

KIRGIZİSTAN-TÜRKİYE MANAS ÜNİVERSİTESİ
ORTA ASYA ARAŞTIRMALARI MERKEZİ (ORASAM)

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ VE ORTA ASYA ÜLKELERİNE ETKİSİ



Prof. Dr. Nasuh USLU
Dr. Maksat ACIKAN UULU
Buğül NUROVA
Aysenem RUSLANOVA

Bişkek, Şubat 2024

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ VE ORTA ASYA ÜLKELERİNE ETKİSİ

Prof. Dr. Nasuh USLU¹

Dr. Maksat ACIKAN UULU^{}**

Buugül NUROVA^{*}**

Aysenem RUSLANOVA^{**}**

¹ Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, ORASAM Başkanı

^{**} Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, ORASAM Araştırmacısı

^{***} Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü öğrencisi.

^{****} Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü öğrencisi.

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ	4
I. BİRİNCİ BÖLÜM: KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ (KYG).....	4
1.1. Girişimin Tarihsel Arka Planı ve Gelişimi.....	4
1.2. Girişimin Amacı	5
1.3. Girişimin Ekonomik Amaçları	6
1.4. Girişimin Finansman Kaynakları	7
1.5. Girişimin Güzergâhları	7
II. İKİNCİ BÖLÜM: ORTA ASYA ÜLKELERİ VE KYG	10
2.1. Orta Asya'nın Coğrafi Konumu ve Stratejik Önemi.....	10
2.2. Bağımsız Orta Asya Ülkeleri ve Yeni Politika Arayışları	11
2.3. Çin'in Orta Asya Ülkelerine İlgisi	11
2.4. Orta Asya Ülkelerinin KYG'deki Konumu	12
2.4.1. Kazakistan ve KYG	13
2.4.2. Kırgızistan ve KYG.....	13
2.4.3. Özbekistan ve KYG	14
2.4.4. Tacikistan ve KYG	14
2.4.5. Türkmenistan ve KYG	15
III. ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: KYG'İN ALTYAPI PROJELERİ	17
3.1 Demiryolu ve Karayolu Bağlantı Projeleri	18
3.1.1 Alternatif Kuzey-Güney Yolu 1. Etap (Kırgızistan)	18
3.1.2 Bişkek-Narın-Torugart Otoyolu (Kırgızistan)	19
3.1.3 Khorghos Doğu Kapısı (Kazakistan).....	19
3.1.4 Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR)	20
3.1.5 Elektrikli Angren-Pap Demiryolu (Özbekistan)	21
3.1.6 Gilgit-Baltistan Bağlantısı (Tacikistan)	21
3.1.7 Kazakistan-Türkmenistan-İran Ulus-ötesi Demiryolu.....	22
3.2 Enerji Bağlantı Projeleri.....	22
3.2.1 Orta Asya-Çin Doğalgaz Boru Hattı.....	23
3.2.2 Orta Asya-Çin Doğalgaz Boru Hattı, D Hattı	24
3.3 Ticareti Geliştirme ve Endüstriyel Kalkınma Projeleri	24
3.4 İnsandan İnsana Projeler	25
IV. DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: KYG'İN ORTA ASYA EKONOMİSİNE ETKİSİ	26
4.1 KYG'nin Orta Asya Ekonomisine Yönelik Pozitif Etkileri	26
4.1.1 Altyapının Geliştirilmesi	26
4.1.2. Çin'in Orta Asya ile Ticareti ve Yatırımları.....	27
4.2 KYG'nin Orta Asya Ekonomisine Yönelik Negatif Etkileri	28
4.2.1 Borç Endişeleri.....	28
4.2.2 Çevreyle İlgili Endişeler	29
SONUÇ.....	30
KAYNAKÇA.....	31

GİRİŞ

Kuşak ve Yol Girişimi (KYG), Çin Halk Cumhuriyeti tarafından başlatılan ve küresel ölçekte altyapı projelerinin inşasını, ekonomik işbirliğini ve entegrasyonu hedefleyen bir inisiyatiftir. Bu proje, eski İpek Yolu'nun geleneksel güzergahlarını canlandırmayı amaçlamaktadır. Özellikle Orta Asya, bu projenin stratejik bir bölgesi olarak öne çıkmaktadır. Tarih boyunca İpek Yolu'nun merkezinde yer alması nedeniyle Çin'in bu bölgeye yönelik ilgisi canlı kalmıştır. Bu proje, esasen tarihsel olarak önemli olan kara ve deniz ticaret yollarını canlandırmayı amaçlamakta, aynı zamanda büyük bir coğrafyayı kapsayarak ekonomik entegrasyonu artırmayı hedeflemektedir. Kuşak ve Yol Girişimi, başlangıçta Asya, Orta Doğu ve Avrupa'yı kapsayan bir ağ oluşturmayı amaçlayan bir girişim olarak ortaya çıkmış, daha sonra genişleyerek Afrika ve Latin Amerika gibi bölgelere de yayılmıştır.

Bu çalışmanın ana hedefi, Kuşak ve Yol Girişiminin Orta Asya ülkelerindeki etkilerini derinlemesine anlamaktır. Bu çerçevede, ekonomik kalkınma, bölgesel entegrasyon ve siyasi ilişkiler gibi çok boyutlu konular detaylı bir şekilde ele alınacaktır. Ayrıca, Kuşak ve Yol Girişiminin Orta Asya ülkelerindeki altyapı projelerinin ekonomik etkilerinin neler olduğu ve Orta Asya ülkelerinin bu projeye yaklaşımları arasında ne tür farklılıklar bulunduğu üzerinde durulacaktır. Kuşak ve Yol Girişiminin, Orta Asya ülkelerinde ekonomik kalkınmayı destekleyerek bölgesel işbirliği ve entegrasyonu artırıp artırmadığı analiz edilecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ (KYG)

1.1. Girişimin Tarihsel Arka Planı ve Gelişimi

Dünya tarihi, farklı dini ve etnik geleneklere sahip toplumlar arasında karşılıklı çıkarlara hizmet etmek amacıyla ekonomik, kültürel ve siyasi ilişkilerin kurulduğu birçok örnekle doludur. Bu ilişkilerin en yoğun yaşandığı coğrafya ise İpek Yolu güzergahı, dolayısıyla Avrasya bölgesi olmuştur. İpek Yolu, Antik Çağ ve Orta Çağ dönemlerinde Pasifik Okyanusu sahillerinden Atlas Okyanusu kıyılarına kadar uzanan, Asya kıtasını kapsayan ve Uzak Doğuyu Akdeniz'e bağlayan önemli bir medeniyet köprüsü olarak hizmet görmüştür. İpek Yolu, sadece ticaret yolu olmanın ötesinde kültür ve diplomasi yolu olarak da kabul edilmelidir. Ekonomik ilişkilerle birlikte bu yol Avrasya kültürlerinin şekillenmesine ve aktarılmasına da katkı sağlamıştır.

İpek Yolunun tarihi oldukça eski olup, kökenleri 4000 yıl öncesine, Hint-Avrupalı göçlere kadar uzanmaktadır. İpek Yolu, uluslararası ticaretin yanı sıra kültür alışverişini ve diplomasiyi de içeren bir ağ oluşturmuştur. İpek Yolu üzerindeki ticaret, tarım ve hayvancılık ürünlerinden ipek, baharat ve diğer malların alınıp satıldığı uzun mesafeli ilişkilere dayanmıştır. Ancak, İpek Yolu sadece tek bir güzergahtan ibaret olmamıştır; zamanla gelişen koşullara bağlı olarak birçok kola ayrılmış ve 64.000 km uzunluğundaki bir ticaret yoluna dönüşmüştür (Kutluay Tutar ve Bahsi Koçer, 2019: 619).

İpek Yolunda ticaret merkezlerine hakim olmak için bölgedeki güçlü aktörler olan Türkler, Çinliler, Moğollar ve Ruslar arasında hakimiyet mücadelesi yaşanmıştır. Bu mücadele sonucunda İpek Yolu boyunca Hint-Çin medeniyeti ile Türk-İslam medeniyeti, Rus-

Ortodoks medeniyeti ile Türk-İslam medeniyeti, Merkezi Asya medeniyeti ile Akdeniz medeniyeti arasında ekonomik, siyasi ve kültürel etkileşimler oluşmuştur (Kutluay Tutar ve Bahsi Koçer, 2019: 620).

Tarihi İpek Yolu üzerindeki stratejik güç mücadelesi günümüzde de devam etmektedir. Özellikle Çin'in "Kuşak ve Yol Girişimi" projesi, İpek Yolunu yeniden canlandırma girişimiyle bu tarihsel bağlamı modern bir şekilde ele almaktadır. Bu proje, Çin'in ekonomik ve siyasi hedefleriyle uyumlu olarak İpek Yolunun bölgesel ve küresel etkileşimini artırmayı amaçlamaktadır.

Çin'in "Kuşak ve Yol Girişimi", 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından açıklanmıştır. Proje, Çin'den Avrupa'ya uzanan ekonomik bölgeyi ve Avrasya ile Asya-Pasifik ekonomi koridorunu kapsamaktadır. Bu proje, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projelerini tek bir çatı altında toplamaktadır. KYG projesi, Çin'in bölgesel ve küresel hedeflerini yansıtan bir girişim olarak ortaya çıkmıştır (Yılmaz Özbağcı, 17.01.2024).

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 sonbaharında Kazakistan ve Endonezya ziyaretleri sırasında tanıttığı "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" girişimleri, iki ana bileşen olan kara tabanlı "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve deniz aşırı "Deniz İpek Yolu" üzerine odaklanmaktadır. Bu modern İpek Yolu, Şian'dan başlayarak Orta Asya'dan Orta Doğu'ya, Rusya'ya ve Avrupa'ya uzanan alanda 65 ülkeyi ve 4.4 milyar insanı birleştirmeyi hedeflemektedir. Deniz yolunun amacı, Güney Çin Denizi'ni Hint Okyanusu, Doğu Afrika, Kızıldeniz ve Akdeniz'e bağlamaktır. Xi Jinping, bu girişimin filizlendiği Eylül 2013'teki Kazakistan ziyaretinde Çin ile Kazakistan arasındaki tarihi ticaret bağlarına vurgu yapmış ve ev sahibine bu paylaşılan bağları hatırlatmanın ötesine geçerek Asya'ya refah getirme amacıyla İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın kurulmasını önermiştir.

Xi Jinping'in bu konuşması, diplomatik bir etkinlikte yapılan tipik bir konuşma gibiydi, bu yüzden uluslararası medyada neredeyse fark edilmemiştir. Xi, Endonezya ziyaretinde 21. Yüzyıl Deniz İpek Yoluna atıfta bulunduğunda da Çin medyasının dikkatini yeterli düzeyde çekememiştir. Ancak neredeyse iki yıl sonra, 28 Mart 2015'te Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dışişleri Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığı, "Tek Kuşak, Tek Yol Girişimi" olarak bilinen eylem planını duyurduğunda, SREB/MSRI stratejisi (the Silk Road Economic Belt, Maritime Silk Road Initiative) popüler bir terim haline gelmiş ve resmi olarak Çin'in dış politikasının ve uluslararası ekonomi stratejisinin merkezine yerleştirilmiştir (Du, 2016).

1.2. Girişimin Amacı

Çin merkezli Kuşak ve Yol Girişimi, "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "21.Yüzyıl Deniz Yolunu" içererek, 60'dan fazla ülkede yeni ticaret yolları ve yatırım fırsatları sunmaktadır. İlk parçası olan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı", Avrasya Kara Köprüsünü içerir ve Çin'den Rotterdam'a uzanan güzergahı kapsar. Diğer parçası olan "21.Yüzyıl Deniz Yolu" ise Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu üzerinden Avrupa'ya uzanan bir deniz rotasını içerir. Bu proje, Çin'in doğu kıyılarından başlayarak Moğolistan, Rusya, Orta Asya ve Güneydoğu Asya'yı birleştirerek bölgesel entegrasyonu sağlamayı amaçlamaktadır. Ayrıca, Çin'in daha az gelişmiş batı bölgelerinin kalkınmasına katkıda bulunması beklenmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi, farklı ekonomik gelişmişlik seviyelerine sahip ülkeleri bir araya getirerek, Çin'in "komşuluk politikası" çerçevesinde bölgesel gücünü artırmayı ve ekonomik istikrarı teşvik etmeyi hedeflemektedir (Yiğenoğlu, 2018: 15-16).

Kuşak ve Yol Girişiminin hedeflerini dört ana başlık altında sıralayabiliriz. Bunlar:

- İç İstikrar ve Barış: Çin, Kuşak ve Yol Girişimi aracılığıyla az gelişmiş bölgelerdeki istikrarsızlığı ve gelişmişlik eksikliğini ele almayı amaçlamaktadır. Ekonomik büyüme ile bu bölgelerdeki sosyo-ekonomik sorunların çözülmesini hedefleyen Çin, buna ek olarak bölgesel entegrasyonun artırılması ve kalkınmanın teşvik edilmesiyle ayrılıkçı hareketlerin azalacağına ve terörle mücadelede daha etkili sonuçlar elde edileceğine inanmaktadır.
- Yakın Komşularla İşbirliğini Geliştirmek: Çin'in yeni İpek Yolu projesi, yakın komşularıyla olan işbirliğini güçlendirmeyi ve onların istikrarına katkıda bulunmayı hedeflemektedir. Çünkü Çin, komşu ülkelerdeki istikrarsızlıkların kendi topraklarına etki etmesinden endişe duymaktadır. Örneğin, Kırgızistan'da 2005 yılında ortaya çıkan Lale Devriminin ve Özbekistan'da görülen Mayıs ayaklanmasının Çin için büyük bir endişe yarattığı görülmektedir. Bu bağlamda, Çin komşularıyla ekonomik ve bölgesel işbirliğini güçlendirerek bu ülkelerde hem ekonomik hem de siyasi istikrarın sağlanmasını amaçlamaktadır.
- Enerji İhtiyacı: Çin %10'luk bir ortalama büyüme oranına ulaşırken enerji ihtiyacı da sürekli olarak artmaktadır. Bu nedenle Çin, enerji güvenliğini sağlamak ve Rusya'ya olan enerji bağımlılığını azaltmak amacıyla Kuşak ve Yol Girişimini önemli bir stratejik öncelik olarak görmektedir.
- Avrupa ile Alternatif Ticaret Rotaları Oluşturmak: Çin, Kuşak ve Yol Girişimi aracılığıyla Avrupa'yla ticaretinde Rusya'ya alternatif bir rota oluşturmayı hedeflemektedir. Deniz yoluyla mallarının Avrupa'ya ulaşma süresi olan 20-40 günü önemli ölçüde azaltarak, bu proje sayesinde Doğu Avrupa'ya ulaşımı 11 güne indirmek istemektedir. Bu projeye altyapı ve tedarik zincirinin gelişmesini sağlayarak bölgesel ve küresel ticaret için avantajlı bir konum elde etmeyi amaçlamaktadır (Yiğenoğlu, 2018: 16-18).

1.3. Girişimin Ekonomik Amaçları

21. yüzyılda dünya genelinde enerji kaynaklarına erişimle ilgili gündeme gelen sorunlar giderek artarken, bu kaynaklara ulaşma konusunda ekonomik ve siyasi çatışmalar ortaya çıkmaktadır. Büyük enerji rezervlerine sahip olan Orta Asya ülkeleri, Kuşak ve Yol Girişiminin önemli güzergâhlarından biridir ve bu durum, büyük güçlerin dikkatini çekmektedir. Rusya'nın kuzeyinde, Çin'in doğusunda ve ekonomik potansiyele sahip Pakistan ve Hindistan'ın güneyinde yer alan Orta Asya, stratejik bir konumda bulunmaktadır. Çin, dünyanın ikinci büyük ekonomisi olarak, istikrarlı bir ekonomik büyüme sürdürebilmek için enerji ithalatına büyük ölçüde bağımlıdır. Bu nedenle Çin, enerji ihtiyacını karşılamak amacıyla Orta Asya'daki kaynaklardan yararlanmak istemektedir ve bu amaçla KYG projesine önemli yatırımlar yapmaktadır. Orta Asya bölgesi, Çin'in enerji ihtiyacını karşılama ve kendi ürünlerini Avrupa'ya taşıma bakımından KYG projesinde stratejik bir öneme sahiptir (Samadi, 2023: 3). Bu nedenle Çin, KYG projesiyle sadece kendi ekonomik gelişimine katkı sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda projeye dahil olan diğer ülkelerin ekonomileri üzerinde çeşitli olumlu etkiler yaratmayı amaçlamaktadır.

