

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

2024 YILI 1. DÖNEM RAPORU (1 OCAK-30 HAZİRAN)



ANKASAM

Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi

RAPOR
EKİM 2024
NO: 10

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ
2024 YILI 1. DÖNEM
RAPORU
(1 OCAK-30 HAZİRAN)



ANKASAM

Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi

Yayın Editörü:

Prof. Dr. Mehmet Seyfettin EROL

Yardımcı Yayın Editörü:

Dr. Kadir Ertaç ÇELİK

Yayına Hazırlayanlar:

Prof. Dr. Mehmet Seyfettin EROL

Dr. Kadir Ertaç ÇELİK

Dr. Cenk TAMER

Dr. Nilüfer EROL

Zeynep Çağla ERİN

Ezgi KÖKLEN

Tashih:

Dr. Nilüfer EROL

Tasarım/Dizgi:

Zeynep Çağla ERİN

COPYRIGHT © 2024

Bu yayının tüm hakları Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi'ne (ANKASAM) aittir. 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu uyarınca kaynak gösterilerek yapılacak makul alıntılar dışında ANKASAM'ın izni olmaksızın yayının tümünün veya bir kısmının elektronik veya mekanik (fotokopi, kayıt ve bilgi depolama, vd.) yollarla basımı, yayını, çoğaltılması veya dağıtımı yapılamaz. Bu çalışmada yer alan görüş ve değerlendirmeler yazarına ait olup, kurumsal olarak ANKASAM'ın resmi görüşünü yansıtmaz.

PARA İLE SATILMAZ.

Yayın No: 37

Rapor No: 10

Birinci Baskı - 2024

**ANKASAM | ANKARA KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI
MERKEZİ**

Çankaya Mahallesi, Cemal Nadir Sokak, No: 9, 06880, Çankaya,
Ankara/Türkiye

Tel: +90 312 474 00 46

Faks: +90 312 474 00 45

E-posta: info@ankasam.org

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ
2024 YILI 1. DÖNEM
RAPORU
(1 OCAK-30 HAZİRAN)

Rapor No: 10
Ekim 2024

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AFC	Afrika Finans Kurumu
AfCFTA	Afrika Kıtasal Serbest Ticaret Alanı
AfDB	Afrika Kalkınma Bankası
ASEAN	Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
BCIMEC	Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru
BM	Birleşmiş Milletler
BRICS	Brezilya-Rusya-Hindistan-Çin-Güney Afrika Topluluğu
CBDC	Merkez Bankası Dijital Para Birimi
CCPIT	Çin Uluslararası Ticaretin Tanıtımı Konseyi
CCWAEC	Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Kuşaağı
CEBR	Ekonomik ve İş Dünyası Araştırma Merkezi
CEMAC	Orta Afrika Ekonomi ve Para Topluluğu
CICPEC	Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru
CISCE	Çin Uluslararası Tedarik Zinciri Fuarı
CMEC	Çin-Myanmar Ekonomi Koridoru
CMREC	Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru
COSBAN	Çin-Brezilya Yüksek Düzeyli Koordinasyon ve İşbirliği Komisyonu
CPEC	Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru
CRM	Kritik Mineral
ÇKP	Çin Komünist Partisi
DEİK	Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
DRC	Demokratik Kongo Cumhuriyeti
DYY	Doğrudan Yabancı Yatırımı
ECLAC	Latin Amerika ve Karayipler Ekonomik Komisyonu
EV	Elektrikli Araç
FTA	Serbest Ticaret Anlaşması
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
IMEC	Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru
IMF	Uluslararası Para Fonu
IORA	Hint Okyanusu Kıyısı Ülkeleri Derneği
JCC	Ortak İşbirliği Komitesi

KİK	Körfez İşbirliği Konseyi
KOBİ	Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler
KYF	Kuşak ve Yol Forumu
KYG	Kuşak ve Yol Girişimi
LCTTFA	Lobito Koridoru Transit Taşımacılık Kolaylaştırma Anlaşması
ML-1	Ana Hat-1
MOFCOM	Çin Halk Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı
MoU	Mutabakat Zaptı
MÜSİAD	Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği
NELB	Yeni Avrasya Kara Köprüsü
OFDI	Yurt Dışı Doğrudan Yatırımı
PGII	Küresel Altyapı ve Yatırım Ortaklığı
RMB	Renminbi
SAARC	Güney Asya Bölgesel İşbirliği Derneği
SGR	Standart Hat Demiryolu
SRT	Tayland Devlet Demiryolları
TAZARA	Tanzanya-Zambiya Demiryolu
TİM	Türkiye İhracatçılar Meclisi
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TÜSİAD	Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği

İÇİNDEKİLER

TAKDİM | 1

GİRİŞ | 2

1. KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NİN BÖLGESEL ETKİLERİ | 9

1.1. Afrika	9
1.2. Asya	12
1.3. Avrupa	15
1.4. Latin Amerika	17
1.5. Ortadoğu	19

2. HEDEFLER | 21

2.1. Koridorlar	21
2.1.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü (NELB)	21
2.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC)	22
2.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Kuşağı (CCWAEC)	23
2.1.4. Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru (CPEC)	24
2.1.5. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru (BCIMEC)	24
2.1.6. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru (CICPEC)	24
2.1.7. Çin-Myanmar Ekonomi Koridoru (CMEC)	25
2.1.8. Deniz İpek Yolu	25
2.2. Diğer Bölgeler	26
2.2.1. Avrupa	26
2.2.2. Afrika	26
2.2.3. Ortadoğu	26

3. GELİŞMELER | 27

3.1. Koridorlar	27
3.1.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü (NELB)	27
3.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC)	27
3.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Kuşağı (CCWAEC)	28
3.1.4. Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru (CPEC)	29
3.1.5. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru (BCIMEC)	30
3.1.6. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru (CICPEC)	31
3.1.7. Çin-Myanmar Ekonomi Koridoru (CMEC)	31
3.1.8. Deniz İpek Yolu	32
3.2. Diğer Bölgeler	33
3.2.1. Avrupa	33
3.2.2. Afrika	34
3.2.3. Ortadoğu	34

4. TESPİTLER | 35

4.1. Koridorlar	35
4.1.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü (NELB)	35
4.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC)	35
4.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Kuşağı (CCWAEC)	36
4.1.4. Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru (CPEC)	37
4.1.5. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru (BCIMEC)	37
4.1.6. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru (CICPEC)	37
4.1.7. Çin-Myanmar Ekonomi Koridoru (CMEC)	38
4.1.8. Deniz İpek Yolu	38
4.2. Diğer Bölgeler	38
4.2.1. Avrupa	38
4.2.2. Afrika	39
4.2.3. Ortadoğu	39

5. ÖNGÖRÜLER | 40

5.1. Koridorlar	40
5.1.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü (NELB)	40
5.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC)	40
5.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Kuşağı (CCWAEC)	41
5.1.4. Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru (CPEC)	41
5.1.5. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru (BCIMEC)	41
5.1.6. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru (CICPEC)	42
5.1.7. Çin-Myanmar Ekonomi Koridoru (CMEC)	42
5.1.8. Deniz İpek Yolu	42
5.2. Diğer Bölgeler	43
5.2.1. Avrupa	43
5.2.2. Afrika	43
5.2.3. Ortadoğu	43

6. ÖNERİLER | 45

6.1. Koridorlar	44
6.1.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü (NELB)	44
6.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC)	44
6.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Kuşağı (CCWAEC)	44
6.1.4. Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru (CPEC)	45
6.1.5. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru (BCIMEC)	45
6.1.6. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru (CICPEC)	45
6.1.7. Çin-Myanmar Ekonomi Koridoru (CMEC)	46
6.1.8. Deniz İpek Yolu	46
6.2. Diğer Bölgeler	46
6.2.1. Avrupa	46
6.2.2. Afrika	46
6.2.3. Ortadoğu	47

TAKDİM

2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi (KYG), geçtiğimiz 10 yıl içerisinde 150'den fazla ülkeye ve dünyanın neredeyse tüm kıtalarına ulaşarak önemli bir başarı hikayesi ortaya koymuştur. Bu girişim, yalnızca ticari işbirliğini ve bağlantı yollarını geliştirmeyi değil, aynı zamanda üye ülkeler arasında insandan insana bağlar kurulmasına da katkıda bulunmaktadır.

KYG, yalnızca Çin'den dünyaya açılan koridorlardan ibaret değildir. Bu girişim kapsamında Latin Amerika, Pasifik Adaları, Avrupa ve Afrika dahil olmak üzere dünyadaki farklı jeopolitik havzalarda yatırım, kalkınma, enerji ve ulaştırma gibi çok çeşitli alanlarda devasa projeler yürütülmektedir. En büyük bağlantı projesi ise Asya ile Avrupa arasındadır. Türkiye, Çin'den Avrupa'ya uzanan KYG'de merkezi bir rol oynamaktadır.

Dünyadaki krizler ve sürekli artan jeopolitik riskler, Türkiye ve Çin'in ekonomik alanda ve özellikle ulaştırma koridorlarında işbirliği yapmasını kaçınılmaz kılmaktadır. Çok kutupluluğu savunan Türkiye ve Çin gibi iki barışçıl aktörün dünyayla bağlantılarını geliştirmesi ve kazan-kazan temelinde işbirliği yapması, küresel sistemdeki konumlarını da yükseltmelerine katkı sağlayacaktır.

Mevcut küresel jeopolitik koşullar, Türkiye'nin Çin'le özellikle KYG'de işbirliğini artırmasına imkan sağlamaktadır. Nitekim bu küresel zorluklar, Çin'in Avrupa'yla bağlantısında Türkiye'yi “ana bağlantı noktası” veya “stratejik bir merkez” haline getirmektedir. Bu bağlamda Orta Koridor, sürdürülebilir bir seçenek olarak ön plana çıkmaktadır.

Bu dönem, Çin'in KYG kapsamında Türkiye'de ulaştırma ve telekomünikasyon altyapısının iyileştirilmesi ve diğer ekonomik yatırımlar açısından bir fırsat olarak değerlendirilebilir. Çin'le kurulan bu işbirlikleri Türkiye'nin Yeniden Asya Açılımı stratejisiyle de son derece uyumludur.

Sonuç olarak, dünyada jeopolitik riskler hızla artmaktadır. Bu bağlamda Avrupa, Afrika, Asya ve denizlerdeki güvenlik sorunları, krizler, jeopolitik riskler ve diğer önemli gelişmeler bir domino etkisiyle dünyanın farklı kıtalarını etkileyebilmektedir. Böyle bir çatışmacı küresel konjonktürde KYG'nin kara ve deniz koridorlarında 2024 yılında yaşanan gelişmelerin ele alınması, yeniden değerlendirilmesi ve buna yönelik tespit, öngörü ve önerilerin geliştirilmesi, karar alıcılar açısından son derece önem arz etmektedir. Bu çalışmanın Türkiye-Çin ilişkilerine ve KYG kapsamında yapılacak yeni işbirliklerine kapı aralaması temennisidir.

Prof. Dr. Mehmet Seyfettin EROL
ANKASAM Başkanı

GİRİŞ

Geçtiğimiz on yıl içerisinde Çin, beş kıtada 152 ülke ile 200'den fazla KYG işbirliği anlaşması imzalamıştır:

- 46 KYG lkesi Sahra Altı Afrika'dadır.
- 34 KYG lkesi Avrupa ve Orta Asya'dadır.
- 25 KYG lkesi Doğu Asya ve Pasifik bölgesindedir (Çin dahil).
- 22 KYG lkesi Latin Amerika ve Karayipler'dedir.
- 19 KYG lkesi Orta Doğu ve Kuzey Afrika'dadır.
- 6 KYG lkesi Güneydoğu Asya'dadır.

Bu lkeler arasında ayrıca:

- 17 Avrupa Birliği (AB) yesi ülke ve
- 8 G20 yesi ülke bulunmaktadır.

Tablo 1. KYG'ye Dahil Olan lkeler

lke	Bölge	Gelir Grubu	Katılım Yılı
Afganistan	Güney Asya	Düşük gelir	2023
Angola	Sahra Altı Afrika	Alt orta gelir	2018
Antigua ve Barbuda	Latin Amerika ve Karayipler	Yüksek gelir	2018
Arjantin	Latin Amerika ve Karayipler	Yüksek gelir	2022
Arnavutluk	Avrupa ve Orta Asya	st orta gelir	2017
Avusturya	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2018
Azerbaycan	Avrupa ve Orta Asya	st orta gelir	2015
BAE	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Yüksek gelir	2018
Bahreyn	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Yüksek gelir	2018
Bangladeş	Güney Asya	Alt orta gelir	2019
Barbados	Latin Amerika ve Karayipler	Yüksek gelir	2019
Belarus	Avrupa ve Orta Asya	st orta gelir	2013

Benin	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018
Bolivya	Latin Amerika ve Karayipler	Alt orta gelir	2018
Bosna Hersek	Avrupa ve Orta Asya	Üst orta gelir	2017
Botsvana	Sahra Altı Afrika	Üst orta gelir	2021
Brunei Sultanlığı	Doğu Asya ve Pasifik	Yüksek gelir	2018
Burkina Faso	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2021
Bulgaristan	Avrupa ve Orta Asya	Üst orta gelir	2015
Burundi	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018
Cezayir	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Üst orta gelir	2018
Cibuti	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Alt orta gelir	2018
Cook Adaları	Doğu Asya ve Pasifik	Üst orta gelir	2018
Çad	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018
Çek Cumhuriyeti	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2015
Çin	Doğu Asya ve Pasifik	Üst orta gelir	2013
Doğu Timor	Doğu Asya ve Pasifik	Alt orta gelir	2017
Dominik Cumhuriyeti	Latin Amerika ve Karayipler	Üst orta gelir	2019
Dominika	Latin Amerika ve Karayipler	Üst orta gelir	2018
Ekvador	Latin Amerika ve Karayipler	Üst orta gelir	2018
Ekvator Ginesi	Sahra Altı Afrika	Üst orta gelir	2019
El Salvador	Latin Amerika ve Karayipler	Alt orta gelir	2018
Endonezya	Doğu Asya ve Pasifik	Alt orta gelir	2015
Eritre	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2021
Ermenistan	Avrupa ve Orta Asya	Üst orta gelir	2015

Estonya	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2017
Etiyopya	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018
Fas	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Alt orta gelir	2017
Fiji	Doğu Asya ve Pasifik	Üst orta gelir	2018
Fildişi Sahili	Sahra Altı Afrika	Alt orta gelir	2017
Filipinler	Doğu Asya ve Pasifik	Alt orta gelir	2017*
Gabon	Sahra Altı Afrika	Üst orta gelir	2018
Gambiya,	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018
Gana	Sahra Altı Afrika	Alt orta gelir	2018
Gine	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018
Gine-Bissau	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2021
Grenada	Latin Amerika ve Karayipler	Üst orta gelir	2018
Guyana	Latin Amerika ve Karayipler	Üst orta gelir	2018
Güney Afrika	Sahra Altı Afrika	Üst orta gelir	2015
Güney Kore	Doğu Asya ve Pasifik	Yüksek gelir	2018
Güney Sudan	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018
Gürcistan	Avrupa ve Orta Asya	Alt orta gelir	2016
Hırvatistan	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2017
Honduras	Latin Amerika ve Karayipler	Alt orta gelir	2023
Irak	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Üst orta gelir	2015
İran	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Üst orta gelir	2018
İtalya	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2019**

*2023 yılında çekildiğini açıklamıştır.

Jamaika	Latin Amerika ve Karayipler	Üst orta gelir	2019
Kamboçya	Doğu Asya ve Pasifik	Alt orta gelir	2013
Kamerun	Sahra Altı Afrika	Alt orta gelir	2015
Karadağ	Avrupa ve Orta Asya	Üst orta gelir	2017
Katar	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Yüksek gelir	2019
Kazakistan	Avrupa ve Orta Asya	Üst orta gelir	2015
Kenya	Sahra Altı Afrika	Alt orta gelir	2017
Kıbrıs	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2019
Kırgız Cumhuriyeti	Avrupa ve Orta Asya	Alt orta gelir	2013
Kiribati	Doğu Asya ve Pasifik	Alt orta gelir	2020
Komorlar	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2015
Kongo Cumhuriyeti	Sahra Altı Afrika	Alt orta gelir	-
Kongo Demokratik Cumhuriyeti	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2021
Kosta Rika	Latin Amerika ve Karayipler	Üst orta gelir	2018
Kuveyt	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Yüksek gelir	2018
Kuzey Makedonya	Avrupa ve Orta Asya	Üst orta gelir	2013
Küba	Latin Amerika ve Karayipler	Üst orta gelir	2019
Laos	Doğu Asya ve Pasifik	Alt orta gelir	2018
Lesoto	Sahra Altı Afrika	Alt orta gelir	2019
Letonya	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2016
Liberya	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2019

**2023 yılında çekildiğini açıklamıştır.

Libya	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Üst orta gelir	2018
Litvanya	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2017
Lübnan	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Üst orta gelir	2017
Lüksemburg	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2019
Macaristan	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2015
Madagaskar	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2017
Malawi	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2022
Maldivler	Güney Asya	Üst orta gelir	2017
Malezya	Doğu Asya ve Pasifik	Üst orta gelir	2017
Mali	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2019
Malta	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Yüksek gelir	2018
Mısır, Arap Cum.	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Alt orta gelir	2016
Mikronezya	Doğu Asya ve Pasifik	Alt orta gelir	2018
Moğolistan	Doğu Asya ve Pasifik	Alt orta gelir	2013
Moldova	Avrupa ve Orta Asya	Alt orta gelir	2013
Moritanya	Sahra Altı Afrika	Alt orta gelir	2018
Mozambik	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018
Myanmar	Doğu Asya ve Pasifik	Üst orta gelir	2016
Namibya	Sahra Altı Afrika	Üst orta gelir	2018
Nepal	Güney Asya	Düşük gelir	2017
Nijer	Sahra Altı Afrika	Alt orta gelir	-

Nijerya	Sahra Altı Afrika	Alt orta gelir	2018
Nikaragua	Latin Amerika ve Karayipler	Alt orta gelir	2022
Niue	Doğu Asya ve Pasifik	Alt orta gelir	2018
Orta Afrika Cumhuriyeti	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	-
Özbekistan	Avrupa ve Orta Asya	Alt orta gelir	2015
Pakistan	Güney Asya	Alt orta gelir	2013
Panama	Latin Amerika ve Karayipler	Yüksek gelir	2017
Papua Yeni Gine	Doğu Asya ve Pasifik	Alt orta gelir	2016
Peru	Latin Amerika ve Karayipler	Üst orta gelir	2019
Polonya	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2015
Portekiz	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2018
Romanya	Avrupa ve Orta Asya	Üst orta gelir	2015
Ruanda	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018
Rusya	Avrupa ve Orta Asya	Üst orta gelir	-
Samoa	Doğu Asya ve Pasifik	Üst orta gelir	2018
São Tomé ve Príncipe	Sahra Altı Afrika	Sahra Altı Afrika	2021
Senegal	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018
Seyşeller	Sahra Altı Afrika	Yüksek gelir	2018
Sırbistan	Avrupa ve Orta Asya	Üst orta gelir	2015
Sierra Leone	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018
Singapur	Doğu Asya ve Pasifik	Yüksek gelir	2018
Slovak Cumhuriyeti	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2015

Slovenya	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2017
Solomon Adaları	Doğu Asya ve Pasifik	Alt orta gelir	2019
Somali	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2015
Sri Lanka	Güney Asya	Alt orta gelir	2017
Sudan	Sahra Altı Afrika	Alt orta gelir	2018
Surinam	Latin Amerika ve Karayipler	Üst orta gelir	2018
Suriye Arap Cumhuriyeti	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Düşük gelir	2022
Suudi Arabistan	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Yüksek gelir	2018
Şili	Latin Amerika ve Karayipler	Yüksek gelir	2018
Tacikistan	Avrupa ve Orta Asya	Düşük gelir	2018
Tanzanya	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018
Tayland	Doğu Asya ve Pasifik	Üst orta gelir	2014
Togo	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018
Tonga	Doğu Asya ve Pasifik	Üst orta gelir	2018
Trinidad ve Tobago	Latin Amerika ve Karayipler	Yüksek gelir	2018
Tunus	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Alt orta gelir	2018
Türkiye	Avrupa ve Orta Asya	Üst orta gelir	2015
Türkmenistan	Avrupa ve Orta Asya	Üst orta gelir	2017
Uganda	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018
Ukrayna	Avrupa ve Orta Asya	Alt orta gelir	2017
Umman	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Yüksek gelir	2018
Uruguay	Latin Amerika ve Karayipler	Yüksek gelir	2018

Ürdün	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Üst orta gelir	2023
Vanuatu	Doğu Asya ve Pasifik	Alt orta gelir	2018
Venezuela	Latin Amerika ve Karayipler	Üst orta gelir	2018
Vietnam	Doğu Asya ve Pasifik	Alt orta gelir	2017
Yemen	Ortadoğu ve Kuzey Afrika	Düşük gelir	2017
Yeni Zelanda	Doğu Asya ve Pasifik	Yüksek gelir	2017
Yunanistan	Avrupa ve Orta Asya	Yüksek gelir	2018
Zambiya	Sahra Altı Afrika	Alt orta gelir	2018
Zimbabve	Sahra Altı Afrika	Düşük gelir	2018

Kaynak: Green Finance & Development Center, <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>, (Erişim Tarihi: 22.08.2024).

