

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ANABİLİM DALI
STRATEJİK ARAŞTIRMALAR PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

JEOPOLİTİK AÇIDAN KUŞAK YOL PROJESİ VE
TÜRKİYE’NİN ÖNEMİ

Orkun KILINÇ

Danışman
Prof. Dr. Türkmen TÖRELİ

İZMİR-2023

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ANABİLİM DALI
STRATEJİK ARAŞTIRMALAR PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

JEOPOLİTİK AÇIDAN KUŞAK YOL PROJESİ VE
TÜRKİYE’NİN ÖNEMİ

Orkun KILINÇ

Danışman
Prof. Dr. Türkmen TÖRELİ

İZMİR-2023

TEZ ONAY SAYFASI



YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Jeopolitik Açıdan Kuşak Yol Projesi ve Türkiye’nin Önemi” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

05/07/2023

Orkun KILINÇ



ÖZET

Jeopolitik Açıdan Kuşak Yol Projesi ve Türkiye'nin Önemi

Orkun Kılınç

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Stratejik Araştırmalar Anabilim dalı

Stratejik Araştırmalar Programı

İlk kez Çin Halk Cumhuriyeti Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında duyurulan Kuşak Yol Girişimi, Çin'in Tarihi İpek Yolu'nu tekrar canlandırarak dünya ekonomisine sunduğu kazan-kazan ilkesine dayanan, uluslararası iş birliği enerji, ulaşım ve altyapı yatırımlarını içeren küresel bir proje olarak lanse edilmiştir. Bir Kuşak Bir Yol adıyla tanıtılan proje zaman içerisinde kamu diplomasisi dikkate alınarak Kuşak-Yol Girişimi olarak isim değiştirmiştir. Çin, projeye Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlamayı, proje güzergâhı üzerinde bulunan ülkeler arasında ticareti artırmayı, gümrük işlemlerini kolaylaştırmayı, kültürel ve siyasal etkileşimi artırmayı amaçlamaktadır. Bu çalışmada, ilk olarak Çin'in proje öncesi benimsediği diplomasi anlayışı ve uyguladığı reformlara değinilmekte, daha sonra Kuşak Yol Girişimi ile değişen diplomasi yaklaşımı irdelenmektedir. Bu kapsamda Çin'in bu girişime dâhil ettiği ülkeler ile yürüttüğü dış politika üzerinden onun kısa ve uzun vadeli jeopolitik hedefleri analiz edilmektedir. Çalışmada ayrıca bu girişimin güç geçiş teorisi açısından uluslararası sistemde yarattığı etkiler, oluşturduğu alternatifler ve fırsatlar bakımından sunduğu yumuşak güç unsurları ele alınmakta ve Türkiye'nin Kuşak Yol Girişimi kapsamında Çin'in jeopolitik okumasında bulunduğu konum analiz edilmektedir. Son olarak çalışmada Türkiye açısından projenin sunduğu fırsatlar ve tehditler ele alınmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kuşak Yol Girişimi, Çin, Türkiye, Jeopolitik, Orta Koridor.

ABSTRACT
Master's Thesis
Belt and Road Project and Turkey's Importance from a Geopolitical
Perspective
Orkun KILINÇ

Dokuz Eylül University
Graduate School of Social Sciences
Department of Strategic Researches
Strategic Researches Program

The Belt and Road Initiative, first announced by Xi Jinping, President of the People's Republic of China, in 2013, is based on the win-win principle that China offers the world economy by reviving the historic Silk Road and is touted as a global project involving international cooperation in energy, transportation, and infrastructure investment. The project, introduced as Belt and Road, changed its name over time to the Belt-Road Initiative, taking into account public diplomacy. With the project, China aims to connect the continents of Asia and Europe, increase trade between the countries on the project route, facilitate customs procedures, and increase cultural and political interaction. This study first discusses China's diplomatic approach and reforms before the project, then examines the changing diplomatic approach with the Belt and Road Initiative. In this context, China's short and long-term geopolitical goals are analyzed through its foreign policy with the countries included in this initiative. The study also discusses the soft power elements this initiative offers regarding the effects, alternatives, and opportunities it creates in the international system regarding power transition theory. Turkey's position in China's geopolitical reading of the Belt and Road Initiative is also analyzed. Finally, the study discusses the opportunities and threats presented by the project for Turkey.

Keywords: Belt and Road Initiative, China, Turkey, Geopolitics, Central Corridor.