Bu proje, öncelikle ekonomik şartlara dayalı olarak kurulmuş olup, başlıca şu ekonomik hedefleri içermektedir: Dünyadaki ekonomik durgunluğu azaltmak, Çin'in tek pazar olma hedefine ek olarak üretim kapasitesini diğer ülkelerle rekabetçi hale getirmek, ekonomik büyümeyle birlikte Çin'in lider ülke konumunu güçlendirmek, entegrasyon ve fiziki projelerle sanayileşmeyi ve küreselleşmeyi güçlendirmek, ticari entegrasyonun yanı sıra finansal entegrasyonu sağlamak, gümrük işlemlerini hızlı ve düşük maliyetle gerçekleştirmek vb. Bu hedeflerle Çin, KYG projesini uygulayarak küresel güç olma hedefine diploması ve işbirliği temelinde ulaşmayı amaçlamaktadır. Projeyi hayata geçirerek dünya

ticaretini Atlantik ekseninden Pasifik eksenine doğru kaydırmayı hedeflemekte ve kazan-kazan yaklaşımı benimsemektedir (Kopuk ve Bayraç, 2021: 1355-56).

1.4. Girişimin Finansman Kaynakları

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimini destekleme konusunda beş temel finansal kaynağı bulunmaktadır: saf yardım, tercihli krediler, kalkınma finansı, ticari krediler ve çeşitli özel fonlar. Saf yardım miktarı küçüktür ve yıllık yaklaşık 7 milyar dolar civarındadır, bunun büyük kısmı İpek Yolu ülkelerine yönlendirilmektedir. Tercihli krediler, düşük faizli hükümet kredilerini ve tercihli ihracat kredilerini içerir ve diğer ülkelerde olduğu gibi bağımsız garantilere ihtiyaç duyar. Bu tür kredilerin vadesi 20 yıla kadar olabilir ve yıllık faiz oranı genellikle %2 civarındadır. Tercihli krediler, sadece Çin İhracat-İthalat Bankası'ndan (CEXIM) temin edilebilir ve yılda ortalama 10 milyar dolar civarındadır. Kalkınma finansı, Çin'in altyapı geliştirme ve KYG'yi uygulamaya koyma konusunda önemli bir kaynağıdır. Şu anda yıllık faiz oranı %3-4 arasında değişmekte olup vade süresi 20 yıldır.

Bu üç finansman kaynağı ve ticari kredilerin yanı sıra, Çin projeyi finanse etmek için 20'den fazla özel fon oluşturmuştur (Liu vd., 2020: 140). Bunlardan en önemlileri Çin Hükümeti tarafından finanse edilmek üzere İpek Yolu Fonu (SRF), Çin Yatırım Şirketi, Döviz Devlet İdaresi, Çin İthalat-İhracat Bankası ve Çin Kalkınma Bankasıdır. Bu fonların toplam değeri 1.5 trilyon doların üzerindedir ve bu finansman grubunun amacı, KYG ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ekonomik iş birliği çerçevesinde ticaretin artırılması, projeye dahil olan ülkeler arasındaki bağlantıların güçlendirilmesi ve büyümenin desteklenmesi için yatırım ve finansman kolaylığı sağlamaktır (Samadi, 2023: 3).

Ayrıca, Çin diğer ülkeler veya uluslararası kuruluşlarla 10'dan fazla uluslararası finansal işbirliği anlaşması geliştirmiştir. Örneğin Çin ile ASEAN üyeleri, Çin ile Arap devletleri, Çin ile Doğu ve Orta Avrupa (ECE) devletleri ve Çin ile Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) üyeleri arasında finans anlaşmaları imzalanmıştır. Ancak Kuşak ve Yol Girişiminin yukarıda bahsedilen tüm finansman araçlarını içerdiği, yani bu projenin farklı bölümlerinin farklı finansman araçları kullanması gerektiği unutulmamalıdır.

2018'e gelindiğinde, İpek Yolu Ülkeleri'nde Çin'in Doğrudan Yabancı Yatırımı (FDI) 173 milyar dolar olup, Çin'in toplam dışa yönelik Doğrudan Yabancı Yatırımının sadece %8.7'sini oluşturmaktaydı. Bu yatırımın yaklaşık %55'i 2013'te Kuşak ve Yol Girişiminin duyurulmasından önceye dayanmaktaydı. Bu tarihe kadar, Çin bankalarının İpek Yolu ülkelerindeki tahmini kredi bakiyeleri 350 milyar doları bulmaktaydı. Verilen rakam, Çin firmalarının yurtdışında yatırım yapmak için aldığı kredileri ve diğer ülkelere yapılan kredileri içermekteydi (Liu vd., 2020: 141). Çin'in, Kuşak ve Yol Girişimine ortak finansman sağlamak için diğer ülkelerle ve diğer uluslararası kuruluşlarla finansal işbirliğini daha da geliştirmesi gerekmektedir. Gerçekten de proje sadece Çin yatırımlarıyla ilgili değildir, aynı zamanda finansal işbirliği de dahil olmak üzere uluslararası işbirliği için yeni bir platform hizmeti görmektedir.

1.5. Girişimin Güzergâhları

Projenin güzergâhı, eski İpek Yolu güzergâhına ek olarak oluşturulmuş deniz, demir ve kara yollarından oluşmaktadır. Böylece Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının mevcut yolların yanı sıra yeni enerji nakil hatlarının da inşa edilmesiyle birbirine daha fazla bağlanması hedeflenmektedir.

Bu kapsamlı proje, Çin'in Avrasya ve Avrupa'da uzun vadeli varlığını sürdürmeyi ve ticari etkinliğini artırmayı amaçladığı için "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" olarak da adlandırılmaktadır. İpek Yolu ekonomik kuşağında Çin'e sınır komşusu olan ve aynı zamanda onunla güçlü ekonomik ilişkilere sahip olan Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Türkmenistan bulunmaktadır. Öte yandan kuşak içerisinde Çin'in petrol, doğalgaz, endüstri ve tarım alanlarındaki ilişkilerini güçlendirmeyi amaçladığı İran, Suriye, Suudi Arabistan, Irak, Ürdün ve Türkiye yer almaktadır. Son olarak, Avrupa ile Orta Asya arasında yer alan Azerbaycan, Ukrayna, Beyaz Rusya, Gürcistan, Ermenistan ve Moldova da bu ekonomik kuşak içinde bulunmaktadır (Kopuk ve Bayraç, 2021: 1358). Kuşak ve Yol Girişimi, birden fazla ekonomik koridordan geçen tek bir rota yerine **Şekil 1'de** görüldüğü gibi farklı güzergâhlara sahiptir. Bu proje altı adet ekonomik koridora odaklanmaktadır. Bu koridorlar şunlardır:

- Yeni Avrasya Kara Köprüsü (Çin-Kazakistan-Rusya-Belarus-Polonya)
- Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar koridoru
- Çin-Moğolistan-Rusya koridoru
- Çin-Orta Asya-Batı Asya koridoru
- Çin-Pakistan koridoru
- Çin-Hindiçin Yarımadası koridoru.

Proje, 72 ülkeyi kapsamaktadır ve bu büyük çaplı girişim için yatırım miktarı yüz milyarlarca dolara ulaşmaktadır. Bu kaynakların karşılanmasında ise Çin Hükümetinin oluşturduğu İpek Yolu Projesi Fonu ile Asya Altyapı ve Yatırım Bankası önemli bir rol oynamaktadır (Katıtaş, 2019: 130).



Şekil 1. KYG Projesinin Güzergâhları

Yeni Avrasya Kara Köprüsü öncesinde Çin ve Avrupa'yı birbirine bağlamayı amaçlayan yol projeleri düşünülmüştür. İlk tasarımda Orta Asya atlanarak Çin ve Rusya sınırı üzerinden geçen bir proje öne çıkmıştır, ancak mal geçişi dolaylı olduğu için beklenen verim elde

edilememiştir. Bu nedenle, 2011’de yeni bir rota kullanılmaya başlanmıştır (Yiğenoğlu, 2028: 19). Çin’den Avrupa’ya uzanan ilk güzergah olan bu rota, “Yeni Avrasya Kara Köprüsü” olarak bilinmektedir. Bu rota, Çin’in kuzeybatısındaki Sincan Uygur Özerk Bölgesi’nden başlayarak, Hazar Denizi’nin kuzeyinden Kazakistan üzerinden Rusya’nın batısına ve oradan Doğu Avrupa’ya kadar uzanan bir demiryolu ulaşım ağı şeklindedir. Bu ağın Almanya’ya kadar uzatılarak Çin ile Avrupa arasında kara yolu taşımacılığının hızlandırılması amaçlanmaktadır (Aytekin, 2023).

Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar koridoru, güzergah boyunca yer alan ülkeler arasında ekonomik büyüme, ticaretin teşviki ve bağların derinleşmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu koridorun, bölgenin sosyo-ekonomik gelişiminin desteklenmesi çerçevesinde altyapı, enerji kaynakları, tarım, ticaret ve yatırım alanlarında önemli katkılar sunması hedeflenmektedir.

Çin-Moğolistan-Rusya koridorunda Moğolistan önemli bir konuma sahiptir. Rusya ve Çin’i birbirine bağlayan en kısa yol, Moğolistan üzerinden geçmektedir. Ancak, Moğolistan hükümetinin 2001’de başlattığı demiryolu inşa projesinde, yabancı yatırım ve işgücü eksikliğinden dolayı istenilen ilerleme sağlanamamıştır. Bu nedenle bu ekonomik koridor aracılığıyla Moğolistan, gerçekleştirmeyi planladığı projeleri hayata geçirme fırsatı bulacaktır. Ancak, planlanan koridorun geçiş güzergahındaki bölge ülkeleri arasında ekonomik entegrasyon ve çok taraflı ekonomik işbirliğinin zayıf olduğu gözlemlenmektedir. Bu koridorun devreye girmesiyle birlikte, bölge ülkeleri arasındaki entegrasyonun ve işbirliğinin artması beklenmektedir.

Çin-Orta Asya-Batı Asya koridoru, eski İpek Yolu’nun güzergâhında geçerek Çin’i Arap Yarımadası’na bağlamaktadır. Bu hat, Çin’in Sincan bölgesinden başlayarak Kırgızistan, Özbekistan ve Türkmenistan üzerinden Hazar Denizi bağlantısıyla Kafkaslara geçmekte, oradan Türkiye de dahil olmak üzere Balkanlara ve Orta Avrupa’ya ulaşmaktadır. Türkiye’nin bu rota üzerindeki konumu, Orta Asya ve Çin ile olan ticaret bağlantılarını güçlendirmeyi amaçlayan Hazar geçişli “Orta Koridor” Projesi’nin hedefleri ile uyumludur (Aytekin, 2023).

Çin-Pakistan koridoru, Pakistan’da serbest ekonomi bölgelerinin oluşturulmasını hedeflemektedir. Toplamda 46 milyar dolarlık bir yatırım tutarına sahip olan koridor, Pakistan’ın ulaşım altyapısını yenileme ve enerji üretim kapasitesini artırma konularında kritik bir rol oynayacaktır. Söz konusu koridor, Çin’in Kaşgar şehrini Pakistan’ın stratejik öneme sahip Gwadar limanına bağlamaktadır. Gwadar limanının stratejik öneme sahip olmasının temel nedeni, bu liman aracılığıyla Çin’in Orta Doğuya etkili bir giriş yapabilmesidir.

Çin-Hindiçin Yarımadası koridorunun amacı, Çin’in güneybatısındaki görece az gelişmiş bölgeleri, özellikle Yünnan eyaleti ve Guanşi Cuang Özerk Bölgesini, komşu Hindiçin ülkeleri ve Güneydoğu Asya ülkelerinin ekonomik merkezleriyle birleştirerek ilgili bölgelerin ortak kalkınmalarına katkı sağlamaktır. Bu güzergah, Çin’in güneybatısından başlayarak Hindiçin Yarımadası boyunca Vietnam, Laos, Kamboçya ve Tayland’a uzanmakta, ardından Singapur’a ve Malezya’ya kadar devam etmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM ORTA ASYA ÜLKELERİ VE KYG

2.1. Orta Asya'nın Coğrafi Konumu ve Stratejik Önemi

Asya kıtası, 44 milyon km²'lik yüzölçümüyle dünyanın en büyük kara parçası olup, dünya nüfusunun yaklaşık 2/3'ünü barındırmaktadır. Çin ve Hindistan gibi dünyanın en kalabalık iki ülkesi Asya'da yer almaktadır. Rusya ve Çin gibi toprağı büyük olan devletler, Asya kıtasının yarısından fazlasını oluşturmaktadır. Tarih boyunca birçok medeniyete ev sahipliğı yapmış olan Asya kıtası, büyük yerleşimlere sahne olmuş ve Kavimler Göçü gibi önemli tarihi olaylar bu coğrafyada gerçekleşmiştir. İpek ve Baharat Yolları gibi dünyanın en eski ticaret yolları, Asya'nın doğu yarısından başlamış ve bölge ekonomisine önemli katkılarda bulunmuştur. Bu yolların getirdiğı zenginlik nedeniyle bölge, tarih boyunca birçok hükümdarın ilgisini çekmiştir (Kara, 2006: 104).

Orta Asya, Asya kıtasının merkezinde bulunan ve "Orta Asya" olarak adlandırılan bir bölge olarak öne çıkmaktadır. Hazar Gölü'nden başlayarak batıda Rusya'nın güneyine ve doğuda Çin'in batısındaki Sincan bölgesinin doğusuna kadar uzanmaktadır. Asırlar boyunca "Batı Türkistan" olarak adlandırılmış bu bölge, "Türk Dünyası" olarak da bilinmekte ve genç devletler olan Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ı içermektedir. Orta Asya İslam, Hıristiyanlık, Budizm ve Hinduizm gibi farklı dinlerin kesişme noktasında bulunmaktadır ve Türk, Çin, Fars, Slav ve Hint medeniyetleri gibi büyük medeniyetlerin bulunduğu bir tampon bölgedir. Bu bölge, zengin yeraltı ve yer üstü kaynaklarıyla dikkat çekmekte olup petrol, doğalgaz, altın, tarım ve hayvancılık gibi ekonomik kaynaklara sahiptir. Sovyetler Birliğı'nin dağılmasıyla birlikte, Orta Asya'daki genç cumhuriyetler olan Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan ve Türkmenistan bağımsızlıklarını ilan etmiş ve bölge, dünya gündeminde petrol, doğalgaz ve diğer zenginlik kaynaklarıyla tekrar öne çıkmıştır (Avcıl ve Aydın, 2022: 132).

Bu bölge, stratejik bir üçgen olan Çin-Rusya-Hindistan'ın ortasında yer alması nedeniyle uluslararası dikkatleri çekmektedir. Ayrıca, Asya'nın kalbindeki bu genç cumhuriyetlerin ekonomik güç kazanma potansiyeli, bölgeyi cazip kılmaktadır. Son yıllarda Orta Asya'nın önemini artıran bir diğer faktör, Çin ve Hindistan gibi dünyanın en kalabalık nüfuslarına sahip olan ve ekonomik açıdan sivrilen ülkelerin bu bölgeye komşu olmasıdır. Bu durum, bölgenin büyük bir pazar potansiyeli olma özelliğini korumasına neden olmaktadır. Ayrıca, uluslararası terörizmin yükselişi, bölgenin stratejik önemini artırmış ve onu dünya gündeminin önemli bir parçası haline getirmiştir. Asya'nın genç cumhuriyetlerinin sahip olduğu zengin kaynaklar, enerji ticareti yolları ve stratejik konum, bölgenin uluslararası ilişkilerdeki önemini korumasına neden olmaktadır (Kara, 2006: 104).

