldu. ACTR Mütevelli Heyeti Başkanı, Türkiye'nin bölgeyle bin yıllık bir ilişkisi olduğunu belirterek, İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması fikrinden iki ülkenin yararlanması

için araçlar yaratmanın önemine vurgu yaptı. Konferans, Ankara Düşünce ve Araştırma Merkezi ile Ulusal Bilim ve Teknoloji Üniversitesi arasında yapılan ortak değerlendirme toplantısı ile sona ermiştir (TIKA, 2022).

İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana bölgenin temel sorunları arasında yer alan Kuzey Kore, özellikle sorun olarak tutulmaya çalışılan bir devlettir. Çin ile Batı arasında tampon bölge görevi gören Kuzey Kore, ABD için Çin'i durdurmak ve Çin için Pasifik Okyanusu'nu açmak anlamına geliyor. Güney Çin Denizi'ndeki tartışmalı bölgelerde hak iddia eden çok sayıda devletin olması ve ABD'nin bölgeye müdahil olması, Kuzey Kore'yi Çin için bir alternatif haline getiriyor. ABD'nin Japonya ve Güney Kore'deki üslerini artırma ve bölgeye yerleşme çabaları Kuzey Kore, Çin ve Rusya tarafından tehdit olarak görülüyor.

Yüzyılın projesi olmak sadece ticaretle sınırlanabilir. Küresel ve bölgesel güçlerin büyük önem verdiği projenin aileyi, toplumu, ekonomiyi ve siyasi yaşamı etkilemesi ve süreçte bu konuların projeye dahil edilmesi olasıdır.

## İPEK YOLU'NDAKİ TÜRK-İSLAM MİRASI

Avrasya'da doğu ile batıyı birbirine bağlayan ana karayolu olan İpek Yolu üzerindeki ticaretin yüksek getirisi, yüzyıllardır İslam ve Türk dünyasının her zaman elinde olmuştur. Haçlıların Ortadoğu'dan kovulmasından sonra ticarete açık veren Batı Avrupalılar, yola hakim olmak için birkaç girişimde bulundularsa da başarısız oldular. XIV. ve XV. Yüzyıllar boyunca doğu ticaretini ele geçirebilmek için açık denizlerde yaptıkları geziler ve bu yolla yaptıkları büyük coğrafi keşiflerle yeni rotalar edinmeyi başardılar. Bu gelişme, önemli ticaret hareketlerinin yönünü değiştirdi ve rotaları karadan çok denize yönlendirdi. Daha kolay ve ucuz deniz ticaret yollarının benimsenmesi İpek Yolu'nun asırlık rolünü ve değerini azaltmıştır (Kırpık, 2012). İnsanlığın küreselleştiği ilk ve temel ortamdır. Bu bağlamda İpek Yolu günümüz küreselleşmesine benzemektedir. İnsanlar birbirlerinden haberdardılar, sınırları aşarak birbirlerinden alışveriş yapabilirler ve birbirlerinin kültürleri-

ni öğrenerek etkileşime girebilirler. Bilginin üretimi ve paylaşımı insanlığın gelişmesinde önemlidir. İnsan, zihinsel yetenekleri sayesinde sorgulayan, araştıran, inşa eden ve öğrenmeye meyilli özelliklere sahiptir.

Atasoy'a (2013) göre İpek Yolu'nu araştırarak herhangi bir bilim adamı, Türklerin bazı kavimleri veya kültürel izleriyle karşılaşacaktır. 1980'lerde Japon NHK televizyonu tarafından yapılan ve hayranlıkla izlenen "İpek Yolu Belgeseli" halk tarafından çok iyi bilinen bir örnek olarak verilebilir. Bu belgesel sayesinde o dönemde komünist sistemin kurduğu demir perdeyle dünyayla bağları kesilen farklı Türk toplulukları somut gerçekler olarak dünyanın dikkatine sunulmuştur. İpek Yolu'nun başladığı Batı Çin bölgesinden (Chian şehri) yola çıkan bir İpek Yolu yolcusu, Kaşgar, Turfan, Buhara, Semerkant, Merv, İsfahan, Tebriz gibi Türklerin mührünü taşıyan tarihi şehirlerden geçecektir. Türk tarihi buradan Osmanlı İmparatorluğu'nun son noktasına kadar geniş bir coğrafyada karşımıza çıkar. Bu coğrafya bir Türk kültür alanı olarak da dikkat çekiyor. Mavera-ün-Nehri olarak adlandırılan bölge insanlık tarihinde adeta bir dönüm noktasıdır ve bu dönem kaynaklarda İslam medeniyetinin altın çağı olarak geçmektedir. Bu altın çağın sembolik isimleri alanlarında öncüdür: İbn-i Sina, Farabi, Beyruni, Harezmi, İmam Buhari ve İmam Maturidi. Endülüs'te İslam medeniyetinin bir merkezi kurulurken, diğer merkez Türkistan'da inşa edildi. Türkistan'da yerleşik bu medeniyet, Viyana kapılarına kadar uzanan bir nüfuz alanına sahipken yerel halkın değerlerini sömürmemiştir. İpek Yolu bağlamında Ortaçağın kervan ve kervansaraylarıyla kurulan yol sistemi, dönemi için oldukça rasyonel ve modern bir sistem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu güzergâhta ortaya çıkarılan eserler bir medeniyet göstergesidir. Büyük Selçuklular döneminde Nizamiye Medreseleri ile yükselmeye başlayan bilim ve kültür seviyesi, Anadolu'da bugün bile hayranlıkla izlediğimiz gelişmeyi simgelemektedir. Erzurum ve Sivas'ta rastladığımız Çifte Minareli Medreseler, Divriği Hastanesi, Kayseri Gevher Nesibe Tıp Medresesi, Kırşehir Cacabey Astronomi Medresesi

gibi eğitim ve bilim kurumları, medeniyetin İpek Yolu üzerindeki izlerinin sadece küçük örnekleridir. Detaylara inmek için ciltler dolusu kitap ve görsel materyal hazırlamak ve sunmak gerekir (Factsanddetails, 2020).

