



dipam

DİPLOMATİK İLİŞKİLER ve POLİTİK ARAŞTIRMALAR MERKEZİ
CENTER for DIPLOMATIC AFFAIRS and POLITICAL STUDIES

ANALİZ

Çisem GENÇOĞLU

KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ ÇERÇEVESİNDE TÜRK DEVLETLERİ TEŞKİLATI'NIN ROLÜ

Temmuz 2024 Sayı: 48



KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ ÇERÇEVESİNDE TÜRK DEVLETLERİ TEŞKİLATI'NIN ROLÜ: FIRSATLAR, ZORLUKLAR VE GELECEK PERSPEKTİFLERİ

Çin, Kuşak-Yol Girişimi (KYG) Projesi'ni Asya sınırlarının güvenliğini sağlamak için kritik bir strateji olarak görmektedir. Bu nedenle KYG Projesi, Çin'in dünya genelindeki ekonomik entegrasyonunu artırmayı amaçlayan stratejik bir planı temsil etmektedir. Bu planın ana hedefi, iki yeni ticaret rotasının geliştirilmesidir. Bu rotaların oluşturulmasıyla birlikte; Çin, uluslararası ticarete daha etkin bir rol oynamayı ve küresel düzeyde ekonomik gücünü artırmayı amaçlamaktadır. Ancak, Girişim sadece altyapı projelerinden ibaret değildir. Aynı zamanda, Çin'in ekonomik ve politik gücünü artırmayı, genişletilmiş ve birbirine bağımlı bir pazar oluşturmayı ve yüksek teknoloji bir ekonomi için gerekli koşulları sağlamayı amaçlamaktadır. Bu çerçevede, KYG Projesi, Çin'in küresel ticaretteki etkisini artırarak ve yeni ticaret yolları oluşturarak uluslararası ekonomik arenada daha güçlü bir konum elde etmeyi hedeflemektedir.¹

Kuşak-Yol Girişimi, temel olarak eski İpek Yolu'nun canlandırılmasını sağlayarak Çin'den Avrupa'ya demiryoluyla mal nakliyatı olarak özetlense de birçok farklı boyutu vardır. Orta Asya Türk Devletlerinin ekonomik kalkınması, jeopolitik konumu ve siyasi durumunu etkileyen bu demiryolu projesi, deniz taşımacılığına göre ortalama 40 günlük seyahat süresini neredeyse yarı yarıya azaltmaktadır. Hava taşımacılığıyla karşılaştırıldığında ise maliyetleri %80 oranında azaltabilmektedir. Bu değerlendirme hem ulaşım mesafesinin hem de maliyetin önemli ölçüde avantajlı olduğunu göstermektedir.²

İpek Yolu, Ekonomik 'Kuşağı' temsil etmektedir. İlk olarak Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılında Kazakistan'a yaptığı ziyaret sırasında ortaya atılan bu projede Orta Asya, "Kuşak" unsuru için en hayati bölge olarak görülmektedir.

Bu çalışmada, Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) üye ülkelerinin KYG kapsamında yürütülen projelerdeki rolleri ve katılımlarını incelemek amaçlanmıştır. TDT üye ülkeleri üzerindeki ekonomik, politik ve sosyal etkileri analiz edilecektir. Bölgesel güvenlik sorunları ve egemenlik kaygıları ele alınacaktır.

Türk Devletleri Teşkilatı Üye Ülkelerinin KYG Projelerindeki Rolü ve Etkisi: Ekonomik Kalkınma ve Yatırım Fırsatları

Çin, belirlemiş olduğu 6 koridor ve 65 ülke ile altyapı yatırımlarının geliştirilmesine yönelik çeşitli adımlar atmıştır. Bu adımların temel amacı, ulaşım sürelerini

kısaltmak ve maliyetleri düşürmek için çeşitli projeler geliştirmektir. Bu koridorlardan biri, Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) üyesi ülkeleri içeren Çin – Orta/Batı Asya Ekonomik Koridoru'dur (CCWAEC).

CCWAEC, Çin'in Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nden başlayıp beş Orta Asya

¹ "What is China's Belt and Road Initiative (BRI)?" (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2024).

<https://www.chathamhouse.org/2021/09/what-chinas-belt-and-road-initiative-bri>

² "Yüzyılın Konsepti: Bir Kuşak Bir Yol". (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2024).