Bu çalışma, Çin'in KYG'de 1 Ocak-30 Haziran 2024 tarihleri arasında yaşanan gelişmeleri ortaya koymayı, analiz etmeyi, öngörülerde bulunmayı ve en nihayetinde karar alıcılar için bir politika rehberi oluşturmayı hedeflemektedir. Çalışmanın kapsamı, KYG'deki kara ve deniz koridorlarını ihtiva etmektedir. Ayrıca bu projeyi yakından ilgilendiren Avrupa, Afrika ve Ortadoğu'daki gelişmeler de dikkate alınmıştır.

1. KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NİN BÖLGESEL ETKİLERİ

1.1. Afrika

Son 20 yılda Çin, Sahra Altı Afrika'nın en büyük ikili ticaret ortağı haline gelmiştir. Uluslararası Para Fonu'na (IMF) göre, bölgenin ihracatının yaklaşık %20'si artık Çin'e gidiyor ve Afrika'nın ithalatının yaklaşık %16'sı Çin'den gelmektedir. Bu, 2023 yılında 282 milyar dolarlık rekor bir toplam ticaret hacmine ulaşmıştır.

Ana maddeler (metaller, mineral ürünler ve yakıt), Afrika'nın Çin'e yaptığı ihracatın yaklaşık beşte üçünü temsil ederken, Afrika genellikle Çin'den üretilmiş mallar, elektronik ürünler ve makineler ithal etmiştir. Aynı zamanda Çin, Afrika ülkelerine yeni bir altyapı, madencilik ve enerji finansmanı kaynağı sağlayarak Afrika'nın en büyük ticaret ortağı haline gelmiştir.

Dahası, Çin'in Doğrudan Yabancı Yatırımı (DYY) son yirmi yılda önemli ölçüde artmıştır. 2003 yılında Çin'den Afrika'ya yıllık doğrudan yabancı yatırım akışı yaklaşık 75 milyon dolar seyretmiştir. 2022'de 5 milyar dolara ulaşarak bölgenin toplam doğrudan yabancı yatırımının yaklaşık %4,4'ünü temsil etmiştir.[1]

Bu, 2004 yılına kıyasla 81 kattan fazla bir artış anlamına gelmektedir. Ayrıca, 2015 yılında Çin, KYG kapsamında Afrika ülkelerinde altyapı, sanayi ve enerji gelişimini desteklemek amacıyla 60 milyar ABD doları taahhüt etmiştir. Günümüzde, Çin'in doğrudan yabancı yatırımları sermaye sağlayıcı, teknik yardım ve teknoloji transferinin başlıca kaynağı haline gelmiş olup, 44'ten fazla Sahra Altı Afrika ülkesine yayılmış durumdadır. Çin, bölge ülkelerinin en büyük ticaret ortağı ve önde gelen yatırımcıları arasına girmiştir. Çin'in bölge ülkeleriyle olan ticaret ve yatırım ilişkileri, hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelere farklı bir yapı sergilemektedir. Çin'in Sahra Altı Afrika'yla ticaret hacmi, diğer gelişmekte olan ekonomilere kıyasla çok daha yoğun olmuştur.

Bugün Çin, Sahra Altı Afrika ülkeleri için başlıca ithalat kaynağı ve ihracat pazarı haline gelmiştir.[2] Ayrıca Çin, 15 yıl üst üste Afrika'nın en büyük ticaret ortağı olmaya devam etmiştir. Çin Ticaret Bakanlığı tarafından yayımlanan istatistiklere göre, Çin-Afrika ticareti 2023 yılında bir önceki yıla göre yüzde 1,5 artışla 282,1 milyar dolara ulaşarak rekor kırmıştır.

Özellikle Kenya ile Çin arasındaki ikili ilişkiler, Deniz İpek Yolu bağlamında, iki bin yılı aşkın bir süredir varlığını sürdürmektedir. KYG, çeşitli bağlantıları teşvik etme aracı olarak geniş bir katılım sağlamıştır. Nisan 2013'ten bu yana 55 Afrika Birliği üye devletinden 52'si bu girişime katılmıştır. Kenya için KYG, yüksek yaşam kalitesine sahip daha iyi bir toplum için kolektif bir özlemle motive edilen uzun vadeli kalkınmayı ilgilendiren 2030 vizyonu ile uyumlu olmuştur. Kenya, Çin'in Afrika'daki birçok ortağından özellikle devrim yaratan altyapı geliştirme deneyimi yaşamıştır.

Kenya, Batılı müttefiklerin aksine Çin'i, kendisini destekleyici bir müttefik olarak konumlandırmış, Afrika'nın bol kaynaklarını ve gelecekteki pazar potansiyelini kullanmaya yatırım yapmıştır. Kenya'da KYG, Kenya'nın 2030 vizyonu ile uyumlu olan Mombasa-Nairobi demiryolu gibi dikkate değer başarılarla modern taşımacılığın geliştirilmesinde önemli bir rol oynamıştır.

[1] "Why strong regional value chains will be vital to the next chapter of China and Africa's economic relationship", *World Economic Forum*, <https://www.weforum.org/agenda/2024/06/why-strong-regional-value-chains-will-be-vital-to-the-next-chapter-of-china-and-africas-economic-relationship/>, (Erişim Tarihi: 22.08.2024).

[2] Wang, Z., Lu, Y., Zhang, S., & Negash, E. S. (2024). Analysis of the BRI and China's OFDI in Sub-Saharan Africa, *The Singapore Economic Review*, 69(01), 35-59.

Çin'in yatırımları demiryolları, karayolları, limanlar, barajlar, endüstriler, dijital bağlantı ve havalimanlarını artırmıştır. Bu yatırımlar, bölgenin ekonomik büyümesi, istihdam yaratılması ve kültürel alışveriş üzerinde önemli bir olumlu etki yaratmıştır. Mombasa Limanı ve petrol terminalindeki iyileştirmeler, girişimin ulaşımında verimliliğe odaklı kararlılığını ortaya koymuştur. Kenya'nın KYG kapsamındaki serbest ticareti, açık ekonomileri ve Çin ile işbirliğini teşvik etme kararlılığı, küreselleşme karşıtı eğilimlerle başa çıkarken serbest ticaret ve küresel işbirliğini teşvik etmektedir.[3]

Afrika'daki KYG'nin en somut sonuçlarından biri önemli altyapı iyileştirmeleridir. Son on yılda Çin yatırımları, limanların, demiryolu hatlarının ve havalimanlarının geliştirilmesine yol açmıştır. Bu gelişmeler, Sahra Altı Afrika'nın ulaşım altyapısındaki kritik boşlukları gidermiştir. En önemli proje, Nairobi ile Mombasa arasındaki seyahatte devrim yaratan ve bu yolu 2017'den itibaren 10 milyon yolcu için hem uygun hem de uygun fiyatlı hale getiren Standart Hat Demiryolu (SGR) olmuştur. SGR kargo treni, işletmelerin tercih ettiği seçenek haline gelmiş ve verimli ulaşımı kolaylaştırmıştır. Bu durum, Kenya'nın iş ve hizmet sektörlerini güçlendirmiş ve ülkenin genel ekonomik manzarasını dönüştürmüştür.[4]

İkincisi, Huawei gibi Çinli teknoloji şirketleriyle yapılan ortaklıklar sayesinde Kenya, dijital ekonomide önemli bir büyüme kaydetmiştir. Yüksek hızlı internet altyapısının ve modern telekomünikasyonun etkin bir şekilde uygulanması, gelişen bir çevrimiçi ortam yaratmıştır. Bu durum, dijital çözümleri Kenyalıların günlük yaşamlarına daha da entegre etmiştir. Yüksek kaliteli akıllı cihazlar ve yüksek hızlı altyapı, Kenyalılara yalnızca ülke içinde değil, uluslararası ölçekte de iş yapma gücü vermiştir.[5]

Afrika Silikon Vadisi olarak bilinen Konza Teknokent, Nairobi'nin 64 kilometre güneyinde bulunan ve Kenya hükümeti tarafından inşa edilen bir teknoloji merkezidir. Bu proje 14,5 milyar dolara geliştirilmektedir ve yakında Kenya'nın iş süreci dış kaynak kullanımı, yazılım geliştirme, veri merkezleri, felaket kurtarma merkezleri ve çağrı merkezlerinin yanı sıra hafif montaj imalat endüstrileri için merkezi olacaktır. Konza Teknokent, Kalkınma Otoritesi tarafından da vurgulandığı gibi, bu projeyi daha da kolaylaştırmak için daha fazla Çinli yatırımcıya sahip olmayı hedeflemektedir.[6]

Son olarak Çin'in Kenya ile olan ortaklığı tarım sektörüne de yayılmıştır. İş gücünün %65-70'i tarımda istihdam edildiğinden, ekonomik büyümeyi sağlama ve gıda güvenliğini temin etme açısından tarımı kalkınma için önemli bir odak noktası haline getirmiştir. KYG, Kenya tarımının modernizasyonunu geliştiren bilgi ve teknoloji alışverişine yardımcı olmuştur.

[3] "China's Belt and Road Initiative in Africa: Kenya's pivotal role", *Universidad de Navarra*, <https://www.unav.edu/web/global-affairs/china-s-belt-and-road-initiative-in-africa-kenya-s-pivotal-role>, (Erişim Tarihi: 22.08.2024).

[4] A.g.e.

[5] A.g.e.

[6] A.g.e.

Ayrıca Çin kurumları, yüksek verimli tohum çeşitleri geliştirmek ve hastalıklarla mücadele etmek için Kenya araştırma merkezleriyle işbirliği yapmaktadır. Jomo Kenyatta Tarım Teknolojisi Üniversitesi'nde barındırılan Çin-Afrika Ortak Araştırma Merkezi, tarımsal verimliliği artırmaya yönelik işbirlikçi çabalara örnek teşkil etmektedir. Çin'in uzmanlığı, tarım teknolojilerinin yerel koşullara uyarlanmasında ve kuraklık gibi önemli zorlukların çözümünde etkili olmuştur.[7]

On yıl içinde, Çin'in özel sektörü, devlet destekli işletmelerin yerine, Afrika'daki ticaret ve yatırımlarda öncülük edecektir. Afrika'ya yatırım yapan 3,000 Çinli işletmeden %70'ten fazlası özel sektör şirketleridir. Afrika Kıtasal Serbest Ticaret Alanı (AfCFTA) bu eğilimi hızlandırma potansiyeline sahiptir; zira AfCFTA, bölgesel değer zincirlerinin büyümesini teşvik ederek Çinli işletmelere daha büyük ve birleşik bir Afrika pazarına erişim sunmaktadır. Benzer bir sonuç, AB'nin tek pazarında görülmüştür; şu anda Çin, AB'nin en büyük dış ticaret ortağıdır.[8] 2021 yılında resmi olarak başlatılan AfCFTA, 2030 yılına kadar 1,7 milyar kişilik bir pazar ve 6,7 trilyon dolar tüketim ve iş harcaması büyüklüğüne ulaşması beklenen tek bir pazar yaratmaktadır. Tercihli ticaret anlaşması, uluslararası ihracatı ve Afrika içi ticareti, özellikle tarım ve yeşil teknoloji mineralleri alanlarında artıracaktır. Bu durum, yerel ve küresel işletmelere kıta genelinde yeni pazarlara girme ve genişleme fırsatları sunacaktır. AfCFTA'nın ilk özel sektör eylem planı, Ocak 2024'te Dünya Ekonomik Forumu'nun yıllık toplantısında açıklanmıştır.[9]

Çin ve Afrika arasındaki ilişkiler, KYG çerçevesinde büyük bir dönüşüm geçirmektedir. Çin'in özel sektörünün, Afrika'daki ticaret ve yatırım faaliyetlerinde lider rol oynaması, bu sürecin önemli bir parçasıdır. AfCFTA'nın devreye girmesi, Çinli işletmelere Afrika'nın birleşik pazarına erişim sağlarken, bölgesel değer zincirlerinin güçlenmesine katkıda bulunacaktır. Bu durum, Çin'in Afrika ile olan ticaret ve yatırım ilişkilerini daha da derinleştirecek ve Afrika'nın ekonomik entegrasyonunu hızlandıracaktır. AfCFTA'nın sağladığı fırsatlar, hem yerel hem de küresel işletmeler için yeni pazarlar ve genişleme olanakları sunarken, Çin'in Afrika'daki ekonomik etkisini artıracaktır. Çin'in özel sektörünün öncülüğündeki bu gelişmeler, Afrika'daki ticaret dinamiklerini yeniden şekillendirirken, aynı zamanda kıtanın ekonomik kalkınmasına önemli katkılarda bulunacaktır. Gelecek yıllarda, Çin-Afrika ilişkilerinin bu yeni çerçevede nasıl evrileceği, hem ekonomik hem de stratejik açıdan büyük önem taşıyacaktır.

1.2. Asya

Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, 2024 Nisan ayında üç Asya-Pasifik ülkesini ziyaret etmiş ve Çin'in bölgeyle işbirliğini güçlendirme konusundaki istekliliğini göstermiştir.

[7] A.g.e.

[8] "Why strong regional value chains will be vital to the next chapter of China and Africa's economic relationship", *World Economic Forum*, <https://www.weforum.org/agenda/2024/06/why-strong-regional-value-chains-will-be-vital-to-the-next-chapter-of-china-and-africas-economic-relationship/>, (Erişim Tarihi: 22.08.2024).

[9] A.g.e.

Karşılıklı saygı, eşitlik ve karşılıklı yarar temelinde iyi dostlar ve ekonomik ortaklar olarak, Çin'in bölgesel ülkelerle ilişkileri sürekli olarak gelişmekte ve yeni zirvelere ulaşmaktadır. Wang'ın gezisinin önemli odak noktalarından biri, KYG'nin yüksek kalitedeki kazan-kazan inşası olmuştur. Çin'in Endonezya, Kamboçya ve Papua Yeni Gine ile KYG platformu altında yürüttüğü işbirliği verimli sonuçlar doğurmuştur. Endonezya'da, Cakarta-Bandung Yüksek Hızlı Demiryolu, Güneydoğu Asya'nın ilk yüksek hızlı demiryolu olmuştur. Bu proje, yerel gelişime somut faydalar sağlamakta ve birçok Endonezyalının yaşam standartlarını iyileştirmektedir. Kamboçya'da, Çin yardımıyla inşa edilen otoyollar ve Çinli şirketler tarafından yapılan sanayi parkları, yerel ekonomik gelişimin önemli motorları haline gelmiştir. Papua Yeni Gine, KYG kapsamında Çin ile bir işbirliği ve anlaşma muhtırası imzalayan ilk Pasifik adası ülkesi olarak, Çin'in Pasifik adaları ülkeleri arasında en büyük ticaret ortağı, yatırım hedefi ve mühendislik sözleşmesi pazarı olmuştur.[10]

2024'ün ilk altı ayında ABD'nin Asya-Pasifik bölgesindeki geçmiş çabalarının sıklıkla siyasi bağlarla ilişkilendirilmiş ve somut sonuçlar getirmekte zayıf kalmıştır. Çin'in bölgedeki ülkelerle olan işbirliği ve yardımlarının karşılıklı saygı, eşitlik ve kazan-kazan prensiplerine dayandığı, herhangi bir siyasi kutup dayatılmadan yapıldığı bölgedeki önemli etkenler arasında yer almaktadır.

Çin Dışişleri Bakanı Wang'ın 2024 ziyaretlerinde, bölgesel ülkelerle önemli değişim toplantıları gerçekleştirilmiştir. Bu toplantılar arasında, Wang ve Endonezya'nın Çin ile işbirliğinden sorumlu koordinatörü ve denizcilik ve yatırım koordinatör bakanı Luhut Binsar Pandjaitan tarafından eş başkanlık edilen Çin-Endonezya Yüksek Düzeyli Diyalog İşbirliği Mekanizması'nın Dördüncü Toplantısı ve Wang ile Kamboçya Başbakan Yardımcısı Sun Chanthol tarafından eş başkanlık edilen Çin-Kamboçya Hükümetlerarası Koordinasyon Komitesinin Yedinci Toplantısı yer almaktadır.

Kamboçya'nın güneybatısındaki Sihanoukville Özel Ekonomik Bölgesi, KYG'nin önemli projelerinden biri olup, Çinli şirketlerin katılımıyla değişim göstermiştir. Son on yılda, Çinli ve Kamboçyalı şirketler tarafından ortaklaşa işletilen ekonomik bölge, Çin, Avrupa, ABD, Güneydoğu Asya ve diğer bölgelerden 175'ten fazla şirketin yerleşmesini sağlamış ve 30.000'den fazla yerel iş imkanı yaratmıştır. Papua Yeni Gine, KYG kapsamındaki ortak inşaya ilişkin bir işbirliği muhtırası imzalayan ilk Pasifik adası ülkesi olmuştur. Juncao ve Yüksek Rakımlı Pirinç Projesi, Papua Yeni Gine'de 20 yıldan uzun süredir uygulanmakta olup, 40.000'den fazla yerel insanı faydalandırmıştır.[11]

KYG'nin politika koordinasyonu, altyapı bağlantıları, engelsiz ticaret, finansal işbirliği ve sosyo-kültürel değişim gibi ana hedefleri, Asya bölgesinde belirgin bir şekilde gözlemlenmektedir. 2013-2017 yılları arasında yıllık 80 milyar dolara ulaşan altyapı odaklı yatırımlar, aynı zamanda gelişen piyasalar ve kalkınan ekonomilere yılda 16 milyar dolar gibi bir finansman sağlamaya başlamıştır.

[10] "China will continue to assist Asia-Pacific countries to rapidly develop their economies under BRI framework: experts", *Global Times*, <https://www.globaltimes.cn/page/202404/1311273.shtml>, (Erişim Tarihi: 22.08.2024).

[11] A.g.e.

KYG'nin en büyük projelerinden biri olan Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC), Pakistan, Afganistan, İnan ve Orta Asya Cumhuriyetleri gibi alt bölgedeki ülkelerin coğrafi bağlarını, ticaret ve iş akışlarını güçlendirmeyi hedeflemektedir. [12]

CPEC'in başarılı ilk on yılının ardından, iki taraf kazan-kazan anlaşmasına sadık KYG işbirliğini destekleyen sekiz ana adımı gerçekleştirmeye ve Pakistan'ın "İhracat, E-Pakistan, Çevre, Enerji ve Eşitlik & Güçlendirme temelli 5E Çerçevesi'ne" uyumlu, yenilikçi, yeşil ve açık bir koridor oluşturma planını 2024 Haziran ayında ele almışlardır. Bu açık koridor oluşturma planı CPEC'in geliştirilmiş bir versiyonudur. İki taraf ayrıca, Gvadar Limanı'nın bölgesel bağlantılarda önemli bir düğüm noktası olduğunun farkındalığını da kabul etmişlerdir. Gvadar Limanı'nın yan altyapısının geliştirilmesinin hızlandırılması gerektiğini vurgulamış ve limanın potansiyelini tam olarak gerçekleştirmek, özellikle kendi tersanesi ile yeniden yükleme merkezi olarak rolünü güçlendirmek için ihtiyaç duyulacak adımları tekrar gündeme getirmişlerdir.[13]

Asya'nın önemli bir oyuncusu olan ASEAN, KYG içinde şu iki temel rolü üstlenmektedir: (i) ASEAN-Çin politika çerçevesinin oluşturulması ve (ii) ASEAN üye devletlerinin Çin ile olan ikili ilişkileri. İlk olarak, stratejik güven ve karşılıklı yarar sağlayan ekonomik gelişim üzerine iki maddelik bir politik mutabakat ve denizcilik, finans, güvenlik, çevre ve insanlar arası işbirliği gibi yedi maddelik öncelikler içeren 2+7 İşbirliği Çerçevesi bulunmaktadır. Bu çerçeve altında Çin-ASEAN Serbest Ticaret Anlaşması ve Asya Altyapı Yatırım Bankası önerilmiştir.

İkili ilişkilerden bir örnek, Endonezya'nın 2019 ve 2024'ün başları arasında 30,2 milyar dolar değerinde 21,022 KYG projesine ev sahipliği yapmasıdır; bu durum, Pasifik ve Hint Okyanuslarını bağlayan stratejik-coğrafi konumuyla ilişkilidir. Ekonomik işbirliği genellikle siyasi bağların güçlenmesine yol açmaktadır ve 2023 yılında Çin ve Endonezya, Kapsamlı Stratejik İşbirliğini Derinleştirme Konulu Ortak Bildiri yayımlamış, ardından Endonezya, 2024 başında ikili ilişkilerin ilerlemesine dair bir taahhütte bulunmuş ve iki ülke arasında kapsamlı bir stratejik ortaklık kurma konusundaki bağlılığını yinelemiştir.

KYG'nin bir özelliği, ev sahibi ülkelerin iç işlerine karışmama ilkesine bağlı kalmasıdır; bu, altyapı projelerine yapılan yatırımların herhangi bir koşul olmaksızın gerçekleştirilmesini sağlamaktadır. Bu yaklaşım, ASEAN Yolu ve KYG'ye dahil ülkelerin yer aldığı diğer uluslararası birlikler, örneğin Afrika Birliği, SAARC ve IORA ile paralellik göstermektedir.

