



**T.C.
ONDOKUZ MAYIS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI**

**BÖLGESEL VE KÜRESEL POLİTİKALAR AÇISINDAN
TARİHİ İPEK YOLU VE BAKÜ-TİFLİS-KARS
DEMİRYOLU HATTI**

Yüksek Lisans Tezi

Mikayil TAGHIYEV

Danışman:
Prof. Dr. İlhan AKSOY

Samsun, 2019

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

Hazırladığım Yüksek Lisans Tezinin bütün aşamalarında bilimsel etiğe ve akademik kurallara riayet ettiğimi, çalışmada doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, yazımda enstitü yazım kılavuzuna uygun davranıldığını taahhüt ederim.

... / ... / 20...

Mikayil TAGHIYEV

TEZ KABUL VE ONAYI

Mikayil TAGHIYEV tarafından hazırlanan Bölgesel ve Küresel Politikalar Açısından Tarihi İpek Yolu ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı başlıklı bu çalışma, 10.02.2019 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oy birliğiyle/oy çokluğuyla başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

İmza

Başkan : _____

Üye : _____

Üye : _____

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

__ / __ / ____

Enstitü Müdürü

(İmza ve Mühür)

ÖZET

KÜRESEL VE BÖLGESEL POLİTİKALAR AÇISINDAN TARİHİ İPEK YOLU VE BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU HATTI

Mikayıl TAGHIYEV

Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

Kamu Yönetimi, Yüksek Lisans, Ocak/2019

Danışman: Prof. Dr. İlhan AKSOY

Tarihi İpek Yolu, iki bin yıldan fazla bir süreyi aşkın, Doğu ve Batı arasında bilim, kültür ve fikirlerin yayılması için bir köprü olmuştur. İpek Yolu bin yıl öncesinde olduğu gibi, günümüzde de farklı kültürlerle medeniyetler arasında bir köprü oluşturma potansiyeline sahiptir. Bu yüzden Tarihi İpek Yolu'nun yeniden yapılandırılması, Avrupa ve Asya arasındaki transit yük akışı için önemli bir araç haline gelmiştir.

Ticaret amacıyla kullanılan İpek, etkileri bakımından siyasi ve sosyal etkileşimlerin de ağlarını oluşturmuştur. Bu yüzden İpek Yolu güzergahı uzun yıllar siyasi mücadelelerin yoğunlaştığı alana dönüşmüştür. İpek Yolu'nun geçtiği bölgeler üzerinde hakimiyet kuran büyük imparatorluklar, Asya'nın en etkili güçleri olmuşlardır. Bu yüzden bugün Tarihi İpek Yolu'nun sadece ticari ve ekonomik amaçlar için canlandırılmadığı, aslında işin perde arkasında jeopolitik nedelerin yattığı bilinmektedir.

Tarihi İpek Yolu'nun canlandırılmasına yönelik çalışmalardan birisi de Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi'dir. Buradaki ana fikir, Azerbaycan ve Türkiye arasındaki demiryollarını Gürcistan üzerinden bağlamaktır; böylece Orta Asya'dan Güney Kafkasya'ya, Avrupa yoluyla daha ucuz ve daha kısa bir alternatif ulaşım koridoru yaratılmıştır.

Çin'in Tarihi İpek Yolu'nun yeniden onarılması yönünde önerdiği stratejik proje Tek Kuşak Tek Yol adlandırmaktadır. Tek Kuşak Tek Yol, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolu projelerini kapsamaktadır. Tek Kuşak Tek Yol Projesi Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi ile uyumluluk göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Jeopolitik, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Tek Kuşak Tek Yol.

ABSTRACT

HISTORICAL SILK ROAD AND BAKU-TBILISI-KARS RAILWAY LINE FROM GLOBAL AND REGIONAL POLICIES

Mikayil TAGHIYEV

Ondokuz Mayıs University, Institute of Social Sciences

Public Administration, M.A., January/2019

Supervisor: Prof. Dr. İlhan AKSOY

The Historic Silk Road has been a bridge for the spread of science, culture and ideas between East and West for more than two thousand years. As it was a thousand years ago, the Silk Road has the potential to create a bridge between different cultures and civilizations. Therefore, the reconstruction of the Historical Silk Road has become an important issue for the flow of the transportation between Europe and Asia.

Silk not only have been an important commodity and traded since ancient times, but also have formed networks of political and social interactions between societies. Therefore, the route of the Silk Road has been transformed into an area where political struggles have been concentrated for many years. The great empires which dominated the Silk Road became the most influential power of Asia. Therefore, it is known that the historical Silk Road is not only revitalized for commercial and economic purposes, it also highly impacted the geopolitical aspects of the area.

One of the works aimed at revitalizing the historical Silk Road is the Baku-Tbilisi-Kars Railway Project. The main idea here is to connect the railway between Azerbaijan through Georgia and Turkey; thus, a cheaper and shorter alternative transportation corridor was created from Central Asia to the South Caucasus through Europe.

The strategic project called One Belt One Road is proposed for the restoration of China's Historical Silk Road. This route will cover the Silk Road Economic Belt and the Maritime Silk Road projects. This project is in compliance with the Baku-Tbilisi-Kars Railway Project.

Key Words: Silk Road, Geopolitics, Baku-Tbilisi-Kars Railway, One Belt One Road.

ÖN SÖZ

Bu tez çalışmasında İpek Yolu'nun tarihine, geçmişdeki ve günümüzdeki önemine değinilmiş, 1990'lı yıllardan sonra tarihi güzergâhın canlandırılmasına yönelik hayata geçirilen projeler, özellikle Azerbaycan, Gürcüstan ve Türkiye'nin ortaklaşa hayata geçirdiği Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı Projesi ve bu proje ile uyumluluk gösteren Çin'in Tek Kuşak Tek Yol Projesi incelenmiştir.

Öncelikle tez konusunu seçerken isteklerimi göz önünde bulundurup bana yardımcı olan, çalışmanın yürütülmesinde ve oluşumunda ilgi ve desteğini esirgemeyen ve benim için “danışman hoca”dan çok daha fazlasını ifade eden kıymetli hocam Prof. Dr. İlhan AKSOY'a sonsuz teşekkür ederim.

Ayrıca tez aşamasında bilgi ve tecrübeleri ile bana yardımcı olan çok değerli arkadaşlarım Recep GÖBEL'e ve Vusal HAMZAYEV'e, manevi desteğini benden esirgemeyen canım aileme sonsuz teşekkür ederim.

Mikayil TAGHIYEV

Samsun, 2019

İÇİNDEKİLER

ÖZET	III
ABSTRACT	IV
ÖNSÖZ	V
İÇİNDEKİLER.....	VI
TABLolar LİSTESİ	IX
HARİTALAR LİSTESİ	X
KISALTMALAR LİSTESİ	XI
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

İPEK YOLU'NUN EKONOMİK VE JEOPOLİTİK ÖNEMİ

1.1. İpek Yolu'nun Tarihsel Arka Planı	4
1.1.1. İpek Yolu'nun Ortaya Çıkışı	5
1.1.2. İpek Yolu Güzergâhları	7
1.1.3. İpek Yolu Ticareti ve Güzergâh Üzerinde Dinlerin Yayılması	9
1.2. İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılmasının Jeopolitik ve Ekonomik Açıdan Önemi	10
1.2.2. İpek Yolu'nun Canlandırılmasının Jeopolitik Açıdan Önemi	12
1.2.2.1. Jeopolitik Teoriler ve Kuramlar.....	13
1.2.1.1.1. Kara Hâkimiyeti Teorisi	14
1.2.1.1.2. Kenar-Kuşak Teorisi.....	16
1.2.1.1.3. Deniz Hâkimiyeti Teorisi.....	17
1.2.1.1.4. Büyük Satranç Tahtası Teorisi.....	18
1.2.1.2. Yeninden Canlanan İpek Yolu'nda Enerji Jeopolitiği ve Gerçekleştirilen Projeler	20
1.2.1.2.1. Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Ham Petrol Boru Hattı	22
1.2.1.2.2. Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğalgaz Boru Hattı	24
1.2.1.2.3. Güney Gaz Koridoru Projesi (GGK)	25
1.2.2. İpek Yolu'nun Canlandırılmasının Ekonomik Gerekliği	28
1.2.3. İpek Yolu'nun Canlandırılması Çerçevesinde Oluşturulan Ulaştırma Koridorları	29
1.2.3.1. Doğu ve Batı Arasındaki Ulaşım Koridorları	30
1.2.3.2. Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) Projesi	31

İKİNCİ BÖLÜM

MODERN İPEK YOLU'NUN YENİ VİZYONU

2.1. Modern İpek Yolu Projesinin Ortaya Çıkışı: Tek Kuşak Tek Yol Projesi	33
2.1.1. Projenin Tanıtımı, İçeriği ve Kapsamı	33
2.1.1.1. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı	34
2.1.1.2. Deniz İpek Yolu	36
2.1.1.3. Projenin Ana Hedefleri	38
2.1.1.4. Kuşak ve Yol Boyunca Ülkeler	39
2.1.1.5. Altı Büyük Ekonomik Koridor	41
2.1.1.5.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü	42
2.1.1.5.2. Çin-Moğolistan-Rusya	44
2.1.1.5.3. Çin-Orta Asya ve Batı Asya	46
2.1.1.5.4. Çin-Hindi Çini Yarımadası	47
2.1.1.5.5. Çin-Pakistan	49
2.1.1.5.6. Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar	51
2.2. Projenin Ekonomik ve Jeopolitik Etkileri	52
2.2.1. Çin'in Yeni Finansal Girişimleri	54
2.2.1.1. BRICS Yeni Kalkınma Bankası	54
2.2.1.2. Asya Altyapı Yatırım Bankası	56
2.2.1.3. İpek Yolu Altyapı Fonu	58
2.2.2. Projeye Eleştiriler ve Karşılaşılan Sorunlar	59
2.2.2.1. Rusya'nın Tutumu	60
2.2.2.2. ABD'nin Tutumu	62
2.2.2.3. AB'nin Tutumu	63
2.2.2.4. İnci Dizisi Stratejisi	65
2.2.2.5. Çin'in Kalbi: Orta Asya'ya OBOR'un Yansıması	67

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

FIRSATLAR VE ZORLUKLAR ÇERÇEVESİNDE

BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU HATTI

3.1. OBOR'un Mantıksal Devamı: BTK Demiryolu Hattı Projesi	70
3.1.1. BTK Demiryolu Hattı Projesi'nin Tarihsel Gelişimi	71
3.1.2. BTK Demiryolu Hattı Projesi'nin Ekonomik Boyutu ve Lojistik Açından Önemi	74
3.1.2.1. BTK'nın İnşası ve Finanse Edilişi	76
3.1.2.2. BTK Projesi'nin Lojistik Açından Değerlendirilmesi ve Projeye Katkı Sağlayacak Çalışmalar	79
3.1.2.2.1. Marmaray Projesi	80
3.1.2.2.2. Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı	82
3.1.2.2.3. Viking Demiryolu Projesi	84

3.2. BTK Demiryolu Hattı'nın Jeopolitik Boyutu ve Önemi	85
3.2.1. BTK Demiryolu'nun Bölgeye Katkısı ve Ermenistan Sorunu	87
3.2.1.1. BTK Demiryolu Hattı'nın Azerbaycan'a Katkısı	88
3.2.1.2. BTK Demiryolu Hattı'nın Gürcistan'a Katkısı	90
3.2.1.3. BTK Demiryolu Hattı'nın Türkiye'ye Katkısı	91
3.2.1.4. Ermenistan: Kapalı Demiryolu Hattı	92
3.2.2. Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı ve BTK Demiryolu'nun Avrasya'ya Katkısı	94
3.2.2.1. BTK Demiryolu Hattı'nın Orta Asya'ya Katkısı	96
3.2.2.2. BTK Demiryolu Hattı'nın Çin'e Katkısı	97
SONUÇ	99
KAYNAKÇA.....	104
ÖZGEÇMİŞ	123

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1. Proje Katılımcılarının Yüzdesi ve Payları	23
Tablo 2. OBOR Projesinin İşbirliği Öncelikleri.....	39
Tablo 3. Kuşak ve Yol Boyunca Ülkeler	40
Tablo 4. BTK Demiryolu İnşaatındaki (AZN) SOFAZ Harcamaları.....	79



HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1. Tarihi İpek Yolu Güzergâhları	7
Harita 2. Mackinder'in Kalpgâh'ı.....	15
Harita 3. Avrasya Satranç Tahtası.....	19
Harita 4. Rusya, Türkiye ve İran'ın Birbirine Rakip Çıkarları.....	20
Harita 5. BTC Ham Petrol Boru Hattı.....	23
Harita 6. BTE Doğalgaz Boru Hattı.....	24
Harita 7. Güney Gaz Koridoru Projesi.....	26
Harita 8. Doğu ve Batı Arasındaki Ulaşım Koridorları.....	31
Harita 9. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolu	35
Harita 10. Ekonomik Güç Sıralaması.....	36
Harita 11. OBOR Ülkeleri	41
Harita 12. Asya, Avrupa ve Afrika'yı Kapsayan Altı Ekonomik Koridor	42
Harita 13. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru	43
Harita 14. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru.....	45
Harita 15. Çin-Orta Asya ve Batı Asya Ekonomik Koridoru.....	46
Harita 16. Çin-Hindi Çini Yarımadası Ekonomik Koridor	48
Harita 17. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru.....	50
Harita 18. Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru	51
Harita 19. Çin'in Denizden Geçen İletişim Ağları (SLOC)	66
Harita 20. BTK Demiryolu Hattı	74
Harita 21. Londra-Pekin Demiryolu Hattı.....	80
Harita 22. Marmaray Hattı	81
Harita 23. BTK ve Marmaray Hattı	82
Harita 24. Avrupa ve Asya'yı Birbirine Bağlayan Köprü: Alat Limanı	83
Harita 25. Viking Demiryolu Hattı	85
Harita 26. Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı	95

KISALTMALAR LİSTESİ

- AB - Avrupa Birliği
- ABD - Amerika Birleşik Devletleri
- AEB - Avrasya Ekonomik Birliği
- AGT - Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye
- AIIB - Asya Altyapı Yatırım Bankası
- ASEAN - Güneydoğu Asya Uluslar Birliği
- AZN - Azerbaycan Manatı
- BM - Birleşmiş Milletler
- BOTAŞ - Boru Hatları İle Petrol Taşıma Anonim Şirketi
- BP - Britanyalı Enerji Şirketi
- BRICS - Brezilya-Rusya-Hindistan-Çin-Güney Afrika Cumhuriyeti
- BTC - Bakü-Tiflis-Ceyhan
- BTE - Bakü-Tiflis-Erzurum
- BTK - Bakü-Tiflis-Kars
- CEE - Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkeleri
- CNPC - Çin Ulusal Petrokimya Kurumu
- ÇBHMEK - Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru
- ÇHC - Çin Halk Cumhuriyeti
- ÇHYEK -Çin-Hindi Çini Yarımadası Ekonomik Koridoru
- ÇMREK - Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru
- ÇOABAEK - Çin-Orta Asya ve Batı Asya Ekonomik Koridoru
- ÇPEK- Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru
- ESCAP - Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu
- GGK - Güney Gaz Koridoru
- IFI - Uluslararası Finans Kurumları

INOGATE - Avrupa'ya Devletlerarası Petrol ve Gaz Taşımacılığı

İYAF - İpek Yolu Altyapı Fondu

MÖ - Milattan Önce

MSR - Deniz İpek Yolu

NATO - Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü

NDB -Yeni Kalkınma Bankası

NSTC - Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru

OBOR - Tek Kuşak Tek Yol

SCO - Şangay İşbirliği Örgütü

SCPX - Güney Kafkasya Doğalgaz Boru Hattı

SLOC - Denizden Geçen İletişim Ağları

SOCAR - Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Petrol Şirketi

SOFAZ - Azerbaycan Devlet Petrol Fonu

SREB - İpek Yolu Ekonomik Kuşağı

SSCB - Sovyetler Birliği

STB - Serbest Ticaret Bölgesi

TANAP - Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi

TAP - Trans-Adriyatik Doğal Gaz Boru Hattı

TITR - Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı

TPAO - Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı

TRACECA - Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru

UNECE - Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu

WTO - Dünya Ticaret Örgütü

YAKKEK - Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru

GİRİŞ

Hem ticari hem de stratejik nedenlerden dolayı, dünyanın en önemli güzergâhlarından biri olan Tarihi İpek Yolu, hızla değişen dünya düzenine göre farklı algılarla yeniden canlanmaktadır. 1990'dan günümüze kadar, İpek Yolu'nun canlandırılması çerçevesinde, devletler arasındaki bağlantıları iyileştirmek, işbirliğini arttırmak ve ticari ve ekonomik ilişkileri geliştirmek için birçok proje hayata geçirilmiştir. Tarihi İpek Yolu'nun bir bağlantısı olarak görülen Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesi'nin arkasındaki fikir, bölgelerarası bağlantıların yeniden canlandırılması ve bu bağlamda işbirliğinin, ticari ilişkilerin geliştirilmesidir.

Doğu ile Batı arasındaki işbirliğinin derinleştirilmesi, Doğu'nun daha iyi bir şekilde entegrasyonu için yeni hedefler belirlemektedir. Güney Kafkasya bölgesinde yer alan Azerbaycan ve Gürcistan Avrupa Birliği'nin (AB) resmi komşusu olarak kabul edilmekle birlikte, bu ülkeler Avrupa'nın sınırlarına girmiyor. Fakat, bu ülkeler, AB'ni Orta Asya ve Çin ile birleştirerek önemli bir geçiş rolü oynamaktadır. Bu nedenle, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi (AGT) geçen BTK Demiryolu, Çin'den Avrupa'ya Orta Asya ve Güney Kafkasya üzerinden uzanan bölgesel ve küresel transit koridorların daha da geliştirilmesi ve entegrasyonunda önemli bir bağlantı kurmaktadır.

Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden geçen BTK Demiryolu Hattı, Asya ve Avrupa arasında bir köprü yaratmaktadır. Nitekim, Avrupa ve Asya arasındaki ulaştırma sektöründe bu yeni işbirliği, aynı zamanda eski İpek Yolu'nun canlanması olarak da tanımlanmaktadır. Bu yüzden BTK Projesi Avrupa ile Asya ve ayrıca Avrupa ile AGT arasındaki ekonomik ve ticari işbirliğine katkı sağlayacak bir transit ağı oluşturmaktadır.

Bazıları BTK Hattı Projesi'nin siyasi bölgeselleşmeni tetikleyebileceğini öne sürmektedir. Bu bağlamda, BTK Demiryolu Hattı'nın inşası sadece ekonomik bir proje olarak değil, aynı zamanda AGT arasındaki, bölgede jeopolitik bir eksen oluşumuna yol açabilecek bir işbirliği olarak görülmektedir. Çünkü bahsi geçen hat, Güney Kafkasya'yı daim etkisi altında tutmaya çalışan Rusya'yı, Karabağ'ı işgal altında tutan Ermenistan'ı ve ayrıca, bölgedeki bir başka güç olan İran'ı bypass etmektedir. Bu nedenle, AGT ülkeleri herhangi bir "resmi bölgesel örgütlenme"

kurmamış olsalar dahi, ulaştırma altyapısının uygulanması Güney Kafkasya’da daha fazla bölgesel entegrasyon için bir araç olarak algılanmaktadır.

Küresel ve stratejik bir konuma sahip olan bu proje, Çin’in 2013 yılında Tek Kuşak Tek Yol (OBOR) Projesi çerçevesinde oluşturduğı ve kara üzerinden başlattığı İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Projesi’nin (SREB) ayrılmaz bir parçası olarak görölmektedir.

Günümüzde Amerika Birleşmiş Devletleri’nden (ABD) sonra ikinci en büyük ekonomiye sahip olan Çin, sadece ekonomide değil, bilim, teknoloji, askeri, eğitim ve diğer alanlarda da yükselmekte ve ağırlığını ortaya koymaktadır. Küresel güce dönüşen ve ABD’nin bölgede en çok çekindiği devletlerden biri olan, Çin, daha da güçlenmek ve yeni pazarlara ulaşmak için küresel stratejiler geliştirmekte ve hayata geçirmektedir. Bu stratejilerden birisi de Tarihi İpek Yolu’nun canlandırılması için uygulanan OBOR Projesi’dir.

OBOR Projesi sadece İpek Yolu’nun canlandırılmasına yönelik bir proje değildir. Çin hükümetine göre OBOR, ekonomik refaha ve bölgesel işbirliğine katkı sağlayacak ve farklı medeniyetler arasında kaynaşma yaratacaktır. Kazan-kazan nitelikli bu proje, Asya, Afrika ve Avrupa’yı çevrelemektedir. Proje Çin’in merkez ve batı eyaletlerinin gelişimini de hızlandıracaktır. Çin bu üç kıtadaki ülkelere ulaşmak ve işbirliği yapmak için SREB Projesi çerçevesinde altı ekonomik koridor oluşturmuştur. Bahsi geçen kıtalarda Çin’in öncülük ederek oluşturduğı bankalar, altyapının onarılması veya yeniden yapılışı için devasa krediler ayırmıştır. Ayrıca Çin bu kıtalardaki ülkelerle sadece karadan değil, deniz üzerinden de işbirliği yapmak için OBOR çerçevesinde Deniz İpek Yolu Projesi’ni (MSR) başlatmıştır. Çin bu projelerle merkez ve batı eyaletlerinin gelişimini de hızlandıracaktır.

Bazıları ise OBOR Projesi’ni Çin’in “jeopolitik bir saldırı”sı olarak nitelendirmekte ve proje sayesinde kendi politik gücünü genişletebileceğı, aynı zamanda üye ülkelerin politika tercihlerini kısıtlayarak, özellikle altyapıya yönelik yaptığı yatırımlarla ülkeleri etkisi altına alabileceğı görüşündelerdir. Hatta OBOR, ABD’nin İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra başlattığı Marshall Planı’na benzetilmektedir.

Bu çalışmada İpek Yolu'nun canlandırılmasına yönelik, özellikle de AGT üçlüsünün yer aldığı projelerin incelenmesi, bu projelerin ekonomik boyutlarının yanı sıra, jeopolitik ve stratejik özelliklerinin ele alınması, aynı zamanda Çin'in OBOR Projesi'nin Orta Asya üzerinden bağlantısı olarak görülen BTK Demiryolu Hattı Projesi'nin ve bu proje ile uyumluluk gösteren OBOR'un tüm boyutları ele alınması amaçlanmaktadır. BTK Demiryolu Projesi'nin stratejik önemini daha iyi anlamak için, Çin'in OBOR Projesi de kapsamlı şekilde incelenmiş ve araştırılmıştır. Çalışmanın ana soruları şunlardır: BTK Demiryolu Hattı, bölgeye nasıl bir katkı sağlayacaktır? OBOR Projesi'nin gerçek hedefleri nelerdir? OBOR Projesi AGT üçlüsü üzerinde nasıl bir etki oluşturacaktır?

Nitel özellikli bu araştırma literatür taraması yöntemlerinin kullanımıyla yapılmış, konuya ilişkin kitap, makale, rapor, sempozyumlar ve elektron kaynaklar incelenmiştir. İlk bölümde İpek Yolu'nun tarihine değinilmiş, güzergâhın önemi, jeopolitik ve ekonomik boyutu anlatılmış, canlandırılmasına yönelik hayata geçirilen projeler incelenmiş ve jeopolitik teorik bir çerçevede analiz edilmiştir. İkinci bölümde Çin'in OBOR Projesi irdelenerek tüm boyutları ile araştırılmış, ekonomik ve jeopolitik özellikleri ele alınmıştır. Üçüncü bölümde ise BTK Demiryolu Projesi'nin bölgesel ve küresel çaptaki önemine değinilmiş, AGT'ye ve diğer ülkelere uzun vadede sağlayacağı faydaları, stratejik özellikleri araştırılmıştır.

OBOR Projesi ve BTK Demiryolu Hattı Projesi güncel bir konu olduğu için, yapılan literatür taramasında, Türkiye'de bu konulardaki çalışmaların sayısının oldukça az olduğu ve bu iki konuyla ilgili yeterli türkçe kaynak bulunamadığı, özellikle Çin'in Altı Ekonomik Koridoru ve İnci Dizisi Stratejisi ile ilgili altbaşlıklı konuların nerdeyse hiç çalışılmadığı görülmüştür.

BİRİNCİ BÖLÜM

İPEK YOLU'NUN EKONOMİK VE JEOPOLİTİK ÖNEMİ

1.1. İpek Yolu'nun Tarihsel Arka Planı

İpek yolu eskiden Avrasya'nın Batı ve Doğu'sunu birleştiren ticaret-kervan yolları ağına deniliyordu. MÖ II yüzyıldan başlayarak XVI yüzyıla kadar faaliyet gösteren bu yol Orta Asya'dan geçerek Çin'i, Ön Asya'yı ve Akdeniz ülkelerini birleştiriyordu. Bu yolla farklı yönlerde doğru ipek kumaşlar, baharat, halı, silah, pamuk vs. taşınıyordu (Hasanov ve Hacızade, 2001: 19-20). Çinden taşınan mallar içerisinde en önemli ürünlerden biri ipek olduğu için tarihi güzergâh İpek Yolu olarak nitelendirilmiştir.

İpek Yolu tabirini ilk defa, on dokuzuncu yüzyılın sonlarında Alman coğrafyacı Baron Ferdinand Freiherr von Richthofen (1833-1905) Çin, Hindistan ve Akdeniz'i birbirine bağlayan ticaret yollarını tanımlamak için kullanmıştır (Christian, 2000: 2). Fakat bu tabire biz çoğunlukla Avrupalı kaynaklarda rastlıyoruz, Çin kaynaklarında ise genellikle İpek Yolu tabiri kullanılmamıştır.

Tarihi güzergâhla ilgili ilk belgeler Antik Yunan ve Romalılara aittir. MÖ 450 yılında İpek Yolu'nun Çin'in uzak batısından, Sincan Uygur Bölgesi'nden geçen bir bölümünü, kuzey rotasını Herodot detaylı tarif etmiştir. Hatta ordaki güzergâh merkezlerine yerli halkların isimlerini vermiştir (Özey, 2014: 328).

Bazı kaynaklarda, Makedonyalı Maies Titianus adlı bir tacirin ilk kez İpek Yolu'ndan geçtiği gösterilmektedir. MÖ 100 yıllarında Tyrus Marinus adlı Yunan coğrafyacısı ve daha sonra Ptolemaeus, Titianus'un güzergâh ile ilgili verilerini kullanarak, İpek Yolu'nu tanıtmışlardır. Tarihi İpek Yolu Arapçada et-Tarîku'l-Harîr, İngilizcede Great Silk Road, Moğolca'da Jamb diye adlandırılmaktadır. Bu yol, kuzey ve güney yönleriyle büyük ticaret yollarına bağlanarak, dünyada büyük kervanların uzun süre faydalandıkları tarihi ana yollardan en büyüğünü oluşturmuştur (Kırpık, 2012: 174). Dolayısıyla bu yolu kontrol altında tutmak birçok ülkenin temel amacı haline geldiği söylenilebilir. Özellikle geçmişten günümüze bu bölgede etkin olarak rol almaya çalışan ülkelerden birisi Çin Devleti'dir.

Geçmişte olduğu gibi bugün de tarihi güzergâhın en önemli ülkelerinden birisi ve en büyük nüfusa sahip ülkesi Çin'dir. Sadece en büyük nüfusu ile değil, gün geçtikçe büyüyen ekonomisi ile dünyada adından söz ettirmeyi başarmıştır. Nitekim dünyada iki en büyük ekonomiden biri Çin ekonomisidir (Yereli, 2014: 304).

1.1.1. İpek Yolu'nun Ortaya Çıkışı

Tarihi İpek Yolu'nun uluslararası önemi, VII-X yüzyıllarda, Arap'ların Çin'i, Hindistan'ı ve İspanya'yı geniş bir çatı altında birleştirmesiyle daha da önem kazanmıştır. Tarihe baktığımız zaman ise, İpek Yolu'nu kontrol altında tutmayı başaran ülkeler, hazinelerinin büyük çoğunluğunu bu yol vasıtasıyla oluşturmuştur. Hun Devleti'nin en parlak dönemini ve çöküş dönemini buna örnek gösterebiliriz.

MÖ 208 senesinde Hun hâkimiyetine giren Metehan, İpek Yolu'nu kontrol altında tutarak, ülkenin ekonomik açıdan yükselişini temin etmiştir. Daha sonra, Çin Hanedanlığı Hun Devleti'ne vergi vererek, İpek Yolu güzergâhını kullanmaya başlamıştır. MÖ 160 yılında Çin İmparatorluğu bölgede nüfusunu yükseltmek ve aynı zamanda Hun Devleti'ni içten paraçalayarak, zayıflatmaya çalışmıştır (İsayev, 2012: 46). Türk'ler tarihinin en güçlü döneminde İpek Yolu güzergâhını kontrol altında tutmuşlar. Bu yüzden İpek Yolu Türkler için stratejik önem taşımaktadır.

Asya'da Hun Devleti'nin ortaya çıkışı, İpek Yolu'nun kaderini tamamen değiştirmiştir. Nitekim, Ordos Bozkırları'nda Çin Seddi yüzünden tutunamayan Hunlar, Vusun ve Yüeçilerin topraklarını ele geçirdi ve her iki kavmi topraklarını terk etmeye zorladılar. Bundan sonra Vusun ve Yüeçiler, Batı'ya doğru göç etti. Eskiden bu iki kavim, Çin'in Kansu bölgesinde ticarete aracılık ediyordu. Batı'ya doğru göç ettikten sonra ise, ticareti Tanrı Dağları ve Sirderya arasında sürdürmeye ve Sogdiana, Bakteria gibi bölgelerde ticaret yapmaya başladılar. Hatta Hindistan'ın kuzeyine kadar olan bölgeler Vusunların eline geçmişti. Bu yüzden Orta Asya ticari merkez ve İpek Yolu'nun kesişim yeri konumuna gelmişti (Bulduk, 2014: 41).

İpek Yolu'nun oluşumu ise Çin Han hükümdarı Vudi'nin faaliyetiyle ilgili olmuştur. Hun Türklerine karşı müttefik arayan Han İmparatoru Vudi, MÖ 138 yılında Fargana'daki Yüeçilere elçi göndermiş, Orta Asya devletleri ve bu devletlerin topraklarından geçen ticaret yolları hakkında bilgi almıştır. Yapılan seyahat

sonucunda ticari ilişkilerin ve dolayısıyla tarihi İpek Yolu'nun temeli atılmıştır (Bulduk, 2014: 41).

İmparator Vudi'nin (MÖ 142-87) döneminde Çin Han İmparatorluğu daha da güçlenmiştir. Çin'in sınırlarını batıya doğru genişletmesi, İpek Yolu'nun doğu sınırının tamamen açılmasını tetiklemiştir. Çin İmparatorluğu sınırlarındaki tehditlere karşılık olarak, kuzey, güney ve batısındaki düşman bölgelerine saldırarak, birçok devleti ve ayrıca Orta Asya'yı istila etmiştir. Özellikle Pamir Dağları'nın ve Fargana Şehri'nin işgali, Çin ile Batı arasındaki ticaret yollarının açılmasına olanak sağlamıştır (Özey, 2014: 329). Bununla da İpek Yolu güzergâhını ele geçiren Çin, Hun İmparatorluğu'nda ortaya çıkan karışıklığı takiben, güzergâhdaki ülkeleri tek tek ele geçirmiştir. İpek Yolu'nun Çin tarafından kontrolü, Hun İmparatorluğu için büyük bir düşüş olmuş ve imparatorluk ekonomik ve politik açıdan zayıflamıştır. Hun Devleti'nin parçalanmasıyla her taraftan, özellikle Batı'dan Çin'e değerli mallar gelmeye başlamıştır (İsayev, 2012: 46).

Roma İmparatorluğu ile Partlar arasında uzun zamandan beri yaşanan sorunlar, İpek Yolu'nun batı bölümü için tehdit oluşturmuyordu. Roma İmparatoru Augustus'un diplomatik başarısı ile Partlar ile barış süreci başlatıldı ve bu da Uzak Doğu ile yapılan ticaretin canlanmasına neden oldu. Geç Antik Çağ'da Bizans İmparatorluğu ile Sasani arasındaki ticaret, iki imparatorluk savaşları nedeniyle büyük ölçüde engellenmiştir. İpek Yolu'nun bir diğer yükselme devri Tang Hanedanlığı ile ilgilidir. Tang Hanedanlığı'nın kurucusu olarak bilinen İmparator Taizong, Orta Asya'nın büyük bölümünü ve Tarım Havzası'nı ele geçirmiştir. Tang Dönemi hem Çin açısından, hem de İpek Yolu açısından en verimli dönemlerden olmuştur (Özey, 2014: 329).

7. yüzyılda Asya topraklarının bazı bölümünü Müslümanlar ele geçirdi. Bu ise en çok Bizans İmparatorluğu'nun işine geldi. Bu sayede Bizans İmparatorluğu ara sıra İpek Yolu güzergâhı ile bağlantı kurabilmiş ve uzun zaman Doğu'dan gelen malların ana aktarma yeri olmuştur. Tang döneminden sonra, iç istikrarın korunamaması, ticaret yollarında güvenliğin azalması ve ayrıca Avrupa'da veba salgınları nedeniyle İpek Yolu ticareti zayıflamaya başladı (Özey, 2014: 329).

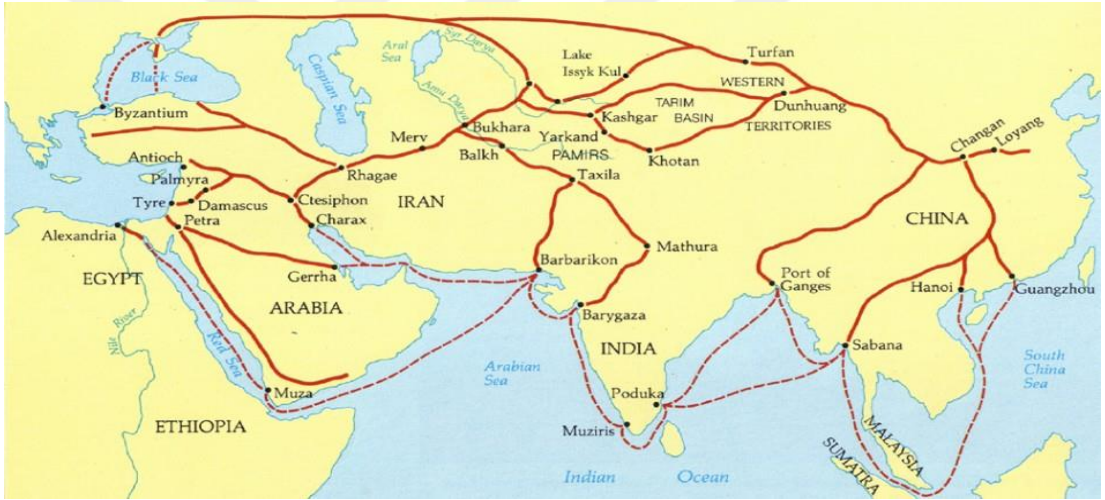
13. Yüzyılda Asya ve Avrupa arasında ticari ilişkilerin kurulması bakımından Moğolların büyük katkısı olmuştur. Fakat Moğol İmparatorluğu'nun ömrü uzun

sürmemiştir. Song Hanedanlığı döneminde, deniz ticaretinin gelişmesi, Güneydoğu Asya’da yeni pazarların keşfi ve Arapların rota üzerinde koyduğu ağır gümrük vergileri İpek Yolu’nun önemini daha da azaltmıştır. Avrupalı denizcilerin dünya geneline açılmaları, Erken Yeni Çağ döneminde bu yolun tamamen öneminin yitirilmesine neden oldu (Özey, 2014: 329).

1.1.2. İpek Yolu Güzergâhları

Tarihi İpek Yolu Çin’in Xian Kenti’nden başlayarak Kansu yoluyla Tarım Havzası, Pamir ve Tanrı Dağları (Tiyen-Şan) üzerinden Orta Asya, Afganistan, İran ve oradan da Akdeniz kıyılarına kadar uzanmıştır. Kuş uçuşu 7.500 km, normal virajlı gidişiyle 10.000 km uzunluğunda olan tarihi güzergâh Asya’yı Avrupa’ya, Hindistan’ı Çin’e bağlamaktaydı (Bulduk, 2014: 41; Kırpık, 2012: 145).

Harita 1. Tarihi İpek Yolu Güzergâhları



Kaynak: www.chinatourguide.com. Silk Road Maps.

İpek Yolu tek bir güzergâh üzerinden değil, tam tersi tüm Asya’yı kapsayacak şekilde, büyük bir ağ şeklinde örgütlenmiştir. Bu yol asırlarca Asya’yı dünya ekonomisine entegre edilmesinde büyük katkılar sağlamıştır ve 2. yüzyıl ve 16. yüzyıl arasında ekonomik güç merkezi mevkisinde olmuştur. Bu yüzden Asya o dönemler şüphesiz dünyanın ekonomik sıklet merkeziydi (Özdaşlı, 2015: 585) 16. yüzyılda ekonomik güç İpek Yolu’ndan Atlantik Okyanusu’na kaymıştır.

MÖ 10. Yüzyıldan itibaren Batı ve Doğu arasındaki ticari faaliyetlerin yoğunlaşmasıyla ekonomik ve kültürel ilişkiler artmaya başladı. İlk İpek Yolu ile ilgili ileri sürülen tahminlerden birisi de, yolun Antakya’da başlayıp İran ve

Afganistan'ın kuzeyinden geçerek, Pamir Ovası'nda son bulmasıydı. Pamir Ovası Çin malları ile Anadolu, İran, Afganistan ve Orta Asya'da imal edilen malların mübadele edildiği ticaret ve kültür merkeziydi. Ülke olarak bugün tarihi İpek Yolu'nun ana güzergâhı İtalya, Suriye, Türkiye, Irak, İran, Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan, Pakistan ve Çin'i içermektedir (Ersoy, 2014: 19-20).

Genellikle İpek Yolu, çöl, bozkır, kara ve deniz yollarını kapsayarak, politik ve ekonomik açılardan türlü bölgelere ayrılmıştır. Çok eski tarihlere dayanan ve çeşitli kollara ayrılan, Asya ve Avrupa'nın o zamanki önemli bölgelerine uzanan güzergâhlar bulunmaktaydı. Çin üzerinden batıya doğru uzanan tarihi rota kuzey ve batı yolları olmak üzere ikiye ayrılmaktaydı.

Kuzey rotası, Çin'in Xi'an bölgesinden (eskiden Changan) başlamıştır. Yol Çin'in Shaanxi eyaletine kadar devam eder ve burada üç ayrı yola daha bölünür. Yollardan ikisi Taklamakan Çölü'nü geçtikten sonra Kaşgar'da buluşur. Diğer bir yol ise Tien-Şan Dağları'nı takip ederek Turfan, Talgar ve Kazakistan'da, Almatı'ya ulaşır. Kaşgar'ın batısında yollar ikiye ayrılır; Biri Tirmiz ve Belhe'e doğru, öbürü de Karakum Çölü'nün batısına, Merv'e doğru ilerledikten sonra güney yoluyla birleşir. Yollardan biri Aral Gölü'nü, Hazar Denizi'ni geçtikten sonra Karadeniz'e doğru ilerler. Diğerisi ise Çin'den başlayıp, Roma İmparatorluğu'na varmadan önce Orta Asya, İran ve Irak üzerinden geçer (Aksoy, 2014: 22).

Güney Rotası ise, Çin'den Karakorum'a uzanan tek bir yoldur. Bu yol Orta Asya-Horasan bölgesine, Mezopotamya ve Anadolu'ya kadar devam etmekteydi. Burada ise güney yollarıyla birleşerek farklı noktalardan deniz aracılığıyla yolculuğu mümkün kılmaktaydı. Yüksek dağları geçtikten sonra Pakistan'ın kuzeyine, Hindkuş Dağları'na ve Afganistan'a ulaştıktan sonra kuzey yoluyla birleşmekteydi. Buradan da İran'ın Elbruz Dağları'na ve Suriye'de, Akdeniz'in doğu sahillerine uzanmaktadır. Kara yolları ise Anadolu'dan veya Kuzey Afrika'dan geçmekteydi. Bir diğer rota Herat'dan, Basra Körfezi'nin kıyısına kadar uzanmaktaydı. Günümüzdeki Ürdün'ün Petra, Mısır'ın İskenderiye ve diğer Doğu Akdeniz limanlarından yüklenen mallar gemilerle, İtalya'ya taşınmaktaydı (Aksoy, 2014: 22-23).

1.1.3. İpek Yolu Ticareti ve Güzergâh Üzerinde Dinlerin Yayılması

İpek Yolu, devletleri insan uygarlığına kavuşturan, ilk kıtalararası ticaret ve diplomasi yolu olarak değerlendirilmiştir. Bu yüzden İpek Yolu insanlığın küreselleştiği önemli bir etkidir ve dünyada ilk küreselleşme hamlelerinden birisinin İpek Yolu ticaretinde ortaya çıktığını söyleye biliriz (Atasoy, 2014: 9). Tarihi İpek Yolu Ortaçağ'a kadar Doğu ve Batı arasındaki diyalogun özgün şekli olmuştur.

Roma İmparatorluğu, Partlar, Yüeciler ve Çin İmparatorluğu gibi devletler, eski zamanlarda Tarihi İpek Yolu'nda, ticari ilişkilerde önemli rol oynamışlar. Bahsi geçen devletler, güzergâh üzerinde kervansaraylar inşa etmiş ve onların korunması için önlemler almışlar. Satılan ürünler arasında Çin ipeği ilk sıralardaydı. Batıda ipek kumaş altından daha değerli konumdaydı ve vergi, haraç, askeri ve diplomatik hizmetler ve ayrıca hediye olarak sunulmaktaydı. İpek Yolu güzergâhında yapılan ticaret sadece ipeği değil, yukarıda söylenildiği üzere, baharat, silah, ilaç, altın, gümüş, pamuk vb. emtiaları da kapsıyordu. Çin'e ise genelde farklı kumaş çeşitleri, özellikle de Sasani ve Orta Asya'dan özel olarak işlenmiş kumaşlar, sanat ve müzik aletleri, meyve ve sebze, Çin'in en çok ihtiyaç duyduğu Fargana atları ve Bactrian develeri getirilmekteydi (Mustafayev, 2014: 32).

6. yüzyılın ortalarında yeni bir güç olan Türkler, İpek Yolu'nda ticaretin gelişimine büyük önem vermiştir. Bu yüzden o denem başarılı tüccarlar olarak bilinen Soğd tüccarlarına büyük destek veriyorlar. Soğdların oluşturdukları ticaret kolonileri, Kafkasya'dan Çin'e kadar karayolu üzerinde yayılmıştır. Böylelikle Orta Asya'dan Bizans İmparatorluğu'na kadar ticari ilişkilerin geliştirilmesi mümkün olmuştur (Mustafayev, 2014: 32-33).

Akdeniz coğrafyası için iki önemli ithalat emtiası vardı: Çin'den gelen ipek ve Hindistan ve Güneydoğu Asya'dan gelen baharat. İpek Yolu ticareti daha çok bu iki emtia üzerinde yoğunlaşmıştı ve bu nedenden dolayı Selçuklular, Roma, Çin ve Hindistan medeniyetleri birbirleri ile ilişkilerde bulunmaktaydı. Böylelikle Ortadoğu bahsi geçen ülkeler için büyük bir pazara dönüşmüştü. Bu yol vasıtasıyla sadece ticaretin değil, kültürel etkilerin de oluştuğunu görmekteyiz. İpek Yolu aracılığı ile felsefe, din, ulaşım, değiş tokuş, sanat ve gelenekler de yayılmıştır (Kırpık, 2012: 176).

