



İPEK YOLU EKONOMİK KUŞAĞI'NIN EKO-STRATEJİK BOYUTU

Hasan Hakses¹

Özet

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Projesi, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Eylül 2013'te Nazarbayev Üniversitesi'nde gerçekleştirmiş olduğu konuşmada dile getirildi. Proje tarihte var olan Avrupa ile Asya arasındaki İpek Yolu'nu yeniden canlandırmayı işbirliği ağlarını kurmayı hedeflemektedir. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, jeo-ekonomik açıdan Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlamanın ötesinde İpek Yolu üzerindeki ülkeler arasında işbirliği ve ortak yatırımların artırılması ile ekonomik bir kuşak olmayı öngörmektedir. Çin'in ucuz iş gücü ve geniş pazarı ile Avrupa'nın sermayesi ve teknolojisi, Orta Asya'nın ise enerji kaynakları düşünüldüğünde tüm tarafların fayda sağlayabileceği bir vizyona sahip olan proje küresel ekonomi açısından da önem arz etmektedir.

Bu çalışmada İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Projesine genel hatlarıyla değindikten sonra Tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan ve günümüzde devam etmekte olan çatışma bölgelerinin projeye ne gibi etkileri olabileceği ile muhtemel güzergâhların genel bir değerlendirmesi yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler:

İpek Yolu Ekonomileri, Deniz İpek Yolu

¹ Turgut Özal Üniversitesi, Uluslararası Ekonomi ve Finans Tezli Yüksek Lisans Öğrencisi-Burslu Asistan
Yazışma Adresi: Ayvalı Mah. Gazze Cad. No: 7, Turgut Özal Üniversitesi, Etilik-Keçiören ANKARA
E-mail: hasanhakses@gmail.com

Abstract

The Silk Road Economic Belt project is mentioned by the Chinese President Xi Jinping during his speech in Nazarbayev University in September 2013. The project aims to revive the historic Silk Road between the Europe and Asia and establish cooperation networks. The Silk Road Economic Belt project, beyond geo-economically linking Europe and Asia, anticipates to be an economic belt (zone) by increasing the cooperation and joint investments between the counties on the Silk Road. Taking into consideration of China's cheap labor force and vast market, Europe's capital and technology, and Central Asia's energy resources, this project has a vision that all parties could benefit from it and is important in terms of global economy.

In this study, first the Silk Road Economic Belt project will be reviewed and then the potential impacts of the ongoing conflict regions, which are located on the historic Silk Road, to the project will be discussed. Lastly, an overview of possible routes will be reviewed.

Keywords:

Silk Road Economies, Maritime Silk Road



Giriş

Tarihte bir ticaret güzergâhı olmaktan öte içinde farklı derin manaları barındıran İpek Yolu, insanoğlunun kavramsallaştırdığı bir kültürel miras olarak yüzyıllardır aktarıla gelmiş bir zenginlik kaynağıdır. İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmayı hedefleyen “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” Projeleri Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında dile getirilmiştir. Proje kapsamında eski ticaret güzergâhında yer alan ülkeler arasında işbirliği anlaşmaları ile küresel ticaretin bölgesel aksaklıklarla sekteye uğramasının önüne geçilmek hedeflenmektedir.