Çin, "Kuşak ve Yol Girişimi" kapsamında Orta Asya'ya yoğun yatırımlar yaparak, üretim kapasitesini artırmayı, pazarlar bulmayı, doğal kaynaklara ulaşmayı ve bölgede ekonomik, sosyal ve siyasal etkisini güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Çin'in yatırımlarına baktığımızda, Kazakistan ilk sırayı almakta ve onu sırasıyla Türkmenistan, Tacikistan, Kırgızistan ve Özbekistan takip etmektedir. Özellikle maden ve petrol arama işletmeleri ile enerji iletimine yapılan yatırımlar, diğer sektörlerle kıyasla belirgin bir şekilde öne çıkmaktadır. Demiryolu, otoyol, sanayi, teknoloji, tarım ve gıda ile insandan insana projeler de Çin'in bölgeye yönelik çeşitli sektörlerdeki yatırımlarını içermektedir. Ancak maden ve petrol sektörü ile enerji iletimine yapılan yatırımlar, demiryolu ve otoyol projelerine göre yaklaşık dört kat daha fazla olmaktadır. Bu konuyla ilgili daha geniş bilgiler sonraki bölümlerde verilecektir.

2.2. Bağımsız Orta Asya Ülkeleri ve Yeni Politika Arayışları

19. yüzyılda Rusya'nın egemenliğine tabi olan ve ardından uzun yıllar Sovyet yönetimi altında kalan Orta Asya ülkeleri, siyasi, ekonomik ve güvenlik açısından büyük ölçüde Moskova'nın etkisi altında kalmıştır. Ancak bu ülkeler, 1991'de Sovyetler Birliği'nin parçalanmasıyla bağımsızlıklarını elde etmiştir. Bu tarihsel dönüm noktası, Orta Asya ülkeleri açısından Moskova'dan bağımsız bir şekilde kendi siyasi, ekonomik ve güvenlik politikalarını belirleyebilme fırsatını beraberinde getirmiştir. Bu durum, özellikle Çin ve diğer ülkelerle karşılıklı ekonomik işbirliği için daha uygun bir zemin oluşturmuştur (Kasım, 2020: 57).

Sovyetler Birliği'nin dağılması ve iki kutuplu dünyanın sona ermesi, Orta Asya'da bir dizi belirsizliğe neden olmuştur. Yeni bağımsız devletlerin ortaya çıkışı küresel düzeyde büyük yankı uyandırmış ve bu ülkeler, egemenliklerini kazandıktan sonra dünya politikasında kendi yerlerini bulma çerçevesinde denemelerde bulunmuşlar ve hatalar yapmışlardır. Nursultan Nazarbayev'in belirttiği gibi, bu devletlerin ekonomik açıdan zengin doğal kaynaklara sahip olmaları, güçlü kapitalist ülkelerin dikkatini çekmiştir. Sovyetler Birliği'nin parçalanması öncesinde dünyanın en büyük devletlerinden birinin parçası olan Orta Asya ülkeleri, bu devletin 1990'ların başında yıkılmasının ardından diğer güçlü devletlerin bölgeye ilgi göstermesi durumuyla karşılaşmıştır. Rusya, 1990'larda Orta Asya devletlerini başlangıçta kendi için bir yük olarak görmüş, ancak Batı'ya yönelik yakınlaşma girişimlerinin başarısız olması üzerine dikkatini tekrar bölge devletlerine yönlendirmiştir. Sonraki dönemde Rusya, Sovyet sonrası ülkeleri birleştirme rolünü üstlenmiş ve aynı zamanda bölgede siyasi, ekonomik ve askeri lider konumuna gelmeyi hedeflemiştir. Bu çabaların bir uzantısı olarak Rusya, askeri alanda Kolektif Güvenlik Anlaşması Teşkilatı, ekonomik alanda Avrasya Ekonomik Birliği ve siyasi alanda Bağımsız Devletler Topluluğu gibi uluslararası platformlardan faydalanmaya çalışmıştır (Abdyldaeva, 2019: 24).

Sovyetler Birliği'nin çökmesi ve dolayısıyla Soğuk Savaş dengesinin sona ermesi, Orta Asya'da beliren boşluğun doldurulması bağlamında birçok güçlü ve gelişmiş aktör arasında çıkar çatışmaları ortaya çıkarmıştır. 1922'den 1990'lara kadar Sovyetler Birliği'nin parçası olan Orta Asya devletleri, o dönemde hiçbir dış gücün dikkatini çekmemiştir. Ancak Soğuk Savaşın sona ermesiyle birlikte, enerji kaynakları bakımından zengin ve jeopolitik konumu önemli olan bu bölgenin stratejik ve ekonomik önemi artmıştır. Orta Asya, dünya genelinde petrol ve doğal gaz bakımından en zengin bölgelerden biri olup, bu açıdan Pers Körfezi ve Rusya'nın ardından üçüncü sırada yer almaktadır. Bu jeo-stratejik önemi nedeniyle Orta Asya ülkeleri ABD, Rusya, Çin, İran, Türkiye, Pakistan, Suudi Arabistan ve Hindistan gibi büyük güçlerin dikkatini çekmektedir. Bu ilgi, genellikle bölge devletlerinin kalkınmasını teşvik etme niyetinden değil, daha çok jeopolitik endişelerden kaynaklanmaktadır. Üstelik bu bölgede 'Yeni Büyük Oyunun oynandığı ifade edilmekte ve Orta Asya devletleri de bu oyunun sahnesini oluşturmaktadır. Bu durum, bölgedeki devletler arasında yaşanan rekabetin ve büyük güçlerin stratejik çıkarlarının etkileşiminin önemine işaret etmektedir (Abdyldaeva, 2019: 25-26).

2.3. Çin'in Orta Asya Ülkelerine İlgisi

Çin, Orta Asya ülkeleri üzerinde ekonomik, sosyo-kültürel ve jeopolitik etkisini artırmak amacıyla çeşitli araçları kullanan önemli, aktif ve güçlü oyuncu konumuna gelmiştir. Çin hükümeti, beş Orta Asya ülkesi ile ilişkiler kurma, güçlendirme ve Çin'in bölgedeki kısa, orta ve uzun vadeli çıkarlarını dikkatlice gözetme konusunda her zaman çıkar odaklı bir tutum sergilemektedir. Çin'in kısa vadeli çıkarları, öncelikle kendisinin etnik azınlık sorunlarına

Orta Asya ülkelerinin müdahalesini en aza indirmeye odaklanmıştır. Çin, sınır sorunlarını ulusal güvenlik meselesi olarak değerlendirerek, net sınırlar oluşturmak amacıyla bazı girişimlerde bulunmuştur. Bunun yanı sıra 1990'ların ortalarında Çin Tacikistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Rusya ile yaşanan bölgesel anlaşmazlıkları çözmek amacıyla Şangay İşbirliği Örgütü'nü kurarak önemli bir adım atmıştır. Şangay İşbirliği Örgütü üyesi olan Çin Halk Cumhuriyeti'nin Orta Asya'daki orta ve uzun vadeli hedefleri arasında, bölgedeki ekonomik ve jeopolitik etkisini artırmak ve güvenlik alanında bölge devletleriyle işbirliğini güçlendirmek bulunmaktadır. 2000'li yıllardan itibaren Çin, Orta Asya piyasasında dinamik bir rol oynamaya çalışarak, bölgenin enerji yapısıyla önemli ölçüde entegre olmuş ve bu sayede ekonomik açıdan avantajlı bir konuma gelmiştir. Çin, 2005-2013 yılları arasında sadece ekonomik değil, aynı zamanda kültürel ve siyasi işbirliği alanlarında da Orta Asya ile ilişkilerini geliştirmiştir. Bu süreçte, kültürel ve siyasi işbirliği açısından Rusya'nın gerisinde kalmış olan Çin, bu eksikliği gidermek adına politika değişikliklerine gitmiştir. Uluslararası alandaki etkisini artırmak amacıyla attığı önemli adımlardan biri de "Kuşak ve Yol Girişimidir" (Agayeva, 2021).

Çin, "Kuşak ve Yol Girişimi" (KYG) yatırımları aracılığıyla Orta Asya'da ekonomik ve siyasi nüfuzunu arttırarak etkileyici bir pazar oluşturmaktadır. Aynı zamanda, ekonomisinin sürdürülebilir büyümesi için önemli olan ham madde kaynaklarını, özellikle petrol ve doğalgaz tedarik kaynaklarını çeşitlendirmekte ve bu kaynaklara kolay erişim sağlamak için altyapısını güçlendirmektedir. Soğuk Savaşın sona ermesinden bu yana Çin'in Orta Asya ülkeleri ile ticareti hızla artmaktadır. 2000 yılında, Çin'in Orta Asya ülkeleri ile toplam ticaret hacmi 1.8 milyar dolar iken, bu rakam 2016 yılında yaklaşık 17 kat artarak 30 milyar doları aşmış (Alperen, 2018: 25), 2022 yılında ise 70 milyar doları bulmuştur (NTV, 2023). Çin, Orta Asya ülkeleri ile ticaretinde Rusya'yı geçerek bu ülkelerin AB'den sonraki ikinci büyük ticaret ortağı konumuna yükselmiştir. Aynı zamanda Çin, Orta Asya'nın en büyük altyapı yatırımcılarından biri olmuş, bölgede yollar, köprüler ve diğer altyapı projelerini finanse ederek ticaretini artırmış ve bölgedeki ekonomik gücünü pekiştirmiştir (Alperen, 2018: 25).

2.4. Orta Asya Ülkelerinin KYG'deki Konumu

Sovyetler Birliği'nin çöküşünden bu yana, Orta Asya ülkeleri sadece ekonomik ve siyasi zorluklarla değil, aynı zamanda eskimiş altyapı sorunlarıyla da mücadele etmektedir. Bu ülkeler, dış dünyadan bekledikleri yardımı alamamış ve bölgesel ve küresel bütünleşme girişimlerinden önemli ekonomik kazanımlar elde edememiştir. Asya Kalkınma Bankası'nın öngörülerine göre, 2016-2030 döneminde sadece Orta Asya'daki altyapı ihtiyaçlarını karşılamak için 33 milyar dolarlık bir harcama gerekmektedir. Ancak bu miktar, Orta Asya ülkelerinin tek başlarına karşılayabilecekleri bir rakam değildir. Bu nedenle Çin'in altyapıya odaklanan KYG projesi, bölgedeki birikmiş altyapı sorunlarına çözüm getirebilecek nitelikte önemli bir girişimdir.

Çin, sağladığı büyük çaplı krediler, gerçekleştirdiği büyük yatırımlar ve inşa ettiği petrol ve doğalgaz boru hatları, demiryolları, karayolları ve diğer altyapı projeleri aracılığıyla Orta Asya cumhuriyetleriyle ikili ve çok taraflı ilişkilerini güçlendirmiştir. Ancak KYG projesinin başarılı olup olmaması her zaman Orta Asya ülkelerinin desteğine bağlı olacaktır. Bu nedenle bölge ülkelerinin KYG projesine yaklaşımı, Çin ve Orta Asya ülkelerinin ikili ve çok taraflı siyasi ve ekonomik ilişkileri bağlamında detaylı bir şekilde incelenecektir (Omonkulov, 2020: 51-52).

2.4.1. Kazakistan ve KYG

Kazakistan, Orta Asya'nın en geniş yüzölçümüne sahip, Çin'le 1.533 kilometrelik sınırı olan bir ülkedir. Coğrafi konumu ve doğal kaynakları nedeniyle Kazakistan Özbekistan ve Türkmenistan'dan Çin'e uzanan doğalgaz boru hatlarının önemli bir bölümünü barındırdığından, KYG projesi açısından Orta Asya ülkeleri arasında stratejik bir konuma sahiptir. Bağımsızlığını kazandıktan sonra, Kazakistan, Çin'le siyasi ve ekonomik ilişkilerini güçlendirmek adına çeşitli projelere imza atmıştır. 2013 yılında KYG projesini dünyaya duyuran ilk ülke olması, Kazakistan'ın bu projeye attığı önemi ortaya koymuştur. Çin açısından Kazakistan, KYG projesi aracılığıyla Avrupa'ya açılan bir kapı konumundadır. Bu nedenle Çin ve Kazakistan, KYG projesi çerçevesinde ve başka projelerde sıkı bir iş birliği yaparak, özellikle Türkmenistan ve Özbekistan üzerinden Çin'e uzanan doğalgaz boru hatları bağlamında ekonomik ilişkileri geliştirmiştir (Samadi, 2023: 4-5)

Haziran 2019'da Kazakistan Cumhurbaşkanı olarak seçilen eski diplomat ve Çin uzmanı Kasım Cömert Tokayev'in liderliği altında, Nursultan Nazarbayev'in Pekin'le ikili ve çok taraflı stratejik ortaklık biçiminde kurduğu ilişkilerin daha da gelişeceği öngörülmektedir. Kazakistan, Orta Asya'da Çin'in en büyük ekonomik ve ticari ortağıdır. İki ülke, sadece mevcut sıkı ilişkileri güçlendirmekle kalmayıp aynı zamanda daha fazla işbirliği için güvenilir bir siyasi, ekonomik ve stratejik çerçeve oluşturmayı amaçlamaktadır.

2015 yılında Kazakistan ve Çin, "Bir Kuşak–Bir Yolun" Kazakistan'ın yeni ekonomi politikası olan "Nurly Zhol-Işık Yolla" entegrasyonu konusunda anlaşmaya varmıştır. İki taraf "Bir Kuşak–Bir Yolun" ve "Nurly Zhol'un" stratejik boyutunun dört öncelikli yönde geliştirilmesini kararlaştırmıştır. Bunlar ikili ticaretin artırılması, hızlandırılmış genişleme ve altyapının modernizasyonu, üretim faaliyetleri alanında işbirliğinin geliştirilmesi ve finansal alanda işbirliğinin derinleştirilmesidir. Bu stratejik yönelimler, Kazakistan ve Çin arasında daha kapsamlı ve derinlemesine bir işbirliği sağlamayı hedeflemektedir (Avıl ve Aydın, 2022: 133).

2.4.2. Kırgızistan ve KYG

Kırgızistan Cumhuriyeti, Orta Asya'nın kuzeydoğusunda konumlanmış, kuzeyde Kazakistan, güneydoğu ve doğuda Çin, batıda Özbekistan ve güneybatıda Tacikistan ile sınırı olan 198.500 km² yüzölçümüne sahip bir ülkedir. Kırgızistan, madencilik sektöründe öne çıksa da diğer sektörlerde beklenen gelişimi gösterememiştir. Bu nedenle ülkenin ekonomisi tarım, madencilik ve yurtdışında çalışan vatandaşların gelirlerine dayalı olarak düşük ve orta gelirli bir seviyede bulunmaktadır. SSCB'nin dağılmasının ardından kaynaklardan mahrum kalan Kırgızistan'ın özel tüketiminde gerileme görülmüş ve GSYİH'si bağımsızlığın ilk yıllarında düşük düzeylerde kalmıştır. Bu zorluklarla başa çıkma çabaları kapsamında, Çin'in başlattığı Kuşak ve Yol Girişimi (KYG), Kırgızistan açısından çekici bir fırsat haline gelmiş ve ülkenin altyapı gelişiminden yabancı yatırım çekmeye kadar bir dizi stratejik hedef belirlemesini sağlamıştır. Bu bağlamda Çin için Kırgızistan ne kadar önemliyse, aynı şekilde Kırgızistan'ın gözünde de Çin'in başlattığı bu proje, ülkenin kalkınması ve uluslararası alanda daha etkin bir konuma gelmesi açısından kritik bir öneme sahiptir (Samadi, 2023:5).