JEOPOLİTİK AÇIDAN KUŞAK YOL PROJESİ VE TÜRKİYE’NİN ÖNEMİ

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xi

GİRİŞ	1
-------	---

BİRİNCİ BÖLÜM

KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ ÖNCESİ YÜKSELEN ÇİN

1.1.ÇİN HALK CUMHURİYETİ ÖNCESİ ÇİN’İN DİPLOMASİ GELENEĞİ	4
1.1.1. “Merkez- Çevre” Yaklaşımı ve “Haraç Sistemi”	4
1.1.2. Afyon Savaşları ve Batının Üstünlüğü Kabul	6
1.1.3. “Utañ Yüzyılı” ve “Barbarlara Karşı Barbarları Kullanma” Stratejisi	9
1.1.4 İç Savaş ve Çin Halk Cumhuriyeti’nin Kuruluş Süreci	10
1.2. MAO’NUN “SÜREKLİ DEVRİMİ” VE KALKINMA PLANLARI	11
1.2.1. Devrimin İlk Yılları Karma Ekonomi (1949-1953)	11
1.2.2. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1953-57)	12
1.2.3. İleriye Doğru Büyük Atılım (1958-1961)	13
1.2.4.Kültür Devrimi (1966-1976)	15
1.3. MAO DÖNEMİ DIŞ POLİTİKA	16
1.3.1. Tek Tarafa Kayma Politikası	16
1.3.2. ÇHC-SSCB Yardım ve İşbirliği Anlaşması	17
1.3.3. SSCB ile Gerilim ve “Üç Dünya” Teorisi	18
1.3.4. İzolasyon Dönemi ve Ping-Pong Diplomasisi	19
1.4. DENG XİAOPİNG REFORM DÖNEMİ	20

1.4.1. Büyük Tersine Dönüş	20
1.4.2.Dışarıya Doğru Büyük Atılım	21
1.4.3. Özel Ekonomik Bölgeler “Kuş Kafesi”	23
1.4.4. Dört Modernizasyon	24
1.4.5. Hane Halkı Sorumluluk Sistemi “Bireysel Ekonomi”	24
1.4.6. Sözleşme Sorumluluk Sistemi ve”İki Raylı Sistem”	25
1.4.7. Köy ve Kasaba Girişimleri “Piyasa Reformu”	27
1.4.8. 1989 Tiananmen Olayları	28
1.5. DENG DÖNEMİ DIŞ POLİTİKA	29
1.5.1. “Barışçıl Biraradalık”	29
1.5.2. “Düşük Bir Profil İzlemek”	30
1.6. JİANG ZEMİN DÖNEMİ’NDE KÜRESELLEŞME POLİTİKASI	31
1.7. JİANG DÖNEMİ DIŞ POLİTİKA VE “ÜÇ TEMSİL” İLKESİ	32
1.8. HU JİNTAO DÖNEMİ	33
1.8.1.Dışarıya Açılma Politikası	33
1.8.2. “Barışçıl Yükselme” ve “Uyumlu Dünya” Doktrini	35
1.9. Xİ JİNPİNG DÖNEMİ VE “ÇİN RÜYASI”	37

İKİNCİ BÖLÜM

ÇİN’İN KÜRESEL PROJESİ KUŞAK YOL GİRİŞİMİ

2.1. GÜÇ GEÇİŞİ VE YENİ DÜNYA DÜZENİ	40
2.2. TARİHİ İPEK YOLU	43
2.3. KUŞAK YOL GİRİŞİMİ	44
2.3.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)	47
2.3.2. Çin- Hindini Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)	49
2.3.3. Çin- Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)	50
2.3.4. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC)	53
2.3.5.Çin- Orta Asya - Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC)	55
2.3.6. Çin- Moğolistan- Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)	57
2.3.7. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu	59
2.3.8. Kutup İpek Yolu	63

2.4. KYG'nin Jeopolitik Hedefleri	65
2.4.1. Dokuz Çizgili Hat ve Güney Çin Denizi Politikası	66
2.4.2. Afrika Politikası ve Kolonizasyon	70
2.4.3. Ortadoğu Politikaları ve Enerji Güvenliği	74
2.4.4. Orta Asya Politikaları ve Küresel Güç Rekabeti	76
2.5. Kuşak-Yol Girişimine Karşı Alternatifler	82
2.5.1. G7'nin "Küresel Altyapı ve Yatırım Ortaklığı" Fonu	82
2.5.2. Avrasya Ekonomik Birliği	83
2.5.3. Avrupa Birliği'nin "Küresel Geçit Projesi"	84
2.5.4. QUAD- Dörtlü Güvenlik Diyalogu	86
2.5.5. TRACECA	87

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KYG İÇİN TÜRKİYE'NİN JEOPOLİTİK ÖNEMİ