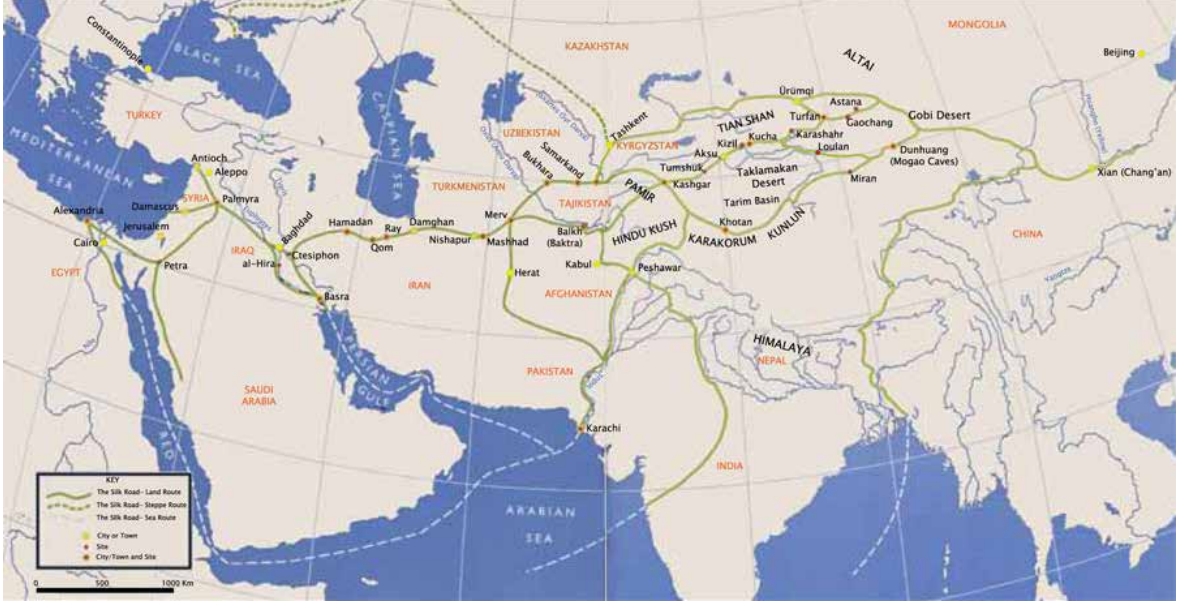
Bu çalışmada İpek Yolu'nun tarihi perspektiften değerlendirilmesinin ardından, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'ndan genel hatlarıyla bahsedilmiştir. Kara ve Deniz İpek yolu rotalarının muhtemel güzergâhları üzerinde durularak, projelerin iktisadi ve günümüz uluslararası ilişkiler disiplini açısından barındırmış olduğu stratejik önemi incelendikten sonra sonuç bölümü ile genel bir değerlendirme yapılmıştır.

1) İpek Yolu Tarihi

Tarihi İpek Yolu, 15. yüz yıldan itibaren başlayan coğrafi keşiflerle birlikte önemini kaybetmiştir. 18. asırdan sonra Avrupa ve Amerika ekonomilerinin gelişmesi, küresel ticareti Atlantik eksenine taşımıştır. Küresel ekonomide yaşanan bu seyir 1990'lı yıllarda Soğuk Savaşın sona ermesi ile bağımsızlığını kazanan ülkelerle birlikte değişmeye başlamıştır.

Tarihte en eski ticaret güzergâhı olan, Çin'den başlayarak Orta Asya içlerinden geçen ve zaman zaman farklı güzergâhlarda yol alan nihayetinde de Avrupa'ya ulaşan ticaret hattının genel adına İpek Yolu denilmiştir. Günümüzde olduğu gibi eski medeniyetlerde de toplumlar arası ilişkiler ticaretle sağlanmakta idi. Yapılan ticari işlemler taraflar için uzun yıllar devam edecek olan ekonomik karşılıklı bağımlılığının temellerinin atıldığı dönemleri ifade etmektedir. Tarihte var olan ticari hayat doğunun zengin kaynaklarını batının birikmiş sermayesi arasında doğal bir pazar güzergâhını meydana getirmiştir. Bu ticari güzergâhta yapılmış olan ticarete çoğunlukla ipek, baharat, kıymetli eşyalar ve madenler taşına gelmiştir. İpek'in nispeten ağırlıklı bir oranda olması ve yapılan ticaretlerde bir değişim aracı olarak kullanılması bu ticari güzergâha adını vermesindeki en önemli nedenlerinden birisidir(Yereli, 2013: 27).

İpek Yolu üzerinde bulunan yoğun Türk nüfusu ise, İpek Yolu dendiğinde akla Türk Coğrafyası kavramına da getirmektedir. Bir diğer ifadeyle aslında İpek Yolu bir Türk Yurdu'dur. Türkler tarihte bu ticaret yolunun güvenliğini sağlamakla birlikte önemli ticari kazanımları da elde etmişlerdir.