Tarihi İpek Yolu üzerinde amaçlı şekilde taşınan dinlerin kalıcı etkisi olmuştur. IV. ve V. yüzyıllarda kuzey rotası üzerinden Budizm Hindistan'dan Çin'e taşınmıştır. İpek Yolu üzerinde taşınan Hristiyanlık ise, Orta ve Doğu Asya'da hiçbir zaman egemen bir din olmamasına rağmen, Çin'e kadar ulaşmıştır. Muhammed Peygamber'in vefat etmesinden sonra, İslam, başta Arap Yarımadası'na, daha sonra eski Roma İmparatorluğu'nun şehirleri olan Suriye, Mısır ve bütün Kuzey Afrika'ya yayılmıştır. Kısa sürede İpek Yolu'nun Asya kısmında yapılan ticaret Müslümanların kontrolüne geçmiştir. İran kökenli olan Zerdüştlük ve Maniheizm dini de İpek Yolu üzerinden yayılmıştır (Kayhan, 2018).

Tarihi İpek Yolu aracılığıyla Doğu, Batı'ya karşı ekonomik ve politik üstünlük kurmak isterken, Batı'dan, bilhassa İran ve Hindistan'dan gelen dini inanç ve fikirler Doğu'da hızla yayılmaktaydı. Böylece Budizm ve Maniheizm gibi dini inançlar Çin'de Konfüçyenizm ve Taoizm gibi milli inançların yerine geçmekteydi (Bulduk, 2014: 42). Aynı zamanda bu yol Şamanlığın yayıldığı bir bölge olmuştur. Güzergâh üzerinde yayılan dinlerin, stratejik özelliklere sahip olan, özellikle kağıt ve barut gibi hammadelerin Arap ülkeleri üzerinden İpek Yolu vasıtasıyla Avrupa'ya taşınmasını (Özey, 2014: 332) sağlaması, tarihin akışını değiştiren nedenlerden olmuştur.

Doğu ve Batı arasındaki ilişkilerin son iki bin yıl içerisinde ne denli içli dışlı olduğunu İpek Yolu güzargâhı bize net biçimde gösteriyor. Fikirlerin, kültürlerin, dinlerin ve ırkların bu denli birbirine karıştığı başka bir güzergâh yoktur. Bu yüzden İpek Yolu “medeniyetler çatışması” saplantısının tutarsız olduğunun bir kanıtıdır (Asena, 2009: 38). Kısacası bu güzergâh sadece ipeğin değil, aynı zamanda bilimin, dinlerin, kültürlerin, adet ve geleneklerin taşınmasında ve kültürlerarası etkileşimin sağlanmasında önemli bir araç olmuştur.

1.2. İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılmasının Jeopolitik ve Ekonomik Açıdan Önemi

Avrasya coğrafyasındaki siyasi değişimler ve 1498'de Afrika'dan Hindistan'a uzanan deniz yolunun keşfi İpek Yolu'nu büyük ölçüde etkilemiş, dünya üzerindeki mevcut ticaret güzergâhını değiştirmiş ve Batı'yla Uzak Doğu'yu birleştiren kara yolu bağlantılarını zayıflatmıştır. Bunun başlıca nedenlerinden birisi de, bazı ülkelerdeki ipek üretiminin artışıyla ilgili olmuştur. Keşfedilen yeni deniz yolu Portekizliler ve İspanyollar tarafından kontrol edildiğinden Doğu-Batı ticaret ilişkisi

Volga-Hazar Suyolu ile sürdürülmüştür. Coğrafi keşifler, Tarihi İpek Yolu'nun önemini etkilemiş olsa da, İpek Yolu tamamen önemini kaybetmemiştir (Amrahov, 2011: 8). Soğuk Savaş'ın sona ermesi, Sovyetler Birliği'nin (SSCB) çöküşü ve yeni bağımsız devletlerin kurulması İpek Yolu'nun yeniden canlanmasına olanak sağlamıştır.

Aynı zamanda Çin'in dünya ekonomisinde güçlü bir şekilde ortaya çıkışı İpek Yolu'nu yeniden gündeme getirdi. Tarihi İpek Yolu'nun canlandırılmasında en önemli husulardan birisi de Çin ile yapılan ticaretin hızlandırılmasıdır. Ucuz işçilik nedeninden dolayı Çin'de ortaya çıkan ucuz maliyetli üretimin hız kazanması, Çin limanlarının verimliliğinin düşük olması, deniz taşımacılığındaki zaman kaybının önlenemesi, Çin ile Avrupa ve Amerika arasındaki kara taşımacılığının önemini artırmıştır (Erdem, 2014: 366). Tarihi İpek Yolu'nda olduğu gibi, günümüzde de Çin'den mal ve hizmetlerin Batı'ya getirilmesi ve aynı zamanda, Batı'dan Çin'e taşınması için, İpek Yolu'nun canlandırılmasına yönelik bir sürü proje hayata geçirilmiştir ve halen de hayata geçirilmektedir.

Çin menşeli ürünlerin, Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) doğusuna, batıdan ulaşımının her zaman sağlanamaması veya ulaşımında çıkan diğer sorunlar, İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için olanak sağladı. Bu sorunlar genellikle karayolunda veya demiryolu ulaşımında ve Panama Kanalı'nın kullanımında ortaya çıkmaktaydı. Yeni İpek Yolu Projesi kapsamındaki en önemli adım ise, 1999'da Amerika Senatosunda "Silk Road Strategy Act of 1999" metninin kabul edilmesi olmuştur. Böyle bir metnin kabul edilmesindeki amaç, ABD'nin Orta Asya ve Güney Kafkasya ülkelerindeki kazançlarını daha da artırmak ve burdaki menfaatlarını korunması ile ilgiliydi (Erdem, 2014: 366-367).

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması sadece taşımacılık sektörü ile ilgili değildir. İpek Yolu güzergâhındaki ekonomik canlılıktan yararlanma bilmek için konuyu sadece taşımacılık ve lojistik sektörü bağlamında değil, jeopolitik ve jeostratejik bir bakış açısından da ele alınması gerekmektedir (Erdem, 2014: 366). Nitekim politik, ekonomik ve sosyo-kültürel unsurlar tarihi İpek Yolu'nun kaderini belirlemiş ve günümüzde de önemini ortaya çıkarmıştır. Geçmişte çeşitli savaşların verildiği, devlet politikalarının uygulandığı İpek Yolu, eski nüfuzunu yeniden kazanmaktadır.

1.2.2. İpek Yolu'nun Canlandırılmasının Jeopolitik Açıdan Önemi

İpek Yolu'nun etkili olduğu Avrasya yerkürenin en büyük kıtasıdır. Bu kıtaya hükmeden bir güç, dünyanın ekonomik olarak en etkili üç bölgesinden, ikisini kontrol altında tutacaktır. ABD'den sonra en büyük ekonomiye sahip ülkeleri, silah alıcısı, resmi düzeyde bilinen ve bilinmeyen nükleer güçleri bu kıtada bulunmaktadır. Aynı zamanda bölgesel hegemonya ve nüfus talepkarları, ABD'nin siyasi ve ekonomik üstünlüğüne karşı gelecek olan ülkeler Avrasya'dır (Brzezinski, 2005: 52-53). Bu yüzden geçmişten günümüze kadar İpek Yolu, jeopolitik sonuçları beraberinde getiren önemli bir rota olmuştur.

SSCB'nin dağılmasından sonra Güney Kafkasya ve Orta Asya'da bağımsız ülkelerin ortaya çıkışı ve Çin'in serbest piyasa ekonomisine geçişi ile başlattığı yükseliş, tarihi İpek Yolu'nu pasif konumdan etkin konuma taşıyarak bir geçiş dönemini başlatmıştır. İpek Yolu güzergahında yer alan Güney Kafkasya ve Orta Asya devletlerinin bağımsız olmalarıyla beraber başlayan yeni dönem, bölge üzerindeki güç mücadelelerini de canlandırmıştır. ABD, Rusya ve Çin gibi küresel güçler ve İran, Türkiye, Suudi Arabistan ve Hindistan gibi bölgesel güçler arasında yaşanan güç mücadeleleri, bu ülkeler için tehlikelerle birlikte yeni fırsatlar da getirmektedir (Düğen, 2011: 49-50). Bu küresel ve bölgesel ölçekli güç mücadeleleri, Tarihi İpek Yolu'nun eski önemini kazanma imkanını getirmiştir.

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasına yönelik en büyük tehdit, rota üzerinde yeterli güvenlik ortamının oluşturulamamasıdır. Bu bağlamda, özellikle ABD'nin bölgeye yönelik politikası, bölgede demokrasiyi sağlamamış, tam tersi terörün ve istikrarsızlığın arttığı bir süreci başlatmıştır (Düğen, 2011: 51). Güzergâh üzerinde yer alan Afganistan, Irak gibi ülkeleri buna örnek gösterebiliriz.

AB ülkelerinin bölgedeki, bilhassa Orta Asya'daki enerji kaynaklarına ulaşmak isteyi, kendi çıkarları doğrultusunda bu bölgede güvenliyi sağlayabilir. Fakat Rusya amili, bu güvenliğin sağlanmasına tehdit oluşturmaktadır. SSCB çökse bile, Rusya kendi içinde imparatorluk yapısına sahiptir ve bu imparatorluğun korunması Orta Asya'yı kontrol altında tutmasıyla mümkündür. Rusya, uzak bölgelerde etkin olmak yerine, yakın çevredeki ülkeleri etkisi altına almaya yönelik strateji izlemektedir. Bu bağlamda, Rusya bölgedeki etkinliğini krizler sayesinde sürdürmektedir (Düğen, 2011: 51-52). Bunun en iyi örneklerinden birisi de Karabağ'da çıkan savaşa halen

özüm bulunamaması ve günümüzde bile Azerbaycan ile Ermenistan sınırında çatışmaların yaşanmasıdır. Rusya'nın izlediği bu strateji, İpek Yolu üzerinde güvenliğin sağlanmasını önlemektedir.

İpek Yolu'nun en önemli aktörlerinden biri olan Çin'in, enerji kaynaklarına ulaşması açısından Orta Asya bölgesi büyük önem taşımaktadır. Çin için bölgede en önemli jeopolitik rakip ABD'dir ve Çin'in Orta Asya politikası, ABD'ye karşı çok kutuplu dünyanın yaratılması için bir girişim olarak görülmektedir. Çin'in bölgeye yönelik politikaları iki temele dayanmaktadır: ilk olarak bölgede milliyetçi akımlarının uyanmamasıdır. Çünkü ABD gibi jeopolitik güçler, Çin'in Doğu Türkistan vilayetindeki ayrılıkçı Uygur Türklerini destekleyebilir. İkinci temel politika ise, ABD'nin bölgeden uzak tutulmasıdır. Ayrıca Çin Devleti, enerji kaynaklarına ulaşmada herhangi bir sorun yaşamamak için, Rusya'dan farklı politika izlemekte ve bölgede herhangi bir çatışmanın veya krizin oluşmamasını istemektedir (Alagöz, 2010).

İpek Yolu'nun canlandırılmasının jeopolitik açıdan önemi kapsamında, jeopolitik teoriler ve kuramlar, enerji jeopolitiği ve bu çerçevede gerçekleştirilen projeler alt başlıklar halinde ele alınmıştır.

1.2.2.1. Jeopolitik Teoriler ve Kuramlar

İlk kez askeri kavramlar için kullanılan jeopolitik kavramı, sonrasında uluslararası ilişkiler alanında kullanılmaya başlanmış ve bu alanda da jeopolitik analizler yapılmıştır. Jeopolitik, coğrafi alanda devletlerin birbirini etkilemesini ve bunlardan kaynaklanan güç mücadelelerinin araştırılmasıdır. Tarihteki geçmiş eğilimler bu tür analizler için oldukça önemlidir. Jeopolitiği tarihten farklı kılan özelliği, jeopolitiğin net bir şekilde geleceği görmesi için geçmişe bakmasıdır (Sevim, 2012: 4379). Günümüzün jeopolitiği ise küreselleşme, nüfus artışı, göç, nükleer silahların kullanımı, küresel krizler, çevresel sorunlar, terörizm, insan hakları, enerji politikaları, nüfus mücadelesi ve bunun gibi diğer unsurları da içermektedir.

Kant, Hegel, Fichte ve Darwin gibi düşünürlerin etkisi altında kalan Alman antropolog ve coğrafyacı Friedrich Ratzel jeopolitik kelimesini hiç kullanmadığı halde, Antropocoğrafya isimli kitabı ile beşeri coğrafyanın ve Siyasi Coğrafya isimli

eseri ile de siyasi coğrafyanın temellerini atmıştır. Bu yüzden Ratzel'in düşünceleri ve araştırmaları jeopolitiğin başlangıcı olarak kabul edilmektedir (Comert, 2001: 6). Ratzel'in Siyasi Coğrafya adlı eserinde jeopolitik, devletin etrafını, komşularını ve bulunduğu coğrafi konumla ilişkilerini incelemekte ve aynı zamanda coğrafi ortamdan kaynaklanan sorunların çözülmesini hedeflemektedir. Ratzel, jeopolitiği daha çok coğrafi bakış açısıyla izah edilen bir alan gibi değerlendirmiştir (Musayeva, 2015: 16).

Jeopolitik kavramı I. Dünya Savaşı ile beraber daha da gelişmiştir. Bilhassa I. ve II. Dünya Savaşı jeopolitik teorilerin etkisinde kalmıştır. Bu terimi ilk kez, İsveç Göteborg Üniversitesinde hocalık yapmış, Rudolf Kjellen kullanmıştır. Kjellen'e göre jeopolitik, "coğrafi organizma veya mekan içinde fenomen olarak devletin tetkik" meselesidir. Friedrich Ratzel'in düşüncelerinden etkilenen Kjellen, "Devlet Bir Hayat Şekli" kitabında ilk defa jeopolitik termininden istifade etmiştir. Kjellen, devletin mevcudiyetini devletin gücünde görmüştür (İşcan, 2004: 54) Sonuç olarak, jeopolitiğin, coğrafya ile politikanın karşılıklı etkileşimine dayanmasını söyleyebiliriz.

Güç ve gücün kontrolü, jeopolitik biliminin üzerinde yoğunlaştığı en temel konudur. Bu bağlamda, gücün, dolayısıyla jeopolitiğin temel bileşenleri sabit ve değişken olmak üzere iki yere bölünmektedir. Sabit bileşenlere tarih, kültür, coğrafya ve nüfusu, değişken bileşenlere ise ekonomi, teknoloji ve askeri gücü örnek gösterebiliriz. Güç; tüm bu bileşenlerin toplamının, siyasi irade ve stratejik şartlara uygun biçimlendirilmesinden ibarettir (Davutoğlu, 2001: 17).

Jeopolitik analizlerde kullanılan bazı temel jeopolitik teoriler ve kuramlar bunlardır; Mackinder'in Kara Hâkimiyeti Teorisi, Spykman'ın Kenar-Kuşak Teorisi, Mahan'ın Deniz Hâkimiyeti Teorisi ve Brzezinski'nin Büyük Satranç Tahtası Teorisi. Kara Hâkimiyeti Teorisi, Deniz Hâkimiyeti Teorisi ve Kenar-Kuşak Teorisi klasik jeopolitik teoriler, Büyük Satranç Tahtası Teorisi çağdaş jeopolitik teori olarak tasnif edilmektedir.

1.2.1.1.1. Kara Hâkimiyeti Teorisi

1904 tarihinde Halford John Mackinder tarafından "The Geographical Pivot History (Tarihin Coğrafi Mihveri)" adlı eserinde Kara Hâkimiyeti Teorisi ortaya

konulmuştur. Mackinder'in bu çalışması 1900'lü yıllarda Avrupa siyasi coğrafyasının etkisinde kalmış ve yazar eserinde bölgesel coğrafyaların etkisini ortaya koymuştur. Mackinder'in düşünceleri Alman yazar Karl Haushofer tarafından 1930'lu yıllarda geliştirilmiş ve aynı dönem yaygınlaşmaya başlamıştır (Herwig, 1999: 220).

Mackinder Kara Hâkimiyeti Teorisi bağlamında, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının olduğu alanı "Dünya Adası" olarak tanımlamıştır. Yazarın "Kalpgâh (Heartland)" olarak adlandırdığı bölge ise (bkz. Harita 2) Asya'nın kuzey ve merkez bölgesini içermektedir. Kalbgâh Sibiryâ kıyılarından başlayarak Belucistan'a ve İran'a kadar uzanmaktadır. Bu bölge deniz seviyesinden birkaç yüz metre yüksekliğindeki düzlüklerden ibarettir ve bölge Büyük Ova olarak adlandırılmaktadır. Büyük Ova Batı Sibiryâ, Türkistan, Volga Nehri havzasını içermektedir. Kalbgâh, İran Dağlık Bölgesi olarak adlandırılan İran, Afganistan ve Belucistan'da sona ermektedir. Mackinder'in Kalpgâh'ı, Büyük Ova ile İran Dağlık Bölgesi'nin büyük bir bölümünü kapsamaktadır (Erman, 2017: 399-400).

Harita 2. Mackinder'in Kalpgâh'ı



Kaynak: www.vijeshjain.com. (2011). Legacy of Mackinder's Heartland Theory in Modern Times.

Mackinder Kalpgâh'ı, Kara Hâkimiyeti Teorisi bağlamında çıkış noktası olarak ele almıştır. Yazar dünya hâkimiyeti açısından hem Dünya Adası içerisindeki Kalpgâh'ın önemini vurgulamış, hem de gelecekte deniz gücü ile beraber kara gücünün belirleyici olacağına dikkat çekmiştir. Mackinder'in Kara Hâkimiyeti

Teorisi; “Kim Doğu Avrupa’ya hükmederse Kalpgâh’a hâkim olur, kim Kalpgâh’a hükmederse Dünya Adası’na hâkim olur, kim Dünya Adası’na hükmederse Dünya’ya hâkim olur” şeklinde vurgulanmıştır (Brzezinski, 2005: 61).

1.2.1.1.2. Kenar-Kuşak Teorisi

II. Dünya Savaşı’ndan sonra Nicholas John Spykman jeopolitik fikirleri ile Amerikan dış politikalarının oluşturulmasında önemli isimlerden olmuştur. Spykman jeopolitik ile ilgili görüşlerini iki temel eserinde kaleme almıştır. Bunlardan birisi, 1942 yılında yayımlanan, uluslararası ilişkilerde güç kullanımı ve güç dengesini anlatan “America’s Strategy in World Politics (Dünya Politikasında Amerikan Stratejisi)” kitabıdır. Diğeri ise 1944 yılında yayımlanan “The Geography of Peace (Barışın Coğrafyası)” adlı eseridir. Spykman, Mackinder’in “Heartland” tezine karşılık olarak “Rimland” tezini bu kitapta savunmuştur (Kocakenar, 2015).

Spykman “Barışın Coğrafyası” adlı kitabında, Mackinder’in Kara Hâkimiyet Teorisi ile aynı coğrafi değerlendirmeleri kullanmasına rağmen, teoriyi hatalı bulmuştur. O, Mackinder’in iç hilal olarak adlandırdığı “Heartland”ın önemini küçümsediğini ileri sürmüş ve Avrasya’nın güç potansiyelinin sadece Kalpgâh’ta olmadığını, aynı zamanda Kalpgâh’ı çevreleyen ülkeler kuşağında, yani “Kenar Kuşak (Rimland)”ta olduğunu söylemiştir. Bu bağlamda Spykman’ın Teorisi şöyledir; “Kenar Kuşak ülkelerine hakim olan Avrasya’ya hükmeder, Avrasya’ya hükmeden dünyanın kaderini kontrol eder”. Spykman’ın “Kenar Kuşağı” Batı Avrupa’dan başlayarak, Türkiye, İran, Irak, Pakistan, Afganistan, Hindistan, Çin ve Kore’yi çevrelemektedir (bkz. Harita 2). Bu ülkelerin yer aldığı bölge Spykman’a göre kara kuvveti ile deniz kuvveti arasında bir tampon bölgedir (Kocakenar, 2015).

Spykman, Avrasya’da üstünlüğün sağlanması için, “Rimland” ülkelerinin ABD’nin kontrolü altında tutulmasına yönelik çaba göstermiştir. Bu bağlamda Spykman’ın jeopolitik görüşleri II. Dünya Savaşı’ndan sonra NATO’nun kurulma sürecini önemli ölçüde etkilemiştir. Kore ve Japonya ile ilişkilerin iyileştirilmesi de Kenar-Kuşak Teorisi’nin bir uygulamasıdır. Ayrıca Kore’de ve Vietnam’da yapılan savaşların “Rimland”ın güçlendirilmesi ve Avrasya’nın merkez bölgesine hâkim olan SSCB’nin “Rimland” üzerinde hakimiyet kurmaması için yapıldığı düşünülmektedir. Mackinder’in kara ve deniz arasındaki dengeyi ebedi bir çatışma olarak

değerlendirmesine rağmen, Spykman bu çatışmanın sonucunda taraflardan birinin ebedi bir zafer kazanacağı görüşündedir (İşcan, 2004: 64).

1.2.1.1.3. Deniz Hâkimiyeti Teorisi

Deniz Hâkimiyeti Teorisi, ABD'li Deniz Albay Alfred Thayer Mahan tarafından geliştirilmiş ve 1890 tarihinde yayınlanan “Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi (The Influence of Sea Power Upon History)” adlı eserinde ortaya koyulmuştur. Mahan'ın teorisine göre “Denizlere hâkim olan dünyaya hâkim olacaktır” (Ural, 2009: 132).

18-19'cu yüzyıllarda Sanayi Devrimi sonucunda, yeni keşiflerin ortaya çıkışı, ekonomik ilişkilerin genişlemesi ve aynı zamanda hammadde ve yeni ürünlerin pazarlanması ihtiyacı, deniz yollarının önemini artırmıştır. Bu yüzden Tarihi İpek Yolu önemini yitirmiş, gelişen gemi endüstrisi ile mesafeler kısaltmaya başlamıştır. Alfred Mahan'ın Deniz Hâkimiyeti Teorisi böyle bir ortamda ortaya çıkmıştır. Zamanının en büyük somürge güçlerinden olan ve deniz hâkimiyetini kontrol altında tutan İngiltere, Mahan'ın Teorisi'ni geliştirmesinde en büyük etkiyi sağladığı düşünülmektedir. Çünkü İngiltere sömürgelerinin kontrol altında tutulmasını ve ticaret yollarının güvenliğini deniz gücü ile sağlamaktaydı. Deniz Hâkimiyeti Teorisi'ne göre, denizlere hâkim olan bir devlet, karada güçlü olan bir devleti yenebilecektir (Ural, 2009: 132). Tüm bu fikirlerden yola çıkarak, bu teoriye göre, dünyada nüfus sahibi olmanın en önemli şartlarından birisinin deniz hakimiyeti olduğunu söyleyebiliriz.

Mahan'ın Teorisi'ne göre; denizler kıtaları birbirine birleştiren büyük ovalardır ve deniz yollarının kontrolü, dünya ulaşım sisteminin kontrolü anlamına gelecektir. Kara gücü ile sadece belirli noktalar ele geçirilebilir, fakat deniz gücü ile ele geçirilecek olan noktalar büyük imparatorluklar kurmak için önem arz etmektedir. Bahsi geçen teori ABD, İngiltere, Almanya, Rusya ve Japonya gibi ülkelerin politikalarında etkili olmuştur. Yüzyıllar boyunca kara devleti olarak bilinen SSCB, denizci bir devlet olabilme stratejisini izlemiş, Soğuk Savaş zamanında ABD ile denizlerde büyük bir üstünlük sağlamak için çekişmelere girmiştir (Ural, 2009: 132). Çin'in 2013 yılından resmen başlattığı Tek Kuşak Tek Yol Projesi'nin bir bölümü olan Deniz İpek Yolu'nda da, Mahan Teorisi önplana çıkmaktadır.

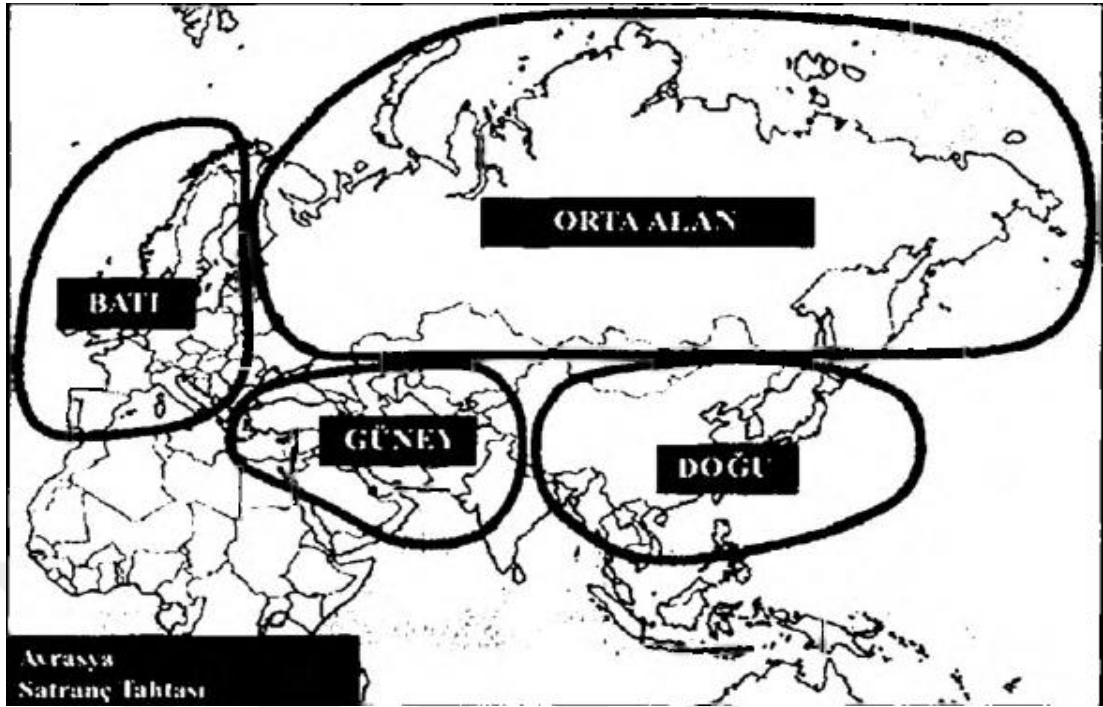
1.2.1.1.4. Büyük Satranç Tahtası Teorisi

Zamanında ABD’de güvenlik danışmanı olmuş Zbigniew Brzezinski’nin “Büyük Satranç Tahtası” adlı eseri 1997 yılında yayınlanmıştır. Eserde Avrasya’yı “küresel üstünlük mücadelesinin oynandığı bir satranç tahtası” olarak tanımlamıştır. Ayrıca Brzezinski, Avrasya’da jeostratejik bir mücadelenin yaşandığını savunmuştur. Bu yüzden Büyük Satranç Tahtası Teorisi Avrasya politikaları bağlamında ABD’ye stratejik bir perspektif sunmaktadır. Bu teoriye göre ABD’nin Avrasya coğrafyasında hakim olacak güce sahip olması önem arz etmektedir. ABD dışında başka bir güç bu coğrafyayı kontrol altına almamalıdır. “Neo-Mackinder Strateji” olarak da tanımlanan teori bir nevi SSCB’nin parçalanmasının ardından ABD’nin Avrasya hedefli olarak oluşturduğu dış politika yaklaşımıdır. İlk kez 1992 yılında ABD Savunma Bakanlığı tarafından kamuya duyurulan bu yaklaşım, Brzezinski tarafından geliştirilmiştir (Erman, 2017: 402).

Büyük Satranç Tahtası dört bölgeye ayrılmaktadır. Bahsi geçen bölgeler için Brzezinski şu yorumu yapmaktadır (Brzezinski, 2005: 56-57):

“Eğer orta alan (Amerika’nın üstünlük sağladığı) batının giderek genişleyen yörüngesine çekilebilir, güney bölgesi tek bir oyuncunun hakimiyetine tabi olmaz ve doğu, Amerika’yı deniz üslerinden çıkartacak şekilde birleşmezse, Amerika’nın egemen olduğu söylenebilir. Fakat, orta alan batıyı reddeder ve iddialı, tek ve bağımsız bir mevcudiyet olursa ve güneyi kontrol eder ya da doğulu esas oyuncularla bir ittifak kurarsa, o zaman Amerika’nın Avrasya’daki üstünlüğü bariz biçimde azalır. Aynı durum, iki büyük Doğulu oyuncunun bir şekilde birleşmelerinde de söz konusu olabilir. Son olarak, Amerika’nın Batılı ortakları tarafından batı bölgesindeki tüneklerinden çıkarılması (bu, muhtemelen batı ucunun sonunda orta alanda yeniden ortaya çıkan bir oyuncunun egemenliği altına girmesi ile olsun olmasın), kesinlikle Amerika’nın Avrasya satranç tahtasındaki oyuna katılımının sona erdiği anlamına gelebilir”.

Harita 3. Avrasya Satranç Tahtası

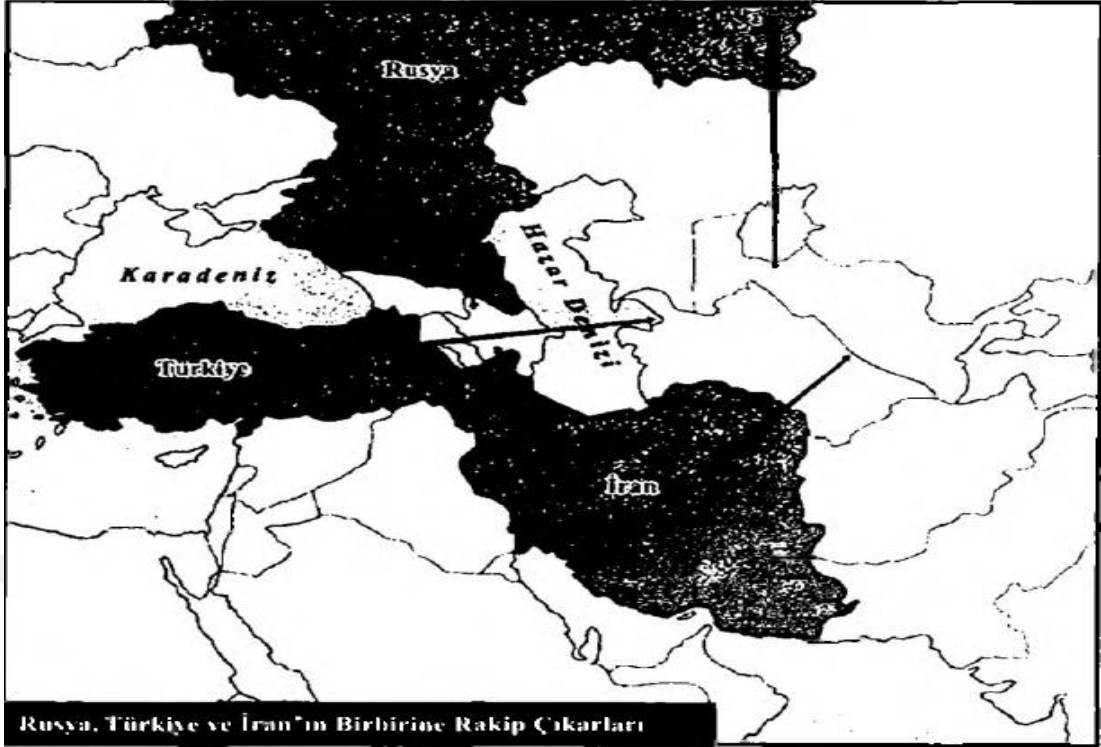


Kaynak: Brzezinski, Z. (2005). Büyük Satranç Tahtası.

Brzezinski'ye göre Avrasya'nın yeni jeopolitik haritasında kilit önemine sahip bazı devletler vardır ve bu devletler iki gruba ayrılmaktadır. İlk gruba; Fransa, Almanya, Rusya, Çin ve Hindistan dahildir. Bu ülkeler Avrasya coğrafyasında jeostratejik oyunculardır. İngiltere, Japonya ve Endonezya bu coğrafyanın çok önemli ülkeleri olmasına rağmen, büyük ve etkin oyuncular olarak nitelendirilemezler. İkinci gruba ise çok önemli jeopolitik eksen rolünü oynayan oyuncular dahildir. Bunlar; Ukrayna, Azerbaycan, Güney Kore, Türkiye ve İran'dır. Türkiye ve İran, yerleştikleri bölgede, sınırlı kapasite dahilinde jeostratejik olarak etkin olabilmektedirler (Brzezinski, 2005: 65).

Güney Kafkasya ve Orta Asya jeopolitik önemi nedeniyle, ister bölgesel güçlerin, isterse de bölge dışı aktörlerin daim ilgi odağı olmuştur. Bölgesel güçlerin (Rusya, Türkiye ve İran) çıkarlarını, Brzezinski, Harita 4'de göstermiştir; Azerbaycan ve Kazakistan'ı gösteren oklar Rusya'nın, Azerbaycan ve daha sonra Hazar Denizi üzerinden geçen ve doğuya doğru uzanan tek ok Türkiye'nin, kuzeye doğru Azerbaycan'ı ve kuzeydoğuda Türkmenistan, Afganistan ve Tacikistan'ını gösteren iki ok İran'ın jeopolitik isteklerini belirtmektedir (Brzezinski, 2005: 193). Zaman zaman bölgesel güçlerin istekleri birbiriyle çarpışabilmektedir.

Harita 4. Rusya, Türkiye ve İran'ın Birbirine Rakip Çıkarları



Kaynak: Brzezinski, Z. (2005). Büyük Satranç Tahtası.

Brzezinski Güney Kafkasya’da ve Orta Asya’da Çin’in jeopolitik hedeflerinin sınırlı ve belirsiz olduğunu söylemektedir. Aynı zamanda Batı’da Rusya’nın yerine, Çin’in, Orta Asya ve diğer bağımsız devletler ile işbirliği yapmasını daha mantıklı bulmaktadır. Orta Asya’da bağımsız devletlerin ortaya çıkışından sonra, bölgedeki enerji kaynakları Çin’in ilgisini çekmeye başladı. Brzezinski’ye göre Rusya’yı kontrol dışı bırakarak, bu kaynaklara ulaşmak Çin’in öncül hedeflerinden olmalıdır (Brzezinski, 2005: 193-194). Nitekim, Çin’in bölge üzerindeki jeopolitik çıkarları Rusya’nın çıkarları ile çatışmaktadır. Bu bağlamda AGT üçlüsünün hayata geçirdiği BTK Demiryolu Projesi Çin’in jeopolitik çıkarlarına uygundur.

1.2.1.2. Yeninden Canlanan İpek Yolu’nda Enerji Jeopolitiği ve Gerçekleştirilen Projeler

Birinci ve İkinci Dünya Savaşları’ndan sonra Avrupa merkezli jeopolitik güç dengesi ABD’ye doğru kaymıştır. Soğuk Savaş zamanında iki kutuplu olan küresel güç dengesi, günümüzde çok kutuplu haline gelmiştir. Çok kutuplu sistemde ise jeopolitik ve jeostratejik denge kısmen Atlantik bölgesinden Pasifik bölgesine doğru kaymaktadır. Tüm bu değişimlerle birlikte, ister eski, isterse de yenilenen İpek Yolu

güzergâhlarının geçtiği Avrasya bölgesi, sahip olduğu enerji kaynakları ve enerji taşıma rotalarıyla küresel jeopolitikte stratejik bir konuma gelmiş durumdadır (Sevim, 2012: 4380)

Enerji jeopolitiği, jeopolitik değişimlerin en çok yaşandığı alandır. Bunun birkaç nedeni vardır. Bunlar; Dünyadaki rezervlerin durumuyla ilgili gelişmeler, küresel ve bölgesel güçlerin enerji taleplerindeki değişimler ve yenilenen enerji teknolojileridir (Sevim, 2012: 4380). Tarihi İpek Yolu'nun iki önemli ülkesi, Çin ve Hindistan gibi ülkelerin enerji taleplerindeki değişimler, Ortadoğu'da yaşanan Arap Baharı gibi yapısal değişimler, ABD'nin Rusya'ya ve İran'a enerji ile ilgili uyguladığı ambargolar, 2011 yılından Suriye'de başlayan iç savaş ve bunun gibi başka meseleler jeopolitik değişimlere neden olmaktadır.

Enerji kaynakları açısından İpek Yolu ülkeleri arasında Orta Asya ülkeleri, en stratejik ülkelerdir. Soğuk Savaş'ın bitmesinden sonra 1990'lı yıllarda bağımsızlıklarını kazanan Orta Asya ülkeleri sahip oldukları maden, doğalgaz ve petrol rezervleri ile küresel güçlerin ilgi odağı olmuş, dünyanın yeni mücadele alanına dönüşmüştür. Çin ve Hindistan ise olası enerji tüketicileri olarak yükselmektedirler (Yıldıran, 2014: 314). Ayrıca bölgedeki diğer muazzam doğal kaynak ve petrol kaynaklarına sahip olan Rusya'nın, özellikle Vladimir Putin'in başa geçmesiyle, bölgesel etkinliği daha artmıştır.

Azerbaycan, İran, Türkmenistan, Kazakistan ve Rusya doğalgazı hem Ukrayna, hem de Türkiye üzerinden Avrupa'ya, aynı zamanda Çin'e ve Hindistan'a akmaktadır. Bu da İpek Yolu'nun yeni bir enerji hattı olarak tarihi rolünü farklı bir şekilde yerine getirdiği anlamına gelmektedir. Güzergâh üzerinde en yüksek petrol üretimi Rusya ve İran tarafından yapılmaktadır. Çin önemli üretici konumunda olsa bile, kendi ihtiyacını karşılayamadığı için dünya petrol piyasasına etkisi sınırlıdır. Doğalgaz üretiminde en büyük üretici Rusya'dır. Rusya'dan sonra Hindistan, Türkmenistan ve İran gelmektedir (Yıldıran, 2014: 315).

AB enerji alanında doğalgaz güzergâhının çeşitlendirilmesi ve Rusya'dan bağımlılığının azaltılması için Güney Kafkasya ve Orta Asya ile Türkiye üzerinden bağlantı kurmaya çalışmaktadır. Çin de, özellikle 2014 Kırım Krizi'nden sonra, Orta Asya devletleri ile enerji alanında uzun vadeli anlaşmalar yapmıştır. Bundan başka, AGT üçlüsü de petrol ve doğalgaz alanında bölgesel ve aynı zamanda küresel çaplı

projeler hayata geçirerek Rusya'yı bu işbirliğine dahil etmemiştir. Bahsi geçen projeler alt başlıklar halinde incelenmiştir.

1.2.1.2.1. Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Ham Petrol Boru Hattı

SSCB'nın çöküşünden ardından, Bakü-Ceyhan* adını alan proje, Azerbaycan'dan çıkan petrolün Türkiye'ye taşınmasını ve buradan, Ceyhan terminalinden Avrupa pazarlarına çıkışını hedefliyordu. Böylelikle Azerbaycan, eskiden yalnızca Rusya topraklarından geçen ve piyasa fiyatlarının altında satabildiği petrolünü, Rusya tekeline bağımlı kalmadan, uluslararası piyasa fiyatlarına uygun satabilecekti (Pamir, 2004: 1). 1990'lı yıllarda yeni bağımsız olan birçok devlet gibi, Azerbaycan için de, petrol, gelir elde etmek ve Rusya'nın bölgedeki etkisinin azaltılması anlamına geliyordu.

20 Eylül 1994 tarihinde, dünyanın sekiz ülkesinden, 11 uluslararası şirketin katılımıyla "Asrın Anlaşması" olarak nitelendirilen, petrol anlaşması imzalandı. Petrol anlaşması Azerbaycan'ın Azeri, Çirak ve Güneşli sahalarındaki petrol rezervlerinin kullanımını öngörmekteydi (Ener ve Ahmedov, 2008). Ayrıca AGT üçlüsünün ekonomik işbirliğinin temeli de bu proje vasıtasıyla atılmıştır.

BTC Ham Petrol Boru Hattı 1.768 km uzunluğundadır. AGT üzerinden geçen boru hattının 249 km'si Gürcistan'da, 443 km'si Azerbaycan'da ve geri kalan 1076 km'si Türkiye'de bulunmaktadır (Pamir, 2004: 3). Harita 5'de gösterildiği üzere, BTC Petrol Boru Hattı vasıtasıyla, Bakü'de, Sangaçal terminalinden gelen petrol, AGT üzerinden geçerek, Akdeniz kıyısındaki Ceyhan deniz terminaline taşınmaktadır.

* O dönemlerde Gürcüstan üzerinden geçişle ilgili karar alınmadığından, Bakü-Tiflis-Ceyhan değil, Bakü-Ceyhan olarak adlandırılmıştır.

Harita 5. BTC Ham Petrol Boru Hattı



Kaynak: www.enerji.gov.tr. Petrol Boru Hatları.

BTC Projesi'nin finansmanının %30'unun katılımcılara karar verilmesine ve geri kalan %70'inin uluslararası finans kurumları tarafından karşılanmasına karar verildi. BP (British Petroleum), BTC Projesi'nin operatör şirkettir. Anlaşmada iştirak eden ülkeler ve onlara bağlı şirketler ile faiz oranları Tablo 1'de gösterilmiştir (Suleymanov ve Nadirov, 2015: 3).

Tablo 1. Proje Katılımcılarının Yüzdesi ve Payları

BP (Birleşik Krallık)	%30,10
SOCAR (Azerbaycan)	%25,00
Chevron (ABD)	%8,90
StatoilHydro (Norveç)	%8,71
TPAO (Türkiye)	%6,53
Agip (İtalya)	%5,00
Total Fina Elf (Fransa)	%5,00
Itochu Inc (Japonya)	%3,40
Inpex (Japonya)	%2,50
Conoco-Philips (ABD)	%2,50
Delta-Hess (ABD)	%2,36

Kaynak: Suleymanov, E. ve Nadirov, O. (2015). Bakı-Tbilisi-Ceyhan Boru Xettinin Azerbaycan ve Türkiye Münasibetleri Baxımından Ehemiyeti.

BTC Petrol Boru Hattı'nın temeli 2002 yılında atılmıştır. Hat tamamlandıktan sonra petrol, 2005 yılında Gürcistan sınırından Türkiye'ye giriş yapmıştır. 2006 yılında ise Ceyhan terminaline ulaşmıştır. 40 yıllık işletme dönemi olan BTC Petrol Boru Hattı dünyanın en uzun boru hatlarından birisidir (Kıvılcım, 2010: 96).

BTC Projesi AGT ülkeleri için ekonomik olduğu kadar, stratejik ve jeopolitik özelliklere de sahiptir. Projenin hayata geçirilmesiyle Kazakistan ve Türkmenistan petroleri için Avrupa pazarına alternatif çıkış yolu sağlanmıştır. Ayrıca Hazar Denizi'nden çıkan petrol ve doğalgazın Rusya üzerinden değil, AGT üzerinden geçmesi, hem enerji güvenliği bağlamında, hem de petrol ve gaz piyasaları açısından önem taşımaktadır (Pamir, 2004: 5). BTC Petrol Boru Hattı Projesi Rusya'yı bölgeden bypass eden ilk bölgesel ve küresel çaplı projedir.

1.2.1.2.2. Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Doğalgaz Boru Hattı

Hazar Havzası'nın hidrokarbon rezervlerinin dünya piyasasına çıkarılmasında AGT işbirliğinin bir başka önemli örneği de BTE Doğalgaz Boru Hattı'dır. Bu hattın temel amacı Azerbaycan'ın Şahdeniz sahasında üretilen doğalgazın, Gürcistan üzerinden Türkiye'ye ve buradan dünya piyasasına çıkarılmasıdır. BTC Hattı'na paralel olarak inşa edilen BTE Hattı'nın uzunluğu 970 km'dir. İnşasına 2004 yılında başlanılan ve 2006 yılında da yapımı tamamlanan hattın kapasitesi yıllık 30 milyar metreküpdür. 2007 yılında ilk kez Şahdeniz sahasından çıkarılan gaz BTE Hattı'na verilmiştir (Ener ve Ahmedov, 2008) BTE Projesi rotası Harita 6'da ayrıntılı olarak gösterilmektedir.

Harita 6. BTE Doğalgaz Boru Hattı



Kaynak: www.azertag.az. (2015). Bu İlin Dörd Ayında Azerbaycandaki Magistral Neft Kemerleri ile 15,5 Milyon Ton Neft Neql Edilib.