[12] "New Regionalism: Belt and Road Initiative and the Indo-Pacific Region", *Modern Diplomacy*, <https://moderndiplomacy.eu/2024/07/01/new-regionalism-belt-and-road-initiative-and-the-indo-pacific-region/>, (Erişim Tarihi: 22.08.2024).

[13] "China, Pakistan issue joint statement, vowing to build CPEC into 'exemplary project of Belt and Road cooperation'", *Global Times*, <https://www.globaltimes.cn/page/202406/1313821.shtml>, (Erişim Tarihi: 22.08.2024).

Sosyo-kültürel alanda, ASEAN ve Çin, “ASEAN-Çin Gençlik Değişim Ziyareti” programı aracılığıyla güçlü bir işbirliği geliştirmeye devam etmektedir. Bu program, aidiyet duygusunu, iyi komşuluk ilişkilerini ve bölgesel vatandaşlığı teşvik etmeyi amaçlamakta; aynı zamanda ASEAN-Çin işbirliğine yönelik farkındalığı artırmayı ve gençlere eğitim ve liderlik gelişimi ile ilgili bilgi, deneyim ve zorlukları paylaşabilecekleri bir platform sunmayı hedeflemektedir.

KYG projelerinin Asya-Pasifik’teki uygulanması, Yeni Bölgesellik kavramını temsil etmekte ve çok boyutlu işbirliği, çeşitli aktörler, esnek yapılar, (alt) bölgesel bağımlılık ve ev sahibi ülkelerin siyasi işlerine müdahale etmeme gibi ilkeleri vurgulamaktadır. KYG, bölgesel işbirliğinin yalnızca bölgeye özgü olmadan veya tek kutuplu bir strateji izlemeden nasıl yürütülebileceğini göstermiştir.

1.3. Avrupa

Pekin’in bağlantı projesinin Avrupa’daki ilk karşılaşması oldukça coşkulu karşılanmıştır. Avrupa’da ekonomik büyümenin yavaş seyrettiği bir dönemde, eski kıtaya akacak olan Çin yatırımlarının sonsuz fırsatlarına ve iş yaratma potansiyeline odaklanmıştır. Güneydoğu Avrupa ve Akdeniz – özellikle Yunan limanları – İpek Yolu fonlarından ilk faydalanan bölgeler olmuştur. Bölgedeki en önemli altyapı projesi, Pire Limanı’nı – Avrupa’nın en büyük konteyner limanlarından biri – Orta ve Doğu Avrupa ülkelerine doğrudan bağlayan karadeniz ekspres hattı olmuştur. Bu proje, Çin İhracat-İthalat Bankası’nın sağladığı düşük faizli kredilerle finanse edilmiş ve Çin Devlet Demiryolu ve İnşaat Şirketi tarafından Çinli işçilerce inşa edilmiştir. Pire, Pekin’in Çin’i Akdeniz üzerinden Avrupa’ya bağlama stratejisinde merkezi bir rol oynamaktadır. Yunan limanı, aslında Orta Doğu ile Balkanlar ve Avrupa pazarları arasındaki kapıdır; Çin perspektifinden bakıldığında ise AB’ye eşsiz bir giriş noktasıdır.

Çinli elektronik devi Huawei, Pire Limanı’nda bir lojistik merkezi açmış, ardından Yunanistan ile Çin arasında, Çin Kalkınma Bankası tarafından finanse edilen yeni konteyner gemileri ve dökme yük gemileri inşa etmek için 2 milyar euro değerinde bir anlaşma imzalanmıştır.[14] Pire Limanı’nda yer alan en önemli Çinli şirket, Çin’in en büyük dökme yük taşıyıcısı ve hat taşıyıcısı olan, devlet sahipliğinde ve Hong Kong borsasında işlem gören COSCO’dur.

COSCO, Yunan hükümetinden iki konteyner terminalini işletmek için 35 yıllık bir imtiyaz elde etmiştir. COSCO, kapasiteyi artırmak için 230 milyon euro daha yatırım yapmayı kabul etti, bu da dönemin Yunan Başbakanı Antonis Samaras’ın Pire Konteyner Terminali projesini Yunanistan’daki en önemli yatırım olarak adlandırmıştır. Çinli nakliye şirketleri, aynı zamanda Napoli ve Cenova’daki İtalyan limanlarında da iyi bir şekilde yerleşmiştir. Hem COSCO hem de Çin Nakliye Şirketi bu limanlara büyük yatırımlar yapmıştır. Bu limanlar, Çin ile İtalya arasında Mart 2019’da imzalanan KYG, MoU’nun odak noktası olmuştur. Çin, karada ve denizde altyapı projelerine odaklanarak hem daha iyi bağlantılar kurmayı hem de KYG’den etkilenen bölgelerde siyasi nüfuz elde etmeyi amaçlamıştır.[15]

[14] Nicola Cassarini, “Is Europe to Benefit from China’s Belt and Road Initiative?”, *Istituto Affari Internazionali (IAI)*, 2022.

[15] A.g.e.

Çin tarafından finanse edilen altyapı projelerine yönelik destek, Avrupa'nın Doğu ve Güneydoğu bölgelerinin bazı kısımlarında, özellikle de henüz AB üyesi olmayan Batı Balkan devletlerinde hâlâ güçlü bir şekilde devam etmektedir. Sırbistan ve Karadağ, son yıllarda KYG kapsamında büyük miktarda yatırım almıştır. Ocak 2023'te, Karadağ başkenti dışında yer alan ve Çin tarafından finanse edilen 1 milyar ABD doları değerindeki yeni bir otoyol resmi olarak açılmıştır. Ancak en dikkat çekici örnek, tam bir AB üyesi olan Hırvatistan'dır. Zagreb, Çin Güneydoğu Avrupa İş Derneği'ne ev sahipliği yapmakta olup, limanlar ve AB tarafından finanse edilen, Çin tarafından inşa edilen Peljesac Köprüsü gibi kritik altyapı projelerine yönelik Çin yatırımlarını aktif bir şekilde teşvik etmektedir. Bu köprü, AB tarafından finanse edilen projelerde Avrupalı firmaları geride bırakarak sübvansede edilen Çinli firmaların Avrupa'da başarı kazandığı ilk örnektir.[16]

Çin'in KYG'sine olumlu bakan diğer Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri arasında Bulgaristan, Romanya ve Macaristan yer almaktadır. Bu ülkeler, 17-18 Ekim 2023 tarihlerinde Pekin'de düzenlenen üçüncü Kuşak ve Yol Forumu'na (KYF) üst düzey heyetler göndermiştir. Bulgaristan Ulusal Kuşak ve Yol Derneği, aktif ve eski politikacıları içeren bir örgüt olarak, onaylanmak üzere Çin makamlarına sunulmak üzere detaylı bir proje listesiyle Foruma katılmıştır. Bir önceki ay, Bulgaristan, Bulgaristan/AB ile Çin arasındaki işbirliğini güçlendirmek amacıyla KYG'nin 10. yıldönümü vesilesiyle iki günlük bir konferansa ev sahipliği yapmıştır. Bulgaristan Ekonomi ve Sanayi Bakan Yardımcısı Nikolay Pavlov, "Çin, Bulgaristan ve AB için, ayrıca Çin ile Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri arasındaki işbirliği bağlamında KYG kapsamında stratejik bir ortaktır" şeklinde açıklamada bulunmuştur.[17]

Ekim 2023'te KYF'ye katılan Macar heyeti, KYF'nin tutkulu bir destekçisi olan merkez bankası başkanını da içermekteydi. Bu başkan, Çin Halk Bankası ile para takası miktarını artırmak için bir anlaşma imzalamıştır. Her ne kadar toplam para takası miktarı açıklanmamış olsa da bu anlaşmanın muhtemelen Avrupa'nın en büyüğü olduğu ve Macaristan'ın eski kıtada Çin yatırımlarının en önemli merkezlerinden biri olmayı hedeflediği düşünülmektedir. 22 Aralık 2023'te, Çinli otomobil üreticisi BYD, Macaristan'ın Romanya ve Sırbistan sınırlarına yakın Szeged kentinde, yılda 200.000 araç üretim kapasitesine sahip Avrupa'nın en büyük elektrikli araç üretim tesisini kurmayı planladığını duyurmuştur. Bu tesis, KYG'nin Doğu Avrupa'daki amiral gemisi projesi olan Budapeşte-Belgrad-Üsküp-Atina demiryolu hattı boyunca yer alacaktır.[18]

Bu durum, KYG söz konusu olduğunda, Avrupa'nın iki farklı hızda ilerlediğini göstermektedir. Pek çok Orta ve Doğu Avrupa ülkesi, Pekin'in bağlantı projelerini teşvik etmeye ve Çin yatırımlarını çekmeye devam ederken, Batı Avrupa hükümetlerinin çoğu KYG'ye ve Çin'in Avrupa şirketlerini satın almasına sınırlamalar getirmiştir. Ancak, tüm Avrupalılar, Çin'in parasal hırslarına kapılarını açmışlardır ve bu dinamik, son KFY'de tam anlamıyla gözler önüne serilmiştir.

[16] A.g.e.

[17] A.g.e.

[18] A.g.e.

Foruma, çoğunluğu Küresel Güney'den olmak üzere yirmiden fazla devlet ve hükümet başkanı katılmıştır. Aralarında AB üyesi adayları Sırbistan, Karadağ ve Bosna-Hersek'in de bulunduğu Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinden üst düzey politika yapımcılar ve eski devlet ve hükümet başkanları, üst düzey Avrupalı bankacı temsilcileriyle birlikte KYF'ye katılmıştır. Forum sırasında, Çin'in politika bankaları, aralarında AB ülkelerinden birçok kurumun da bulunduğu yabancı kredi verenlerle yuan cinsinden bir dizi kredi sözleşmesi imzalamıştır.[19]

1.4. Latin Amerika

Ortak bir geleceğe sahip bir Çin-Latin Amerika topluluğu inşa etme önerisi 10. yılını doldurmuştur. Latin Amerika ülkeleri ile Çin arasındaki ilişkiler son 10 yılda tarihin hiçbir döneminde olmadığı kadar derinleşti. Her iki tarafta da hem ekonomik hem de kültürel açıdan birbirini bütünlemeye ve tamamlamaya yönelik büyük bir ilgi bulunmaktadır.

Son on yılda ticaret odaları ve yatırım platformlarından Çince öğretim merkezleri ve kültürel alışverişi teşvik eden kurumlara kadar çeşitli kurum ve merkezler açılmıştır, bu da Çin-Latin Amerika ilişkilerinin daha da gelişmesine yardımcı olmuştur. Bu önemli bir gelişme olarak değerlendirilmelidir; çünkü Çin ve Latin Amerika ülkelerinin kültürleri ve gelenekleri hala büyük ölçüde farklılık göstermektedir.

Latin Amerika'daki Kuşak ve Yol projelerinin hedefi, geniş kapsamlı olmasına rağmen, karşılıklı faydaya dayanmaktadır. Latin Amerika için Kuşak ve Yol Girişimi yeni bir olgudur, ancak iki taraf arasındaki ticari ve ekonomik alışverişler halihazırda önemli bir boyuttadır. “Çin Modernleşmesi ve Şili ile Latin Amerika ve Karayipler İçin Fırsatlar” başlıklı seminer, ECLAC ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin Şili'deki Büyükelçiliği tarafından ÇKP Merkez Komitesi Uluslararası Departmanı Bakanı Liu Jianchao'nun ziyareti vesilesiyle 7 Ağustos 2024 tarihinde düzenlenmiştir. Bakan Liu Jianchao, Çin ile bölge arasındaki kapsamlı stratejik işbirliğini desteklediği için ECLAC'a teşekkür etmiş ve bu işbirliğinin iki taraf arasındaki bağları güçlendirmede önemli bir rol oynadığını ifade etmiştir. ECLAC'ın, Latin Amerika ve Karayipler ülkelerinin sosyoekonomik gelişimine önemli katkılarda bulunduğunu vurgulamıştır.

José Manuel Salazar-Xirinachs, seminerin ECLAC'ta yapılmasını sağlayan Çin Halk Cumhuriyeti Büyükelçiliğine derin şükranlarını ifade etmiş ve Çin'in olağanüstü modernleşme sürecinin bölge üzerindeki olumlu etkilerinin genel olarak devam edeceğini belirtmiştir. BM yetkilisi, Latin Amerika ve Karayipler ülkeleri ile Çin arasındaki ilişkilerin hızla büyüdüğünü vurgulamıştır. Son yirmi yılda bölge ile Çin arasındaki ticaretin değerinin 35 kat arttığını belirtmiş; 2000 yılında ikili ticaretin 14 milyar doları biraz geçtiğini, 2022 yılında ise yaklaşık 500 milyar dolara yaklaştığını açıklamıştır. Çin'in Avrupa Birliği'ni geçerek bölgenin ikinci en büyük ticaret ortağı haline geldiğini ve Güney Amerika'nın en önemli ihracat pazarı olduğunu; Latin Amerika ve Karayipler'in ise Çin'in dördüncü en büyük ticaret ortağı olduğunu eklemiştir.[20]

[19] A.g.e.

[20] A.g.e.

Ayrıca bölgede Şili (2005), Peru (2009), Kosta Rika (2011), Nikaragua ve Ekvador (2024) ile Çin arasında serbest ticaret anlaşmaları imzalanmış, Honduras ile müzakerelerin ise devam ettiği belirtilmiştir. KYG kapsamında, 2015 ile bu yıl arasında Çin'in bölgede farklı sektörlerde 100 milyar doları aşan yaklaşık 200 mega projenin gerçekleştirdiği ifade edilmiştir. José Manuel Salazar-Xirinachs, bölge ülkelerinin Çin ile ticaretteki uzmanlık desenlerini geliştirmelerini ve ihracatlarının teknolojik karmaşıklığını ve katma değerini artırmalarını, üretken gelişim politikalarının bir parçası olarak teşvik etmiştir. Son olarak, ECLAC İcra Sekreteri, kuruluşun Çin Halk Cumhuriyeti ile bölge ülkeleri arasındaki ilişkileri kolaylaştırma ve destekleme konusundaki kararlılığını yinelemiştir.[21]

Brezilya ve Çin arasındaki diplomatik ilişkiler, 15 Ağustos 2024 tarihinde 50. yılını doldurmuştur. Brezilya ve Çin arasındaki ilişkilerin derinleşmesi, küresel jeopolitik dinamikler açısından da önemli sonuçlar doğurmaktadır. Brezilya Devlet Başkanı Lula da Silva'nın, Çin ile uzun vadeli stratejik ortaklık görüşmelerini sürdürme kararlılığı, Brezilya'nın küresel arenada artan rolünü göstermektedir. Lula, Brezilya'nın KYG'ye katılmaya açık olduğunu ifade ederken, bu işbirliğinin ABD ile olan ilişkileri tehlikeye atmasını istemediğini vurgulamıştır. Bu bağlamda, Brezilya'nın çok-kutuplu bir dünya düzenine katkıda bulunma amacıyla hem Çin hem de ABD ile dengeli ilişkiler kurma çabası dikkat çekicidir. Lula, Brezilya'nın stratejik ortaklar bulma ihtiyacını vurgularken, ABD ile çatışmak yerine, her iki ülkeyle de güçlü bağlar geliştirmeyi hedeflemektedir. Bu denge politikası, Brezilya'nın hem bölgesel hem de küresel güç dengeleri içindeki yerini sağlamlaştırmaktadır.[22]

Bu gelişmeleri takiben 15 Ağustos 2024 tarihinde Xi Jinping, Çin'in Brezilya ile ortak bir geleceğe sahip topluluk inşasını desteklediğini belirtmiştir. Şi ve Lula yapılan son açıklamalar, Çin-Brezilya ilişkilerinin geleceği hakkında önemli ipuçları sunmaktadır. Çin ve Brezilya, gelişmekte olan ülkeler ve yükselen pazarlara yönelik olarak, uluslararası arenada giderek artan bir öneme sahiptir. İki ülke arasındaki ilişkilerin son 50 yıldaki istikrarlı gelişimi, küresel anlamda önemli bir stratejik ortaklık oluşturmuştur. Şi'nin de belirttiği gibi Bu gelişmeleri takiben 15 Ağustos 2024 tarihinde Xi Jinping, Çin'in Brezilya ile ortak bir geleceğe sahip topluluk inşasını desteklediğini belirtmiştir. Şi ve Lula yapılan son açıklamalar, Çin-Brezilya ilişkilerinin geleceği hakkında önemli ipuçları sunmaktadır. Çin ve Brezilya, gelişmekte olan ülkeler ve yükselen pazarlara yönelik olarak, uluslararası arenada giderek artan bir öneme sahiptir. İki ülke arasındaki ilişkilerin son 50 yıldaki istikrarlı gelişimi, küresel anlamda önemli bir stratejik ortaklık oluşturmuştur. Şi'nin de belirttiği gibi bu ilişkiler, uluslararası ortamda yaşanan değişikliklere rağmen, güçlü bir uyum ve işbirliği çerçevesinde ilerlemiştir. Bu süreçte, Çin ve Brezilya, sadece kendi ulusal çıkarlarını değil, aynı zamanda dünya barışı, istikrarı ve refahını da gözetten bir yaklaşım sergilemiştir.[23]

[21] A.g.e.

[22] "Brazil's Lula nods to 'long-term partnership'" with China, *Reuters*, <https://www.reuters.com/world/brazils-lula-nods-long-term-partnership-with-china-2024-08-14>, (Erişim Tarihi: 22.08.2024).

[23] A.g.e.

2024 yılının ilk yarısında Brezilya ile Çin arasındaki ikili ticaret 96,5 milyar dolara ulaşmış, bu da 2023'ün aynı dönemine göre %9,3'lük bir artış anlamına gelmektedir. Brezilya'nın Çin'den yaptığı ithalat %16,9 artarak 34,7 milyar dolara çıkarken, Çin'e yapılan ihracat %5,4 artışla 61,8 milyar dolara ulaşmış ve Brezilya'nın 27 milyar dolarlık olumlu bir ticaret fazlası elde etmesine yol açmıştır.[24]

1.5. Ortadoğu

Mayıs 2024'te Pekin'de düzenlenen 10. Çin-Arap Devletleri İşbirliği Forumu Bakanlar Konferansı'nda konuşan Xi Jinping, Çin-Arap ilişkilerinde “yeni bir çağ” başladığını vurgulamıştır. Orta Doğu'da ABD'nin etkisinin büyük olduğu bir bölgede, Çin, kendisine daha büyük bir siyasi rol edinmek, ekonomik bağlarını derinleştirmek ve küresel Güney ülkeleri arasında ABD ve G7 müttefiklerine karşı denge oluşturmak amacıyla aktif bir bölgesel strateji izlemektedir. Mevcut jeopolitik ortamda Çin'in imajı pozitif görünmektedir ancak bu süreçte ABD'nin kalıcı güvenlik ve ekonomik nüfuzuyla da mücadele etmek zorundadır.[25]

Çin'in Orta Doğu'da daha büyük bir siyasi rol üstlenme hedefinin bir göstergesi olarak, Pekin, 7 Ekim 2023'te başlayan İsrail-Hamas savaşı sonrasında Filistin davasına yönelik savunuculuğunu yoğunlaştırmıştır. Çin-Arap Forumu'nun nihai bildirisinde (Pekin Bildirisi) çatışmanın çözülmesi için uluslararası bir barış konferansı çağrısında bulunulmuştur. Bildiride ayrıca, İsrail'in Rafah'a yönelik işgali ve BM Güvenlik Konseyi'nde Filistin devletinin tanınmasına yönelik kararların ABD tarafından veto edilmesi kınanmıştır. Çin, diğer uluslararası platformlarda da benzer şekilde Filistin yanlısı bir duruş sergileyerek, Fatah ve Hamas arasında uzlaşma sağlamak için arabuluculuk yapma çabalarında bulunmuş ve bu grupları Pekin'de görüşmelere davet etmiştir. Filistinli 14 grubun üst düzey temsilcileri 21-23 Temmuz 2024 tarihleri arasında Pekin'de uzlaşma görüşmeleri gerçekleştirmiş ve 14 Filistinli grup tarafından Bölünmenin Sona Erdirilmesi ve Filistin Ulusal Birliğinin Güçlendirilmesine İlişkin Pekin Deklarasyonu imzalanmıştır.

Pekin, Çin-Arap forumunu, daha önce ihmal ettiği Arap devletleriyle ilişkilerini güçlendirmek için bir fırsat olarak değerlendirdi. Çin, ABD ile yakın savunma ve güvenlik ilişkileri bulunan ve Arap Ligi'nin mevcut başkanlığını yürüten Bahreyn ile kapsamlı bir stratejik ortaklık anlaşması imzaladı. Kuzey Afrika devletleri arasında ise Çin, Tunus ile stratejik ortaklık anlaşması imzalamış ve Libya Başbakanı ve Dışişleri Bakanı Abdul-Hamid Dbeibah ile Pekin'de üst düzey görüşmeler gerçekleştirmiştir.

Çin ve Körfez ülkeleri, ABD'nin ticaret, finans ve teknolojiye karşı benzeri görülmemiş silahlanma politikası konusundaki endişelerini paylaşmaktadır.