Şekil 1: Tarihte İpek Yolu Güzergâhlar

Çin merkezli başlayan İpek Yolu tarihte farklı güzergâhlarda hareket etmiş olsa da genel hatlarıyla Orta Asya steplerinde, Hindistan Yarımadasında, Arap Yarımadasından Kuzey Afrika içlerine kadar ilerlemiş ve Avrupa'ya ulaşmıştır.

2) İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Projesi

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Projesi, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından Eylül 2013'te Nazarbayev Üniversitesi'nde gerçekleştirmiş olduğu konuşmada dile getirildi. Proje tarihte var olan Avrupa ile Asya arasındaki İpek Yolu'nu yeniden canlandırmayı işbirliği ağlarını kurmayı hedeflemektedir.

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, jeo-ekonomik açıdan Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlamanın ötesinde İpek Yolu üzerindeki ülkeler arasında işbirliği ve ortak yatırımların artırılması ile ekonomik bir kuşak olmayı öngörmektedir.

Çin'in ucuz iş gücü ve geniş pazarı ile Avrupa'nın sermayesi ve teknolojisi, Orta Asya'nın ise enerji kaynakları düşünüldüğünde tüm tarafların fayda sağlayabileceği bir vizyona sahip olan proje küresel ekonomi açısından da önem arz etmektedir.

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Projesini ikiye ayırmak mümkündür. Bunlardan birincisi, Kara İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'dır. Diğeri ise 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'dur.

İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projeleri, 105 ülkeyi ve 3 milyar insanı kapsayan dünyanın tarihte var olan en büyük piyasayı günümüzde de yeniden canlandırmayı hedeflemektedir.



İpek Yolu Ekonomi Kuşağı 22 ülkeden, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Rotası ise 43 ülkeden geçmekte olup 65 ülkeyi ekonomik olarak doğrudan etkilemektedir. Bunun yanı sıra 40 ülke dolaylı olmak üzere toplamda 105 ülke ve 5 milyar insan doğrudan veya dolaylı olarak etkilenmekte ve kapsam alanına girmektedir.

2.1. Kara İpek Yolu Ekonomik Kuşağı

Tarihi en eski ticaret yollarından olan Asya'yı Avrupa'ya karadan bağlayan İpek Yolu rotasını, yeniden canlandırmayı hedefleyen İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Projesi'nin ilk ayağı olan Kara İpek Yolu üzerinde 22 ülke bulunmaktadır. Bu 22 ülkeyi kapsayan güzergâhta günümüzde ticari kuşak olarak Asya'yı Avrupa'ya bağlayan Kuzey, Orta ve Güney olmak üzere üç koridordan bahsedilir(Kulaklıkaya, 2013).

2.1.1. Kuzey Koridor

Asya steplerinden başlayan Kuzey Koridor, Uzak Doğu'nun kültürel kimliğini taşıdığı hat üzerinde Rusya topraklarından sonra Avrupa'nın içlerine uzanmaktadır. Güzergâhta demiryolu altyapısı açısından eski olsa da işler durumda olması ile Kara İpek Yolu Projesi'nde Kazakistan'ı demiryolu kavşağı olarak planlanması hedeflenmektedir.

Çin, bu demiryolu hattının farklı bir öneme haiz olduğunu hattın aktif kullanılması için yeni demiryolu projeleri planlamakla birlikte finansal açıdan da gerekli kaynakları oluşturmaktadır(Kaymaz, 2015).

2.1.2. Orta Koridor

Orta Koridor, Çin'in batısından başlayarak merkez ülke Kazakistan'dan sonra güneye yönelen koridor Hazar Bölgesi'nin kuzeyinden yani Kafkasya'dan ilerleyerek Anadolu Coğrafyasında Güney Koridorla birleşerek Avrupa içlerine kadar giren bir ticari güzergâhtır.