<https://www.21yyte.org/tr/merkezler/yuzyilin-konsepti-bir-kusak-bir-yol>

ülkesini (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan) ve İran, Suudi Arabistan ve Türkiye dahil Batı Asya'daki on yedi ülkeyi kapsamaktadır. Orta Asya Türk Devletleri, stratejik bir konumda bulunmaktadır. Nitekim KYG Girişimi kapsamında ulaştırma ve enerji koridorları bu bölgedeki Türk Devletleri üzerinden geçecektir. Bu doğrultuda TDT'nin ve üyelerinin jeostratejik ve jeopolitik açıdan önemli olduğu görülmektedir. TDT'nin uluslararası alanda geliştireceği iş birlikleri ve ortaklıkların önemli değişikliklere yol açacağı düşünülmektedir.³

Proje kapsamında Orta Asya'nın en uzun demiryolu geçidi olan Kamçik Geçidi, Özbekistan'da inşa edilmiştir. Bu demiryolu, Orta Asya'nın ulaşım altyapısının geliştirilmesine katkı sağlayacaktır. Bölge ülkeleri arasındaki ticaretin ve bağlantının güçlenmesinin yanı sıra, Orta Asya'nın doğal kaynaklarını ve üretim potansiyelini daha geniş bir pazarla buluşturması, ekonomik anlamda önem arz etmektedir. Bu çerçevede demiryolu taşımacılığı daha hızlı, daha verimli ve daha güvenilir olmasının yanı sıra bölgedeki ekonomik büyümeyi destekleyecektir. Uluslararası ticaretin artarak bölge ülkelerinin arasındaki iş birliğini ve kalkınmayı arttıracığı öngörülmektedir.

KYG Projesi'nde Çin-Orta Asya-İran ve/veya Orta Koridor olarak nitelendirilen Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşan güzergâhın; enerji kaynakları ve üretim alanları gibi stratejik noktaları birbirine bağlayarak bölgesel güvenliği de güçlendireceği düşünülmektedir. Avrupa, Afrika ve

Karadeniz bölgesini Orta Asya'ya bağlayan stratejik bir hat konumunda olan Orta Koridor ile ulaştırmada iş birliğinin geliştirilmesi, Türk Devletleri Teşkilatı'nın önceliği haline gelmiştir. Türk Devletleri Teşkilatı Çok Modlu Ulaştırma ve Lojistik Forumu'nda, Orta Koridor Projesi sonrasında Avrupa'nın Orta Asya'ya bakışının değiştiği ifade edilmiştir.⁴

Türk Devletleri Teşkilatı Genel Sekreteri Büyükelçi Kubanychbek Omuraliev, Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu koridoru ve Zengezur Koridoru'nun Türk Devletlerinin Avrupa ile Asya arasında bir geçiş merkezi olması için daha fazla fırsat yaratacağını söylemiştir.⁵ Omuraliev'in vurguladığı gibi, KYG kapsamında geliştirilen koridorların Türk Devletleri için daha fazla fırsat yaratması beklenmektedir.

Çin'i Avrupa'ya bağlayan Orta Koridor Projesi, yıllık 600 milyar dolarlık ticarete ev sahipliği yapmaktadır. Kuzey Koridoru'na oranla daha hızlı ve daha ekonomik bir rota sunan Orta Koridor, 2 bin kilometre daha kısa olduğu için teslimatlarda 15 günlük avantaj yaratmaktadır. Ayrıca Rusya-Ukrayna savaşı ve Süveyş Kanalı'ndaki güvenlik endişeleri, Orta Koridor'u cazip hale getirirken Türkiye'nin küresel ticaretteki stratejik önemini de artırmıştır.