[24] “Tit-for-Tat Diplomacy: Will Brazil Join China's Belt and Road Initiative?”, *China Global South Project*, <https://chinaglobalsouth.com/analysis/tit-for-tat-diplomacy-will-brazil-join-chinas-belt-and-road-initiative/>, (Erişim Tarihi: 22.08.2024).

[25] “Contesting the West: China's Middle East strategy”, *IISS*, <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2024/06/contesting-the-west-chinas-middle-east-strategy/>, (Erişim Tarihi: 22.08.2024).

Ayrıca, ABD'nin Ukrayna ve Gazze'de sözde uluslararası hukuku uygulama konusundaki algılanan tutarsızlıkları, uluslararası kurallara dayalı düzeni savunma iddiasını ciddi şekilde zayıflatmıştır. ABD merkezli Arab Barometer'a göre, sıradan Arap vatandaşları arasında ABD'nin itibarı 2022 yılına kıyasla dramatik bir şekilde düşmüş olup, 2023'ün sonları ve 2024'ün başlarında yapılan en son anketlerde ABD'nin kaybının Çin'in kazancı olduğu açıkça görülmektedir.[26]

Çin sık sık Orta Doğu'da ABD'nin etkisini sorgulamak istese de ABD'nin siyasi ve güvenlik rolünü tamamen devralmayı hedeflediğine dair bir işaret yoktur. Pekin, Mart 2023'te Suudi Arabistan-İran normalleşme anlaşmasını sonuçlandırmada elde ettiği başarıya dayanıyor, ancak bölgedeki maliyetli karışıklıklardan kaçınıyor. Örneğin, Çinli ihracatçıların Kızıldeniz'deki Ansarullah (Husi) saldırıları nedeniyle ek maliyetler üstlenmesine rağmen, Çin askeri müdahalede bulunmamış ve deniz iletişim hatlarının açık tutulması yükünü ABD ve müttefiklerine bırakmıştır. Bunun yerine Çin ve Rusya, Husi'lerle gemilerinin hedef alınmayacağı konusunda güvence sağlamak için müzakerelerde bulunmuştur. Çin, insansız hava araçları ihracatını artırmış, yerel ordularla liman ziyaretleri ve ortak tatbikatlar şeklinde savunma işbirliğini artırmış olmasına rağmen, Arap ortaklarına güvenlik garantileri sunmamış ve ABD'nin bölgesel güvenlik varlığını değiştirmeye ilgi duymamaktadır.[27]

Çin'in Arap dünyasıyla ilişkileri, siyasetten ve savunmadan çok enerji ve ticarete dayanmaktadır. Çin, Körfez İşbirliği Konseyi (KİK) bloku, Mısır ve Irak gibi en büyük Arap ekonomilerinin bazılarının en büyük ticaret ortağıdır. 2022 yılında, petrol ithalatının yarısından fazlasını Körfez bölgesinden sağlamıştır. KYG kapsamında, Çin'in Arap ülkelerine yaptığı yatırımlar, petrol ve gaz, yenilenebilir enerji, dijital bağlantı ve limanlar ve lojistik gibi çeşitli sektörleri kapsayacak şekilde artış göstermiştir. Bu arada, Çin ile KİK arasındaki 2004 yılından beri devam eden serbest ticaret anlaşması müzakereleri hız kazanmış ve Ekim 2023'te KİK ve Çin'den ticaret bakanları Pekin'de bir araya gelmiştir. Ancak son raporlar, müzakerelerin, muhtemelen Çin'den ucuz ithalatın Suudi Arabistan'ın imalat hedeflerini engelleyebileceğine dair endişeler nedeniyle bir aksama yaşadığını ileri sürmektedir.[28]

2022'de Riyad'da düzenlenen ilk Çin-Arap Devletleri Zirvesi'nde Şi, Körfez bölgesiyle ekonomik işbirliğinin bir sonraki aşaması için ticarete yerel para birimlerinin kullanılmasını vurgulamıştır. O tarihten bu yana, BAE, Şanghay borsasında renminbi ile sıvılaştırılmış doğal gaz anlaşması yapmış, Suudi Arabistan ise Çin ile olan petrol ticaretinde renminbi kullanımını değerlendirmektedir. Ayrıca, Suudi Arabistan ve BAE, Çin Halk Bankası ile para takası anlaşmaları imzalamış ve merkez bankası dijital para birimlerini (CBDC'ler) denemektedir. 2020'de başlatılan ve BAE merkezli bir ödeme-takas sistemi olan Buna, yerel para birimlerinde daha kolay transferler sağlamak için Çin'in UnionPay ile bağlantı kurmayı planlamaktadır. Çin ve Körfez egemen servet fonları da birbirlerinin pazarlarına yönelik yatırım seviyelerini artırmıştır, ancak bu durum sınırlı kalmıştır.[29]

[26] A.g.e.

[27] A.g.e.

[28] A.g.e.

[29] A.g.e.

Çinli yatırımcılar büyüme için giderek daha fazla Arap pazarlarına yönelmektedir. Alibaba (e-ticaret), Tencent (veri depolama) ve Meituan (yemek dağıtım) gibi Çinli teknoloji ve e-ticaret devlerinin, Suudi Arabistan'da operasyonlarını genişletmeyi düşündükleri ve yatırım ve pazar payı arayışında oldukları bildirilmektedir. Suudi Arabistan da, Çinli otomotiv teknoloji üreticilerini krallıkta tesisler kurmaları için teşvik etmek amacıyla egemen yatırımları kullanmaktadır. Daha genel olarak, ABD-Çin jeoekonomik gerilimi, Çin-Arap ticaret ve yatırım ilişkileri üzerinde karmaşık etkiler yaratmaktadır. BAE'nin G42 ve Suudi Arabistan'ın Alat firmaları, ABD'nin baskısı altında Çin'deki yapay zeka (AI) yatırımlarından çekilmeye istekli olduklarını belirtmiştir.

Washington, bu yapay zeka şirketlerinin ürettiği Nvidia yarı iletkenlerinin Çin'e ulaşabileceğinden korktuğu için Körfez ülkelerine satışını sınırlamış ve Saudi Aramco destekli bir girişim sermayesi fonu olan Prosperity7'nin ABD merkezli AI girişimi Rain AI'daki hissesini tasfiye etmesini zorunlu kılmıştır. Ancak, ABD ve Avrupa tarifelerinin Çinli ihracatçılara yönelik pazarları kapatmasıyla birlikte, Arap ekonomileri için yeni fırsatlar ortaya çıkmaktadır. Örneğin, ABD ve Avrupa Birliği'nin Çinli elektrikli araçlara yönelik gümrük vergisi artışları, Çinli ihracatçıları satışlarını Arap ve diğer tüketici pazarlarına yönlendirmeye teşvik edebilir.

Bu arada, Fas ve Mısır, ABD ve Avrupa tarifelerinden kaçınmak, Avrupa ve Kuzey Amerika'daki pazarlara coğrafi olarak daha yakın olmak ve Mısır ve Fas'ın AB ve ABD ile sahip olduğu tercihli ticaret düzenlemelerinden yararlanmak isteyen Çinli elektrikli araç, pil, çelik ve kimya üreticilerinin ilgisini çekmektedir.[30]

Çin, ekonomik kalkınma ve çatışma çözümünde alternatif bir ortak olarak kendini başarılı bir şekilde konumlandırmıştır. Bununla birlikte, Çin'in Küresel Güney Ülkeleri arasında koalisyon kurma stratejisi, bölgedeki ABD'den savunma ve güvenlik taahhütleri alma cazibesinin devam etmesi, kültürel engeller ve Çin'in ekonomik yavaşlaması devam ederse ülkelerin Çin ile daha derin ekonomik bağlar kurma ilgisini kaybetme riski gibi birçok engelle karşı karşıyadır. Ancak Gazze'deki yıkıcı savaş ve küresel ticaret savaşlarının yoğunlaşmasıyla birlikte, Çin ile bağları güçlendirme ve özellikle BRICS+ gibi Çin'in liderliğindeki uluslararası gruplara katılma konusunda belirgin bir bölgesel ilgi vardır. Bu durum, Pekin'in devlet egemenliğine vurgu yaparak ve daha adil, çok kutuplu bir dünya düzeni vizyonu sunarak Arap dünyasında yankı bulmaya devam edeceğini göstermektedir.

2. HEDEFLER

2.1. Koridorlar

2.1.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü (NELB)

- 3. Kuşak ve Yol Forumu'nda bu dönem için belirlenen yeni hedef, Rusya-Ukrayna Savaşı'ndan dolayı oldukça kısıtlanan Yeni Avrasya Kara Köprüsü'ne bir alternatif olarak Orta Koridor'un güçlendirilmesi ve Orta Asya'dan Avrupa'ya bağlanan koridorun desteklenmesidir.

[30] A.g.e.

- KYG'deki Kuzey Koridoru, yani Rusya üzerinden geçen guzergah, Çin'in uluslararası ticaretini ve bağlantılarını artırmak amacıyla stratejik bir öneme sahiptir.
- Bu koridordaki hedefler arasında, mevcut guzergahı daha verimli hale getirmek, taşıma kapasitesini artırmak ve lojistik altyapıyı gulendirmek yer almaktadır.
- Bu proje, Çin'in Xinjiang kentinden başlayarak Kazakistan, Rusya, Belarus, Polonya, Çekya ve tüm Atlantik kıyısına kadar uzanan bir rota üzerinde yer almaktadır. Proje, eski Sovyet bölgelerinden geçerek uluslararası işbirliğini demiryolu bağlantısıyla artırmayı amaçlamaktadır.
- Bu koridorun Çin-Rusya işbirliğinin gelişimine katkıda bulunması beklenmektedir.
- Bu koridor, Çin'in Sincan Uygur zerk Bölgesi'nin ekonomik kalkınmasına destek olmaktadır. Bu projenin Sincan Uygur zerk Bölgesi'nin büyük bir ticaret-sanayi bölgesine dönüşmesine yardımcı olması beklenmektedir.
- Bu koridor üzerinden ticarete yerel para birimlerinin kullanılması, oldukça önemli bir hedef olarak karşımıza çıkmaktadır.
- Çin ve Rusya arasında 4,350 millik demiryolu hattının inşa edilmesi hedeflenmektedir.

2.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC)

- 3. Kuşak ve Yol Forumu'nda bu dönem için belirlenen yeni hedef, Kuzey Koridoru'nda yaşanan zorlukları önlemek için Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru'nu gulendirerek artan Çin-Rusya ticaret ve ilişkilerini devam ettirmektir.
- Tianjin-Ulaanbaatar-Ulan-Ude Merkez Guzergahı'nın 2030 yılına kadar çift hatlı elektrikli demiryolu hattına dönüştürülmesi konusunda Rusya, Moğolistan ve Çin arasında üçlü bir fikir birliğine varılmıştır.
- Çin'i Rusya'nın Trans-Sibiryaya demiryolu sistemine bağlayan Trans-Moğol Demiryolu, malların Rusya ile Doğu Asya arasındaki hareketi için önemli bir rota görevi görmektedir.[31]
- Çin-Moğolistan-Rusya ekonomik koridoru, Moğolistan ve Sibiryaya gibi hammadde bölgelerinin büyük dünya pazarlarına olan ekonomik mesafesini kısaltmakla kalmamakta, aynı zamanda bu bölgeleri birbirine yakınlaştırarak son kullanım ürünlerinin yerel olarak üretilmesine yönelik işbirliklerine olanak sağlamaktadır.[32]
- Bu koridorun temel hedefi, Çin, Moğolistan ve Rusya arasında ekonomik işbirliğini artırmak ve bölgesel kalkınmayı teşvik etmektir.
- Koridorun lojistik altyapısını kullanarak ticaretin kolaylaştırılması ve bölgesel entegrasyonun gulendirilmesi de önemli hedefler arasındadır.
- Enerji ve doğal kaynakların verimli bir şekilde taşınması, koridorun bir diğer önemli hedefidir.

[31] "Russia, Mongolia trade flourishing as Moscow turns east for new markets", *Intelli News*, <https://www.intellinews.com/russia-mongolia-trade-flourishing-as-moscow-turns-east-for-new-markets-295862/>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

[32] A. N. Fartyshov ve S. Davaanyam, "Significance of the China-Mongolia-Russia economic corridor for the Irkutsk Region and Mongolia", *IOP Conf. Ser.*, 2021, <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/629/1/012061/pdf#:~:text=However%2C%20the%20China%2DMongolia%2D,producing%20end%2Duse%20products%20locally>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

- Moğolistan'ın öncelikli hedefi, ekonomik çeşitliliği artırarak hammadde bağımlılığını azaltmak ve bölgedeki ticaret potansiyelini maksimize etmektir. Bu, Rusya ve Çin gibi komşularıyla olan ticaret ilişkilerinin güçlendirilmesini ve bölgesel kalkınmanın desteklenmesini içermektedir.
- Hem Moğolistan hem Çin hem de Rusya, bu ekonomik koridoru tamamlanmak suretiyle bölgede refah ve kalkınmayı tesis etmeyi hedeflemektedir.
- Karayla çevrili bir ülke olan Moğolistan, bu koridor sayesinde Çin ve Rusya üzerinden dünya pazarına erişebilecek ve böylece ihracatını artırma fırsatına sahip olacaktır.

2.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Kuşağı (CCWAEAC)

- Yeni Avrasya Kara Köprüsü'nün en önemli alternatifi olarak görülen ve Orta Koridor olarak da adlandırılan bu güzergâhtaki altyapı projelerinin hayata geçirilmesi, Çin'in en temel hedefleri arasındadır.
- Koridor temel olarak Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan, Afganistan, İran ve Türkiye'yi birbirine bağlamayı amaçlamaktadır.
- Ukrayna'daki savaşın başlangıcından sonra Çin, KYG kapsamında Rusya'ya ihtiyaç duyulmayan alternatif koridorlara ağırlık vermektedir. Bu bağlamda Çin'den yola çıkarak Orta Koridor üzerinden Avrupa'ya uzanan kara ve demiryollarının geliştirilmesi, öncelikli hedefler arasındadır.
- Bu koridor, bölgesel ulaşım ve ticaretin gelişimini teşvik etmeyi, Çin'i Orta Asya ve Batı Asya ülkeleriyle entegre etmeyi ve enerji sektöründe işbirliğini artırmayı amaçlamaktadır.
- Orta Koridor'un geliştirilmesindeki hedeflerden biri de Çin'in deniz taşımacılığında Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını azaltmaktır.
- Projenin önemli bileşenleri arasında; Fergana Vadisi'ndeki Kamçik Geçidi gibi kritik demiryolu hatlarının inşası, Özbekistan'da Çin Demiryolu Grubu Limited Şirketi tarafından yapılan demiryolu projeleri ve Bakü-Tiflis-Kars demiryoluyla Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan'ı birbirine bağlama çalışmaları yer almaktadır. Ayrıca Gürcistan'daki Poti Sanayi Bölgesi'nin geliştirilmesi, projenin önemli bileşenlerinden biri haline gelmiştir.
- Orta Asya'daki refah ve kalkınmaya destek olması beklenen proje, aynı zamanda yoksulluğun azaltılması ve diğer güvenlik risklerinin hafifletilmesine de yardımcı olacaktır.
- Bu koridor, malların ve insanların bölgeler arasında daha kolay ve daha verimli hareketini kolaylaştırmak için karayolları, demiryolları ve limanlar gibi ulaşım altyapısını iyileştirmeyi amaçlamaktadır.
- Bu bağlantının amacı, Çin'den Orta Asya, Hazar, Kafkasya, Batı Asya ve Avrupa'ya kadar kesintisiz bir ekonomik koridor oluşturmaktır.
- Ekonomik kuşak, Çin'in enerji güvenliği açısından stratejik öneme sahip olup, başta Orta Asya olmak üzere doğal kaynaklar açısından zengin ülkelerle istikrarlı enerji tedariki ve kaynak paylaşımı anlaşmaları sağlamayı amaçlamaktadır.
- Çin, bu koridor kapsamında ekonomik yatırımlara ve işbirliğine odaklanarak alternatif bir bölgesel kalkınma modeli sunmayı amaçlamaktadır.

2.1.4. Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru (CPEC)

- CPEC, Çin ile Pakistan arasındaki bağlantıyı güçlendiren 3.000 km'lik kapsamlı bir deniz ve kara tabanlı koridor oluşturmayı hedeflemektedir.
- Karayolu, liman, demiryolu, enerji santralleri ve iletişim projeleri gibi bir dizi altyapının inşa edilmesi veya iyileştirilmesi hedeflenmektedir. Bu altyapı ağı, nakliye maliyetlerini ve süresini azaltarak ticaret verimliliğini artırmak için tasarlanmıştır.
- Bu projenin bölgesel istikrara katkıda bulunması, ekonomik entegrasyonu teşvik etmesi, bölgesel bağlantıları güçlendirmesi, ülke ekonomisini canlandırması ve yatırım ve ticaret imkanlarını artırması beklenmektedir.
- CPEC kapsamında; enerji sorunlarının çözülmesi, altyapı projeleri ve özel ekonomik bölgelerin tamamlanması gibi öncelikli hedefler mevcuttur.
- Bu proje kapsamında başta Gvadar olmak üzere ülke genelinde özel ekonomik bölgelerin oluşturulması öngörülmektedir. Böylece Pakistan'ın dünyayla ekonomik bağlantılarının güçlendirilmesi hedeflenmektedir.
- Proje kapsamındaki yenilikçi enerji projeleri sayesinde Pakistan'ın enerji güvenliğine katkıda bulunması öncelikler arasındadır. CPEC, enerji santrallerinin inşası ve yenilenebilir enerji kaynaklarının geliştirilmesi yoluyla iki ülke arasında enerji işbirliğini sağlamayı hedeflemektedir.

2.1.5. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru (BCIMEC)

- Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru'nun temel hedefleri arasında bölgedeki ulaştırma koridorlarını geliştirmek, enerji kaynaklarını optimize etmek, tarımı güçlendirmek ve ticareti artırmak yer almaktadır.
- Dört ülkenin havayolu ve su yolu bağlantılarını güçlendirmek, enerji nakil hatları ve petrol boru hatları kurmak da hedefler arasındadır. Bu koridorun kurulmasıyla dört yüz milyondan fazla insan ortak bir pazara erişim sağlanması hedeflenmektedir.
- Bu koridor; mallar, hizmetler ve enerji için daha fazla pazar erişimi, tarife dışı engellerin ortadan kaldırılması, ticaretin daha iyi kolaylaştırılması, altyapı gelişimine yatırım yapılması ve maden, su ve diğer doğal kaynakların ortak araştırılması ve geliştirilmesini öngörmektedir.
- Bu ticaret koridorunun ekonomik avantajlarından en önemlisi, Güneydoğu Asya'daki çok sayıda pazara erişim, ulaşım altyapısının iyileştirilmesi ve sanayi bölgelerinin oluşturulmasıdır.
- BCIMEC; altyapı, istihdam ve ilgili ülkelerde yaşayan insanlara daha iyi yaşam standartları vaat etmektedir.
- Proje kapsamında Bangladeş'e 24 milyar dolarlık bir yatırım taahhüt edilmiştir. Bu yatırımın bir parçası olarak Bangladeş-Myanmar sınırında elektrik tesisi kurulumu ve Sonadia adasında liman inşası gibi projeler gerçekleştirilecektir. Ayrıca Hindistan'ın en az gelişmiş bölgelerine ulaşacak olan koridor, bölgenin ekonomik kalkınmasına katkı sağlayacak ve Çin ile Bengal Körfezi arasında stratejik bir bağlantı oluşturacaktır.

2.1.6. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru (CICPEC)

- Bu koridorun temel amacı, Çin'in güney şehirlerini karayolu, demiryolu ve gaz hatlarıyla Vietnam, Kamboçya, Laos, Tayland, Malezya ve Singapur'a bağlamaktır.

- Bu proje, özellikle ulaştırma ağlarını (otoyollar, demiryolları ve hava bağlantılarını) geliştirerek Büyük Mekong alt bölgesindeki eyaletler arasındaki işbirliğini artırmayı amaçlamaktadır.
- Bu girişim, Çin’le 2010 yılından bu yana bir serbest ticaret anlaşmasına bağlı olan ASEAN üyeleri arasındaki ticareti desteklemektedir.[33]
- CICPEC; Singapur, Kuala Lumpur, Bangkok, Phnom Penh, Ho Chi Minh, Vientiane, Hanoi ve Nanning gibi sekiz büyük bölgeyi birbirine bağlayarak ekonomik işbirliğini ve altyapıyı güçlendirmeyi hedeflemektedir.

2.1.7. Çin-Myanmar Ekonomi Koridoru (CMEC)

- CMEC’nin temel hedefi, Çin ve Myanmar arasındaki ticaret ve ekonomik ilişkileri güçlendirmek ve bölgesel kalkınmayı teşvik etmektir.
- Çin, Myanmar’a uzanan koridoru, Bengal Körfezi üzerinden Hint Okyanusu’na ve Sri Lanka’ya uzanacak şekilde genişletme hedefi koymuştur.
- Sınır ötesinde barış ve istikrarı ortaklaşa korumayı, karşılıklı ekonomik ve sosyal kalkınmayı, bölgesel barışı ve refahı ortaklaşa teşvik etmeyi amaçlamaktadır.[34]
- Çin’in ithal petrolünün yüzde 80’inden fazlası Malakka Boğazı’ndan geçmektedir. Bu yüzden CMEC çerçevesinde Myanmar’dan Çin’e uzanan petrol ve gaz boru hattının inşası oldukça önemlidir. Bu koridor, Çin’in enerji güvenliğine katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.[35]
- Kyaukpü Serbest Ticaret Bölgesi’ndeki sanayi parkının inşasıyla birlikte istihdam ve ekonomik büyüme hedeflenmektedir.