2.1.3. Güney Koridor

Çin'den başlayarak Güney Asya topraklarının devamında İran'dan Türkiye'ye ve Avrupa'ya uzanan üçüncü koridor ise Güney Koridordur. Bu koridor üzerinden Asya'daki enerji kaynakları Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırılmak da hedeflenmektedir. Güney Gaz Koridoru projeleri kapsamında yürütülen Türkiye üzerinden geçerek Avrupa'ya doğal gaz satışı yapması planlanan TANAP projesi de bu projelerden bir tanesidir.

2.2. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu

Ekim 2013'te Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in Endonezya ziyaretindeki konuşmasında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesi ortaya atıldı. Temel vurgu olarak "deniz ekonomisine, çevre teknik ve bilimsel işbirliği" ile mali açıdan da güçlü bir ekonomik işbirliği kurmayı he-

deflediklerini açıklayan Xi Jinping, ortak altyapı projeleri geliştirerek bölgesel güvenlik noktasında işbirliği yapabileceklerini söyleyerek projenin çerçevesini de çizmiş oldu(Szczudlik, 2013: 82).



Şekil 3: 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu

Asya-Pasifik bölgesinde akla ilk gelen sorunların başında Güney Çin Denizi'ndeki anlaşmazlıkların nasıl çözüleceği meselesi gelmektedir. Çin hükümeti, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile bölgesel barışı sağlamak için ticari ilişkileri artırarak karşılıklı bağımlılıkla birlikte hem sorunları çözümüne yaklaşılabileceğini hem de tarihte var olan denizdeki ipek yolunu canlandırmayı hedeflediklerini bu proje vasıtasıyla dile getirmiştir.

21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu rotasına baktığımızda da Pasifikte dünyanın önemli limanlarını içine alarak, Hindistan denizinden geçerek Süveyş Kanalı ile Akdeniz'e, oradan da Tarihi İpek Yolu'nun son durağı olan İtalya'nın Venedik şehrine ulaşmaktadır.

50'ye yakın ülkeyi içine alan Deniz İpek Yolu projesi, Dünya'da en kalabalık nüfusu olan Çin, Hindistan, Malezya, Endonezya ve güzergâhtaki diğer ülkelerle birlikte yaklaşık 4 milyara yakın bir nüfusu kapsamaktadır.

3) İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Eko-Stratejik Boyutu

Soğuk Savaşın sona ermesi ile bağımsızlığını kazanan Orta Asya ülkeleri gelişme yolunda olan ülkeler grubundadır. Kazakistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Özbekistan da yeterli alt yapı imkânlarının olmaması bu ülkelerin uluslararası ticarete de entegre olmalarını zorlaştırmaktadır. Bu beş ülkeden ayrı düşünülebilecek olan Afganistan da ise savaş ortamının devam etmesi, ayrı bir sorun olarak değerlendirilmektedir.



Kara İpek Yolu güzergâhının güneyinde ise Pakistan ve Hindistan yer almaktadır. Çin'in özellikle denize komşu olmaları hasebiyle bu ülkelere ayrı bir önem verdiği söylenebilir. Denize komşu olmaları Deniz İpek Yolu güzergâhında bulunmaları anlamına da gelmektedir.

Bir önceki başlıkta değinildiği üzere İpek Yolu Ekonomik Kuşağı 65 ülkeyi doğrudan 40 ülkeyi ise dolaylı yollarla etkileyecektir. Bu 65 ülke hem kara hem deniz ipek yolu güzergâhında bulunmaktadır. Kara İpek Yolu rotasında 22 ülke bulunmaktadır.

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Projesi'ni ilk defa Eylül 2013'te Kazakistan'a yaptığı ziyarette dile getirmiştir. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Projesi'nde demir yolunun Çin'den sonraki başlangıç noktası, Kazakistan'da yer almaktadır. Xi Jinping'in projeyi Kazakistan'da açıklamasının bir nedeni de Kazakistan'ın projede kilit ülke konumunda olmasıyla açıklanabilir. Bu minvalde projede Kazakistan'ın özel bir yeri ve önemi bulunmaktadır.