Türk Devletleri Teşkilatı'nın (TDT) ve Orta Koridor'un önemi, ekonominin, ticaretin, ulaştırmanın ve lojistiğin dijitalleşme sürecinin etkinleştirilmesiyle daha da güçlenmektedir. TDT ülkeleri arasında ortak dijital gümrük uygulamaları, veri paylaşımı, güvenlik ağları ve iletişim

³ "Orta Asya'da Dengeler Değişirken Kuşak ve Yol Girişimi ve Türk Devletleri Teşkilatı". (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2024). <https://briqjournal.com/orta-asyada-dengeler-degisirken-kusak-ve-yol-girisimi-ve-turk-devletleri-teskilati>

⁴ "ORTA KORİDOR İÇİN TÜRK DEVLETLERİNDEN ORTAK İRADE". (Erişim Tarihi: 14 Nisan 2024). <https://www.und.org.tr/medya-detay/undden-haberler/orta-koridor-icin-turk-devletlerinden-ortak-irade>

⁵ "Orta Koridor'un Potansiyeli Giderek Yükseliyor"

ağlarının kurulması, Orta Koridor'un cazibesini artırmaktadır. TDT ülkeleri tarafından hayata geçirilecek olan ortak organize sanayi bölgeleri, teknoparklar, lojistik merkezler ve tarımsal üretimde yeni araştırma merkezleri gibi yüksek katma değerli alanlardaki iş birliği girişimleri, mevcut iş birliğinin derinleştirilmesine yönelik önemli adımlar olarak öne çıkmaktadır. TDT'nin temsil ettiği geniş coğrafi alanın tarım, sanayi ve hizmetler sektörlerindeki potansiyeli, Orta Koridor'u Avrupa, Afrika ve Asya için güvenilir bir ticaret ağına dönüştürmektedir. Bu durum, TDT coğrafyasının ihracat kapasitesinin artmasına ve küresel ekonomik sisteme daha sağlam bir şekilde entegre olma fırsatının doğmasına katkı sağlamaktadır.⁶

TDT gözlemci üyesi olan Türkmenistan'da, Hazar Denizi'nin en büyük limanı olan Uluslararası Türkmenbaşı Limanı, 2018 yılında faaliyete girmiştir.⁷ Bu liman, Kuşak-Yol Girişimi (KYG) Projesi'nin önemli bir geçiş noktası özelliğini taşımaktadır. Limanın hizmete girmesiyle Uzak Doğu ile Avrupa Kıtası arasındaki taşımacılık süresi 45 günden 15 güne düşmüştür.⁸ Ayrıca, bu liman, üç yıl boyunca kayıt ve gümrük harçlarını ödemediği mal depolama hizmeti sunmaktadır. Bu da ticaret hacmini artırmak isteyen firmalar için önemli bir avantaj sağlamaktadır. Bu Proje, Türkmenistan'ın ticari potansiyelini artırmaya yönelik olarak ticaret ve lojistik faaliyetlerin geliştirilmesine katkı sağlayabilir, bölgesel kalkınmanın teşvik edilmesi açısından olumlu bir adım olarak değerlendirilebilir.

⁶ Kerem Alkin. "Türk Devletleri Teşkilatı ve Orta Koridorun Gücü" (Erişim Tarihi: 14 Nisan 2024).

<https://istanbulticaretgazetesi.com/tr/turk-devletleri-teskilati-ve-orta-koridorun-gucu>

⁷ "Uluslararası Türkmenbaşı Liman Projesi". (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2024).

TDT Üye Ülkelerindeki Finansal ve Politik Dezavantajlar

Kuşak-Yol Girişimi, özellikle demiryolu ve karayolu projeleri aracılığıyla Çinli firmaların komşu ülkelerle daha güçlü bağlar kurmasını sağlamaktadır. Bu, Avrupa Birliği'ndeki bazı şirketler için artan rekabet anlamına gelmektedir. Nitekim daha yüksek katma değerli ürünler üreten Çinli şirketler, Avrupa'daki üretim endüstrisinde rekabeti artırır. Ancak, girişimde AB'nin aktif bir rol alamaması ve Çin'in kural koyma yetkilerini elinde tutmak istemesi, eleştirilere neden olmuştur. AB'nin genellikle pasif bir rol alması, Girişime destek verme isteğini azaltmıştır. Kuşak-Yol Projesi'nin asıl olarak jeopolitik hedeflere hizmet ettiği ve Çin'in bölgesel dengeleri etkileyerek işlerine müdahale etme fırsatı bulduğu iddia edilmektedir. AB'nin endişesi, Girişimin AB-ABD ilişkilerini etkileyebilecek, mevcut düzeni daha da parçalayabilecek ve öngörülemez ekonomik, siyasi ve askeri sonuçlara yol açabilecek olmasıdır. Ayrıca, Çin'in yatırımlarıyla büyüyerek uluslararası ticareti tehlikeye atması, güvenlik politikasına bir meydan okuma olarak görülmektedir.⁹