2.1.8. Deniz İpek Yolu

- 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, Çin’den Avrupa’ya uzanan deniz bağlantılarını ve liman tesislerinin geliştirilmesine odaklanmıştır.[36]
- Deniz İpek Yolu, Çin’in liman şehirlerini Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu’na bağlayarak Doğu Afrika’daki limanlara ve Akdeniz’e kadar uzanan bir ağ oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu koridor, Afrika ve Avrupa arasındaki ticareti hızlandırmayı ve Çin’in ekonomik etkisini genişletmeyi hedeflemektedir.
- Bu deniz yolu, Çin’in zengin kıyı bölgesindeki üretim ve sermayenin dünyaya buluşmasına imkân sağlayacaktır.
- Proje kapsamında, Sri Lanka ve Maldivler gibi stratejik konumda bulunan limanlara, havaalanlarına ve diğer bağlantı projelerine yatırım yapılmıştır. Ayrıca Akdeniz’deki Mısır, İsrail, Lübnan, Kıbrıs, Yunanistan ve Balkanlar gibi bölgelere ulaşma hedefi doğrultusunda liman işletmeleri için adımlar atılmıştır.

[33] “One Belt”, *OBOReurope*, <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

[34] “Order on China-Myanmar border shared concern: China Daily editorial”, *China Daily*, <https://www.chinadaily.com.cn/a/202401/08/WS659bf01aa3105f21a507b293.html>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

[35] “China’s Engagement With The Myanmar Junta: A High Cost, Low Returns Deal”, *Fulcrum*, <https://fulcrum.sg/chinas-engagement-with-the-myanmar-junta-a-high-cost-low-returns-deal/>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

[36] Chia-Nan Wang ve Nhat-Luong Nhieu, “Charting sustainable logistics on the 21st-Century Maritime Silk Road: a DEA-based approach enhanced by risk considerations through prospect theory”, *Nature*, <https://www.nature.com/articles/s41599-024-02928-3>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

2.2. Diğer Bölgeler

2.2.1. Avrupa

- Çin'in hedefi, ABD'nin baskısı altında olan Avrupa'yla siyasi ve ekonomik ilişkilerini geliştirmektir.
- KYG, Avrupa ile Asya arasında kara ve deniz bağlantıları yoluyla bölgesel entegrasyonu geliştirmek, ticareti artırmak ve ekonomik b­y­yemeyi teşvik etmeyi amaçlamaktadır.[37]
- Bu projeye Avrupa'da bölgesel istikrarın artırılması, ticaretin kolaylaştırılması, altyapı bağlantılarının g­c­c­lendirilmesi ve ekonomik kalkınmanın teşvik edilmesi hedeflenmektedir.[38]
- Çin, bu proje kapsamında Balkan ­lkelerine ve çoğunlukla Almanya'ya ağırlık vermiş durumdadır.

2.2.2. Afrika

- Batı'yla rekabetin arttığı bu dönemde Çin'in hedefi, k­resel tedarik zincirlerini, ticaret yollarını, sermaye ve teknoloji akışını K­resel G­ney'e yönlendirmektir.
- Çin, yeşil enerji girişimini Afrika'daki yatırımlarla hayata geçirmeye kararlıdır.
- Temel hedeflerden biri, ticaret ve altyapı yatırımları aracılığıyla Çin ve Afrika ­lkeleri arasındaki işbirliğini g­c­c­lendirmektir.
- KYG'nin Afrika'daki hedefleri, bölgedeki altyapıyı g­c­c­lendirmek, ekonomik b­y­yemeyi teşvik etmek ve bölgesel entegrasyonu artırmaktır. Bu, Afrika'nın kalkınma ve refahına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.

2.2.3. Ortadoğu

- İsrail-Hamas Savaşı devam ederken önemli bir ticaret yolu olan Akdeniz-Kızıldeniz bağlantısı tehlikeye girmektedir. Ayrıca Yemen'deki Husiler, deniz yollarının g­venliğini tehlikeye atmaya devam etmektedir. Bu y­zden Çin'in hedefi, Ortadoğu'da devam eden çatışmaları yatıştırmak ve bölgede KYG yatırımlarını s­rd­rebilmektir.
- Petrol ve doğalgazı bakımından zengin Orta Doğu'da enerji ve ticari bağların geliştirilmesi ve bölgesel g­venliğin tesisi, temel öncelikler arasındadır.
- İsrail ve Yemen'in yanı sıra İran-İrak-Suriye hattındaki istikrarsızlıkların devam etmesi, Çin'in alternatif koridorlara yönelmesine yol açmaktadır. Rusya (kuzey) ve İran-İrak-Suriye (g­ney) koridorlarındaki bu jeopolitik riskler, Çin'in Orta Koridor'a yönelmesine neden olmaktadır.

[37] "Belt and Road Initiative (BRI)", *EBRD*, <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

[38] *A.g.e.*

3. GELİŞMELER

3.1. Koridorlar

3.1.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü (NELB)

- 31 Ocak 2024: Çin-Avrupa yük trenleri, Kızıldeniz geriliminin ortasında Yeni Avrasya Kara Köprüsü'nde gelişen hız ve demiryolları sayesinde taşımacılığı istikrara kavuşturdu. Çin Lojistik ve Satın Alma Federasyonu Direktörü Kang Shuchun: “Yeni Avrasya Kara Köprüsü’nden geçen ulaşım ağının inşasının hızlandırılması, deniz taşımacılığına olan bağımlılığı azaltabilir ve uluslararası lojistiğin istikrarını ve verimliliğini arttırabilir.”[39]
- 13 Mart 2024: Yılın başından beri Çin’in Sincan Uygur Özerk Bölgesi’nde bulunan Horgos istasyonundan 4000 adet yük treni Avrupa’ya gitmiştir.
- 22 Mart 2024: Yılın başından beri Çin’in Erenhot Tren İstasyonu’ndan kalkan yük treni sayısı 1000’e ulaşmıştır. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, KYG’nin gelişimine derinlemesine entegre olmak, yeni Avrasya Kara Köprüsü ve yeni batı kara-deniz koridoruyla proaktif bir şekilde bağlantı kurmak, yüksek standartlarda pilot serbest ticaret bölgeleri inşa etmek ve Yurtiçi ve uluslararası ekonomik akışların birbirine bağlanmasında daha büyük bir rol oynayacak olan açılma ve işbirliği için daha yüksek standartlı platformlar oluşturmak istediklerini ifade etmiştir.[40]
- 26 Haziran 2024: Çin, Sincan Uygur Özerk Bölgesi’nin başkenti Urumçi’de düzenlenen beş günlük Çin-Avrasya Fuarı’nın açılış töreninde, Avrasya ülkeleriyle ekonomik işbirliğini derinleştirme taahhüdünü yinelemiştir. Sincan, KYG’nin öngördüğü altı büyük koridordan biri olan Yeni Avrasya Kara Köprüsü’nde stratejik bir konumda yer almaktadır.

3.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC)

- 19 Ocak 2024 tarihinde İsviçre’de düzenlenen Dünya Ekonomik Forumu’na katılan Moğolistan Başbakanı Luvsannamsrain Oyun-Erdene, Çin ve Rusya’yla ortak projelerini geliştirmek için bir zirve düzenlemeye çalıştığını belirterek KYG’ye katılımı artırmak için bir fizibilite çalışmasının yürütüldüğünü söylemiştir.
- 24 Ocak 2024: Moğolistan, işbirlikçi projelerini geliştirmek için Çin ve Rusya’yla bir zirve düzenlemeye çalıştığını ve komşuların bir araya gelmesinin yeni demiryolu bağlantılarını ve ekonomik koridor gelişmelerini hızlandırabileceğini söylemektedir.[41]

[39] “Tao Mingyang ve Yin Yeping, China-Europe freight trains under BRI stabilize transport amid Red Sea tensions”, *Global Times*, <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1306453.shtml>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

[40] “Xi calls for solid efforts to further development of central region”, *Ministry of Water Resources the People’s Republic of China*, http://www.mwr.gov.cn/english/News/NationalNews/202404/t20240403_1708655.html, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

[41] Kandy Wong, “Between China and Russia, landlocked Mongolia eyes summit to enhance ties as geopolitical pressures mount”, *South China Morning Post*, <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3249585/between-china-and-russia-landlocked-mongolia-eyes-summit-enhance-ties-geopolitical-pressures-mount>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

- 3 Nisan 2024: Çin-Moğolistan sınırındaki en büyük karayolu limanı olan Ganqmod Limanı'ndaki toplam mal hacminin, yılın başından itibaren 10 milyon tonu aştığı açıklanmıştır. Çin'in kuzeyindeki İç Moğolistan Özerk Bölgesi'ndeki liman, bu yıl yıllık %24,72 artışla yaklaşık 10,06 milyon ton mal hacmiyle rekor seviyeye ulaşmıştır. Ganqmod Limanı, ülke için önemli bir enerji ithalat kanalı ve Çin-Moğolistan-Rusya ekonomik koridorunda önemli bir merkez konumundadır.[42]
- 20 Haziran 2024: Moğolistan'ın demiryolu ağından 2023 yılında 708.000 ton petrol taşınmış ve yetkililer bu arzı 2027 yılına kadar güvence altına almıştır. Mayıs 2024 tarihinde Rusya Başbakan Yardımcısı Alexander Novak, iki ülkenin CMREC koridoru kapsamında Moğolistan üzerinden Çin'e elli milyar metreküp Rus doğal gazı taşınması beklenen Sibiryası Gücü-2 Gaz Boru Hattı için "yakın gelecekte" bir sözleşme imzalamasının beklendiğini söylemiştir.

3.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Kuşağı (CCWAEAC)

- 9 Ocak 2024: "2023 yılında Uluslararası Durum ve Çin'in Dış İlişkileri Sempozyumu" düzenlenmiştir. Sempozyum sırasında Çin ve Orta Asya devletleri arasında, enerji kalkınma ortaklığının kurulması ve Trans-Hazar uluslararası ulaşım koridorunun geliştirilmesinin desteklenmesi konusunda işbirlikleri yapılmıştır.
- 9 Ocak 2024: Azerbaycan, Zengezur Koridoru'nun inşasını tamamlamaya yaklaşmaktadır. Çin'den yola çıkarak Orta Koridor üzerinden Türkiye'ye uzanan güzergahtaki karayolu ve demiryolu inşaatının 2024 yılı sonunda tamamlanması beklenmektedir.
- 29 Ocak 2024-1 Şubat 2024: Türkiye'den Ticaret Bakanlığı ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM), Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK), Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği (TÜSİAD) ile Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği (MÜSİAD) temsilcilerden oluşan heyet, Çin'i ziyaret etmiştir.
- 28 Şubat 2024: Kazakistan Devlet Başkanı Kasım Cömert Tokayev, Kazakistan ve Çin'in ortak projesi olan Xi'an'daki ulaşım ve lojistik terminalinin açılışına telekonferans yoluyla iştirak etmiştir.
- 1 Mart 2024: Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolunun inşasını görüşmek üzere üç ülkeden yetkililer bir araya gelmiştir.
- 11 Mart 2024: Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev ve Kazakistan Cumhurbaşkanı Kasım Cömert Tokayev, Orta Koridor üzerinden bir konteyner treninin Azerbaycan'a ulaşmasını telekonferans yoluyla izlemişlerdir. Gelişmekte olan Orta Koridor, Doğu-Batı bağlantısını giderek yeniden şekillendirmektedir. Daha önce Çin'den gelen yüklerin bölgeler arası güzergah üzerinden Karadeniz limanlarına teslimi yaklaşık 53 gün sürerken, şimdi bu süre 18 güne düşmüştür. Trans Hazar Uluslararası Rotası veya Orta Koridor, Orta Asya ve Güney Kafkasyası uluslarının yüksek transit potansiyelinin hayata geçirilmesinde ana eksen olarak görülmektedir.

[42] "Volume of goods handled by China-Mongolia border port exceeds 10 million tons", AKI Press, https://akipress.com/news:767406:Volume_of_goods_handled_by_China-Mongolia_border_port_exceeds_10_million_tons/, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

- 30 Mart 2024: Çin, Kazakistan'a KYG'nin yeni koridorunu birlikte inşa etme çağrısı yapmıştır. Tarihi İpek Yolu güzergahındaki Doğu-Batı ticaretini canlandırmayı amaçlayan koridor, yüksek kaliteli, sürdürülebilir ve dirençli bağlantıların inşasına odaklanmıştır.
- 11 Nisan 2024: Türkiye'nin Pekin Büyükelçisi İsmail Hakkı Musa, Çin'in Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nin, tarihi İpek Yolu'nu canlandırmayı hedefleyen "Kuşak ve Yol" ile "Orta Koridor" girişimlerinin kritik kavşağında yer aldığını belirterek Türkiye ile bölge arasındaki işbirliğinin geliştirilmesi çağrısında bulunmuştur.
- 6 Mayıs 2024: Kırgızistan Cumhurbaşkanı Sadır Caparov, Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu inşaatının ekim ayında başlayacağını söyledi. Caparov, söz konusu demiryolunun Kırgızistan'ı "dünya için geçiş ülkesi" haline getireceğini söyledi.

3.1.4. Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru (CPEC)

- 21 Ocak 2024: Çin ve Pakistan, CPEC'in geliştirilmesini ortaklaşa teşvik etmek amacıyla ocak ayı sonunda İslamabad'da CPEC Uluslararası İşbirliği ve Koordinasyon Ortak Çalışma Grubu Dördüncü Toplantısını gerçekleştirdi.
- 22 Ocak 2024: Pakistan'ın Celum Nehri üzerinde bulunan 720 megawatt'lık Karot Hidroelektrik Santrali'nin açılışı yapılmıştır. KYG'deki ilk büyük ölçekli hidroelektrik projesi olan Karot Hidroelektrik Projesi, 2023 yılında toplam 3,1 milyar kilovatsaat elektrik üretti.
- 4 Mart 2024: Çin'in Pakistan Büyükelçisi Halil Hashmi, yaptığı açıklamada hem Çin hem de Pakistan'ın CPEC'in yeni aşamasında yüksek kaliteli kalkınmayı sürdürmek için çalıştığını söyledi. Bu koridorun ilk 10 yılında kaydedilen ilerlemeden yararlanan iki taraf, diğerlerinin yanı sıra sanayi, tarım ve yenilenebilir enerji alanlarında işbirliğine vurgu yapmaktadır.
- 10 Mart 2024: Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, yeni seçilen Pakistan Cumhurbaşkanı Asif Ali Zerdari'yi tebrik etmiştir.
- 13 Mart 2024: Pakistan Planlama ve Kalkınma Bakanı Ahsan İkbâl, "Pakistan, CPEC kapsamında 5 ekonomik koridor geliştirecek" demiştir. Bakan, CPEC projelerine ilişkin bir inceleme toplantısına başkanlık ederken, girişimin istihdam yaratma, inovasyon, yeşil enerji ve kapsayıcı bölgesel kalkınmaya yönelik ekonomik koridorları içerdiğini söylemiştir.
- 21 Mart 2024: Pakistan Enformasyon ve Yayıncılık Bakanı Attaullah Tarar, CPEC kapsamında dezenformasyona karşı Çin ve Pakistan'ın hükümetler arası işbirliği yapmasını önermiştir.
- 22 Mart 2024: Pakistan ve Çin, CPEC'in ikinci aşaması için beş yeni ekonomik koridor üzerinde çalışmaya başlayacaklarını açıklamışlardır.
- 25 Nisan 2024: Pakistan Planlama ve Kalkınma Bakanı Ahsan İkbâl, CPEC Ortak Çalışma Grupları ve yaklaşan 13. Ortak İşbirliği Komitesi'nin (JCC) ilerlemesini ele alan bir değerlendirme toplantısına başkanlık etmiştir. Bakan Ahsan İkbâl, Başbakan Şahbaz Şerif'in Çin'e yapacağı ziyarete dikkat çekerek Mutabakat Zaptları ve anlaşmaların uygulanması için bilinçli bir planlama ve proaktif tedbirler alınması gerektiğini vurgulamıştır.
- 1 Mayıs 2024: CPEC'in yaklaşan 13. Ortak Koordinasyon Komitesi (KİK) toplantısı öncesinde bir ödeme planının oluşturulacağı belirtilmektedir.
- 7 Mayıs 2024: Pakistan Askeri Sözcüsü Tümgeneral Ahmed Şerif, Çin finansmanlı projelere yönelik düzenlenen saldırılan arkasında Tehrik-i Taliban Pakistan'ın olduğunu söylemiştir.

- 7 Mayıs 2024: Pakistan Federal Denizcilik İşleri Bakanı Qaiser Ahmed Sheikh, Çinli şirket Hangeng Agricultural Group tarafından Gvadar Serbest Ticaret Bölgesi'nde kurulan Tarım Endüstri Parkı'nın açılışını yapmıştır. Hangeng Agriculture Group CEO'su Andy Liao, kaydedilen ilerlemeden duyduğu memnuniyeti dile getirerek Gvadar Limanı Kuzey Serbest Bölgesindeki işletmelerin kalkınma açısından önemine dikkat çekmiştir. Liao, CPEC'in ikinci aşamasında Gvadar'ın daha da büyüyeceğini öngörmüştür.
- 8 Mayıs 2024: Pakistan Planlama ve Kalkınma Bakanı Ahsan İkbâl, CPEC kapsamında 25 milyar dolar değerinde enerji ve altyapı yatırım planını duyurmuştur.
- 8 Mayıs 2024: Pakistan, Çin'le yapılacak Ortak Koordinasyon Komitesi toplantısında CPEC'in güvenliği konusunda bir Ortak Çalışma Grubu kurulmasını teklif etmeyi planlamaktadır. Ana Hat-1'e (ML-1) öncelik verilmektedir. Ayrıca Çinli işçilerin ve ML-1'in güvenliğine odaklanarak CPEC konusundaki ortak çalışma gruplarının 5'ten 11'e çıkarılması hedeflenmektedir.
- 9-11 Mayıs 2024: Çin'de "CPEC ve KYG'nin On Yılı ve Ötesi" konulu seminer düzenlenmiştir. Pakistan tarafından önemli yetkililerin davet edildiği bu seminer 23-24 Mayıs'ta düzenlenecek olan CPEC JCC forumu öncesinde önem arz etmektedir. Forumda 2025-2030 planlamasıyla alakalı hususlar görüşülecektir.
- 11 Mayıs 2024: Pakistan Planlama ve Kalkınma Bakanı Ahsan İkbâl, Pekin'de düzenlenen 'CPEC ve KYG'nin On Yılı ve Ötesi' konulu seminerde Çin'in Pakistan'daki çıkarları için yüksek güvenlik garantisi vermiş ve ülkenin Çinli personele yönelik misafirperverliğini vurgulamıştır.
- 4-9 Haziran 2024: Pakistan Başbakanı Şehbaz Şerif, 5 günlük Pekin gezisine çıkmış ve ikili ilişkileri üst seviyeye taşımak için temaslarda bulunmuştur. Pakistan, Çin'e istikrar ve güvenlik endişeleri konusunda güvence vermeye çalışmıştır. Taraflar, CPEC'in yükseltilmesi ve milyarlarca dolarlık projenin ikinci aşamada yüksek kaliteli gelişiminin ilerletilmesi konusunda fikir birliğine varmıştır.

3.1.5. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru (BCIMEC)

- 6 Şubat 2024: Myanmar'daki Arakan Ordusu, askeri cuntayla şiddetli çatışmaların ardından Rakhine eyaletinin büyük bir bölümünü ve Sittwe Limanı'nı ele geçirmiştir. Hindistan'ın geliştirdiği Sittwe Limanı, 484 milyon dolarlık iddialı Kaladan Çok Modlu Transit Projesi'nin bir parçasıdır. Bu durum, Sittwe Limanı'nın işlevselliğini tehlikeye atmaktadır.
- 24 Mart 2024: Bangladeş'te Çin'in finansman desteği verdiği ilk rüzgâr santrali tamamen faaliyete geçmiştir.
- 3 Nisan 2024: Çin'in Bangladeş Büyükelçisi Yao Wen, iki ülke arasındaki Serbest Ticaret Anlaşması'na (FTA) ilişkin fizibilite çalışmasına yönelik müzakerelerin yakında başlayacağını duyurmuştur.
- 25 Nisan 2024: 7. Çin Yunnan-Bangladeş İşbirliği Diyalog Toplantısı düzenlenmiştir. Toplantıda, koridorun inşası ve işbirliğinin teşvik edilmesinde ilgili ülkelerin aktif bir rol oynaması gerektiği vurgulanmıştır.