Kazakistan Cumhurbaşkanı Nazarbayev İpek Yolu Projesi ile ilgili olarak ülkesinde yapılan çalışmalar hakkında şu bilgileri vermektedir:

“Burası kıtaların ve değerlerin buluştuğu bir noktadır. Bizi tüm dünyaya tanıtan Büyük İpek Yolu'nu yeniden canlandırmalıyız. Onun için dünyanın diğer bölgelerini bize yaklaştıran yeni yollar inşa etmeliyiz. Avrupa'yı Pasifik Okyanusu'na bizim üzerimizden bağlayan yeni deniz yolu, demir yolu ve kara yolu inşaatı çok önemlidir. Kazakistan “Korgos” Uluslararası Sınır İşbirliği Merkezi kuruldu. “Aktav” Deniz Liman Genişletme Projesi ve Aktöbe Lojistik Merkezi inşaat halindedir. Bunlar, Kazakistan'ın Hazar bölgesine, Rusya'ya, oradan Avrupa'ya açılın batıdaki kapısı olacaktır. 2015 yılında, Kazakistan üzerinden geçen “Batı Avrupa-Batı Çin” yol koridoru açılacaktır. Bizim başlıca görevimiz; sadece batıdan doğuya değil, kuzeyden güneye de giden kara yolunun yapılmasını temin etmektir.”(Kara, 2015).

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasıyla Kazakistan'ın turizmi açısından da ciddi katkısı olacağı öngörülmektedir.

Bulunduğu konum itibariyle İpek Yolu'nu yeniden canlandırılmasını hedefleyen Çin'in İpek Yolu Ekonomik Kuşağı projesinde Özbekistan ayrı bir öneme sahiptir. 30 milyona yakın nüfusu ile bölgesel bir aktör olma yolunda ilerleyen Özbekistan'ın, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın somut projelerinde önemli roller üstlenmektedir.

Özbekistan'ın belirlemiş olduğu politikalar neticesinde savaşla anılan Afganistan'a kapılarını açmış ve bu sayede 2002 yılından günümüze yaklaşık 1.5 milyon ton insani yardım ulaştırılmıştır. Afganistan yönetiminin isteği üzerine Mezar-ı Şerif ve Kabil arasında inşa etmiş olduğu köprüler ile bölgede var olan alt yapı yetersizliği sorununun çözümüne de katkıda bulunmaktadır(Purtaş, 2011).

Türkmenistan-Özbekistan-Kazakistan-Çin Doğal gaz boru hattı projesi bağlamında bir

enerji köprüsünün kurulmuş olması Çin'in enerji ihtiyacının temini için önem arz etmesi ile bölgede ticari kültürün bir barış ortamına dönüşmesi adına bu adım bir kilometre taşı olarak da değerlendirilebilmektedir.

Uluslararası kamuoyunun yakından takip ettiği Afganistan'daki hali hazırdaki güvenlik sorunlarının çözülmesi, siyasi istikrarın sağlanmasıyla beraberinde getireceği etkilerle ekonominin de canlanması bölgede yeni ekonomik girişimlere uygun zemin de hazırlayacaktır. Bu bağlamda İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Projesi, Afganistan'da istikrarın sağlanması ve bölgede yeni ticari koridorların barış temelli kurulması için bir fırsat niteliğindedir.

Afganistan'la ilgili çalışmalarda öne çıkan en önemli sorunların başında ülkedeki ulaştırma altyapısının eksikliği gelmektedir. Zira ülkede neredeyse hiç demiryolu altyapısı bulunmamakta, mevcut karayolu altyapısı ise tek başına yeterli olmamaktadır. Öncelikli politikaların lojistik erişilebilirliğin artırılmasına yönelik olması, ülke ve yakın coğrafyası için kilit önem taşımaktadır(Kulaklıkaya, 2013).

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Orta Asya'ya ne gibi etkisi/katkısı olacağı üzerine tartışılan konulardan biri de bölgeye barışı getirebilme ihtimalidir. Afganistan'daki mevcut güvenlik problemlerinin projenin hayata geçirilebilmesi için tehdit oluşturmasının yanında bölgesel güvenliğin sağlanması için de bir imkân sağlamaktadır. Proje kapsamında bölgedeki yetersiz alt yapının yeniden inşa edilmesi ile Afganistan'a mevcut durumunu düzeltmesi için yardımcı olunabilir. Bu da İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın küresel barışın tesisinde de etkin bir rol oynayabileceğini göstermektedir. Bölgede ticaretin gelişmesi ile ekonomik bağımlılığın artması sonucunda kalıcı barışın da sağlanabileceği unutulmamalıdır.