Kuşak ve Yol Girişimi, Kırgız Cumhuriyeti'nin altyapı, kalkınma ve yatırım çekebilme konularında stratejik hedefler sunmaktadır. Çin, demiryolu bağlantılarına büyük bir vurgu yapmakta ve bu bağlamda Kırgızistan'ı demiryolu ağıyla Özbekistan'a bağlamayı planlamaktadır. Bu demiryolu ağının kullanımı, sadece Çin mallarının yerel pazarlara ihraç

edilmesini değil, aynı zamanda Çin'in hammadde ithalatı için Kırgızistan üzerinden taşıma yapılmasını öngörmektedir (Avcıl ve Aydın, 2022: 134).

2.4.3. Özbekistan ve KYG

Özbekistan, 1 Eylül 1991'de SSCB'den ayrılarak bağımsızlığını ilk ilan eden Orta Asya'nın ülkelerinden biridir. Stratejik bir konumda bulunan ve zengin yeraltı ile yerüstü kaynaklarına sahip olan Özbekistan, her zaman büyük güçlerin dikkatini çekmiştir. Özbekistan Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Tacikistan ve Afganistan ile sınır komşusu olarak, Orta Asya'nın merkezinde stratejik bir konuma sahiptir. Özbekistan, SSCB döneminde Türkmenistan'dan sonra bölgedeki ikinci en fazla tarıma dayalı ekonomiye sahip ülke olmuştur. Halen tarıma dayalı bir ekonomik yapısı olan Özbekistan, dünya genelinde en fazla pamuk üreten dördüncü ülke konumundadır. Bu özellikleriyle Özbekistan, bölgesel ekonomik dinamiklerin önemli bir parçasını oluşturmaktadır (İNSAMER, 2020).

Özbekistan, Çin'in başlattığı Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) kapsamında stratejik bir konuma sahiptir ve bu proje güzergahının kuzeyden güneye ve doğudan batıya uzandığı noktalardan birinde bulunmaktadır. Özbekistan'ın dış politikasında ABD yönetimine karşı mesafesini koruyarak Rusya ile iş birliklerini artırmasının yanı sıra, 2001 yılında Şanghay İşbirliği Örgütü'ne (ŞİÖ) katılarak Çin ile ilişkilerini güçlendirmiş ve iş birliklerini artırmıştır. Bu nedenle Çin'in KYG kapsamındaki planları, diğer Orta Asya ülkelerine olduğu gibi Özbekistan'a da artan bir ilgi ve yoğunlaşan yatırımlar getirmiştir.

Özbekistan, Türkmenistan-Özbekistan-Kazakistan-Çin doğalgaz boru hattı üzerinden yılda 5 milyar metreküp doğalgaz satışı gerçekleştirerek Çin ile enerji alanında önemli bir iş birliği yürütmektedir. Aynı zamanda Çin'in Özbekistan'a özellikle doğalgaz kaynaklarına duyduğu ilgi nedeniyle yatırımlarını artırması, bu ülkeye özel bir önem atfetmesine neden olmuştur. Özbekistan, coğrafi konumu, zengin yeraltı ve yerüstü kaynakları ve bölgesel siyasi konumu itibarıyla KYG projesinin kilit noktalarından biri olarak öne çıkmaktadır (Budulgan, 2020: 177).

KYG projesi güzergâhında Çin ile Özbekistan arasında doğrudan bir sınır komşuluğu bulunmasa da iki ülke ticari ve ekonomik ilişkilerini Kazakistan ile Kırgızistan üzerinden gerçekleştirmektedir. Bu durum, Çin'in Özbekistan'ı, Avrupa'ya giden güvenli, istikrarlı, kısa ve düşük maliyetli bir güzergâh olarak değerlendirmesine neden olmuştur. Çin, KYG aracılığıyla bu yol üzerinden gelişmiş nakliye kolaylığı sayesinde düşük maliyetle hammadde ithal etme avantajı elde etmektedir. Özbekistan ise KYG sayesinde kendi ürettiği ürünleri veya sahip olduğu doğal kaynakları uluslararası pazarlara sunma konusunda daha etkili bir çözüm bulabilmektedir. Bu proje, Özbekistan'ın kara ile çevrili coğrafi konumu nedeniyle dünya pazarlarına kolay ulaşım imkanı sağlamaktadır. Dolayısıyla, KYG, her iki ülke için stratejik bir öneme sahiptir. Çin'in hammadde ithalatını kolaylaştırırken Özbekistan'a uluslararası ticarete daha etkin bir rol oynama imkanı tanımaktadır (Samadi, 2023: 8).

2.4.4. Tacikistan ve KYG

Tacikistan, Orta Asya'nın en küçük yüzölçümüne sahip ülkesi olmasına rağmen dünyanın en büyük hidroelektrik enerjisi kaynaklarından birine ve zengin yeraltı kaynaklarına sahip olan bir ülkedir. Bu durum, Tacikistan'ı Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) için stratejik bir konuma getirmektedir. Çin, diğer ülkelerle kıyaslandığında Tacikistan'a daha fazla yatırım yaparak bu ülkeye özel bir ilgi göstermektedir. Çinli yatırımcılar, Tacikistan genelinde pek çok altyapı inşaatına liderlik etmektedir. Çin'in Orta Asya politikasında Tacikistan'ın önemli bir konumu bulunmaktadır. Çin yönetimi, KYG kapsamında Tacikistan'ın altyapı ve ulaştırma

alanlarını genişleterek bu ülkenin coğrafi avantajlarından faydalanmayı sürdürmekte ve kendi ürünlerini KYG koridoru üzerinden pazarlamayı planlamaktadır. Ayrıca, Orta Asya'daki yeraltı kaynaklarına daha kolay ulaşım sağlayarak bölgedeki enerji kaynaklarına erişimini güçlendirmeyi hedeflemektedir. Bu şekilde Çin, Tacikistan ile iş birliğini güçlendirerek KYG aracılığıyla hem ekonomik hem de stratejik çıkarlarını korumaktadır (Samadi, 2023: 6).

Çin, Tacikistan ile önemli altyapı projelerine yatırım yaparak iş birliğini güçlendirmekte ve bölgedeki birçok otoyolun onarımını ve inşasını desteklemektedir. Tacikistan'ın Duşanbe şehrinde birleşik ısı ve güç santrali kurulmasına liderlik eden Çinli TBEA şirketi, enerji sektöründeki iş birliğine öncülük etmiştir. Bu projelerle birlikte Çin, Tacikistan'ın doğal kaynaklarının çıkarılması ve işlenmesi konularında da önemli yatırımlar yapmaktadır; özellikle altın çıkarımı konusundaki girişimleriyle dikkat çekmektedir. Çin ve Tacikistan, Şanghay İşbirliği Örgütü çerçevesinde dünya sahnesinde aktif bir iş birliği yürütmektedir. Her iki ülke, birçok uluslararası ve bölgesel konuda benzer pozisyonlara sahip olarak iş birliğini derinleştirmektedir. Tacikistan, Kuşak ve Yol Girişimi sayesinde dünya pazarlarına açılma ve önemli bir ekonomik büyüme elde etme potansiyeli gördüğünden, Çinli şirketlerin altın, petrol, elektrik enerjisi, tekstil gibi sektörlerle ve aynı zamanda altyapı, inşaat ve otoyollara yönelik yatırımlarına olumlu bir yaklaşım sergilemektedir (Avçıl ve Aydın, 2022: 136).

2.4.5. Türkmenistan ve KYG

Türkmenistan, Orta Asya'nın güneyinde Hazar Denizi kıyısında yer alan, Kazakistan'dan sonra bölgenin en gelişmiş ülkelerinden biridir. Bağımsızlık sürecini yaşayan Türkmenistan, Orta Asya devletleri arasında dördüncü sırada bağımsız devlet olma statüsüne ulaşmıştır. Bu süreçte gerçekleştirdiği reformlarla birlikte, zengin yeraltı kaynaklarına dayanarak ilerleme kaydetmiştir. Ülkenin %72'sini kaplayan Karakum Çölünün açık denizlere çıkışı bulunmamaktadır. Türkmenistan, Hazar Denizi bölgesinde petrol rezervleri ile tanınan birçok ülkeden farklı olarak, topraklarında daha çok doğalgaz rezervlerine sahiptir. Bu zengin doğalgaz kaynakları sayesinde Türkmenistan, Orta Asya'da aktif bir oyuncu olarak öne çıkmış ve uluslararası ilgiyi üzerine çekmiştir. Türkmenistan, diğer devletlerden farklı bir uluslararası siyaset izleyerek 12 Aralık 1995 tarihinde daimî tarafsızlık statüsü benimsemiştir. Ülkenin liderliği, bu kararın arkasındaki temel nedenin, Türkmenistan'ın sahip olduğu zengin doğal kaynaklar ve bu zenginlik nedeniyle bölgesel barışa katkı sağlama ihtiyacı olduğunu vurgulamıştır (Samadi, 2023: 8).

Türkmenistan, daimî tarafsızlık statüsünü aldıktan sonra uluslararası arenada genellikle ikili ilişkiler üzerinden işbirliği yapmayı tercih etmiş ve herhangi bir uluslararası veya bölgesel işbirliği platformuna üye olmamıştır. Türkmenistan'ın özellikle doğalgaz rezervlerindeki zenginliği, onun Çin açısından stratejik bir öneme sahip olmasına neden olmuş ve iki ülke arasında 2013 yılında imzalanan ikili anlaşmalar çerçevesinde KYG projesi desteklenmiştir. Ancak Türkmenistan'ın ekonomisi büyük ölçüde doğalgaz ihracatına dayandığından, son zamanlarda Çin'e bağımlılığı artmış durumdadır. İki ülke arasındaki ticaret hacmi 2017 yılında 6.9 milyar dolara ulaşmıştır. Bu ticaretin esasını Türkmenistan'ın Çin'e yaptığı doğalgaz ihracatı oluşturmuştur. Türkmenistan'ın ekonomik yapısındaki bu doğalgaz odaklı bağımlılık, Çin'in Türkmenistan'ı en büyük dış ticaret ortağı haline getirmesine yol açmıştır. Çin, bu süreçte Türkmenistan ile doğalgaz ticareti üzerinden ikili ilişkilerini güçlendirmeye yönelik çeşitli çabalar sarf etmiştir (Omonkulov, 2020: 84).

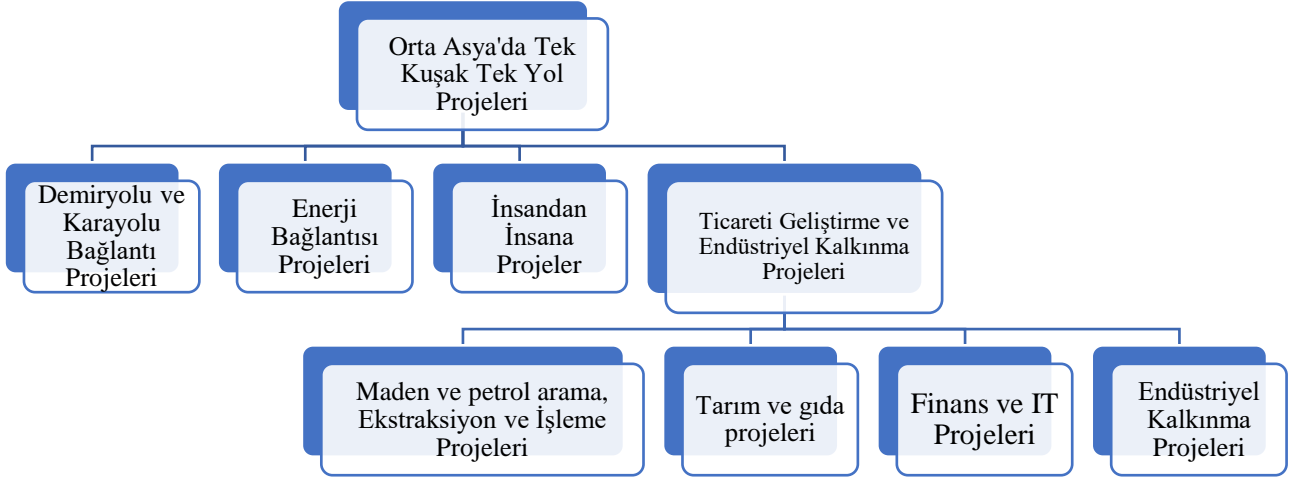
Özetlemek gerekirse 2013 yılında Çin'in İpek Yolu projesini duyurması, Orta Asya'nın stratejik bir öneme sahip olmasını sağlamış ve bölge için yeni ekonomik gelişme fırsatları doğurmuştur. Çin'in Batıya açılmasını hedefleyen bu proje, petrol ve doğal gaz boru hatları şeklindeki enerji hatlarından, karayolu, demiryolu ve limanlar şeklindeki ulaşım ağlarından, ayrıca altyapı kuruluşlarından oluşmaktadır. Bu durum, Orta Asya ile Çin arasında yakın bir işbirliği gerekliliğini ortaya koymuştur. Bölge, bu proje sayesinde ulaşım ve altyapısını geliştirme imkanına kavuşarak coğrafi engellerden kurtulmuş ve dünya genelinde geniş bir pazarla etkileşimde bulunma şansı elde etmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM KYG'NİN ALTYAPI PROJELERİ

Çin, 2013'ten bu yana Orta Asya'daki Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) projelerini aktif olarak desteklemektedir (Vakulchuk ve Overland, 2019). Ancak bir projeyi KYG'nin bir parçası haline getiren şeyin ne olduğu konusunda genel olarak kabul görmüş bir tanım veya temel belirleyici yoktur. Aşağıdaki kriterleri karşılamaları durumunda, Orta Asya'daki Çin projelerini KYG'nin bir parçası olarak kabul etmek mümkündür:

- Açıkça bir KYG projesi olarak tanımlanmıştır.
- Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB), Çin Kalkınma Bankası, Çin İhracat-İthalat Bankası veya Yeni İpek Yolu Fonu gibi KYG finans kurumları tarafından tamamen veya kısmen finanse edilmektedir.
- 2013 yılında KYG'nin ilk duyurusunun yapılmasının ardından başlatılmıştır.
- İki taraflı (Çin ile Orta Asya devletlerinden biri arasında) veya çok taraflı (biri Çin olmak üzere üç veya daha fazla taraf arasında) şekilde uygulanmakta ve finanse edilmektedir (Aminjonov vd., 2019).

KYG çerçevesinde dış ticareti ve yatırımı teşvik etmek için altyapı sektörüne yoğun yatırım yapılmaktadır. Orta Asya Veri Toplama ve Analiz Ekibinin (CADGAT) raporuna göre Orta Asya'da 261 Çin projesi bulunmaktadır. Bu projeler, dört KYG önceliğiyle ilgili dört ana kategoriye ayrılmıştır: (a) demiryolu ve karayolu, (b) enerji, (c) ticaretin teşviki ve endüstriyel kalkınma ve (d) insandan insana projeler. Ayrıca ticari teşvik ve endüstriyel kalkınma kategorileri de dört alt kategoriye ayrılmıştır; (a) sanayi, (b) tarım ve gıda, (c) finans ve bilgi teknolojileri ve (d) Şekil 2'de gösterildiği gibi maden ve petrol arama, geliştirme ve işleme (Manish ve Behera, 2021: 4).