- 25 Haziran 2024: Bangladeş Devlet Başkanı Muhammed Şahabuddin, Dakka'da Çin Komünist Partisi (ÇKP) Merkez Komitesi Uluslararası Departmanı Başkanı Liu Jianchao ile görüşmüştür. Her iki taraf da iki ülkenin liderleri tarafından varılan önemli mutabakatı ortaklaşa uygulamak, geleneksel dostluğu ileriye taşımak, partiler arası alışverişleri güçlendirmek, kalkınma stratejilerini uyumlu hale getirmek, Kuşak ve Yol'u yüksek kalitede ortaklaşa inşa etmek ve Çin-Bangladeş stratejik işbirliği ortaklığını yeni bir seviyeye taşımak konusunda anlaşmıştır.

3.1.6. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru (CICPEC)

- 30 Ocak 2024: Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, Tayland-Çin Demiryolu Projesi'nin hızlandırılması gerektiğini söylemiştir. Bangkok'u Laos'a bağlayacak olan yüksek hızlı demiryolu hattı, gecikmeler nedeniyle sekteye uğramıştı. Bangkok'a yaptığı üç günlük ziyaret esnasında konuşan Wang, iki ülkenin "yüksek kaliteyi ortaklaşa geliştirmesi gerektiğini" söylemiştir.
- 27 Mart 2024: Malezya Ulaştırma Bakanı Anthony Loke, Güneydoğu Asya'daki komşuları arasındaki ekonomik bağları güçlendirmek amacıyla Çin öncülüğündeki 10 milyar dolarlık demiryolu projesini Tayland sınırına kadar genişletmeyi değerlendireceklerini söylemiştir.
- 28 Mart 2024: Malezya Başbakan Yardımcısı Fadillah Yusof, yaptığı açıklamada, Çin'in önerdiği KYG'nin benzeri görülmemiş fırsatlarla Malezya-Çin işbirliğinin merkezinde kalmaya devam ettiğini söylemiştir.
- İpek Yolu ve Asya Medeniyet Forumu'nun açılış konuşmasını yapan Fadillah, proje çerçevesinin altyapı geliştirme, bağlantı, ticaretin kolaylaştırılması ve insanlar arası alışveriş dahil olmak üzere çeşitli alanlarda kilit bir platform olmaya devam ettiğini vurgulamıştır.
- 12 Haziran 2024: Tayland Devlet Demiryolları (SRT) ve Lao Ulusal Demiryolu Otoritesi, temmuz ayı için hedeflenen Tayland-Lao demiryolu ağının resmi lansmanı üzerinde çalışmaktadır. Bu bağlantı, Tayland ile Çin arasındaki ilk doğrudan demiryolu bağlantısı anlamına gelecektir. Böylelikle Tayland, Laos-Çin demiryolu ağına bağlanarak ticareti, seyahati ve turizmi artıracaktır. Bu hamle, Tayland'ı bölgede önemli bir lojistik merkez haline getirecektir.
- 22 Haziran 2024: Tayland'da Çin yüksek öğrenim sergisi düzenlenmiştir. Bangkokthonburi Üniversitesi'nde açılan sergiye 32 Çin üniversitesi ve çok sayıda Taylandlı öğrenci ve öğretmen katılmıştır.

3.1.7. Çin-Myanmar Ekonomi Koridoru (CMEC)

- 7 Ocak 2024: Çin Dışişleri Bakan Yardımcısı Sun Weidong ve Myanmar Dışişleri Bakan Yardımcısı U Lwin Oo, yaptıkları görüşmede, Kuşak ve Yol işbirliğinin ve CMEC'in yüksek kalitede sürdürülmesi konusunda mutabakata varmışlardır.
- 20 Ocak 2024: Myanmar Hükümeti, Arakan eyaletinde bir deniz limanı inşası konusunda Çin'le görüşmüştür.
- 29 Ocak 2024: Myanmar, Çin destekli Kyaukphyu Limanı'nın inşaatının başlamasını onaylamıştır.

- 25 Mart 2024: Myanmar Hükümeti, Muse Mandalay Demiryolu Projesi için Çin'den finans desteği istemiştir. Taraflar, iki ülkenin liderleri arasında varılan ortak anlayışların uygulanmasının derinleştirilmesi, Kuşak ve Yol işbirliğinin ve Çin-Myanmar Ekonomik Koridoru'nun yüksek kalitede sürdürülmesi ve ortak bir gelecekle Çin-Myanmar topluluğunun inşasının hızlandırılması konusunda mutabakata varmıştır.[43]

3.1.8. Deniz İpek Yolu

- 1 Ocak 2024: Rusya tarafından Arktik Mavi Ekonomik Koridoru'nun Deniz İpek Yolu'nun resmi bir parçası olarak tanımlanabileceği fikri ortaya atılmış ve bu düşünce geniş çevrelerce desteklenmiştir.
- 1 Ocak 2024: İsrail ve İran arasındaki anlaşmazlıklardan dolayı 2024 yılının başında vuku bulan Kızıldeniz'deki krizler ve çatışmalar, ticareti büyük bir çıkmaza sokmaya sürüklerken bu süreçte Çin'e bağlı olan alternatif koridorlardaki ticaret aksaklık yaşamadan devam etmiştir. Bu süreçte Çin'in KYG'nin alternatif koridorları, Kızıldeniz'deki krizlerin de etkisiyle önem ve itibar kazanmıştır.
- 25 Ocak 2024: ÇKP Merkez Komitesi Siyasi Bürosu Üyesi ve Dışışleri Bakanı Wang Yi, Pekin'de Kenya Dışışleri ve Diaspora İşlerinden Sorumlu Kabine Sekreteri Musalia Mudavadi ile görüşmelerde bulunmuştur. Taraf, ortak geleceğe sahip bir Çin-Kenya topluluğunun inşasını teşvik etmek için iki devlet başkanının stratejik ortak anlayışlarını bir rehber olarak alma konusunda anlaşmıştır.
- 1 şubat 2024: Deniz İpek Yolu'nun genişlemesi hızla devam etmektedir. şubat 2024 tarihi itibariyle bu koridorda 106 limanla bağlantı kurulmuş ve 116 rota geliştirilmiştir.[44]
- 1 şubat 2024: Dünya çapında önemli bir havacılık merkezi olan Singapur, "Deniz İpek Yolu" boyunca önemli bir ülke ve Sanya için önemli bir gelen pazar olarak hizmet vermektedir. Aralık 2023'te Hainan Serbest Ticaret Limanı altında "Phnom Penh-Sanya-Singapur" rotasının başarıyla başlatılması, Güneydoğu Asya'daki iki kilit nokta arasında doğrudan bir bağlantı kurmuştur. şubat 2024 itibariyle Çin ve Singapur arasındaki karşılıklı vize muafiyeti, ikili seyahatleri büyük ölçüde kolaylaştırarak turizm, eğitim, teknoloji ve daha bir çok alanda işbirliğinin kapılarını açmıştır.[45]
- 28 şubat 2024: Atina'da başarıyla düzenlenen "135. Kanton Ticaret Fuarını Tanıtma Konferansı"nda katılımcılar, Yunanistan ile Çin arasında giderek yakınlaşan ve verimli hale gelen ekonomik bağların altını çizmişlerdir. Uzmanlar, Çin'in Yunanistan'ın en büyük 3. ticaret ortağı haline geldiğine dikkat çekmişlerdir.
- 26 Mart 2024: Çin'in ilk sınır ötesi e-ticaret ekspres konteyner taşımacılığı işbirliği olan "Silk Road Shipping", özel olarak tasarlanmış akıllı konteynerleri tanıtılmıştır.

[43] "China maintains close contact with parties amid internal conflicts in Myanmar near border", *Global Times*, <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1304938.shtml>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

[44] Martina Li, "Silk Road Shipping deploys first smart containers as e-commerce grows", *The Load Star*, <https://theloadstar.com/silk-road-shipping-deploys-first-smart-containers-as-e-commerce-grows/>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

[45] "Strengthening Interconnected Tourism Exchanges along the "21st Century Maritime Silk Road", *Antara*, <https://en.antaraneews.com/news/309423/strengthening-interconnected-tourism-exchanges-along-the-21st-century-maritime-silk-road>, (Accessed: 30.04.2024).

- 27 Mart 2024: Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, ülkeye resmi bir ziyarette bulunan Sri Lanka Başbakanı Dinesh Gunawardena ile Büyük Halk Salonu'nda bir araya gelmiştir. Şi, ülkesinin Sri Lanka'nın ulusal, bağımsızlığını ve ulusal onurunu korumasını, ulusal koşullara uygun bir modernizasyon yolu arama konusunda kararlı olduğunu ve Sri Lanka'nın ekonomik ve sosyal kalkınması için kapasitesinin yardımıyla desteklenmeye devam edeceğini vurgulamıştır. Çin Devlet Başkanı, iki taraflı, yüksek kaliteli Kuşak ve Yol işbirliğinin, özellikle de Colombo Liman Şehri ve Hambantota kapsamlı kalkınma projesinin iki amiral gemi projesinin teşvik edileceğini belirtmiştir.
- 9 Nisan 2024: Deniz İpek Yolu'nda bulunan Yeni Uluslararası Kara-Deniz Ticaret Koridoru'nun ticaret hacmi 2024 yılının ilk ayında geçen yıla oranla %16 oranında artmıştır.
- 21 Nisan 2024: Maldivler'de Muhammed Muizzu, parlamento seçimlerini ezici bir zafer kazanmıştır. Muizzu, Çin'le ekonomik işbirliğini ilerletme planlarıyla bilinmektedir. Hindistan karşıtı bir seçim kampanyası yürüten Muizzu, ülkeden Hint askeri personellerini çıkarma sözü vermişti.
- 27 Haziran 2024: Valenciaport, İpek Yolu Forumu'nda Çin'le ticaret ve işbirliği ilişkilerini güçlendirmektedir. Valensiya Liman İdaresi, 26-28 Haziran 2024 tarihleri arasında Ningbo'da (Çin) düzenlenen 8. Deniz İpek Yolu Limanı Uluslararası İşbirliği Forumu'na katılmıştır.

3.2. Diğer Bölgeler

3.2.1. Avrupa

- 28 Şubat 2024: Çin'in KYG kapsamındaki kredilerle finanse edilen 3,8 milyar avroluk Sırbistan-Macaristan demiryolu projesinin 2025 yılına kadar tamamlanması beklenmektedir.
- 7 Mart 2024: Çin-Avrupa demiryolu taşımacılığı (Xi'an) kapsamında 700'den fazla tren seferi gerçekleşti. 1 Ocak-7 Mart 2024 tarihleri arasında Xi'an uluslararası liman istasyonundan ayrılan Çin-Avrupa yük trenleri, 700'den fazla sefer gerçekleştirdi.
- 13 Mart 2024: Çin'in AB Misyonu Başkanı Fu Cong, "Kuşak ve Yol İşbirliği: Avrupa'nın Riskten Arındırılmasında Akıllıca Bir Seçim" adlı makalesini yayımlamıştır.
- 16 Nisan 2024: Çin ve Almanya ekonomik işbirliğinde istikrarı hedeflemektedir. Alman şirketi Beumer Group, Jiangsu Eyaletindeki Taicang'a yerleşti. Böylelikle Çin şehrine 500. Alman işletmesi yatırım yaptı. Almanya'nın Kuzey Ren-Vestfalya eyaletinde düzenlenen açılış töreninde, Beumer CEO'su Rudolf Hausladen, şirketin Taicang ile çok olumlu diyaloglar yürüttüğünü ve yerel hükümetin her zaman ihtiyaçlarına duyarlı ve destekleyici olduğunu söyledi. Hausladen, "Birçok büyüme fırsatına sahip olan Çin pazarındaki gelişimimiz için beklentilerle doluyuz" dedi.
- 21 Haziran 2024: Çin-Fransa Ekonomik ve Ticari İşbirliği Forumu ve 2. Çin Uluslararası Tedarik Zinciri Fuarı'nın (CISCE) Tanıtım Konferansı, Paris'teki "Maison de la Mutualite" Merkezi'nde gerçekleşmiştir. Forum, Pekin'de gerçekleşecek olan CISCE'nin tanıtımı niteliğindedir. Etkinliğe Fransız kurum ve şirketlerinden 100 temsilci, Çin Uluslararası Ticaretin Tanıtımı Konseyi'nden (CCPIT) 70 kişilik bir heyet ve Fransa ve Avrupa'daki Çinli firmalardan 30 temsilci katıldı.

3.2.2. Afrika

- 13-18 Ocak 2024: Çin Dışışleri Bakanı Wang Yi; Mısır, Tunus, Togo ve Fildişi Sahili liderleriyle bir araya gelerek Afrika ziyaretini tamamlamıştır. Çin Dışışleri Bakanı'nın 34 yıldır her yıl Afrika kıtasına yaptığı ilk yurtdışı gezisi geleneğini sũrdũren Wang, Çin ile dũrt Afrika ũlkesi arasındaki sağlam karşılıklı gũven ve derin dostluğu ũverek pratik işbirliğini geliştirme sũzũ vermiş ve herkesin yararına olacak daha yakın bir ortaklık kurmak amacıyla tũm taraflarla iletişim ve koordinasyonu gũcľendirmeyi taahhũt etmiştir.
- 7 şubat 2024: Çin, Tanzanya-Zambiya Demiryolu'nun (TAZARA) modernizasyonu için 1 milyar dolardan fazla yatırım yapma kararı almıştır.
- 13 şubat 2024: Çin, Nijerya'da demiryolu inşaatı için bũte oluşturmuştur.
- 16 Mart 2024: Orta Afrika Ekonomik ve Parasal Topluluđu'nun (CEMAC) ũyeleri, bloğun 30. yıldıńnũmũnũ kutlamak ũzere bir araya gelmişlerdir. Toplantıda KYG kapsamında bũlgesel entegrasyon ve kalkınmanın nasıl sağlanabileceği değerlendirilmiştir.
- 23 Mart 2024: Angola Devlet Başkanı Joao Lourenco, Çin'in KYG'yi Afrika ve Angola'da ekonomik kalkınmayı desteklemedeki rolũnden ũtũrũ ũvgũde bulunmuştur.
- China Media Group ile yaptığı rũportajda Lourenco, KYG'nin Afrika'da altyapı inşaatı için çok ihtiyaç duyulan finansmanı sağladığını, istihdam yaratmaya ve ekonomik bũyũmeyi artırmaya yardımcı olduğunu sũylemiřtir.[46]
- 24 Haziran 2024: Pekin'de dũzenlenen İkinci Afrika Boynuzu Barış Konferansı'nın ũst Dũzey Yetkililer Toplantısı'nda Çin ve Afrika Boynuzu ũlkeleri, barışı birlikte koruma ve ortak bir geleceğe sahip yũksek standartlı bir Çin-Afrika topluluğu kurma sũzũ vermiştir. Toplantıya Çin Dışışleri Bakan Yardımcısı Chen Xiaodong, Afrika Boynuzu İşleri Özel Temsilcisi Xue Bing, Ticaret Bakanlığı ve Çin Uluslararası Kalkınma İşbirliği Ajansı temsilcileri ile Etiyopya, Cibuti, Kenya, Somali, Gũney Sudan, Sudan ve Uganda'dan ũst dũzey diplomatlar ve bũyũkeliler katılmıştır.

3.2.3. Ortadoğu

- 12 Ocak 2024: Çin, Suriye'yi KYG'ye dahil etmiştir. Bu, Suriye'yi Çin ve diğer ũlkelerle çok sayıda işbirliği fırsatına açacak bir gelişmedir.
- 17 şubat 2024: Mısırlı bakanlar, Çin'le ekonomik ve ticari işbirliğinin Arap ũlkesinin karşı karşıya olduğu tũm ekonomik zorluklara rağmen Mısır ekonomisini bũyũk ũlũde desteklediğini sũylemiřtir. Mısır Maliye Bakanı Mohamed Maait, Mısır'ın başkenti Kahire'de dũzenlenen 10. Akhbar El Youm ekonomi konferansının oturum aralarında Xinhua'ya yaptığı açıklamada, "Mısır'da bũyũk Çin projeleri var ve Çin, Mısır'daki devasa yatırımlarına ek olarak Mısır'ın ilk ticaret ortağıdır." Demiştir.
- 14 Mart 2024: Çin, Abu-Dabi'de su arıtma tesisinin inşasına yatırım yapma kararı almıştır.

[46] "Angolan president: Belt and Road Initiative benefits Africa and Angola", *CGTN*, <https://news.cgtn.com/news/2024-03-23/Angolan-president-Belt-and-Road-Initiative-benefits-Africa-and-Angola-1sd7nVvlzcA/p.html>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

- 19 Mart 2024: Körfez ülkeleri, Çinli firmalar için yeni pazarlara erişme ve Batılı olmayan yatırımları çekme fırsatları sunmaktadır. NEOM adlı bir Suudi Arabistan kentsel geliştirme projesi, otonom araçların geliştirilmesi konusunda Çinli startup Pony.ai ile çalışmayı seçmiştir. Taraflar, 2023 yılının Ekim ayında Pony.ai'nin NEOM'un mali kolundan 100 milyon ABD doları tutarında bir yatırım aldığı bir anlaşmaya varmıştı. Anlaşma, Orta Doğu'da sürücüsüz taksilerin geliştirilmesi, üretilmesi ve işletilmesi için bir ortak girişimin kurulmasını içermektedir.[47]
- 24 Mart 2024: Suriye Dışişleri ve Gurbetçiler Bakanlığı, yaptığı açıklamada, Şam'ın Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Üçüncü Kuşak ve Yol Forumu'nda başlatılan Küresel Yapay Zeka (AI) Yönetişim Girişimi'ne katıldığını duyurmuştur. Bakanlık, yaptığı açıklamada, Suriye'nin ülkelere yapay zeka alanında uluslararası işbirlikçi araştırma faaliyetlerine ilişkin etik sistemini güçlendirmeleri ve uymaları yönünde çağrıda bulunan küresel girişimi memnuniyetle karşıladığını duyurmuştur.
- 25 Nisan 2024: Çin'in Şanghay kentinde "Orta Doğu-Çin İşbirliği" temalı bir forum düzenlenmiştir.

4. TESPİTLER

4.1. Koridorlar

4.1.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü (NELB)

- Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Rusya açısından işlevini büyük oranda yitirmiş olsa da Kızıldeniz krizi ve sağlam temelli ticaret hacmi sayesinde önemini korumaya devam etmektedir. Özellikle Çin-Avrupa Demiryolu Ekspresi sayesinde rota sorunsuz bir şekilde devam etmektedir.
- KYG kapsamında Çin ile Avrupa'yı doğrudan birbirine bağlayan tek ulaşım koridoru olan Yeni Avrasya Kara Köprüsü'nün inşası sayesinde Çin ve Avrupa arasındaki yük treni seferleri büyük ölçüde hızlanmıştır.[48]
- Çin-Avrupa yük treninin ana ulaşım merkezlerinden biri olan Chongqing Belediyesi ve Güneybatı Çin'in Sichuan Eyaleti, 2023 yılında Avrupa'ya 5.300'den fazla yük treni seferi gerçekleştirmiş ve 430.000'den fazla konteyner taşınmıştır.[49]
- Kuzey Koridoru üzerindeki taşıma kapasitesinin artması, bölgenin ekonomik önemini daha da artırmıştır. Koridorun daha fazla kullanılabilmesi için taşıma altyapısının modernize edilmesi ve güvenlik önlemlerinin güçlendirilmesi oldukça önemlidir.
- Çin, bu koridorun yeniden aktif bir şekilde kullanılması için öncelikle Rusya-Ukrayna Savaşı'nın sona ermesi için çaba göstermektedir.

4.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC)

- Rusya, yaptırımlar açısından zorlansa bile Çin'le yürütülen iyi diplomatik ilişkiler sayesinde ekonomik hacmini aynı şekilde sürdürmeye devam etmektedir. Zira 2023 yılında bu koridordan geçen mal hacmi rekor seviyelere ulaşmıştır.

[47] Chloe Yeung, "The Belt and Road Initiative 10 Years Later: China's Transition to 'Small and Beautiful'", *Asia Pacific Foundation of Canada*, <https://www.asiapacific.ca/publication/china-belt-and-road-initiative-10-years-later>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

[48] Tao Mingyang ve Yin Yeping, "China-Europe freight trains under BRI stabilize transport amid Red Sea tensions", *Global Times*, <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1306453.shtml>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

[49] A.g.e.

- Diğer koridorların aksine yaptırımların etkisine daha kapalı ve daha istikrarlı bir süreç içinde ilerlemeye devam etmektedir.
- Çin'in bu koridordan enerji ithalatı gerçekleştirmesi, Moğolistan'la ilişkilerinin gelişmesine de zemin hazırlamaktadır.
- Moğolistan, Çin ve Rusya arasındaki işbirliğinden daha fazla çıkar elde etmeyi arzulamaktadır.
- Bu ekonomik koridor; Moğolistan'ın "Bozkır Yolu" yani "Kalkınma Yolu" programı, Çin'in "Kuşak ve Yol" Girişimi ve Rusya'nın "Avrasya Ekonomik Birliği" olmak üzere üç büyük projenin merkezinde yer almaktadır.
- Moğolistan'ın ekonomik yapılanması, hammadde ihracatına aşırı derecede bağımlı olduğu için dış ticaret partnerlerinin politikaları ve talepleri doğrultusunda dalgalanmaktadır. Bu da ülkenin ekonomik istikrarını etkileyen temel bir tespittir. Ayrıca, Moğolistan'ın coğrafi konumu, hem Rusya hem de Çin ile olan ticaret ilişkilerini önemli ölçüde etkilemektedir.
- Çin-Rusya işbirliğine Moğolistan'ın da dahil edilmesiyle bölgesel ekonomik refahın yükseltilmesi amaçlanmıştır.
- Moğolistan'ın gelişen liman ticaretinin koridora katkı sağlayacağı düşünölmektedir. Nitekim Ganqmod Limanı, Moğolistan için önemli bir enerji ithalat kanalıdır.