UNESCO 1987 yılında bir proje hazırlayarak bölgede “Büyük İpek Yolu” adı altında 10 yıllık bir araştırma ve belgeleme faaliyeti yürütmüştür. Bu projenin etkileri devam ediyor. Birçok tarihi eser bu şekilde açığa çıkarılmış, korunmuştur ve belgelenmiştir. Seramik, taş ve metal el sanatları üzerine yazıt koleksiyonları toplanmıştır. Ayrıca eski-Türk yazıları, Orhun alfabesi, Çince ve Qıdan yazıları, Arapça yazılar bulunmuştur. Yerleşim yerindeki incelemeler 1988 yılında Çimkent Pedagoji Kurumu Seferi tarafından ve 1993 yılından beri de Yassau Uluslararası Kazak-Türk Üniversitesi tarafından yapılmıştır (UNESCO, 2012).

Dünya Turizm Örgütü 1990’lı yıllarda İpek Yolu’nu gündemine almış ve halen devam etmekte olan bir “İpek Yolu Girişimi” projesi geliştirmiştir. İpek Yolu üzerinde kültür turizmini artıran bu proje ile bölgeye dikkat çekildi. İpek Yolu hem tarihte hem de günümüzde Türkler için ayrı bir öneme sahiptir. Bazı tarihçilerin ifadesiyle İpek Yolu “Türk Yolu” olarak adlandırılabilir. Tarihsel olarak gelişen bu ticaret ve kültür yolunda Türk topluluklarının ve devletlerinin izleri bulunmaktadır. Bu yol güzergahında kritik Türk devletleri kurulmuş, büyük savaşlar yapılmış, mimari eserler yapılmış, muazzam bir kültürel miras yaratılmış ve yaşanmıştır. Farklı disiplinlerden bilim adamları bu kültürel mirası ortaya çıkarmak için yıllarını harcarlar. Konuyla ilgili değerli çalışmalar vardır. Bununla birlikte, bölge o kadar geniş ve zengin bir mirasa sahiptir ki, yapılacak çok şey vardır. Türk Ocağı Genel Müdürlüğü bu çalışmalara küçük bir katkı ile orantılı olarak bir bilgilendirme şenliği (sempozyum) yapmıştır (Atasoy, 2013).

## **TÜRKİYE’NİN PROJEDEKİ KONUMU**

Türkiye’nin projedeki konumunu incelerken Çin-Türkiye ilişkilerini de göz önünde bulundurmamak büyük önem taşıyor. Türkiye İstatistik Ku-

rumu (TÜİK) verilerine göre, 2013 yılından itibaren ihracatta kademeli bir düşüş yaşanırken, ithalat aynı seviyelerde kalmıştır. Çin, Türkiye'nin toplam ithalatında %12'lik pay ile lider konumdadır. Ticaret açığını azaltmak için daha fazla Türk ürününün Çin pazarına ulaşması gerekmektedir. Proje kapsamındaki koridorun tam olarak faaliyete geçmesiyle birlikte Türkiye ile Çin arasındaki transfer süresinin 30 günden 10 güne düşmesi beklenmektedir. Cumhurbaşkanı Erdoğan, 2016 yılında Çin'de düzenlenen Kuşak ve Yol Uluslararası İşbirliği Forumu'nda yaptığı konuşmada, "Özellikle dünyada gelişen teröre karşı bu girişim, terörü adeta yok edecek bir girişim olacaktır. Türkiye bu projeyi desteklemek için demiryollarından lojistik yatırımlarına, havalimanlarına kadar birçok adımı hayata geçirdi ve atmaya da devam ediyor" şeklinde destekleyici ifadeler kullanmıştır. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre 2013 yılından itibaren Çin'e yapılan ihracatta kademeli bir düşüş yaşanırken, ithalat aynı seviyede. Buna göre Çin, Türkiye'nin toplam ithalatında yüzde 12'lik payla lider durumda. Ancak Ankara bunun devam edemeyeceğine inanıyor ve Çin'in pazarını Türk ürünlerine açmasını bekliyor.

**Tablo 1.** Çin ile Yapılan Ticaret Dengesi (Milyar \$)

YIL	İHRACAT*	ITHALAT	HACİM	DENGE
2013	3,6	24,68	28,29	-21,08
2014	2,86	24,92	27,78	-22,05
2015	2,41	24,86	27,27	-22,45
2016	2,32	25,44	27,76	-23,12
2018	2,91	20,71	23,63	-17,80
2019	2,58	18,49	21,08	-15,90
2017	2,93	23,37	26,30	-20,43

**Kaynak:** <https://www.mfa.gov.tr/>

\* www.mfa.gov.tr tarafından Milyar dolar olarak sağlanan verilere göre; Türkiye'den Başlıca İhracat Kalemleri: Mermer ve traverten, krom, bakır, kurşun, demir, doğal borat cevherleri, borik oksit, borik asit. Türkiye'ye Başlıca İthalat Kalemleri: Otomatik bilgi işlem makineleri, telsiz telefon cihazları, oyuncaklar, görsel-ışitsel cihazlar, kruvaziyer/ticari gemiler.