Şekil 2. Orta Asya'daki Kuşak ve Yol Girişimi'nin (KYG) Altyapı Projeleri

3.1 Demiryolu ve Karayolu Bağlantı Projeleri

Pekin, KYG bölgesindeki Orta Asya devletlerinin desteğini harekete geçirmek amacıyla girişimlerini kalkınma stratejileriyle uyumlu hale getirmeye çalışmaktadır. Çin'in bölgedeki yatırımlarının farklı ölçek ve kapsamını yansıtacak şekilde altyapı projelerinin maliyeti, birkaç milyondan birkaç milyar ABD dolarına kadar geniş bir yelpazede yer almaktadır. Projelerin inşaat ağırlıklı olarak Çinli müteahhitler tarafından yürütülmesi, Çin'in kalkınma süreçlerine aktif katılımına işaret etmektedir. Pekin'in hedeflerinden biri inşaat ve altyapı geliştirme alanında faaliyet gösteren Çinli şirketler için dış pazarlar bulmaktır. Bu, Çinli işletmelerin, geniş bir ekonomik genişleme ve uluslararası işbirliği stratejisi benimsemiş olmasına açıklık getirmektedir. Projelerin çoğu tek tek ülkelerin bölgeleriyle sınırlı olsa da hepsi birden KYG ile ilişkili daha geniş kapsamlı karayolu ve demiryolu planlarına katkıda bulunmaktadır. 2013 yılında KYG'nin resmi olarak duyurulmasından önce başlatılmış olsalar da bu projelerin 2013 günümüze kadar devam eden KYG dönemi boyunca aktif olarak uygulandığını vurgulamak önemlidir. Uzun vadeli demiryolu ve karayolu altyapı projelerine bu dinamik katılım, Çin'in daha geniş jeopolitik ve ekonomik hedefleriyle uyumlu olarak Orta Asya bölgesinin sürdürülebilir kalkınması ve bütünleşmesi konusundaki kararlılığının altını çizmektedir (Vakulchuk ve Overland, 2019: 1-2). Aşağıda Orta Asya'nın her ülkesinde KYG çerçevesinde uygulamaya konan önemli demiryolu ve karayolu bağlantı projeleri ele alınacaktır.

Tablo 1. Ükelere Göre Demiryolu ve Karayolu Projelerinin Sayısı ve Toplam Finansman

Ülkeler	Proje sayısı	Toplam finansman (milyon USD)
Tacikistan	16	4515.9
Kazakistan	14	14539.3
Kırgızistan	11	1733.04
Türkmenistan	5	1402.5
Özbekistan	5	1269
Toplam	51	23459.74

Kaynak: Central Asia Data-Gathering and Analysis Team (2019)

3.1.1 Alternatif Kuzey-Güney Yolu 1. Etap (Kırgızistan)

Toplam 1.13 milyar ABD Doları tutarındaki altyapı girişimleri, Kırgızistan içinde hem kuzey-güney hem de doğu-batı eksenleri boyunca iç bağlantıyı geliştirmeye yöneliktir. Aynı zamanda bu çabalar, Orta Asya'daki ulaşım bağlantılarını güçlendirmek ve bölgeyi Çin, Güney ve Batı Asya ve Avrupa'ya bağlamak için stratejik olarak hazırlanmış CAREC koridorlarının ayrılmaz bileşenlerini oluşturmaktadır. Özellikle Bişkek-Narın-Torugart yolu CAREC Koridoru 1c'ye katkıda bulunurken, alternatif Kuzey-Güney rotası Koridor 1 ve 3'ü birbirine bağlamaktadır. Ayrıca Oş-Sarıtaş-Irkeştam ve Oş-Batken-İsfana Yolları Koridor 2'nin parçalarıdır. Bu yollar Kırgızistan için büyük önem taşımakta olup, Bişkek-Narın-Torugart ve Oş-Sarıtaş-Irkeştam Çin'e birincil bağlantılar olarak hizmet vermektedir. Alternatif Kuzey-Güney yolu, dağlık arazinin yarattığı coğrafi zorlukların üstesinden gelerek kuzey ve güney bölgeleri arasında ikincil bir bağlantı sağlamayı amaçlamaktadır. Bu arada, Oş-Batken-İsfana güzergahı stratejik olarak Özbek ve Tacik yerleşim bölgelerini atlayacak ve batı Batken eyaleti ile Kırgızistan'ın diğer bölgeleri arasında kesintisiz trafik akışı sağlayacak şekilde tasarlanmıştır (Mogilevski, 2019: 9).

Ülkenin kuzey ve güney bölgelerini birbirine bağlayacak yeni ve kesintisiz bir ulaşım güzergahı, mevcut Bişkek-Oş güzergahından ayıran sıradağların yarattığı coğrafi zorlukların üstesinden gelinmesini sağlayacaktır. Bu yolun kuzeyde Kazakistan ve Rusya, güneyde ise Tacikistan yolları ile bağlanması, Özbekistan Cumhuriyeti'ni bypass eden bir Rusya-Kazakistan-Kırgızistan-Tacikistan güzergahının oluşturulmasına olanak tanıyacaktır. 183-195 ve 291-423. kilometreler arasındaki bölümleri kapsayan ilk aşama 3.8 km uzunluğunda bir tünel içermektedir ve şu an itibariyle toplam inşaatın %66'sı tamamlanmış durumdadır. Bu girişim, Çin Exim Bankası'ndan yıllık %2 faiz oranı ve 11 yılı geri ödemesiz 20 yıllık kredi ile finansman sağlamıştır. Çin Yol ve Köprü Şirketi bu önemli altyapı girişiminin yüklenicisi olarak hizmet vermektedir (Vakulchuk ve Overland, 2019: 12).

3.1.2 Bişkek-Narın-Torugart Otoyolu (Kırgızistan)

Bişkek-Torugart yolu birkaç önemli işleve hizmet etmektedir. Rusya Federasyonu'ndaki Troitsk'ten Çin Halk Cumhuriyeti'nin Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ndeki Kashi'ye uzanan CAREC Koridoru 1c'nin bir parçasıdır. Bişkek'ten Kashi'ye giden en kısa güzergah olan ve toplam uzunluğu 539 km'yi bulan bu yol, Kırgız Cumhuriyeti'nin orta kesimindeki tek kuzey-güney ana yolu olarak hizmet vermekte ve ülkenin yedi bölgesi arasında ekonomik açıdan en zor durumda olan Narın bölgesini ve Narın şehrini ülkenin geri kalanına bağlamaktadır. Ayrıca, Orta Asya'da ünlü bir turizm merkezi olan Issık Göl bölgesine doğrudan erişim sağlayan özel bir rota olarak öne çıkmaktadır.

Yüksek maliyetler, yavaş seyahat, güvenilmezlik ve güvenlik endişeleri ile karakterize edilen mevcut kötü yol koşulları, özellikle Narın bölgesini etkileyerek koridorun genel gelişimine engel teşkil etmektedir. 2008-2009 yıllarında Asya Kalkınma Bankası (ADB) Bişkek-Torugart yolunun 114 km'sinin (Km 365 ila Km 479) iyileştirilmesini finanse etmiştir. 2010 yılında Çin hükümeti 223 km'lik (Km 9'dan Km 272'ye kadar) iyileştirme çalışmasını finanse etmiş ve bu çalışma 2014 yılında tamamlanmıştır. Arap Koordinasyon Grubu 2012 yılında yol koridorunun 93 km'lik (Km 272'den Km 365'e kadar) kısmının iyileştirilmesini finanse etmiştir. Proje, yol koridorunun rehabilite edilmemiş son bölümü olan Kırgız Cumhuriyeti ile Çin arasındaki sınıra yakın At Beit-Torugart bölümünün (Km 479 ila Km 539) 60 km'sini iyileştirecektir (CARREC Corridor 1, 2020).

3.1.3 Khorghos Doğu Kapısı (Kazakistan)

Kazakistan'ın uzak doğusunda, Çin sınırındaki çorak kum tepelerinden yeni bir ulaşım ve ticaret merkezi yükselmektedir. Khorghos Doğu Kapısı adını taşıyan bu merkez, kurucularının ifadesiyle lojistik haritasını değiştirecek devasa bir serbest ekonomik bölgedir. Bir zamanlar antik İpek Yolu üzerinde önemli bir kavşak noktasında yer alan Khorghos, Çin'in Kuşak ve Yol Girişiminin karadaki kısmı olan yeni İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın bir parçası olarak yeniden canlandırılmaktadır (Shepard, 2017).

Khorghos merkezinin faaliyetlerinin, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) ve Kuzey-Güney uluslararası koridorlarındaki ana Kazakistan taşımacılık merkezi olan Aktau limanı ile koordinasyonu, malların batı ve orta bölgelerden taşınması için etkili bir rota oluşturacaktır: Çin'den İran'a, Basra Körfezi ülkelerine, Türkiye'ye ve Avrupa ülkelerine. Bu, büyük ticari potansiyeli olan stratejik bir projedir. Liman tamamen Kazakistan hükümeti tarafından finanse edilmiştir. Ancak projenin hayata geçmesinin ardından Çinli şirket Lianyungang Port Holding Group Co. Ltd., limanın %49 hissesini satın almıştır (Vakulchuk ve Overland, 2019).



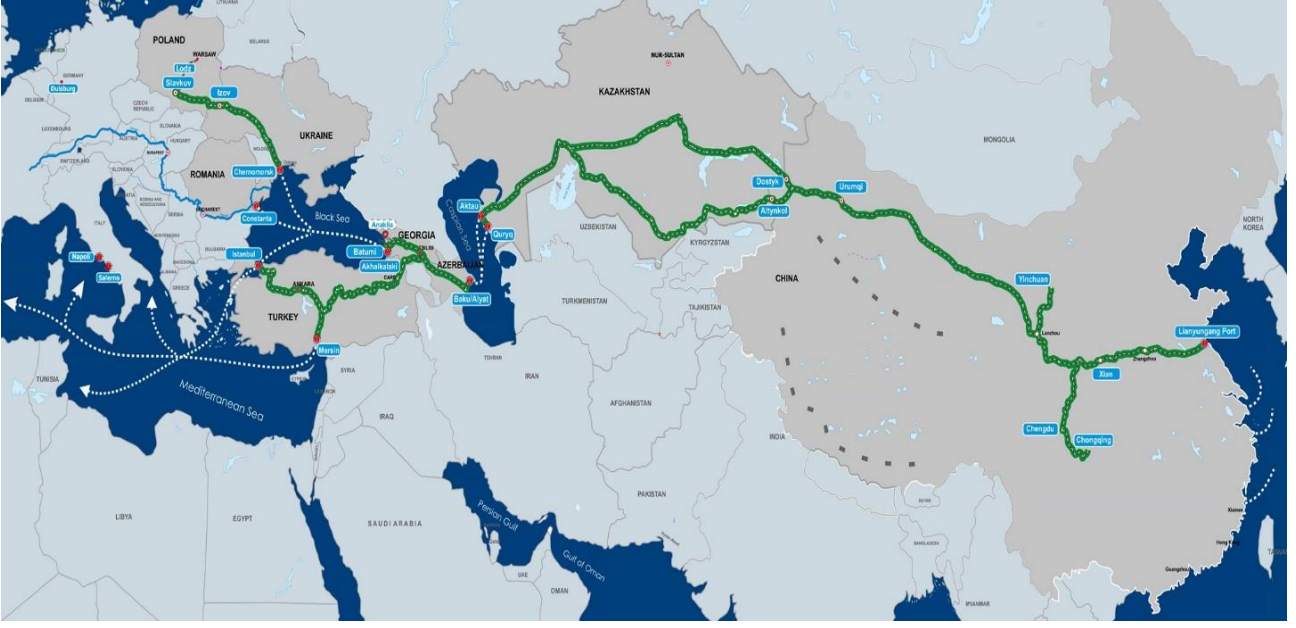
Şekil 3. Khorgos Kuru Limanı

3.1.4 Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR)

Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR) ya da Orta Koridor Çin, Kazakistan, Hazar Denizi, Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden geçmektedir. Bu güzergâhta her yıl, Avrupa'ya giden 200 bin konteyner de dâhil olmak üzere 10 milyon tona kadar yük taşınmaktadır. Bu hacim, güzergah boyunca mevcut altyapı göz önüne alındığında dikkate değerdir. Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası 1996 yılında Hazar Denizi çevresindeki ülkeler ile Çin arasındaki taşımacılığı hızlandırmak amacıyla oluşturulmuştur. Ulaştırma koridorunun faaliyete geçmesinin hemen ardından, eski karayolları ve demiryollarının yanı sıra sınır geçişlerinde aktarma için araç ve teknik ekipman eksikliğiyle ilgili bir dizi sorun ortaya çıkmış ve bu da nihayetinde düşük trafik kapasitesine yol açmıştır. Ancak zaman içinde bölge ülkeleri altyapının geliştirilmesi ve iyileştirilmesinin yanı sıra ek ulaşım güzergahlarının oluşturulmasına daha fazla önem vermeye başlamıştır. Bugün Trans-Hazar Uluslararası Ulaşım Koridoru, Çin'in ekonomik kalkınmasında önemli bir rol oynayan ve bölgenin kargo trafiğine önemli ölçüde katkıda bulunan Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında kilit bir güzergâh olarak öne çıkmaktadır.

Günümüzde Trans-Hazar Uluslararası Ulaşım Koridoru, Kuşak ve Yol Girişiminde kullanılan kilit rotalardan biridir. Çin'in ekonomik kalkınmasında önemli bir role sahiptir ve bölgenin kargo trafiğinin büyük bölümünü oluşturmaktadır. Hazar ülkeleri, Çin transit geçişini çekmek için altyapıyı iyileştirmek, merkezler ve serbest ticaret bölgeleri inşa etmek ve "geleceğin limanlarını" oluşturmak için yoğun bir şekilde çalışmaktadır. Kazakistan'ın TITR açısından avantajlı coğrafi konumu, bölgenin ulaşım koridoruna daha fazla yatırım yapılması için güçlü bir gerekçe oluşturmaktadır. Kazakistan Hükümeti, Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Koridorunun geliştirilmesine yönelik yatırımların çekilmesine öncelik vermiştir. Bunun Orta Asya ülkeleri üzerinde olumlu bir ekonomik etkisi olacaktır (Akhmetova, 2023).

ORASAM
Kuşak ve Yol Girişimi ve Orta Asya Ülkelerine Etkisi



Şekil 4. Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotası (TITR)

3.1.5 Elektrikli Angren-Pap Demiryolu (Özbekistan)

Orta Asya'daki dağların arasından geçen Angren-Pap demiryolu hattı, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Çin ile Özbekistan arasında hayata geçirilen önemli bir işbirliği çabası olarak öne çıkmaktadır. Aynı zamanda Çin, Orta Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan İpek Yolu boyunca uzanan uluslararası ulaşım koridorunun da bir parçasıdır. Demiryolu hattının ana tüneli olan ve Özbekistan'daki ilk demiryolu olan Qamchiq Tüneli, 19.2 kilometrelik etkileyici uzunluğuyla hem Özbekistan'ın hem de Orta Asya'nın en uzun tüneli olma unvanını elinde bulundurmaktadır. "1 Numaralı Başkan Projesi" olarak da bilinen tünel, tünel inşaatında tarihi bir dönüm noktasını temsil etmektedir. Proje üç yıldan kısa bir sürede tamamlanmıştır.

Tünel mühendisliği tarihinde bir mucize olarak nitelendirilen Qamchiq Tüneli, bölgeler arasındaki bağlantıların geliştirilmesinde Kuşak ve Yol işbirliğinin en önemli örneklerinden birini oluşturmaktadır. Tünel inşa edilmeden önce Taşkent'ten Fergana'ya seyahat etmek için yerel halkın başka bir ülke üzerinden gitmesi ve 150 kilometre fazladan yok yapması gerekiyordu. Tünelin tamamlanmasıyla birlikte seyahat süresi, önceki süreden altı saat kısalarak sadece üç saate inmiştir. Bu dönüştürücü proje, sadece Özbekistan'ın demiryolu sistemine önemli bir destek sağlamakla kalmamış, aynı zamanda ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasının ilerletilmesinde de önemli bir rol oynamıştır (President Project N.1, 2021).

3.1.6 Gilgit-Baltistan Bağlantısı (Tacikistan)

Çin Pakistan Ekonomik Koridorunun (CPEC) ve daha büyük KYG projelerinin geliştirilmesi, Pakistan'ın Karakorum Otoyolunu kullanarak Çin üzerinden Gilgit-Baltistan'dan Tacikistan'a erişimini sağlamaktadır. Pakistan, bu şekilde Tacikistan'a ulaşmak için Afganistan'ı bypass edebilmektedir. Bu, aynı zamanda Tacikistan'ın Pakistan'ın en yakın Orta Asya komşusu ve Pakistan'ın Orta Asya'ya açılan kapısı olduğu anlamına da gelmektedir. Pakistan'ın jeo-ekonomik geleceği için hayati önem taşıyan Çin ve Orta Asya ile bağlantılarının sağlanmasında Gilgit-Baltistan'ın önemi büyüktür. Pakistan ve Tacikistan arasındaki tarihi, dini ve kültürel bağlar bu bağlantının önemini daha da pekiştirmekte ve

Pakistan'ın gelecekteki jeo-ekonomik yörüngesini şekillendirmektedir (Vakulchuk vd., 2019: 5).