KYG Projesine alternatif olarak, Avrupa Birliği (AB) "Küresel Geçit" (Global Gateway) adlı projeyi başlatmıştır. Küresel Geçit Projesi'nin amacı, Çin'in küresel ticaretteki ulaşım ve tedarik zinciri gücünü kırmak ve AB'yi küresel ulaşım üssü

<https://www.gapinsaat.com/tr/altyapi/uluslararası-turkmenbasi-liman-projesi.html>

⁸ Kopuk, a.g.e. s.1360

⁹ "Yüzyılın Konsepti: Bir Kuşak Bir Yol". (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2024).

<https://www.21yyte.org/tr/merkezler/yuzyilin-konsepti-bir-kusak-bir-yol>

yapmaktır.¹⁰ Ancak Kuşak-Yol Projesi'nin Asya ve Afrika'da zaten başlatılmış olan altyapı projeleri ve Çin'in yatırımlarının hala etkili olması, Küresel Geçit'in başarısını zorlaştırmaktadır.¹¹

Çin; Kazakistan'dan petrol, doğalgaz, uranyum, Türkmenistan'dan ve Özbekistan'dan doğal gaz ithalatı yapmaktadır. Dış borcu GSYH'nin %35-40'ına ulaşmış ülkeler, bağımsızlığı tehdit edilen ülkeler olarak kabul edilir. Örneğin, Kırgızistan'ın bilinen borcu Çin'e 1.711 milyar dolar civarındadır ve önümüzdeki dönemde bu borcun GSYH'nin %62'sinden %71'ine çıkması beklenmektedir. Benzer şekilde, Kazakistan'ın Çin'e borç miktarı 13,6 milyar dolar veya toplam dış borcunun %8,8'ine denk gelmektedir. Tacikistan'ın ise, Çin'e olan borcu 1,8 milyar dolar civarındadır. Bu rakamlar, ülkelerin mali durumlarının zayıf olduğunu ve Çin'in kazançlarına karşılık diğer ülkelerin kayıplarının arttığını göstermektedir.¹²

Orta Asya'daki Kuşak-Yol Girişimi Projesi'nin, halk arasında genel bir memnuniyet yaratmadığı konusunda eleştiriler bulunmaktadır. Çinli işçilerin ve şirketlerin yoğunluğu gibi faktörler, protestolara yol açan hoşnutsuzluklara neden olmaktadır ve bu durumun devletlerin iç güvenlik politikalarını etkilediği söylenmektedir. Bir diğer eleştiri ise, Orta Asya devletlerine verilen krediler

hususundadır. Çin'in borç karşılığı talepleri, borç diplomasisi gibi sorunlara neden olmuştur.¹³ Bu nedenle KYG Projesi'nin politik ve ekonomik dezavantajlarının da olduğu görülmüştür.

Çin'in ekonomik nüfuzunun artması, malların, paranın ve iş gücünün serbest dolaşımı Türk Cumhuriyetleri'nin nüfus dengesini bozma potansiyeline sahip olduğu düşünceleri de eleştirilere neden olmuştur.¹⁴ Çin'in artan ekonomik varlığı ve etkisi, bölgedeki dengelerin değişmesiyle ilgili endişeler meydana getirmiştir.

Denge Politikası: Orta Koridor'un Başarısında TDT'nin Rolü

Türk Devletleri Teşkilatı, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Türkiye'nin üyeleri arasında yer almakta olup, Türkmenistan, Macaristan ve yakın tarihlerde kabul edilen Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin de gözlemcilik statüsüyle organizasyona katıldığı, siyasi, ekonomik ve askeri boyutlarıyla son derece önemli bir yapılanma olarak değerlendirilmektedir. Çin'den başlayarak, Avrupa'nın merkezine kadar uzanan KYG Projesi'nin Asya'daki karayolu hattında Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan bulunmaktadır. Yani tam kadro Türk Devletleri Teşkilatı, Proje'nin karayolları açısından tam da merkezinde yer almaktadır.¹⁵

¹⁰ "Çin'in "Kuşak-Yol"una karşı AB'nin 300 milyar euroluk "Küresel Geçit"i topluyor". (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2024).