İki ülke arasındaki kazan-kazan işbirliğinin başlamasına örnek gösterilebilecek kritik projelerden biri de Çin'in ilk denizaşırı yüksek hızlı tren projesi olan Ankara-İstanbul hattıdır. Bu hızlı tren projesi, CRCC (Çin Demiryolu İnşaat Şirketi), CMC (Çin Ulusal Makine İthalat ve İhracat Şirketi) ve Türk firmalarının ortak girişimiyle başlatıldı. Böylece Ankara-İstanbul arasındaki 533 kilometrelik 7 saatlik mesafe üç buçuk saate indirildi. Bu proje, Çin'in tamamlanmış tek denizaşırı yüksek hızlı demiryolu hattıdır. Çin, İpek Yolu projesinin olmazsa olmazı olan Türkiye ile ilişkilerini geliştirirken, proje için kritik olan demiryolu ağına da destek vermektedir. Türkiye'nin altyapı yatırımları için Çin'in teknolojik bilgi birikimine, Çin Halk Cumhuriyeti'nin ise yeni yatırım pazarlarına ihtiyacı vardır. Bu nedenle iki ülkenin birbirine görece bağımlılığında bahsetmek mümkündür.

Türkiye'nin hızla büyüyen ekonomisinde yeni yatırımlara ve ticari fırsatlara ihtiyacı var. Bu proje Türkiye'nin bir ulaşım ve enerji koridoru olmasını sağlayacaktır (Akçay ve Tang, 2020). Toplam 25 bin km demiryolu uzunluğuna ulaşmak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın 2023 hedefleri arasında yer almaktadır. Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşım Türkiye'nin "köprü" konumunu güçlendirecektir. Çinli şirketlerin yüksek hızlı tren ve demiryolu ağı projelerinin ihalelerini kazanmaları, devam eden ticari ilişkileri hızlandıracak; İki ülkenin sektörlerini ve pazarlarını birbirine bağlamaya yardımcı olacaktır. Yüksek hızlı tren projesinin yanı sıra Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi de 2017 yılında Türkiye kesiminin tamamlanması için kullanılmıştır. Türkiye'yi bir uçtan bağlayacak olan Edirne-Kars Hızlı Tren projesi de bunlardan biridir. Türkiye, Avrupa'yı karayolları, demiryolları ve limanlarla birbirine bağlayan İpek Yolu Ekonomik Kuşak Hattı üzerinde yer almaktadır. Bu projenin Türkiye'ye en önemli katkısı, yeni pazarlar açarak ihracat hacmini genişletmesidir. İçin; Bir Kuşak Bir Yol Projesi zirvesinde Türkiye ile Çin arasında farklı alanlarda birçok anlaşma imzalandı. Bu anlaşmaların ana başlıkları şu şekildedir;

- Uluslararası Taşımacılık Anlaşmaları,
- Çin ile karşılıklı kültür merkezlerinin kurulmasına ilişkin anlaşma.

Ekonomik, sosyal, kültürel, turizm gibi birçok alanda etkili olacak proje, Türkiye’de önemli bir etkiye sahiptir. Bu bütçenin 40 milyar dolarını ulaşım ağlarına harcamayı planlandığından projenin sadece demiryolu ağı 2 bin kilometre olacaktır. Londra ve Pekin’i kesintisiz olarak birbirine bağlayacak projenin önemli bir parçasını oluşturacak TRACECA projesi, Marmaray ve Yavuz Sultan Selim Köprüleri ile entegre olacaktır. Yapılan çalışmalar sonucunda Türkiye’nin enerji ihtiyacını karşılayacak yeterli petrol ve doğalgaz rezervleri bulunmamaktadır (Turan, 2021). Türkiye, enerji nakil hatları ile Avrasya enerji koridorunda kritik bir ülke konumuna gelmiş, jeostratejik ve jeopolitik önemi daha da artmıştır. Bir Kuşak Bir Yol projesi kapsamında Türkiye önemini daha da artıracak gibi görünmektedir. Türkiye’nin bu girişime katılımı, altyapı işbirliği ve yatırımlarının artırılmasında, ikili ticaret dengesinin geliştirilmesinde ve ekonomik işbirliğinin geliştirilmesinde değer kazanmaktadır. Yaklaşık 70 ülkeyi kapsayacak bu girişim, katılımcı ülkelerle başarılı olacaktır. Bu noktada Türkiye jeopolitik konumu nedeniyle merkezi bir konumdadır ve büyük pay alacağı tüm değerlendirmelerde yerini almaktadır. İpek Yolu güzergahı ve komşu ülkelere kalkınma yardımlarında lider Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı (TİKA); eğitim programları, projeler ve teknik yardımlarla bölgede aktif rol oynamaya devam etmektedir.

Türkiye, karşılıklı üst düzey ziyaretler, karma ekonomik komisyonlar, kara ulaştırma komisyonları, iş konseyleri ve üst düzey stratejik işbirliği konseyleri aracılığıyla İpek Yolu ülkeleriyle işbirliğini artırmayı ve çeşitlendirmeyi hedeflemektedir. Özellikle Türk Dünyası’nda Özbekistan, Kazakistan ve Kırgızistan ile ilişkilerimiz Yüksek Düzeyli Stratejik İşbirliği Konseyi mekanizması çerçevesinde kurulmuştur. Tacikistan ile ülkemiz arasında bir İşbirliği Konseyi kuruldu. Türkmenistan ile ticaret, ekonomi, yatırım ve müteahhitlik başta olmak üzere birçok alanda ilişkilerimiz hızla



gelişiyor. 2019 yılında bölge ülkeleriyle ticaret hacmi 8,5 milyar doları bulan Türkiye'nin bölgede 4 binden fazla Türk şirketi faaliyet göstermektedir. Türkiye ayrıca Orta Asya'dan ve bölgedeki diğer ülkelere gelen öğrenciler için Türkiye Bursları adlı kapsamlı bir burs programı yürütmektedir (Arı, 2020).