3.1. KENAR KUŞAKTAN ORTA KORİDORA TÜRKİYE'NİN JEOPOLİTİĞİ	89
3.1.1. Klasik Jeopolitik Teoriler	91
3.1.2. Soğuk Savaş Sonrası Jeopolitik Teoriler	94
3.1.4. Kuşak Yol Girişimi ve Orta Koridor	99
3.2. TÜRKİYE- ÇHC İLİŞKİLERİ	102
3.2.1. Kuşak Yol Öncesi İlişkiler	102
3.2.2. KYG ve "Stratejik Ortaklık" Dönemi	107
3.3. TÜRKİYE'NİN KYG'NE YÖNELİK PROJELERİ	111
3.3.1. Demiryolu Projeleri	111
3.3.2. Karayolu ve Köprü Projeleri	112
3.3.3. Liman ve Lojistik Merkezleri	113
3.3.4. Boru Hatları	114
3.4. KYG'NİN TÜRKİYE'YE SUNDUĞU FIRSATLAR VE RİSKLER	115
3.4.1. KYG'nin Sunduğu Fırsatlar	115
3.4.2. KYG'nin Yarattığı Riskler	117

SONUÇ

119

KAYNAKÇA

122



KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BM	Birleşmiş Milletler
AB	Avrupa Birliği
ASEAN	Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
ÇHC	Çin Halk Cumhuriyeti
ÇHKO	Çin Halk Kurtuluş Ordusu
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
G7	Küresel Yedi
G20	Küresel Yirmi
IMF	Uluslararası Para Fonu
İDBA	İleriye Doğru Büyük Atılım
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
KYG	Kuşak Yol Girişimi
NATO	Kuzey Atlantik Anlaşma Örgütü
AAYB	Asya Altyapı Yatırım Bankası
AEB	Avrasya Ekonomi Birliği
CPEC	Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru
CICPEC	Çin- Hindicini Yarımadası Ekonomik Koridoru
CMREC	Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru
NELBEC	Yeni Avrasya Kara Köprüsü
BCIMEC	Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru
CCWAEC	Çin-Orta Asya- Batı Asya Ekonomik koridoru
KEK	Kamu Ekonomik Kuruluşları
KKİ	Köy ve Kasaba İşletmeleri
TRACECA	Avrupa, Kafkasya, Orta Asya Ulaştırma Koridoru
TANAP	Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi
BTK	Bakü Tiflis Kars Demiryolu
QUAD	Dörtlü Güvenlik Diyalogu
GSYH	Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
DİY	Deniz İpek Yolu

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Kuşak Yol'un Geçtiği Ana Güzergahlar	s. 47
Şekil 2: Çin- Hindicini Yarımadası Ekonomik Koridoru	s. 49
Şekil 3: Çin- Pakistan Ekonomik Koridoru.	s. 51
Şekil 4: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru.	s. 53
Şekil 5: Çin-Orta Asya- Batı Asya Ekonomik Koridoru.	s. 56
Şekil 6: Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru	s. 58
Şekil 7: 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu Güzergahları.	s. 61
Şekil 8: Dokuz Çizgili Hat.	s. 68



GİRİŞ

Uluslararası ilişkilerde “güç” önemli bir kavramdır. Sözlük anlamıyla bir şeyi yapabilme kapasitesi olan güç, uluslararası ilişkilerde bir ülkenin başka bir ülkeye isteklerini kabul ettirme kapasitesi şeklinde tanımlanabilir. Gücün doğası ve tanımı hakkında birçok yorum bulunmaktadır ve gücün tanımının yanında çeşitlerine değinmek uluslararası sistemi anlayabilmek açısından oldukça kıymetlidir. Günümüz diplomasi anlayışında güç kavramı temelde sert güç, yumuşak güç ve akıllı güç olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Sert güç, klasik manada bir şeyi yaptırabilmek için şiddet ve kaba kuvvete dayanan güç biçimidir. Zorlama ve baskı kurma esasına dayanan sert güç, genellikle askerî yöntemler ile ambargo ve yaptırım gibi ekonomik argümanları içermektedir. Yumuşak güç kavramı ise tarih boyunca var olan fakat sistematik olarak ilk kez Joseph Nye, Jr. tarafından ortaya atılan bir kavramdır. Nye’ a göre yumuşak güç “diğerlerinin, sizin ideallerinize hayran kalmalarını ve sizin isteklerinizi istemelerini sağlamaktır.” Ona göre yumuşak güç ile “havuç ve sopa yöntemini kullanmanıza gerek kalmaz. Baştan çıkarmak zor kullanmaktan her zaman daha etkilidir” (Nye, Jr., 2017: 13). Nye’ın belirttiği üzere bir devletin politikaları başkaları tarafından meşru görüldüğü ölçüde yumuşak gücü artmaktadır (Nye, Jr., 2017: 12). Akıllı güç ise sert ve yumuşak gücün dengeli ve uyumlu bir şekilde kullanılmasıdır.