<https://www.dunya.com/dunya/cinin-kusak-yoluna-karsi-abnin-300-milyar-euroluk-kuresel-geciti-toplaniyor-haberi-708364>

¹¹ "Kuşak-Yol Projesi'ne Karşı "Küresel Geçit": Bir Alternatif Olur Mu?". (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2024).

<https://www.ankasam.org/kusak-yol-projesine-karsi-kuresel-gecit-bir-alternatif-olur-mu/>

¹² "Çin Kuşak Yol Projesi ve Orta Asya'daki Güvenlik Tehditleri" (Erişim Tarihi: 13 Nisan 2024).

<https://www.tuicakademi.org/cin-kusak-yol-projesi-ve-orta-asyadaki-guvenlik-tehditleri/>

¹³ a.g.e.

¹⁴ Ersan Bocutoğlu. "Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler". INTERNATIONAL CONFERENCE ON EURASIAN ECONOMIES, 201,7 s.268

¹⁵ "Türk Devletleri Teşkilatı'nın "Bir Kuşak Bir Yol" Projesi açısından önemi." (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2024). <https://www.gzt.com/z-raporu/turk-devletleri-teskilatinin-bir-kusak-bir-yol-projesi-acisindan-onemi-3723713>

11 Kasım 2022 tarihinde, Türk Dünyası Medeniyet Başkenti ilan edilen Semerkant'ta "Türk Medeniyeti için Yeni Dönem: Ortak Kalkınma ve Refaha Doğru" temasıyla Türk Devletleri Teşkilatı 9. Zirvesi düzenlenmiştir.¹⁶ Kazakistan Cumhurbaşkanı Tokayev, ekonomik iş birliği konusunda yaptığı konuşmada, ülkelerinin batı ile doğu, kuzey ile güney arasında doğrudan bağlantılar sağladığını belirtmiştir. Özellikle, kardeş üç ülke üzerinden geçen Orta Koridor gibi projelerin bu bağlantıları somutlaştırdığını ifade etmiştir.¹⁷ Ulaşım ve transit alanlarında iş birliğini genişletme ve lojistik alanda ortak çalışmalara ihtiyaç olduğunu vurgulayan Tokayev, bu ifadeleriyle KYG Projesi'nin bölgesel kalkınma ve ekonomik büyüme açısından önemli olduğunu dile getirmiştir.

Diriöz'e göre, Çin'in Kuşak-Yol Projesi'nin önemli bir bileşeni olan Orta Koridor'un başarılı olması için Rusya, İran ve Çin gibi büyük aktörlerle denge sağlanmalıdır. Ayrıca bu aktörlerin Orta Koridor'u bir tehdit olarak görmemesi için dayanışma içerisinde olunmalıdır. Aksi halde, diğer bölgesel aktörlerin oluşumu risk olarak algılaması ve projeleri geciktirme eğilimi olabilir. İş birliği ve dayanışma, diğer aktörlere karşı düşmanlık içermemeli ve dengeli bir şekilde yürütülmelidir. Bu çerçevede Rusya ve İran'a karşı katı siyasi tutumları olan Avrupa Birliği (AB) ile ilişkiler

dengeli biçimde rasyonel olarak yürütülmelidir.¹⁸ Bu kapsamda TDT bu büyük aktörlerle denge sağlayarak, Orta Koridor'un sürdürülebilirliğini ve başarısını garanti altına alabilir. Üye devletlerin kalkınması, bölgesel refahın sağlanması ve TDT üyesi devletlerin uluslararası arenada daha fazla söz sahibi olması için TDT önemli bir rol oynamaktadır.

Türk Devletleri Teşkilatı'nın 3 Kasım 2023 tarihinde düzenlenen 10. Zirvesi'nin sonuç bildirgesinde Orta koridordaki Bakü-Tiflis-Kars ve Çin-Kırgızistan-Kazakistan-Özbekistan-Türkmenistan-İran-Afganistan-Pakistan (Peşavar) demir yollarında ortaya çıkan fırsatlarının geliştirilmesine büyük önem verildiği vurgulanmıştır. Zirve sonuç bildirgesinde, bu demiryolu hatlarının etkin bir şekilde kullanılabilmesi için gümrük ve sınır noktalarında kesintisiz ulaşım mekanizmalarının kurulmasının gerekliliği üzerinde durulmuştur.¹⁹ Bu mekanizmaların oluşturulması, ticaretin ve lojistiğin hızlanmasını sağlayacak, böylece Orta Koridor'un rekabet gücünü artıracaktır.