İpek Yolu ve çevre ülkelerle dil ve din birliği üzerinden sıcak temaslar da ekonomik ve konfederatif birliğe doğru ilerleme potansiyelini göstermektedir. Uluslararası Türk Kültürü Teşkilatı (TÜRKSÖY), Türk kültür ve sanatını, dilini ve tarihi mirasını korumak, bu değerleri dünyaya tanıtmak ve genç nesillere aktarmak amacıyla 1993 yılında kurulmuştur. Bu sürece paralel olarak Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan ve Kırgızistan arasında 21 Kasım 2008 tarihinde imzalanan İstanbul Anlaşması ile Türk Dili Konuşan Ülkeler Parlamenter Asamblesi (TÜRKPAA) 9. Genel Kurulu kurulmuş, 18 Aralık 2019 tarihinde Bakü'de gerçekleştirilmiştir. (MFA, 2020).

İpek Yolu stratejisine paralel olarak Türkiye ile Türk Dünyası arasındaki ilişkinin stratejik derinliğindeki en kritik faktör, Türkiye'nin rota üzerinde önemli bir siyasi ve ekonomik güç haline gelmesidir. Bu stratejik pozisyon Karabağ savaşında verdiği destekle artış göstermiş ve Ukrayna savaşı sonrasında da zirveye çıkmıştır. Güçlü olanla bütünleşme eğiliminin izlerinin görüldüğü bölgede Türkiye'nin dünya düzeninde güçlü bir siyasi ve ekonomik aktör olarak konumu, ortak tarih ve kültüre sahip bölge halkı için gerekli ortamı sağlayabilecektir. Türkiye, İpek Yolu'na komşu Orta Asya Türk Cumhuriyetleri hakkında geçmişe göre daha fazla bilgi ve deneyime sahiptir. Dış politikada paradigmayı değiştirerek bölgesel ve küresel sorunlara karşı aktif rol alan Türkiye, sahada edindiği tecrübe ile daha detaylı analizler geliştirebileceği gibi İpek Yolu stratejilerini etkileme potansiyeline sahiptir. Bu açıdan bakıldığında Türkiye'nin, İkinci Karabağ Savaşı'nda olduğu gibi Türk Dünyası ve İpek Yolu üzerindeki ülkelere yönelik sağlam temelli ve sonuç odaklı bir politika izlemesi ve bu politikanın karşılığını alması beklenmektedir.

Çin-Türkiye İletişim 3. Forumu 26 Eylül 2022 tarihinde gerçekleştirildi. China International Communications Group (CICG) ve Turkuvaz Medya Grubu'nun ortak sponsorluğunda düzenlenen forum, siyaset, ekonomi ve ticaret, kültür, eğitim, bilim ve teknoloji alanlarında ikili stratejik iş birliğinin derinleştirilmesine odaklanmıştır (Shira, 2022). En üst düzeyden temsilcilerin katıldığı toplantıda İpekyolu Projesinin gerekliliklerini güçlendirerek devam ettirecek niyet, strateji ve eylemlerin harekete geçirildiği anlaşılmaktadır.

### **YOLUN SURİYE BOYUTU**

Suriye'deki yeraltı ekonomik potansiyeli, inşaat ekonomisi ve Ortadoğu'da ABD'ye karşı yeni bir "üs" olma potansiyeli, Çin'in ekonomik savaşında esastır. Çin ile Suriye arasında "kuşak ve yol" projesine dahil edilmek üzere bir mutabakat zaptı imzalanmıştı. Bu, Çin'in Suriye savaşının en başından itibaren Rusya ile birlikte Suriye tarafında BMGK'deki veto yetkisini kullanması sonucunda beklenen bir hamleydi (SRB, 2022).

Suriye Devlet Başkanı Beşar Esad'ın daha 2009'da bahsettiği "Beş Deniz Projesi", Çin'in modern İpek Yolu projesiyle zaten uyumluydu. Akdeniz, Kızıldeniz, Basra Körfezi, Hazar Denizi ve Karadeniz'i birbirine bağlayan Five Seas projesi, bölgedeki tüm ülkeleri AB benzeri bir şekilde entegre etmeyi hedeflemektedir. Ancak İran, Beş Deniz olmasa da Suriye için de tartışılan Kuşak ve Yol projesinin bir parçası. Bu hareket birkaç sonuç önermiştir. Öte yandan Kuşak ve Yol projesiyle küresel ölçekte meydan okuyan Çin, ABD'nin "boşalttığı" Ortadoğu'yu da projesine dahil etmek istiyor. Suriye öncelikli ülkelerden biridir (Zreik, 2022).

Çin'in şu anki projesinde Tahran'dan gelen diğer kısım olan Şam'a oradan da Beyrut'a ulaşmaktadır. Çin, Beyrut limanı için Lübnan ile anlaşabilirse, Akdeniz'e açılan iki limanı olacak ve bu da büyük avantaj sağlayacaktır. Anlaşmanın bir diğer sonucu da Suriye'nin Batı'ya karşı taviz vermeyeceğini açıklaması olmuştur. Batı'nın ekonomik yaptırımları altın-

da hâlâ inleyen bir ülke ne kaybedebilir ki? Suriye ile Çin arasında somut işbirliği adımları atılması, Rusya ve İran'ı da rahatsız etmemektedir. Rusya, Çin ve İran ile dikkatli bir işbirliğine girerek Çin ile çeyrek asır boyunca kendisini bağlayacak anlaşmalar yapmaktadır. Çin, Suriye savaşı sırasında vetolar dışında pek aktif görünmediğinden Rusya, Suriye ve İran üçlüsü tek bir yerde buluşmaktadır (Zreik, 2022).