Şahdeniz'den pompalanmaya başlanan gaz, Türkiye'nin Erzurum iline ulaşmaktadır. Buradan dahili boru hatları vasıtasıyla ülkenin batısına, oradan da Avrupa ülkelerine taşınmaktadır. BTE Hattı ayrıca Kazakistan ve Türkmenistan

doğalgazlarının Avrupa'ya taşınmasını öngörmektedir (Ener ve Ahmedov, 2008). BTE Doğalgaz Projesi dünyanın en büyük şirketlerinden olan, Rusya'nın Gazprom şirketinin bölgedeki tekeli yıkmaktadır.

AGT üçlünün bulunduğu coğrafyada Avrasya bölgesinin etkisi büyük önem taşımaktadır ve bu bölgede enerji politikalarının belirlenmesinde eski SSCB'nin en büyük ülkesi olan Rusya önemli rol oynamaktadır (Ener ve Ahmedov, 2008). Ayrıca bölgenin diğer gücü olan, büyük petrol ve doğalgaz rezervlerine sahip olan İran'ı da unutmamalıyız. BTE Hattı dünya çapında hayata geçirilen gaz sevkiyatının küçük bir kısmını karşılamasına rağmen, ABD'nin bölgede rakip olarak gördüğü İran ve Rusya gibi devletleri bypass etmektedir. Hat sayesinde Avrupa'ya yapılan gaz sevkiyatı, AGT üçlüsüne stratejik önem kazandırmaktadır.

1.2.1.2.3. Güney Gaz Koridoru Projesi (GGK)

Güney Gaz Koridoru (GGK), Güney Kafkasya Doğal Gaz Boru Hattı'nın (South Caucasus Pipeline Expansion - SCPX) genişletilmesinin yanı sıra, Türkiye'de Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı'nın (Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline - TANAP) inşası ve Avrupa'da Trans Adriyatik Boru Hattı'nın (Trans Adriatic Pipeline - TAP) genişletilmesi için oluşturulan bir projedir (Budagov, 2018). GGK Projesi çerçevesinde Azerbaycan'ın Şah Deniz 2 Gaz Sahası'ndan çıkarılacak olan doğal gaz ilk olarak SCPX ile Türkiye'ye ulaştırılacaktır. Daha sonra bu hat TANAP vasıtasıyla TAP'a bağlanarak Avrupa'ya iletilecektir (bkz. Harita 7) (Kavaz, 2018: 1). Bu açıdan GGK Projesi AGT, küresel enerji piyasaları ve ayrıca enerji güvenliğinin sağlanması için büyük önem taşımaktadır.

Harita 7. Güney Gaz Koridoru Projesi



Kaynak: www.bp.com. Güney Gaz Koridoru Projesi.

GGK'nın resmi açılış töreni 29 Mayıs 2018 tarihinde Sangaçal Terminali'nde düzenlendi ve Azerbaycan doğal gazı GGK'ya enjekte edildi. Uzunluğu 3.500 km olan GGK vasıtasıyla ilk etapta, TANAP ile Türkiye'ye 6 milyar metreküp gaz, TAP devreye girdikten sonra ise Avrupa'ya 10 milyar metreküp gazın taşınması planlanmaktadır (Budagov, 2018). Dolayısıyla GGK'nın 3 ayağını oluşturan SCPX, TANAP ve TAP projelerinin doğal gaz kapasitesi ilk etapta 16 milyar metreküp olarak planlanmıştır. Fakat 2026 yılına kadar ek yatırımlarla doğalgaz kapasitesinin 31 milyar metreküp seviyesine çıkartılması düşünülmektedir (Kavaz, 2018: 2). SCPX, TAP ve TANAP projeleri aşağıda maddeler halinde gösterilmiştir:

a) Güney Kafkasya Doğalgaz Boru Hattı (SCPX)

2014 yılında Azerbaycan'da, SCPX'nın temel atma töreni düzenlendi. 45 milyar dolarlık proje, Şahdeniz sahasında üretilen doğalgazın Türkiye ve Gürcistan sınırına taşınması için tasarlanmıştır (bkz. Harita 7). BTC Petrol Boru Hattı ile aynı rota üzerinden geçecek olan yeni boru hattı, Türkiye'de TANAP ile birleşecek ve doğalgaz Avrupa'ya TAP ile taşınacaktır (www.hurriyet.com.tr, 2014).

b) Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP)

2007 yılında Şah Deniz 2 Gaz Sahası'ndaki doğalgaz rezervlerinin satışı ve taşınması konusunda Azerbaycan ve Türkiye arasında anlaşmalar sağlanmıştır. 26 Haziran 2012 tarihinde ise, iki ülke arasında anlaşma sağlanarak TANAP Projesi'ne resmiyet kazandırılmıştır. Proje 12 Haziran 2018'de Türkiye'de yapılan bir tören ile açıldı. TANAP GGK'nin Türkiye ayağını oluşturmaktadır. Bu yüzden TANAP Projesi AGT üçlüsünün Doğu-Batı bağlantısını sağlamasına büyük katkı sağlayacaktır. Dolayısıyla yeniden canlanan İpek Yolu'nun tamamlayıcısı olarak da görülen TANAP Projesi, "Enerjinin İpek Yolu" olarak da nitelendirilmektedir (Kavaz, 2018: 1-5; Dilaver, 2018). TANAP Projesi özellikle Türkiye'nin, enerjiye olan ihtiyacını önemli ölçüde karşılayacak, Rusya ve İran'dan enerji bağımlılığını azaltacaktır.

c) Trans Adriyatik Boru Hattı (TAP)

TAP Projesi GGK'nin Avrupa'da kalan kısmını oluşturmakta ve ilk etapta Hazar bölgesinden çıkarılan gazın Avrupa'nın güneyine ulaştırmayı hedeflemektedir. 2012 yılında TAP ve Şahdeniz ortakları arasında işbirliğine dair anlaşma imzalandı. Bu anlaşma sonrasında, 2013 yılında Yunanistan, Arnavutluk ve İtalya arasında bir anlaşma daha imzalanmış ve son olarak aynı yıl Şahdeniz Konsorsiyumu Şahdeniz 2 Sahası'ndaki doğal gazı Avrupa'ya taşıyacak güzergah olarak NABUCCO'nu* değil, TAP'ı tercih etmiştir (Kakışım ve Kodaman, 2015: 438-439).

TAP'ın uzunluğu yaklaşık 878 km'dir. Yunanistan sınırından başlayan (TANAP'ın bitiş noktası) hat, Arnavutluk'un batısına doğru ilerledikten sonra Adriyatik Denizi'ni geçmektedir. TAP Projesi en son İtalya'da karaya çıkacak şekilde planlanmaktadır. 2016 yılında inşasına başlanılan hattın, en büyük özelliklerinden birisi ters akış özelliğine sahip olmasıdır. Yani hat sayesinde İtalya'dan diğer Avrupa ülkelerine doğalgaz akışı sağlanabilecektir (Kakışım ve Kodaman, 2015: 439-440). TAP Projesinin yaklaşık %82'lik kısmı tamamlanmıştır.

* NABUCCO Projesi Azerbaycan gazının Türkiye, Bulgaristan ve Romanya üzerinden taşınmasını öngörmektedir. Fakat Azerbaycan doğalgazını çıkaran BP, Statoil ve SOCAR gibi şirketler Yunanistan ve İtalya'daki yüksek doğalgaz fiyatlarını göz önünde bulundurarak tercihlerini TAP'dan yana kullandı ve NABUCCO Projesi iptal oldu (www.ntv.com.tr, 2013).

Boru hattının açılış töreni 2020 yılında yapılacaktır. Proje İtalya, Almanya, Fransa, İngiltere, İsviçre ve Avusturya gibi büyük Avrupa pazarlarına Azerbaycan gazının ulaştırılması için büyük fırsatlar sunmaktadır (Budagov, 2018a).

Rusya'nın 2014 yılında Kırım'ı ilhak etmesinden sonra yaşanan kriz, Avrupa'da enerji güvenliğine tehdit oluşturmuş ve bu durum AB üyelerinin tedirginiye neden olmuştu. Bu bağlamda TAP Projesi'nin hayata geçirilmesi, enerji arz güvenliğinin sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır.

1.2.2. İpek Yolu'nun Canlandırılmasının Ekonomik Gerekliliği

SSCB'nin çöküşü, Avrupa'nın Amerika Birleşik Devletleri'ne (ABD) olan bağımlılığını sona erdirmesi için uygun koşullar yarattı. Batı Avrupa'nın ABD'nin hegemonya politikasına karşı tutumunun sonucu olarak, Avrupa'nın diğer devletleri, özellikle Doğu Avrupa'da Sovyet etkisinde olmuş devletler AB'ye üye olmaya başladılar. Aynı zamanda XX. Yüzyılın sonlarında ABD'nin dünyanın bir numaralı askeri ve siyasi güç merkezine dönüşmesi, NATO askeri bloğunu genişletmesi, Asya'da etkisini artırmayı başlaması gibi nedenler, uluslararası çapta yeni pazarlara, hammadde kaynaklarına ulaşım sorununu gündeme getirdi (İsakov, 2011: 64).

Bu bağlamda, Güney Kafkasya dahil olmak üzere eski Sovyet cumhuriyetleri, son derece uygun jeostratejik alanlardı ve ham maddeler açısından zengindi. Serbest sermaye ihracına engel olan siyasi sistemin değişmesi, piyasa ekonomisinin geliştirilmesi bu bölgeyi dünyanın büyük devletlerinin ekonomik ve siyasi çıkar alanına çevirdi. Böyle bir ortamda AB tarafından Tarihi İpek Yolu'nun yapılandırılması fikri ileri sürüldü. Yukarıda bahsedildiği üzere, ABD tarafından da bu fikir desteklendi ve kongrede İpek Yolu ile ilgili yasa tasarısı kabul edildi (İsakov, 2011: 65).

Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasını gerektiren önemli nedenlerden birisi, İpek Yolu üzerinde bulunan ülkelerde dünyanın ekonomik potansiyelinin 2/3'nin toplanması ve dünya nüfusunun 1/3'nin, yani yaklaşık 2.5 milyara yakın insanının bu coğrafyada yaşıyor olmasıdır (İsakov, 2011: 66). Bu ülkelerin küreselleşme, entegrasyon süreçlerine katılımları açısından İpek Yolu'nun canlandırılması çok önemlidir.

Küreselleşme ve dünya ekonomisindeki dönüşüm, yükselen ekonomilerle ilgili bölgelerin hızlı gelişimine katkı sağlamaktadır. Gelişen ekonomilerin, özellikle de Asya ülkelerinin dünya ticaretinden aldıkları pay sürekli artmaktadır. İpek Yolu üzerinde bulunan ülkelerin ekonomileri için dünya ihracatından alınan pay kadar, yapılan ihracat da önemlidir. Çin, Hindistan ve Türkiye gibi güzergâh üzerinde bulunan ülkelerin dışında, sanayileşme sürecinde ileri olan ülke bulunmamaktadır. Türkiye, Çin, Pakistan ve Hindistan'da üretilmiş malların tüm ihracattaki payı, %70'in üzerindedir. Çin'de ise üretilmiş malların ihracatındaki bu gösterici %93 oranındadır (Yıldırım, 2014: 312-313). Bu da Çin'in diğer ülkelere göre sanayileşme ve işlenmiş ürünlerin pazarlanması açısından ileride olduğunu göstermektedir.

Akaryakıt ihracatı Kazakistan, Rusya, Azerbaycan, İran, Irak, Hindistan gibi İpek Yolu ülkelerinde yüksek seviyelerdedir. Örneğin akaryakıt ihracatındaki ihracat payı, Azerbaycan, İran ve Irak gibi ülkelere %90'ın üzerinde, Rusya ve Kazakistan'da ise yaklaşık 60% oranındadır. Türkmenistan ise dünyanın en büyük doğalgaz rezervlerinden birine sahip olan ülkedir. İpek Yolu ekonomileri arasında teknoloji ve telekomünikasyon ürünlerinin ihracı sadece Çin ve Hindistan tarafından yapılmaktadır. Dünya ekonomisinde Çin telekomünikasyon ve bilgi teknolojilerinin en büyük ihracatçısıdır (Yıldırım, 2014: 313).

Küreselleşen dünyada eski imparatorlukların yerini ekonomik nüfuz alanları almaktadır. Bu açıdan dünya devletleri, özellikle büyük devletler tarafından desteklenen Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması büyük önem taşımaktadır. İpek Yolu coğrafi açıdan Doğu ile Batı arasında köprü kurulmasına, bölge ülkelerinin ekonomik kalkınmasına, dünya devletleri ile ilişkilerin geliştirilmesine yönelik ekonomik, stratejik nitelikli bir projedir (İsakov, 2011: 67). Günümüzde, dünya tecrübesini ve en son gelişen teknolojileri kullanmadan ekonomik ilerleme sağlamak mümkün değildir. Bu sürecin kritik yönü ise, İpek Yolu ülkeleri ekonomilerinin yakıt ve hammadde temeli olarak değil, güçlü endüstriyel potansiyele sahip ülkeler olarak dünya ekonomi sistemine dahil olmalarıdır.

1.2.3. İpek Yolu'nun Canlandırılması Çerçevesinde Oluşturulan Ulaştırma Koridorları

1990 Yılında Vladivostok Uluslararası Konferansı'nda İpek Yolu güzergâhı üzerinde ilk kez doğu ile batı arasındaki ticaretin yeniden canlandırılması fikri

gündeme gelmiştir. Bahsi geçen konferansta, tarihi güzergah Japonya'dan Avrupa'ya kadar uzanan bir yol olarak düşünülmüştür (İncekara ve İncekara, 2017: 17).

Azerbaycan'nın başkenti Bakü'de, 1998 yılında gerçekleştirilen İpek Yolu Zirvesi'nde ise, İpek Yolu'nun canlandırılması somut gerçeklik halini almıştır. Zirvede bu yolun yeniden canlandırılmasının ticari ilişkilerin ve taşımacılık sektörünün geliştirilmesine, bin yıl öncesinde olduğu gibi, medeniyetlerin kaynaşmasına katkı sağlayacağı görüşleri dile getirilmiştir (İncekara ve İncekara, 2017: 17).

Tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması fikri, aslında “Birleşmiş Milletler (BM) Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu” (ESCAP) tarafından bölge üzerinde, 1959 yılında uluslararası karayolu taşımacılığını geliştirmek amacıyla başlatılmış olan Asya Otoyolu'nun (Asian Highway) daha önce belirlenmiş rotalarından ibarettir (Erdem, 2014: 364). Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için yapılan bazı çalışmalar alt başlıklar halinde incelenmiştir.

1.2.3.1. Doğu ve Batı Arasındaki Ulaşım Koridorları

ESCAP tarafından tamamlanan çalışmalar sayesinde üye ülkelerde yaklaşık 90,000 km uzunluğunda karayolu şebekesi incelenmiştir. Aynı zamanda uluslararası sınır geçişlerinin nasıl kolaylaştırılacağı ile ilgili analiz yapılmıştır. ESCAP tarafından başlatılan çalışmaların sonunda üç koridor ortaya çıkmıştır (Erdem, 2014: 365):

- **Kuzey Koridoru;** Doğu Asya'yı Orta Asya, Kafkasya ve Avrupa'ya bağlamaktadır. Bu koridor Kazakistan, Rusya ve Beyaz Rusya üzerinden Avrupa'ya bağlanmaktadır.
- **Orta Koridor;** Türkmenistan'ı geçtikten sonra Hazar üzerinden Bakü Limanı'na, ordan da Gürcistan'ın Poti ve Batum Limanı'na, daha sonra ise Rusya veya Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlanmaktadır.
- **Güney Koridoru;** Türkmenistan, İran, Türkiye ve Bulgaristan'ı geçtikten sonra Avrupa'nın diğer bölgelerine uzanmaktadır.

Harita 8. Doğu ve Batı Arasındaki Ulaşım Koridorları



Kaynak: Kulaklıkaya, Ö. (2013). Modern İpek Yolu: Orta Asya'nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı.

Kuzey Koridoru, Trans-Sibirya Demiryolu Hattı ile kıtalar arası köprü görevi üstlenmektedir. Ayrıca, Çin'in batı bölgesinden Kazakistan'a, buradan da Kuzey Koridoruna bağlanan ikinci demiryolu hattı (Chongqing-Xinjiang-Avrupa) ile bölgedeki demiryolu taşımacılığı ivme kazanmaktadır (Kulaklıkaya, 2013: 5). İpek Yolu'nun canlandırılmasına yönelik oluşturulan en önemli noktalardan birisi Orta Koridor'dur. Orta Koridor, geçtiği ülkelerde, ekonomik ve kültürel entegrasyon sağlayarak, bölgesel kalkınma, barış ve refah açısından oldukça önemli bir ulaşım rotasıdır.

Orta Koridor aktif kullanıldığı takdirde, Avrupa-Çin ticaret trafiğinden Orta Asya ülkeleri ekonomik fırsatlar yaratabilecektir. Özellikle Türkmenistan, Kazakistan ve Azerbaycan limanlarında lojistik merkezler ve serbest ticaret sahaları kurulması, değer zincirlerinin yaklaşmasına imkan sağlayacaktır. Güney Koridoru güzergahında ise konteynır taşımacılığının yapılabilmesi için demiryolu ve karayolu kullanılabilir (Kulaklıkaya, 2013: 5). BTK Demiryolu Hattı ise Orta Koridor'un demiryolu ayağını oluşturmaktadır.

1.2.3.2. Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) Projesi

AB'nin Güney Kafkasya ve Orta Asya bölgeleri ile ekonomik ilişkilerini daha da geliştirmek isteyi ve ayrıca bu coğrafyanın Avrupa sınırlarına uzak kalması yeni ulaşım politikalarının üretilmesine neden olmuştur. AB, bu amacını hayata geçirmek için "21.Yüzyılın İpek Yolu" olarak tanımladığı Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım

Koridoru (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia - TRACECA) Projesi'ni gündeme getirmiştir. Projenin en büyük amacı Tarihi İpek Yolu üzerinde doğu-batı ticaretinin yeniden canlandırılmasıdır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 177).

Proje Doğu Avrupa'dan (Bulgaristan, Romanya, Ukrayna) başlayıp, Türkiye'ye uzanmaktadır. Karadeniz üzerinden Gürcüstan'daki Poti ve Batum limanlarına ulaşan bu hat, buradan ulaştırma ağları ile Güney Kafkasya'yı karayolu üzerinden Türkiye'ye bağlamaktadır. Asya'yı Avrupa'ya bağlayan TRACECA, Hazar feribotları vasıtasıyla, Azerbaycan üzerinden Orta Asya ülkelerini geçtikten sonra Çin ve Afganistan sınırına dayanmaktadır (Çetin, 2013: 40).

TRACECA Projesi 7 Mayıs 1993 tarihinde Brüksel Konferansı'nda gündeme gelmiştir. AB, Güney Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri ile ticari ilişkileri geliştirmek için, TACIS* çerçevesinde TRACECA'yı geliştirilmiş ve üç Güney Kafkasya ülkesi; Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan ve beş Orta Asya ülkesi; Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan projeye katılmıştır. Finansmanı AB tarafından sağlanan ve hayata geçirilen TRACECA Projesi çerçevesinde, bahsi geçen ülkelerin mevcut karayolları, demiryolları ve limanlarının restorasyonunu amaçlanmıştır (Servantie, 2016). Çünkü Güney Kafkasya ve Orta Asya'daki altyapı yetersizliği, altyapıdaki teknik sorunlar ve eskiden SSCB'nin bölgede tek hakim güç olması, bölge ülkelerinin dış dünya ile ve kendi aralarında ulaşım sorununu beraberinde getirmiştir.

TRACECA'yı oluşturan aktörler bunlardır; Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Özbekistan, Romanya, Türkmenistan, Tacikistan, Türkiye ve Ukrayna. TRACECA'nın geliştirilmesi için, 1998 tarihinde, Azerbaycan'ın başkenti Bakü'de üye ülkeler arasında Çok Taraflı Temel Anlaşma imzalamıştır ve bu anlaşma TRACECA'nın uygulanmasına öncülük etmektedir. 2009'da bölgenin önemli aktörlerinden biri olan İran, TRACECA'ya katılmıştır (Servantie, 2016).

* TACIS (Bağımsız Devletler Topluluğu'na Teknik Yardım - Technical Aid to the Commonwealth of Independent States), AB'nin 1990'lı yıllarda Orta Asya ülkelerine yönelik hayata geçirdiği yardım programıdır. TACIS çerçevesinde Gıda Güvenliği ve İnsani Yardım programları uygulanmıştır (Kaya, 2017: 3).

İKİNCİ BÖLÜM

MODERN İPEK YOLU'NUN YENİ VİZYONU

2.1. Modern İpek Yolu Projesinin Ortaya Çıkışı: Tek Kuşak Tek Yol Projesi

Tarihi İpek Yolu'nun önemini kaybetmesinin bir diğer nedeni de son yüz yıl içerisinde insanların ve yüklerin uçaklarla, gemilerle taşınmasıydı. Fakat bununla birlikte, 1978 yılında Çin'de başlayan ekonomik canlanma, gemilerin Avrasya'nın içerisine doğru yelken açamaması ve ayrıca uçaklarla her türlü ulaşımın sağlanamaması veya pahalıya mâl olması Büyük İpek Yolu'nu yeniden gündeme getirmiş ve bu yolun restorasyonu söz konusu olmuştur. 1980'den bu yana Çin ekonomisi, yüklerin depolarda biriktirildiği kadar güçlü hale geldi. Dahası, Mao Dönemi'nin sonu, dış politikada uzlaşmaya ve neo-liberal görüşlere yol açtı. Tüm bu yaşananlar bu yolun gelişimine olanak sağladı (Tağibeyli, 2018).

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Deng Xiaoping ile 1978'de dönüşüm süreci başlatan Çin, 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü (WTO)* üyeliği elde etmiştir. Tüm bu gelişmelerle birlikte Çin son yıllarda dünyanın en büyük üreticisi unvanını kazanmış ve bu ekonomik büyüme hızını 2008 küresel ekonomik krizine kadar sürdürmüştür. Krizden sonra 2011 yılına kadar ekonomik büyüme oranı sürekli düşmüş ve bu yüzden Çin hükümeti yeni ekonomik kalkınma planlarına gerek duymuştur (Balcı, 2018: 2). Modern İpek Yolu Projesi, bir başka adıyla Tek Kuşak Tek Yol (One Belt One Road - OBOR) Projesi bu süreçte ortaya çıkmıştır.

2.1.1. Projenin Tanıtımı, İçeriği ve Kapsamı

OBOR Projesi, Çin Halk Cumhuriyeti'nin (ÇHC) 1949'da kurulmasından bu yana Çin'in en iddialı dış politika programıdır. 2013 yılında ÇHC Cumhurbaşkanı Xi Jinping'in, Kazakistan'a yaptığı ziyaret sırasında, "OBOR"u inşa etmek için "stratejik vizyon" belirten bir konuşma yaptı. Xi Jinping, konuşma sırasında, Çin'den

* Dünya Ticaret Örgütü (WTO - World Trade Organization), 15 Nisan 1994 tarihinde Fas'ta imzalanan Dünya Ticaret Örgütü Anlaşması ile kurulmuştur. Uruguay Round müzakereleri sonunda, Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması'nın yerini alan 29 ayrı çok taraflı hukuki anlaşmayı ve Bakanlar Bildirisini kapsayan WTO, üye ülkelerin iç ticaret yasalarını ve düzenlemelerini nasıl yapacakları konusunda yasal bir çerçeve ortaya koymaktadır (Bulum vd., 2013: 154).

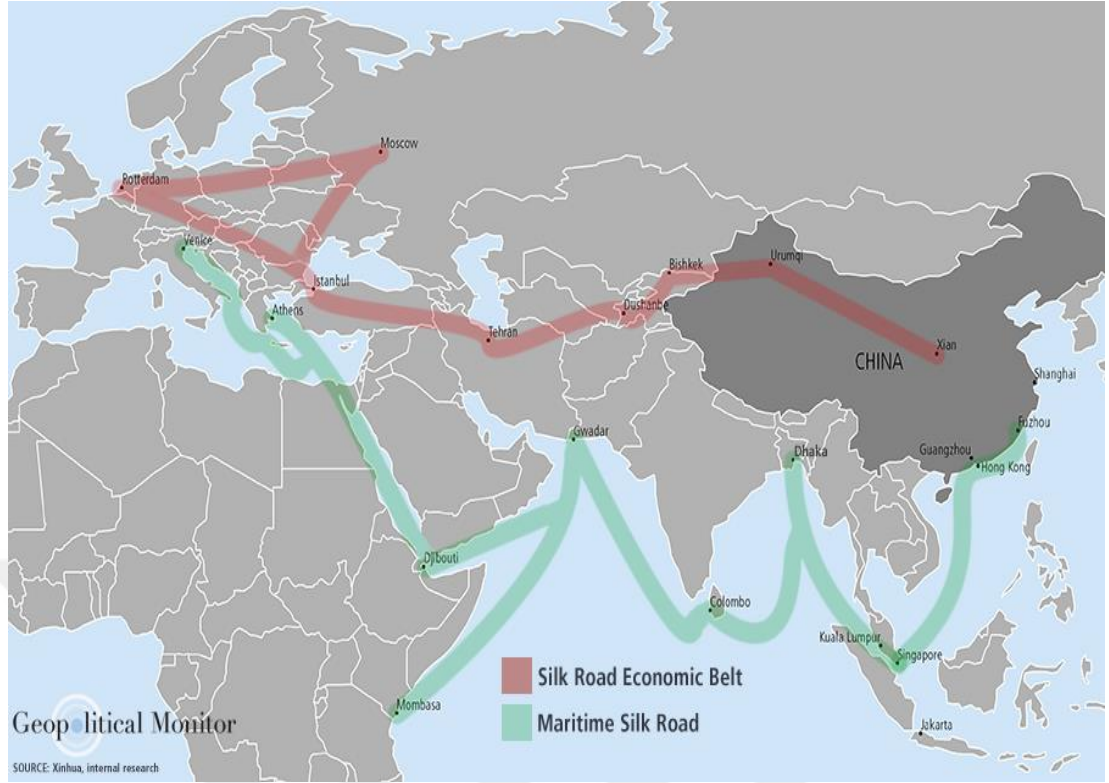
Avrupa'ya kadar 2.000 yıllık İpek Yolu'nun tarihsel görüntülerine dayanan, Pasifik'ten Baltik Denizi'ne ulaşım kanalını açmak için karaya dayalı "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı"nın yaratılmasını önerdi. Bir aydan kısa bir süre sonra, Endonezya ziyareti sırasında Xi, "Deniz İpek Yolu" hattını inşa etme niyetini belirtti. Başta Avrasya topraklarını (Avrupa ve Asya) hedef alan OBOR Projesi, aynı zamanda Afrika, (çoğunlukla Kuzey, Kuzey Doğu ve Güney Afrika), Okyanusya ve hatta Latin Amerika ile bağlantı kurmayı amaçlamaktadır (Ghiassy ve Zhou, 2017: 1; Nünlist, 2016: 1-2). Tek kuşak ile İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (Silk Road Economic Belt - SREB), tek yol ile ise Deniz İpek Yolu (Maritime Silk Road - MSR) kastedilmektedir.

2.1.1.1. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı

Mackinder'in "Kara Hakimiyet Teorisi" ve Spykman'ın "Kenar Kuşak Teorisi" ile uyumluluk gösteren SREB, Çin'in büyük güç diplomasisi ve küresel yönetim yürütmesi için bir platformdur. Ekonomik bir bakış açısından bakacak olursak, Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan SREB, güzergâh boyunca insanlara ve ülkelere hizmet etmek için karşılıklı, barışçıl, işbirlikçi ve kapsayıcı gelişmeleri teşvik etmek, etkileşimde bulunmak ve işbirliği yapmak için devasa bir projedir. SREB, Doğu'da bulunan Asya-Pasifik Ekonomik Çemberi'ni, Batı'daki Avrupa Ekonomik Çemberi ile birleştirerek, Avrasya'da birçok ülkeyi kapsamakta ve iç ticaret hacmi toplam küresel ticaret hacminin yaklaşık dörtte birini oluşturmaktadır. Toplamda yaklaşık üç milyar nüfusu olan bu güzergah dünyanın en uzun ekonomik koridoru olarak kabul edilmektedir (Li ve Wang, 2015: 170-171).

Aşağıdaki Harita 9'de görüldüğü üzere, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (SREB), Çin'i Orta Asya ve Rusya üzerinden Avrupa'ya; ve aynı zamanda Orta Doğu ile Orta Asya'ya bağlamakta olup; Çin ile Güneydoğu Asya-Güney Asya ve Hint Okyanusu'nu bir araya getirecek olan hattır (www.china-trade-research.hktdc.com, 2018). Orta Asya ülkelerindeki altyapı tesislerinin iyileştirilmesi, iç ve dış yatırımların artırılması ve piyasa ekonomisinin serbestliliğinin sağlanması bu hattın öncelikli hedefleri arasındadır. SREB, hızlı tren, yol, limanlar, havaalanları, doğalgaz boru hatları ve diğer altyapı projelerini içermektedir (Karagöl, 2017: 1).

Harita 9. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolu



Kaynak: www.geopoliticalmonitor. (2017). Fact Sheet: China's One Belt One Road Initiative.

SREB için en önemli bölgelerden birisi Orta Asya'dır. Orta Asya ülkeleri Batı Çin'deki pazarlara ulaşımı sağlayan kara yolları için ağ geçidi oluşturmaktadır. SREB'in 2013'teki duyurusundan bu yana, altyapı, enerji ve ticaret üzerine Çin ile Orta Asya ülkeleri arasında milyarlarca dolarlık ikili anlaşmalar imzalanmıştır. Çin bu tür yatırımları Orta Asya'da daha önceden de yapmasına rağmen, projenin duyurulmasından bu yana, mevcut ve yeni olan çoğu yatırımlar veya krediler, SREB şemsiyesi altına yerleştirilmiştir (Lain, 2018: 1). Ayrıca SREB çerçevesinde Çin Parası olan Yuan'ın Orta Asya ekonomilerinin gelişimi üzerindeki etkisi artacaktır.

SREB'in gelişimi, Doğu ve Batı Çin arasındaki dengesizliğin ortadan kaldırılmasına, sürdürülebilir ekonomik ve sosyal kalkınmanın sağlanmasına ve eyaletlerarası işbirliğinin gerçekleştirilmesine katkı sağlayacaktır. Örneğin, SREB'in tam hızıyla faaliyetiden sonra, Sincan eyaleti, Sincan, Gansu, Çinghay, Shanxi ve Ningxia'nın da aralarında bulunduğu bu beş batı vilayetinin coğrafi konumu, toprak kütlesi, kaynakları, potansiyeli ve nüfuzu için kilit bir bölge haline dönüşecektir (Bkz. Harita 10). Nitekim SREB Çin'i dış dünyaya bağlayarak, Çin'deki reformu ve gelişmeyi teşvik ederek "Doğu Türkistan" meselesinin çözümüne zemin hazırlaya

bilir. Ayrıca Xi'an Şehri'nden Urumçi Şehri'ne giden yol, İpek Yolu'nun ana güzrgâhını oluşturmakta ve birçok yoksulluğa sahip bölgeyi kapsamaktadır. Çin'in kuzeybatı kalkınma stratejisinin odak noktası olan SREB, Orta ve Batı Çin'deki eyaletlere farklı tarım ürünlerini, yerel gıdaları, mekanik ve elektrik ürünlerini batıya ihraç etmek için büyük fırsatlar sunmaktadır (Li ve Wang, 2015: 172). Bu yüzden OBOR projesinin bir parçası olan SREB'in, küresel vizyonu yerine Çin'in dış politikasını yansıttığı düşünülmektedir. Birçok yönden SREB, Çin'in kuzeybatısının, özellikle Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nin kalkınmasıyla ilgili gelişmelerin bir uzantısıdır (Dave, 2018: 100).

Harita 10. Ekonomik Güç Sıralaması



Kaynak: Shang, C. (2017). "Bir Kuşak Bir Yol" Projesi ile Türkiye.

2.1.1.2. Deniz İpek Yolu

Alfred Mahan'ın "Deniz Hâkimiyet Teorisi" ile uyumluluk gösteren MSR, Fuzhou'da* başlayan ve Güney Çin Denizi üzerinden Güneydoğu Asya'ya, aynı zamanda Hint Okyanusu üzerinden Malakka Boğazı'na ve Basra Körfezi'ne bağlanan, Akdeniz üzerinden Avrupa'ya uzanan bir deniz yolu hattıdır (bkz. Harita 9). Her ne kadar MSR'nin bitiş noktası Süveyş Kanalı ve Avrupa olsa da, bu hat

* Çin'deki bir şehir.

Cibuti, Kenya, Madagaskar, Mozambik ve Tanzania gibi çeşitli Doğu Afrika ülkelerine de uzanacaktır. Bu yüzden bazı analistlerin düşüncesine göre, MSR'nin odak noktası Asya ve Afrika arasındaki gelişen ticaret büyümesini desteklemek ve kolaylaştırmaktır. Aslında dünyanın en büyük ikinci ekonomisine sahip olan ve gelir kaynağının büyük kısmını deniz yolu ile sağlayan bir devlet için bu girişimler önem arz etmektedir. Bu hattın öneminin temel nedeni ise; Aden Körfezi ve Malakka Boğazı ile ilgili güvenlik sorunlarının ortaya çıkması ve mevcut güzergâhların maliyetli olmasıdır (Karagöl, 2017: 1-2; Blanchard ve Flint, 2017: 226).

Henüz MSR ile ilgili herhangi bir plan veya proje listesi kamuya duyurulmasa da, MSR'nin önemli bir bileşenini yüksek hızlı demiryolları, karayolları, hava ve deniz limanları, yardımcı istasyonlar, elektrik şebekeleri, petrol ve doğalgaz boru hatları ve telekomünikasyon ağları gibi altyapı projelerini içerecektir. MSR büyük sanayi parkları ve bölgedeki üretim tesisleri ile birleşerek, Özel Ekonomik Bölgeler'in yapımını da tetikleyecektir. Ayrıca nakliye, inşaat, enerji, ticaret, turizm, bilgi teknolojisi, biyo teknoloji ve alternatif enerji yatırımlarına da tanıklık edecek olan MSR, ekonomik aktiviteyi kolaylaştıran ve destekleyen ticaret fuarları, sergi salonları ve diğer yapıları da kapsayacaktır (Blanchard ve Flint, 2017: 226).

MSR projesinin en önemli hedeflerinden birisi de Çin'in ekonomik büyümesini devam ettirmektir. MSR ile ilgili altyapı projeleri, Çin'in daha zengin kıyı bölgeleri ile az gelişmiş bölgeleri arasında ve rota üzerindeki diğer ülkeler ile bağlantıları geliştirerek yarar sağlayacaktır (Zhang, 2017: 321). Nitekim Çin devleti, bu proje ile Çin'in iç ekonomik entegrasyonunu ve rekabet gücünü artıracığını, aynı zamanda bölgesel olarak dengeli bir büyümeye teşvik edeceğini ummaktadır.

MSR projesinin duyurulmasından bu yana, Çin'deki eyalet hükümetleri projeden büyük ölçüde fayda sağlamak için diğer eyaletlerle rekabete girdiler. Örneğin, Güneydoğu Çin'de, Fujian Eyaleti'ndeki Quanzhou Şehri, Eski Deniz İpek Yolu'nun başlangıç noktasıdır ve Quanzhou MSR'de de benzer statüsünü korumak için çok çalışmıştır. Tüm bunlara ek olarak MSR; yardım, yatırım ve krediler, yeni pazarlar ve teknoloji sağlanması yoluyla projeye dahil olan ülkelerin gelişimini destekleyerek Çin'in büyümesine de dolaylı olarak katkı sağlayacaktır. Dahası, Çin'in Exim Bank sözcüsünün ifadesiyle MSR, "birleşik bölgesel pazar ve endüstriyel değer zincirleri oluşturmak için tasarlanmıştır". Ayrıca Çin MSR ile ilgili

projeleri finanse ederek büyük döviz rezervlerinin azaltılmasını ve Yuan'ın değer kazanmasını sağlayacaktır. Üstelik MSR sayesinde Çin'in Batı dünyası ile ticaret sürtüşmelerinin azalacağı düşünülmektedir (Zhang, 2017: 321; Blanchard ve Flint, 2017: 229).

2.1.1.3. Projenin Ana Hedefleri

OBOR Projesi'nin öncelikleri ekonomik, yerel ve stratejik boyutlardan görülebilir. Bazıları OBOR'u bir ekonomik kalkınma stratejisi olarak değil, politik bir strateji olarak görmektedir. Fakat OBOR'un ekonominin kilit bir bileşeni olduğuna dair hiç bir şüphe yoktur. Çin'in ekonomik kalkınma stratejisinin bir uzantısı olarak, OBOR'un dünya çapındaki gayri safi milli hasılasının yüzde 55'ini ve dünya nüfusunun yüzde 70'ini potansiyel olarak etkilemesi beklenmektedir (Pu, 2016: 113). OBOR'un organizasyonel yapısı, projenin bir ekonomik kalkınma stratejisi olduğunu göstermektedir.

Proje Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dış İşleri Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığı tarafından yürütülmektedir. Kordinasyon işleri ise Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu tarafından yapılmaktadır. Farklı ekonomik güce sahip ülkeleri bir araya getiren OBOR Projesi Çin için önemli fırsatlar sunmaktadır ve Çin bu fırsatları değerlendirerek işbirliği, kalkınma ve istikrar için uygun ekonmik ortam oluşturmayı hedeflemektedir. Hu Jintao* ile başlatılan ve Xi Jinping ile daha da geliştirilen “komşuluk politikası” bu proje ile uyumluluk teşkil ederek bölgesel gücünü daha da arttıracaktır (Yiğenoğlu, 2018: 16).

Kuşak ve Yol üzerindeki yer alan ülkeler genellikle kaynak açısından avantajlara sahiptir ve ekonomileri birbirini tamamlayıcı niteliktedir. Bu nedenle, bölgede işbirliği için büyük bir potansiyel ve alan vardır. OBOR Projesi politika koordinasyonunu, tesislerin bağlanabilirliğini, engelsiz ticareti, finansal entegrasyonu ve halklar arasında birebir bağları beş ana hedefi olarak desteklemektedir ve aşağıdaki kilit alanlarda işbirliğini güçlendirmektedir (www.beltandroadforum.org, 2017):

* Çin'in 6. Cumhurbaşkanı (2002-2012).

Tablo 2. OBOR Projesinin İşbirliği Öncelikleri

Politika Koordinasyonu	Uluslararası işbirliği, çok düzeyli uluslararası makro politika alışverişi ve iletişim mekanizması
Tesisler ile Bağlantı	Altyapı inşaat planlarının ve teknik standart sistemlerinin uyumlaştırılması, ortaklaşa uluslararası transit geçiş yollarının yapımı ile altyapı ağının oluşturulması
Engelsiz Ticaret	Gümrük işbirliği, denetim ve karantina, sertifikasyon ve akreditasyon, standart ölçüm ve istatistiksel bilgiler alanlarında ikili ve çok taraflı işbirliğinin geliştirilmesi, sınır kapılarında “tek pencere” sistemine geçiş, sınır ötesi e-ticaret, tarife dışı engelleri azaltma, vergilendirme anlaşmaları, yatırım koruması
Finansal Entegrasyon	Finansal işbirliğinin geliştirilmesi, Asya’da bir para birimi istikrar sistemi, yatırım ve finansman sistemi, kredi bilgi sisteminin oluşturulması
Halklar Arasında Birebir Bağların Kurulması	Kültürel ve akademik bilgi paylaşımı, personel ve medya işbirliğinin sağlanması, sanat, film festivalleri, kitap fuarlarının organize edilmesi

Kaynak: www.beltandroadforum.org. (2017). Vision and Actions on Jointly Building Belt and Road - kaynağından derlenmiştir.

OBOR projesi ile Çin hükümeti Çin’deki işgücü maliyetleri yükseldikçe, yoğun işgücü üretimini Vietnam, Kamboçya gibi yakın ülkelerde yeniden konumlandırarak, ihracata dayalı büyüme modelini sürdürmeyi hedeflemektedir (Richet, 2016).

2.1.1.4. Kuşak ve Yol Boyunca Ülkeler

Çin’in Tarihi İpek Yolu’nu yeniden canlandırma girişimi, Marshall Planı’ndan* veya AB’nin genişlemesinden daha büyük bir ekonomik sonuç üretme potansiyeline sahiptir. Ekonomileri toplam 21 trilyon dolara ulaşan güzergâh üzerindeki ülkelerin ekonomisi ve kültürel hayatı, proje sayesinde daha da canlanacaktır. 4.4 milyar insanı ve dünya ekonomisinin yaklaşık % 40’ını kapsayan OBOR Projesi, II. Dünya

* II. Dünya Savaşı sonrasında 1947 yılında ABD Dışişleri Bakanı George Marshall tarafından önerilen ve daha sonra kendi adıyla anılacak olan Avrupa’ya yardım planıdır. Savaş sonrasında, Avrupa ülkelerine ekonomik kalkınmaları için yapılan ve komünizm karşıtı olan bu yardımdan 16 ülke faydalanmıştır (Ertem, 2009: 391).

Savaşı'ndan sonra Avrupa'yı yeniden inşa etmeyi amaçlayan Marshall Planı'ndan dolar olarak 12 kat daha büyüktür ve projenin değeri 1,4 trilyon dolar olacağı düşünülmektedir (Tuncel, 2018).

OBOR ülkelerinin 49'u Asya'da, 16'sı Avrupa'da, 3'ü Afrika'da ve 1 tanesi de Okyanusya kıtasında bulunmaktadır. Bu ülkeler arasında Katar (64 bin dolar), Yeni Zelanda (41 bin dolar), Güney Kore (29 bin dolar), Litvanya (14 bin dolar) gibi milli geliri yüksek olan ve Mısır (3600 dolar), Nepal (800 dolar) gibi düşük milli gelirlerle sahip olan farklı ülkeler bulunmaktadır (Güner, 2018: 113). Aşağıdaki tablo ve haritada bu ülkeler görülmektedir:

Tablo 3. Kuşak ve Yol Boyunca Ülkeler

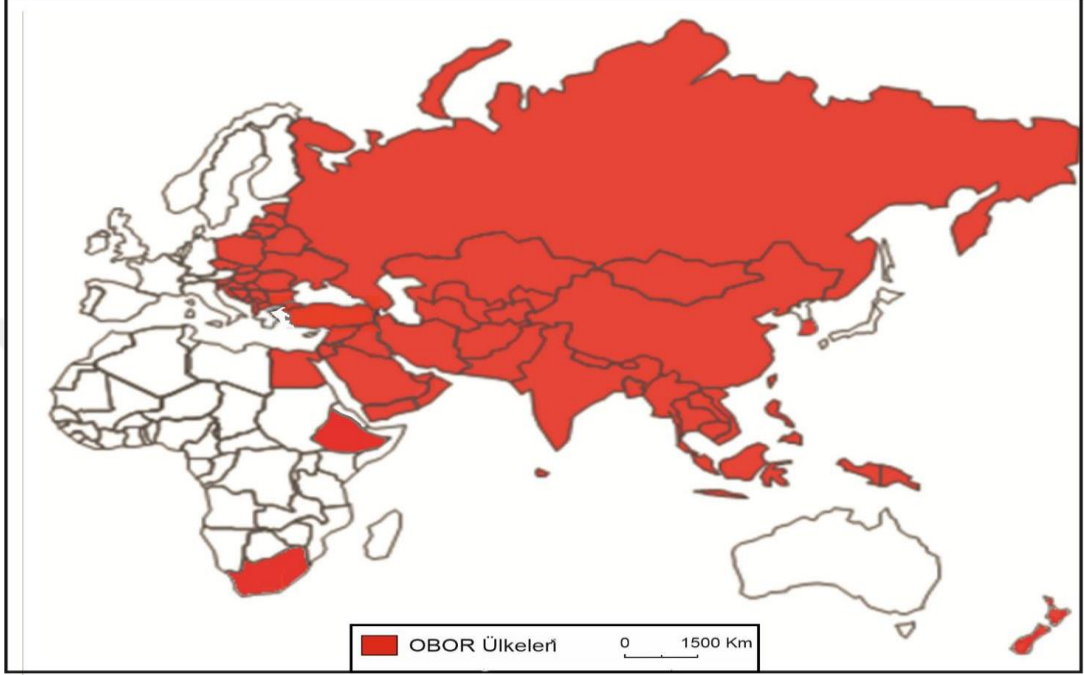
Doğu Asya	Çin, Moğolistan, Güney Kore
Güneydoğu Asya	Brunei, Kamboçya, Endonezya, Laos, Malezya, Myanmar, Filipinler, Singapur, Tayland, Timor-Leste, Vietnam
Orta Asya	Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan
Ortadoğu ve Afrika	Bahreyn, Mısır, İran, Irak, İsrail, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Umman, Katar, Suudi Arabistan, Filistin, Suriye, Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen, Güney Afrika, Etiyopya
Güney Asya	Afganistan, Bangladeş, Butan, Hindistan, Maldivler, Nepal, Pakistan, Sri Lanka
Avrupa	Arnavutluk, Ermenistan, Azerbaycan, Belarus, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Gürcistan, Macaristan, Letonya, Litvanya, Makedonya, Moldova, Karadağ, Polonya, Rusya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Türkiye, Ukrayna
Güney Batı Pasifik	Yeni Zelanda

Kaynak: Güner, B. (2018). OBOR Girişimi'nin Coğrafyası.