TDT Heyeti, 6 Kasım 2023 tarihinde İstanbul'da düzenlenen "Orta Koridorun Potansiyelini Gerçekleştirmek: İlk Bulgular ve Tavsiyeler" başlıklı etkinliğe katılmıştır. TDT Genel Sekreter Yardımcısı Dr. Mirvokhid Azimov, Orta Koridorun Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan bir ulaşım ağı

¹⁶ "Türk Devletleri Teşkilatı Dokuzuncu Zirvesi Semerkant'ta gerçekleştirildi." (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2024). <https://turkicstates.org/tr/haberler/turk-devletleri-teskilati-dokuzuncu-zirvesi-semerkantta-gerceklestirildi-2678>

¹⁷ "Türk Devletleri Teşkilatı'nın "Bir Kuşak Bir Yol" Projesi açısından önemi." A.g.e.

¹⁸ Ali Oğuz Diriöz. "Yeni Olgular ve Güvenlik Yönetişimi Bakımından Kuşak ve Yol Rekabet Güvenliği: Yeni İpek Yolu için Çin'in Kuşak ve Yol projesine alternatif/tamamlayıcı rotanın önemi".

(Erişim Tarihi: 16 Nisan 2024). https://tasam.org/Files/Icerik/File/Alı_O%C4%9Fuz_Dirioz_TASAM_TEBLIG_TAM_METIN_pdf_c_d4a289d-6c28-41fc-b09f-d675952fb830.pdf

¹⁹ "Astana'da Yapılan Türk Devletleri Teşkilatı 10. Zirvesinin Sonuçları Nelerdir?" (Erişim Tarihi: 17 Nisan 2024). <https://strasam.org/ua-iliskiler/uluslararasi-orgutler/astanada-yapilan-turk-devletleri-teskilati-10-zirvesinin-sonuclari-nelerdir-2553>

olarak oynadığı hayati rolü vurgulayarak, ekonomik büyüme ve bölgesel iş birliği için muazzam potansiyelinin altını çizmiştir. Bu kapsamda Astana Zirvesi'nde kabul edilen 2023-2027 TDT Ulaştırma Bağlantı Programının Uygulanmasına Yönelik Eylem Planının (Yol Haritası) uygulanmasının Koridorun transit potansiyelini önemli ölçüde arttıracığına ve Hazar geçişlerini daha sorunsuz hale getireceğine inandığını ifade etmiştir. Bu ifadelerine ek olarak, OECD'nin bulgu ve tavsiyelerinin TDT'nin hedefleriyle yakından örtüştüğünü ve Orta Koridor'un devam eden gelişimi için değerli bir rehber görevi göreceğini, ekonomik büyümenin desteklenmesini ve bölgesel bağların güçlendirilmesini ilerleteceğini vurgulamıştır.²⁰

Sonuç

Türk Devletleri Teşkilatı (TDT) üyesi ülkelerin, Çin - Orta/Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC) gibi büyük ölçekteki projelerdeki rolü, bölgesel kalkınma ve iş birliği açısından büyük önem arz etmektedir. Bu koridorlar, Türk Devletleri'nin stratejik konumu nedeniyle önemlidir. CCWAEC gibi geniş kapsamlı ulaştırma ve enerji koridorları, Orta Koridor Projesi'yle birleşerek bölgesel güvenliği güçlendirme potansiyeline sahiptir. TDT'nin bu bağlamda uluslararası alanda geliştireceği iş birlikleri ve ortaklıklar, bölgedeki değişimleri şekillendirebilir ve önemli etkiler yaratabilir. Özellikle, TDT'nin denge politikası ve üye ülkeler arasındaki iş birliği, KYG Projesi'nin başarılı bir şekilde yürütülmesinde ve Orta Koridor'un sürdürülebilirliğinin sağlanmasında kritik bir rol oynamaktadır.