4.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Kuşağı (CCWAEAC)

- Çin, koridorun getirilerinden faydalanmak isteyen Orta Asya ölkeleriyle pragmatik işbirliğini geliştirmeye devam etmektedir.
- Orta Asya ve Batı Asya ölkeleri, kendilerine fırsatlar yaratan bu güzergahı geliştirmek için inşaat çalışmalarına son hızda devam etmekte ve koridorun hacmini büyütecek yeni güzergahlar oluşturmaktadır.
- Orta Asya'yla sürdürölen güzel ilişkilerin yanı sıra Çin, bu koridor sayesinde Hazar'a kıyıdaş devletlerle ilişkilerini de geliştirmektedir.
- Suriye ve Irak'taki istikrarsızlık, Rusya-Ukrayna Savaşı, Kızıldeniz ve İsrail-Filistin merkezli çatışmalar ve İran'daki jeopolitik riskler, Orta Koridor'un ticari ve lojistik değerini artırmıştır.
- Koridor boyunca inşa edilen altyapının bölgesel ticareti ve ulaşımı olumlu yönde etkilediği ve enerji sektöründe projenin doğalgaz ticaretini kolaylaştırdığı tespit edilmiştir.
- Koridorun gelişimi açısından önemli bir kilometre taşı, Kasım 2016 tarihinde Çin'den (Xi'an) Avrupa'ya (Prag) ilk yük treninin 18 günde gerçekleştirdiği yolculuktur. Bu demiryolu hattı, Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden geçerek, İstanbul'un tarihi Marmaray Tüneli'ni de içeren Orta Avrupa'ya ulaşmıştır.
- Şanghai'dan Avrupa'ya deniz yoluyla yapılan seyahate kıyasla Orta Koridor, zaman bakımından yarı yarıya tasarruf sağlamakta ve bu sayede Çin ürünlerinin ihracında önemli bir yer tutmaktadır.
- Çin, Kafkasya ve Hazar Denizi'nin yükselen jeopolitik öneminin farkındadır ve bu kapsamda Orta Koridor'a ağırlık vermektedir. Azerbaycan ve Gürcistan, Orta Koridor bağlamında Çin'in Batı'ya açılan bir diğer kapısı olabilir.
- Hazar'daki ticaretin geliştirilmesi, Orta Asya ölkelerinin son dönemde büyük önem verdiği hususlardan biridir. Buna ek olarak Azerbaycan-Türkiye bağlantısını sağlayacak olan Zengezur Koridoru'nun inşasında da önemli gelişmeler yaşanmaktadır. Çin, Orta Koridor bağlamındaki bu olumlu gelişmelerden faydalanmayı arzulamaktadır.

4.1.4. Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru (CPEC)

- Pakistan ve Çin, bu koridorun ilerletilmesi ve ikili işbirliğinin karşılıklı olarak sürekli şekilde artırılması noktasında aynı vizyona sahiptir.
- Koridorda süren ticaretin ana bileşeni enerji sektörü olmaya devam etmektedir.
- Çin, Pakistan'a yatırım yaparak işgücü yaratmaktadır. Taraflar, KYG işbirliğini sürdürmekte kararlı görünmektedir.
- Beluç örgütler ve köktendinci grupların KYG projelerine saldırıları, Pakistan'ın Çin'le ilişkilerini olumsuz etkilemektedir.
- CPEC, Pakistan ekonomisi üzerinde olumlu etkiler yaratmakta ve kalkınmasına katkıda bulunmaktadır.
- Pakistan'daki Çinli personelin ve Güney Asya ülkesindeki projelerle ilgili güvenlik endişeleri yeniden gündeme gelmiştir.
- Pakistan, ulaştırma koridorlarında Rusya'yla kuzey-güney yönlü ticarete yeşil ışık yakmıştır. Çin, Pakistan'ın bu yaklaşımına olumlu bakmaktadır. Çünkü Pakistan'daki kuzey-güney ve doğu-batı yönlü koridorların gelişimi, CPEC için de önemli kazanım olacaktır.

4.1.5. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru (BCIMEC)

- Bangladeş, Myanmar ve Hindistan'ın ortak çıkarlarda buluşması zor olduğu için koridordaki yatırımlar zayıf kalmıştır.
- Bangladeş'in en büyük ticaret ortağı Çin'dir. Taraflar, ikili ticareti geliştirmeye devam etmektedir. Diğer yandan Hindistan, Batı'ya uzanan alternatif koridorlar geliştirerek Çin'le rekabeti tercih etmektedir.
- Myanmar'da devam eden iç savaş, istikrarsızlık ve politik tartışmalar, komşu ülkeler Çin, Bangladeş ve Hindistan'la ilişkilerini olumsuz etkilemektedir. Bu yüzden ekonomik projeler geri planda kalmaktadır.
- Çin, Myanmar'da istikrar ve güvenliğin sağlanması ve ekonomik projelerin devam etmesini sağlamak için arabulucu rolü üstlenmektedir.
- Myanmar, Bangladeş ve Hindistan arasındaki bağlantı, Çin'in Malakka Boğazı'nı kullanmadan Hint Okyanusu'na açılmasını kolaylaştıracak güzergâhı ifade etmektedir. Dolayısıyla bu koridor, Çin'in Ortadoğu, Afrika ve Avrupa'ya olan ticari ilişkileri açısından da kritik bir öneme sahiptir.
- Hindistan, sınır anlaşmazlıkları nedeniyle Çin'in KYG projelerine katılmaktan uzak durmaktadır. Halbuki bu projeler, bölgesel ekonomik entegrasyona büyük katkı sağlayacaktır.
- Projenin hayata geçirilmesi için öncelikle bölgedeki sınır anlaşmazlıkların çözülmesi ve siyasi istikrarın sağlanması gerekmektedir.
- Bu proje, yalnızca bölgedeki ekonomik dinamikleri değil, aynı zamanda küresel güç dengelerini de önemli ölçüde değiştirebilecek potansiyele sahiptir.

4.1.6. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru (CICPEC)

- Çin'den Singapur'a kadar uzanan bu koridor, Hindiçin Yarımadası'nın ulaştırma altyapısını baştan sona geliştirmeyi amaçlamaktadır.
- Bu koridordan en fazla kazancı Tayland elde etmektedir. Bu proje, katılımcı ülkeler arasında bölgesel entegrasyona büyük katkı yapmaktadır.
- Çin, bölgedeki az gelişmiş ülkelerle işbirliğine giderek bölgede refah ve istikrarı sağlama adımları atmaktadır.

- Güneydoğu Asya'nın ekonomik ve stratejik açıdan önemli bir koridorunu oluşturmaktadır.
- Bu koridorun en önemli yönü; Tayland, Malezya ve Singapur'la bağlantı kurarak Deniz İpek Yolu'na bağlantı kurmasıdır.

4.1.7. Çin-Myanmar Ekonomi Koridoru (CMEC)

- Myanmar'daki askeri darbenin ardından Çin'le ilişkileri sekteye uğramıştır. Buna rağmen taraflar, bölgesel güvenlik, istikrar ve entegrasyon için mevcut ilişkilerini sürdürmekte kararlıdır.
- Bu koridorun Myanmar'dan Sri Lanka'ya uzanması beklenmektedir. Bu sayede Deniz İpek Yolu'na bağlantı kurulacak, koridorun hacmi ve sınırları genişletilecektir.
- Çin'in Myanmar'daki yatırımları, ülkedeki toplam doğrudan yabancı yatırımın %55'ini (3 milyar dolar) oluşturmaktadır. Bu yönüyle ülkedeki en büyük yatırımcıdır. Bunda CMEC'in büyük bir rolü vardır.[50]
- Myanmar'daki bağlantı yolları, Çin'in KYG projeleri kapsamında geliştirilmektedir. Bu proje, Çin'in Güney Çin Denizi ve Malakka Boğazı'nı kullanmadan Orta Doğu, Afrika ve Avrupa'yla daha güvenli ticaret yapmasına katkıda bulunacaktır.[51]
- Proje, eğer tam olarak hayata geçirilirse bölgesel ve küresel ekonomi üzerinde de büyük etkiler yaratabilir.

4.1.8. Deniz İpek Yolu

- Filipinler'le kısa süreli tırmanan gerilime rağmen Çin, bölgeyle ilişkilerini pozitif tutmaya gayret etmektedir. Bu kapsamda Çin; Endonezya, Sri Lanka ve Maldivler ile sürdürdüğü iyi ilişkilere devam etmektedir.
- Kızıldeniz Krizi ve İsrail-Filistin Savaşı sürerken; Çin, Deniz İpek Yolu'nun bu krizlerden etkilenmemesi için proaktif bir diplomasi yürütmektedir. Bu önleyici politikalar sayesinde Deniz İpek Yolu'nda herhangi bir aksaklık görünmemektedir.
- Çin'in Avrupa, Afrika ve diğer kıtalara ulaşmasında Deniz İpek Yolu'nun kritik bir rol üstlendiği vurgulanmalıdır.
- Deniz yollarındaki güvenlik sorunları ve jeopolitik riskler projenin başarısını etkilemektedir. Ayrıca liman inşası ve işletmelerle kurulacak işbirliğinin maliyetli ve uzun vadeli etkileri bulunmaktadır.
- Çin, Batı'nın Kızıldeniz'e askeri bir müdahalede bulunmasına karşı çıkmaktadır. Nitekim bu krizler, Batı'nın askeri yayılmacılığına zemin hazırlayabilir.

4.2. Diğer Bölgeler

4.2.1. Avrupa

- ABD'nin artan baskısıyla karşı karşıya kalan Avrupa ülkeleri, Çin'le gerçek bir ticari savaşı göze alamasa da ihracatı sınırlayan yeni politikalar üreterek Çin'in işini zorlaştırmaya çalışmaktadır.

[50] Rishi Gupta, "How China and India are handling Myanmar's crisis three years on", *Think China*, <https://www.thinkchina.sg/politics/how-china-and-india-are-handling-myanmars-crisis-three-years>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

[51] "Myanmar military losing grip near Chinese border", *Financial Times*, <https://www.ft.com/content/4df8eebf-efce-4f65-998e-10bc6bb57286>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

- Almanya, küçük ticari engellerin haricinde diğer Avrupa ülkelerine kıyasla bu konuda hala sessizliğini korumaya çalışmakta ve Çin’le ticari bir savaştan kaçınmaya devam etmektedir.
- Çin, Avrupa’yla yakın ilişkiler geliştirmek ve yanlış anlaşılmaları ortadan kaldırmak için diplomasiye ağırlık vermektedir.
- İtalya, KYG’den çekilmesine rağmen Çin’le ikili ekonomik ilişkilerini geliştirmek istediğini vurgulamaktadır.
- Almanya, Fransa ve İtalya liderlerinin Çin’i ziyaret etmesi, ekonomik bağlantıların gelişeceğine dair ümitleri artırmaktadır.
- Rusya-Ukrayna Savaşı nedeniyle Avrupa, Çin’in KYG kapsamında Orta Koridor’un geliştirilmesine ağırlık vermiştir.
- Yunanistan’da Amerikan varlığı artmaktadır. Bu durum, Pire Limanı’nı işlevsiz hale getirebilir.
- Tüm Avrupa’da Amerikan baskısı artmaktadır. Bu, Çin’in Avrupa’yla iş yapmasını zorlaştırmaktadır.

4.2.2. Afrika

- Afrika ülkeleri, sömürgeci geçmişleri nedeniyle Batılı aktörlerden ziyade Çin destekli yatırımlara daha sıcak bakmaktadır.
- Çin’in yatırımları Afrika’da olumlu karşılanmaktadır. Çünkü Pekin, Batı Dünyası’nın aksine, Afrika ülkelerine egemen eşitliği ve mütekabiliyet esasına göre yaklaşmaktadır.
- Çin’in Afrika ülkeleriyle stratejik ortaklık kurmaya çalışmaktadır. Bu siyasi etkileşim, KYG çerçevesindeki büyük altyapı projeleriyle desteklenmektedir.
- KYG’nin Afrika’daki yerel topluluklar üzerinde olumlu etkiler yaratmakta, iş olanakları ve refah yaratmaktadır.
- Çin’in devasa KYG projelerinden biri de Kenya’dadır. Ülkedeki amiral gemisi projesi Standart Hatlı Demiryolu (SGR), Kenya’nın başkenti Nairobi’yi ülkenin en büyük liman kenti Mombasa’ya bağlamaktadır.[52]
- Bu projelerin Afrika’ya getirdiği en önemli katkı belki de istihdamdır. Altyapı projelerinin giderek artması, önümüzdeki yıllarda Afrika için kritik önem taşımaktadır. Çünkü Afrika nüfusu hızla artmaktadır. Birleşmiş Milletler, 2050 yılına gelindiğinde dünya nüfusunun 9,7 milyara çıkmasının beklendiğini ve bunun 1,3 milyarını (%17) Afrika’nın oluşturacağını öngörmektedir.[53]
- Projeye katılan ülkeler, Çin’in ekonomik desteğine, daha fazla dış yatırıma ve ticaret fırsatlarına sahip olmaktadır.
- Afrika kıtasında ABD ve Çin arasındaki rekabetin arttığı söylenebilir.

4.2.3. Ortadoğu

- Çin, Ortadoğu ülkeleriyle olan olumlu ilişkilerini sürdürürken; mevcut ve potansiyel krizlerin çözümünde de rol oynamaktadır.

[52] Phebe Wilson-Andoh, “China’s Belt and Road Initiative in Kenya”, *Foreign Policy Research Institute*, <https://www.fpri.org/article/2022/05/chinas-belt-and-road-initiative-in-kenya/>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

[53] “BRI in Africa”, *Consortium of Indo-Pacific Researchers*, <https://indopacificresearchers.org/belt-and-road-initiative-in-africa/>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).

- Ortadoğu, Çin'in enerji güvenliği açısından kritik önemdedir. Bu yüzden bölgedeki krizlerin yatıştırılması son derece önemlidir.
- Batı'nın Ortadoğu'daki krizleri körüklemesi, büyük oranda Çin'in ekonomik çıkarlarına zarar verme hedefi taşımaktadır. ABD'nin desteğiyle İsrail'in savaşı uzatması, bunun birer göstergesidir.
- Çin, Ortadoğu sorunlarını çözmek için samimi-gerçekçi bir diplomasi yürütmektedir. Örneğin Husiler'in Kızıldeniz'deki saldırılarını sona erdirmek ve onları yatıştırmak için Çin'in İran'la diplomasi trafiği yürüttüğü bilinmektedir.
- Hem İsrail hem Filistin tarafıyla yapıcı-somut ilişkiler kurabilen belki de tek büyük güçtür. ABD, Rusya, Hindistan veya diğer Avrupalı güçlerin İsrail-Filistin meselesinde tarafsız bir duruş sergilemeleri oldukça zordur.
- İran-İsrail arasındaki gerilimin düşürülmesi adına Türkiye ve Çin'in birlikte hareket edebileceği bir konjonktür söz konusudur.
- Ortadoğu'daki güvenlik tehditleri, Türkiye ve Çin'in birlikte hareket etmesini zorunlu hale getirmektedir.
- İran, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ndeki jeopolitik riskler giderek yükselmektedir. Ayrıca Suriye ve Irak'taki istikrarsızlıklar devam etmektedir. Bu yüzden Türkiye ve Çin, Ortadoğu'yu esas alan Güney Koridoru yerine Orta Koridor bağlamında işbirliğine yönelmektedir.
- Türkiye'nin Irak üzerinden Basra Körfezi'ne uzanan "Kalkınma Yolu Projesi", Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin tamamlayıcısı niteliğindedir. Çin, Kızıldeniz'deki risklerden kaçınmak için Kalkınma Yolu Projesi'ne destek verebilir.

5. ÖNGÖRÜLER

5.1. Koridorlar

5.1.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü (NELB)

- Bu koridor, Rusya-Ukrayna Savaşı nedeniyle geri planda kalmış olsa da geniş çaplı ticaret hacmi bakımından uzun vadede etkinliğini ve önemini korumaya devam edecektir.
- Zaman içerisinde değişecek jeopolitik riskler ve krizlere bağlı olarak Çin, projelerdeki ağırlığını Kuzey Koridoru, Orta Koridor, Güney Koridoru veya Deniz İpek Yolu'na kaydırabilecektir.
- Gelecekte Kuzey Koridoru üzerindeki taşıma hacminin artması beklenmektedir.
- Ukrayna'daki krizin çözümü ve Avrupa'yla kurulan yapıcı diyalog sayesinde Kuzey Koridoru'nun daha güvenli ve verimli bir şekilde işlemesi sağlanabilir.
- Bu proje, tam anlamıyla hayata geçirildiğinde Asya ile Avrupa arasındaki ticaretin ve ulaşımın önemli ölçüde artmasına katkıda bulunacaktır. Ayrıca proje, bölgesel kalkınmayı teşvik ederek işbirliği ve ekonomik büyümeyi destekleyebilir.

5.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC)

- Bu koridor, önümüzdeki yıllarda da risksiz ve güvenilir bir biçimde kullanılmaya devam edecektir. Uzun vadede üç ülke arasında potansiyel bir anlaşmazlığın ortaya çıkması düşük bir ihtimaldir.
- Çin'in hızla büyüyen ekonomisi, Moğolistan ve Rusya'nın da ekonomisine katkı sağlamayı sürdürecektir.

- Rusya, Çin'in desteğine giderek daha fazla ihtiyaç duymaktadır. Bu durum, Moğolistan'ın jeostratejik önemini artırmaktadır. Yakın gelecekte Moğolistan'ın Rusya'dan talepleri artmaya başlayabilir.
- Batı'nın devam eden ambargosu nedeniyle Rusya, Çin'e uzanan bu koridora ağırlık vermeyi sürdürecektir.
- Moğolistan'ın ekonomik çeşitliliğini artırma çabaları, ülkenin dış ticaret bağımlılığını azaltma yolunda daha fazla önem kazanacaktır. Bununla birlikte bölgesel işbirliğinin artması ve yeni ticaret rotalarının oluşturulmasıyla Moğolistan'ın ekonomik kalkınması desteklenebilir.
- Bu koridor sayesinde küresel ticarete daha fazla katılan Moğolistan, ekonomik güvenliğini sağlamak adına Rusya ve Çin gibi güçlü ticaret ortaklarıyla ilişkilerini dengelemeye çalışacaktır.
- Üç ülkenin siyasi işbirliği artırmaları, yeni demiryolu bağlantılarını ve Sibiry'a'nın Gücü 2 boru hattının inşasını hızlandırabilir.

5.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Kuşağı (CCWAEAC)

- Mevcut projelerin ilerleyiş hızı aynı şekilde devam ederse Orta Koridor, 2024 yılının sonuna doğru tamamen aktif bir şekilde faaliyete geçerek en büyük ticari yararı sağlayan koridor haline gelebilir.
- Büyüyen Çin ekonomisiyle eş zamanlı olarak Orta Koridor'un da geliştirilmesi, Orta Asya'nın refah ve kalkınmasına olumlu etki edecektir.
- Çin'in enerji ve teknoloji ihracatında Orta Asya'nın öneminin artması beklenmektedir.
- Orta Koridor'un tamamlanmasıyla ekonomik entegrasyonun artacağı, karasal ulaşımın deniz taşımacılığına alternatif oluşturarak bölgedeki ticaretin çeşitlenmesine katkı sağlayacağı ve Orta Asya'nın ekonomik büyümesine ivme kazandıracığı öngörülmektedir.

5.1.4. Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru (CPEC)

- Çin ve Pakistan ilişkilerinin her ne şartta olursa olsun gelişeceği söylenebilir. Yabancı güçlerin ve özellikle ABD'nin bu ilişkileri bozmasına müsaade edilmeyecektir.
- Pakistan, ekonomik bağlamda Çin'le etkileşimini artıracak, fakat diğer yandan Rusya'yla kuzey-güney yönlü ticaretini de geliştirmeye ilgi gösterecektir. Devam eden küresel jeostratejik rekabetin bir sonucu olarak bölgedeki gerilimlerin artması muhtemeldir.
- Güvenlik tehditleri nedeniyle koridorla ilgili çalışmalar duraksayabilir. Ancak her iki ülkede de CPEC'i geliştirme konusunda kararlılıklarını sürdürecektir.
- 2025-2030 dönemi planlaması kapsamında yeni eklenecek beş koridor, Pakistan'ın ekonomisine büyük katkılar sağlayacaktır.