Bu ülkeler incelendiği zaman, çoğunun gelişmekte olan ekonomilere sahip olduğu görülmektedir. Bu yüzden OBOR projesi, ülkelere altyapılarının gelişmesi ve daha büyük bir ekonomiye sahip olma olasılığını sunmaktadır. Uzun vadeli perspektifte, bu ülkeler sadece bir geçiş noktası değil, aynı zamanda küresel ticaret yolu zincirinin bir parçası olacaktır (Balcı, 2018: 4). Güç üretimi, ulaştırma, su temini ve telekomünikasyon için ölçeklendirilebilir altyapının planlanması ve dağıtımı, bahsi geçen ülkeler için çok ihtiyaç duyulan ekonomik ve toplumsal

bağlanabilirliği beraberinde getirecektir. Proje aracılığıyla, Çin kendi uzun vadeli kalkınmasını güvence altına alırken, muazzam mali ve endüstriyel kaynaklarını, yeteneklerini ve kırk yıllık reform ve açılım deneyimini paylaşmayı teklif etmektedir (Buehler ve Suchodolski, 2017).

Harita 11. OBOR Ülkeleri



Kaynak: Güner, B. (2018). “OBOR Girişimi’nin Coğrafyası”.

OBOR projesi ile güzergahtaki ülkelerin küresel ekonomiye entegrasyonunun sağlanacağı, sermaye akışının artacağı ve istihdamın artırılacağı düşünülmektedir. Aynı zamanda bazı uzmanlar Çin’in bu projeyle Soğuk Savaş sonrası ABD liderliğine dayanan tek kutuplu dünya düzenine karşı çok kutuplu bir dünya düzeninin yaratması görüşündedirler (Çakan, 2017: 38).

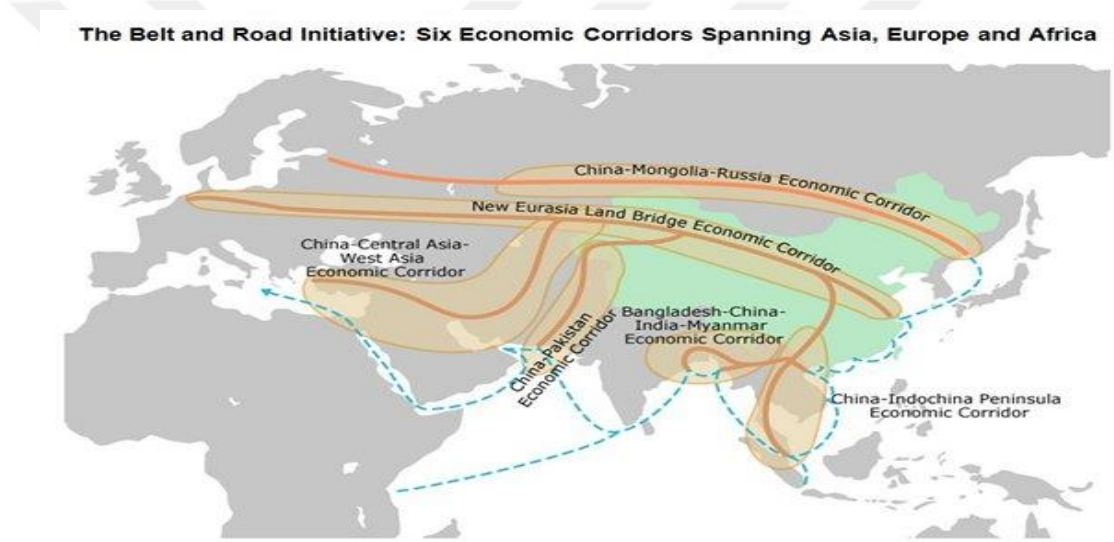
2.1.1.5. Altı Büyük Ekonomik Koridor

Kuşak ve Yol Projesi’nin kara ağını, Asya ve Avrupa ulaşımını sağlayan ve “ekonomik koridor” olarak adlandırılan altı büyük koridor oluşturmaktadır ve bu koridorlar büyük ölçüde demiryollarından ibarettir. Koridorlardan ikisi Çin-Avrupa bağlantısını, biri Çin-Orta ve Batı Asya ile Ortadoğu bağlantısını, geriye kalan üç koridor ise Çin, Güney ve Güneydoğu Asya bağlantılarını sağlamaktadır (bkz. Harita 10). Bu koridorlar sadece ulaşım amacına yönelik değil, çok sayıda sanayi yatırımı

ve bu yatırım sayesinde koridorların çevresinde oluşacak ekonomik işbirliği kuşağını da ifade etmektedir (Güner, 2018: 117). Bahsi geçen koridorlar bunlardır:

- Yeni Avrasya Kara Köprüsü
- Çin-Moğolistan-Rusya
- Çin-Orta ve Batı Asya
- Çin-Hindi Çini Yarımadası
- Çin-Pakistan
- Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar

Harita 12. Asya, Avrupa ve Afrika'yı Kapsayan Altı Ekonomik Koridor



Kaynak: Maraczi, F. (2017). Maps of the Silk Road.

2.1.1.5.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü

İkinci Avrasya Kara Köprüsü olarak da bilinen Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (YAKKEK), Çin'in Jiangsu Eyaleti'ndeki Lianyungang'dan, Sincan'daki Alashankou'dan Hollanda'nın Rotterdam Kenti'ne uzanan uluslararası bir demiryolu hattıdır. Çin topraklarından çıktıktan sonra, YAKKEK, Kazakistan, Rusya, Beyaz Rusya ve Polonya'dan geçerek Avrupa'nın birçok limanına ulaşıyor (www.china-trade-research.hktdc.com, 2018).

Planlara göre YAKKEK 11.800 km uzunluğunda olacak ve 30'dan fazla ülkeye hizmet verecektir. Bu koridordan yararlanan Çin, rota boyunca dört yük tren yolu açmıştır. Bunlar arasında Chongqing'den Duisberg'e (Almanya), Wuhan'dan

Melnik'e ve Pardubice'ye (Çek Cumhuriyeti), Chengdu'dan Lodz'a (Polonya) ve Zhengzhou'dan Hamburg'a (Almanya) giden bir rota bulunmaktadır. Buna ek olarak, bu yollar boyunca Çin, verimliliği ve kolaylığı artırmak için “deklarasyon, denetim, kargo tahliye” politikasını yayınlamıştır (www.lehmanbrown.com, 2017).

Harita 13. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru



Kaynak: www.oboreurope.com. One Belt.

YAKKEK'i kullananlar arasında önde gelen elektronik ve otomotiv şirketleri bulunmaktadır. Bunlar Foxconn, Inventec, Acer, IBM, Honeywell, CISCO, Hewlett-Packard, DHL, Philips, Ericsson, Seagate, Samsung, FIAT, BMW, Audi, Volkswagen ve diğerleri de dahil olmak üzere Çin'de Chongqing ve Chengdu'da mağaza kurmuş büyük şirketlerdir. Bu şirketler genellikle Chongqing-Duisburg ve Chengdu-Lodz hatlarını kullanmaktadırlar. Aynı zamanda, YAKKEK, General Motors, General Elektrik'in Özbekistan'daki, Toyota'nın Kazakistan'daki yatırımlarından yararlanan çok uluslu şirketlerin üretim alanlarının tanıtımına katkı sağlamaktadır (Inan ve Yayloyan, 2018: 33).

YAKKEK Çin ve AB arasındaki mesafeyi kısaltmakta ve aynı zamanda maliyetleri de düşürmektedir. Chongqing ve Duisburg arasında, 2014 yılında Kazakistan rotası ile yaklaşık 18 gün süren 11.000 kilometrelik bir yolculuk, bugün yaklaşık 14 gün sürmektedir. Deniz yolu ile Çin'den Avrupa'ya malların taşınma süresi ise yaklaşık 25 ile 45 gün arasındadır. Avrasya Ekonomik Birliği'nin (AEB)*

* Avrasya Ekonomik Birliği'nin (AEB) kurulması düşüncesi ilk kez 29 Mart 1994 yılında Kazakistan'ın Cumhurbaşkanı Nursultan Nazarbayev tarafından dile getirilmiştir. AEB'nin kurulması

kurulması ise maliyetleri daha da düşürmüş, koridorun önemini daha da artırmıştır. Mesela, koridor boyunca konteynırların taşınması maliyeti 2014 senesinde 7000 dolar iken, 2016'ya kadar 4,000 dolar'a inmiş ve yakında 2,000 dolara kadar inmesi beklenmektedir. AEB'in bir başka katkısı ise, AEB üyelerinin (Kırgızistan, Kazakistan, Rusya ve Beyaz Rusya) sınırları arasında gümrük kontrolünün kaldırılması ile ilgilidir (Inan ve Yayloyan, 2018: 33-34). Nitekim bu karardan sonra demiryolları da dahil olmak üzere ulaşım hizmetlerinin daha iyi bir şekilde entegre edileceğini ve araçların sınırların ötesine daha kolay bir şekilde ulaşabileceğini düşünebiliriz.

2.1.1.5.2. Çin-Moğolistan-Rusya

Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (ÇMREK) kurulması önerisi, Xi Jinping tarafından 11 Eylül 2014'te Duşanbe'de düzenlenen Şanghay İşbirliği Örgütü Zirvesinde ileri sürülmüştür. Üç ülke tarafından kurulacak olan ekonomik koridor Rusya ve Moğolistan yetkilileri tarafından olumlu karşılandı ve 2016 yılında OBOR önerisi çerçevesindeki ilk çok taraflı "ÇMREK'in Kurulmasıyla İlgili Plan Taslağı" imzalandı. Bahsi geçen ülkelerin yetkilileri SREB'in önemli bir parçası olan bu koridoru, Rusya'nın Avrasya Birliği ve Moğolistan'ın "Bozkır Yolu" projeleri ile birleştirmeyi amaçlamaktadır. Böylelikle, bu ülkelerin potansiyeliden ve avantajlarından yararlanarak karşılıklı menfaata dayalı ekonomik kalkınma ortamı oluşturulacak, bölgede ekonomik entegrasyon süreci hızlandırılacaktır (Çmrek, 2017).

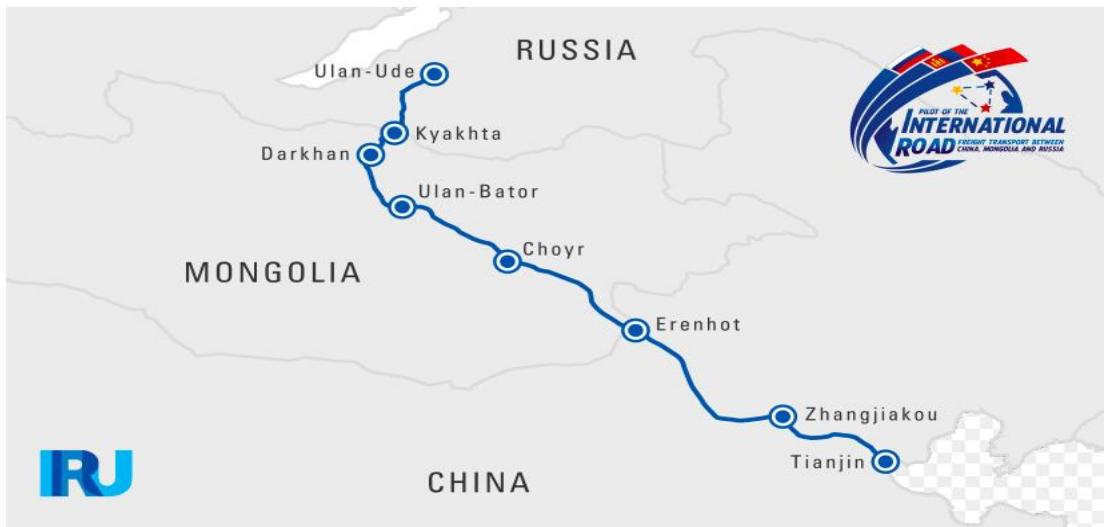
ÇMREK'in hem Rusya hem de Moğolistan tarafından olumlu karşılanmasının en önemli nedenlerinden birisi, koridorun iki ülkenin ekonomik strateji gelişimine katkı sağlamasıdır. 2012 yılından bu yana Rusya, ulusal ekonomik kalkınma stratejisini Asya Pasifik bölgesine doğru yaymağa başladı. ABD'nin ve diğer Batı ülkelerinin Ukrayna Krizi'nden dolayı uyguladığı kısıtlamalar Rusya'yı Doğu'ya bakması için daha da kararlı hale getirdi. Diğer taraftan Moğolistan, Çin ve Rusya

ise, 20 yıl sonra, 29 Mayıs 2014 tarihinde Beyaz Rusya, Kazakistan ve Rusya devlet başkanları tarafından imzalanan anlaşma ile sağlanmıştır. 10 Ekim 2014 tarihinde Ermenistan, 12 Ağustos 2015 tarihinde ise Kırgızistan beşinci üye olarak AEB'ye dahil edilmiştir. Siyasi ve ekonomik nitelik taşıyan birliğin amacı bölgesel ekonomik refahın ve güvenliğin sağlanmasıdır (Yılmaz, 2017: 66-67).

arasında “sıkışmış” bir ülke konumunda bulunduğundan, iki komşu arasındaki ilişkiyi dengelemek için, çok yönlü “üçüncü komşu” dış politikasını uygulamaya başladı. Bu yüzden Çin ve Rusya’nın ekonomik işbirliğini güçlendirmesi Moğolistan’ın da çıkarlarına uygun gözükmektedir. 2013 verilerine göre, Çin ile Moğolistan arasındaki ikili ticaret hacmi Moğolistan’ın toplam dış ticaretinin % 51’ini oluşturmaktadır ve Çin Moğolistan’ın en büyük ticaret ortağıdır. Rusya ise Moğolistan’daki birçok önemli sektörde hakim konumundadır (Zhang ve Zhang, 2017: 161-162). ÇMERK bu üç ülkenin çıkarlarını birleştirebilir ve aynı zamanda ulaşım altyapı tesislerinin inşasının geliştirilmesine, gümrükleme ve nakliye faaliyetinin kolaylaştırılmasına, taşımacılıkta uluslararası işbirliğini teşvik edilmesine ve ticari işbirliğine katkı sağlayabilir. Böylece Moğolistan’ın denizlere erişim sorunu çözülebilir ve üç ülkenin Kuzeydoğu Asya’da işbirliği yapması için ortak çıkarları bulunabilir.

ÇMERK’in iki kanalı vardır ve bunlardan birincisi; Çin’in kuzeyindeki Beijing-Tianjin-Hebei bölgesinden başlayıp, İç Moğolistan Özerk Bölgesi’ne, ardından da Rusya’ya uzanmaktadır. İkincisi ise; Çin’in kuzeydoğu kesimindeki Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin kentleri ve Manzhouli gibi kentleri Rusya’nın Chita kentine bağlamaktadır (Çmrek, 2017). ÇMERK’in inşası sadece üç ülkenin gelişimi için fırsatlar sunmayacak, aynı zamanda Doğu Asya bölgesinin geri kalanına da etkisini gösterecektir.

Harita 14. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru



Kaynak: www.beltandroad.ventures.com. (2018). What does the China-Mongolia-Russia Economic Corridor mean for Mongolia?

2.1.1.5.3. Çin-Orta Asya ve Batı Asya

Çin-Orta Asya ve Batı Asya Ekonomik Koridoru (ÇOABAEK) hattı Çin ile Arap Yarımadası'nı birbirine bağlamaktadır ve kapladığı geniş bölge genellikle eski İpek Yolu'nun yörüngesini izlemektedir. Hat Çin'in Sincan bölgesinden başlamakta ve Orta Asya üzerinden geçerek Basra Körfezi'ne, Akdeniz'e ve Arap Yarımadası'na ulaşmaktadır. Beş Orta Asya ülkesi (Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan) ve Batı Asya'daki 17 ülke üzerinden (İran, Suudi Arabistan ve Türkiye dahil) geçen koridor, SREB'in önemli bir bileşenini oluşturmaktadır (Çoobaek, 2017). Azerbaycan, Gürcistan ve Rusya üzerinden Ukrayna'ya uzanacak olan Ekonomik Koridor'un bazı bileşenleri tamamlanmıştır. Mesela, Çin-Kırgızistan-Özbekistan karayolu ve Özbekistanda bulunan en uzun demiryolu tüneli ve ayrıca demiryolu hattı tamamlanmıştır. 2016 yılından Çin ve Afganistan arasında bir demiryolu bağlantısı da hizmete sunulmuştur (Adıbelli, 2018).

Harita 15. Çin-Orta Asya ve Batı Asya Ekonomik Koridoru



Kaynak: www.oboreurope.com. One Belt.

Çin, Demir İpek Yolu olarak anılan BTK Demiryolu Hattı sayesinde ÇOABAEK'e bağlanacak olan Güney Kafkasya ülkeleri ile ticari ilişkilerin gelişimine önem vermektedir. Bu yüzden Çin bölgeye çok sayıda yatırım yapmıştır. Hatta Çin hükümeti Gürcistan'daki Poti Sanayi Bölgesi'nin yüzde 75'ini satın alaabileceklerini duyurmuştur. ÇOABAEK'de önem arz eden hatlardan biri de Çin-İran

demiryolu projesidir. İran jeopolitik konumu itibari ile OBOR projesi için önemli bir ülkedir (Adıbelli, 2018).

Orta Doğu'yu bir kapı olarak düşünecek olursak, İran da bu kapının anahtarıdır. Bu yüzden Hu Jintao zamanında İran Çin'i Orta Doğu'ya ve Avrupa'ya bağlayan en önemli bölge olarak düşünülmüştü ve Çin ile İran arasında stratejik ortaklık kurulmuştu. Ayrıca dünyada en fazla petrol rezervlerine sahip ülkelerden biri olan Irak'ın yönetiminin İran'a yakın olması Çin için çok önemlidir. Çünkü bu iki ülke ile kurulacak yakın ilişkiler, Çin'in enerji politikasına önemli ölçüde yansımaktır (Adıbelli, 2018). Ayrıca İran'ın Suriye yönetimiyle yakın stratejik ilişkileri, hem Irak'ta, hem Lübnan'da, hem de Suriye'de İran hükümetinin desteklediği devlet dışı aktörlerin bulunması Çin için Amerikan tehdidine karşı bir güvence olarak görülmektedir.

Orta ve Batı Asya kaynak açısından zengin olmasına rağmen, altyapının istenilen düzeyde olmaması ve özellikle de teknoloji yetersizliği yerel kalkınmayı engellemektedir. ÇOABAEK'in inşası ekonomik ve ticari işbirliğini ve bu bölgelere sermaye akışını kolaylaştıracak, yerel ekonomik ve sosyal kalkınmayı artıracaktır (Çoabaek, 2017).

2.1.1.5.4. Çin-Hindi Çini Yarımadası

Çin-Hindi Çini Yarımadası Ekonomik Koridoru (ÇHYEK), Çin'in Pearl Nehri Deltası'ndan başlayayıp, Nanchong-Guang'an otoyolu ve Nanning-Guangzhou hızlı tren yolu boyunca uzanarak, Vietnam'ın başkenti Hanoi'a ve en sonunda Singapur'a ulaşmaktadır. Bu kara köprüsü Çin'i Hindi Çini Yarımadası ile bağlamakta ve Vietnam, Laos, Kamboçya, Tayland, Myanmar ve Malezya üzerinden geçmektedir. Proje, insan kaynakları, sermaye ve bilgi akışını kolaylaştırmak için bölgedeki şehirleri demiryolu ve otoyol ağıyla daha iyi bir şekilde birleştirmeyi amaçlamaktadır (Çhyek, 2017).

Harita 16. Çin-Hindi Çini Yarımadası Ekonomik Koridor



Kaynak: www.hkmb.hktdc.com. (2015). The ASEAN Link in China's Belt and Road Initiative.

Çin 30 yıllık reform sürecinin ardından, uluslararası rekabet gücü yüksek olan tam bir endüstriyel yapı oluşturmayı başardı. Çin ayrıca endüstriyel gelişimde zengin deneyim ve yüksek teknoloji tecrübesi edindi. Fakat Laos, Myanmar ve Kamboçya da dahil olmak üzere Ekonomik Koridordaki bazı ülkeler, geri kalmış ekonomik kalkınmaya sahip tarım ülkeleridir ve sistematik bir endüstriyel yapıdan yoksunlardır. Bu tip ülkelerde endüstriyel gelişime büyük ihtiyaç vardır. Singapur, Tayland, Vietnam ve Malezya gibi ülkelerin ekonomileri bölgedeki diğer ülkelere göre gelişmiş olsada, endüstrinin gelişimi hala istenilen düzeyde değildir. Hind Çini Yarımadası boyunca endüstrinin az gelişmişliği ve ülkelerin kalkınma düzeyleri arasındaki farklılık uluslararası üretim kapasitesi işbirliğini gerektirmektedir. ÇHYEK'in uluslararası üretim kapasitesi işbirliğine teşvik edilmesi, bölgedeki ülkelerin endüstriyel gelişiminin sağlanmasına yardımcı olacaktır (Zhu ve Zhu, 2016: 189). Ayrıca ÇHYEK'in stratejik işbirliği için yeni fırsatlar yaratabileceği ve ortak kalkınmayı ilerletecek olan bir bölgesel ekonomik topluluk oluşturacağı düşünülebilir. Nitekim proje bölgede yeni büyüme noktaları yaratarak, yarımada

üzerinde ortak refahın sağlanmasına yardımcı olabilir ve Çin-ASEAN* ilişkilerini daha da güçlü hale getirebilir.

2.1.1.5.5. Çin-Pakistan

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (ÇPEK), Çin ile daha ileri seviyede ticaretin yapılması için Pakistan'da altyapıyı geliştirmek ve bölgedeki ülkeleri entegre etmek için yapılan bir projedir. Proje, 20 Nisan 2015 tarihinde Çin Cumhurbaşkanı Xi Jinping'in Pakistan ziyareti sırasında Çin ile Pakistan arasında toplam 46 milyar dolarlık 51 anlaşma imzalanmasıyla başlatıldı. Projenin hedefi yol, demiryolu, hava ve enerji nakil hatlarını modernize etmek ve Pakistan'ın Gwadar ve Karaçi limanlarını Çin'in Sincan eyaletine, Kaşgar'a ve daha ötesine giden karayollarına bağlayarak hem Pakistan, hem de Çin ekonomisine katkı sağlamaktır. ÇPEK sadece Çin ve Pakistan'ı değil, Moğolistan, Rusya, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Afganistan ve Hindistan'ı da sınırlamaktadır. Bu proje, doğal gazın ve enerjinin taşınmasının zaman ve maliyetini azaltacaktır, aynı zamanda Avrasya ülkeleri arasındaki bağlantı, ticaret, iletişim ve işbirliğini geliştirecektir. Bu yüzden üç bin kilometreden daha uzun olan ÇPEK, OBOR Projesi'nin önemli bir parçasını oluşturmaktadır ve bu koridorun korunması için 12 bin kişilik bir özel kuvvet gücü tahsis edilmiştir (Rauf, 2017; Beşer, 2018).

* ASEAN (Association of Southeast Asian Nations - Güneydoğu Asya Uluslar Birliği); 8 Ağustos 1967'de Endonezya, Singapur, Malezya, Filipinler ve Tayland tarafından Bangkok Deklarasyonu'nun imzalanmasıyla kurulmuştur. 1984'de Brunei, 1995'te Vietnam, 1997'de Laos ve Myanmar ve 1999'da Kamboçya ASEAN'a üye olmuştur. Birliğin temel amacı ekonomik işbirliğidir (İspiroğlu ve Pazarcı, 2018: 230).

Harita 17. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru



Kaynak: www.realiran.org. (2016). Iran Keen to Become Part of China-Pak Economic Corridor.

Projede, Çin'in toplam yatıracağı 46 milyar dolarlık yatırımın 33.7'si enerji sektörüne, 5.9'u otoyola ve ara yollara, 5.3'ü demiryolu ve toplu taşımaya, 0.6'sı Gwadar Limanına ve 0.04 milyar dolar da Çin-Pakistan fiber optik ağına yatırılmıştır. Tüm bu yatırımlar Pakistan'ın son birkaç yıldır doğrudan aldığı tüm yabancı yatırımları aşmaktadır ve Pakistan'ın 11 Eylül'den beri ABD'den aldığı tüm yardımlardan önemli ölçüde daha fazladır (Beşer, 2018).

ÇPEK projesi için büyük önem taşıyan Gwadar Limanı Pakistan'ın Belucistan bölgesinde, Gwadar şehrinde 20 Mart 2007'de açılmıştır ve Çin bu limanının inşaatı için 200 milyon dolar ayırmıştır. Gwadar Limanı'nın en önemli özelliklerinden biri Çin'in petrol ihtiyacının % 60'ını karşılamasıdır. Nitekim dünya petrol ticaretinin yaklaşık üçte birini kapsayan Hürmüz Boğazı'nın yakınında yer alan Gwadar, Çin'in enerji güvenliğinin sağlanmasında önemli bir rol oynayabilir. Diğer taraftan Gwadar Limanı, Sincan Eyaleti'ni, Hürmüz Körfezi'ne bağlayarak Çin'in Hint Okyanusu'na doğrudan çıkışı sağlayacaktır (Boz, 2011: 56).

Gwadar Limanı Çin'in az gelişen bölgelerinin gelişimine ve ham petrol ihtiyacının karşılanmasına katkı sağlayacaktır. Bu yüzden ÇPEK projesi Çin için devrim yaratacak bir niteliktedir. Ayrıca Gwadar Limanı Çin ve Pakistan'ı Arabistan

Denizi ile birlikte stratejik olarak yararlı bir konuma getirecektir. Bu nedenden dolayı 2017 yılında Gwadar Limanı'nın Çin'in aktif katılımıyla işleme açılması ve 43 yıllığına Çin'e kiralanması, Hindistan hükümetini rahatsız etmektedir ve Hindistan ÇPEK projesini bir tehdit olarak görmektedir (Riaz ve Mi, 2017: 6-7; Arslan, 2016). Nitekim bu limanının kullanılmasıyla Çin ihtiyacı olan enerjiyi kolaylıkla elde edecektir ve Hindistan'a bağımlı olmaktan kurtulacaktır. Çünkü Çin daha önce ihtiyaç duyduğu enerjiyi tedarik etmek için Hint Okyanusu'ndan faydalanıyordu ve mevcut durum yüzünden Hindistan'a bağımlı kalmak zorundaydı. ÇPEK'in devreye girmesi bu durumu değiştirdi ve Çin'in Hint Okyanusu'ndan takriben 12,000 km mesafeden aldığı enerji 2000-2500 km'ye kadar düştü (Yiğenoğlu, 2017: 12).

2.1.1.5.6. Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar

Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru'nun (ÇBHMEK) kurulması 2013 yılında Çin başbakanı tarafından Hindistan'a yaptığı ziyaret sırasında önerilmiştir. Bölgedeki ilişkilerin sağlamlaştırılmasını ve aynı zamanda Çin ve Hindistan gibi iki dev ekonomiye sahip ülkelerin pazarlarını birbirine bağlamayı hedefleyen bu çağrıyı, Bangladeş ile Myanmar da kayıtsız kalmayarak destekledi. Aynı yıl Yunnan eyaletinin başkenti Kunming'de ÇBHMEK'in inşasına dair belge imzalandı ve 2014 yılında Bangladeş'de Ekonomik Koridor'un vizyonu, temel alanları ve geliştirilmesi ile ilgili konular görüşüldü (Çbhmek, 2017).

Harita 18. Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru



Kaynak: www.deccanchronicle.com. (2016). 'BCIM Economic Corridor Beneficial for North-East Economy' Says Survey.

ÇBHMEK, Bangladeş ve Myanmar'a ekonomik katkılar sağlarken, Hindistan ve Çin gibi büyük ekonomilere sahip olan iki ülke arasındaki mal akışını da kolaylaştıracaktır. Bu koridor, Çin'in Yunnan Eyaleti, Bangladeş, Myanmar ve Kuzey Hindistan'daki Bihar da dâhil olmak üzere yaklaşık 440 milyon insanı, bölgedeki yol, demiryolu, su ve hava bağlantılarıyla büyük bir alanı kapsayacaktır. Bu da insanların ve malların sınır ötesi akışını kolaylaştıracak, kara ticareti engellerini en aza indirecek, daha büyük pazar erişimi sağlayacak ve çok taraflı ticareti artıracaktır (Baffa, 2013). Ekonomik Koridor sadece bu dört ülkeye değil, Asya'nın güneyine, güneydoğusuna ve doğusuna da katkı sağlayarak bu coğrafyanın gelişimine yardımcı olabilir.

Bazıları Çin'in Sri Lanka, Myanmar, Nepal, Bangladeş, Pakistan ve Maldivler'deki altyapı projelerini Hindistan'ı kuşatmak için yapılan bir plan olarak görmektedir. Bu Çin'in “İnci Dizisi^{*}” stratejisi olarak nitelendirilmektedir. Bu yüzden Hindistan, Çin ürünleri için büyük bir pazara sahip olmasına rağmen, OBOR Projesi'ne uzak kalmaktadır. Nitekim Mayıs 2017'de Pekin'de düzenlenen Uluslararası İşbirliği için Kuşak ve Yol forumu toplantısına katılmamıştır. Ayrıca 18 Haziran 2017'de, 270'den fazla silahlı Hint Sınır Birliği ve iki buldozer, Duo Ka La'daki (Doka La) Sikkim sektörünün sınırlarını aşarak sınır ötesi gerilimlere ve çatışmalara yol açtı. Çin ve Hindistan arasındaki bu tür kötüleşen ilişki, ÇBHMEK'in inşasına tehdit oluşturmaktadır (Shahriar ve Qian, 2017: 31). Çin'in sınır anlaşmazlıkları ve çatışmalarının bölgesel barış, istikrar ve bağlantı için çözülmesi gerekiyor. ÇBHMEK, Hindistan ve Çin arasındaki politik gerilim nedeniyle henüz başarılı olmamıştır.

2.2. Projenin Ekonomik ve Jeopolitik Etkileri

Çin, tartışmasız olarak, İngiltere ve ABD'den sonra, küresel finansı ve ticaret sistemini şekillendirme ve yönetme kapasitesine sahip olan üçüncü ülke konumundadır. Yakın gelecekte, Çin Yuanı, ABD Doları sisteminin yerini almasa bile, eşit düzeyde durabilir. Önümüzdeki yıllarda, Çin ekonomisinde büyük bir istikrarsızlık söz konusu olmadığı sürece, Yuan'ın en önemli uluslararası para

^{*} Bu strateji ile ilgili bilgi bir sonraki bölümlerde “İnci Dizisi Stratejisi” başlığı altında ele alınmıştır.

birimlerinden biri haline dönüşmesi kaçınılmazdır. Tüm bu gidişata rağmen, yirmi yıl içinde bile, Yuan'ın ABD Doları'nın hegemonik statüsüne meydan okuyabileceği net değildir (Sit vd., 2017: 38-39).

Kapitalist bir ekonomi sanayileştikçe, para biriminin gücü, hükümetin ve sivil toplumun desteklediği ülkenin sürekli üretim kapasitesine bağlıdır. Ancak, mali kapitalizmin müteakip safhasında, bir para biriminin güvenilirliğinin ana kaynağı, bir ülkenin politik ve askeri gücüdür. Bu açıdan, ABD Doları dünyada “kredi para birimi” olarak kabul edilmekte ve bu da ABD'nin muazzam askeri gücünden kaynaklanmaktadır. Sonuç olarak, Çin'in para biriminin ABD Doları ve hatta Avro'ya meydan okuması çok zor gözükmemektedir. İronik olarak, ABD Doları'nı aşağıya çekmesi muhtemel görünen tek güç, gittikçe büyüyen ABD'nin kendi finansal sistemidir (Sit vd., 2017: 39).

ÇHC, eskiden, jeopolitik krizler, yabancı yatırım ve kalkınma için genel bir plana sahip değildi. Bu yanlış yönlendirme, Asya Altyapı Yatırım Bankası (Asian Infrastructure Investment Bank - AIIB) gibi finansal kuruluşların güçlü desteğinin ve koordinasyonunun olmamasından kaynaklanmaktaydı. Çin önemli bir sermaye ihraç eden ülke olmasına rağmen, büyük ölçekli yabancı yatırımlarını koruyabilecek açık politikadan veya finansal ittifaklara girmekten büyük ölçüde kaçınmıştır (Sit vd., 2017: 40). BRICS Yeni Kalkınma Bankası (New Development Bank - NDB) ve AIIB'nin kurulmasıyla birlikte, Çin'in komşu ülkelere olan mali bağları daha resmi ve geniş kapsamlı hale geldi.

OBOR projesi aynı zamanda, tarihteki diğer büyük planlara benzer altyapı gelişimlerine dayanan devasa jeopolitik bir projedir. Örneğin, Berlin'den Bağdat'a giden demiryolu, Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki iktidar dengesini değiştirmişti veya Batı emperyalizminin egemenliğine karşı bir araç olarak bilinen Mançukuo*, Japonların gelişmesi olarak görülüyordu. Bu nedenle, OBOR çeşitli jeopolitik aktörler için büyük bir arenadır. Nitekim bölgesel aktörler (belediye başkanları,

* Çin'in eski toprağı sayılan Mançuriyan'ın Japonya tarafından işgalinden sonra, 1 Mart 1932 yılında Japon yanlısı olan Mançuryalı liderlerin katılımıyla düzenlenen kongrede, Mançukuo adıyla yeni bir devletin kurulmasıyla ilgili anlaşma sağlandı. Aynı yıl Mançukuo, Japonya tarafından resmen tanındı (Dilek, 2013: 161-162).

eyalet yöneticileri ve devlet liderleri gibi) ekonomik yatırımlar hakkında karar vermek için coğrafi bölgeleri kontrol etme yeteneklerini kullanıyorlar. Benzer şekilde, çok uluslu şirketler, örneğin, şehirlerde, eyaletlerde, bölgelerde siyasi liderlerin emriyle liman tesislerini ve demiryolu ağlarını inşa ederler ve böylelikle gelecekteki kar elde etme yeteneklerini geliştirirler (Blanchard ve Flint, 2017: 233-234). Bölgesel aktörler ve çok uluslu şirketler arasındaki karşılıklı etkileşim ve karşılıklı ihtiyaç, OBOR'un çok yönlü bir jeopolitik proje olduğunu göstermektedir.

2.2.1. Çin'in Yeni Finansal Girişimleri

Çin'in küresel finans sistemini reforme etme konusunda iki seçeneği vardır; Ya kurulu güçlerle işbirliği yapabilir, ya da mevcut sisteme karşı rakip sistemi yaratarak ve kurulan rejimden ayrılarak mevcut sisteme meydan okuyabilir. Bugüne kadar Çin'in bu hususta yaklaşımı net olmamıştır ve Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Bankası gibi kurumlarla işbirliği içerisinde çalışmıştır. Fakat bu bağlamda Çin, mevcut sistemle doğrudan rekabet ettiği iddia edilen kurumlar yarattı. Özellikle AIIB buna örnek olarak gösterilebilir (Drysdale vd., 2017: 259). Bu yüzden Çin, mevcut küresel ekonomik düzen için, bir meydan okuyucu olarak görülebilir.

Çin ayrıca hem Dünya Bankası'na, hem IMF'ye, hem de Asya Kalkınma Bankası'na (Asian Development Bank - ADB) üye olmasına rağmen bu kurumlarda etkin bir konumu bulunmamaktadır. Çeşitli platformalarda Çin bu durumun düzeltilmesi için bazı girişimlerde bulunsa da sonuç alamamıştır. Tüm bunlar ve ayrıca bölgedeki milyarlarca dolarlık kapital altyapı ihtiyacı ve bu ihtiyacı karşılayacak olan finansman açığının varlığı Çin'i yeni finansal girişimlerde bulunması için tetiklemiştir. Bu yüzden BRICS* kapsamında "NDB", "AIIB" ve "İpek Yolu Altyapı Fonu (İYAF)" oluşturulmuştur (Yavilioğlu, 2016: 9-10).

2.2.1.1. BRICS Yeni Kalkınma Bankası

NDB, BRICS ülkeleri ve diğer gelişmekte olan ülkelerdeki altyapı ve sürdürülebilir kalkınma projelerini finanse etmek amacıyla Brezilya, Rusya,

* BRICS (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika Cumhuriyeti) terimi, ilk kez 2001 yılında ekonomist Jim O'Neill tarafından ileri sürülmüştür. BRICS ülkeleri, dünya ekonomisinde en hızlı gelişen ve yükselen pazarlar olarak kabul edilmektedir (Ağır ve Yıldırım, 2015: 41).

Hindistan, Çin ve Güney Afrika tarafından kurulan çok uluslu bir kalkınma bankasıdır. NDB çok taraflı ve bölgesel finansal kurumların küresel büyüme ve kalkınmaya yönelik çabalarını tamamlamaktadır.

NDB'nin açılması ile ilgili anlaşma Temmuz 2015'de Rusya'da düzenlenen BRICS Liderler Zirvesi'nde sağlanmıştır. Amerikan ve Avrupa ekonomik yapılanmalarına, IMF ve Dünya Bankası'na alternatif olacak NDB için başlangıç sermaye 50 milyar dolar olarak belirlenmiştir, fakat zamanla 100 milyar dolara ulaşacaktır. Bankaya en büyük katkıyı 41 milyar dolarla Çin sağlamaktadır. Brezilya, Hindistan ve Rusya 18 milyar dolar, Güney Afrika Cumhuriyeti ise başlangıçta 5 milyar dolarlık bir katkı sağlayacaktır. NDB, Uluslararası Finans Kuruluşları'nın (IFI) başarısız olduğu alanlarda önemli bir rol oynayacaktır, özellikle altyapının geliştirilmesi ve uluslararası parasal sistemin iyileştirilmesi yönünde etkili olacaktır (Qobo ve Soko, 2015: 285). Yakın gelecekte NDB, IFI'leri yerinden etme kapasitesine sahip olmasa bile, yine de bu kurumları reformlar için zorlamayı başarabilir.

NDB, BRICS'in finansal kaynaklarını bir araya toplayıp, grup içinde ve ötesinde ortak gelişimi teşvik etmek için tasarlanmıştır. Ayrıca, NDB gelişmekte olan piyasa ekonomileri ve gelişmekte olan ülkeler ve diğer bölgesel kalkınma bankaları arasında gelecekteki işbirliği için kolaylık sağlayacaktır. Hâlihazırda, Dünya Bankası ve IMF gibi banka kuruluşları tarafından, ihtiyaç duyan ülkelere kredi sağladıklarında, kurtarma tedbirlerine bazı özel sıkılaştırma koşulları eklenmektedir (Wang, 2017: 42). Bu koşullar da onların ekonomik büyümesini kısıtlayabilir.

NDB'nin kurulması aynı zamanda, BRICS ülkelerinin döviz rezervlerini daha iyi kullanmalarına yardımcı olacaktır. Şu anda Çin, Rusya, Brezilya ve Hindistan, dünyanın en büyük yabancı rezerv ülkelerinin ilk onunu oluşturuyor. Bu rakam, 2016'da 4,25 trilyona ulaştı ve dünya rezervlerinin % 75'ini oluşturdu. Bu nedenle NDB yatırım yönünü sadece daha yüksek getiri oranlarına kaydırmakla kalmayıp, aynı zamanda küresel ekonominin yeniden dengelenmesine de katkıda bulunabilir (Wang, 2017: 42). Ayrıca, NDB, BRICS arasındaki ticaret ve sermaye akışına fayda sağlayarak, finansal işbirliği alanını genişlete ve para birimlerinin uluslararasılaşmasını hızlandırılmasına katkı sağlayabilir.

2.2.1.2. Asya Altyapı Yatırım Bankası

Genel merkezi Pekin’de bulunan AIIB, sermaye kredileri ve teknik hizmetler sağlayarak, bölgedeki altyapı ihtiyacının giderilmesini hızlandırarak, OBOR projesine katkı sağlamaktadır. AIIB 21 kurucu üye ülkenin imza törenine katılmasıyla (Yu, 2017: 358), 2014 yılında başlatılan çok taraflı bir finans kurumudur. Elli yedi ülke, potansiyel kurucu üyeler olarak AIIB’ye katıldı ve 16 Haziran 2017’de, Arjantin, Belçika ve Kanada da dahil olmak üzere 23 ülke, kurucu olmayan üyeler olarak katıldı. AIIB’nin üyeliği, şu anda 67 üyesi bulunan Japonya liderliğindeki ADB’nin üyeliğini hızlı bir şekilde gölgede bıraktı (Wang, 2018: 108).

AIIB’nin amacı, bölgesel ve bölgeler arası hava, demiryolu, karayolu ve su bağlantısını kolaylaştırmak ve bunun için Asya’daki altyapı boşluklarının giderilmesine yardımcı olabilecek bir Asya finans kurumu kurmaktır. Banka, öncelikli olarak üye devletlerarası bağlantıyı geliştirmeye odaklanmıştır. AIIB aynı zamanda Asya’daki en az gelişmiş ülkelerin altyapılarını geliştirilmesine yönelik politika izleyecektir. Ülkeler arasındaki bağlantıyı daha da kolaylaştırmak için yol, liman ve hava alanlarının geliştirilmesine yönelik fon sağlamanın yanı sıra, AIIB, ülkeleri enerji ve su dâhil olmak üzere temel kaynaklara ulaşmaya yönelik modüllerin hazırlanmasına da katkı sağlayacaktır. AIIB’nin nihai hedefleri ise şunlardır (Mishra, 2016: 164):

- Sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı teşvik etmek, altyapı ve diğer üretken sektörlerle yatırım yaparak Asya’da zenginlik yaratmak ve altyapı bağlarını geliştirmek;
- İki taraflı ve çok taraflı kalkınma kurumları ile yakın işbirliği içinde çalışarak kalkınma zorluklarının ele alınmasında bölgesel işbirliğini ve ortaklığı teşvik etmek.

Çin, AIIB’nin en büyük hissedarı ve en büyük yatırımcısıdır. 29,78 milyar ABD Doları tutarındaki katkısı nedeniyle % 26’dan fazla oy kullanmaktadır. Anlaşmada yazıldığı gibi, anlaşma maddelerini değiştirmek, bölge üyelerinin sermaye paylarını ayarlamak, bankanın sermaye tabanını artırmak ve diğer önemli değişiklikleri yapmak için toplam oyların en az % 75’i gerekmektedir (Yu, 2017: 359). Böylece Çin, bankada fiili veto yetkisine sahip olmaktadır.