Hem Kara hem Deniz İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nda yer alan Pakistan proje için stratejik bir öneme sahiptir. Pakistan'ın Karachi Limanı'nın işletmesini satın alan Çin, bölgeye hem karadan hem de denizden ciddi yatırımlar gerçekleştirmektedir.

Nisan 201'te Pakistan'ı ziyaret eden Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, 45 milyar dolar değerinde "Pakistan-Çin Ekonomi Koridoru'nun" anlaşmasını imzalamakla, rüzgar, hidroelektrik ve güneş enerjisinden elektrik elde etmek için bir dizi enerji yatırımını da başlatmıştır(Enerjihub, 2015).

Pakistan'ın bir diğer önemli limanı olan Gwadar, Orta Asya'yı sıcak denizlere ulaştıran kapı olarak görülmektedir. Gwadar limanına yatırım yapan ve en fazla önem veren ülke Çin'dir. Enerji ihtiyacının %90'ını İran ve Arap ülkelerinden karşılayan Çin, enerji nakli açısından yeni bir güzergâh kazanmayı, Orta Doğu'dan aldığı petrol ve doğal gazı Gwadar'dan karayoluyla Batı Çin'e ulaştırmayı planlanmaktadır. Bu nedenle Çin, Pakistan içerisinde demir yolu ve karayolu yapımına da destek vermektedir. Öte yandan Çin'in Pakistan'da gerçekleştirdiği bu ulaştırma yatırımları, Afganistan ve Orta Asya cumhuriyetlerinin de faydasınadır(Sayed, 2015).



3.1. Ticari Boyutu

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projelerinin amaçlarından biri ticaret konusunda işbirliği sağlamaktır. Bölge dâhilindeki ülkeler içerisinde yatırım ve ticaret kolaylığı geliştirmekle birlikte güvenilir bir iş ortamı oluşturmak için proje kapsamında gerekli girişimler yapılmaktadır. Bu büyük çaptaki işbirliği ağının kurulabilmesi için serbest ticaret bölgelerinin açılması planlanmaktadır.

Güzergâhta bulunan ülkeler arasında bilgi alışverişi, hukuki mevzuatların karşılıklı olarak tanınması ile gümrüklerde de yaşanan sıkıntıların ortadan kaldırılması için gerekli teknik çalışmalar yapılmaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu'nun hazırlamış olduğu "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler" başlıklı çalışmada dile getirildiği gibi, ticari açıdan 'Engelsiz Ticaret' temel gaye olarak projenin ön çalışmalarında yer almaktadır. Komisyonu'n hazırlamış olduğu çalışmada özetle;

"Sınır limanlarının gümrük olanaklarını iyileştirmeli, sınır limanlarında bir "tek pencere" oluşturmalı, gümrük giderlerini düşürmeli ve gümrük imkanlarını geliştirmeli, Tarife dışı engelleri azaltmalı, ortaklaşa olarak teknik ticaret tedbirlerinin şeffaflığını geliştirmeli ve ticarete liberalleşmeyi ve kolaylığı arttırılmalı, Ticaret bölgelerini genişletmeli, ticari yapıyı iyileştirmeli, ticarete büyüme için yeni alanlar keşfetmeli ve ticarete dengelyi teşvik etmeli, Ticaret yöntemlerimizde yenilikler yapmalı ve sınır ötesi e-ticaret ile diğer modern iş modellerini geliştirilmeli, Geleneksel ticareti sağlamlaştırmak ve yaygınlaştırmak için bir hizmet ticareti destek sistemi oluşturulmalı ve modern hizmet ticaretini geliştirme çabaları güçlendirilmeli, Kömür, petrol, gaz, metal mineraller ve diğer geleneksel enerji kaynaklarının keşfedilmesi ve geliştirilmesi konusundaki işbirliğini arttırmalı; su enerjisi, nükleer enerji, rüzgar enerjisi, güneş enerjisi ve diğer temiz, yenilenebilir enerji kaynakları üzerine işbirliğini geliştirmeli; ve bütünleşik bir endüstriyel enerji ve kaynak zinciri üzerine işbirliği yapma amacıyla enerji ve kaynakların kullanıldığı yerlerdeki veya bunların yakınlarındaki enerji ve kaynak işleme ve dönüştürme konularında işbirliğini teşvik edilmeli, Enerji ve kaynaklar alanlarında derin işleme teknolojisi, ekipmanı ve mühendislik hizmetleri konusundaki işbirliğini arttırılmalı, gelişmekte olan endüstrilerde işbirliğini teşvik edilmeli."(Çin Halk Cumhuriyeti, İstanbul Başkonsolosluğu, 2015). Yönünde kararlar alınmıştır.