Çin'in Kuşak-Yol Girişimi'nin getirdiği fırsatlar kadar zorluklar da bulunmaktadır. Kuşak Yol Girişimi, Çin'in komşu ülkelerle güçlü bağlar kurmasını sağlarken, bu durum Avrupa'daki rekabeti artırmaktadır. Ancak, Avrupa Birliği, aktif bir rol alamaması ve Çin'in kural koyma yetkilerini elinde tutması gibi çeşitli eleştirilere maruz kalmaktadır. Bu bağlamda, AB'nin Küresel Geçit Projesi gibi alternatif girişimleri başlatması, Çin'in küresel ticaretteki gücünü kırmayı amaçlamaktadır, ancak Kuşak-Yol Projesi'nin etkisiyle başarılı olması zorlaşmaktadır. Orta Asya'daki projenin halk arasında genel bir memnuniyetsizliğe yol açmıştır ve Çin'in borç verme politikaları eleştirilere neden olmuştur.

TDT'nin denge politikası ve üye ülkelerin iş birliği, KYG Projesi'nin başarılı bir şekilde yürütülmesinde ve Orta Koridor'un sürdürülebilirliğinin sağlanmasında kritik bir rol oynamaktadır. Ancak, bölgedeki ekonomik, politik ve sosyal zorluklar dikkate alınmalı ve çözüm odaklı yaklaşımlar benimsenmelidir. TDT, üye ülkeler arasında iş birliğini ve kalkınmayı teşvik ederek bölgesel refahın artırılmasına ve uluslararası alanda daha etkin bir şekilde temsil edilmesine katkı sağlamalıdır.

TDT'nin Orta Koridor'daki Bakü-Tiflis-Kars ve Çin-Kırgızistan-Kazakistan-Özbekistan-Türkmenistan-İran-Afganistan-Pakistan (Peşavar) demir yollarındaki fırsatları geliştirme konusundaki kararlılığı, bölgesel entegrasyonun ve ekonomik iş birliğinin ilerlemesinde önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir. TDT'nin bu tür altyapı projelerine verdiği destek, sınır ötesi ticaretin kolaylaştırılmasına ve

²⁰ "TDT Heyeti "Orta Koridorun Potansiyelinin Gerçekleştirilmesi" başlıklı OECD etkinliğine katıldı" (Erişim Tarihi: 17 Nisan 2024). <https://www.turkicstates.org/tr/haberler/tdt->

[heyeti-orta-koridorun-potansiyelinin-gerçeklestirilmesi-baslikli-oecd-etkinligine-katildi 3117](https://www.turkicstates.org/tr/haberler/tdt-heyeti-orta-koridorun-potansiyelinin-gerçeklestirilmesi-baslikli-oecd-etkinligine-katildi-3117)

bölgesel ekonomik büyümenin teşvik edilmesine katkı sağlayacaktır.

Öte yandan, TDT Heyeti'nin "Orta Koridorun Potansiyelini Gerçekleştirmek: İlk Bulgular ve Tavsiyeler" başlıklı etkinliğe katılımı, bölgesel iş birliği ve altyapı projelerinin önemini altını bir kez daha çizmiştir. TDT Genel Sekreter Yardımcısı Azimov'un vurguladığı gibi, Orta Koridorun Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan kritik bir ulaşım ağı olarak bölgesel kalkınma ve iş birliği için büyük bir potansiyele sahip olduğu dünya kamuoyuna aktarılmıştır.

Astana Zirvesi'nde kabul edilen 2023-2027 TDT Ulaştırma Bağlantı Programının Uygulanmasına Yönelik Eylem Planının (Yol Haritası) uygulanmasıyla birlikte, Orta Koridor'un transit potansiyelinin artacağına olan inanç, bölgenin ekonomik ve ticari entegrasyonunu desteklemektedir. Bu çabaların, bölgedeki ticaretin ve ekonominin canlanmasını sağlayarak, Türk Devletleri'nin uluslararası alanda daha etkin bir şekilde temsil edilmesine ve refahın artırılmasına katkı sağlaması beklenmektedir.