AIIB'nin kurulması, Çin'in küresel olarak dışa yönelme talebinin bir yansımasıdır. Çin, Asya, Afrika ve Latin Amerika'da bulunan birçok gelişmekte olan ülkelere, altyapının geliştirilmesi için tercihli krediler ve hibeler sunmaktadır. Şöyle ki, gelişmekte olan birçok Asya ülkesi için, ekonomik kalkınmaya ve bölgesel entegrasyona ulaşmanın önündeki en büyük engel, yetersiz ve verimsiz yol, hava taşımacılığı, liman ve demiryolu altyapısıdır (Yu, 2017: 359)

Dünya Ekonomik Forumu tarafından 2013 yılında yayınlanan küresel rekabetçilik endeksinde gösterildiği gibi, Güneydoğu Asya ve Güney Asya ülkelerinin çoğunluğu ulaşım kalitesi ve diğer kritik önem taşıyan altyapıları uluslararası düzeyde karşılaştırıldığında çok zayıf bir şekilde ortaya çıkmaktadır. AIIB ise tüm bunların iyileştirilmesi görevini üstlenmiştir. Ayrıca döviz rezervleri 3.5 trilyon ABD Doları'nın üzerinde olan Çin, bölgedeki azgelişmiş ülkelerde altyapı gelişimlerine yardımcı olmak için çok fazla mali kaynağa sahiptir. AIIB önerisinin duyurulmasından bu yana, birçok Asya ülkesi, kendi kendini finanse edemedikleri büyük ölçekli kamu altyapı projeleri için Çin'den mali yardım almak için istekli olmuştur (Yu, 2017: 359) Bu nedenle AIIB, Çin'in bölgedeki jeoekonomik etkisini ve OBOR Projesi'nin uluslararası ivmesini arttırmak için önemli bir finansal araçtır.

AIIB'ye göre, Asya'nın yıllık yaklaşık 800 milyar dolarlık bir yatırım ihtiyacı var. Mevcut koşullarda bu ihtiyacı finanse etmek mümkün değildir ve AIIB'nin bu sorunu tek başına çözemeyeceği bir gerçektir. Fakat kurumun altyapı yatırımlarının bir kısmını finanse edebileceği gerçeği, Asya'nın finansman açığını azaltacaktır. Bankanın kurulması için Çin tarafından gösterilen resmi neden de, bu finansman açığıdır (Yıldız, 2015: 4).

NDB, ABD ağırlıklı Dünya Bankası'na alternatif olarak görülebilirken, AIIB Japon kontrollü Asya Kalkınma Bankası (ADB) için potansiyel bir rakiptir. Fakat AIIB ve NDB bu kurumların karşısı olarak değil, bölgedeki karşılanmamış ihtiyaçları karşılamak amacıyla oluşturulmuştur. Zira ADB yeni bir araştırmasıyla, Asya ülkelerinin 2030 yılına kadar, limanlar, demiryolları, elektrik santralleri ve diğer tesisler için 26 trilyon dolarlık yatırım yapmaları gerektiği sonucuna varmıştır. Ancak ne Dünya Bankası ne de ADB bu ölçekte krediler için yeterli kaynağa sahip değil. Nitekim Çin hükümeti, OBOR Projesi'ni finanse etmek için hem ADB hem de Dünya Bankası ile işbirliği yapacaklarını belirtmiştir (Kynge, 2017). NDB ve AIIB,

Dünya Bankası, IMF, ADB gibi finans kurumlarının odak noktası olan yoksulluğu hafifletmek yerine altyapının geliştirilmesine odaklanmıştır.

2.2.1.3. İpek Yolu Altyapı Fonu

2014’de Pekin’de düzenlenen Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği (Asia-Pacific Economic Cooperation-APEC) konferansında güzergâh üzerindeki ülkelerle ara bağlantı ve iletişim sorunu gidermek için bir finansman platformu oluşturuldu ve 40 milyar dolar kaynak ile İYAF’ın kurulması ile ilgili anlaşma sağlandı. Fonun başlangıçtaki 10 milyar dolarlık finansmanı Çin’in kendi döviz rezervleridir ve Çin Kalkınma Bankası, Çin Yatırım Şirketi ve Çin İhracat-İthalat Bankası büyük ölçüde fona katkı sağlayacaktır. Anlaşmaya göre Çin hükümeti, İYAF’ın yaklaşık yüzde 65’i için döviz rezervlerini kullanacaktır (Wright, 2017).

Çin Yatırım Şirketi ve Çin İhracat-İthalat Bankası her biri yüzde 15 oranında, Çin Kalkınma Bankası Capital Co ise yüzde beş oranında yatırım yapacaktır. Bir sonraki aşamalar ise yerli ve yabancı yatırımcıları kapsayacaktır. Pekin merkezli olması ve Çinli yatırımcıların büyük bir çoğunluğu tarafından desteklenmesine rağmen, İYAF devlete ait değildir ve bu yüzden Çin Yuanı dışındaki para birimleri tarafından desteklenecektir. Ayrıca İYAF, OBOR Projesi’nin uygulanması için kritik sayılabilecek önlemlerden birisidir. Fon temeli pazar odaklı, uluslararası ve profesyonel bir yatırım kurumu olmayı hedeflediğinden, yatırım fırsatlarını aktif olarak aramaktadır ve OBOR Girişimi’ni desteklemek için yaratıcı yatırım modellerini araştırmaktadır (Wright, 2017; Chhibber, 2017: 19-20).

İYAF’ın desteklediği ilk proje Pakistan’da 1,65 milyar ABD Doları tutarındaki Karot hidroelektrik projesidir ve projeye yapılan yatırım diğer hidroelektrik projeleriyle birlikte Pakistan’ın enerji gücünün yükseltilmesine ve ekonomik performansını artırmasına yardımcı olacaktır. Banka aynı zamanda dünya çapında taşımacılığı artıracak şirketlere yatırım yapmayı amaçlamaktadır. Örneğin bir kaç yıl öncesinde, İYAF, Çin şirketi olan ChemChina, Pirelli yönetimi ve diğer ortakları arasında, Pirelli’deki uzun vadeli endüstriyel yatırımlardaki güçlerini birleştirmek ve küresel lastik endüstrisinde bir pazar lideri oluşturmak için anlaşma imzalandı. Anlaşmaya göre ChemChina, CNRC International Holding Limited’de (CNRC HK) %25 hisseye sahip oldu (Chhibber, 2017: 19-20).

İYAF orta ve uzun vadeli bir kalkınma ve yatırım fonudur. Kendi sermaye yatırımı başta olmak üzere çeşitli yatırım ve finansman biçimleri aracılığıyla, orta ve uzun vadeyi güvence altına almak için OBOR Projesine dahil olan ülkelerde ve bölgelerde altyapı, kaynak, enerji, endüstriyel kapasite ve finansal işbirliğini desteklemektedir (Jia, 2018). Ayrıca banka karayolu, demiryolu, otoyol ve havalimanı yapımıyla birlikte, enerji tedariki, demir-çelik, çimento sektörlerindeki yatırımların finansmanında da aktif rol alacaktır (Yavilioğlu, 2016: 10).

2.2.2. Projeye Eleştiriler ve Karşılaşılan Sorunlar

OBOR projesine yapılan olumsuz eleştirilerin başında Çin'in bu proje ile dünyada ekonomik hakimiyet kurmaya çalıştığı ve bu projenin bir tür Çin'in "Marshall Planı" olduğu düşünülmektedir. Çünkü Çin projede yer alan ülkelerin ulaşım altyapısını modernleştirmek, bölgedeki ülkelerin ekonomisi ile bağlantıları güçlendirmek ve Çin şirketleri tarafından yeni pazarlar oluşturmak için milyarlarca dolarlık yatırım sözü verdi. Bu yüzden bu proje bazı analistler tarafından "Marshall Planı"nın yeniden dirtilmesi ve güzergâh üzerindeki ülkelerin OBOR Projesi ile ABD'ye yakınlaşmasının engellenmesi şeklinde yorumlanmaktadır. Çin yetkilileri ise bu eleştirileri tamamen reddetmekte ve Modern İpek Yolu'nun bir jeopolitik proje olmadığı, küresel ekonomiyi geliştirmeyi hedefleyen bir proje olduğunu söylemektedirler. Ayrıca Çin hükümeti OBOR'un Soğuk Savaş'ın meydana getirdiği bir proje olarak algılanmamasını ve projenin "kazan-kazan" mantığına dayalı olduğunu vurgulamaktadır. Bu yüzden Xi Jinping bu projenin Çin'in solo gösterisi olmadığını, projedeki tüm ülkelerin katıldığı bir koro olarak kabul edilmesini söylemiştir (Örmeci, 2017; Akçay, 2017: 80).

OBOR Projesi'nin uygulanabilirlik açısından bazı önemli riskleri vardır. Özellikle bölgenin istikrarsızlığı gibi sorunlar OBOR projesi için tehdit oluşturmaktadır. Örneğin, Pakistan ve Afganistan gibi ülkelerdeki istikrarsızlık, İran, İsrail, Suudi Arabistan ve diğer Arap devletleri arasındaki düşmanlık, anlaşmazlıklar, projenin önündeki en büyük risklerdir (Akçay, 2017: 81). Ayrıca proje kapsamındaki bazı yolların sorunlu bölgelerden geçmesi, hızlı tren hattı ve limanların yeniden inşası için gerekli fizibilite çalışmalarının detaylı yapılmaması ve Ortadoğu'daki istikrarsızlık, projenin planlanan altyapı yatırımlarının inşa ve finans maliyetlerinin artmasına neden olacaktır (Durdular, 2016: 88).

Çin'i finansal olarak etkileyecek nedelerden birisi de, projede yer alan bazı ülkelerin düşük kredi derecelerine sahip olmasıdır. Bu ülkelerin kendilerine açılan kredileri geri ödeme ihtimalleri oldukça düşüktür (Bocutoğlu, 2017: 267). Nitekim OBOR projesine katılan bazı ülkeler, özellikle de ekonomik durumu iyi olmayan ülkeler Çin tarafından sömürüldükleri algısına kapılabilir ve bu algılar Çin aleyhine politik sonuçlar doğurabilir.

Sri Lanka, Myanmar ve Afrika ülkelerinin kredilerinin geri ödeme tarihleri yaklaştığı zaman bu tür siyasi geritepmeler ortaya çıkabilmektedir. Bu yüzden bu ülkelere Çin tarafından yapılan yatırımlar, yeterli seviyede kâr sağlamamaktadır ve bu durum bazı büyük borç yükü altındaki ülkelerde yaygınlaşabilir (Bocutoğlu, 2017: 267). Buna ek olarak, projede yer alan bazı ülkeler projenin gerçekleşmesi durumunda iç pazarlarında ucuz Çin mallarının hakim olacağından endişe duymaktadırlar. Böyle olduğu halde bu ülkelerin kazançlarının adil olmayacağı endişesi, projenin önündeki en büyük engellerden birisini oluşturmaktadır (Durdular, 2016: 86).

2.2.2.1. Rusya'nın Tutumu

Çin hükümeti Modern İpek Yolu projesini ortaya attığı ilk dönemlerde, Rusya'yı bu projeden tamamiyle devre dışı bırakmak ve demirden yollarla dünyaya açılmak istiyordu. Fakat Rusya'nın olmadığı ve onaylamadığı bir projeye Orta Asya ülkelerinin katılımı pek mümkün gözükmemektedir. Bu yüzden Çin Rusya'yı bu zorunluluktan dolayı projeye dâhil etmiştir. Rusya'nın ise başta Çin'in OBOR Projesi'ne karşı aldığı tavır olumlu değildi. Bazı Rus yetkilileri, OBOR'un Orta Asya'yı Rusya'dan çalacağı, nihayetinde Sovyet sonrası birçok ülkeyi ÇHC'ye yakınlaştıracığı ve böylelikle Orta Asya ve Güney Kafkasya'daki Rus etkisini azaltacağını nitelendirmekteydi (Özdaşlı, 2015: 591; Gabuev, 2016: 65).

OBOR'un kamuya duyurulduğu dönemlerde, projenin Rusya'yı zayıflatacağı ile ilgili gündemde bir kaç görüş vardı. Bu görüşlerden ilki, OBOR'un AEB'i etkileyeceği yönündeydi. AEB'in bugüne kadarki en büyük ve en etkili özelliği, iç sınırda gümrükleri kaldırması ve tarifeleri yükseltmesiydi. Bu nedenle yeni tarifeler Çin ithalatı için ek engeller yarattı ve bu da Çin ticaretini olumsuz yönde etkiledi. Böylece Rusya, tüm bu girişimlerle AEB'in iç ticaretini arttırmak ve diğer üye devletlerin pazarlarındaki konumunu güçlendirmek niyetindeydi (Gabuev, 2016: 65-

66) Rusya'nın OBOR'un bir parçası olacağı takdirde ise, tüm bu girişimler anlamını yitirecekti ve etkisiz hale gelecekti.

Bir diğer görüş ise, Trans-Sibirya demiryolunun öneminin azalacağı ile ilgiliydi. Eğer OBOR projesi gerçekleştirilecek olursa, Rusya ve Kazakistan üzerinden, Sincan'dan Avrupa'ya, son varış noktası Rusya'nın Baltik Limanı veya Polonya'nın Lodz şehri olan demiryolu ve otoyol rotası söz konusu olacaktır. Rusya'nın bu "Kuzey Rotası"nın bir parçası olmasına rağmen, Rus toprakları üzerindeki yükün kat ettiği mesafe Trans-Sibirya rotası ile kıyaslandığında çok daha az olacak ve böylece Rusya bütçesinin ve demiryolu gelirlerinin azalmasına yol açacaktır. Yetkililer tarafından dile getirilen üçüncü görüş ise, özellikle Orta Asya'daki hammadde ve altyapı sözleşmeleri ile ilgiliydi. 2008-2009 küresel ekonomik krizinden sonra Rusya'nın bölgesel ticaret ve yatırımdaki payı kademeli olarak azalmaya başlamış, özellikle de Kazakistan'da Çin varlığı daha görünür hale gelmiştir. Bazı tahminlere göre, Çinli şirketler Kazak petrol ve doğal gaz üretiminin yüzde 20'sini kontrol etmekte ve pek çok yerel şirket Pekin'e borçlanmış durumdadır (Gabuev, 2016: 65-66)

Rusya hükümetinin bir süreliğine OBOR projesi ile ilgili ne yapacağı konusunda kararsız kalmasına rağmen, 2014 Ukrayna Krizi Rusya'nın hesaplarını değiştirdi. Rusya'nın kötüleşen ekonomisi, Batı ve ABD tarafından uygulanan ambargolar ve petrol fiyatlarındaki düşüş Moskova'ya çok az seçenek bıraktı. Ek olarak eski Sovyet devletleri arasında ikinci en büyük ekonomiye sahip olan Ukrayna'nın kaybedilmesi Moskova'nın AB'ye ve diğer küresel ekonomik güç merkezlerine eşit olacak bir blok yaratma umudunu esasen sekteye uğratmıştı. Kendi uygulanabilir jeoekonomik alanını oluşturmak için yeterli büyüklükte bir pazar bulamayan Rusya, başka bir ülkenin ekonomik yörüngesine geçme seçeneğiyle başbaşa kaldı ve 2015 yılında Çin kontrolündeki AIIB'ye katıldı. Ancak en belirleyici adım, aynı yıl, ÇHC cumhurbaşkanı Xi Jinping ve Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin'in Moskova'da Rusya'nın AEB'i ve Çin'in SREB'i arasında bir "bağlantı" kurma taahhüdünde bulunmalarıyla atıldı (Lukin, 2018).

Bazı analistler OBOR Projesi'nin Rusya'ya pek fazla bir şey katmayacağı, projenin içeriğine bakıldığı zaman Rusya'nın nerdeyse içinde yer almadığı görüşündeler. Nitekim eski Sovyet devletlerine önerilen demiryolu ve boru hattı

şebekelerinin OBOR “kuşağı” Orta Asya’yı, Belarus’u ve Ukrayna’yı tam anlamıyla kapsıyorken, Rusya’daki bağlantılar çoğunlukla Moskova ve St. Petersburg’un güney çevresi ile birlikte, Kazan ve Irkutsk’un yeni boru hatları ile sınırlı kalmaktadır (Baumgartner, 2017). Ayrıca bu projenin başarılı olması durumunda Rusya’nın “arka bahçesi” olarak görülen Orta Asya’da Çin’in etkinliği büyük ölçüde artmış olacaktır.

2.2.2.2. ABD’nin Tutumu

Bazı araştırmacılar Çin’in OBOR Projesi’ni, ABD merkezli liberal kapitalizmin yerine, kendi kapitalist modelinin, yani devletçi kapitalizmin ağır bastığı ve yaygınlaştığı yeni bir uluslararası düzen kurma arayışı olarak nitelendirmektedir. Nitekim dünyanın en büyük ikinci ekonomisi, en büyük ihracatçısı ve en çok dış yatırım yapan üçüncü ülkesi unvanına sahip olan Çin, sınırlarına ulaşan Washington Konsensüsü temelli neoliberal kapitalist model yerine, devletin kendi firmalarıyla rekabet ettiği ve yalnız düzenleyici-denetleyici olarak değil, bir yatırımcı olarak da piyasada yer aldığı devlet merkezli kapitalist modelin ilerleyişini planlamaktadır (Şimşek, 2018). Üstelik hem denizden hem de karadan ticareti kolaylaştırmak için yol, liman, demiryolu gibi altyapı projelerini finanse ederek kazan-kazan politikasını uygulayan Çin, ABD’nin veto hakkı olan küresel kredi sistemlerine de bir alternatif oluşturmaktadır (Turan ve Keskin, 2017: 713).

OBOR Projesi ABD’de bazı çevreleri rahatsız etmektedir ve ABD hükümeti bu proje sonucunda Çin ile Avrupa arasındaki ekonomik entegrasyonun geliştirilmesinden endişe duymaktadır. ABD’nin endişe duyduğu başka bir konu ise, Çin’in halen Kommunist Parti tarafından yönetilmesi ve projenin bu otoriter rejim tarafından yürütülmesidir (Örmeci, 2017). Bu yüzden ABD, liberal demokrasiyi korumak ve geliştirmek adına yardımlarını planlarken, Çin, rejim türlerini etkilemeden planlarını yapmaktadır ve insan hakları, demokrasi konusunda müdahaleci olmayan bir tavır sergilemektedir (Pethiyagoda, 2017). Bu da başta Ortadoğu olmak üzere otoriter rejimle yönetilen ülkelerin hükümetlerinin yönetim anlayışları ile bir uyum göstermektedir.

Bundan başka ABD, NDB, AIIB ve İYAF gibi banka kuruluşlarının bölgedeki rolünü zayıflatmaya yönelik girişimler olarak görmektedir. Bu yüzden proje ile ilgili tüm finansal girişimleri etkisiz hale getirmeyi istemektedir. Daha önce ABD 1997 yılında, Asya Krizi’nin başlarında Japonya’nın oluşturmak istediği Asya Para Fonu

girişimini engellemeyi başarmıştı. Fakat mevcut küresel ekonomik durum, üretim, ticaret ve finans ilişkilerinin geldiği nokta ABD'ye bu imkanı vermemektedir (Yavilioğlu, 2016: 12).

Çin hükümeti her fırsatta bu projenin hiçbir siyasi, jeopolitik amaç taşımadığını bildirmektedir. Fakat Modern İpek Yolu Projesi'nin dünyanın jeopolitiğine ve jeoekonomisine büyük ölçekte yön vereceği kesindir (Demir ve Tekir, 2018: 37). Bu nedenle ABD'nin bu projeye karşı alacağı tavır sadece ABD-Çin ilişkilerinin gidişini belirlemekle kalmayacağı, aynı zamanda küresel sistemin bundan sonraki kaderini de belirleyeceği düşünülebilir.

2.2.2.3. AB'nin Tutumu

AB son birkaç yıl içerisinde borç krizi ve mülteci krizi de dahil olmak üzere çeşitli krizler yaşamaktadır. Bu zorluklar göz önüne alındığında AB ülkeleri, özellikle daha fazla ticaret ve yatırım fırsatları yaratma konusunda Çin'in desteğine ve işbirliğine giderek daha da fazla ihtiyaç duymaktadır.

Çin, Batı'daki uluslararası neoliberalizmin geleneksel savunucuları geri çekilirken, küreselleşmenin önemli bir savunucusu olarak ortaya çıkmaktadır. Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı (TTIP)* gibi ticareti genişletmeye yönelik diğer büyük çaplı çabalar, büyük çaplı zorluklarla karşılaşırken, Çin'in OBOR projesi küreselleşmeyi ve açık ticareti ilerletmek için bir güç olarak görülebilmektedir (Suetyi, 2017). Böyle bir küresel ortam, birçok AB ülkesinin görüşlerini değiştirebilir ve OBOR'un ekonomik büyümeyi potansiyel olarak teşvik etmek için sunduğu fırsatlara daha açık hale getirebilir.

OBOR projesi bazı analistlere göre Avrasya merkezli bir politikadır ve bu projenin esasında Çin'in Avrupa ile derin ekonomik ilişkiler kurmak isteği yatmaktadır. Projenin temelinde rota üzerindeki tüm ülkeleri kapsayan kalkınmaya yönelik hamleler aracılığıyla Çin ve Avrupa arasında bağ kurmak amacı yatmaktadır.

* Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı (Transatlantic Trade and Investment Partnership: TTIP) ABD ve AB arasında hayata geçirilmesi düşünülen, geniş kapsamlı ticaret ve yatırım ortaklığıdır. TTIP'in gerçekleştirilmesiyle AB ve ABD'de kişi başına düşen gelirin yükseltilmesi ve iş olanaklarının artırılması düşünülmektedir (Sandalcılar ve Palyoş, 2017: 37-39).

Aynı zamanda proje Avrupa'yı da kapsayan ABD'nin Atlantizm akımına karşı bir alternatif olarak yeni Çin merkezli Avrasyacılığı geliştirmeyi hedef edinmektedir. OBOR Avrupa'yı karadan demiryolu projeleri ile denizden Avrupa limanları ile Çin'e bağlayacaktır (Şimşek, 2018: 10).

Avrupa limanları Çin açısından oldukça büyük bir önem taşımaktadır. Buna en iyi örneklerden birisi de MSR'nin batıdaki son limanı olan Yunanistan'ın Pire Limanı'dır. Bu liman Çin'in en büyük lojistik üssüdür ve Çin hükümeti Pire Limanı'nı 2009 yılında 35 seneliğine kirahiyarak maliyeti oldukça yüksek olan yatırımlar hayata geçirmiştir. Limanı daha da değerli kılan bulunduğu konumudur ve konumu itibarıyla Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkeleri (Central and Eastern Europe-CEE) ülkeleri olarak bilinen 16 Doğu ve Orta Avrupa ülkesi ile tüm Avrupa'ya ulaşımın en kısa ve etkin yoludur (Güner, 2018: 118-119).

Çin bazı hükümetler için oldukça cazip bir ülkedir, çünkü her zaman diğer ülkelerin iç işlerine karışmama gibi bir politika izlemektedir. Bu nedenle, otoriter ülkeler Çin yetkilileriyle görüşmelerini rahatlıkla sürdürebilmekte, çünkü müzakereler ekonomi ve ticaretin ötesine geçmez. Bu durum, genellikle Afrika ve Orta Doğu ülkeleri için geçerli olsa da, Polonya, Macaristan gibi bazı AB üyesi ülkeleri de memnun edebilir (Llandrich, 2017: 35-36). Bu yüzden OBOR Projesi AB ülkeleri arasında bölünmeye neden olabilir. Örneğin, 2016 yılında, Çin'in en büyük denizcilik şirketi olan COSCO'nun Pire Limanı'nın yüzde 51'lik hissesini 281 milyon Avro'ya satın alması ve bu limanı Asya ve Avrupa arasındaki en önemli limana dönüştürme kararı almış olması bir yıl sonra Yunanistan'ın AB'nin BM nezdinde gündeme getirdiği insan hakları raporunu Çin lehine veto etmesiyle sonuçlandırdı (Gürdeniz, 2018).

Avrupa'ya göre OBOR nihai olarak Çin'e bağlanması için tasarlanmış altyapı ağı, daha fazla ticaret, yatırım ve işbirliği fırsatları anlamına gelmektedir. Pek çok Avrupalı bu potansiyeli kabul ederken, bazıları da Kuşak ve Yol projelerinin ne zaman ve nasıl somutlaştırılacağına ve somut faydalar getireceğine kuşkuyla yanaşmaktadır. Mesela, bazı politika uzmanları, Çin'in OBOR çerçevesinde yeni projeleri oluşturmak yerine eski projeleri yeniden gündeme getirmeye çalıştığı görüşünü dile getirmektedir (Suetyi, 2017).

Diğer yandan AB jeopolitik sonuçları olan OBOR Projesi'nin Çin'in dayattığı şartlar altında gelişmesinden endişe duymaktadır. Hatta 2018'in Nisan ayında Macaristan hariç, AB ülkelerinin büyükelçileri ilk kez OBOR'u eleştiren bir rapora imza attılar ve raporda projenin adaletili olmayan bir küresel ticaret ortamı yarattığını, Çin'in büyük devlet şirketlerini rekabeti bozacak şekilde avantajlı bir konuma getirdiğini belirttiler. Buna rağmen Macaristan, Polonya gibi diğer AB ülkelerine göre nispeten fakir ülkeler, ekonomik olarak Çin'i AB'den daha yakın görmeye başlıyorlar. Nitekim 2012 yılında Çin ile yakınlaşma için kurulan CEE 16+1 platformu (Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkeleri+Çin) OBOR'da önemli ortaklıklar ve projeler geliştirmektedir ve birçoğu eski Varşova Paktı ülkesi olan bu AB üyelerinin demiryolları ve karayolları yenilenmeye muhtaçtır (Gürdeniz, 2018).

2.2.2.4. İnci Dizisi Stratejisi

21. yüzyılın başlarında ünlenen “İnci Dizisi” termini ilk kez ABD’li analistler tarafından Çin’in Denizden Geçen İletişim Ağları’nın (Sea Lines of Communication-SLOC) güvence altına alma doktrinine verilmiştir. “İnci Dizisi” SLOC’u kapsayan liman ve altyapı projeleri dizisini ifade etmektedir. Bu strateji politik, diplomatik, ekonomik ve askeri araçların kullanımıyla korunmaktadır ve şu anda Hanin (Çin), Gawadar (Pakistan), Male (Maldivler), Kolombo ve Hambantota (Sirilanka), Sitt veya Kyaukphyu (Myanmar), Chittagong (Bangladeş) limanlarını içermektedir. İnci Dizisi Stratejisi’nin Çin için en önemli yanı, onu Malacca Boğazı’na bağımlı olmaktan kurtarmasıdır. Malacca Boğazı, Hint Okyanusu ile Pasifik Okyanusu’nu birbirine bağlayan Hint Okyanusu’ndadır. Dünya ticaretinin yaklaşık ¼’nin geçtiği bu boğaz, Japonya, Güney Kore, Vietnam ve Çin gibi ülkelere enerji tedariki için büyük önem taşımaktadır (Khan ve Khalid, 2018: 249-250).

Bu deniz yolu, Çin’in hızlı ekonomik büyümesi ve sanayileşmesi için hayat çizgisidir ve Çin bu yolla günde dört trilyondan fazla ham petrol ithal ediyor. Bu da Çin’in toplam ithal ettiği petrolün yaklaşık yüzde 80’i anlamına gelmektedir (Khan ve Khalid, 2018: 249-250). Aşağıdaki haritada koyu mavi çizgi, Çin enerji kaynaklarının geçtiği deniz yolunu göstermektedir. Haritadan anlaşıldığı üzere, ekonomik ve stratejik açıdan bu güzergâh Çin için bir can damardır. Bu yüzden Çin Malacca Boğazı’na olan bağımlılığını azaltmaya çalışmaktadır.

Harita 19. Çin'in Denizden Geçen İletişim Ağları (SLOC)



Kaynak: Aashish. (2017). China's "String of Pearls": The Encirclement of India & How to Break The Chakravayuh?

"İnci Dizisi" stratejisinin en önemli parçalarından birisini de Gwadar Limanı oluşturmaktadır ve Gwadar'ın ekonomik boyutu kadar asgari boyutu da önemlidir. Nitekim Çin, ABD'nin Basra Körfezi'ndeki artan gücünden rahatsız olmaktadır ve bu yüzden ÇPEK projesi ile ABD'nin enerji koridoru egemenliğine karşı yeni bir rota kurarak kendi enerji güvenliğini artırmayı hedeflemektedir (Boz, 2011: 57). İnci Dizisi Stratejisi çerçevesinde atılan bir diğer önemli adım ise Çin ve Maldivler arasında imzalanan serbest ticaret anlaşması ve deniz anlaşması ile ilgilidir.

Maldivler Aden Körfezi ve Malacca Boğazı'na yakın olduğu için, Hint Okyanusu'nda stratejik bir öneme sahiptir ve her yıl yüz binlerce yük gemisi bu bölgeden faydalanmaktadır. Üstelik bulunduğu konumu ve Hindistan'ın güneybatı bölgesine yakın olması nedeniyle, Maldivler uzun bir süre Hindistan'ın arka bahçesi olarak görülmekteydi. Çin'in Hint Okyanusu'nda üstünlük sağlayarak jeopolitik başarılar kazanması ve Hindistan'ın komşularıyla (Pakistan, Nepal, Sri Lanka, Maldivler) ilişkilerini güçlendirmesi Hindistan hükümetini rahatsız etmekte ve hükümet bunu bir tehdit olarak algılamaktadır. Örneğin, Sri Lanka hükümeti altyapı projelerinden dolayı Çin'e 1.1 milyar dolar borçlandığı için, stratejik önem taşıyan Hambantota Limanı'nı Çin'li bir şirkete 99 yıllığına kiralamıştır (www.turk-

archive.aawsat.com, 2018). Bu liman vasıtasıyla Çin Hint donanmasını rahatlıkla kontrol altında tutabilir.

Bangladeş'deki Chittagong derin deniz limanı da Çin tarafından yapılandırılmış ve iyileştirilmiştir. Proje, Çin'in batı kısmının ve Yunnan eyaletinin demiryolu hatları ve yollarla bağlanmasını içermektedir. Projenin tamamının 8,7 milyar dolar olduğu tahmin edilmektedir. Aynı zamanda, Çin'in devlet şirketi olan Çin Ulusal Petrokimya Kurumu (CNPC), Myanmar hükümetiyle beraber Myanmar kentinde Kunming (Çin) Limanı'nın geliştirilmesi ve Yunnan eyaletini doğalgaz ve petrol boru hatları üzerinden bağlanması için anlaşma imzalamıştır (Ahmad vd., 2017: 29).

Tüm bu hayata geçirilen projeler “İnci Dizisi” stratejisi bağlamında ele alındığında, Çin'in limanlardaki girişimi bazı çevreler tarafından tartışılmaktadır. Bahsi geçen limanların konumları, Hint Okyanusu'ndaki hayati önem taşıyan kontrol noktaları ile birlikte, Çin'e Güney Asya ülkeleriyle olan ilişkilerini derinleştirmesi ve Hint Okyanusu'da deniz üslerini kurması için olanak sağlamaktadır. Bazıları söz konusu limanların, yakın gelecekte bir deniz üssüne dönüştürülebileceğini ve Hint Okyanusu'nda Çin için askeri bir nokta olarak hizmet vereceğini iddia etmektedir (Ahmad vd., 2017: 29). Bu sayede Çin'in, Hint Okyanusu'nda donanma üssleri kurarak, bölgeye gelip giden gemileri kontrol altında tutması söz konusu olabilir.

2.2.2.5. Çin'in Kalbi: Orta Asya'ya OBOR'un Yansıması

Orta Asya uzun süredir büyük güçlerin nüfuz mücadelesi verdiği bir alandır. Bunun nedeni ise küresel jeopolitiğin karmaşık süreçleri ve enerji faktörüdür. Stratejik açıdan Çin'in bu topraklara yürüyüşü zorunludur. Çünkü Orta Asya politikasının başarılı olması taktirde, Çin, Güney Çin Denizi'nde yeni bir denge sağlayarak üstünlük kazanabilir ve böylelikle ABD ile işbirliği yaparak, herhangi bir askeri çatışma ihtimalini ortadan kaldırabilir. Bundan başka, Batı'ya, yani Orta Asya'ya yürüyüş, Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde ve Tibet Özerk Bölgesi'nde istikrarın sağlanması, petrol ve diğer malların tedariki için önemlidir. Nihayetinde Çin tarafından Orta Asya ülkelere ekonomik yardımların sağlanması, ekonomik işbirliğini büyütebilir, aynı zamanda, OBOR projesi ile Orta Asya'da Rusya'nın ve ABD'nin etkisini azaltıp, bölgede yeni stratejik fırsatlar yakalamasına katkı sağlayabilir. Rusya'nın Kırım'ı işgalinden sonra Rusya ve Avrupa arasındaki

yaşanan krizler, Çin'i de etkiledi ve bu yüzden Çin'in Avrupa'ya ulaşımı sekteye uğradı (Kodaman ve Gonca, 2016: 1256-1257). OBOR projesi ile Çin bu tür sorunlarını ortadan kaldıracaktır ve Avrupa ile ekonomik işbirliğini kesintisiz olarak canlı tutabilir.

Çin menşeli ürünlerin Rusya'ya muhtaç olmadan Avrupa'ya ulaştırılması Çin Devleti için çok önemlidir. Çünkü Avrupa ile Rusya arasında baş veren kötü olaylar sonucunda Rusya'ya uygulanan ticari kısıtlamalar ile Çin ticareti de aksamaktadır ve bu sorun Orta Asya'da inşa edilen ve yeniden yapılandırılan demiryolu ve karayolları ile ortadan kalkacaktır.

OBOR projesi Rusya'nın ekonomik durgunluğunda ve küresel ekonomik krizin ortasında Orta Asya ekonomilerinin ihtiyacı olan çok büyük ekonomik fırsatlar sunmaktadır. Ayrıca, tüm Orta Asya ülkeleri, petrol, gaz ve demir gibi doğal kaynakların çıkarılmasına büyük ölçüde bağımlı olan, genellikle zayıf gelişmekte olan ülkelerdir. Altyapının iyileştirilmesi, ekonomik yapının çeşitlendirilmesi ve ticaretin artırılması gibi temel amaçların hayata geçirilmesine katkı sağlayacak olan OBOR, Orta Asya'nın ekonomik kalkınma isteğini yerine getirebilir. Bu yüzden Orta Asya ülkeleri OBOR projesine olumlu tavır sergilemektedir (Zhang, 2015: 25).

SREB'in ve 40 milyar Dolar'lık İYAF'ın kamuya duyurulmasından sonra, Orta Asya ülkeleri OBOR'a katılmak için daha hevesli hale geldi, çünkü bu durumda bahsi geçen ülkeler Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayacak ve "transit merkez" konumunda oldukları için, ekstra para kazanabilecekler (Zhang, 2015: 25). OBOR projesi birçok yönden mevcut Şangay İşbirliği Örgütü (SCO)* çerçevesinin bir uzantısıdır. Bununla birlikte, giderek artan bir şekilde, SCO'nun yerini almakta ve Çin'in bölgeye gireceği ihtişamlı şemsiye haline gelmektedir (Tian, 2018: 25-26).

* Sovyetler Birliği parçalandıktan sonra, 26 Nisan 1996 tarihinde Rusya ve Çin öncülüğünde, Orta Asya'daki sınır ve bölgesel güvenlik sorunlarına çözüm bulmak için, Rusya, Çin, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan Çin'in Şanghay ilçesinde bir araya gelmiş ve "Şanghay Beşlisi" adı verilen örgütü kurmuşlardır. 15 Temmuz 2001 yılında, Özbekistan'ın da katılımıyla oluşumun adı Şanghay İşbirliği Örgütü (Shanghai Cooperation Organization-SCO) olmuştur. 9 Haziran 2017 yılında Hindistan ve Pakistan'ın örgüte katılmasıyla üye sayısı sekize çıkmıştır. Örgütün amacı ekonomik, kültürel, eğitim, ulaşım, enerji vb. alanlarda işbirliğinin geliştirilmesi, terörizme karşı birlikte mücadele ve sairedir (Eren, 2017: 80-82).

Orta Asya ülkelerinin Çin'in OBOR Projesi'ni memnuniyetle karşılamalarına rağmen, Çin'le olan yakın ekonomik ve siyasi ilişkilerin olumsuz etkileri konusunda da ciddi endişeleri vardır. Şu anda, Kazakistan ve Türkmenistan'ın en büyük ticaret ortağı ve Özbekistan ve Kırgızistan'ın ikinci büyük ticaret ortağı olmasına rağmen, Çin ile yapılan ticaretin kapsamı çok dar kalmaktadır. Orta Asya ülkeleri, çoğunlukla Çin'e yakıt ve cevher ihraç etmekte, tekstil ve hafif sanayi ürünleri gibi emek-yoğun ürünleri ise ithal etmektedir. Buna ek olarak, Çin'in bölgede bulunan diğer sektörlerle sınırlı katılımı da madencilik ve inşaat üzerinedir. Bu endişelerin başlıca nedeni biri Orta Asya'da SREB'in inşasının "Çin fobisi" veya "Çin tehditi" olarak algılanmasıdır. "Çin fobisi" Orta Asya'da tarihe, Sovyet Birliği'nin Çin karşıtı propagandasına dayanmaktadır (Zhang, 2015: 26).

Bundan başka, Orta Asya pazarlarındaki ucuz ve düşük kaliteli Çin ürünleri Çin'in imajını lekelemekte ve yerli halk Çin yapımı ürünleri sahte ve kalitesiz ürünlere eşdeğer olarak görmektedir. Ayrıca Orta Asya'da, Çin'in büyük ticaret ve yatırım odağı, halkın ekonomik refahı yerine hükümete ve elitlere yarar sağlayan kaynaklara odaklanmaktadır. Çin hükümetine bağlı olan şirketler Çin'in olumsuz imajını devam ettirerek yerel kültürü, dini ve kurumsal sosyal sorumluluğu gözden kaçırma eğilimindedir (Zhang, 2015: 26).

Bir başka husus, Sincan Uygur Özerk Bölgesi ile ilgilidir. Çin hükümetinin Sincan'daki Uygur Türkleri'ne karşı yönelik ırkçı ve dinci tavrı, Orta Asya'daki insanlar arasında Çin'e karşı kızgınlığa neden olmaktadır. Çin'in Orta Asya'daki imajını zayıflatan nedenlerden birisi de, Batı medyasının yaydığı Çin karşıtı raporlar ve yerel medyanın Çin'in devasa başarılarına olan saygısızdır. Bir başka neden de Orta Asya ülkelerindeki muhalefet partilerinin hükümetlerini yolsuzluktan veya ulusal çıkarlara ihanet etmekten suçlaması ve sonuç olarak, görevdeki yöneticilerle Çin'in işbirliği yapmasıdır (Zhang, 2015: 26-27). Orta Asya ülkelerinin OBOR projesine katılım sürecinde karşılaşılabilecekleri bir başka sorun da Çin'in etki alanını genişletmesiyle alakalıdır. Böyle olacağı takdirde, ABD ve Rusya ile olan ilişkilere büyük ölçüde zarar gelebilir (Durdular, 2016: 86).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

FIRSATLAR VE ZORLUKLAR ÇERÇEVESİNDE BAKÜ- TİFLİS-KARS DEMİRYOLU HATTI

3.1. OBOR'un Mantıksal Devamı: BTK Demiryolu Hattı Projesi

1990'lı yıllarda başlatılan Tarihi İpek Yolu'nun yeniden yapılandırılması fikri, AB tarafından 1993 yılında başlatılan TRACECA projesi ve 1996 yılında başlatılan, daha sonra 1999 yılında kabul edilen "İpek Yolu strateji Yasası"na uygun olarak, ABD Kongresi tarafından desteklenen INOGATE Programı* vasıtasıyla hayata geçirilmeye başladı. Kademeli olarak hayata geçirilen bu projelerin bir dezavantajı vardı. Güzergâh Avrupa'da başlayıp, Çin'e ulaşmadan Orta Asya'da sona eriyordu (Ismailov ve Papava, 2018: 10-11).

Çin'i Avrupa'ya bağlayacak olan BTK projesinin ilk hedefi; Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye (AGT) aracılığıyla Avrupa ve Çin arasında daha iyi ticaret işbirliğinin oluşturulması ve verimli bir transit yolunun sağlanmasıdır. Küresel ve stratejik bir öneme sahip olan üye devletlerin başkanları, BTK'yı Çin'in SREB Projesi'nin ayrılmaz bir parçası olarak görmüştür. BTK Projesi OBOR'un küçük bir bölümünü içeriyor olsa da, Çin mallarının Avrupa'ya taşınmasında önemli bir rol oynayacaktır (Bittner ve Ibrahimli, 2018: 4). OBOR Projesi'nin amacının anlaşılması, aynı zamanda BTK Projesi'nin önemini anlaşılmasını sağlamaktadır.

Genel olarak bölge devletlerini Avrupa'ya bağlamayı amaçlayan BTK Demiryolu Hattı, ÇOABAEK'in Güney Kafkasya'ya uzanan bir bileşenidir. TRACECA ve ÇOABAEK projeleri arasındaki karşılaştırma, görünürdeki benzerliklerinin sadece kendi bölgesel bağlamlarıyla sınırlı olduğunu ortaya koymaktadır. TRACECA Projesi'nin amacı, Tarihi İpek Yolu'nun eski haline dönüştürülmesi ve nihayetinde bu ülkelerin ekonomilerinin AB'ye bağlanmasıdır.

* 1996 yılından başlatılan INOGATE (INterstate Oil and GAs Transportation to Europe - Avrupa'ya Devletlerarası Petrol ve Gaz Taşımacılığı) Programı, eski SSCB ülkeleri için AB'nin teknik yardım çerçevesinde başlattığı bölgesel bir girişimdir. Programın amacı, bölgede çıkarılan petrol ve doğalgaz ürünlerinin iyileştirilmesini, yenilenmesini ve Hazar Denizi ve Orta Asya bölgelerinden AB piyasalarına hidrokarbon taşınması için taraf ülkelerin çabalarını desteklemektir (Erdoğan, 2011: 52).

Çin tarafından başlatılan, ÇOABAEK'in amacı ise, ilgili ülkeler arasında ticaret ve ekonomik ilişkilerin kurulmasıdır. TRACECA projesi öncelikli olarak ulaştırma ile ilgili iken, ÇOABAEK çok boyutlu olmasıyla dikkat çekmektedir. Nitekim ÇOABAEK, ticaret ve çok sayıda ekonomik alanı içermektedir. Aslında AGT'nin Çin'in OBOR Projesi'ne katılımı da, TRACECA projesi tarafından teşvik edilmiştir. BTK Demiryolu hattı ise, bu projenin önemli bir aşamasını oluşturmaktadır. Zira bu yol sadece AGT'yi değil, aynı zamanda Doğu-Batı çizgisi boyunca tüm ülkeleri kapsamaktadır (Ismailov ve Papava, 2018: 10-11). ÇOABAEK'in önemli bir bileşenini oluşturan bu demiryolu, OBOR ile mantıklı bir uyum sergilemektedir.

BTK Demiryolu projesi, Avrupa ve Asya arasındaki koridorları inşa etmeyi amaçlayan diğer bölgesel projeleri de tamamlayacaktır. Örnek olarak, SSCB'nin dağılmasından sonra 90'lı yılların başında AB tarafından başlatılan TRACECA projesi, henüz etkili olamamıştır veya İran, Rusya ve Hindistan tarafından 2000'li yılların başında başlatılan Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru (NSTC), İran'a uygulanan ekonomik kısıtlamalar yüzünden aktif olamamıştır. Çin'in liderlik ettiği Kuşak ve Yol Projesi, rota üzerindeki birçok ülke tarafından coşkuyla karşılanmasına rağmen, projenin somut bir eylem planı olmasıyla ilgili bazı endişeler de mevcuttur. Fakat bununla birlikte, OBOR Projesi yine de başarı umutları ile devam eden bir süreçtir (Öğütçü, 2017).

3.1.1. BTK Demiryolu Hattı Projesi'nin Tarihsel Gelişimi

BTK projesiyle ilgili görüşmeler Ermenistan üzerinden geçen Kars-Gümrü-Tiflis Demiryolu Hattı'nın kapatılmasından sonra ilk kez 1993'te Ankara'da yapılan Gürcistan-Türkiye Karma Ulaştırma Toplantısı'nda gündeme gelmiştir. Finansman eksikliği ve Ermeni lobisinin aracılığıyla ABD'nin Gürcistana baskı uygulaması bu projenin hayata geçirilmesini belirli bir süre erteledi. Bu yüzden BTK Demiryolu Projesi'nin tamamlanması bayağı zaman aldı ve proje ile ilgili ilk kararlar 2004'te Tiflis'te Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan karma ulaştırma komisyonu toplantısında alındı. Toplantıda proje çerçevesinde demiryolu bağlantısını temin etmek için, Türkiye ile Gürcistan arasında 73 km uzunluğunda yeni demiryolunun kurulması, Türk sınırından Akhalkalaki'ye kadar 29 km yeni demiryolunun inşa edilmesi ve Akhalkalaki-Tiflis mevcut demiryolu hattının onarılması gibi kararlar kabul edildi. Mayıs 2005'te BTC Boru Hattı'nın açılışı sırasında, Azerbaycan, Gürcistan ve

Türkiye Cumhurbaşkanı, üç ülke arasında bir demiryolu inşa etme olasılığını bir kez daha dile getirdi (Lussac, 2008: 213; Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 190-191).