3.1.7 Kazakistan-Türkmenistan-İran Ulus-ötesi Demiryolu

Kazakistan-Türkmenistan-İran Ulus-ötesi Demiryolu Kuzey-Güney demiryolu hattının bir parçasıdır. Kuzey-Güney hattı, Kuzey Avrupa ve Rusya ülkeleri ile İran üzerinden Basra Körfezi, Hint Okyanusu ve Güneydoğu Asya ülkeleri arasında transit bağlantılar sağlamaktadır. Böylece Türkmenistan'ın bölgedeki transit ve ulaşım merkezi olma konumunu güçlendirmektedir. Mal trafiğinin yılda 35-40 milyon ton olduğu tahmin edilmektedir. Ortalama 13-14 tonluk konteyner kargo akışı, yılda yaklaşık 1-1,5 milyon Yirmi Ayak Eşdeğer Birimi'ne (TEU) ulaşabilmektedir. Açıkça bir Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) projesi olarak etiketlenmemiş olsa da bu demiryolu, Çin'e demiryolu bağlantısının geliştirilmesinde bir başlangıç aşaması olarak hizmet etmektedir. İranlı yetkililer de bu demiryolunu "İpek Yolu" olarak adlandırarak demiryolunun bölgede bağlantı ve ticaretin geliştirilmesindeki tarihi ve ekonomik önemini vurgulamıştır (Vakulchuk vd., 2019: 15).

3.2 Enerji Bağlantı Projeleri

Çin ile enerji işbirliği kurmak, büyük ölçüde hidrokarbon ihracatına bağımlı olan Orta Asya ekonomileri için önemli bir fırsattır. 2017'de dünyanın en büyük petrol ithalatçısı haline gelen Çin, ekonomik büyümedeki düşüşe rağmen devasa enerji ihtiyacıyla karşı karşıyadır. Çin'in enerji kaynaklarının %70'ini oluşturan ve ciddi çevresel etkilere neden olan kömürden uzaklaşma zorunluluğu, onun kaynak ithalatına duyduğu ihtiyacı artırmaktadır. Çin'in mevcut başlıca ham petrol kaynakları Orta Doğu, özellikle de Suudi Arabistan, Umman, Irak ve İran'dır. Bu bölgelerdeki potansiyel istikrarsızlıklardan kaynaklanan kırılganlığı azaltmak için Çin, Orta Asya devletlerinin yakınlığı çok önemli bir faktör olmak üzere bölgede yeni enerji alanları keşfederek kaynak ithalatını çeşitlendirmeye çalışmaktadır.

Orta Asya cumhuriyetleri, özellikle de Hazar Denizi boyunca uzanan Kazakistan ve Türkmenistan önemli hidrokarbon rezervlerine sahiptir. Kazakistan önemli bir bölgesel petrol ihracatçısı, Türkmenistan ise önemli bir doğal gaz ihracatçısıdır. China National Petroleum Corporation (CNPC) ve Sinopec ve China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) gibi Çinli büyük şirketler Orta Asya petrol ve doğal gaz yataklarıyla yakından ilgilenmektedir. Bu şirketler günümüzde sırasıyla en büyük bölgesel petrol ve doğal gaz ihracatçıları olan Kazakistan ve Türkmenistan'ı Çin topraklarına bağlayan doğal gaz ve petrol boru hatlarının inşasına büyük ölçüde katkıda bulunmaktadırlar. Bu çeşitlendirme Çin'e fayda sağlarken, başta Kazakistan olmak üzere Orta Asya devletleri de çeşitli ticari ortaklıklar kurma fırsatı bulmaktadır (Bolonina, 2019).

KYG, Çin'in Orta Asya'daki ikili ve KYG çatısı altındaki enerji projelerini içermektedir. KYG'nin Orta Asya'daki stratejik önemi, Çin'e alternatif enerji tedarik yolları sağlamasıdır (Bitabarova, 2018; Chauhan, 2019). Yaklaşık 48 Çin enerji bağlantı projesi Orta Asya'da bulunmaktadır. Orta Asya'da en fazla sayıda (20) KYG projesi Kazakistan'ın petrol ve gaz sektöründe uygulanmaktadır (Blank, 2010; Yazdani, 2020). Çin'in Özbekistan'da 12, Tacikistan'da 7, Kırgızistan'da 5 ve Türkmenistan'da ise 4 enerji projesi bulunmaktadır (Aminjonov vd.: 1).

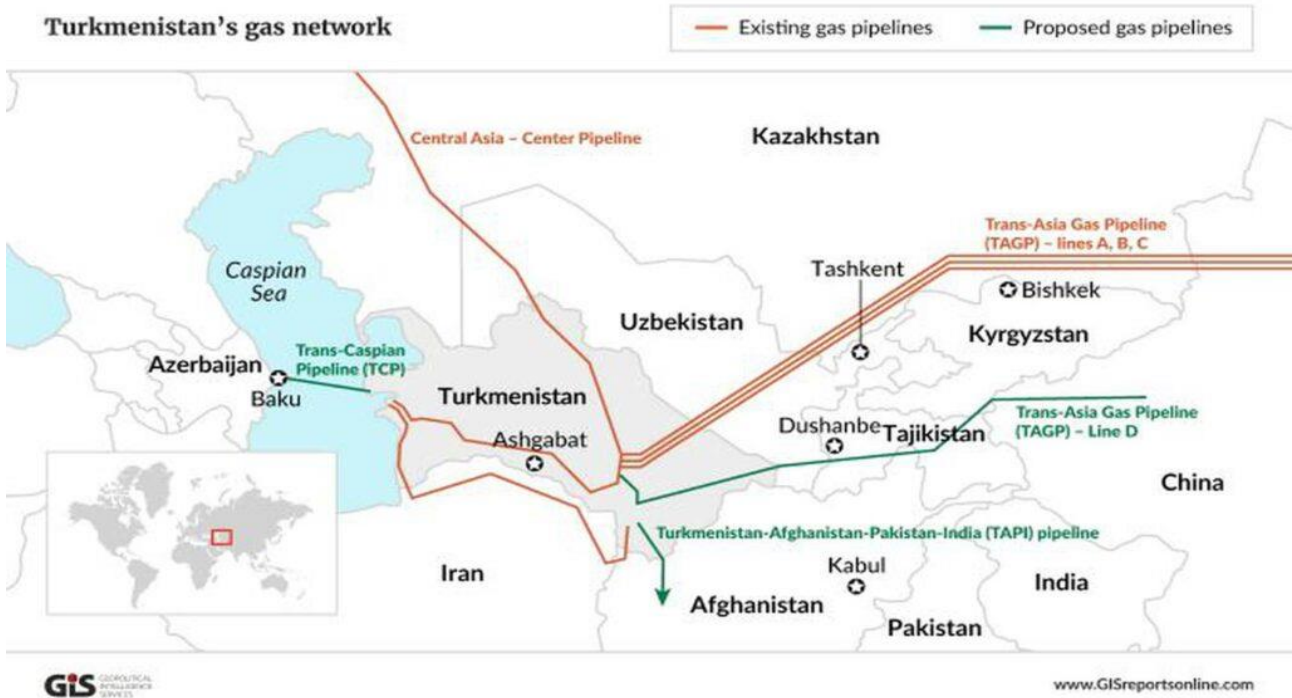
3.2.1 Orta Asya-Çin Doğalgaz Boru Hattı

Orta Asya-Çin boru hattı, başta Türkmenistan, Kazakistan ve Özbekistan olmak üzere Orta Asya ülkelerinden gelen doğal gazı Çin'e taşıyan bir doğal gaz boru hatları ağıdır. Avrupa'daki Kuzey Akım 1'e benzer şekilde 55 milyar metreküp (bcm) kapasiteye sahip olan 1.833 kilometrelik Orta Asya-Çin Gaz Boru Hattı, şu anda Türkmenistan'dan Özbekistan'a uzanan üç bölümden (A, B ve C Hatları) oluşmaktadır. Bu hat, Kazakistan'dan Çin'in Uygur Sincan Özerk Bölgesi'ne, buradan da Çin'deki Batı-Doğu Gaz Boru Hattına bağlanmaktadır. Bölgesel enerji dinamikleri açısından çok önemli bir yer tutmaktadır.

Halihazırda, yaklaşık 6.5 milyon nüfuslu Türkmenistan, Rusya'nın ardından Çin'in en önemli doğal gaz tedarikçisi konumundadır. 2021 yılında Çin, Türkmenistan'dan üç boru hattı aracılığıyla 35 milyar metreküp gaz (yaklaşık 10,3 milyar ABD doları değerinde) ve Rusya'dan 16 milyar metreküp (4 milyar ABD Doları) ithal etmiştir. 2021 yılında Türkmenistan tek başına Çin'in Orta Asya'dan gaz ithalatının yaklaşık %75'ine katkıda bulunmuştur. Ayrıca Çin, 2021 yılında Türkmenistan'ın toplam ticaretinin %65'ini oluşturmuştur.

Petro China West Pipeline Company'ye göre, 31 Aralık 2019 itibariyle Çin-Orta Asya doğal gaz boru hattı üzerinden 294.6 milyar metreküp doğal gaz ithal edilmiş ve Çin'in 27 eyaletinde 500 milyondan fazla insan bundan faydalanmıştır (Wang, 2020). Türkmenistan'dan Sincan'a uzanan dördüncü boru hattının (Hat D) bitirilmesiyle ağın toplam yıllık kapasitesinin 85 milyar metreküpe çıkması beklenmektedir (Beijing Digs in for the Central Asia-China Gas Pipeline, 2023).

Orta Asya-Çin boru hattı sadece Çin'in artan doğal gaz talebini karşılamakla ve Yeşil İpek Yolu hedefleriyle uyumlu olmakla kalmamakta, aynı zamanda Pekin'e çeşitli jeo-ekonomik ve jeopolitik avantajlar da sağlamaktadır. Boru hattı, enerji ihtiyacını karşılamamanın ötesinde, artan yatırım ve ekonomik işbirliği yoluyla Çin'in Orta Asya'daki varlığını güçlendirmektedir. (Beijing Digs in for the Central Asia-China Gas Pipeline, 2023)



Şekil 5. Orta Asya-Çin Doğalgaz Boru Hattı

3.2.2 Orta Asya-Çin Doğalgaz Boru Hattı, D Hattı

Çinli yetkililer, uluslararası enerji politikasında tek bir tedarikçiye veya tek bir transit ülkeye aşırı bağımlılıktan kaçınmaya çalışmaktadır. Orta Asya'dan gelen ve şu anda işleyen tüm petrol ve gaz boru hatlarının Kazakistan'dan geçtiği dikkate alındığında D Hattı, Pekin'in Kazak topraklarını bypass etmesine olanak tanıyacak ve böylece Kazakistan karşısında pazarlık gücünü artıracaktır. Orta Asya-Çin Gaz Boru Hatlarının bir parçası olmasına rağmen D Hattı, en az iki nedenden dolayı diğer üç hattan önemli ölçüde farklıdır. İlk olarak D Hattı üzerinden Çin'e sağlanan gaz, İran'daki Güney Pars'tan sonra dünyanın ikinci büyük gaz sahası olan Galkynish gaz sahasından çıkmaktadır. Diğer üç hat ise Türkmenistan'daki Amu Darya Sağ Bankalarındaki gaz yataklarından çıkan gazı taşımaktadır. Galkynish'in gelişimi, Pekin'in Türkmen gazını çıkarmaya yönelik uzun vadeli stratejik çıkarlarının bir göstergesidir. İkincisi D Hattı halihazırda faaliyette olan Hat A, Hat B ve Hat C boru hatlarına paralel değil, Kazakistan'ın uzağında tamamen farklı bir rota izlemektedir (Aminjonov ve Dovgalyuk, 2023).

D Hattı girişimi, 2013 yılında Çin'in Türkmenistan'dan Sincan Uygur Özerk Bölgesine 30 milyar metreküplük ek gaz sevkiyatı gerçekleştirmek üzere Türkmen, Özbek, Tacik ve Kırgız yetkililerle Orta Asya'da büyük bir doğalgaz boru hattı inşa etme konusunda anlaşmaya varmasıyla başlamıştır. Boru hattının 840 kilometresi Orta Asya'da olmak üzere toplam 966 kilometre uzunluğunda olması öngörülmüştür. Projenin tahmini maliyeti 6,7 milyar ABD doları olup, mali destek, kalifiye personel ve ekipman Çin tarafından sağlanacaktır. Tacik ve Kırgız topraklarından kaçınan diğer üç hattın aksine, D Hattı Tacikistan (410 kilometre) ve Kırgızistan (215 kilometre) toprakları içinde uzun bir alandan geçmektedir. Tacikistan'da 2014 yılında başlayan inşaat, zorlu dağlık arazide toplam 64 kilometre uzunluğunda 42 tünelin açılmasını gerektirmiştir. İnşaatta gecikmeler yaşanmış, 2016 yılında teknik nedenlerden dolayı çalışmalara ara verilmiş, ancak 2018 yılında çalışmalar kısmen yeniden başlamıştır. Ocak 2020'de Çinli bir şirket ilk tüneli tamamladığını bildirmiş, ancak nihai tamamlanma tarihi paydaşlar tarafından açıklanmamıştır (Aminjonov ve Dovgalyuk, 2023).

3.3 Ticareti Geliştirme ve Endüstriyel Kalkınma Projeleri

Çin'in 1990'lardan beri Orta Asya'da ticareti ve endüstriyel gelişimi teşviki etmesi ve yatırımlar gerçekleştirmesi çok önemlidir. Ticaretin teşviki endüstriyel kalkınma projeleri; tarım ve gıda projeleri; finans ve bilgi teknolojisi (BT) projeleri ve maden ve petrol çıkarma ve işleme projeleri şeklinde dört kategoriye ayrılmıştır.

Birinci kategoride Çin sanayi projeleri yoluyla Orta Asya devletleriyle ilişkilerini güçlendirmektedir. Çin, bir CADGAT raporunda tanımlanan 44 devam eden proje ile Orta Asya devletleriyle olan ilişkisini sanayi projeleri aracılığıyla derinleştirmiştir. Bu, Çin'in bölgede, özellikle de Kazakistan ve Özbekistan'da yerel sanayileri geliştirme konusundaki kararlılığını göstermektedir. Çin, KYG aracılığıyla yalnızca Tacikistan'dan maden kaynakları ithal etmekle kalmamakta, aynı zamanda gelecekte bu ülkelerden katma değerli ürünlerin ithalatını artırmak için yerel sanayilerin (çimento fabrikaları, pamuk tarlaları vb.) geliştirilmesine de yatırım yapmaktadır. Kazakistan'da halihazırda uygulanmış ve planlama aşamasında olan projelere yapılan yatırımlar (Çin'in yeniden tahsis ettiği 51 endüstriyel üretim tesisi dahil), neredeyse diğer tüm Orta Asya ülkelerinin paketlerinin toplamı kadar değere sahiptir. Özbekistan'daki projelerin çoğu planlama aşamasındadır veya 2017 yılında onaylanan 27 milyar dolarlık yatırım paketi çerçevesinde hayata geçirilmektedir.

İkinci kategoride tarım ve gıda projeleri Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) kapsamında nispeten daha düşük önceliğe sahip olsa da, Çin yatırımları Orta Asya'da bu sektöre yoğun ilgi göstermiştir. Kazakistan, bu sektörlerde Çin yatırımının Orta Asya'daki ana alıcısı konumundadır. Pekin eninde sonunda Özbekistan'ın tarım sektöründeki varlığını artırmakla ilgilenecektir ancak şimdilik katılımı sınırlı düzeydedir. Çin'in Kazakistan'da 17, Tacikistan'da 6, Kırgızistan'da 2, Özbekistan ve Türkmenistan'da 1'er tarım ve gıda sektörü projeleri bulunmaktadır.