Tarih boyunca küresel hâkimiyet kurmayı hedefleyen büyük imparatorluklar ve devletler her zaman meşruiyet ve güç dengesini gözetmek zorunda kalmışlardır. Cumhuriyet döneminden itibaren kökleri M.Ö. 509 yılına dayanan Roma İmparatorluğu, meşruluğunu Roma Hukuku’ndan alarak “barbar” olarak nitelendiği dış çevreye kendi hukuk sistemini dayatmıştır. Fethettiği bölgelerde yerel halk tarafından rıza ve hayranlık oluşturmak için su kemerleri, su kanalları, köprü ve yol gibi imar çalışmalarında bulunmuş ve kendi hâkimiyetinde “Pax-Romana” (Roma Barışı) olarak nitelendirilen hegemonyasını kurmuştur.

Sanayi ve Endüstri devrimleriyle birlikte gücün ve emperyalizmin doğası değişmiştir. On sekiz ve on dokuzuncu yüzyıllarda donanma gücüyle deniz aşırı bir sömürge imparatorluğu kuran Britanya işgal ettiği yerlerde koloniler kurarak, sunduğu tüketim mallarıyla rıza oluşturmaya çalışmıştır. Yirminci yüzyılın başında ise ulusal birliğini geç tamamlamış Almanya’nın yükselen gücüne tanıklık edilmiştir. Dışa

açılma ve “şarka ulaşma” projesi olan Bağdat- Berlin Demiryolu Projesi dönemin hâkim gücü İngiltere ve Fransa tarafından tehdit olarak algılanmış yolun geçtiği güzergâhlarda özellikle İngilizler ve Fransızlar tarafından istikrarsızlaştırma politikaları uygulanmıştır. Bu politikalar sonucu 1903’te başlayan yolun yapımı otuz yedi yıl sürmüştür ve 1940 yılında İngilizler tarafından tamamlanmıştır. Bu güç mücadelesinin siyasal sonucu olarak ise iki dünya savaşı patlak vermiştir.

Yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren küresel bir güç olan ABD, Sovyetler ile rekabete girmiş, Soğuk Savaş olarak adlandırılan bu dönem jeopolitik açıdan dünyayı Liberalizm ve Sosyalizm ideolojilerinin mücadele sahasına çevirmiştir. Soğuk Savaş boyunca “bireysel özgürlük”, “demokrasi”, “serbest piyasa”, “küreselleşme” politikalarıyla birlikte yarattığı tüketime dayalı popüler kültürü yumuşak güç olarak kullanan ABD, Soğuk Savaş’ın galibi olmuştur. Bu dönemde ABD hegemon güç olarak tek başına kalmış, böylece yirminci yüzyılın sonu ile yirmi birinci yüzyılın başları “tek kutuplu” düzen olarak adlandırılmıştır. Günümüzde ise Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), ABD hegemonyasına karşı yükselen bir güç olarak belirmektedir.

1949 yılında Sosyalist devrim sonucu kurulan ÇHC, 1978’ yılında başlattığı piyasa reformu ile komünizmden otokratik liberalizme geçmiş, oluşturduğu modelle sahip olduğu insan kaynağı sayesinde ekonomik kalkınmasını hızla tamamlamıştır. 2000’li yılların başında küresel sisteme entegre olan Çin, ekonomik açıdan ikinci süper güç konumuna gelmiştir. Çin’in elde ettiği bu yükselişle siyasal ve ekonomik olarak ABD’ye yaklaşması “yeni bir dünya düzeni mi kuruluyor?” sorusuna neden olmuştur. Çin’in bu süreçte barışçıl bir görüntü çizdiği, Konfüçyüsçü öğretiyi yumuşak güç olarak kullandığı gözlemlenmektedir. Ayrıca sahip olduğu ekonomik ve askerî gücü siyasal alana yaymak isteyen ÇHC, 2049’da tamamlamayı hedeflediği “Çin Rüyası” politikasıyla hegemon güç olma isteğini ortaya koymuştur. Bu hedefin jeopolitik ve iktisadi projesi olarak tarihi İpek Yolu’nun canlandırılması amacıyla Kuşak-Yol Girişimini (KYG) başlatmıştır.¹