Fakat aynı dönemde de mali kaynaklarının yetersizliği nedeniyle demiryolu hattı inşaatın başlaması ertelendi. ABD ve AB Ermenistan'ı bypass ettiği için BTK Demiryolu Projesi'ne karşı çıkmış, inşaatı finanse etmeyi reddetmiştir. Buna karşılık bir alternatif olarak Kars-Gümrü-Tiflis Demiryolu Hattı'nın açılması konusunda ısrar etmişlerdir (Hacıoğlu, 2014: 136). Fakat bu görüş AGT tarafından dikkate alınmamıştır. Kendi finansmanlarını kendi kaynaklarından bulma gayreti içine yönelmişlerdir.

27 Temmuz 2006'da Kazakistan'ın başkenti Astana'da, Kazakistan, Çin, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin ulaştırma bakanları bir araya geldi. Toplantıda Çin tarafı projeyi desteklemiş, Kazakistan tarafı ise projenin gerçekleşmesi durumunda BTK Demiryolu Hattı'na yılda en az 20 milyon ton yük dâhil edeceği güvencesini vermiştir. Her iki ülkenin ilgili bakanlıklarının temsilcileriyle görüşler 12-13 Ocak 2007'de Tiflis'te ve daha sonra 22-25 Ocak'ta Bakü'de gerçekleştirildi. Görüşlerin sonucu olarak "Bakü-Tiflis-Kars Yeni Demiryolu Bağlantısı Hakkında" ve "Bakü-Tiflis-Kars Yeni Demiryolu Hattı Projesi'nin Hayata Geçirilmesi Çerçevesinde Gürcistan'ın Marabda İstasyonundan Türkiye Cumhuriyeti Sınırına Kadar (Gürcistan, Kartsakhi istasyonu) Demiryolu Alanının Tasarımı, Finansmanı ve İnşasının İlke ve Koşulları İle İlgili" belgeler imzalandı (Mammadova, 2017).

7 Şubat 2007 tarihinde Tiflis'te, Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in, Gürcistan'ın eski Cumhurbaşkanı Mihail Saakaşvili'nin ve Türkiye Cumhuriyeti Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımıyla yapılan görüşmede BTK Demiryolu Hattı'na ilişkin nihai anlaşma imzalandı. Bundan başka, BTK demiryolu projesinin bir parçası olarak Marabda-Türkiye sınırına, Kartsakhi'ye kadar demiryolu bölümünün finansmanı, tasarımı, inşaatı, rehabilitasyonu, yeniden yapılandırılması ve işletilmesi ile ilgili Gürcistan ve Azerbaycan Hükümetleri arasında iki taraflı anlaşma imzalandı (Babiş ve Nasirova, 2017)

BTK Projesi başta TRACECA programı çerçevesinde gerçekleştirilmesi düşünülmekteydi, fakat Ermenistan katılmadığı için proje TRACECA'ya dâhil edilmedi ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (UNECE) Trans-Avrupa Demiryolları Master Planı'na katıldı. Bu yüzden BTK Demiryolu Projesi

TRACECA'dan çıkartıldı. Aynı zamanda BTK Demiryolu'nun Ermenistan üzerinden geçmemesi nedeni ile Ermeni lobisinin yoğun baskısı sonucunda ABD Kongresi tarafından ABD finans kurumlarının projeye yardımı engellenmiştir. 2005 yılında ABD kongresi tarafından onaylanan karar ile Ermenistan'ı projeden bypass ettiği için projeye katkı sağlanması yasaklanmıştır ve bu yüzden projeyi bölge ülkeleri finansal olarak kendileri desteklemiştir. Yapılan anlaşmalara göre Kars-Ahılkelek demiryolu hattının finans yükü Türkiye Cumhuriyeti'nin sorumluluğundayken, Azerbaycan projenin uygulanması için Gürcistan'a 775 milyon dolar kredi ayırmıştır (Babiş ve Nasirova, 2017; Çelikipala ve Veliyev, 2015: 17)

21 Kasım 2007'de Gürcistan'ın Marabda istasyonunda, 24 Temmuz 2008'de ise Kars'ta Kars-Gürcistan sınır bölümünde Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye Cumhurbaşkanlarının katılımıyla BTK'nın temel atma töreni yapıldı (Hacızade, 2014: 138). Son olarak, 30 Ekim 2017'de Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nun açılış töreni yapılmıştır (Mammadova, 2017).

Toplam maliyeti 1 trilyon doları bulan BTK Demiryolu Hattı'nın uzunluğu 838.6 km'dir. Hattın 503 km'si Azerbaycan, 259 km'si Gürcistan, 76 km'si Türkiye hudutları içerisinde kalmaktadır. BTK Demiryolu Hattı'nın temel amaçları şunlardır (Özpay, 2018: 105):

- Projede yer alan ülkeler arasında bir ulaşım dehlizi yaratmak;
- Hat üzerindeki ülkelerin ticaret payını yükselterek Asya pazarına yönelmek;
- Orta Asya ülkeleri ile yapılan transit taşımacılığını geliştirerek ilerletmek;
- Asya'yı en kısa yoldan Akdeniz'e bağlayarak Avrupa'ya uzanmak (bkz. Harita 20).

Harita 20. BTK Demiryolu Hattı



Kaynak: www.dailysabah.com. (2014). Baku-Tbilisi-Kars Rail Project to be Completed in 2015

3.1.2. BTK Demiryolu Hattı Projesi'nin Ekonomik Boyutu ve Lojistik Açıdan Önemi

Açılış törenindeki konuşmasında Azerbaycan cumhurbaşkanı İlham Aliyev Avrupa ve Asya arasındaki ana ulaşım rotası olarak düşünülen BTK Demiryolu Hattı'nın, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan en kısa ve en güvenilir yol olduğunu belirtmiştir. Ayrıca projenin gerçekleştirilmesindeki en önemli faktörlerden birisi de, İpek Yolu üzerindeki tarihi yerleşiminin yanı sıra, bu bölgedeki Türkçe konuşan devletlerin entegrasyonudur. 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesi ile faaliyete geçen BTK Demiryolu'nun, 2034 yılına kadar yolcu sayısının 3 milyon ve yük kapasitesinin 17 milyon tona çıkarılması hedefleniyor (Mammadova, 2017). Söz konusu hat, Çin ile Avrupa'yı birbirine bağlayan Modern İpek Yolu'unun kısa bir bağlantısı olmasına rağmen, iki kıtayı çelik raylarla birleştirerek bölgede büyük bir sosyo-ekonomik etki yaratmaktadır.

BTK Demiryolu Hattı'nın temel önemi Rusya'nın kara taşımacılığı üzerindeki tekeli azaltması ve Asya ile Avrupa arasındaki seyahatleri hızlandırmasıdır. En önemlisi ise nakliye maliyetinin ve zamanın göze çaracak surette azalmasıdır. Orta koridor olarak anılan bu hattın aracılığıyla Çin'de yüklenen bir yük Kazakistan ve Türkmenistan üzerinden Hazar Denizi ile Bakü Limanı'na, oradan da Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya, Londra'ya kadar ulaştırılabilir. Yolculuk için gereken süre yaklaşık 13-15 gündür, bu da aynı hedefe deniz taşımacılığından

neredeyse iki kat daha hızlı ulaşımı sağlıyor. Ayrıca hava taşımacılığından da % 50 daha karlıdır ve Asya-Avrupa taşımacılık yolunu 7 bin kilometre kısaltmaktadır (Abdullayev, 2017).

OBOR Projesi'nin kurucusu olan Çin, Avrupa'yla ticari işbirliği için genellikle demiryollarını kullanmaktadır. Buna sebep, demiryollarının maliyetinin alternatif yollara göre daha uygun olmasıdır. Eskiden Çin malları deniz yolu ile Gürcistan'ın Poti Limanı'na ve oradan da Avrupa'ya ulaşmaktaydı. Şimdi ise BTK Demiryolu Hattı Projesi'nin hayata geçmesi ile bu süreç daha da hızlanacak, aynı zamanda ekonomik verimlilik artacaktır (Babiş ve Nasirova, 2017). Şu an Çinden Avrupa'ya gönderilen yük kapasitesinin hacmi 240 milyon tondan fazladır. “Orta Koridor” ile bu yükün yüzde 10’nu nakledilebilir ve bu da 24 milyon ton yük kapasitesi anlamına gelmektedir (www.azertag.az, 2017).

Ekonomik ve politik açıdan BTK Demiryolu Hattı Afrika ve Asya'yı birbirine bağlayan Süveyş Kanalı* gibi projelerle karşılaştırılabilir (Ceferli, 2017: 4) ve bunun bir kaç nedeni vardır. Birincisi BTK Demiryolu hattının stratejik açıdan önemli bir bölge olan Güney Kafkasya'ya ekonomik bir destek sağlayacağına ve aynı zamanda Çin'in OBOR Projesi'nin en önemli parçalarından birini oluşturacağına inanılmaktadır. İkincisi, demiryolu projesinin AGT'nin Avrupa, Orta Asya ve Çin'e ulaşmalarını sağlamasıdır. Üçüncü olarak ise, hattın bölgedeki üretim potansiyelinin artmasına katkı sağlayacağıdır (Ergunsu, 2017). Ayrıca BTK Demiryolu Projesi, BTC, BTE, TAP, TANAP gibi projelerden baz alınarak yapıldı. Eğer enerji, petrol ve gaz alanında bu tür büyük ölçekli projeler gerçekleştirilmeseydi, BTK Demiryolu Projesi için zemin oluşmazdı.

BTK Demiryolu'nun geçtiği ülkelere sağlayacağı uzun vadeli faydalar, ülkelerin yararlanacağı kısa vadeli faydalardan çok daha önemlidir. Bu hattın sağlayacağı tüm potansiyele ulaşmak için demiryolunun geçtiği ülkelerin gümrük ve tarifelerini uyumlu hale getirmeleri gerekiyor. Bölgedeki ülkelerarası ticaret şu anda

* Temelleri Osmanlı İmparatorluğu zamanında atılan Süveyş Kanalı, 1869 yılında Mısır'da gerçekleştirilen yapay su yoludur. Akdeniz ile Kızıldeniz'i, Asya'yla Avrupa'yı birbirine bağlayan Süveyş Kanalı, iki kıta arasındaki ticareti canlandırmıştır (Çakır, 2017: 1-4).

çok düşük seviyelerdedir ve yeni demiryolu hattı komşu ülkeler arasında ticaretin artması için bir fırsat sunmaktadır. Uzun vadeli fayda için bu kesinlikle bölgede ekonomik işbirliğini yoğunlaştıracaktır (www.caspianpolicy.org, 2017).

3.1.2.1. BTK'nın İnşası ve Finanse Edilişi

BTK Projesi Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (UNECE) İç Taşıma Komitesi'nin 67. Oturumunda belirlenen öncelikli projeleri arasında yer aldı. Fakat proje Ermenistan'ı dışladığı için güçlü uluslararası destek elde edemedi. Türkiye ve Azerbaycan çok daha iyi bir mali pozisyonda olmasına rağmen, Gürcistan, hattın kendi kesiminin inşasını tek başına sağlayamazdı. Bu nedenle, AGT ve çoğunlukla da Gürcistan uluslararası düzeyde müzakerelere başladı. Fakat Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası ve Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası gibi kurumlar BTK Projesi'ni desteklemedi. Nitekim AB, BTK'yı finanse etmeyi reddetti; ABD Kongresi ise 2006 yılında, Ermenistan lobisinin yoğun baskısı altında Amerikan Export-Import Bank tarafından projenin finanse edilmesini yasakladı (Klimas ve Humbatov, 2016: 22). Bu yüzden, Azerbaycan, projeye ortak olan Gürcistan'ı desteklemeye karar verdi ve projenin Gürcistan üzerindeki mali yükünü devraldı.

Aslında, Azerbaycan'nın bu yaklaşımı, Çin'in OBOR Projesi çerçevesinde ortaklarına karşı sergilediği yaklaşıma benzemektedir. Azerbaycan hükümeti tarafından verilen bu kararlar, Soğuk Savaş'ın sona ermesinden bu yana ilk kez uluslararası bir proje, uluslararası bir örgütün mali müdahalesi olmaksızın Güney Kafkasya'da finanse edildi. Ama hepsi bununla bitmiyor. Azerbaycan hükümeti, ayrıca, Sırbistan'a yol altyapısını geliştirmek için imtiyazlı kredi verdi. Karadağ ve diğer Doğu Avrupa ülkelerinin kalkınması için ise fon ayırdı. Bölgenin kalkınmasında Azerbaycan'ın SOCAR'ı* önemli bir rol oynamakta ve şirket Gürcistan, Türkiye, Yunanistan, Ukrayna ve diğer bölgelerde çok miktarda para yatırmaktadır (Klimas ve Humbatov, 2016: 22-23).

* Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Petrol Şirketi (State Oil Company of Azerbaijan Republic)

“Demir İpek Yolu” olarak nitelendirilen bu proje, halen en kısa mevcut hat olan İran üzerinden yapılan ulaşımdan 375 km daha kısadır. Proje dahilinde yeni demiryolu ağları inşasının ve mevcut demiryollarının yeniden yapılandırılmasının önemi ortaya çıkmıştır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 193). Konuyla ilgili detaylı bilgi aşağıda maddeler halinde açıklanmıştır.

a) Marabda-Kartsakhi Sınırı

Gürcistan sınırlarında kalan mevcut 230 km uzunluğundaki demiryolu sisteminin büyük bir kısmı, işin ilk başladığı günlerde mevcuttu, ancak projenin Kars’taki demiryolu hattına bağlanabilmesi için, demiryolunun önemli bölümlerinin yapılması gerekiyordu. Projenin en çok zorlayan bölümü Kars-Tiflis ayağıydı. Sovyet planlamacıları, Soğuk Savaş döneminde siyasi nedenlerden dolayı Gürcistan’ı doğrudan demiryolu hattı ile Türkiye’ye bağlamaktan kaçınmışlar ve Ermenistan üzerinden demiryolu hattına güvenmeyi tercih etmişlerdir. Ayrıca olası bir NATO saldırısına karşı, Kars-Gümrü-Tiflis Demiryolu Hattı, Gürcistan ve Türkiye arasındaki dağlık arazi üzerinden gerçekleştirilmişti (Howard, 2012: 41-42).

Hattı’nın inşası ise 2008 yılında başlatılmıştır. Bu hattın en önemli parçalarından birini, Marabda ve Akhalkalaki arasındaki yolun rehabilitasyonu ve yeniden inşası, aynı zamanda Akhalkalaki’den Türkiye sınırına, Kartsakhi’ye yeni demiryolunun inşası oluştuyordu. Gürcistan’da kurulan Marabda-Akhalkalaki Hattı’nın bir kısmı 2014 yılının sonunda kullanıma sunuldu ve Akhalkalaki-Türkiye Hattı 2015 yılının başında tam olarak çalışıyordu (Humbatov, 2017: 61).

BTK Hattı’nı açmak için yerine getirilmesi gereken zorluklardan birisi de, gerekli intermodal yük taşımacılığını sağlamaktı. Örneğin, Türkiye standart ölçü raylarını kullanırken, Gürcistan daha geniş ölçülü bir ray sistemine sahipti. Akhalkalaki istasyonunda trenlerin bir ölçüden diğerine (1,520 mm’den 1.435 mm’ye) dönüştürülmesi için özel bir alanın inşaatı da projenin bir parçasıydı. Böylece, Gürcistan topraklarında, özellikle de vagondan vagona, vagondan şantiye (platform) ve vagondan depoya vb. yüklerin yüklenebileceği Akhalkalaki şehrinde bir intermodal terminal inşa edildi (Humbatov, 2017: 61-62). Bu yüzden BTK Demiryolu Hattı’nın inşası sadece mevcut hatların onarılmasını ve yeniden inşasını değil, tamamen yeni bir hattın yapımını da içermiştir.

Gürcistan'daki askeri çatışma ve siyasi karışıklığın, BTK Hattı'nın yapımında bazı gecikmelere neden olduğu bilinmektedir. Fakat, zor hava koşulları ve zorlu arazi, gecikmelerin ana nedenleriydi. Tüm bu zorluklara rağmen, Gürcistan'daki BTK Hattı'nın inşası Azerbaycan tarafından, Azerbaycan ve Gürcistan'ın ortaklaşa sahibi olduğu Marabda Kartsakhi Demiryolu LLC'ye sağlanan mali yardım ile gerçekleştirilmiştir. Bu şirket, inşaat sürecinin tüm yönlerini üstlenmiş ve denetlemiştir. Gürcistan'a verilen kredilerin geri ödenmesinin Gürcistan'daki demiryolu hattının getirdiği gelirden kaynaklanması beklenmektedir (Humbatov, 2017: 61-62).

Hattın Türkiye kısmında ise dört istasyon, üç köprü ve 76 kilometrelik demiryolu ve ayrıca Türkiye ile Gürcistan arasında sınır geçişi sağlamak için tünel inşa edildi. Tünelin 2 bin 375 metresi Türkiye'de, 2 bin 70 metresi ise Gürcistan'da bulunmaktadır. Sonuç olarak, 76 km'i Türkiye'de ve 29 km'i Gürcistan'da bulunan, Kars ve Akhalkalaki arasında toplam 105 km uzunluğunda yeni bir demiryolu hattı inşa edildi. Azerbaycan tarafı ise 503 kilometrelik demiryolu hattını BTK Demiryolu Projesi'ne uygun hale getirdi (Boyacıoğlu, 2017).

b) Projenin AGT İçin Finansal Maliyeti

Azerbaycan Devlet Petrol Fonu (State Oil Fund of the Republic of Azerbaijan - SOFAZ), 21 Şubat 2007 tarihli "Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi'nin Faaliyetlerinin Uygulanması Hakkında" 1974 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı uyarınca projenin inşası için kaynak sağladı. 2018 yılında Ocak-Haziran aylarının istatistik raporuna göre, SOFAZ bu dönemde BTK Projesi'nin uygulanması için 7,5 milyon Azerbaycan Manatı (AZN) tahsis etmiştir. 2007-2016 yılları arasında SOFAZ, demiryolu inşaatı için toplam 551,9 milyon manat harcamıştır. SOFAZ'ın 2017 yılındaki yıllık raporunu ve 2018 yılının üç aylık raporlarını göz önüne alındığında, 2018 harcamaları da dahil olmak üzere tutarı henüz resmi olarak bildirilmemiş olsa da, ön tahminler 580 milyon manat olduğunu göstermektedir (Bittner ve Ibrahimli, 2018: 9-10).

Gürcistan'daki BTK Hattı'nın inşası, iki kredi hattı üzerinden sağlanan Azerbaycan fonları tarafından desteklenmiştir. Gürcistan, Azerbaycan'dan ilk kez 25 yıllığına, yıllık % 1 faiz oranı ile 200 milyon ABD Doları, ikinci kez 25 yıllığına, yıllık % 5 faiz oranıyla 575 milyon ABD Doları tutarında kredi aldı. Azerbaycan

tarafından sağlanan kredi, Tetrtskaro-Akhalkalaki Hattı'nın rehabilitasyonuna, Akhalkalaki'deki bir tren istasyonunun inşasına ve diğer demiryolu altyapısına yönlendirilmiştir. Alınan ikinci kredi ise bir devlet borcu değil ve demiryolu kâr etmeye başladığında ödenecektir. Nitekim Gürcistan ve Azerbaycan arasında bulunan Marabda-Türkiye sınırının (Kartsakhi) 180 km uzunluğundaki hattının yeniden inşası, uygulanması ve rehabilitasyonu için Azerbaycan'ın sağladığı toplam kredi miktarı 775 milyon ABD doları olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ise, projenin maliyetinin 1999-2019 yılları arasında 1.623,008 bin TL olduğunu bildirmiştir (Bittner ve Ibrahimli, 2018: 10).

Tablo 4. BTK Demiryolu İnşaatındaki (AZN) SOFAZ Harcamaları

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (Ocak- Haz)
20,7	5,3	22,1	12,4	161,9	119,0	25,7	57,1	61,5	66,2	20,5	7,5

Kaynak: Bittner, A. V. ve Ibrahimli, M. (2018). Baku-Tbilisi-Kars: Regional Implications and Perspectives.

3.1.3.2. BTK Projesi'nin Lojistik Açıdan Değerlendirilmesi ve Projeye Katkı Sağlayacak Çalışmalar

BTK Demiryolu Projesi Rusya'yı içinde barındırmayan alternatif bir güzergâhtır ve lojistik anlamda yük ve yolcu taşımacılığını kapsamaktadır. Proje AGT arasında doğrudan demiryolu bağlantısı oluşturarak, Asya'dan Avrupa'ya ulaşım sağlamaktadır. Çin ve Kazakistan arasındaki Urumçi-Aktau demiryolu vasıtasıyla taşınan mallar, Özbekistan üzerinden geçtikten sonra, Türkmenbaşı (Türkmenistan) Limanı'ndan tren-feribotlar ile geçerek, Bakü Alat Limanı'na, oradan da BTK Demiryolu Hattı'na birleşerek, Gürcistan ve daha sonra Türkiye üzerinden, Marmaray Hattı'na bağlanacaktır. Marmaray Hattı ile Bulgaristan, Sırbistan, Macaristan, Avusturya, Almanya, İsviçre, Fransa ve Manş tüneliyle İngiltere'ye bağlanacaktır (bkz. Harita 21). Bu yüzden bu hat Londra-Pekin demiryolu hattının ve dolayısıyla da OBOR'un önemli bir parçasıdır (Babiş ve Nasirova, 2017).

Harita 21. Londra-Pekin Demiryolu Hattı



Kaynak: www.gazete2023.com. (2017). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Açıldı!

BTK Projesi'nin tam hızıyla çalışmasından sonra Avrasya'daki malların daha iyi geçişi için alternatif bir rota oluşacağına şüphe yoktur. Deniz taşımacılığını kullanarak, gemiler, Çin'in Şangay, Ningbo ve Qingdao gibi ticari limanlarından ayrıldıktan sonra en az 35-38 gün sonra Avrupa'ya ulaşmaktadır. BTK Demiryolu Hattı ise Avrupa ve Asya arasındaki ticaret hacmini büyük ölçüde artırarak aradaki mesafeyi 13 güne indireceğinden, ulaşım süresi üç kat daha kısa olacak ve deniz taşımacılığındaki riskler en aza indirilecek ve hatta ortadan kaldırılacaktır (Klimas ve Humbatov, 2016: 11). Bu nedenle, kullanıcılar stok fazlası bulundurmaktan kaçınılabilir ve böylece gereksiz risklerden korunabilirler.

AB Çin'den 2016 yılında 344,6 milyar Euro'luk mal ithal etti. Aynı yıl 170,1 milyar Euro'luk malı ise ihraç etti. Bu miktar, iki ekonomik güç arasındaki gelecekteki ciro büyümesiyle birlikte BTK'dan geçebilir (www.globalrailnews.com, 2017). BTK Hattı sayesinde bölgede bulunan bazı şehirler lojistik köprü olabilecek ve daha da gelişecektir. Örneğin, Türkiye'nin az gelişmiş bir bölgesi olan Kars ili, Türkiye'nin Orta Asya ve Güney Kafkasya'ya açılan ticaret ve lojistik köprüsü olacaktır (Hacızade, 2016: 84).

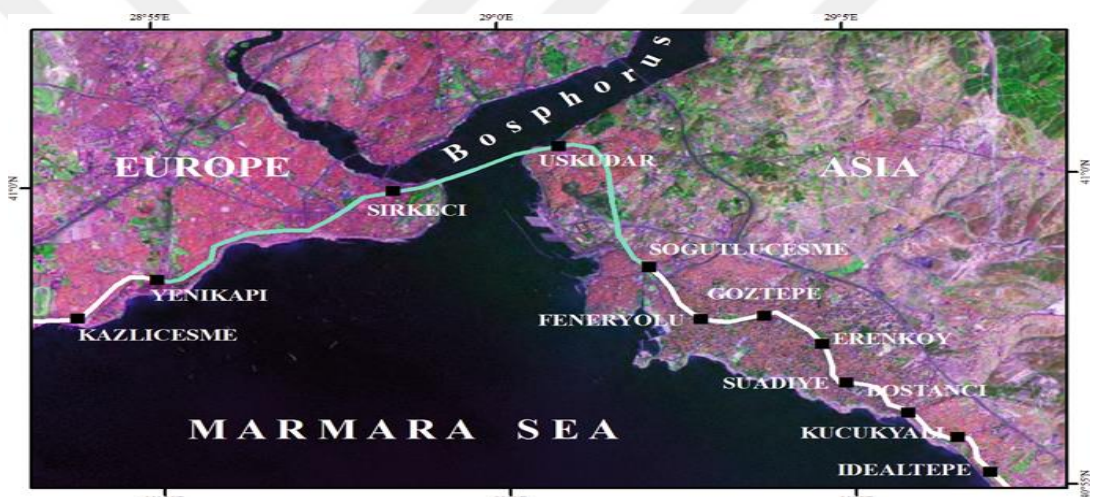
3.1.2.2.1. Marmaray Projesi

Bosfor Boğazı'nda demiryolunun tam olarak hizmete sunulması, Avrupa ve Asya demiryolu ağlarının birleştirilmesi bazında BTK Projesi'ni olağanüstü hale getirebilir. Boğaz'da demiryolu tünelinin inşasıyla, yük ve yolcuların direk olarak Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye topraklarından geçerek Avrupa ve Asya'ya

çıkarılması, bölge ülkelerinin transit potansiyelini artırabilir ve Avrupa'ya entegrasyon süreçlerinin hızlanmasına katkı sağlayabilir.

Türkiye, Bulgaristan, Yunanistan, İran ve Suriye ile doğrudan demiryolu hatları ile bağlantılara sahiptir. Ayrıca, ülkenin demiryolları feribot geçişleri olan çeşitli eyaletlere erişim sağlamaktadır. Türkiye'nin Doğu'sunu Avrupa ile birleştiren demir yollu feribot geçişi ise İstanbul'da Bosfor Boğazında Haydarpaşa (Asya) ve Sirkeci (Avrupa) limanları vasıtasıyla sağlanmaktadır. Bu bağlamda Türkiye BTK Demiryolu Projesi'nin esas ortağı olarak demiryolu hatlarını genişletmektedir ve bununla ilgili en önemli projesi, İstanbul'da, Bosfor Boğazı'nda demiryolu geçidinin inşası ile ilgili olan, Marmaray Projesi'dir (Süleymanov vd., 2018).

Harita 22. Marmaray Hattı



Kaynak: Efe, R. and Cürebal, I. (2011). Impacts of the “Marmaray” project (Bosphorus Tube Crossing, Tunnels, and Stations) on Transportation and Urban Environment in Istanbul.

Dünyanın en derin su altı tünel inşaatı projesi olan Marmaray Projesi'nin oluşturulması fikri, ilk olarak 1860 yılında Osmanlı padişahı Sultan Abdülmecid döneminde düşünülmüş ve 1892 yılında haritası çizilmiştir. Daha sonra 1902'de benzer bir proje fikri Sultan II. Abdülhamid döneminde hazırlanmıştır. Tünel-i Bahri (Deniz Tüneli) olarak adlandırılan bu proje dönemin şartları nedeniyle gerçekleştirilememiştir. 1985 yılında proje ile ilgili ön fizibilite çalışmaları yapılmış ve 2004 yılından itibaren projenin uygulanmasına başlanmıştır (Efe ve Cürebal, 2011: 721-722). Marmaray Projesi çerçevesinde, uzunluğu 13.6 km olan ve en derin noktası 60.46 m olan tünelin inşası 23 Eylül 2008 tarihinde tamamlanmıştır. 3,5 milyar dolarlık bu proje, Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

tarafından koordine edilmiştir. Projenin finansı ise Japon Uluslararası İşbirliği Bankası ve Avrupa İmar Kalkınma Bankası tarafından sağlanmıştır. 29 Ekim 2013'te tünel hizmete verilmiştir ve yolcu trenlerinin hareketi sağlanmıştır (Hacızade, 2014: 148).

Marmaray Projesi'nin amacı, İstanbul'un Avrupa ve Asya yakasındaki demiryolu hatlarını Boğaz'ın altından geçen bir tüp tüneli ile birleştirmektir. Projenin tamamlanmasıyla birkaç hedefe ulaşılabacaktır. Birincisi, Marmaray Hattı her gün milyondan fazla yolcuya hizmet ederek, İstanbul sokaklarındaki trafik yoğunluğunun azalmasına katkı sağlayacaktır. Aynı zamanda demiryolunun kent içi ulaşımındaki payını %3'ten% 27'ye çıkararak, Paris ve Londra'daki seviyelere ulaştıracaktır (Hacızade, 2014: 149). Diğer bir hedef ise, stratejik açıdan Türkiye'yi lojistik üs haline getirmektir. Nitekim Marmaray Hattı, BTK Hattı ile birleşerek (bkz. Harita 23), Pekinden Londra'ya kesintisiz yük taşınmasını temin edecektir. Böylelikle, Marmaray Hattı, Rusya'nın Trans Sibirya Demiryolu Hattı'na alternatif olacaktır (Sacar, 2018: 104).

Harita 23. BTK ve Marmaray Hattı



Kaynak: www.yenisafak.com. (2018). BTK'da 110 Bin Ton Yük Taşındı.

3.1.2.2.2. Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı

Bakü'den 70 km uzaklıkta, Alat'da bulunan Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı'nın inşası BTK Demiryolu Projesi için oldukça önemliydi. Hazar Denizi'nin

hemen her anlamda en büyük limanı olan Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı (bkz. Şekil), Yeni İpek Yolu boyunca büyük bir istasyon haline gelen tam teşekküllü bir intermodal ulaşım merkezi ve Serbest Ticaret Bölgesi (STB)* olarak ortaya çıkmaktadır. Limanın inşasına 2007 yılında başlanmıştır ve 2010 yılında temeli atılmıştır. Eylül 2014'te liman tesislerinden biri; iki köprüden oluşan bir feribot terminali ve 2018 yılının Ocak ayında iki köprülül bir Ro-Ro† terminali hizmete verilmiştir (Heyderov, 2018; Shepard, 2016).

Harita 24. Avrupa ve Asya'yı Birbirine Bağlayan Köprü: Alat Limanı



Kaynak: www.azertag.az.(2016). Azerbaycan Avrupa ile Asiyayı Birleştiren Neqliyyat Körpüsüdür. Limanın Alat'da inşası tesadüfi değildir. Bu arazi Kuzey-Güney ve Doğu-Batı Koridorları'nın Azerbaycan kesiminde bulunan otomobil ve demiryolu hatlarının buluştuğu noktadadır. Burda Limanın inşası ve STB'nin oluşturulması ile bölgenin önemli bir ulaşım kavşağına ve yeni bir büyük lojistik alan haline dönüştürülmesi sağlanacaktır. Liman, Avrupa'yı Çin ve Orta Asya ile aynı zamanda Rusya'yı

* Serbest Ticaret Bölgesi (STB), diğer bölgelerden farklı olarak, ticaret ve iş yasalarının olduğu özel bir ekonomik alandır. STB'ler bölgedeki şirketleri gümrük vergilerinden muaf tutmaktadır. Genellikle, STB'ler hava limanları ve limanların yakınında bulunmaktadır (www.dunyaatlası.com, 2018).

† Günümüzdeki Ro-Ro Taşımacılığı (Roll On-Roll Off (Ro-Ro) Transportation) ilk kez, 1960'lı yıllarda İskandinavya'da görülmeye başlamıştır. Ro-Ro Taşımacılığı karayolu taşıma araçlarının (araç, tır ve diğer tekerlekli yük sistemleri) Ro-Ro gemilerine bindirilerek uzun mesafenin denizyolu ile gerçekleştirildiği bir taşımacılık şeklidir (Başar vd., 2015: 73-74).

Ortadoğu ve Hint Okyanusu ile birbirine bağlamasının yanı sıra, Hazar bölgesinde önemli bir lojistik merkez olarak hizmet edecektir (Heyderov, 2018; Shepard, 2016).

Geçmişde, Tarihi İpek Yolu'nda olduğu gibi, Kazakistan'da Khorgos ve Aktau, Gürcistan'da Anaklia, İran'da Bandar Abbas, Polonya'da Terespol, Çin'de Chongqing, Chengdu ve Lanzhou gibi kentler Avrasya bölgesinin yeni üretim, ticaret ve lojistik merkezleri haline getirilmiştir. Sadece bu sefer ticaret pazarları etrafında inşa edilmekten ziyade, bu tür merkezler limanlar etrafında inşa edilmektedir. Bu tür ulaşım odaklı gelişim modeline, Dubai'deki Jebel Ali STB örnek gösterilebilir. Yetkililer, yaklaşık 10 yıl sonra Alat'ın Bakü'nün Jebel Ali'si olacağını söylemektedir (Shepard, 2016).

Yeni Bakü Limanı'nın inşası iki aşamalıdır. İlk aşamasında, limanın kapasitesi 15 milyon ton yüke ulaşacak ve yüzbinlerce konteynerin taşınması söz konusu olacaktır. Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı inşasının, ilk aşaması tamamlanma sürecindedir. İkinci aşama sonucunda ise limanın kapasitesi 25 milyon ton yüke ve bir milyon konteynere ulaşacaktır (Heyderov, 2018). Bununla da, uluslararası multimodal taşımacılıkta ve Avrupa-Asya tedarik zincirinde Azerbaycan önemli bir rol oynayacaktır. Fakat lojistik pazarındaki başarısı, Azerbaycan'ın sınır ve iç lojistik bölgelerine yönelik politikalarına bağlı olacaktır (Klimas ve Humbatov, 2016: 62). Diğer bir deyişle, Alat'da liman projesi için başarılı bir temel oluşturmak amacıyla güçlü bir yerel ve bölgesel lojistik ağı ve lojistik pazarı yeterince geliştirilmelidir.

3.1.2.2.3. Viking Demiryolu Projesi

11 Ekim 2011'de Kazakistan, Litvanya'nın Klaipeda Limanı'nı Karadeniz'e bağlayan ve Güney Kafkasya, Orta Asya ve Çin'e kadar uzanması planlanan Viking Demiryolu Projesi'ne katılma niyetini bildirdi. Viking Hattı'nın Güney Kafkasya-Orta Asya koridoru ile bağlanması, Orta Asya mallarının Doğu Avrupa ve Baltık Limanları'na ulaştırılması anlamına gelmektedir. Nitekim Orta Asya ülkelerinin çoğunluğu ile işbirliği içinde olan BTK Demiryolu Projesi'nin devreye girmesi ve Viking Demiryolu Hattı'na bağlanması, ayrıca bölgede gerçekleştirilen diğer projeler, Avrupa ile Çin arasında etkili bir ulaşım koridoru oluşturacak ve hem bölgenin hem de tüm Orta Asya'nın gelişimine büyük ölçüde katkı sağlayacaktır (Klimas ve Humbatov, 2016: 31).

Harita 25. Viking Demiryolu Hattı



Kaynak: <http://www.eurasianbusinessbriefing.com/azerbaijan-signs-viking-railway-project/viking-rail-project/>, Erişim: 7 Aralık 2018

Mart 2016'da Azerbaycan Demiryolları temsilcilerinin Litvanya'da bir toplantıya katılımıyla, Azerbaycan'ın Viking Demiryolu Projesi'nde yer alması, proje kapsamında konteyner ve yük sevkiyatının hacminin artırılmasıyla ilgili konular tartışılmıştır. Bu proje Baltık ülkelerine Hazar Havzası'na erişim imkanı sağlamakta ve aynı zamanda Doğu (Orta Asya ve Çin) ve Güney (Basra Körfezi ve Hindistan) yönlerinde yük taşımacılığı için fırsatlar sunmaktadır. Ayrıca Kuzey Avrupa (Baltık, İskandinav ve s.) ülkelerinin, İran, Pakistan, Hindistan ve Arap ülkeleri ile ticaret cirolarını hesaba katacak olursak, proje sayesinde Kuzey-Güney Uluslararası Ulaşım Koridoru ve onun bir parçası olan Astara-Reşt-Kazvin demiryolu hattı, ulaştırma alanında ülkelerin işbirliği imkanlarını daha da genişletecek ve transit yük trafiğini artıracaktır (Abbashlı, 2016).

Viking Hattı'nın çalışması durumunda, Çin'den çıkacak yükler Kazakistan'ın Aktau Limanı'na gelecek. Hazar Denizi'nden feribotlarla Azerbaycan'a gelecek vagonlar, Gürcistan'ın Poti Limanı'na ulaştırılacak. Burdan da yeniden feribotlarla Ukrayna'nın Iliçevski Limanı'na ulaşacak vagonlar, Viking Treni ile Baltık limanlarına varacaktır. Hattın aktif olması durumunda Türkiye bu projeden uzak kalacaktır (Uysal, 2016).

3.2. BTK Demiryolu Hattı'nın Jeopolitik Boyutu ve Önemi

Jeopolitik çıkarlar açısından OBOR projesine farklı yaklaşımlar sergilenmektedir. Mesela, bazıları Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa'yı birbirine

bağlayacak olan ekonomik koridorların Rusya üzerinden geçmesinin yüksek politik risklere neden olduğunu belirtmektedir. Diğer bir yaklaşım ise, MSR'nin, ekonomik verimlilik açısından uygun olmayan önemli bir zaman kaybıyla sonuçlanacağıdır. Bu nedenle BTK Hattı, kuzey ve güney yönleriyle transit taşımalarının potansiyelini yeterince artıran ve jeoekonomik açıdan ciddi verimlilik vaat eden proje olarak dünyanın dikkatini üzerine çekmeyi başarmıştır (Hasanov, 2017).

Çin'in OBOR'u BTK Hattı projesine ek bir jeopolitik önem katmaktadır. 826 kilometrelik demiryolu, Çin ve Avrupa arasındaki yük teslimatını yaklaşık iki hafta süren bir taşıma süresiyle sağlayacaktır ve hat sayesinde 2025 yılına kadar 8 milyon tona kadar yük taşınabilecektir. Bu yüzden BTK Demiryolu Projesi, yalnızca Güney Kafkasya'daki bağlantıyı artırmakla kalmayacak, aynı zamanda Çin ve Orta Asya devletlerinin AB pazarlarına çıkışını sağlayacağı için, bölgenin jeopolitiğinde önemli bir rol oynayacaktır. Bu aynı zamanda Alat'daki limanın inşasının ardındaki amaçlara da yansımıştır ve liman Orta Asya'ya bağlantı sağlamak için özel olarak inşa edilmiştir (Avdaliani, 2018).

BTK Hattı'nın geçtiği Güney Kafkasya bölgesi, Avrasya'nın kalbinde yer almaktadır. Bölge Doğu'da Çin, Batı'da Türkiye ve Avrupa, Kuzey'de Rusya, Güney'de İran, Orta Doğu ve Hindistan ile çevrelenmiştir. Bu da Avrasya'daki nüfusun %65'ini, enerji kaynaklarının %75'ini ve dünyadaki gayrisafi yurt içi hasılanın %40'ını oluşturan büyük bir pazar anlamına gelmektedir (Shepard, 2017). Bu bağlamda BTK Demiryolu Hattı, OBOR Projesi kapsamında özel yere sahiptir.

Bu hat, Rusya'yı ve İran'ı bypass ederek daha verimli bir ulaşım koridoru yaratabilmektedir. Nitekim Orta Asya ülkelerinin ve Çin'in Avrupa'ya ulaşımı İran'ın Razi-Sarakhs, Rusya'nın ise Trans-Sibirya demiryolları üzerinden gerçekleştirilmektedir. Daha önceki bölümlerde söylenildiği üzere, BTK Demiryolu Hattı'nın tam olarak devreye girmesinden sonra Çin ve Avrupa arasındaki mesafe yedi bin kilometre kısalarak ulaşımı daha hızlı hale getirecektir. Bu nedenle, BTK projesi, alternatif rota oluşturarak, özellikle Rusya'nın bölgedeki etkisini azaltacaktır (Babiş ve Nasirova, 2017).

AGT herhangi bir ortak tehdit nedeniyle işbirliği yapmamıştır. Fakat yine de, AGT üçlüsü Suriye'den Abhazya'ya ve Güney Osetya'dan Dağlık Karabağ'a kadar çeşitli cephelerde Rus baskısı hissetmektedir. Tüm bunlara rağmen, AGT'nin hala

askeri işbirliğini nasıl geliştireceği konusunda ortak bir gündemden yoksundur ve dış politika sorunlarıyla nasıl başa çıkılacağı konusunda henüz somut bir mekanizması yoktur. Rusya'yı provoke etmek için kesin bir askeri ittifakın oluşturması yerine, AGT üçlüsü, ekonomik ve enerji işbirliğinin önemini vurgulamak için üçlü formatı kullanmaktadır (Avdaliani, 2018). Şu anlık bu her üç devlet için en mantıklısıdır, fakat gerektiğinde derin askeri işbirliği potansiyel olarak AGT tarafından desteklenmelidir.

3.2.1. BTK Demiryolu'nun Bölgeye Katkısı ve Ermenistan Sorunu

AGT'nin dışişleri bakanları, 2012 yılında Türkiye'de, 2013'te Gürcistan'da ve 2014'te Azerbaycan'da üçlü formatta bir araya geldi. Bu toplantılar, toprak bütünlüğü ilkesini yeniden teyit etmeye, Avrupa'ya enerji kanallarını ve ticaret yollarını inşa etmeye, Azerbaycan'da, Türkiye'de ve Gürcistan'da yatırımların koordine edilmesine odaklanmıştır. 2012 yılında yapılan toplantı, tarafların uluslararası kuruluşlara üyelik için birbirlerinin adaylıklarını desteklemeye çalıştıkları Trabzon Deklarasyonu'nun imzalanmasıyla sonuçlandı. Trabzon Deklarasyonu, Gürcistan ve Azerbaycan'ın işgal altındaki bölgelerinde, özellikle donmuş çatışmalara uygulanan toprak bütünlüğü ilkesini desteklemiştir (Weitz, 2015: 11). BTK Demiryolu Projesi Trabzon Deklarasyonu'nu ile uyumluluk göstererek, AGT arasındaki stratejik ilişkileri daha da geliştirecek ve ticari, ekonomik ve kültürel ilişkileri daha da yoğunlaştıracaktır.

Demir İpek Yolu olarak nitelenen BTK Demiryolu Hattı, daha önce gerçekleştirilen BTC ve BTE petrol ve doğal gaz projeleri gibi bölgede istikrar ve aynı zamanda AGT üçlüsünün ekonomisine önemli bir katkı sağlayabilir. BTK Demiryolu Projesi'nin başlıca avantajlarından biri de, Azerbaycan'ın Gürcistan üzerinden Türkiye ile kısa bir demiryolu bağlantısına sahip olması ve bu iki kardeş ülke arasındaki ilişkileri daha da güçlendirmesidir.

BTK Hattı her ne kadar bölgesel bir proje olarak önplana çıksa da, aslında küresel nitelikte olan önemli bir projedir. Bağlantı noktasının Kafkasya bölgesinde olduğu dikkate alındığında, ilk çıkarların da bölge ülkeleri tarafından kazanılacağı açıktır. BTK Demiryolu Hattı'nın tam olarak faaliyete geçmesi, bölgede istikrara ve ekonomik kalkınmaya destek verecek ve nihayetinde Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye önemli bir transit kavşağına dönüşecektir. Her üç ülke uluslararası yük

taşımacılığından yararlanacak ve bu da bölgede yaşayan halkların ekonomik durumlarına yeni faydalar sağlayacaktır (Süleymanov vd., 2018).