Üçüncü kategoride Çin'in Orta Asya'daki yatırımları altyapının ötesine geçerek finans ve bilişim projelerini de kapsamaktadır. Devam eden on üç proje ticaretle ilgili altyapı ve işbirliğini geliştirmeyi amaçlamaktadır. Bu işbirliği, finans sektöründe Kazakistan ile yakın işbirliğine odaklanarak hem ticari hem de stratejik amaçlara hizmet etmektedir. Çin'in finans ve BT projeleri, Orta Asya ile ticaret ve işbirliği yapılması için altyapıyı geliştirmeyi amaçlamaktadır. Çin ve Orta Asyalı muhatapları, hem ticari hem de stratejik amaçlarla finans ve BT projeleri uygulamaktadır.

Dördüncü kategoride Çin'in Orta Asya'daki ekonomik angajmanı, maden ve petrol arama, çıkarma ve işleme projelerine yapılan önemli yatırımları kapsamaktadır. Hem ikili hem de KYG aracılığıyla gerçekleşen bu katılım, Çin'in Orta Asya enerji piyasalarına ve bölgedeki maden kaynaklarının araştırılmasına olan ilgisini vurgulamaktadır. Devam eden toplam 47 maden ve petrol projesi (Kazakistan'da 23, Tacikistan'da 3, Kırgızistan'da 9, Özbekistan'da 5 ve Türkmenistan'da 7) bulunmaktadır. Kazakistan en fazla sayıda projeye ev sahipliği yapan ve en fazla Çin yatırımı alan ülkedir. İkinci en büyük finansman alıcısı, birkaç büyük projenin uygulandığı Türkmenistan'dır (Manish ve Behera, 2021: 5-6).

3.4 İnsandan İnsana Projeler

Çin, enerji ve altyapıya verdiği önemin yanı sıra Orta Asya'da özellikle insandan insana projeler aracılığıyla yumuşak güç girişimlerini gerçekleştirmede de oldukça aktiftir. Bu girişimlere bölgedeki Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) kapsamında yüksek öncelik verilmesi de girişimler, Çin'in angajmanının önemli bir yönü olmaya devam etmektedir. Çin tarafından yumuşak gücün teşvik edilmesi, bireyler arasındaki bağlantıların güçlendirilmesini ve uzun vadeli değişimlerin kolaylaştırılmasını içermektedir ve bu strateji 2013 yılında KYG'nin resmi olarak başlatılmasından öncesine dayanmaktadır. Şu anda Orta Asya'da devam eden toplam 31 insandan insana proje bulunmaktadır (Manish ve Behera, 2021:6).

Mardel (2023) göre Çin'in finanse ettiği en doğrudan etkili halktan halka projeler mesleki eğitim ve Çince dil programlarıdır. Orta Asya'da 13 Konfüçyüs Enstitüsü bulunmaktadır. Pekin ayrıca bölgede Luban Atölyeleri açmaya başlamıştır. Çin'le bölge ülkeleri arasındaki eğitim, tıbbi bakım, kültür ve sanat alanlarındaki ikili işbirliği çabaları, karşılıklı anlayışı geliştirmeye devam etmektedir.

Tablo 2. Ülkelere Göre Orta Asya'daki Konfüçyüs Enstitülerinin Sayısı

Kazakistan	Sayısı
Kırgızistan	4
Özbekistan	3
Tacikistan	2
Türkmenistan	2
Toplam	0
Kazakistan	11

Kaynak: Vakulchuk ve Overland (2019).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KYG'NİN ORTA ASYA EKONOMİSİNE ETKİSİ

Kuşak ve Yol Girişimi (KYG), 2013 yılında başlatılmasından bu yana Orta Asya ülkelerinin ekonomisi üzerinde önemli bir etki yaratmıştır. Temel sonuçlar arasında ulaşım ağları ve enerji tesisleri gibi altyapının iyileştirilmesi, bölge içinde ve küresel olarak bağlantının artırılması yer almaktadır. Girişim, ticaret ve yatırımı artarak Orta Asya ülkelerine yeni pazar erişimi ve doğrudan yabancı yatırım sağlamıştır. Ekonomik çeşitlilik tek bir ticaret ortağına olan bağımlılığı azaltırken, KYG projeleri aracılığıyla istihdam yaratma ve beceri geliştirme teşvik edilmiştir. Bununla birlikte, borç sürdürülebilirliği, jeopolitik hususlar ve çevresel etkilerle ilgili endişeler gibi zorluklar da mevcuttur. Genel olarak, KYG bölgesel işbirliğini ve entegrasyonu geliştirerek Orta Asya ekonomileri için hem fırsatlar hem de riskler ortaya çıkarmıştır.

4.1 KYG'nin Orta Asya Ekonomisine Yönelik Pozitif Etkileri

4.1.1 Altyapının Geliştirilmesi

Orta Asya ülkelerindeki bol tarım, enerji ve maden kaynaklarına rağmen, bu ülkelerin kalkınma potansiyeli, ülke içi ve ülkeler arası altyapı bağlantılarının yetersizliği nedeniyle engellenmektedir. Dünya Ekonomik Forumu'nun 2019 değerlendirmesi, Orta Asya ülkelerinin altyapı hazırlığı açısından küresel sıralamada geride kaldığını ortaya koyarak, ulaşım ve diğer altyapıyı geliştirme çabalarının teşvik edilmesini önermiştir. Karayla çevrili olmanın getirdiği zorlukların üstesinden gelmek, ekonomik büyümeyi iyileştirmek ve bölgesel ve küresel ticaret ağlarına katılımı arttırmak bölge ülkeleri açısından temel hedeflerdir. Bölge ülkeleri, Çin'in çok önemli bir yabancı yatırım kaynağı olduğunun bilinciyle, bölgenin altyapı bağlantısının güçlendirilmesi ve imalat sanayilerinin ilerletilmesi için Çin'in desteğinden yararlanmak üzere yoğun bir çaba sarf etmektedir. Çin tarafından finanse edilen ve Orta Asya'da otoyollar, köprüler, enerji santralleri, tüneller ve havaalanı iyileştirmelerini kapsayan çok sayıda büyük altyapı projesi ya tamamlanmış ya da halen devam etmektedir (Yu, 2023: 541).

Kitade'ye (2019:1) göre, “son yıllarda Çin, Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında beş Orta Asya ülkesinde (Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Tacikistan ve Özbekistan) altyapı geliştirmektedir. Bölge, Orta Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan demiryolu lojistik rotalarının başlatılması ve otoyolların, petrol ve gaz boru hatlarının, iletim ağlarının ve fiber optik kabloların geliştirilmesi şeklindeki Çin'in altyapı yatırımları tarafından dönüştürülmektedir”.

Orta Asya'daki bölgesel altyapının mevcut durumu yetersiz ve eski olarak değerlendirilmektedir. Asya Kalkınma Bankası'na göre, bölgedeki altyapının modernizasyonu için 2030 yılına kadar yıllık 30 milyar doların üzerinde yatırım yapılması gerekmektedir. Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında karayolları, demiryolları, boru hatları, sanayi parkları ve özel ekonomik bölgeler de dahil olmak üzere çeşitli ölçeklerdeki projelerin bağlantıları geliştirmesi ve ticareti canlandırması beklenmektedir.

Orta Asya'daki yerel yetkililer, KYG tarafından teşvik edilen fiziksel altyapı geliştirme girişimlerinin bölgelerinin ekonomik büyümesi için çok önemli olduğunu düşünmektedir. Çin, Kazakistan'daki Nurly Zhol veya Kırgızistan'daki Taza Koom gibi kalkınma programlarını Kuşak ve Yol girişiminin hedefleriyle uyumlu hale getirmek için Orta Asya ülkeleriyle müzakerelerde bulunmuştur (Sim ve Aminjonov, 2020: 17).

Kuşak ve Yol Girişimi (BRI), Orta Asya ülkelerine önemli ölçüde fayda sağlama potansiyeline sahip geniş kapsamlı bir küresel girişimdir. KYG, bir dereceye kadar, Orta Asya'da Çin tarafından finanse edilen mevcut veya tamamlanmış çok sayıda altyapı projesinin bu yeni stratejik girişim çerçevesinde birleştirilmesini ve koordine edilmesini içermektedir. Esasen bu girişim, bu cumhuriyetlerin yatırım çekmeleri, ekonomilerindeki zayıflıkları gidermeleri, sanayi ve altyapı gelişimini teşvik etmeleri, enerji ihracatını kolaylaştırmaları ve küresel ekonomide anlamlı bir rol oynamalarını sağlamaları için bir fırsat sunmaktadır (Yazdani, 2020: 178).

4.1.2. Çin'in Orta Asya ile Ticareti ve Yatırımları

Çin'in Orta Asya ülkeleriyle olan ticari bağları, Kuşak ve Yol Girişimi ticaret yollarının da etkisiyle son on yılda güçlenmiştir. 2019 yılında Çin'in beş Orta Asya ülkesiyle toplam ticaret hacmi 46,77 milyar ABD doları değerindeydi ve Çin 5,55 milyar ABD doları ticaret fazlası vermekteydi (Tablo 3). Çin Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ın en büyük, Kazakistan'ın ise ikinci en büyük ticaret ortağı haline gelmiştir. Türkmenistan (ikili enerji anlaşması kapsamında Çin'e büyük miktarlarda doğal gaz ihraç etmektedir) hariç, Orta Asya ülkelerinin hepsi Çin ile ticaret açığı vermiştir.

2019'da Çin'in toplam mal dış ticaret hacminin yalnızca %1'ini oluşturmasına rağmen Orta Asya, Çin'in önemli ticaret ortakları arasında yer almıştır. Çin, Orta Asya ülkelerinin ihracatının %22'sini alırken, ithalatlarına %37 oranında katkıda bulunmuştur. Ancak Orta Asya'nın özellikle enerji, maden kaynakları ve tarımsal hammaddelerde artan ticaret açığı, bölgenin sanayileşme çabaları için sürdürülemez ve zararlı bir asimetri ortaya koymaktadır.

Orta Asya'da 2013-2021 yılları arasında toplam 35,97 milyar ABD doları tutarındaki Çin yatırımları ve finanse edilen projeler, Çin'in bölgedeki toplam yatırımlarının %50'sinden fazlasını oluşturarak öncelikle Kazakistan'a akmıştır. Yatırımların odak noktası petrol, doğal gaz, madencilik ve altyapı inşaatı alanlarındaki ortak girişimler olmuştur. Özellikle Çin Ulusal Petrol Şirketi (CNPC) Kazakistan'da önemli bir yatırımcı olurken, diğer Çinli firmalar da Tacikistan'da enerji sektöründeki yatırımlar ve madencilik faaliyetleri de dahil olmak üzere önemli katkılarda bulunmuştur.

Özetle, Çin'in Orta Asya ile ticari bağları KYG'nin de etkisiyle derinleşmiş ve önemli bir ticaret hacmi ortaya çıkmıştır. Ancak asimetrik ticaret ilişkisi Orta Asya'nın sanayileşme hedefleri için zorluklar teşkil etmektedir. Çin yatırımları petrol, doğal gaz ve altyapı inşaatı gibi kilit sektörlerle odaklanarak öncelikle Kazakistan'da yoğunlaşmış ve bölgenin ekonomik kalkınmasına katkıda bulunmuştur (Yu, 2023: 542-543).

Tablo 3. Çin ve Orta Asya Ülkeleri Çin ve Orta Asya Ülkeleri Arasındaki İkili Ticaret, 2019 (Milyar ABD Doları)

ORASAM
Kuşak ve Yol Girişimi ve Orta Asya Ülkelerine Etkisi

Ülkeler	İkili ticaret hacmi	Çin'e İhracat	Çin'den İthalat
Kazakistan	21.99	9.26	12.73
Türkmenistan	9.12	8.69	0.43
Özbekistan	7.62	2.52	5.10
Kırgızistan	6.37	0.06	6.31
Tajikistan	1.67	0.08	1.59
Toplam	46.77	20.61	26.16

Kaynak: Çin Ticaret Bakanlığı (2021).

4.2 KYG'nin Orta Asya Ekonomisine Yönelik Negatif Etkileri

4.2.1 Borç Endişeleri

Çin'in "borç diplomasisi" son zamanlarda özellikle ABD tarafından artan eleştirilere maruz kalmıştır ve bu eleştiriler özellikle dönemin ABD Başkan Yardımcısı Mike Pence tarafından Ekim 2018'de dile getirilmiştir. Pence, tartışmalı Sri Lanka limanı gibi örneklere atıfta bulunarak Çin'in yaklaşımına ilişkin endişeleri vurgulamıştır. Çin'in altyapı ve kaynaklar üzerinde kontrol sahibi olmak için ulusları kasıtlı olarak "borç tuzağına" sürükleyip sürüklediği tartışmaları devam ederken, özellikle Orta Asya'da Çin'e olan borcun artmasıyla ilgili artan bir endişe bulunmaktadır. Medya özgürlüğünün ılımlı kısıtlamalarla karşı karşıya olduğu Kırgızistan gibi ülkelerde, Çin'e olan dış borcun önemli payı konusunda kamuoyunda artan endişeler dile getirilmektedir. Mayıs 2019 itibariyle Çin'in verdiği borç, Kırgızistan'ın dış borcunun %45.3'ünü, Temmuz 2016'da ise Tacikistan'ın dış borcunun %51.1'ini oluşturuyordu (Tablo 4). ABD Küresel Kalkınma Merkezi'nin Mart 2018 tarihli bir raporuna göre, bu oranlar Kuşak ve Yol Girişimi'nin (BRI) ilerlemesiyle daha da yükselebilecektir. Rapor, Kuşak ve Yol Girişimi tarafından finanse edilen projelere ev sahipliği yapan 68 ülkenin borç seviyelerini değerlendirmiş ve planlanan tüm projelerin gerçekleştirilmesi halinde Kırgızistan ve Tacikistan da dahil olmak üzere sekiz ülkede potansiyel borç sürdürülebilirliği sorunlarının yaşanacağına işaret etmiştir.

Çin'in OECD Kalkınma Yardımı Komitesi ve Paris Kulübü'ne üye olmamasından kaynaklanan önemli bir zorluk, yatırım ve kalkınma politikalarının açıklanmasında şeffaflık eksikliğine yol açmaktadır. Çin, kredi yönetimi konusunda uluslararası normlara uymamakta ve onun şeffaf olmayan uygulamaları borç sürdürülebilirliği konusundaki endişelere katkıda bulunmaktadır (Kitade, 2019: 3-4).

Tablo 4 . Orta Asya Ülkelerinin Çin'e Olan Borcu

(100million USD)

Ülkeler	İkili ticaret hacmi	Çin'e İhracat
Kazakistan	140.189	12.497 - %8.9
Kırgızistan	37.830	17.146 - %45.3
Tacikistan	22.764	11.626 - %51.1

Not 1: Türkmenistan ve Özbekistan için veri mevcut değildir

Not 2: Kazakistan 1 Nisan 2019 tarihi itibariyle, Kırgızistan 31 Mayıs 2019 tarihi itibariyle ve Tacikistan 1 Temmuz 2016 itibariyle

Kaynak:(Kitade,2019)

4.2.2 Çevreyle İlgili Endişeler

Çin'in Orta Asya'da özellikle altyapı ve maden çıkarma sektörlerine yaptığı yatırımlar önemli çevresel ve sosyal endişelere yol açmıştır. Bölgedeki uzmanlar ve çevreciler, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin (KYG) potansiyel olumsuz etkilerinden endişe duymakta ve gelişmekte olan bölgedeki yetersiz değerlendirmeleri gerekçe göstermektedir. Temel sorun, KYG projeleri ve çevresel değerlendirmelerle ilgili bilgi şeffaflığı eksikliği etrafında dönmektedir. Orta Asya ülkeleri, Çin ile yatırım programlarını ve işbirliği anlaşmalarını tartışacak açık bir forumdan yoksundur ve bu da yatırım projeleri için yeterli bilgilendirme ve hazırlık yapılamamasına yol açmaktadır. Çin'in dahil olduğu projelerin karar alma süreçlerine halkın katılımı asgari düzeydedir ve bu da ekonomik ve çevresel çıkarlar arasında bir dengesizliğe katkıda bulunmaktadır. Orta Asyalı uzmanlar, çevreyi yoğun bir şekilde kirleten Çin endüstrilerinin bölgeye transfer edildiğinin altını çizmektedir. Örneğin, Tacikistan'da standart çevre düzenlemelerine tabi olmayan Çin çimento üretiminde bir artış olmuş, bu da çevreye ve yerel sağlığa geri dönüşü olmayan zararlar vermiştir. Tek tip standartların yokluğu, özellikle pestisitlerin düzensiz kullanımının önemli hasara yol açtığı Tacikistan'da tarım sektöründe de kendini göstermektedir. Çinli şirketlerin Kazakistan'ın kırsal kesimlerinde ruhsatsız pestisitleri yasadışı olarak kullandıkları ve bu tür uygulamaları daha da teşvik ettikleri bildirilmiştir.