### **KAZAKİSTAN ÇATIŞMALARI**

Rusya, Çin ve Amerika Birleşik Devletleri ile sürekli iyi ilişkiler sürdüren Kazakistan, artık tarafını belirlemek zorunda kalmaktadır. Avrasya'nın en önemli iki gücü olan Rusya ve Çin arasında kalan Kazakistan, ABD'nin Orta Asya'daki en büyük ortağı rolünü de üstlenmektedir (Umarow, 2021). BRI projesi Kazakistan ve Rusya'yı çevreleyerek Orta Asya'yı kontrol edeceğinden ve Pakistan, Afganistan, Çin ve Kazakistan (diğer Orta Asya ülkeleri ve İran dahil) hattını kontrol edeceğinden dolayı ABD bu hattı kesmek için çaba sarf etmektedir. Bu nedenle ABD, Kazakistan'ın jeopolitik bir bölge olarak görülmesi nedeniyle Kazakistan ile yakın işbirliği yapmak istemiştir. Başarısız olursa, Amerika Birleşik Devletleri Orta Asya, Karadeniz Havzası, Orta Doğu, Afrika ve Doğu Avrupa'da vekiller ve güçler (terör örgütleri ve paralı askerler dahil) kullanarak hibrit savaşa girişmeye çalışacaktır (Pekin, 2022).

ABD'nin Çin'in Avrasya stratejisine karşı uygulamaya koyduğu Avrasya stratejisi, Çin'in batısında yeni bir stratejik hat (engel) kurmayı hedeflemektedir. Bu hat kuzeyden güneye: Rusya- Kazakistan- Hindistan. ABD'nin Batı'daki ikinci stratejik hattı (engel) Baltık Denizi- Ukrayna- Karadeniz- Adalar Denizi- Doğu Akdeniz ve Türkiye'nin batısından geçen Körfez Bölgesi hattıdır. Yeni satranç tahtası bu şekilde düzenlenmiştir. Kazakistan'daki küresel merkezler ve güçler yalnızca çıkarlarını maksimize etmeye odaklanmıştır. Bölgeye müdahale eden Kolektif Güvenlik Antlaşması Örgütü (CSTO), Rus hegemonyasını pekiştiriyor. Rusya'yı rahatsız

eden başlıca gelişmeler, Kazakistan'ın küresel pazarlarla bütünleşerek Rus hegemonyasından çıkmaya başlaması ve kültürel kodlarıyla Rus kültürüne dayalı eğitim sistemini revize etmeye başlaması olmuştur (Yaycı, 2022).

## UKRAYNA SAVAŞI'NIN ETKİLERİ ÜZERİNE TARTIŞMA

Rus ordusu Ukrayna'yı işgal etmeden önce Batı, Rusya'ya sert yaptırımlar uygulamaya karar verdi. Rusya'ya yönelik yaptırımlar, Rusya'nın birkaç müttefikinden biri olan Çin'i de etkileyebilir. İstilayı doğrudan kınayan ve medyasında öncelikli olarak Rus propagandasını yansıtan ancak doğrudan desteklemeyen Çin, Ukrayna sorununda "gri alan"dadır (Brinza, 2022). Rusya'nın saldırganlığını zımnen kabul eden Çin, Avrupa'ya ihracatının büyük ölçüde düştüğünü ve bu nedenle Çin'in ekonomik büyümesinin olumsuz etkilenebileceğini de kabul etmektedir. Uzmanlara göre, 1997'den bu yana Çin'in GSYİH büyümesine en büyük katkıyı net ihracat yaptı. Çin'in ihracatı 2021'de bir önceki yıla göre yüzde 29,9 artarken, bunun kısa sürede değişmesi beklenmiyor. Çin'in ihracatı deniz taşımacılığındaki sorunlardan olumsuz etkilendiğinden, demiryolu taşımacılığı sürdürülebilir ve faydalı bir seçenek olduğunu kanıtladı. Rusya'nın 2014 yılında Kırım'ı ilhak etmesinin ardından Avrupa Birliği'nin Rusya'ya uyguladığı yaptırımlar, Çin'in demiryolu ihracatını vurduğunda, Demir İpek Yolu zaten sorunluydu. Özellikle Avrupa Birliği, Rusya üzerinden Çin'e çeşitli tarım ve gıda ürünlerini satamıyordu. Bu kez Avrupa'nın ihracatı ve Çin'in Avrupa'ya ihracatı için de aynı şey geçerlidir. Çin, Avrupa'ya yaklaşık 75 milyar dolarlık kargo treni ihraç ediyor ve nakliye, yüksek maliyetler, gecikmeler ve yetersiz ulaşım kaynaklarından etkilenmektedir. Yüksek enerji fiyatları ve jeopolitik kaygılar nedeniyle Çin'in ihracatına yönelik talebin azalması, Rusya'dan Yeni Avrasya Kara Köprüsü'nden mal geçişinin yasaklanması, konteyner krizi, tedarik zinciri sorunları ve deniz taşımacılığı endişeleri, Çin'in yıllık büyümesinin önündeki engellerdir. Yükselen enerji fiyatları, Çin'in diğer önemli ihracat pazarı olan ABD baş-

ta olmak üzere diğer ülkelerdeki tüketicileri de olumsuz etkileyebilir. Putin, Polonya'nın şu an için Çin ile Avrupa arasında bir ticaret merkezi olma hayalini öldürebilir ve bir zamanlar Çin'in en başarılı GCR projelerinden biri olan ve şimdi savaş alanını geçen Yeni Avrasya Kara Köprüsü'nü istikrarsızlaştırabilir (Brinza, 2022).