3.2. Stratejik ve Sosyo-Kültürel Boyutu

İpek Yolu projeleri bünyesinde güzergah üzerindeki ülkelerin birbirleri arasında entegrasyonun sağlanması adına öğrenci değişim programları, yıllık düzenlenen sanat, film festivalleri, kitap fuarları düzenlemek hedeflenmektedir.

Turizm alanında işbirliği arttırılarak, güzergah üzerindeki ülkelere turistik gezileri yaygınlaştırmakla birlikte, ülkeler arasında kültürel etkinlik programlarının arttırılması planlanmaktadır.

Bilim ve teknolojiye, bölgesel araştırma merkezleri, laboratuvarlar, deniz yoluyla işbirliği merkezleri oluşturmanın yanı sıra, personel hareketliliğinin gerçekleştirilebilmesine de önem verilmektedir.

Şangay İşbirliği Örgütü başta olmak üzere, Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği (APEC), Asya İşbirliği Diyaloğu (ACD), Ekonomik İşbirliği ve Orta Asya Ekonomik İşbirliği (CAREC) ve ASEAN gibi mevcut bölgesel kuruluşların aktif şekilde görev alması ile bölgesel forumların ve fuarları ortaklaşa yatırım, ticaretin yanında kültürel açıdan da paylaşımın doğması için faaliyetlerde bulunması düşünülmektedir.

4) Sonuç

'Tek Yol ve Tek Kuşak' şeklinde de ifade edilen İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projeleri gelecekte dünya kamuoyunun da uzun yıllar takip edeceği ve gündemde kalacağı kuvvetle muhtemeldir. Günümüzde yapılan ticari anlaşmalar, kurulan işbirliği ağları projelerin temel altyapılarını oluşturmaktadır.

Tarihte Asya ile Avrupa'yı birbirine adeta bir köprü gibi bağlayan İpek Yolu ticaret güzergâhının, yeniden canlandırılması hedeflenmektedir. Küresel barışın temini için ticari işbirliği ağlarıyla oluşturulacak karşılıklı ekonomik bağımlılık ve kazan kazan politikalarının sıkça dile getirildiği İpek Yolu Ekonomik Kuşağı projeleri çok geniş bir coğrafyayı kapsamaktadır. Tarihi İpek Yolu güzergâhı dışında da etkileri olabileceği düşünülmektedir. Çin hükümeti, bu uzun vadeli projesini gerçekleştirebilmek için İpek Yolu Ekonomik Kuşağı üzerindeki ülkelerle stratejik işbirliği anlaşmaları imzalamakta ve bir yandan da bölge ülkeleri arasında ticari bağımlılığın artırılmasına çalışmaktadır.

Diğer bir taraftan bölgesel işbirliğinin canlandırılması için sosyo-kültürel çalışmalar, beşeri hareketliliğin sağlanması ile İpek Yolu Ekonomik Kuşağı projesinin uzun vadeli devam etmesi için bir entegrasyon yapılmaya çalışılmaktadır.