Kaynakça

"Astana'da Yapılan Türk Devletleri Teşkilatı 10. Zirvesinin Sonuçları Nelerdir?" (Erişim Tarihi: 17 Nisan 2024). <https://strasam.org/ua-iliskiler/uluslararasi-orgutler/astanada-yapilan-turk-devletleri-teskilati-10-zirvesinin-sonuclari-nelerdir-2553>

BOTCUOĞLU, Ersan. "Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler". *International Conference On Eurasian Economies*, 2017, s.268
"Çin'in "Kuşak-Yol"una karşı AB'nin 300 milyar euroluk "Küresel Geçit"i topluyor". (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2024). <https://www.dunya.com/dunya/cinin-kusak-yoluna-karsi-abnin-300-milyar-euroluk-kuresel-geciti-toplaniyor-haberi-708364>

DIRİÖZ, Ali Oğuz. "Yeni Olgular ve Güvenlik Yönetişimi Bakımından Kuşak ve Yol Rekabet Güvenliği: Yeni İpek Yolu için Çin'in Kuşak ve Yol projesine alternatif/tamamlayıcı rotanın önemi". (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2024). https://tasam.org/Files/Icerik/File/Ali_O%C4%9Fuz_Dirioz_TASAM_TEBLIG_TAM_METIN_pdf_cd_4a289d-6c28-41fc-b09f-d675952fb830.pdf

"Uluslararası Türkmenbaşı Liman Projesi". (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2024). <https://www.gapinsaat.com/tr/altyapi/uluslararasi-turkmenbasi-liman-projesi.html>

KOPUK, Ezgi. Ve BAYRAÇ, Hüseyin Naci. "Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Ekonomik Etkileri", *Alanya Akademik Bakış* 5, sy.3 (2021): 1353-1374
"Kuşak-Yol Projesi'ne Karşı "Küresel Geçit": Bir Alternatif Olur Mu?". (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2024). <https://www.ankasam.org/kusak-yol-projesine-karsi-kuresel-gecit-bir-alternatif-olur-mu/>

"Orta Asya'da Dengeler Değişirken Kuşak ve Yol Girişimi ve Türk Devletleri Teşkilatı". (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2024). <https://briqjournal.com/orta-asyada-dengeler-degisirken-kusak-ve-yol-girisimi-ve-turk-devletleri-teskilati>

Türk Devletleri Teşkilatı'nın "Bir Kuşak Bir Yol" Projesi açısından önemi." (Erişim Tarihi: 16 Nisan

2024). <https://www.gzt.com/z-raporu/turk-devletleri-teskilatinin-bir-kusak-bir-yol-projesi-acisindan-onemi-3723713>

Türk Devletleri Teşkilatı Dokuzuncu Zirvesi Semerkant'ta gerçekleştirildi. (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2024). <https://turkicstates.org/tr/haberler/turk-devletleri-teskilati-dokuzuncu-zirvesi-semerkantta-gerceklestirildi 2678>

“TDT Heyeti “Orta Koridorun Potansiyelinin Gerçekleştirilmesi” başlıklı OECD etkinliğine katıldı” (Erişim Tarihi: 17 Nisan 2024). <https://www.turkicstates.org/tr/haberler/tdt-heyeti-orta-koridorun-potansiyelinin-gerceklestirilmesi-baslikli-oecd-etkinligine-katildi 3117>

“Yüzyılın Konsepti: Bir Kuşak Bir Yol”. (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2024). <https://www.21yyte.org/tr/merkezler/yuzyilin-konsepti-bir-kusak-bir-yol>

“What is China’s Belt and Road Initiative (BRI)?” (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2024). <https://www.chathamhouse.org/2021/09/what-chinas-belt-and-road-initiative-bri>



DİPLOMATİK İLİŞKİLER ve POLİTİK ARAŞTIRMALAR MERKEZİ
CENTER for DIPLOMATIC AFFAIRS and POLITICAL STUDIES

+90 216 310 30 40 info@dipam.org

+90 216 310 30 50 www.dipam.org

Merdivenköy Mah. Nur Sok. Business İstanbul
A Blok Kat:12 No:115, Kadıköy/İstanbul

YAZAR HAKKINDA

Çisem Gençoğlu, 2020 yılında Haliç Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü'nden mezun oldu. İstanbul Ticaret Üniversitesi'nde yüksek lisans programına "Orta Asya'da Doğu ve Batı Karşılılaşması: Güç Analizi" başlıklı teziyle devam etmektedir. Temel araştırma alanları arasında Orta Asya, Enerji Politikaları ve Güvenlik bulunan Gençoğlu, DİPAM'da Orta Asya üzerine staj yapmaktadır.