## SONUÇ

İpeğin anavatanı denilince akla Çin ve Doğu Türkistan gelir. Çünkü ipeğin Orta Asya'dan ihraç noktası Doğu Türkistan olmuştur. Çin'in İpek yolu projesinden beklediği kritik uzun vadeli ekonomik çıkarları şunlardır:

- Dış pazarların genişlemesi,
- Sermaye ihracatı,
- Orta Asya ülkelerinde kritik kaynaklara erişim,
- Yüksek teknolojlili ürün ve hizmet ihracatının artması,
- Üretimin yurt dışına taşınması ve
- Küresel yönetim sisteminde yapısal değişikliklerin başlatılması.

Çin'in girişiminin ABD ve Avrupa tarafından değerlendirilmesi, ekonomik liderlik iddiası ve ülkenin jeopolitik konumunu ekonomik gücüyle dengeleme mücadelesi olarak anlaşılmaktadır. Araştırmacılar, yüksek risklere ve mevcut tehditlere rağmen, İpek Yolu projelerinin, ilgili ülkelerin çıkarları ve uzun vadeli karşılıklı yararları dengesini sağlayan başarılı bir şekilde uygulanabileceği sonucuna varmıştır (*Silin ve diğerleri*, 2018). Çin'in birçok ülkeyi içine alarak Doğu-Batı ticaret, ulaşım ve lojistik ağı oluşturmasıyla küresel ticaretin kesintisiz devam edeceği düşünülmektedir. Bu projeye milyarlarca dolar harcayan Çin, Asya'daki ekonomik hakimiyetini pekiştirmeyi planlayarak iki hat üzerinden yapılacak ticaretle Avrupa'ya kadar sürekli ve kolayca ulaşmayı hedeflemektedir. Bunun için birçok ülke ile ikili anlaşmalar yapmıştır ve altyapılarını geliştirecektir. Yeni demiryolları ve karayolları inşa ederek kara lojistiğini artırmak, limanları genişleterek deniz lojistiğine katkıda bulunmak istemektedir. Hem ülkelerin siyasi yapısı hem de terör,

yolun devamlılığını ve güvenliğini bozabilecek durumdadır. İpek Yolu canlandırıldığında Avrasya bölgesinin kapsamlı bir ticaret ve ulaşım bölgesine dönüşeceği görülmektedir (Serper, 2017).

Covid sonrası Ukrayna savaşıyla birlikte 2022'nin değişen jeopolitiği, tedarik zincirlerini yeniden konumlandırarak Avrupa'yı ABD'ye yaklaştırırken, aynı zamanda Doğu-Batı ticaretinde engeller meydana getirmiştir. Bu sadece Rusya'yı değil, Avrupa Birliği'nin güneyindeki ve doğusundaki diğer tüm ülkeleri etkilemektedir. Çeşitli çevrelerde popülaritesi sürekli artan Türkiye, Hazar Orta Koridoru ve İran üzerinden INSTC gibi güzergahlar üzerinden Basra Körfezi'nin yanı sıra Karadeniz ve Akdeniz'e erişimi ile stratejik olarak bundan faydalanacak bir konumdadır. Bu hem deniz hem karayolu hem de demiryolu yollarıyla Doğu Afrika, Orta Doğu, Güney ve Doğu Asya'ya erişim sağlayabilecek bir stratejik önemi teyit etmektedir. Çin, elbette uzun yıllardır Avrasya'nın en büyük altyapı geliştiricisi olmuştur hat botunca yeni enerji, gıda ve tüketici tedarik zincirlerini hem sürdürmek hem de geliştirmek için çabalarken yeni ticaret koridorlarının ortaya çıkışı çok büyük önem taşımaktadır. Çin yanı sıra, İpek Yolu ekonomileri arasında yer alan Hindistan, Rusya, Kazakistan, Türkmenistan, Azerbaycan, Özbekistan, İran ve Türkiye, sahip oldukları ekonomik güç ve enerji rezervleri ile dünya ekonomisinde önemli bir güç merkezi haline gelebileceklerdir. İpek Yolu ekonomilerinden olan Türk Dünyası ülkelerinin bir kısmı sahip oldukları enerji rezervleri ile, bir kısmı da bu enerji rezervlerinin boru hattı ulaşım güzergahı üzerindeki konumu ile çevrimsel bir avantaja sahip olabilecektir. Bölgedeki akrabalık bağları nedeniyle var olan dilsel ve kültürel bağlar ve stratejik konumları ile İpek Yolu ekonomilerine dahil olan Türkistan Coğrafyasında yeterli bir kontrol gücüne ulaşabileceklerdir.