Projenin, AGT ülkeleri bağlamındaki uygunluğunun nedeni, her üç ülkenin ihtiyaçlarının karşılanmasıyla ilgilidir. Örneğin, Azerbaycan, bu proje ile dış enerji piyasalarını koruyacaktır. Ayrıca Dağlık Karabağ bölgesinde stratejik üstünlük sağlamak için, üç ülke arasındaki işbirliğini bir güç olarak görmektedir. Nitekim Azerbaycan, Ermenistan üzerinde nüfuz elde etmek için karşılıklı desteyin sağlanmasına çalışacaktır. Öte yandan Türkiye, enerji arzını ve bölgesel nüfuzu artırmayı hedeflemektedir. Son olarak, bölgede Türkiye ve Azerbaycan ile yapılacak ekonomik ve politik işbirliği, Gürcistan için Rus baskısının azaltılması anlamına gelecektir (Bittner ve Ibrahimli, 2018: 7-8).

BTK Demiryolu Projesi konusunu ele alırken, Azerbaycan ve Türkiye'nin Ermenistan'a yönelik yaklaşımı dikkat edilmesi gereken en önemli nüanslardan birisidir. Burdaki mesele, Azerbaycan topraklarının işgali devam ettiği sürece bu iki ülkenin Ermenistan ile işbirliği yapmamasıdır. Gürcistan'ın Ermenistan'a yönelik kendi politikası olmasına rağmen, Gürcistan Azerbaycan, Türkiye ve Ermenistan arasında doğru dengeyi sağlamaya isteklidir (Yulek vd., 2014: 46). Her ne kadar hiçbir ülke Ermenistan'ı prensip olarak ayırmak istemese de, Ermenistan, Dağlık Karabağ ve onun çevresindeki bölgelerinin işgalini sona erdirene kadar sınırlar Türkiye ve Azerbaycan tarafından kapalı tutulacaktır.

Ermenistan'daki bazı eleştirmenler, BTK Demiryolu Projesini, Azerbaycan'ın bölgesel ekonomik projelerden Ermenistan'ı izole etmesi için bir girişimi olarak görmektedir. Bununla birlikte, Ermenistan'ın, Azerbaycan topraklarının işgal etmesi nedeniyle rotanın Ermenistan üzerinden geçmesi siyasi olarak imkansızdır. BTK Demiryolu sözleşmesine göre, işgal altındaki Azerbaycan toprakları geri döndüğünde, Ermenistan da BTK ulaşım hattına katılabilecektir (Yulek vd., 2014: 46).

3.2.1.1. BTK Demiryolu Hattı'nın Azerbaycan'a Katkısı

Azerbaycan'ın Dünya Okyanusu'na doğrudan erişimi yoktur ve bu yüzden BTK Demiryolu Projesi'nin tam olarak devreye girmesi Azerbaycan'ın çıkarları için oldukça vazgeçilmezdir. Bu hat SSCB'nin çöküşü ve Ermenistan'la savaşın bir

sonucu olarak kaybedilen ve sıkılaştırılmış ulaşım hatlarına alternatifler ve Türkiye ile ekonomik bağları güçlendirmek için, stratejik fırsatlar sunmaktadır. Projenin tam olarak hayata geçmesi sonucunda, Azerbaycan uluslararası ulaşım koridorlarına doğrudan erişebilecek ve bölgedeki siyasi gücünü artıracaktır.

Azerbaycan, petrol stratejisinin bir devamı ve parçası olarak, 90'ların başından beri BTK'ya yatırım yapmaya karar verdi. Bu yüzden, BTK bir demiryolu projesinden ziyade ülke stratejisinin bir parçasıdır. Çoğunlukla petrol üretimine dayalı olan Azerbaycan ekonomisinin petrol dışı sektörel gelişime geçmeye ihtiyacı var ve bu sürdürülebilir kalkınma ve rekabetçilik özellikleri nedeniyle Dünya Ekonomik Forumu'nun 2016-2017 Küresel Rekabet Raporu tarafından 37'ci sırada yer alan ülke için çok önemlidir (Humbatov, 2017: 79). BTK Demiryolu ise Azerbaycan'a bir transit-lojistik kavşağı olma imkanı sunuyor. Nitekim bu lojistik kavşak, Çin, Orta Asya ve Afganistan'ın Avrupa'ya ve Türkiye'nin Karadeniz limanlarına Orta Doğu ve Kuzey Afrika üzerinden ulaşımını kolaylaştıracaktır (Sultanova, 2018). Bu da lojistik sektörünün gelişimine katkı sağlayacaktır.

Azerbaycan'ın "Azerbaycan 2020: Geleceğe Bakış" başlıklı kalkınma stratejisinin temel önceliklerinden birisi de ulaştırma sektörünün geliştirilmesi ve Azerbaycan'ın bölgesel bir ticaret merkezine dönüştürülmesidir. Ülkenin stratejik coğrafi konumunu etkin bir şekilde kullanmak için hükümet, demiryolu, su, hava, yeraltı ve otomobil taşıma sistemlerine stratejik bir yaklaşım sergilemektedir. Dolayısıyla, Azerbaycan'ın komşuluğunda bulunan Rusya, Türkiye, İran gibi büyük güçlerin ve Ermenistan gibi düşman bir devletin yanındaki konumu zorlu bir güvenlik ortamı yaratsa da, BTK Demiryolu Projesi'nin uygulanmasının ülke ekonomisi üzerinde olumlu etkileri olacaktır (Bittner ve Ibrahimli, 2018: 8).

BTK Demiryolu Projesi'nin Azerbaycan için en önemli stratejik özelliklerinden birisi de, hattın Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ni ablukadan çıkartmasıdır. Şöyle ki, Ermenistan'ın Azerbaycan'a yönelik saldırıları sonucunda, Bakü'nün Nahçıvan ile kara üzerinden bağlantısı kesilmiştir. Bu yüzden Nahçıvan'ın ulaşım sorunu, özellikle de demiryolu sorunu, Karabağ sorunu kadar önem taşımaktadır (Hacızade, 2014: 134-135). Bu proje Kars'tan Nahçıvan'a yeni bir demiryolu hattının yapılmasını öngörerek, Ermenistan'ın izole ettiği Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ni ablukadan çıkaracak ve Nahçıvan'ın ulaşım bağımsızlığını

sağlayacaktır. Kars-Iğdır-Nahçıvan Hattı İran'da Tebriz-Tahran-Zehedan Hattı'na bağlanarak, daha sonra Pakistan'da, Islamabad'a kadar ulaşarak Orta Koridor işlevini yerine getirecektir. Sonuç olarak, bu hat Kuzey Koridoru ile Güney Koridoru'nu birbirine bağlayacaktır ve böylelikle Nahçıvan'ın İran'a giden demiryolu geçişi ile, tüm Orta Doğu bölgesine erişimi sağlanacaktır (Hacızade, 2016: 84).

Aynı zamanda projenin tamamlanmasının ardından, Bakü'yle doğrudan Kars üzerinden iletişime geçek olan Nahçıvan, Avrupa'ya da kesintisiz tedarik sağlayabilecektir. Yani bu proje, gelecekte Nahçıvan'ın mevcut ekonomik izolasyonunu da ortadan kaldırmağa hizmet edecektir (www.sputnik.az, 2017). Tüm bunlar Azerbaycan'ın jeopolitik ve ekonomik konumunu güçlendirecek ve Azerbaycan için ciddi bir kazanç olacaktır.

3.2.1.2. BTK Demiryolu Hattı'nın Gürcistan'a Katkısı

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra, AGT, Türkler ve Gürcüler arasındaki tarihe dayanan düşmanlık dönemlerinin üstesinden gelerek olumlu ilişkilere sahip oldu. Fakat resmi düzeyde ilk kez 2006 yılında BTC Petrol Boru Hattı'nın, 2007 yılında ise BTE Doğalgaz Boru Hattı'nın devreye girmesi sonucunda, üçtarafli işbirliğini gerçekleştirdiler. Ağustos 2008 Rus-Gürcü Savaşı'ndan sonra üçlü ilişkiler daha da derinleşti. Daha sonra BTC ile BTE'yi TANAP Projesi, BTK Demiryolu, savunma sanayi üretimine yönelik ikili bir çalışma grubu ve üçlü askeri tatbikatlar ve güvenlik tatbikatları takip etmiştir (Weitz, 2015: 9)

Eski Gürcistan Cumhurbaşkanı Mihail Saakaşvili BTK Demiryolu Projesi'ni "Jeopolitik Devrim" olarak nitelendirmiştir (Kavrelişvili, 2014: 193). Bazı Gürcü analistler ise BTK'yı "yüzyılın projesi" olarak görmekte ve BTK Hattı için harcanan her kuruşa değeceğine inanmaktadırlar. Proje Gürcistan'ın bölgedeki konumunu güçlendirerek, hattın transit potansiyalı nedeniyle, Gürcistandan malların yüklenmesini mümkün kılacak ve transit olanaklarını artıracaktır (Bittner ve Ibrahimli, 2018: 15). Ayrıca diğer ulaşım türleri arasındaki rekabeti artıracak ve daha düşük nakliye tarifelerine, daha iyi hizmetlere ve yüksek hacimli yüklerin taşınmasına yol açacaktır.

BTK Hattı'nın tam hızıyla faaliyete geçmesinden sonra, Gürcistan Rusya'ya bağımlı olmadan Avrupa'ya ulaşım sağlayacaktır. Bu Gürcistan açısından çok önemlidir ve 2008 Rusya-Gürcistan Savaşı nedeniyle kapanmış demiryolu hattının yarattığı olumsuz etkiyi minimuma indirecektir. Bundan başka, Gürcistan ekonomisi genellikle transit ülke konumunda olması ile beraber, turizm potansiyelinden de kazanç sağlamaktadır. BTK Hattı sayesinde ise sadece ulaşım değil, turizm sektörü de gelişecektir. Hattın bir diğer katkısı ise, daha önce Gürcistan'a giriş yapamayan ve Poti Limanı'na sokulmayan yükler, bahsi geçen hat ile taşınabilmesidir (www.politikaakademisi.org, 2017). Azerbaycan için Gürcistan, Karadeniz'e ve AB'ye, Türkiye için ise Orta Asya'ya ulaşmak için önemli bir kapıdır.

BTK Demiryolu Projesi Gürcistan'ın Samtskhe-Javakheti Bölgesi'ndeki etnik sorunların çözümüne de katkı sağlayabilir. Samtskhe-Javakheti bölgesinde bulunan Akhalkalaki ve Javakheti'nin nüfusunun büyük çoğunluğu Ermenidir ve burada ara sıra etnik zeminde çatışmalar yaşanmaktadır. BTK Hattı bu bölgeden ve aynı zamanda Gürcistan'da Azerbaycanlıların yaşadığı, ekonomik açıdan az gelişen bölgelerden de geçmektedir. Gürcistan Hükümeti ise, bahsi geçen bölgelerin Gürcistan toplumuna BTK'nın ekonomik yararları ile yeniden entegrasyonunu sağlamayı, bölgeye refah ve barış getirmeyi düşünmektedir (Babiş ve Nasirova, 2017).

3.2.1.3. BTK Demiryolu Hattı'nın Türkiye'ye Katkısı

Türkiye jeopolitik konumu itibarı ile, Avrupa ve Asya'yı birleştiren transit bir ülke konumundadır. Bilhassa BTK Demiryolu Hattı'nın Marmaray'a bağlanmasından ve büyük ölçüde faaliyete geçmesinden sonra Türkiye'nin bölgedeki konumu daha da güçlenecek ve lojistik sektöründe önemli bir rol üstlenecektir. Türkiye ayrıca lojistik köylerin inşasına da başlamıştır. Mesela, BTK Demiryolu Hattı ile ve diğer hizmetlerin hayata geçirilmesi ile alakadar olarak, Kars lojistik köyünün inşası planlanmıştır (Özpay, 2018: 109)

Kars'da lojistik köyün oluşturulmasıyla, hat sayesinde Türkiye'ye giren malların depolanması, istenilen yere taşınması hayata geçirilecektir. Ayrıca bahsi geçen lojistik köy, Türkiye lojistik sektörüne 412 bin ton nakliye kapasitesi sağlaması hedeflenmiştir (Özpay, 2018: 109) Hattı'n Kars'tan geçmesiyle, Kars ticari merkeze dönüşecektir. Bu da az gelişen bir bölge için işsizlik oranının azalması

anlamına gelmektedir. Böylelikle, Kars bölgesi Güney Kafkasya'ya ve Orta Asya'ya açılan yolların üzerinde bir lojistik köprü olacaktır (Babiş ve Nasirova, 2017). Kars Lojistik Merkezi ile beraber Türkiye'nin limanlarına Çin, Hindistan, Pakistan ve İran'dan ciddi sayıda yük akışı sağlanacaktır. Ayrıca Doğu-Batı Koridoru'nun önemli bir bileşenini oluşturacak olan ve Nahçıvan'a ve İran'a bağlayacak olan Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu Demiryolu Projesi de bu çerçevede büyük önem taşımaktadır (www.haberturk.com, 2018).

BTK Hattı'nın tam hızıyla çalışması Türkiye'yi, Avrupa'dan Çin'e kadar transit taşımacılıkta güzergâhın en önemli ülkesine dönüştürecektir. Bu sayede, demiryolu taşımacılığının payı artacaktır. Nitekim Türkiye'de halihazırdaki yük taşımacılığının payı % 4,76'dır. Bu oran Türkiye Hükümeti'nin 2023 hedefinde %15'e kadar yükseltilecektir. Yolcu taşımacılığı ise % 2,22'den %10'a yükseltilmesi beklenmektedir (Özpay, 2018: 109).

Doğu ve Batı Koridorları arasında Türkiye'nin lojistik merkeze dönüşmesinin anahtarı demiryollarıdır. Nitekim BTK Demiryolu Hattı da Türkiye'ye böyle bir fırsat sunmaktadır. Türkiye'nin Doğu'sunda bulunan bu hattın Batı'ya bağlanması ve aynı zamanda Avrupa'ya ulaştırılması için, Türkiye'nin etkili bir demiryolu ağına sahip olması gerekmektedir. Bu yüzden bununla ilgili bir kaç proje hayata geçirilmektedir. Bu projelerden birisi de Edirne-Kars Demiryolu Projesi'dir. 2.000 km uzunluğundaki Edirne-Kars hızlı tren projesinin hayata geçirilmesi, BTK Hattı'nı Batı'ya bağlanması açısından büyük önem taşımaktadır (Inan ve Yayloyan, 2016: 47-48). Bundan başka daha önce bahsettiğimiz Marmaray Projesi ve Avrasya Tüp Tünel, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü gibi projeler Asya ve Avrupa arasındaki malların ve insanların kesintisiz bir şekilde taşınması için bir koridor sağlamayı amaçlamaktadır.

3.2.1.4. Ermenistan: Kapalı Demiryolu Hattı

1877-78 Rus-Türk Savaşı'nda Ruslar savaşı kazanarak, Kars'ı işgal ettiler ve bu da Güney Kafkasya'da demiryolu inşaatına başlanması için önemli bir neden oldu. Savaş sırasında, Ruslar bölgede az gelişmiş demiryolu nedeniyle, Güney Kafkasya'ya asker çıkartmak için büyük zorluklar yaşadı. Bu yüzden savaştan sonra Rusya bölgedeki demiryolu ağını modernleştirmek için büyük çaba sarf etti. Demiryolu ağlarının yenilenmesi, Moskova ile Anadolu arasındaki köprü olarak

görülen Kars'ın, güçlendirilmesine hizmet edecekti. Savaşın sonra Moskova, Orta Doğu'dan Karabağ'a taşınan çok sayıda Ermeni mülteciyi yerleştirmeye başladı (Howard, 2012: 43).

Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından Ermenistan, Kars-Gümrü-Tiflis Demiryolu Hattı sayesinde, Güney Kafkasya'da transit ülke konumundaydı. Fakat 90'lı yıllarda Ermenistan'ın Dağlık Karabağ'ı ve çevresindeki diğer bölgeleri işgal etmesinden sonra, Türkiye Azerbaycan ile dayanışma içinde bulunarak, Ermenistan'la olan sınırını kapattı. Bununla da Ermenistan'ın büyüyen bölgesel izolasyonu derinleşti. BTK Demiryolu Projesi ise, Ermenistan'ı bypass ederek, ekonomik yaşamı boyunca Moskova'ya her zamankinden daha fazla bağımlı bırakacaktır (Howard, 2012: 43). Bazı Ermeni analistlerin görüşüne göre BTK Demiryolu Projesi ekonomik projeden çok, siyasi amaçları olan bir projedir. Nitekim Kars-Gümrü-Tiflis Hattı mesafeyi BTK Hattı'ndan 2 kat daha kısa etmekteydi ve lojistik açıdan daha verimli olabilirdi (Ozinian, 2017).

BTK Demiryolu Projesi'nin Ermenistan için kritik noktalarından birisi de Ermenilerin yoğun yaşadığı Gürcistan'ın Samtkhe-Javakheti bölgesinden geçecek olmasıdır. Burdaki Ermeniler, Samtkhe-Javakheti bölgesinden geçecek olan BTK Demiryolu Hattı'nı yerel nüfusun kullanamayacağı ve yerel halk için önemli bir ekonomik katkı sağlamayacağını düşünmektedir. Hatta, Javakheti'nin etnik nüfusu BTK Hattı'nın Javakheti'de Ermenistan için "Berlin Duvarı"na dönüşeceğini ve Azerbaycan ve Türkiye'nin BTK gibi üçlü projelerle komşu bölgelere Türk kökenli vatandaşları yerleştirmeyi planlayabileceğinden korkmaktadır (Ozinian, 2017; Yulek vd., 2014: 46).

Javakheti Ermenilerinin kuşkulandığı bir başka konu ise, Rus-Gürcü Savaşı'ndan sonra, Akhalkalaki'de bulunan, Rusya'nın 62. Askeri Üs'ünün kapatılmasıdır. NATO'nun bu eski üsleri kullanma ihtimalinin olabileceği ve NATO'nun bir üyesi olarak Türkiye'nin Samtkhe-Javakheti bölgesine etkisinin daha da artacağı Ermenileri rahatsız etmektedir. Bu yüzden proje hayata geçirilmeden önce, bölgede projeye karşı kampanyalar başlatıldı ve gösteriler düzenledi. Fakat tüm bu yaşananlar BTK Hattı'nın açılmasına engel olamadı. Hatta Amerikada'ki ARMENPAC veya Ermenistan Ulusal Komitesi gibi güçlü lobilerin BTK Demiryolu Hattı'nın finansmanı konusunda ABD'ye uyguladığı baskılara rağmen, proje hayata

geçirildi ve BTK'nın Kars-Akhalkalakhi kısmının inşaatlarına başlandı (Yulek vd., 2014: 46-47).

3.2.2. Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı ve BTK Demiryolu'nun Avrasya'ya Katkısı

Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı (Trans-Caspian International Transport Route - TITR) Rusya'nın ve İran'ın dahil edilmediği alternatif bir güzergâhtır. Proje Asya'dan Avrupa'ya kadar uzanacaktır. Çin'den başlayan bu güzergâh Kazakistan, Türkmenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye ve Ukrayna'yı geçtikten sonra AB'ye ulaşacaktır ve bu yol yük taşımacılığını ve aynı zamanda yolcu taşımacılığını da kapsıyarak, lojistik açıdan önem kazanacaktır. Azerbaycan, Türkmenistan ve Kazakistan'ın Hazar'da yük taşımacılığını genişletilmesi için hayata geçirdikleri projeler Hazar'ın bölgesel transit merkeze dönüşmesine katkı sağlayacaktır. Proje ile ilgili yapılan çalışmalara, Aktau ve Türkmenbaşı limanlarının yeniden onarılması, Alat'da "Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı" inşasının ilk bölümünün başlatılmasını örnek gösterebiliriz (Aslanlı, 2018: 14).

Çin ve Avrupa arasında birkaç ülkeyi çevreleyen Trans-Hazar Güzergâhı'nın bacağı olan BTK Hattı Hazar'ı Türkiye'nin Doğu'suna bağlayacaktır. Türkiye'nin Batısı'nda, İstanbul'da ise Asya ve Avrupa arasındaki kesintisiz mal akışı ve insanların taşınmasını amaçlayan yeni bir köprü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü inşa edildi. Bundan başka, Azerbaycan ve Kazakistan, Hazar Denizi'nde Kuryk ve Alat'da modern limanlar inşa etmiştir ve ayrıca Kazakistan Çin ile işbirliği çerçevesinde Kazak-Çin sınırındaki Khorgos'tan Aktau Limanı'na uzanan bir demiryolu inşa etmeyi amaçlamaktadır (Inan ve Yayloyan, 2016: 36).

Harita 26. Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı



Kaynak: Inan, F. ve Yayloyan, D. (2018). New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road.

Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı'nın demiryolu ayağını oluşturan BTK Hattı, Asya ve Avrupa arasındaki artan ticaretten büyük ölçüde yük gelirleri üretebilir ve bunun birkaç nedeni vardır (Humbatov, 2017: 73-74):

- İki Dünya Savaşı sonrası, özellikle AB'nin kurulmasından sonra Avrupa'nın ekonomik olarak güçlenmesi;
- Japonya, Güney Kore, Singapur, Hindistan ve özellikle Çin gibi Asya ekonomilerinin hızlı bir şekilde büyümesi ve bu ülkelerin büyük oranda dünya ekonomisine entegrasyonu;
- Sovyetler Birliği'nin çöküşünden sonra Asya ile Avrupa arasında bulunan Orta Asya ülkelerinin dünya ekonomisine entegrasyonu;
- Dermiyollarının bu veya diğer nedenlerden dolayı gittikçe artan önemi.

Asya ve Avrupa çeşitli ticaret yollarına sahiptir. Buna rağmen BTK Hattı da, Avrupa'ya ticari katkılar sağlayan önemli rota haline gelecektir. Aslında diğer transit koridorların güney tarafında olduğu gerçeği, bu yeni hattı daha da değerli kılacaktır. ABD, 2008 Rus-Gürcü Savaşı'ndan sonra Güney Kafkasya için yeni bir somut politika geliştirmede (Bittner ve Ibrahimli, 2018: 22). Fakat bu ABD'nin bölgeyi terk ettiği anlamına gelmiyor. Her ne kadar da, ABD Ermeni Lobisi'nin baskısıyla projeye destek çıkmasa da, BTK Demiryolu Projesi, ekonomik kalkınmayı ve iyi yönetişimi ön planda tutan ABD'nin önceliklerine uygundur.

3.2.2.1. BTK Demiryolu Hattı'nın Orta Asya'ya Katkısı

Orta Asya, Çin'in OBOR Projesi gibi çeşitli iddialı projelere teşvik edilmektedir ve bölge ülkeleri bu tür projelerle ülke ekonomilerinin dünya ekonomisine entegrasyonunu amaçlamaktadır. Genel olarak, Orta Asya ülkeleri BTK Demiryolu Projesi'ni, bölgeyi Avrupa ile bağlamayı amaçlayan multi-milyar dolarlık OBOR Projesi'nin bir devamı olarak görmektedir. Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan gibi Orta Asya ülkeleri, Orta Asya'yı en kısa rota üzerinden Avrupa'ya bağlayacak olan BTK Demiryolu Projesi'ne sıcak yaklaşmaktadır. Kazakistan'ın Aktau Limanı ve Türkmenistan'ın Türkmenbaşı Limanı'nın BTK Hattı'na bağlanması sonrasında bölge, Hazar Denizi üzerinden Avrupa'ya uzanarak yerel malların taşınması için kısa bir yol sağlayacaktır (Shahbazov, 2017). Bununla birlikte, BTK Hattı'nın geçtiği ülkeler, transit ücretleri gibi ek yeni gelir kaynakları da sağlayacaktır.

Avrasya'nın kalbinde yer alan Kazakistan, BTK Projesi'ni uygulanmasını destekleyen ilk ülkelerden biridir. Proje, Kazakistan'ın Hazar'da bulunan altyapısındaki yük akışı projelerini tetiklemektedir. Bu sayede, ülkenin ulaşım sistemi daha da gelişecek, bölgedeki ekonomik büyüme ve ticaret genişleyecektir. Kazakistan ulaşım potansiyelini daha da geliştirerek, Avrasya bölgesinde "altın köprü" olmayı hedeflemektedir (www.azertag.az, 2017).

5 Kasım 2017 tarihinde, BTK Hattı ile Kazakistan'dan 600 ton buğday taşıyan ilk tren, Mersin Limanı'na ulaştı. Tren, Kars'tan Mersin'e 1258 km'lik yolculuğu yaklaşık 30 saatte tamamladı. Bununla da ilk başarılı mal geçişi yapmış olan BTK Hattı'nın gelecekteki faydalarını göz önünde bulunduran Kazakistan yetkilileri, projeyi iyimserlikle karşıladı. BTK Demiryolu Projesi Kazakistan'a göre, Kazakistan'ın Orta Asya bölgesi ve Hazar Havzası ile Çin'den gelen ulaşım koridorlarının en değerli parçası olup, Kazak mallarının Avrupa pazarlarına ulaştırılması için yeni fırsatlar sunacaktır. Hidrokarbon rezervleri de dahil olmak üzere önemli miktarda doğal kaynaklara sahip olan Türkmenistan ise, Avrupa'ya ulaşmak için alternatif yollar aramaktadır ve BTK Hattı, Türkmen mallarının Avrupa pazarlarına erişimini sağlayacak uygun bir hat olarak hizmet verecektir (Shahbazov, 2017).

Özbekistan'ın 2018-2022'de dış ticaret yollarının çeşitlendirilmesi ve altyapısının iyileştirilmesi ile ilgili programında, bu ülkenin BTK Hattı'na bağlanması yer almaktadır. Özbekistan Navoi-Türkmenbaşı-Bakü-Tiflis-Kars Hattı'nı kullanarak, Mersin Limanı ile Akdeniz'e ulaşacaktır. BTK Hattı aynı zamanda başka bir ulaşım koridorunun bir parçası olacaktır. 15 Kasım 2017'de Afganistan'da, Afganistan, Türkmenistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye arasında, Lapis-Lazuli Güzergâh Transit Koridoru'nun oluşturulması konusunda bir anlaşma sağlandı. Bu koridor sayesinde, Afganistan'ın Torghundi Kenti Türkmenbaşı Limanı'na bağlanacak, Hazar Havzası üzerinden, Bakü, Tiflis ve Kars'ı geçerek Avrupa'ya uzanacaktır (Sultanova, 2018)

3.2.2.2. BTK Demiryolu Hattı'nın Çin'e Katkısı

BTK Demiryolu Projesi Çin için son derece önemlidir. Bunun nedeni ise malların ve yolcuların her iki yönde, Çin'den Avrupa'ya ve Avrupa'dan Çin'e, daha kısa sürede taşınmasını ve bunun yanında taşıma maliyetlerinin önemli ölçüde düşürmesini sağlanmasıdır. Bu yüzden, AGT ve Çin, yalnızca enerji konusunda değil, ulaşım konusunda da güçlü bir ikili çıkar paylaşmaktadır (Humbatov, 2017: 95). Aynı zamanda bu güzergâh Rusya'yı bypass ettiği için stratejik açıdan Çin için önem taşımaktadır.

BTK Hattı'nın inşasının ilk yarsındaki deneme, Çin'in Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde bulunan Shihezi'den yapıldı. Beş günlük bir yolculuktan sonra 3500 km'i geçen tren, 3 Ağustos 2015 tarihinde Bakü'ye ulaştı. İkinci deneme ise yukarıda bahsedildiği üzere, Kazakistan'ın Kostanay bölgesinden ayrılan trenin, Türkiye'de Mersin Limanı'na ulaşmasıyla yapılmıştır. Çin'den gelen trenler, Khorgos Geçidi üzerinden Kazakistan'a girecektir (Ergunsu, 2017).

2008 Rus-Gürcü Savaşı'ndan sonra Gürcistan AB'ye daha da yakın olmağa başladı ve Güney Kafkasya'da AB, en yakın ilişkilerini Gürcistan'la kurmaktadır. BTK Demiryolu Projesi çerçevesinde ise, Azerbaycan, Gürcistan ile birlikte Çin ve AB arasındaki ekonomik ilişkilerde stratejik bir rol oynayabilir. Özellikle, BTK Hattı'nın uygulanması, aynı zamanda Hazar'da, Alat Limanı'nda ve Karadeniz'de, Anaklia'da derin deniz limanı inşaat projelerinin hayata geçirilmesi ile Çin ve AB arasındaki ticareti genişlenecektir ve AGT üçlüsü Çin'i AB'ye bağlayan bir lojistik merkez konumuna gelecektir (Bittner ve Ibrahimli, 2018: 16)

2017 yılında Çin ve Gürcistan arasında Serbest Ticaret Anlaşması imzalandı. Anlaşmaya göre iki ülke arasında ticaret hacmi ve transit geçişleri artırılabacaktır. Aynı zamanda hem Gürcistan, hem de Azerbaycan Çin liderliğindeki AIIB üyesidir. AIIB, TANAP Gaz Boru Hattı'nın inşası için Azerbaycan'a 600 milyon ABD Doları ve Batum Bypass Yolu Projesi için Gürcistan'a 114 milyon ABD doları kredi sağlamıştır (Poghosyan, 2018).



SONUÇ

İpek Yolu, uzun seneler boyunca Avrupa ve Asya halklarının yaşamında, ticari ilişkilerinde vazgeçilmez bir rol oynadı. Bu yol Çin'den Roma'ya farklı dil, din, ırk ve kültüre sahip bölgeleri çeşitli rotalar üzerinden birbirine bağlamıştır. Ayrıca bu rotalar önemli bir stratejik ve jeopolitik bir çizgi izlemiştir. Bu yüzden Tarihi İpek Yolu'nun ticari önemi kadar, stratejik ve jeopolitik boyutu da önemli olmuştur. Nitekim bu yolu kontrolü altında tutmayı başaran büyük imparatorluklar, güzergâh üzerindeki diğer bölgeleri etkisi altına almıştır.

Tarihi İpek Yolu, SSCB'nin çöküşüyle yeniden gündeme gelerek siyasi ve ekonomik farklılıkları da beraberinde getirmiştir. Özellikle Güney Kafkasya'da ve Orta Asya'da yeni bağımsız devletlerin ortaya çıkışı, bu güzergâhın önemini daha da arttırmıştır. Bu coğrafyada bulunan doğalgaz ve petrol rezervleri bölgesel ve dış güçlerin ilgi odağı olmuş, bu yüzden İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması bölgesel ve küresel güçler için önem arz etmiştir.

AGT üçlüsü tarafından hayata geçirilen ve İpek Yolu'nun canlandırılmasında önemli katkılar sağlayan BTC, BTE gibi asrın projelerinin gerçekleşmesinde AB ülkeleri, ABD ve Japonya gibi ülkeler projeye destek çıkmış ve ortak olmuşlardır. Ayrıca 2018 yılında başlatılan GKG Projesi çerçevesinde hayata geçirilen SCPX, TANAP ve 2020 yılında açılışı yapılacak TAP projeleri İpek Yolu'nun canlandırılması adına oldukça önemli projelerdir. Bahsi geçen her üç projenin odak noktası AGT üçlüsüdür ve bu projeler AB tarafından desteklenmektedir. Azerbaycan'ın Şahdeniz 2 Gaz Sahası'ndan çıkarılan gazın Gürcüstan ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırılması, sadece ekonomik açıdan değil, jeopolitik açıdan da önemlidir. Özellikle tüm bu projelerin Rusya'yı bypass etmesi AB adına çok önemlidir. Nitekim Rusya'nın 2014 yılında Kırım'ı ilhak etmesi, enerji arz güvenliyi açısından büyük tehdit oluşturmuştu.

AB aynı zamanda SSCB'nin dağılmasından sonra Güney Kafkasya'ya ve Orta Asya'ya ister karayolları üzerinden, isterse de demiryolları ile ulaşmak için TRACECA Projesi'ni hayata geçirmiştir. Bu proje ile beraber, AGT üzerinden geçen alternatif enerji kanalları, karayolu ve demiryolu hatları ve ayrıca bu hat ve kanallar sayesinde Orta Asya'ya ulaşımın sağlanması, bölgeni daim etkisi altında tutmaya

alışan Rusya'nın aleyhine, nüfuzunu sürdürmek ve enerji rezervlerine güvenli şekilde ulaşmak AB ve hatta ABD açısında önem taşımaktadır.

Azerbaycan ve Türkiye tarafından finanse edilen BTK Demiryolu Hattı, Çin ile Avrupa'yı birleştiren hattın, demiryolu ayağını oluşturduğu için Demir İpek Yolu olarak nitelendirilmektedir. Bu projenin etkileri AGT için aynı olmayacaktır. Çünkü projeye katılan her devletin kendi ulusal çıkarları vardır. ye lkeler doğu ile batı arasında aynı coğrafı konumu paylaşmalarına rağmen, tarihsel geçmişleri ve ekonomik durumları farklıdır. Bu da bu ülkelerin hükümetlerini ekonomik ve politik avantajlar açısından farklı amaçlar arayışına dahil etmektedir.

Projedeki harcamaları inceleyerken, Azerbaycan'ın daha istekli olduğunu ve demiryolunun inşası ve yenilenmesi için en büyük fonu sağladığını görmekteyiz. Nitekim Azerbaycan, gaz, petrol ve diğer ürünlerinin ihracatı ve taşımına büyük lde bağımlı olduğundan, ayrıca lojistiğin geliştirilmesi açısından projeye en çok ilgi duyan ülke olarak gözükmektedir. Ek olarak, projenin başlatılması, bölgedeki Ermenistan'ı jeopolitik olarak izole etmektedir. Bu nedenle, Azerbaycan için BTK Projesi hem politik hem de ekonomik öneme sahiptir.

Öte yandan Gürcistan, projeden sadece ekonomik olarak değil, jeopolitik sonuçlar da beklemektedir. Aslında, Ermenistan'ın izolasyonu ülkenin stratejik hedeflerini yerine getirmekte ve Gürcistan'ı yalnızca Orta Asya rnleri için değil aynı zamanda Ermenistan'ın ithalatı ve ihracatı için de ana geçiş ülkesi olarak konumlandırmaktadır. Ek olarak, Gürcistan'ın Rusya'ya bağımlı kalmadan Avrupa'ya ulaşması ve ayrıca projenin finansal desteğine katılmadığı göz önüne alındığında, BTK Projesi'nin bu ülke için başarılı bir siyasi strateji sonucunda ekonomik faydalar sağlayacağı sonucuna varılabilir.

Türkiye ye devletler ve Orta Asya ile iyi diplomatik ilişkilerine sahip olsa dahi, BTK Demiryolu Projesi'nin hedefleri ülkenin daha geniş jeopolitik hedefleriyle örtüşüyor. Türkiye'nin AB'ye girmesi için uzun bir yoldan geçeceği gerçeği göz önüne alındığında, proje gelecekte bu iki pazarın birbirini tamamlayacağı gibi Asya lkeleriyle de bağlantı kurma imkanı sağlamaktadır. Türkiye, aslında Doğu ile Batı arasında uzun süredir denge kurmağa çalışmaktadır ve BTK Demiryolu Projesi ve aynı zamanda OBOR Projesi, Türkiye'ye Asya'da, özellikle Orta Asya'da etkinliğini

artırma fırsatı sunmaktadır. Türkiye'nin AB'ye girme sürecinde hayal kırıklığına uğradığı bir zamanda OBOR Projesi yeni fırsatlar tanımaktadır.

Güney Kafkasya'daki çatışmalar, BTK Hattı için ve dolayısıyla OBOR Projesi için tehdit oluşturmaktadır. Bu nedenle, BTK Demiryolu Projesi'nin, önümüzdeki yıllarda politik-ekonomik gelişme ile birlikte barışçıl ihtilaf çözümünün yürütülmesine de katkı sağlayacağı düşünülmektedir. BTK üçlü projesinin bazı zorluklarla karşı karşıya gelmesi beklense de, bu projenin bölgedeki kalkınmasına ve vizyonuna zarar vermeyecektir.

BTK Demiryolu Projesi'nin önemini daha da arttıran OBOR Projesi için sadece ekonomik sermaye değil, insan sermayesi de önemlidir. Proje sayesinde projeye katılan tüm ülkelere eğitim, yeni iş alanları ile ilgili, büyük bir insan sermayesi potansiyelinin açılması gündemdedir. Bu da aynı zamanda BTK Hattı'nın daha çok etkili olacağı Orta Koridor'da, kendini gösterecektir. Bu yüzden, Orta Asya cumhuriyetlerinden genellikle ekonomik nedenlerden dolayı Rusya'ya ve Batı'ya yapılan göçün, OBOR'un ve BTK Hattı'nın sağlayacağı ekonomik katkılar nedeniyle durdurulabileceği, refahın ve oradaki birçok kişiye daha iyi bir yaşam standartlarının getirileceği düşünülmektedir.

Çin'in OBOR Projesi her şeyden önce Çin'in menfaatlerine hizmet edecektir. Projenin uygulanmasında Çin'in üç önemli hedefi vardır. İlk olarak, Çin, kendi iç menfaatlerinin ihtiyaçlarını karşılamaya ve özellikle de Batı bölgelerini kalkındırmaya çalışmaktadır. İkinci hedef “kazan-kazan” politikasının hayata geçirilmesidir. Bu politika sayesinde Çin, kendi imajını ekonomik kalkınma için olumlu bir güç olarak tanıtmayı amaçlamaktadır. Henüz tam olarak ortaya çıkmamış son hedef ise, Çin'in, altyapı, enerji sektöründe ve diğer alanlarda, kendi menfaatlerine uygun ticaret ve yatırımı düzenleyen kurallar oluşturarak, hedeflerini hayata geçirmesidir.

Böyle bir ekonomik ve jeopolitik sonuçları olacak projenin bölgede daha fazla ya da daha az istikrarsızlığa yol açıp açmayacağı, Pekin'in Avrasya jeopolitiğindeki konumuna ve bölgenin en büyük güçleri ile sağlayabileceği koordinasyon seviyesine bağlı olacaktır.

Her ne kadar Çin hükümeti OBOR Projesi'nin tamamen ekonomik bir proje olduğunu belirtse de, aslında proje jeopolitik sonuçlar doğurabilir. Bazı analistler ÇHC tarafından başlatılan bu projeyi ABD'nin küresel düzen içinde oluşturduğu etkileri azaltmayı hedeflediğini düşünmektedir. Özellikle Soğuk Savaş'ın bitmesinin ardından, ABD'nin tek kutuplu süper güç olma yolundaki çabası, dünyadaki yönetimler üzerinde otorite kurma isteği, ABD Doları'nın dünya ekonomisindeki hegemonyası, kendi koyduğu kuralları dünya ülkelerine dikte etmesi ve bunun gibi başka hususlar OBOR'un oluşturulmasını tetiklemiştir.

Çin bu proje ile uluslararası sistemin kurallarını kendi çıkarlarına göre şekillendirebilir ve bu da ABD ile siyasi sürtüşmeleri, küresel rekabeti daha da arttırabilir. Fakat ÇHC halihazırda güç dengesindeki barışçıl değişimi önplanda tutmaktadır. Çin'in diplomatik meşruiyet kazanma konusundaki istekleri, ekonomik entegrasyon planını güvence altına almak için yeterli askeri gücün bulunmamasından kaynaklanmaktadır.

OBOR'un Avrupa'da hayata geçirilmesi bugüne kadar altyapı projelerinin, özellikle Doğu Avrupa'daki demiryollarının ve Akdeniz'deki limanların finanse edilmesine odaklanmıştır. Her ne kadar ekonomik fırsatlar yaratsa da, aslında Çin, OBOR Projesi ile AB'ye büyük bir siyasi meydan okumaktadır. Çin'in Avrupa'ya yönelik ekonomik nüfusuna karşı, önde gelen AB ülkeleri tarafından uygun önlemler alınmadığı takdirde, bu coğrafyada Çin'in etki alanı büyüyecek ve ABD ile ilişkilerde gerginlik yaşanacaktır.

Kırım Krizi'nden sonra Batı tarafından uygulanan kısıtlamalar, Çin'in bölgede en önemli rakiplerinden biri olan Rusya'yı OBOR'un bir parçasına dönüştürmeye zorladı ve ekonomik olarak Çin'den bağımlı hale getirdi. Bu da Çin'in bölgedeki, bilhassa Orta Asya'daki etkisinin artıracacağı anlamına gelmektedir. Bölgedeki bir diğer önemli aktör olan Hindistan ise, OBOR'un sunduğu alternatif yol güzergâhlarıyla kuşatılmaktadır. Bu yollar sayesinde ÇHC, kendine yeni ticaret ve güvenlik alanları inşa etmektedir.

Çin'in OBOR çerçevesinde işbirliği yaptığı ülkelerin iç işlerine karışmama gibi bir politika izlemesi, Batı'nın ise tam tersi, işbirliği yaptığı ülkelerde katı etik standartlar araması, yolsuzluğun had safada olduğu, demokrasiden yoksun ülkelerin OBOR'a katılma sürecini daha da hızlandırmıştır. Hatta Çin, Irak, Yemen ve

Afganistan gibi iç savaşın yaşandığı ülkelerle işbirliği yapmaktadır. Birçok analiste göre Çin'in bu ülkelerle kurduğu ekonomik ilişkiler OBOR Projesi'ni risk altına sokmaktadır. Çünkü Çin bu ülkelere devasa krediler ayırmaktadır. Bahsi geçen ülkeler ise yaşanan savaş, yolsuzluk, siyasi istikrarsızlık vb. nedenlerden dolayı bu kredileri geri ödemeyebilir.

Bu yüzden OBOR'u aslında bir ekonomik projeden daha çok, içinde jeopolitik ve stratejik amaçlar taşıdığı bir borç tuzağı gibi nitelendire biliriz. Çünkü Çin belki verdiğini kredileri geri almayabilir ama bunun karşılığında stratejik noktaları hiç bir savaş yapmadan alabilmektedir. Buna Pakistan'da bulunan Gwadar Limanı'nı örnek gösterebiliriz. Çin bu sayede Ortadoğu'dan gelen petrol ve doğalgaz için güvenli bir güzergâh oluşturmuştur.

Bu bağlamda Avrupa ile Çin'i birleştirecek olan BTK Hattı'nın OBOR'un bir uzantısı olduğunu unutmamalıyız. Kısa vadede OBOR ister lojistik açıdan, ister transit konumuna göre AGT'ye büyük üstünlükler sağlayabilir. Fakat geniş bir perspektiften düşünüldüğü zaman, jeopolitik nedenlerinden dolayı önemli bir coğrafyada yer alan AGT üçlüsü, OBOR Projesi ile büyük ölçüde Çin'in etki alanına girebilir.

AB sürecinin istenilen düzeye getirilmemesi, ABD ile yaşanan kriz sonrası oluşan ekonomik sorunlara çözüm üretilmemesi, Rusya ile yapılan anlaşmaların ekonomik sorunların çözümüne henüz alternatif oluşturmaması ve ülkenin tarımdan enerjiye kadar çeşitli alanlarda dışa bağımlı olması Türkiye'yi; Batı ile ilişkilerinin istenilen düzeyde olmaması, kuzeyde Rusya'nın, güneyde ise İran gibi bölgesel aktörlerin tehdit oluşturması, tamamen petrole ve doğalgaza bağımlı ekonominin mevcudluğu Azerbaycan'ı; Ekonomisinin büyük kısmını sadece transit konumu ile oluşturması, bölgede en pozitif ticaret atmosferine sahip olması ve Rus-Gürcü Savaşı'ndan sonra, Rusya ile kötüleşen ilişkisi Gürcistan'ı "OBOR tuzağı"na düşürebilir ve dolayısıyla bölge Çin'in etkisi altına girebilir. Böyle olacağı taktirde ise, AGT'nin jeopolitik konumundan dolayı, bölgesel ve küresel güçler tarafından bölgede karışıklıklar ve siyasi istikrarsızlıklar meydana gelebilir.