Projenin fon temini için Asya Yatırım Bankası ile BRICS(Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika) ülkelerinin ortak bir şekilde İpek Yolu Fonu'nun oluşturulması, projenin güvenilirliği açısından önemli olmakla birlikte bu kaynakların nasıl bir araya getirileceği ve bölgesel altyapı çalışmalarında kullanılma sürecinin hukuki mevzuatlarla düzenlenmesi de ayrıca yapılması gereken bir çalışma konusu olarak ortaya çıkmıştır.

Sonuç itibarıyla İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projeleri günümüzdeki bölgesel farklılıklardan kaynaklanan ticari aksaklıkları minimuma indirerek kolektif bir şekilde hareket eden karadan bir ekonomik entegrasyon kuşağı ile denizden ticari yol olmayı hedeflemektedir.



Kaynakça

- Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu. (2015), “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler”, <http://istanbul.china-consulate.org/tur/xwdt/t1258666.htm>, (Erişim Tarihi: 20.05.2015).
- Ebrahim, Zofeen. (2015) “China’s new silk road: What’s in it for Pakistan?” <https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/7864-China-s-new-silk-road-What-s-in-it-for-Pakistan->, (Erişim Tarihi: 23.06.2015).
- Enerjihub. (2015), “Çin’den Pakistan’a 37 Milyar Dolarlık Enerji Yatırımı”, http://www.enerjihub.com/newsdetail/yenilenebilir_enerji/cin_den_pakistan_a_37_milyar_dolarlik_enerji_yatirimi_2944.aspx, (Erişim Tarihi: 15.05.2015).
- EurasiaNet. (2013), “Turkmenistan Supplying over Half of Chinese Gas Imports”, <http://www.eurasianet.org/node/67356>, (Erişim Tarihi: 18.04.2015).
- Fedorenko, Vladimir. (2013) “The New Silk Road Initiatives in Central Asia” *Rethink Institute*, Washington DC.
- Huasheng, Zhao. (2013) “China’s View of and Expectations from the Shanghai Cooperation Organization,” *Asian Survey*, Cilt 53, Sayı 3.
- Kara, Abdulvahap. (2015), “Çiniin İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Projesi ve Kazakistan”, *Eko-Avrasya*, <http://ekoavrasya.net/duyuru.aspx?did=176&Lang=TR>, (Erişim Tarihi: 15.06.2015).
- Kaymaz, Sadi. (2015), “Çin’den Dev ‘Türkiye’ Projesi: Şincanıdan İstanbul’a Hızlı Tren”, <http://www.hurriyet.com.tr/dunya/26746735.asp>, (Erişim Tarihi: 15.04.2015).
- Kulaklıkaya, Ömercan. (2013), *Modern İpek Yolu: Orta Asya’nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı*, TEPAV.
- Purtaş, Fırat. (2011), *Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi: Afganistan, Pakistan ve Hindistan’ın Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile İlişkileri*, Ankara, Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Yayınları.
- Sayed, Shah Jehan. (2015), “The Great Economic Game”, *Afganistan Today*, <http://www.afghanistan-today.org/en/articles/business/86/> (Erişim Tarihi: 15.06.2015).
- Szcudlik, Justyna. (2013), “China’s New Silk Road Diplomacy”, *The Polish Institute of International Affairs*, No. 34 (82).
- Tezcan, Mehmet. (2014), “İpek Yolu’nun İran Güzergâhı Ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi”, *Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi*, Sayı: 3/1 s. 96-123.
- Yereli, Ahmet Burçin. (2015), “Yeniden Canlanan İpek Yolu’nda Ekonomik Stratejiler” İpek Yolu’nda Türk Dünyası Ortak Kültür Mirası, s. 237, <http://ahmetburcinyereli.com/SILKROAD.pdf>, (Erişim Tarihi: 10.05.2015).
- Yıldırım, Mutafa. (2013), *İpekyolu Ekonomileri ve Türkiye İçin Alternatif Vizyon*, İstanbul, Hiperlink Yayınları.
- Waugh, Daniel. (2015), *The Silk Roads in History*, <http://penn.museum/documents/publications/expedition/PDFs/52-3/waugh.pdf>, (Erişim Tarihi: 12.05.2015).