Türki cumhuriyetlerin ithalat ve ihracat sıralamasında Türkiye'nin beşinci ve altıncı sırada yer aldığı görülmektedir. Ukrayna savaşının, gelecek için enerji kaynaklarını güvence altına almak için İpek yolu güzergahının

Türkiye üzerindeki kritik önemini kanıtladığı ve AB ülkelerinin de Çin, Hindistan, Azerbaycan, Özbekistan ve İran kaynaklarını AB'ye bağlayan Türkiye rotasını destekleyeceği oldukça açıktır. Türkiye rotasının doğrulanmış önemi ve avantajı, NATO ve AB tarafından Türkiye'ye özel bir vurgu yapacak ve böylece ekonomik, politik ve askeri ilişkiler kaçınılmaz olarak cesaretlenecektir. Türkiye'nin kamu ve özel sektörlerinin projeye katılımıyla sinerji sağlanmasına yönelik olası politika önerileri aşağıdaki gibidir:

1. Hükümetin Türki Cumhuriyetleri yanı sıra, İran, Hindistan ve Çin ile İpek Yolu Projesi'ni önceliklendirmesi ve projeyi sosyo-ekonomik ilişkilerde merkezi bir konuma yerleştirmesi tavsiye edilebilir.

2. Hükümet, başta Mega İpek Yolu Projesi'ne dahil olanlar olmak üzere komşu ülkelerle ikili ticaret serbestleştirme anlaşmaları imzalayarak İpek Yolu'nun uygulanması için politika koordinasyonu için Türk Ülkeleri, İran, Suriye, Pakistan, Afganistan, Hindistan ve Çin hükümeti ile düzenli olarak fikir alışverişinde bulunabilir.

3. Projede Çin ve diğer destekleyici ülkelerle işbirliğini desteklemek için özel sektör ve hükümet temsilcilerinden oluşan bir İpek Yolu Konseyi kurulabilir.

4. Türk-Çin-Orta Asya ve Batı-Asya koridorunun uygulanması için yönetişim istişare ve dördü diyalog eksenine dönüştürülebilir. Bu kapsamda Çin, Kazakistan, Türkmenistan ve İran hükümetleri ve özel sektörleri ile istişarelerde bulunmak; koridor hakkında ortak bir anlayış geliştirmede ve ortak çıkarları gerçekleştirmede faydalı olabilir.

5. Kültürel, sosyal ve teknik işbirliğini geliştirmek amacıyla İpekyolu Ülkeleri için Erasmus ve Farabi\*\* benzeri yapılarda değişim ve hareketlilik programları oluşturulabilir.\*\*\*

\*\* Detaylar için bakınız: <https://farabi.yok.gov.tr/>

\*\*\* Ayrıntılar için bakınız: <https://erasmus-plus.ec.europa.eu/>

## Kaynakça

- Akçay N. & Tang Q. (2020) Türkiye's Perceptions of China's Belt and Road Initiative (2013–2017): Media and Think-Tanks Discourse Analysis, China Report, <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0009445520916877>
- Ari Y. (2020) The Impact of USD-TRY Forex Rate Volatility on Imports to Türkiye from Central Asia, Economic, Educational, and Touristic Development in Asia, <https://www.igi-global.com/gateway/chapter/250541>
- Atasoy, F. (2013) İpek Yolunda Türk Dünyası Ortak Kültür Mirası, Türk Yurdu, <https://www.turk-yurdu.com.tr/yazar-yazi.php?id=867>
- BBC (2016) İngiltere'den Çin'e ilk yük treni yola çıktı <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-39553426>
- Bilgin, C. (2017) Küresel Ticarete Modern İpekyolu, [https://www.itohaber.com/haber/dunya/206176/kuresel\\_ticarete\\_modern\\_ipek\\_yolu\\_html](https://www.itohaber.com/haber/dunya/206176/kuresel_ticarete_modern_ipek_yolu_html)
- Bora S. I (2017) The New Silk Road Initiative: Turkey's Stakes In The Global Developmental Project, AVIM, <https://avim.org.tr/public/images/uploads/files/13-salih%20isik%20bora.pdf>
- Brinza A. (2022) Putin's War Has Killed China's Eurasian Railway Dreams, Foreign Policy, <https://foreignpolicy.com/2022/03/01/belt-road-initiative-new-eurasian-land-bridge-china-russia-poland/>
- Chatzky A. (2020) China's Massive Belt and Road Initiative, CFR, <https://www.cfr.org/background/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
- Clingendael (2020) China's Silkroad Initiative, <https://www.kvnr.nl/cms/streambin.aspx?documentid=87105>
- DW (2017) Modern İpek Yolu projesi: Beklentiler ve kuşklar, <https://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-ku%C5%9Fkular/a-38832963>
- Ebbighausen, R. (2018) China's New Silk Road faces resistance from India, partners, DW, <https://www.dw.com/en/chinas-new-silk-road-faces-resistance-from-india-partners/a-44056399>  
[https://factsanddetails.com/central-asia/Kazakhstan/sub8\\_4h/entry-6849.html](https://factsanddetails.com/central-asia/Kazakhstan/sub8_4h/entry-6849.html)
- EBRD, (2020) Belt and Road Initiative (BRI), <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>
- Factsanddetails (2020) Talgar Medieval Settlement, [https://factsanddetails.com/central-asia/Kazakhstan/sub8\\_4h/entry-6849.html](https://factsanddetails.com/central-asia/Kazakhstan/sub8_4h/entry-6849.html)
- Kalehsar O. S. (2021) US Energy Diplomacy in the Caspian Sea Basin, Springer, <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-030-66929-4>
- Kırpık, G. (2012) Haçlılar ve İpek Yolu, Bilig Dergisi, Bahar Sayı 61, <http://bilig.yesevi.edu.tr/yonetim/icerik/makaleler/2480-published.pdf>
- Kulaklıkaya, Ö. (2013) Modern İpekyolu: Orta Asya'nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı, TEPAV, [https://www.tepav.org.tr/upload/files/1361895321-7.Modern\\_Ipek\\_Yolu\\_Orta\\_Asyas\\_nin\\_Kuresel\\_Ekonomiye\\_Acilan\\_Kapisi.pdf](https://www.tepav.org.tr/upload/files/1361895321-7.Modern_Ipek_Yolu_Orta_Asyas_nin_Kuresel_Ekonomiye_Acilan_Kapisi.pdf)