KAYNAKÇA

- Aashish. (2017). China's "String of Pearls": The Encirclement of India & How to Break The Chakravyuh? *Strategic Frontier Research Foundation*. Erişim: 26 Ekim 2018, <https://www.strategicfront.org/chinas-string-pearls-encirclement-india-break-chakravyuh/>
- Abbaslı, A. (2016). Azerbaycan "Vikinġ Qatarı" Layihesine Qoşulub (Azerbaycan "Viking Treni" Projesine Katıldı). *Azadinform*. Erişim: 7 Aralık 2018, <http://www.azadinform.az/news/a-113342.html>
- Abdullayev, I. (2017). Reviving an Ancient Route? The Role of the Baku–Tbilisi–Kars Railway. *Moderndiplomacy*. Erişim: 22 Haziran 2018, <https://moderndiplomacy.eu/2017/12/01/reviving-an-ancient-route-the-role-of-the-baku-tbilisi-kars-railway/>
- Adıbelli, B. (2018). Bir Kuřak Bir Yol Giriřimi: Ćin'in Yeni Dünya Düzeni. *Yörünġe Aylık Fikir ve Siyasi Analiz Dergisi*. Eriřim: 19 Ekim 2018, <http://www.yorungedergi.com/2018/05/bir-kusak-bir-yol-girisimi-cinin-yeni-dunya-duzeni/>
- Aġır, H. ve Yıldırım, S. (2015). "Türkiye ile BRICS Ekonomilerinin Makroekonomik Performans Karşılaştırması: Betimsel Bir Analiz". *KSÜ Sosyal Bilimler Dergisi*. 12(2): 39-46.
- Ahmad, S. M. vd. (2017). "China-Pakistan Economic Corridor: In the Context of String of Pearl Strategy". *International Journal of Business and Social Research*. 7(8): 26-42.
- Akġay, N. (2017). "Turkey-China Relations With in the Concept of the New Silk Road Project". *ANKASAM | Bölgesel Araştırmalar Dergisi*. 1 (3): 73-96.
- Aksoy, M. (2014). "İpek Yolu'nda Türk Kültürünün İzleri: Tamgalar". F. Atasoy (Ed.), *İpek Yolu'nda Türk Kültür Mirası*. (s. 146-155). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Alaġöz, A. E. (2010). Yükselen Güġ Ćin'in Dünden Bugüne Dıř Politika Analizi. *BİLGESAM*. Eriřim: 12 Aralık 2018, http://www.bilgesam.org/incele/865/-yukselen-guc-cin'in-dunden-bugune-dis-politika-analizi/#.XFqje_hzDIU

- Amrahov, M. (2011). Büyük İpek Yolu (Büyük İpek Yolu), Bakı: Mütercim.
- Asena. G. A. (2009). İpek Yolu-1 Çin - Doğu Türkistan, İstanbul: Pan Yayıncılık.
- Aslanlı, K. (2018). “Hazar Denizi’nin Jeopolitik ve Jeoekonomik Konumu: Enerji, Taşımacılık, Hukuk ve Çevre Boyutları”. *İran Araştırmaları Merkezi (İRAM)*.
- Atasoy, F. (2014). “İpek Yolu’nda Türk Dünyası Ortak Kültür Mirası”. F. Atasoy (Ed.), *İpek Yolu’nda Türk Kültür Mirası*. (s. 9 - 13). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Avdaliani, E. (2018). The Turkey-Georgia-Azerbaijan Trilateral. *bne INTELLINEWS*. Erişim: 24 Aralık 2018, [http://www.intellinews.com /comment-the-turkey-georgia-azerbaijan-trilateral-137209/](http://www.intellinews.com/comment-the-turkey-georgia-azerbaijan-trilateral-137209/)
- Babiş, A. G. ve Nasirova, S. (2017). Demir İpek Yolu’nun Kalbi: “Bakü – Tiflis – Kars Demiryolu”, *TÜRKSAM*. Erişim: 4 Mayıs 2018, <http://www.turksam.org/tr/rapor-detay/7-demir-ipek-yolu-nun-kalbi-baku-tiflis-kars-demiryolu>
- Baffa, C. (2013). Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor Builds Steam. *Asia Briefing*. Erişim: 22 Haziran 2018, <http://www.asiabriefing.com/news/2013/10/bangladesh-china-india-myanmar-economic-corridor-builds-steam/>
- Balcı, Z. (2018). “Çin’in Yeni ‘İpek Yolu’ Projesi”, *İNSAMER*. (52): 1-9.
- Başar, E. vd. (2015). “Karadeniz Limanlarında Ro-Ro Taşımacılığı ve Gelişimi”. *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları*, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fatsa/Ordu.
- Baumgartner, P. (2017). China’s Massive ‘One Road’ Project Largely Bypasses Russia, But Moscow Still On Board. Erişim: 18 Ağustos 2018, <https://www.rferl.org/a/russia-china-one-belt-one-road-project-putin-xi/28579849.html>
- Beşer, E. M. (2018). Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru: Kuşak ve Yolun Kilidi. *Boğaziçi Asya Araştırmaları Merkezi*. Erişim: 22 Ekim 2018, http://bogaziciasya.com/cin-pakistan-ekonomik-koridoru/#_ftn5

- Bittner, A. V. ve Ibrahimli, M. (2018). “Baku-Tbilisi-Kars: Regional Implications and Perspectives”. *Center for Economic and Social Development (CESD)*. 1-27.
- Blanchard, F. J. ve Flint, C. (2017). “The Geopolitics of China’s Maritime Silk Road Initiative”. *Geopolitics*. 22(2): 223–245.
- Bocutoğlu, E. (2017). “Çin’in “Bir Kuşak-Bir Yol” Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler”, International Conference on Eurasian Economies, Kırgızistan Manas Üniversitesi, Beykent Üniversitesi ve Avrasya Ekonomistler Derneği, Bishkek, Kyrgyzstan.
- Boyacıoğlu, H. (2017). Kesintisiz Londra-Pekin. *Hürriyet*. Erişim: 28 Kasım 2018, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/kesintisiz-londra-pekini-40628263>
- Boz, H. (2011). “Belucistan, Orta Asya’nın Kürdistan’ı mı?”. 21. *Yüzyıl Dergisi*. (36): 52-58.
- Brzezinski, Z. (2005). *Büyük Satranç Tahtası*. Yelda Türedi (çev.), İstanbul: İnkılap Kitabevi.
- Budagov, N. (2018). Cenub Qaz Dehlizinin Seqmenti Olan Layihelerin İcra Veziyyeti Açıqlanıb (Güney Gaz Koridoru’nu Oluşturan Projelerin Uygulanma Durumu Açıklanmıştır). *Azertac*. Erişim: 3 Ocak 2019, https://azertag.az/xeber/Cenub_Qaz_Dehlizinin_seqmenti_olan_layihelerin_icra_veziyyeti_achiqlanib-1213957
- Budagov, N. (2018a). TAP Layihesi Üzre İşlerin 82 Faizi Yekunlaşıb (TAP Projesi’nin %82’si Tamamlandı). *Azertac*. Erişim: 3 Yanvar 2019, <https://azertag.az/xeber/1213881>
- Buehler, M. ve Suchodolski, S. G. (2017). The New Silk Road: 8 Steps to Ensuring China’s \$900 Billion Project is a Success. *Future of Construction*. Erişim: 19 Temmuz 2018, <https://futureofconstruction.org/blog/the-new-silk-road-8-steps-to-ensuring-chinas-900-billion-project-is-a-success/>
- Bulduk, Ü. (2014). “İpek Yolu’nda Kültürel Etkileşim: 6-10. Yüzyıllarda Ticaret, Siyaset ve Din”. F. Atasoy (Ed.), *İpek Yolu’nda Türk Kültür Mirası*. (s. 40-45). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.

- Bulum, A. Z. vd. (2013). “Dünya Ticaret Örgütü (WTO) Üyesi Ülkelerin Uluslararası Ticaret Hacimleri Üzerine Bir Çalışma”. *Nevşehir Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 2(2): 152-165.
- Ceferli, R. (2017). BTQ Ölkeleri Bir-Birine Yaxın Eden Qlobal Layihedir (BTK Hattı Ülkeleri Birbirine Yakınlaştıran Küresel Bir Projedir). Azerbaycan.
- Chhibber, A. (2017). *China's One Belt One Road Strategy: The New Financial Institutions and India's Options*. Institute for International Economics, Elliott School of International Affairs, George Washington University, Washington DC.
- Christian, D. (2000). “Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History.” *Journal of World History* 11, (1): 1–26.
- Çakan, V. (2017). “Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler, Sorunlar ve Gerçekler”. *Asya Araştırmaları Dergisi*. 1(1): 35-52.
- Çakır, F. (2017). *Süveyş Buhranı Sürecinde Türk Dış Politikası*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- Çbhmek. (2017). Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru. Erişim: 20 Haziran 2018, http://turkish.china.org.cn/china_key_words/2017-04/20/content_40657428.htm
- Çelikpala, M. ve Veliyev, C. (2015). “Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye Bölgesel İşbirliğinin Başarı Örneği”. *CIES Policy Brief*, (3): 1-24.
- Çetin, M. (2013). *Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) Projesi'nde Türkiye'nin Demiryolu Stratejileri Neler Olmalıdır?* Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Çhyek. (2017). Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru. Erişim: 20 Haziran 2018, http://turkish.china.org.cn/china_key_words/2017-04/20/content_40657418.htm

- Çmrek. (2017). Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru. Erişim: 24 Eylül 2018, http://turkish.china.org.cn/china_key_words/2017-04/20/content_40657397.htm
- Çoabaek. (2017). Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru. Erişim: 18 Haziran 2018, http://turkish.china.org.cn/china_key_words/2017-04/20/content_40657414.htm
- Dave, B. (2018). “Silk Road Economic Belt: Effects of China’s Soft Power Diplomacy in Kazakhstan”. Marlene Laruelle (eds.). *China’s Belt And Road Initiative and Its Impact in Central Asia* (s. 97-108). Washington, D.C.: The George Washington University, Central Asia Program.
- Davutoğlu, A. (2001). *Stratejik Derinlik: Türkiye’nin Uluslararası Konumu*. İstanbul: Küre Yayınları.
- Demir, N. ve Tekir, O. (2018). “Marshall Planı, Yeni İpek Yolu Projesi ve Çin-ABD Rekabeti”. *İnönü Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*. 7(1): 33-45.
- Dilaver, T. (2018). TANAP Doğalgaz Boru Hattı Açılışı. *AVİM*. Erişim: 5 Ocak 2019, https://avim.org.tr/tr/Yorum/TANAP-DOGALGAZ-BORU-HATTI-ACILISI#_ftn1
- Dilek, S. M. (2013). “Büyük Güçlerin Politikaları ve Briand-Kellogg Paktı”. *Uluslararası İlişkiler*. 10(37): 145-169.
- Drysdale, P. vd. (2017). “China’s New Role in the International Financial Architecture”. *Asian Economic Policy Review*. 12(2): 258–277.
- Durdular, A. (2016). “Çin’in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi”. *Avrasya Etüdleri*, 22(49): 77-97.
- Düğün, T. (2011). “21. Yüzyılda İpek Yolu”. *21. Yüzyıl*. (35): 46-52.
- Efe, R. ve Cürebal, I. (2011) “Impacts of the “Marmaray” project (Bosphorus Tube crossing, tunnels, and stations) on transportation and urban environment in Istanbul”. *In Engineering Earth*. (pp. 715-733). Springer Netherlands.

- Ener, M. ve Ahmedov, O. (2008). “Türkiye-Azerbaycan Petrol-Doğalgaz Boru Hattı Projelerinin Ülke Ekonomileri ve Avrupa Birliği Açısından Önemi”. 2. *Ulusal İktisat Kongresi*, Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir.
- Erdem, H. (2014). “Yeniden Canlanan İpek Yolu’nun Dünya Ticaretine Getirdikleri”. F. Atasoy (Ed.), *İpek Yolu’nda Türk kültür mirası*. (s. 364-371). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Erdoğan, M. M. (2011). *Avrupa Birliği’nin Orta Asya Politikaları*. Ankara: Ahmet Yesevi Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkanlığı.
- Eren, E. (2017). “Şanghay İşbirliği Örgütü ve Türk Dış Politikasında Gelecek Perspektifi”. *Strategic Public Management Journal*. 3(5): 77-94.
- Ergunsu, U. (2017). Baku-Tbilisi-Kars Railway Will Enhance Connectivity in Eurasia. *Chinadaily*. Erişim: 19 Haziran 2018, http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-11/02/content_34030157.htm
- Erman, K. (2017). “Jeopolitik Teoriler ve Afganistan”. *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 4(11): 394-420.
- Ersoy, A. (2014). “Avrasya’nın Barış ve Refah Eksenini İpekyolu’nun İhyasına Yönelik Bir Yaklaşım: İpekyolu Birliği (İYB)”. M. Bulut (ed.). *Medeniyetler Güzergahı İpek Yolu*. (s. 17-36). İstanbul: İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi ve Ankara Düşünce ve Araştırma Merkezi.
- Ertem, B. (2009). “Türkiye-ABD İlişkilerinde Truman Doktrini ve Marshall Planı”. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 12(21): 377-397.
- Gabuev, A. (2016). “Crouching Bear, Hidden Dragon: “One Belt One Road” and Chinese-Russian Jostling for Power in Central Asia”. *Journal of Contemporary East Asia Studies*. 5(2): 61-78.
- Ghiassy, R. ve Zhou, J. (2017). *The Silk Road Economic Belt: Considering security implications and EU-China cooperation prospects*. Sweden: Stockholm International Peace Research Institute.
- Güner, B. (2018). “OBOR Girişimi’nin Coğrafyası”. *Marmara Coğrafya Dergisi*. (37): 112-123.

- Gürdeniz, C. (2018). Bir Kuşak - Bir Yol (OBOR)'da AB'nin İlk İtirazı. *Aydınlık*, Erişim: 10 Eylül 2018, <https://www.aydinlik.com.tr/bir-kusak-bir-yol-obor-da-ab-nin-ilk-itirazi-cem-gurdeniz-kose-yazilari-nisan-2018>
- Hacıade, E. (2014). “Regional Neqliyyat İnfrastrukturunun Tekmilleşdirilmesinde Bakı-Tbilisi-Qars Demir Yolu Xetti Layihəsinin Rolu (Bölgesel Ulaşım Altyapısının İyileştirilmesinde Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi'nin Rolü)”. *Azərbaycanın Vergi Jurnalı*, 3(117): 123-160.
- Hacıade, E. (2016). ““Bir Qurşaq, Bir Yol” Strategiyası və Azərbaycan – Çin Müasir Neqliyyat Eləqələri (“Tek Kuşak Tek Yol” Stratejisi və Azərbaycan – Çin Arasında Modern Ulaşım Bağlantıları)”. *Azərbaycanın Vergi Jurnalı*. 5-6(131-132): 81-114.
- Hasanov, A. (2017). Bakı-Tbilisi-Qars Yolu Bizi Hara Aparır? (Bakü-Tiflis-Kars Yolu Bizi Nereye Götürüyor?) *Novator*. Erişim: 12 Mayıs 2018, <https://novator.az/2017/11/01/baki-tbilisi-qars-yolu-bizi-hara-aparir/>
- Hasanov, T. ve Hacıade, E. (2001). *Coğrafiya tarixi (Coğrafiya Tarihi)*, Bakı: Bakı Universiteti Neşriyyatı.
- Herwig, H. H. (1999). “Geopolitik: Haushofer, Hitler and Lebensraum”. *Journal of Strategic Studies*. 22(2-3): 218-241.
- Heyderov, P. (2018). Yeni Bakı Ticaret Limanı Bize Ne Verecek? (Yeni Bakü Ticaret Limanı Bize Ne Katacak?) *Azvision*. Erişim: 6 Aralık 2018, <https://azvision.az/news/145725/yeni-baki-ticaret-limani-bize-ne-verecek--tehlil.html>
- Howard, E. G. (2012). “The New Iron Silk Road: The Baku-Tbilisi-Kars Railway”. *Caucasus International*. 2(2): 37-47.
- Humbatov, M. (2017). “Europe – South Caucasus – Asia Transport, Investment and Logistics Nexus: Perspectives, Challenges And Implementations.” Mahir Humbatov (eds.). *The South Caucasus-centred Transport Hub: The Crossroads of the East-West and the North-South Corridors* (s. 53-98). Budapest: Center for Strategic Studies.

- Inan, F. ve Yayloyan, D. (2018). “New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road”. *The Economic Policy Research Foundation of Turkey (TEPAV)*.
- Ismailov, E. ve Papava, V. (2018). “Caucasian Tandem and The Belt And Road Initiative”. *Central Asia and The Caucasus*. 19(2): 7-17.
- İncekara, B. ve İncekara, R. (2017). “Kervanyolu’ndan Medeniyet Yoluna: İpek Yolu Ticareti ve Çin”. N. Kurnaz vd. (Ed.). II. Uluslararası Afro - Avrasya Araştırmaları Kongresi: Bildiriler Kitabı. (s. 15-24). Kütahya: Afro-Avrasya Araştırmaları Kongresi.
- İsakov, H. (2011). *Azerbaycan Respublikasının “Böyük İpek Yolu”nun Berpasında İştirakı (Azerbaycan Cumhuriyeti’nin “Büyük İpek Yolu”nun Onarılımasındaki Rolü)*, Bakı: Şerq-Qerb.
- İsayev, E. (2012). *Böyük İpek Yolu (Büyük İpek Yolu)*. Bakı: Elm ve Tehsil Neşriyyatı MMC.
- İspiroğlu, F. ve Pazarcı, P. (2018). “ASEAN - Türkiye Dış Ticaret İlişkileri”. *Social Sciences Studies Journal*. 4(13): 229-241.
- İşcan, İ. H. (2004). “Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları”, *Uluslararası İlişkiler*, 1(2): 47-79.
- Jia, C. (2018). Silk Road Fund, European Investment Fund sign MOU. *Chinadaily*. Erişim: 16 Ağustos 2018, [http:// www.chinadaily.com.cn /a/201807 /16/ WS5b4c7b2ea310796df4df6ba6.html](http://www.chinadaily.com.cn/a/201807/16/WS5b4c7b2ea310796df4df6ba6.html)
- Kakışım, C. ve Kodaman, T. (2015). “Trans Adriyatik Boru Hattı Projesinin Stratejik Beklentileri”. *I.Uluslararası Avrasya Enerji Sorunları Sempozyumu*, İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi. İzmir.
- Karagöl, E. T. (2017). “Modern İpek Yolu Projesi”. *SETA Perspektif*. 174: 1-7.
- Kavaz, İ. (2018). “Türkiye’nin Enerji Merkezi Olma Sürecinde TANAP Projesi”. *SETA Perspektif*. (199): 1-6.

- Kavrelişvili, R. (2014). “Günümüz Gürcü Basınında Bakü – Tiflis – Kars Demiryolu İnşaatı”. *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*. 3(12): 191-196.
- Kaya, E. (2017). “Yardım Programları Çerçevesinde Avrupa Birliği’nin Orta Asya Politikası”. *Domlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. (54): 1-15.
- Kayhan, S. (2018). İpek Yolu ve Türk Dünyasının Tarihi – Bugünü. *TÜRKSAM*. Erişim: 26 Aralık 2018, <http://turksam.org/ipek-yolu-ve-turk-dunyasinin-tarihi-bugunu>
- Khan, U. H. ve Khalid, I. (2018). “New Delhi Response to Beijing ‘BRI’ Project: A Lucid connection with Chinese “String of Pearls””. *Journal of Political Studies*. 25(1): 243-254.
- Kırpık, G. (2012). “Haçlılar ve İpek Yolu”. *Bilig*. (61): 173-200.
- Kıvılcım, Z. (2010). “Ulus-Aşırı Şirketler ve İnsan Hakları: Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı Örneği”. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*. 65(3): 88-122.
- Klimas, E. ve Humbatov, M. (2016). *Baku - Tbilisi - Kars Railroad, The Iron Ground for the Silk Road: Future Opportunities & Prospects*. Vilnius: Mykolas Romeris University.
- Kocakenar, M. (2015). Amerikan Dış Politikasında Jeopolitik Teoriler ve Pratikler. *TASAM*. Erişim: 2 Ocak 2019, http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/Amerikan_dış_politikasında_jeopolitik_teoriler_ve_pratikler.pdf_bbb8f41e-d1bd-47e0-9202-38be4882d7b8.pdf
- Kodaman, T. ve Gonca, B. İ. (2016). “Jeoeekonomik Hayaller: Çin’in Yeni İpek Yolu Girişimi’nin Orta Asya’da Algısı”. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*. 5(5): 1251-1261.
- Kulaklıkaya, Ö. (2013). “Modern İpek Yolu: Orta Asya’nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı”. *TEPAV*. 1-7.
- Kynge, J. (2017). “Finance Will Create New Alliances across Asia”. *Financial Times*. Erişim: 12 Ağustos 2018, <https://www.ft.com/content/b9af2e26-0342-11e7-aa5b-6bb07f5c8e12>

- Lain, S. (2018). "The Potential and Pitfalls of Connectivity along the Silk Road Economic Belt". Marlene Laruelle (eds.). *China's Belt And Road Initiative and Its Impact in Central Asia* (s. 1-10). Washington, D.C.: The George Washington University, Central Asia Program.
- Li, X. ve Wang, W. (2015). "The "Silk Road Economic Belt" and the "China Dream" Relationship: A Strategy or Tactic". *Sociology Study*. 5(3): 169-175.
- Llandrich, O. N. (2017). *China's New Silk Road and its Implications for European Integration*. Unpublished M.Sc. thesis, Aalborg University, Denmark.
- Lukin, A. (2018). Why Putin has given in to China. *The Washington Post*, Erişim: 26 Ağustos 2018, https://www.washingtonpost.com/news/theworldpost/wp/2018/02/08/putin-china/?utm_term=.90cc90f854d1
- Lussac, S. (2008). "The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and Its Geopolitical Implications For the South Caucasus". *Caucasian Review Of International Affairs*. 2 (4): 212-224.
- Mammadova, N. (2017). Bakı-Tbilisi-Qars: şerqle Qerb arasında "Demir İpek Yolu" (Bakü-Tiflis-Kars: Doğu ile Batı arasındaki Demir İpek Yolu). *Xalq Qezeti*.
- Maraczi, F. (2017). Maps of the Silk Road. Belt and Road Center Hungary. Erişim: 21 Haziran 2018, <http://beltandroadcenter.org/2017/12/15/maps-of-the-silk-road/>
- Mishra, R. (2016). "Asian Infrastructure Investment Bank: An Assessment". *India Quarterly*. 72(2): 163-176.
- Musayeva, A. (2015). *Güney Kafkasya'nın Jeopolitik Konumu ve Çatışma Alanları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Mustafayev, ř. (2014). "Orta Asya'da İpek Yolu Kültür Mirası ve UNESCO'nun İpek Yolu Projesi". F. Atasoy (Ed.), *İpek Yolu'nda Türk Kültür Mirası*. (s. 30-39). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Nünlist, C. (2016). "One Belt, One Road: China's Vision of "Connectivity"". *CSS Analyses in Security Policy*. (195): 1-4.

- Ozinian, A. (2017). Bir İzolasyon Projesi Olarak Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu. *Agos*. Erişim: 22 Aralık 2018, <http://www.agos.com.tr/tr/yazi/19627/bir-izolasyon-projesi-olarak-baku-tiflis-kars-demiryolu>
- Öğütücü, N. Ö. (2017). Why The Baku-Tbilisi-Kars Railway Matters. *AVİM*. Erişim: 22 Kasım 2018, <https://avim.org.tr/en/Yorum/WHY-THE-BAKU-TBILISI-KARS-RAILWAY-MATTERS-1>
- Örmeci, O. (2017). Yeni İpek Yolu Projesi Nedir? *Uluslararası Politika Akademisi*. Erişim: 16 Ağustos 2018, <http://politikaakademisi.org/2017/12/23/yeni-ipek-yolu-projesi-nedir/>
- Özdaşlı, E. (2015). “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri”. *International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*. 10(14): 579-596.
- Özey, R. (2014). “İpek Yolu’nda Türk Dünyasının Jeopolitik Önemi”. F. Atasoy (Ed.), *İpek Yolu’nda Türk Kültür Mirası*. (s. 328-358). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Özpay, G. A. (2018). “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi”. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (37): 103-111.
- Pamir, N. (2004). “Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı’nda Son Durum”. *Aylık Uluslararası İlişkiler, Ekonomi, Politika Dergisi*. (3): 1-9.
- Pethiyagoda, K. (2017). Western dominance on the global stage is coming to an end – we are now entering the era of Chinese influence. *Independent*, Erişim: 8 Eylül 2018, <https://www.independent.co.uk/voices/china-middle-east-conflict-russia-donald-trump-populism-intervention-a7551791.html>
- Poghosyan, B. (2018). China’s OBOR Initiative: Opportunities for the South Caucasus. *EmergingEurope*. Erişim: 27 December 2018, <https://emerging-europe.com/voices/chinas-obor-initiative-opportunities-for-the-south-caucasus/>
- Pu, X. (2016). “One Belt, One Road: Visions and Challenges of China's Geoeconomic Strategy”. *Mainland China Studies*. 59(3): 111-126.
- Qobo, M. ve Soko, M. (2015). “The Rise of Emerging Powers in The Global Development Finance Architecture: The Case of The BRICS and The New

- Development Bank”. *South African Journal of International Affairs*. 22(3): 277-288.
- Rauf, S. (2017). China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). *Britannica*. Erişim: 24 Haziran 2018, <https://www.britannica.com/topic/China-Pakistan-Economic-Corridor>
- Riaz, A. ve Mi, Hi. (2017). “China-Pakistan Economic Corridor and Its Social Implication on Pakistan: How Will CPEC Boost Pakistan’s Infrastructures and Overcome the Challenges?” *Arts and Social Sciences Journal*. 8(2): 1-8.
- Richet, X. (2016). The New Silk Road: Objectives and Presence of China in The Post-Soviet Space. *Osservatorio sulle Economie Emergenti Torino*. Erişim: 5 Ağustos 2018, <https://www.osservatorio-economie-emergenti-torino.it/emerging-economies/133-the-new-silk-road-objectives-and-presence-of-china-in-the-post-soviet-space.html>
- Sacar, Ö. (2018). *İpek Yolu Güzergahında Yapılan Lojistik Etkinliklerin Günümüz Lojistik Faaliyetleri İle Karşılaştırılması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir.
- Sandalcılar, R. A. ve Palyoş, E. (2017). “Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı (TTIP) Üzerine Bir Değerlendirme”. *Uluslararası Ekonomi, İşletme ve Politika Dergisi*. 1(1): 35-46.
- Servantie, D. (2016). TRACECA Projesi: Yeni İpek Yolu. *İktisadi Kalkınma Vakfı*. Erişim: 28 Aralık 2018, https://www.ikv.org.tr/images/files/Değerlendirme_176.pdf.
- Sevim, C. (2012). “Küresel Enerji Jeopolitiği ve Enerji Güvenliği”. *Journal of Yasar University*. 26(7): 4378-4391.
- Shahbazov, F. (2017). Baku-Tbilisi-Kars Railway to Become Central Asia’s Gateway to Europe. *CACI Analyst*. Erişim: 12 Ekim 2018, from <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13486-baku-tbilisi-kars-railway-to-become-central-asias-gateway-to-europe.html>
- Shang, C. (2017). *“Bir Kuşak Bir Yol” Projesi ile Türkiye*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

- Shariar, S. M. ve Qian, L. (2017). “Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) Economic Corridor in the Context of the ‘Belt & Road’ Initiative”. *Journal of Economics and Sustainable Development*. 8(20): 23-41.
- Shepard, W. (2016). An Inside Look At The New Crossroads Of Eurasia: Azerbaijan's New Port Of Baku. *Forbes*. Erişim: 6 Aralık 2018, <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/11/03/an-inside-look-at-the-new-crossroads-of-eurasia-azerbaijans-new-port-of-baku/#4f0b76e053a4>
- Shepard, W. (2017). How Azerbaijan, Georgia, And Turkey Subverted Russia and Isolated Armenia With New Railway. *Forbes*. Erişim: 20 Aralık 2018, <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/10/30/new-silk-road-azerbaijan-georgia-and-turkey-unite-over-new-rail-line-armenia-further-isolated/#2b75e5b93aff>
- Sit, T. vd. (2017). “One Belt, One Road: China’s Strategy for a New Global Financial Order”. *Monthly Review*. 68(8): 36-45
- Suetyi, L. (2017). Understanding Europe’s Interest in China’s Belt and Road Initiative. *Carnegie Endowment for International Peace*, Erişim: 14 Eylül 2018, <http://carnegieendowment.org/2017/05/10/understanding-europe-s-interest-in-china-s-belt-and-road-initiative-pub-69920>
- Suleymanov, E. ve Nadirov, O. (2015). “Bakı-Tbilisi-Ceyhan Boru Xetinin Azərbaycan ve Türkiye Münasibetləri Baxımından Ehemiiyeti (Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı’nın Azərbaycan ve Türkiye İlişkileri Çerçevesinde Önemi)”. *Genc Tedqiqatçılarının III Beynelxalq Elmi Konfransı*, Qafqaz Universiteti. Bakı.
- Sultanova, L. (2018). Qiteleri Birleşdiren Layihe: BTQ-nin Açıılışından Bir İl Ötür (Kıtalari Birleştiren Proje: BTK Hattı’nın Açıılışından Bir Yıl Sonra). *Azertac*. Erişim: 10 Aralık 2018, <https://azertag.az/xeber/1209529>
- Süleymanov, E. vd. (2018). Bakı-Tbilisi-Qars Demiryolu Xetinin Azərbaycan ve Regionun Geoiqtisadiyyatına Tesiri (Bakü-Tiflis-Kars Demiryolunun Azərbaycan ve Bölgenin Jeoeconomisi Üzerindeki Etkisi). Erişim: 5 Aralık 2018, https://www.researchgate.net/publication/328119057_BAKI_TBILISI_Q

ARS_DMIRYOLU_XTTININ_AZRBAYCAN_V_REGIONUN_GEOIQTISA
DIYYATINA_TSIRI

- Şimşek, O. (2018). Çin Dış Yatırımlarında Artan Çeşitlilik ve Yeni İpek Yolu Ekonomik Kuşağı. M. Sert, A. A. Eren (Ed.), *Ekonomi Politik: Zarif Mezar Taşları İçinde* (s. 183-201). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Tağibeyli, V. (2018). Yeni İpek Yolu: İstiqlametler, Tezadlar (Yeni İpek Yolu: Güzergâhlar, Dengesizlikler). *Hafta İçi*. Erişim: 22 Mayıs 2018, <http://hafta.az/index2.php?m=yazi&id=200039>
- Tian, H. (2018). “China’s Conditional Aid and Its Impact in Central Asia”. Marlene Laruelle (eds.), *China’s Belt And Road Initiative and Its Impact in Central Asia* (s. 21-33). Washington, D.C.: The George Washington University, Central Asia Program.
- Tuncel, C. O. (2018). Çin’in Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. *Ekonomistler Platformu*. Erişim: 6 Temmuz 2018, http://www.ekonomistler.org.tr/arsivler/7480#_edn5
- Turan, İ. O. ve Keskin, Y. B. (2017). “Çevreleme Politikasının Çin’e Uygulanabilirliği”. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 707-717.
- Ural, A. (2009). “ABD’nin Enerji Hakimiyeti Teorisi ve Büyük Ortadoğu Projesi”. *Akademik Ortadoğu*. 3(2): 132-147.
- Uysal, O. (2015). Viking Treni Yüzünü Kafkaslar’a Çeviriyor. *Rail Turkey Tr*. Erişim: 8 Aralık 2018, <https://tr.railturkey.org/2015/10/14/viking-treni-yuzunu-kafkaslara-ceviriyor/>
- Üzümcü, A. ve Akdeniz, S. (2014). “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”. *Avrasya Etüdleri*. 45(1): 171-199.
- Wang, F. W. (2017). “Intra-Brics Financial Cooperation: Opportunities and Challenges”. *İktisadiyat*. 1(1): 39-50.
- Wang, Y. (2018). “The Political Economy of Joining the AIIB”. *The Chinese Journal of International Politics*. 11(2): 105-130.
- Weitz, R. (2015). “Caspian Triangles: Azerbaijan’s Trilateral Diplomacy - A New Approach for a New Era”. Farhad Mammadov and Fuad Chiragov (eds.).

Trilateral Dimension Of Azerbaijan's Foreign Policy (s. 6-30). Baku: Strateji Araştırmalar Merkezi – SAM.

Wright, C. (2017). Making Sense of Belt and Road – The Chinese Driver: The Silk Road Fund. *Euromoney*. Erişim: 6 Temmuz 2018, <https://www.euromoney.com/article/b14t0s0j4ws7ql/making-sense-of-belt-and-road-the-chinese-driver-the-silk-road-fund>

www.azertag.az. (2015). Bu ilin Dörd Ayında Azərbaycandakı Magistral Neft Kemerleri İle 15,5 Milyon Ton Neft Neql Edilib (Azərbaycan'da Dört Ay İçerisinde Karadaki Petrol Boru Hatları ile 15.5 Milyon Ton Petrol Taşınmıştır). *Azertac*. Erişim: 14 Ocak 2019, https://azertag.az/xeber/Bu_ilin_dord_ayinda_Azərbaycandakı_magistral_neft_kemerleri_ile_155_milyon_ton_neft_neql_edilib-855847

www.azertag.az. (2017). Bakı-Tbilisi-Qars Demir Yolunun Açılış Merasimi Keçirilib (Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nun Açılış Töreni Yapıldı). *Azertac*. Erişim: 10 Aralık 2018, https://azertag.az/xeber/Bakı_Tbilisi_Qars_demir_yolunun_açılış_merasimi_keçirilir_Azərbaycan_Prezidenti_Ilham_Aliyev_ve_birinci_xanim_Mehriban_Aliyeva_merasimde_istirak_edirler-1107157

www.azertag.az. (2016). Azərbaycan Avropa ile Asiyanı Birləşdiren Neqliyyat Körpüsüdür (Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan bir ulaşım köprüsü – Azərbaycan). *Azertac*. Erişim: 7 Aralık 2018, https://azertag.az/xeber/Azərbaycan_Avropa_ile_Asiyanı_birlesdiren_neqliyyat_korpusudur-924573

www.beltandroad.ventures.com. (2018). What does the China-Mongolia-Russia Economic Corridor mean for Mongolia? Belt and Road Advisory. Erişim: 17 Ekim 2018, <https://beltandroad.ventures.com/beltandroadblog/china-mongolia-russia-economic-corridor>

www.beltandroadforum.org. (2017). Full Text: Vision and Actions on Jointly Building Belt and Road. *Belt and Road Forum for International Cooperation*. Erişim: 9 Kasım 2018, <http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45.html>

- www.bp.com. Güney Gaz Koridoru Projesi. *BP*. Erişim: 15 Ocak 2019, https://www.bp.com/tr_tr/turkey/hakk_m_zda/bp-tuerkiye/shah_deniz_turkey.html
- www.caspianpolicy.org. (2017). CPC Special Brief: An Economic Perspective for the Baku-Tbilisi-Kars Railway. *Caspian Policy Center*. Erişim: 23 Haziran 2018, <http://www.caspianpolicy.org/news/cpc-special-brief-an-economic-perspective-for-the-baku-tbilisi-kars-railway/>
- www.chinatourguide.com. Silk Road Maps. Erişim: 29 Aralık 2018, http://www.chinatourguide.com/silk_road/silk_road_maps.html
- www.china-trade-research.hktdc.com. (2018). The Belt and Road Initiative. *HKTDC Research*. Erişim: 10 Kasım 2018, <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/11X0000>
- www.dailysabah.com. (2014). Baku-Tbilisi-Kars Rail Project to be Completed in 2015. *Daily Sabah*. Erişim: 9 Haziran 2018, <https://www.dailysabah.com/asia/2014/05/06/bakutbilisikars-rail-project-to-be-completed-in-2015>
- www.deccanchronicle.com. (2016). 'BCIM Economic Corridor Beneficial for North-East Economy' Says Survey. *Deccan Chronicle*. Erişim: 17 Ekim 2018, <https://www.deccanchronicle.com/141125/nation-current-affairs/article/'bcim-economic-corridor-beneficial-north-eastern-regions>
- www.dunyaatlası.com. (2018). Serbest Ticaret Bölgesi Nedir? *Dünya Atlası*. Erişim: 12 Aralık 2018, <https://www.dunyaatlası.com/serbest-ticaret-bolgesi-nedir/>
- www.enerji.gov.tr. Petrol Boru Hatları. *T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı*. Erişim: 10 Ocak 2019, <https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Petrol-Boru-Hatlari>
- www.eurasianbusinessbriefing.com. (2016). Viking Rail Project. *Eurasian Business Briefing*. Erişim: 7 Aralık 2018, <https://www.eurasianbusinessbriefing.com/azerbaijan-signs-viking-railway-project/viking-rail-project/>

- www.gazete2023.com. (2017). Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Açıldı! *Gazete2023*. Erişim: 30 Kasım 2018, <http://www.gazete2023.com/gundem/baku-tiflis-kars-demiryolu-acildi-h68864.html>
- www.geopoliticalmonitor. (2017). Fact Sheet: China's One Belt One Road Initiative. *Geopolitical Monitor*. Erişim: 10 Haziran 2018, <https://www.geopoliticalmonitor.com/fact-sheet-chinas-one-belt-one-road-initiative/>
- www.globalrailnews.com. (2017). A new gateway to China: Europe prepares for the launch of Baku–Tbilisi–Kars railway. *Global Railnews*. Erişim: 14 Aralık 2018, <https://www.globalrailnews.com/2017/09/28/a-new-gateway-to-china-europe-prepares-for-the-launch-of-baku-tbilisi-kars-railway/>
- www.haberturk.com. (2018). Türk Demiryolları'nın Omurgası İki Kıtaya Bağlanıyor. *Habertürk*. Erişim: 27 Aralık 2018, <https://www.haberturk.com/turk-demiryollari-nin-omurgasi-iki-kitaya-baglaniyor-2003503-ekonomi>
- www.hkmb.hktdc.com. (2015). The ASEAN Link in China's Belt and Road Initiative. *Hong Kong Trade Development Council*. Erişim: 17 Ekim 2018, <https://hkmb.hktdc.com/en/1X0A3UUO/hktdc-research/The-ASEAN-Link-in-China's-Belt-and-Road-Initiative>
- www.hurriyet.com.tr. (2014). Güney Kafkas Doğalgaz Boru Hattı'nın Temel Atıldı. *Hürriyet*. Erişim: 3 Ocak 2019, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/guney-kafkas-dogalgaz-boru-hattinin-temel-atildi-27242240>
- www.lehmanbrown.com. (2017). The Belt and Road Initiative. *LehmanBrown*. Erişim: 17 Eylül 2018, <https://www.lehmanbrown.com/insights-newsletter/belt-road-initiative/>
- www.ntv.com.tr. (2013). NABUCCO Projesi İptal Oldu. *NTV*. Erişim: 6 Ocak 2019, https://www.ntv.com.tr/ekonomi/nabucco-projesi-iptal-oldu,jFjrPgRHu06_MlSYgc7OSw
- www.oboreurope.com. One Belt. *One Belt One Road Europe*. Erişim: 17 Ekim 2018, <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>
- www.politikaakademisi.org. (2017). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi Kapsamında Bakü-Tiflis-Kars Demiryolunun Önemi. *Uluslararası Politika Akademisi*.

- Erişim: 17 Aralık 2018, http://politikaakademisi.org/2017/11/14/cinin-yeni-ipek-yolu-projesi-kapsaminda-baku-tiflis-kars-demiryolunun-onemi/#_ftn8
- www.realiran.org. (2016). Iran Keen to Become Part of China-Pak Economic Corridor. *Real Iran*. Erişim: 17 Ekim 2018, <http://realiran.org/iran-keen-to-become-part-of-china-pak-economic-corridor/>
- www.sputnik.az. (2017). Azerbaycan Büyük Uduş Elde Etdi. Bakı-Tbilisi-Qars Azerbaycanın Geosiyasi ve İqtisadi Mvqeyini Gclendirir (Azerbaycan Büyük Kazançlar Elde Etti. Bakü-Tiflis-Kars, Azerbaycan'ın Jeopolitik ve Ekonomik Konumunu Gclendirmektedir). *Sputnik Azerbaycan*. Erişim: 15 Aralık 2018, <https://sputnik.az/expert/20171030/412549314/baki-tbilisi-qars-azerbaycanin-geosiyasi-movqeyi.html>
- www.turk-archive.aawsat.com. (2018). Hindistan, Çin'in 'İnci Dizisi'den endişeli! *şarku'l Avsat Türkçe*. Erişim: 14 Kasım 2018, <https://turk-archive.aawsat.com/2018/01/article55370914/hindistan-cinin-inci-dizisiden-endiseli/>
- www.vijeshjain.com. (2011). Legacy of Mackinder's Heartland Theory in Modern Times. *Vijesh Jain*. Erişim: 17 Ocak 2019, <http://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Petrol-Boru-Hatlari>
- www.yenisafak.com. (2018). BTK'da 110 Bin Ton Yük Taşındı. *Yeni şafak*. Erişim: 4 Aralık 2018, <https://www.yenisafak.com/ekonomi/btkda-110-bin-ton-yuk-tasindi-3405417>
- Yavilioğlu, C. (2016). "Çin nclğnde Yeni Bölgesel Finansal Mimari Oluşturma abaları: Tek Kuşak-Tek Yol Projesi". *Maliye Dergisi*. (170): 9-15.
- Yereli, B. A. (2014). Yeniden Canlanan İpek Yolu'nda Ekonomik Stratejiler. F. Atasoy (Ed.), *İpek Yolu'nda Türk Kültür Mirası*. (s. 301-307). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Yıldıran, M. (2014). "Tarihi İpek You'nun Türkiye'ye Sunduğu Ekonomik Fırsatlar". F. Atasoy (Ed.), *İpek Yolu'nda Türk Kültür Mirası*. (s. 308-327). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Yıldız, . (2015). "Çin'in Uluslararası Finans Sistemine Cevabı: Asya Altyapı Yatırım Bankası". *Ekonomik ve Sosyal Düşünce Araştırma Geliştirme Vakfı*.

Erişim: 14 Ağustos 2018, <http://esagev.org/index.php/calisma- Alanlari/dis-politika/cinin-uluslararası-finans-sistemine-cevabi-asya-altyapi-yatirim-bankasi-caglayan-yildiz/>

Yılmaz, S. (2017). “Asya’da Bir Ekonomik Gelişim Modeli: Avrasya Ekonomik Birliği”. *Elektronik Siyaset Bilimi Araştırmaları Dergisi*. 8(1): 64-74.

Yiğenoğlu, K. (2017). “Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunun Jeostratejik Önemi”. *International Journal of Social Sciences*. 1(2): 1-14.

Yiğenoğlu, K. (2018). “Çin’in “Tek Kuşak ve Tek Yol” Projesi Asya Altyapı Yatırım Bankası”. *Yönetim, Ekonomi, Edebiyat, İslami ve Politik Bilimler Dergisi*. 3(1): 10-28.

Yu, H. (2017). “Motivation behind China’s ‘One Belt, One Road’ Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank”. *Journal of Contemporary China*, 26(105): 353-368.

Yulek, M. vd. (2014). *Baku-Tbilisi-Kars Railroad: The Iron Ground For The Silk Road*. Baku: SAM - Center for Strategic Studies.

Zhang, H. (2015). “Building the Silk Road Economic Belt: Challenges in Central Asia”. *Cambridge Journal of China Studies*. 10(3): 17-35.

Zhang, X ve Zhang, S. (2017). “China-Mongolia-Russia Economic Corridor and Environmental Protection Cooperation”. *R-Economy*. 3(3): 161-166.

Zhang, X. (2017). “Chinese Capitalism and the Maritime Silk Road: A World-Systems Perspective”. *Geopolitics*. 22(2): 310-331.

Zhu, L. ve Zhu, J. (2016). “The Study on the International Production Capacity Cooperation of the China – Indochina Peninsula Economic Corridor”. *Proceedings of the 2016 International Symposium on Business Cooperation and Development*.

ÖZGEÇMİŞ

Mikayil Taghiyev, 29.09.1992 tarihinde Azərbaycan'ın başkenti Bakü'de doğdu. 292 Numaralı Okulu (11 yıllık) bitirdikten sonra Bakü Slavyan Üniversitesi Uluslararası İlişkiler ve Bölge Bilimi Fakültesi Uluslararası İlişkiler bölümünden 2015 yılında mezun oldu. Orta derecede İngilizce ve Rusca bilmektedir.

İletişim Bilgileri:

mikayil.tagiyev@yahoo.com