5.1.5. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru (BCIMEC)

- Bangladeş iç siyasetindeki değişikliklerin Çin'le ilişkileri etkilemesi pek muhtemel değildir. Aksine Bangladeş'teki yeni yönetimin Çin'le ilişkileri ve Kuşak Yol işbirliğini geliştirme potansiyeli olabilir.
- Çin, birbirleriyle sorun yaşayan Bangladeş ve Myanmar gibi ülkeler arasında denge politikasını sürdürerek Güney Asya'daki ekonomik yatırımlarını artırmaya devam edecektir.
- Hindistan'dan farklı olarak Bangladeş ve Myanmar, Çin'le işbirliklerini arttırarak ekonomik refahlarını yükselteceklerdir.

- Hindistan-Çin arasındaki sınır sorunlarının devam etmesi halinde bu proje de geri planda kalacaktır. Bangladeş, bölgesel güvenlik sorunları ve sınır anlaşmazlıklarının çözümünde Hindistan ve Çin'i bir araya getirmeyi başarabilir.
- Çin, bölge devletleriyle stratejik ilişkiler geliştirecek ve ekonomik anlamda Hindistan'la herhangi bir rekabete girmekten uzak duracaktır.
- Koridorun inşasıyla birlikte düşük gelir grubuna sahip olan Bangladeş ve Myanmar gibi ülkeler, altyapı, istihdam ve kendi bölgesinde yaşayan insanlara daha iyi yaşam standartlarına sahip olabilir.

5.1.6. Çin-Hindişin Yarımadası Ekonomi Koridoru (CICPEC)

- CICPEC, bölgesel ekonomik büyümeyi teşvik edebilir ve Çin ile Güneydoğu Asya ülkeleri arasındaki ekonomik entegrasyonu güçlendirebilir. Bu koridor, ticaret yollarının iyileştirilmesi ve yatırım fırsatlarının artmasıyla bölgesel ekonomik kalkınmaya katkıda bulunabilir.
- CICPEC'in gelişimi, bölgesel ve uluslararası jeopolitik dinamikleri etkileyebilir. Çin'in Güneydoğu Asya'daki ekonomik etkisinin artması, jeopolitik rekabeti de derinleştirecektir. Bu kapsamda Japonya ve Hindistan, bölgedeki yatırımlarını artırmak için harekete geçebilir.
- CICPEC, bölgedeki ticaret fırsatlarını genişletebilir. Özellikle Çin'in düşük maliyetli üretim merkezlerini bölge ülkelerine taşıması, bölgesel ticaretin artmasına ve ekonomik işbirliğinin güçlenmesine yol açabilir.
- CICPEC, bölgesel işbirliğini teşvik edebilir ve diğer Güneydoğu Asya ülkelerini projeye dahil edebilir. Bu, bölgesel ekonomik entegrasyonu güçlendirebilir. Ayrıca uluslararası kuruluşlar ve yatırımcılar, projelere ilgi gösterebilir.
- Çin'in gelişmiş teknolojileri ve altyapı projeleri, bölge ülkelerindeki teknoloji transferini ve yenilikleri teşvik edebilir.

5.1.7. Çin-Myanmar Ekonomi Koridoru (CMEC)

- CMEC hem ekonomik hem de jeopolitik riskler taşıyabilir. Myanmar'daki siyasi belirsizlikler ve iç çatışmalar, projelerin uygulanabilirliğini ve sürdürülebilirliğini etkileyebilir.
- İki ülke arasındaki ticaret ve ilişkilerdeki canlılık devam ederse bu koridor, Sri Lanka gibi devletleri de içine alarak beklenen gelişimi ve ticaret artışını karşılayabilir.
- Çin, bölgedeki siyasi huzursuzluğu çözüme odaklı girişimlerde bulunacaktır. Bu kapsamda Çin, Kuzey Myanmar'daki barış sürecinin destekleyebilir ve Çin-Myanmar sınırında barış ve istikrarın sürdürülmesinde yapıcı bir rol oynayabilir.

5.1.8. Deniz İpek Yolu

- Çin ve Filipinler arasındaki gerilim yükselirse; Japonya, ABD ve Hindistan gibi yabancı aktörler krize müdahil olmaya çalışabilir. Bu da bölgedeki ticaretin büyük bir şekilde aksamasına sebebiyet verebilir.
- Çin, Kızıldeniz'deki krizin yanı sıra Ortadoğu'daki krizlerin çözümünde aktif rol oynamaya devam edecektir.
- Güney Çin Denizi'ndeki gerilimlerin artmasıyla birlikte bölgede askeri ve siyasi çatışmaların artma riski vardır.
- Çin'in bölgedeki altyapı projeleri ve liman yatırımları, bölgesel ticaret ve ekonomik etkileşimi artırabilir.

- Deniz İpek Yolu'nun tam kapasiteye ulaşması ve ekonomik fayda sağlaması için daha fazla zaman ve kaynak gerekebilir. Uzun vadede proje, Afrika ve Avrupa arasındaki ticareti artırabilir. Projenin tam başarısı için güvenlik ve ekonomik istikrarın da sağlanması önemlidir.

5.2. Diğer Bölgeler

5.2.1. Avrupa

- ABD ve AB ülkeleri, gelecek dönemde yeni alternatif koridorlar aramaya devam edecek ve Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC) koridorunu geliştirmek isteyeceklerdir.
- Çin'in ABD'ye daha mesafeli olan Avrupalı devletlerle yakın işbirliğinde olacağı tahmin edilmektedir.
- Avrupa pazarında Çin ürünlerinin fazlasıyla artacağını söylemek mümkündür.
- Rusya-Ukrayna Savaşı'yla birlikte Orta Koridor, Çin-AB arasındaki en uygun bağlantı olma potansiyeline sahiptir. Bu hattaki kapasitenin geliştirilmesi, yatırımların güvence altına alınmasına bağlıdır.
- Orta Koridor'un gelişimiyle birlikte AB, Orta Asya ülkeleriyle ekonomik ve siyasi ilişkilerini derinleştirebilir.

5.2.2. Afrika

- ABD önümüzdeki süreç içerisinde Afrika üzerinden Çin'le olan rekabetine ağırlık verecektir.
- Afrika ülkelerinin KYG projelerine olan ilgisi devam edecektir. Bunda Çin'in Küresel Güney'e olan artan desteği etkili olmaktadır.
- Kuşak-Yol yatırımlarıyla birlikte Afrika'nın ekonomik büyümesinin hızlanması beklenmektedir. Zira koridorların altyapıyı geliştirmesi, ticareti kolaylaştırması ve iş imkanı sağlaması, Afrika kıtası için kalkınma imkanı sunabilir.
- Sürdürülebilir enerjinin öneminin artması nedeniyle Afrika kıtasında rekabet alanları genişleyebilir.

5.2.3. Ortadoğu

- ABD, Çin ile Ortadoğu ülkeleri arasında süregelen iyi ilişkileri bozmak için baskısı ve yaptırım tehdidinde başvurmaya devam edecektir.
- Çin, İsrail ve Filistin arasındaki sorunun çözümünde aktif rol oynamaya yoğunlaşacak ve ulaştırma koridorlarının güvenliğini sağlamak isteyecektir. Zira İsrail, Orta Doğu'da önemli bir ticaret ve yatırım merkezidir ve Deniz İpek Yolu'na entegre olmak için potansiyele sahiptir.
- Ortadoğu'da alternatif Kuşak ve Yol koridorları ele alındığında Orta Koridor'un öne çıkacağı söylenebilir. Çünkü Kızıldeniz Krizi, İsrail-Filistin Savaşı, Suriye ve Irak'taki istikrarsızlıklar ve İran'daki jeopolitik riskler, kısa vadede çözülemeyecektir.

6. ÖNERİLER

6.1. Koridorlar

6.1.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü (NELB)

- Orta Asya ülkelerinin Kuzey Koridoru dahil olmak üzere alternatif ulaştırma hatlarına yatırımlarını artırması tavsiye edilmektedir.
- Ortadoğu'yu esas alan IMEC projesine karşılık Çin'in Kuzey Koridoru veya Orta Koridor'a ağırlık vermesi oldukça stratejik bir tercih olacaktır. Çünkü Ortadoğu'daki krizlerin kısa vadede çözümü olası değildir.
- Çin ve Rusya, Avrasya ülkelerinin devlet başkanlarını ortak paydada buluşturarak yeni bir girişimde bulunabilir ve tarafları, Avrasya'da ekonomik işbirliği yapmaya teşvik edebilir.
- Kuzey Koridoru üzerindeki taşıma altyapısının modernize edilmesi ve güvenlik önlemlerinin güçlendirilmesi için uluslararası aktörler arasında daha fazla işbirliği gerekmektedir.
- Taşıma güvenliğinin sağlanması ve koridorun daha verimli kullanılabilmesi için teknolojik çözümlere yatırım yapılabilir. Avrupa'nın bu konuda ikna edilmesi oldukça önemlidir.

6.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC)

- Bu koridor, Orta Asya ülkelerini de içine alacak şekilde büyütülebilir ve ticaret hacmi daha çok artırılabilir.
- Rusya, Moğolistan üzerinden Çin'le ulaştırma işbirliğini yoğunlaştırması, Ukrayna'daki savaş sürecinde yıpranan ekonomisini hafifletmesine yardımcı olacaktır.
- Koridorun etkinliğini artırmak için lojistik altyapı ve sınır ötesi ticaret prosedürlerinin iyileştirilmesi önemlidir.
- Taraflar arası diyaloğun teşvik edilmesi, koridorun başarısı için kritik öneme sahiptir.
- Modernizasyon, kapasite geliştirmesi, yeni lojistik merkezleri ve depolama alanlarının inşası, üç ülke arasındaki ticareti ve mal hareketliliğini artırabilir.
- Üç ülke arasında yeni serbest ticaret bölgelerinin oluşturulması tavsiye edilebilir. Bu bölgeler, ticaret engellerini azaltabilir ve iş yapma kolaylığı sağlayabilir.
- Tarım, enerji, maden ve sanayi sektörlerinde yeni ortak projeler geliştirilebilir.

6.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Kuşağı (CCWAEC)

- Çin, İran'ın Körfez ülkeleri hem İsrail'le ilişkilerini yumuşatmasına yardımcı olabilir. Bu konuda Türkiye'yle birlikte arabulucu misyonu üstlenebilir.
- Çin, Türkiye ve Orta Asya ülkeleriyle birlikte çalışarak Hazar geçişini kolaylaştırabilir ve Zengezur Koridoru'nun tamamlanması sağlanabilir.
- Zengezur Koridoru'nun geliştirilmesi konusunda Çin'in Azerbaycan'a desteğini artırması çok önemlidir. Bu bağlamda Çin, Ermenistan-Azerbaycan gerilimini azaltmak için arabuluculuk girişiminde bulunabilir.

- Projenin belirsizliklerinin giderilmesi ve tamamlanmamış kısımlarının hızla tamamlanması için taraflar arasında işbirliğinin artırılması önerilmektedir. Ayrıca projelerdeki durumun izlenmesi ve değerlendirilmesi için düzenli raporlama mekanizmalarının oluşturulması ve projenin çevresel etkilerinin minimize edilmesi ve sürdürülebilir bir şekilde yönetilmesi için uygun politika ve uygulamaların benimsenmesi önerilmektedir.
- Orta Asya ülkelerinin bu fırsattan yararlanmak için mevcut kurumsal ve düzenleyici engelleri ortadan kaldırması tavsiye edilmektedir. Bu bağlamda ticaret, gümrük ve lojistik standartlarının yabancı şirketler için uygun hale getirilmesi son derece önemlidir.

6.1.4. Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru (CPEC)

- Gvadar Limanı'nın kapasitesini artırmak, Çin'in batı bölgelerinden Orta Doğu ve Avrupa'ya olan lojistik bağlantılarını güçlendirecektir.
- Pakistan'ın ekonomik projelerin güvenliği konusunda Çin'e garantiler vermesi oldukça önemlidir. Eğer İslamabad bu konuda üzerine düşeni yapmazsa Çin'in güvenlik alanındaki desteğini kabul etmesi gerekir.
- Enerji projelerinin hızlandırılmasına, enerji nakil hatları ve santrallerini modernize edilmesine, elektrik şebekelerinin güçlendirilmesine öncelik verilebilir.
- Projelerin faydaları konusunda yerel topluluklarla iletişim ve işbirliğinin artırılması oldukça önemlidir. Bu kapsamda yoksul bölgelerde sosyal sorumluluk projeleriyle yerel halkın yaşam standartlarının iyileştirilmesi sağlanabilir.

6.1.5. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru (BCIMEC)

- Bangladeş'in Çin ve Hindistan'la dengeli ilişkiler kurması oldukça önemlidir.
- Çin, Bangladeş'teki siyasi krizin atlatılması ve demokratik geçiş sürecinin tamamlanması için desteğini artırabilir. Bu sayede ülke, Batılı ülkelerin demokrasiyle ilgili baskısından kurtulabilecektir.
- Çin, bölgesel tansiyonu düşürmek için arabuluculuk faaliyetlerine hız verebilir. Bu kapsamda Bangladeş ve Myanmar'la siyasi ilişkilerini geliştirmek için proaktif bir siyaset izleyebilir.
- Bölgedeki siyasi istikrarın sağlanması ve anlaşmazlıkların çözülmesi için uluslararası toplumun desteği önemlidir.
- Koridorun hedefine ulaşabilmesi için kültürel bağlantılara, sosyal projelere ve güvenlik çalışmalarına ağırlık verilmesi ve jeopolitik rekabet ve kavgalardan uzak durulması tavsiye edilmektedir.

6.1.6. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru (CICPEC)

- Koridorun başarısı için proje paydaşları arasında işbirliğini güçlendirmek ve proje sürecinde şeffaflığı sağlamak önemlidir.
- Proje sırasında çevresel etkilerin minimize edilmesi ve sosyal sorumluluk ilkelerine uyulması, bu işbirliği ve uyumu artıracaktır.
- Nanjing'den Singapur'a uzanan kara ve demiryolu altyapısının hızla geliştirilmesi, yerinde bir strateji olacaktır. Bu hat sayesinde Çin, Güneydoğu Asya ülkelerinin ekonomik merkezleriyle birleşmeyi ve ortak kalkınmayı hedeflemektedir.

6.1.7. Çin-Myanmar Ekonomi Koridoru (CMEC)

- Çin, Myanmar'daki farklı etnik grupların cunta yönetimiyle ateşkes sağlaması için diplomatik girişimlerini artırabilir.
- Çin'in bölgede farklı alternatif çözümler üretmesi ve plan değişikliklerine hazır olması son derece önemlidir.
- Myanmar'da taraflar arasında kalıcı bir ateşkes yapılmadan ve demokratik bir seçim düzenlenmeden koridorun yeniden işlerlik kazanması zor görünmektedir. Bu yüzden Çin, Myanmar'da bir an önce demokratik seçimlerin düzenlenmesi için siyasi temaslarını hızlandırabilir.

6.1.8. Deniz İpek Yolu

- Çin ve Kuşak-Yol üyesi devletler, Deniz İpek Yolu'nun başarılı olması için yerel güvenlik koşullarını iyileştirebilir ve ekonomik sürdürülebilirliği destekleyebilir.
- Kızıldeniz ve İsrail-Filistin Savaşı, Ortadoğu'daki istikrarsızlıklar, Çin'in Avrupa'ya uzanan Deniz İpek Yolu'nu tehlikeye atmaktadır. Bu yüzden Çin'in Ortadoğu ve Afrika'da mekik diplomasisi ve arabuluculuğa hız vermesi son derece önemlidir.

6.2. Diğer Bölgeler

6.2.1. Avrupa

- Çin, KYG'ye alternatif olarak geliştirilen IMEC gibi koridorların zorluklarını Avrupa'ya anlatarak onları Orta Koridor gibi daha güvenli projelere yönlendirebilir.
- ABD'nin baskı altında olan Avrupa, Çin'le ilişkilerinde daha serbest hareket etmek isteyebilir. Bu yüzden Pekin, Avrupa'yla siyasi ilişkilerini geliştirmek için diplomasiye ağırlık verebilir.
- Orta Koridor'un geliştirilmesi ve tercih edilebilir hale getirilebilmesi için öncelikle güzergah üzerindeki fiziksel altyapı ihtiyaçlarının tamamlanması gerekmektedir. Güzergâhtaki ülkelerin kendi aralarındaki koordinasyonu sağlaması beklenmektedir.
- Koridordaki bölgesel altyapı planları standartlaştırılabilir ve rotanın gelişimini destekleyecek ortak kurumlar oluşturulabilir. Güzergâh üzerindeki işlemlerin daha kolay yapılabilmesi için uygun teknolojiler kullanılabilir.

6.2.2. Afrika

- Çin, yatırıma son derece açık olan kıta üzerinde yeşil enerji devrimini sağlayarak ticaret yollarını daha ilgi çekici ve yoğun hale getirebilir.
- Deniz İpek Yolu çerçevesinde Afrika kıyılarındaki liman yatırımlarına hız verebilir.
- Girişimin Afrika'daki etkilerini en üst düzeye çıkarmak için şeffaflık ve hesap verebilirlik önemlidir. Ayrıca, projelerin sürdürülebilirliğine ve yerel toplumların katılımına dikkat edilmesi gerekir.
- Çin, Afrika'da ekonomik projelerin yanı sıra insani-kamu yardımlarına da ağırlık verebilir. Bu sayede bölgedeki istikrarına ve kalkınmasına yardımcı olabilir.
- Batı'nın Afrika devletleri üzerindeki baskısına karşı koyabilmek için Çin'in diplomasiyi aktif olarak kullanması yerinde bir strateji olacaktır.
- Çin, Afrika'da temiz ve yenilenebilir enerji ve 5G teknolojisi konusunda işbirliği yapma çabalarına hız verebilir.

6.2.3. Ortadoğu

- Çin, KYG projeleri kapsamında samimi, şeffaf, adil ve egemen eşitliği temelinde hareket ederek Ortadoğu ülkelerinin yoğun desteğini kazanabilir.
- Çin'in Ortadoğu'da çatışma çözümüne ağırlık vermesi, barışçıl kalkınma için uygun koşulları yaratmak için önemli yaklaşımlardan biri olacaktır.[54]
- Ortadoğu ülkelerinin, bölgedeki güvenlik ve istikrarın korunması için Çin'le diyalog ve işbirliğini güçlendirmeye yönelmeleri son derece önemlidir.

[54] "GT Voice: BRI cooperation crucial for development of Middle East", *Global Times*, <https://www.globaltimes.cn/page/202310/1299451.shtml>, (Erişim Tarihi: 30.04.2024).



2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi (KYG), geçtiğimiz 10 yıl içerisinde 150'den fazla ülkeye ve dünyanın neredeyse tüm kıtalarına ulaşılarak önemli bir başarı hikayesi ortaya koymuştur. Bu girişim, yalnızca ticari işbirliğini ve bağlantı yollarını geliştirmeyi değil, aynı zamanda üye ülkeler arasında insandan insana bağlar kurulmasına da katkıda bulunmaktadır. KYG, yalnızca Çin'den dünyaya açılan koridorlardan ibaret değildir. Bu girişim kapsamında Latin Amerika, Pasifik Adaları, Avrupa ve Afrika dahil olmak üzere dünyadaki farklı jeopolitik havzalarda yatırım, kalkınma, enerji ve ulaştırma gibi çok çeşitli alanlarda devasa projeler yürütülmektedir. En büyük bağlantı projesi ise Asya ile Avrupa arasındadır. Türkiye, Çin'den Avrupa'ya uzanan KYG'de merkezi bir rol oynamaktadır.

Dünyadaki krizler ve sürekli artan jeopolitik riskler, Türkiye ve Çin'in ekonomik alanda ve özellikle ulaştırma koridorlarında işbirliği yapmasını kaçınılmaz kılmaktadır. Çok kutupluluğu savunan Türkiye ve Çin gibi iki barışçıl aktörün dünyayla bağlantılarını geliştirmesi ve kazan-kazan temelinde işbirliği yapması, küresel sistemdeki konumlarını da yükseltmelerine katkı sağlayacaktır. Mevcut küresel jeopolitik koşullar, Türkiye'nin Çin'le özellikle KYG'de işbirliğini artırmasına imkan sağlamaktadır. Nitekim bu küresel zorluklar, Çin'in Avrupa'yla bağlantısında Türkiye'yi "ana bağlantı noktası" veya "stratejik bir merkez" haline getirmektedir. Bu bağlamda Orta Koridor, sürdürülebilir bir seçenek olarak ön plana çıkmaktadır. Bu dönem, Çin'in KYG kapsamında Türkiye'de ulaştırma ve telekomünikasyon altyapısının iyileştirilmesi ve diğer ekonomik yatırımlar açısından bir fırsat olarak değerlendirilebilir. Çin'le kurulan bu işbirlikleri Türkiye'nin Yeniden Asya Açılımı stratejisiyle de son derece uyumludur.

Dünyada jeopolitik riskler hızla artmaktadır. Bu bağlamda Avrupa, Afrika, Asya ve denizlerdeki güvenlik sorunları, krizler, jeopolitik riskler ve diğer önemli gelişmeler bir domino etkisiyle dünyanın farklı kıtalarını etkileyebilmektedir. Böyle bir çatışmacı küresel konjonktürde KYG'nin kara ve deniz koridorlarında 2024 yılında yaşanan gelişmelerin ele alınması, yeniden değerlendirilmesi ve buna yönelik tespit, öngörü ve önerilerin geliştirilmesi, karar alıcılar açısından son derece önem arz etmektedir.