- Kuo L., (2017) There's one major pitfall for African countries along China's new Silk Road, Quartz Africa, <https://qz.com/africa/983581/chinas-new-silk-road-one-belt-one-road-project-has-one-major-pitfall-for-african-countries/>
- Ligeti, Layoş (1997). Bilinmeyen İç Asya I-II. Çev. Sadrettin Karatay. İstanbul M.E.B. Yayınları.
- Lusaka, C. C. (2017) Africa, Zambia eye China's Silk Road benefits, <http://www.daily-mail.co.zm/africa-zambia-eye-chinas-silk-road-benefits/>
- MFA (2020) Turkic Council (The Cooperation Council Of Turkic Speaking States, <https://www.mfa.gov.tr/turk-konseyi-en.en.mfa>
- Özuguşlu, M. (2022) Çin'in yolu Şam'a uzandı, Sol, <https://haber.sol.org.tr/yazar/cinin-yolu-sa-ma-uzandi-323630> (18.01.2022)
- Payne, R. (2018). The Silk Road and the Iranian political economy in late antiquity: Iran, the Silk Road, and the problem of aristocratic empire. *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 81(2), 227-250. doi:10.1017/S0041977X18000459
- Pekin, İ.H. (2022) Kazakistan'da ne oluyor?, Independent, <https://www.indyturk.com/node/456891/t%C3%BCrki%C3%87yeden-sesler/kazakistanda-ne-oluyor> (07.01.2022)
- Peyrouse Sebastien & Raballand Gaël (2015) Central Asia: the New Silk Road Initiative's questionable economic rationality, *Eurasian Geography, and Economics*, 56:4, 405-420, DOI: 10.1080/15387216.2015.1114424
- Serper E. (2017) İpekyolu Projesi Küresel Ticarete etkisi ve Güvenlik Sorunları, TASAM, [https://tasam.org/tr-TR/Icerik/46118/ipekyolu\\_projesi\\_kuresel\\_ticarete\\_etkisi\\_ve\\_guvenlik\\_sorunlari](https://tasam.org/tr-TR/Icerik/46118/ipekyolu_projesi_kuresel_ticarete_etkisi_ve_guvenlik_sorunlari)
- Shariatnia Mohsen & Azizi Hamidreza (2019) Iran and the Belt and Road Initiative: Amid Hope and Fear, *Journal of Contemporary China*, 28:120, 984-994, DOI: 10.1080/10670564.2019.1594108
- Shira D. (2022) Türkiye And China Focus On Developing The Middle Corridor, Silkroad Briefing, <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/09/28/turkiye-and-china-focus-on-developing-the-middle-corridor/>
- Silin Yakov, Kapustina Larisa, Trevisan Italo & Drevalev Andrei (2018) The silk road economic belt: balance of interests, *Economic and Political Studies*, 6:3, 293-318, DOI: 10.1080/20954816.2018.1499072
- SRB (2022) Syria Joins China's Belt And Road Initiative, Silk Road Briefing, <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/01/16/syria-joins-chinas-belt-and-road-initiative/> (16.01.2022)
- Tezer, H (2018) 21. Asırda İpekyolu Ekonomileri ve Türk Dünyasının Ekonomik Gelişim Süreci, Uluslararası İpek Yolunun Yükselişi Ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni Konferansı, [https://www.researchgate.net/publication/327107761\\_21\\_Asirda\\_Ipekyolu\\_Ekonomileri\\_ve\\_Turk\\_Dunyasinin\\_Ekonomik\\_Gelisim\\_Sureci](https://www.researchgate.net/publication/327107761_21_Asirda_Ipekyolu_Ekonomileri_ve_Turk_Dunyasinin_Ekonomik_Gelisim_Sureci)
- TİKA (2022) TİKA Supports the 4th International Silk Road Conference, [https://www.tika.gov.tr/en/news/tika\\_supports\\_the\\_4th\\_international\\_silk\\_road\\_conference-70878](https://www.tika.gov.tr/en/news/tika_supports_the_4th_international_silk_road_conference-70878)
- Turan İ. (2021) Economic Opportunities in One Belt One Road (OBOR) Project and Türkiye's Po-

sition, Handbook of Research on Recent Perspectives on Management, International Trade, and Logistics, <https://www.igi-global.com/chapter/economic-opportunities-in-one-belt-one-road-obor-project-and-Türkiyes-position/269015>

Umarow, T (2021) Can Russia and China Edge the United States Out of Kazakhstan? Carnegie Moscow Center, <https://carnegiemoscow.org/commentary/85078>

UNESCO (2012) Silk Road, <https://whc.unesco.org/en/tentativelists/5754/>

Xin Zhang (2017) Chinese Capitalism and the Maritime Silk Road: A World-Systems Perspective, *Geopolitics*, 22:2, 310-331, DOI: 10.1080/14650045.2017.1289371

Yaycı C. (2022) Turkish perspective on Kazakhstan events, *Yeni Safak*, <https://www.yenisafak.com/dusunce-gunlugu/kazakistan-olaylarina-turkiyeci-bakis-3729752> (12.01.2022)

Zreik M. (2022) China's Modern Middle East Strategy: Strengthening Partnerships With Iran And Syria – Analysis, *IFIMES*, <https://www.eurasiareview.com/15022022-chinas-modern-middle-east-strategy-strengthening-partnerships-with-iran-and-syria-analysis/>