Özetle Orta Asya'daki Çin yatırımları, olumsuz çevresel etkilere ve sosyal gerilimlere yol açmış, yetersiz şeffaflık, halkın katılımının eksikliği ve standartlaştırılmış düzenlemeler bu endişeleri daha da arttırmıştır (Evans, 2020).

SONUÇ

Bu çalışma, “Kuşak ve Yol Girişiminin” Orta Asya ülkelerine yönelik etkilerini incelemiştir. Çalışmada ilk olarak projenin tarihsel arka planı, amacı, ekonomik hedefleri, finansman kaynakları ve güzergahları detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Bu büyük ölçekli altyapı projesinin, bölgenin tarihinde ve ekonomisinde önemli bir dönüşüm yaratma potansiyeli bulunmaktadır. Orta Asya'nın coğrafi konumu ve stratejik önemi, bölgeyi Kuşak ve Yol Girişimi için önemli bir aktör haline getirmiştir. Bağımsız Orta Asya ülkeleri, yeni politika arayışları ve özellikle Çin ile olan ilişkileri bağlamında kendi stratejik pozisyonlarını güçlendirmeye çalışmaktadır. Kuşak ve Yol Girişiminin altyapı projeleri demiryolu, karayolu, enerji bağlantıları, ticaretin geliştirilmesi ve endüstriyel kalkınma projelerini içermektedir. Bu projeler, bölgesel entegrasyonu artırma, ticareti kolaylaştırma ve ekonomik kalkınmayı teşvik etme potansiyeline sahiptir.

Çalışmada Kuşak ve Yol Girişimi Projesi'nin Orta Asya ekonomisine olan etkileri de değerlendirilmiştir. Altyapı geliştirme bölgedeki potansiyeli artırmaktadır. Çin ile gelişen ticaret ve yatırımlar pozitif etkiler arasında yer almaktadır. Ancak borç endişeleri ve çevresel endişeler gibi potansiyel negatif etkilerin dikkatle yönetilmesi gerekmektedir. Genel olarak Kuşak ve Yol Girişimi, Orta Asya ülkelerinin ekonomik büyümesine ve bölgesel entegrasyonuna katkıda bulunma potansiyeli taşıyan önemli bir girişimdir. Ancak başarı için bölgesel işbirliği, etkili proje yönetimi ve sürdürülebilirlik odaklı stratejiler önemli olacaktır. Bu çerçevede, Orta Asya ülkelerinin proje ile ilgili fırsatları değerlendirmeleri ve potansiyel riskleri yönetmeleri kritik bir öneme sahiptir.

KAYNAKÇA

- Abdyldaeva, Zynat (2019). *Orta Asya Jeopolitiği ve Jeoekonomisinde Kırgızistan'ın Yeri*. Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
- Agayeva, Aygul (2021). “Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Çin'in Avrasya Enerji Jeopolitiği Politikası: Orta Asya Örneği”. *DAAD*. Güz, 4 (8), ss. 1-14.
- Akhmetova, R. (May 10, 2023). “From Asia to Europe via the Trans-Caspian”. <https://asstra.com/press-centre/news/2023/5/from-asia-to-europe-via-the-trans-caspian/> (erişim: 22 Ocak 2024).
- Alperen, Ümit (2023). “Kuşak ve Yol Girişimi” Girişimi ve Çin'in Orta Asya Politikası”. *Bilge Strateji*. 10 (19), ss. 17-38.
- Aminjonov, Farkhod vd. (2019). “BRI in Central Asia: Rail and Road Connectivity Projects”. *Central Asia Regional Data Review*. 21: ss. 1-8. DOI: 10.13140/RG.2.2.19743.41124.
- Aminjonov, Farkhod vd. (2019). “BRI in Central Asia: Overview of Chinese Projects (2019)”. *Central Asia Regional Data Review*. 20: ss. 1–5. DOI: 10.13140/RG.2.2.13032.52488, <https://ssrn.com/abstract=3505264>.
- Aminjonov, Farkhod ve Dovgalyuk, Olesya. (February 27, 2023). Central Asia – China Gas Pipeline (Line D) <https://thepeoplesmap.net/project/central-asia-china-gas-pipeline-line-d/>.
- Asian Development Bank (February 7, 2020). “Kyrgyz Republic: CAREC Corridor 1 (Bishkek-Torugart Road) Project 3”. <https://www.adb.org/documents/kyrgyz-republic-carec-corridor-1-bishkek-torugart-road-project-3> (erişim: 25 Ocak 2024).
- Atawulla, M. T. (2020). *Çin: Ulusal Güvenlik Politikaları ve Küresel Rekabet Stratejileri Mao'dan Deng'e, Deng'den Xi'e*. Ankara: Seçkin Yayınları.
- Avıl, Seniha ve Aydın, Kenan (2022). “Kuşak ve Yol Girişimi Projesi'nde Orta Asya Ülkelerinin Konumu ve Önemi”. *International Conference on Eurasian Economies*, ss. 130-138. <https://avekon.org/papers/2620.pdf>.
- Aytekin, Emre (2023). “Kuşak ve Yol Girişimi: Çin'in Yükselen Güç Stratejisinin Temel Taşı”. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/kusak-ve-yol-girisimi-cinin-yukselen-guc-stratejisinin-temel-tasi/3021633>.
- Bitabarova, A. G. (2018). “Unpacking Sino-Central Asian Engagement Along the New Silk Road: A Case Study of Kazakhstan”. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 7, 149–173. <https://doi.org.10.1080/24761028.2018.1553226>.
- Blank, S. (2010). “The Strategic Implications of the Turkmenistan– China Pipeline Projects”. *China Brief*, 10, 1–5. <https://jamestown.org/program/the-strategic-implications-of-theturkmenistan-china-pipeline-project/>.
- Bolonina, A. (April 2019). *Security Dimensions of China Presence in Central Asia*. *Asian Focus*, 108, 6. <https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2019/04/Asia-Focus-108-Eng.pdf>.
- Budulgan, Seyit Ali (2020). “Özbekistan'ın Jeopolitik Önemi”, *Asya Araştırmaları Dergisi*, 2 (4), ss. 168-183.

- Chatzky, A. ve McBride, J. (2020). “China’s Massive Belt and Road Initiative”. Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative>.
- Chauhan, P. (2019). “Energy Dimension of the Belt and Road Initiative”. *Indian Journal of Asian Affairs*, 32, 119–152.
- Donnellon-May (December 13, 2023). “Beijing Digs in for the Central Asia-China Gas pipeline. <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/beijing-digs-central-asia-china-gas-pipeline>.
- Du, Michael M. (2016), “China’s “One Belt, One Road” Initiative: Context, Focus, Institutions, and Implications”. *The Chinese Journal of Global Governance*. 2. https://brill.com/view/journals/cjgg/2/1/article-p30_2.xml?body=pdf-33151.
- Duran, H. ve Purevsuren, N. (2016). “Güvenlik, Enerji ve Pazar Ekseninde Çin’in Orta Asya Politikası”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* (Afro-Avrasya Özel Sayısı), 281-294.
- Evans, C. (November 19, 2020). “Central Asian NGOs Raise Concerns About BRI Projects”. <https://www.eco-business.com/news/central-asian-ngos-raise-concerns-about-bri-projects/>.
- Ishnazarov, D. (2020). “China’s Development Objectives and its Belt and Road Initiative in the OSCE Region”. In: Mihr, A. (eds) *Transformation and Development*. Springer, Cham. 67–82. https://doi.org/10.1007/978-3-030-42775-7_5
- İNSAMER (2020). “Özbekistan Genel Göstergeler”, <https://www.insamer.com/tr/ulke-profilu-ozbekistan/> (Erişim Tarihi 21 Ocak 2024).
- Kara, Hasan (2006). “Orta Asya Ülkelerindeki Etnik Yapının Bölge Güvenliğine Etkileri”. *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 6 (1), ss. 101-111.
- Kasım, Mehmetali (2020). Orta Asya’nın Ekonomik Gelişimi: Kuşak ve Yol Girişimi’nin Getirdiği Fırsatlar ve Zorluklar. *Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, (3/2), ss. 55-73.
- Katıtaş, Gökhan (2019). “Asya’da Çin ve Rus Bölgeselciliği: Modern İpek Yolu Projesi ve Avrasya Ekonomik Birliği”. *International Journal of Political Science and Urban Studies*. Cilt 7, Özel Sayı, ss.119-141.
- Kitade, D. (August 2019). *Central Asia Undergoing a Remarkable Transformation: BRI and Intraregional Cooperation*. EMEA & Russia Dept., Global Economic & Political Studies Division, Mitsui & Co. Global Strategic Studies Institute.
- Kodaman, T. ve Gonca, İ. B. (2016). “Jeoekonomik Hayaller: Çin’in Yeni İpek Yolu Girişimi’nin Orta Asya’da Algısı”, *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 5(5), 1251-1261.
- Kopuk, E. ve Bayraç, H. N. (2021). “Kuşak ve Yol Girişimi Projesi ve Ekonomik Etkileri”. *Alanya Akademik Bakış*, 5(3), ss. 1353-1374.
- Kutluay Tutar, F. ve Bahsi Koçer, F.Ş. (2019). “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi: Kuşak ve Yol Girişimi”, *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 5(16): ss. 618-626.

- Liao, J. X. (2019). “China’s Energy Diplomacy Towards Central Asia and the Implications on its “Belt and Road Initiative”. *The Pacific Review*. (34) 3, ss. 490–522. <https://doi.org/10.1080/09512748.2019.1705882>
- Liu, Weidong; Zhang, Yajing ve Xiong, Wei (2020). “Financing the Belt and Road Initiative”, *Eurasian Geography and Economics*, 61(2), ss. 137-145.
- Manish ve Behera, A. (2021). “China’s Belt and Road Projects in Central Asia”. *FIIB Business Review*, 0(0). <https://doi.org/10.1177/23197145211042431>.
- Mardell J. (September 18, 2023). “BRI at 10: China Builds Roads to Combat its Image Problem in Central Asia”. <https://thechinaproject.com/2023/09/18/bri-at-10-china-builds-roads-to-combat-its-image-problem-in-central-asia/>.
- Mariani, B. (2013). *China’s Role and Interests in Central Asia*. Saferworld.
- Ministry of Commerce of China (2021). *China’s Trade and Investment Cooperation under the Belt and Road Initiative 2021*. Beijing: Ministry of Commerce.
- Mogilevski, R. (2019). *Kyrgyzstan and the Belt and Road Initiative*. (University of Central Asia, Working paper #50). <https://www.ucentralasia.org/media/mxkawtsu/uca-ippa-wp50-eng.pdf>.
- Nogayeva, A. (2019). “Çin’in Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Orta Asya”, II. Uluslararası Kahramanmaraş Yönetim, Ekonomi ve Siyaset Kongresi, 26-37.
- NTV (2023). “Ahmet Yeşiltepe Yazdı: Çin “İpek Yolu”ndaki Türkleri Kendi Masasına Topluyor,” <https://www.ntv.com.tr/dunya/ahmet-yesiltepe-yazdi-cin-ipek-yolundaki-turkleri-kendi-masasına-topluyor,MQQslipf30a1pTkG2Aa4Bw> (Erişim tarihi 21.01.24).
- Omonkulov, Otabek (2020). “Kuşak ve Yol Projesi Bağlamında Çin-Orta Asya İlişkileri”, *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*. 4(1), 45-115.
- “President Project No.1’ in Belt and Road Cooperation. (August 19, 2021). *Global Times*. <https://www.globaltimes.cn/page/202108/1231926.shtml>.
- Ray, R. ve Simmons, B. (December 2020). “Tracking China’s Overseas Development Finance.” <https://www.bu.edu/gdp/2020/12/07/tracking-chinas-overseas-development-finance/>
- Sajjanhar, A. (2021). “China–Central Asia relations: An Uneasy Co-Existence”. Observer Research Foundation. <https://www.orfonline.org/expert-speak/china-central-asia-relations-an-uneasy-co-existence/>
- Samadi, Najibullah (2023). “Kuşak ve Yol Girişimi Projesinin Orta Asya Ülkeleri Üzerine Ekonomik Etkileri”. *İstanbul Aydın Üniversitesi: Euroasia Journal Of Social Sciences and Humanities*, 10(12), ss. 1-12.
- Shepard, W. (Nisan 01, 2016). “Khorgos: Where East Meets West”. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2016/04/khorgos-where-east-meets-west/> (erişim: 4 Ocak 2024)
- Sim, L. C. ve Aminjonov, F. (2020). “Potholes and Bumps Along the Silk Road Economic Belt in Central Asia”. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2020/02/potholes-and-bumps-along-the-silk-road-economic-belt-in-central-asia/>.
- Taliga, H. (2021). *Belt and Road Initiative in Central Asia: Desk Study*. Brussels: ITUC.

- Vakulchuk, Roman and Indra Overland (2019). “China’s Belt and Road Initiative through the Lens of Central Asia”, in Fanny M. Cheung and Ying-yi Hong (eds) *Regional Connection under the Belt and Road Initiative. The Prospects for Economic and Financial Cooperation*. London: Routledge, pp. 115–133.
- Williams, Mia. (April 8, 2023). “Debt Trap Diplomacy: how China’s BRI is Trapping Central Asian Countries”. <https://eurasianobserver.com/debt-trap-diplomacy-how-chinas-bri-is-trapping-central-asian-countries/>.
- Yazdani, E. (2020). “China–Central Asia Relations and Role of the Belt and Road Initiative”. *Chinese Business Review*, 19, 178–195.
- Yılmaz Özbağcı, Şuhnaz (17 Ocak 2024), “Kuşak ve Yol Girişimi Nedir?” <https://www.haberturk.com/tubitak-ansiklopedi/kusak-ve-yol-girisimi-nedir>.
- Yiğenoğlu, Kaan (2018). “Çin’in Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Asya Altyapı Yatırım Bankası”. *Yönetim, Ekonomik, Edebiyat, İslami ve Politik Bilimler Dergisi*. 3(1), ss.10-28.
- Yichen, H. (2019). “BRI Pushed China-Kyrgyzstan Relations to the Fast Track”. <https://news.cgtn.com/news/2019-06-13/BRI-pushed-China-Kyrgyzstan-relations-to-the-fast-track-HsRW6djHxu/index.html>. (erişim: 25 Ocak 2024)
- Yu, H. 2017. “Motivation Behind China’s One Belt One Road Initiative and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank.” *Journal of Contemporary China* 26 (105): 353–368.
- Yu, Hong (2023). “Is the Belt and Road Initiative 2.0 in the Making? The Case of Central Asia”, *Journal of Contemporary Asia*, 53 (3), 535-547, DOI: 10.1080/00472336.2022.2122858
- Zhao, H. R. ve Wu, H. W. (2012). “China’s Energy Policy Towards the Caspian Region: The Case of Kazakhstan”. *The Newsletter* No. 62. https://www.ias.asia/sites/default/files/nwl_article/2019-05/IIAS_NL62_28.pdf