Bu çalışma, son dönemde uluslararası kamuoyunda önemle üzerinde durulan Kuşak-Yol Girişimi’nin genel muhteviyatını ve hedeflerini jeopolitik açıdan

¹ Çalışmada Kuşak Yol Girişimine referansta bulunulurken proje veya girişim ifadeleri dönüşümlü olarak kullanılmaktadır.

incelemektedir. Tezin ana hipotezi Türkiye'nin, Kuşak-Yol Girişimi'nin başarılı veya başarısız olmasını belirleyecek potansiyele sahip olduğudur. Bu bağlamda hegemon güç olma iddiası taşıyan Çin'in, reform süreciyle değişen dış politikasında ve jeopolitik okumasında Türkiye'nin aldığı rol ve önemi Kuşak-Yol kapsamında incelenecektir.

Bununla birlikte çalışma içerisinde her geçen gün KYG kapsamında tamamlanan yatırımlar, revize edilen anlaşmalar ve iş birlikleri veya projenin dışında gelişen savaş, kriz, küresel salgınlar gibi olayların projeye yansımalarının güncellenmesi amaçlanmaktadır. Bu çalışma, üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde proje sahibi Çin Halk Cumhuriyeti'nin yakın tarihine kısaca değinilmekte ve KYG öncesi yaptığı ekonomik ve diplomatik reformlar ele alınmaktadır.

Çalışmanın ikinci bölümünde projenin bölgesel ve küresel çapta yarattığı etkiler incelenmektedir. KYG'nin ortaya çıkış sebeplerine değinilmekte ve proje genel hatlarıyla tanıtılmaktadır. Projenin iktisadi hedefleri ve yumuşak güç unsuru olarak Çin'in paydaş ülkelere KYG ile vaatleri incelenmektedir. Bu vaatler kapsamında gerçekleştirilen ve gerçekleştirilmesi planlanan ulaşım ve altyapı yatırımları ele alınmaktadır. Bölümün ilerleyen kısmında Çin'in projeye ulaşmaya çalıştığı jeopolitik hedefleri ve bu hedefler çerçevesinde projenin geçtiği bölgelerde Pekin hükümetinin uyguladığı dış politika ve stratejiler analiz edilmektedir.

Son olarak üçüncü bölümde projenin paydaşlarından olan ve Çin'in jeopolitik bakış açısına göre "Orta Koridor"da kritik bir rol üstlenen Türkiye'nin KYG politikası incelenmektedir. Ayrıca projenin Türkiye'ye sağlaması muhtemel fırsatları ve riskleri değerlendirilmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

KUŞAK-YOL GİRİŞİMİ ÖNCESİ YÜKSELEN ÇİN

1.1. ÇİN HALK CUMHURİYETİ ÖNCESİ DİPLOMASİ GELENEĞİ

1.1.1. Merkez- Çevre Yaklaşımı ve Haraç Sistemi

İlk Çin devleti olarak, M.Ö. 1040 yılında Şang Hanedanlığını yıkan Cov kabilesinin kurduğu devlet kabul edilmektedir (Adıbelli, 2009: 28). 3000 yılı aşkın devlet geleneğine sahip Çin ülkesinin Mandarince’de karşılığı “Conguo” Merkez Ülke anlamına gelmektedir (Oktay, 2019: 39). Merkez, Han Etnik grubunun oluşturduğu bölge olarak kabul edilir ve günümüzde Çin Halk Cumhuriyetini Han Etnik grubunun haricinde elli etnik azınlık oluşturmaktadır (*Ethnic Groups in China*, 2014).

Tarihin en köklü devletlerinden olan Çin değişik dönemlerde içeriden ve dışarıdan işgallere uğrayarak farklı hanedanlar tarafından yönetilmiş ancak çeşitli kültürden yabancı hanedanların yönettiği dönemlerde dâhil olmak üzere “merkez ülke” kimliğini kaybetmemiştir. Baskın bir kültüre ve köklü bir hiyerarşik sisteme sahip olan Çin bu sayede kendisini yöneten yabancı hanedanlara bile kendi hiyerarşisini ve devlet geleneğini kabul ettirmeyi başarmıştır.

Çin’in ayakta kalmasını sağlayan iki önemli diplomasi geleneği dikkat çekmektedir. Bunlardan ilki “merkez-çevre” anlayışı ikincisi ise bu anlayış çerçevesinde oluşturulan “haraç sistemi”dir. Çin diplomasisi merkez-çevre anlayışına göre Sinic bölgeyi merkez krallık, etrafındaki toplumları ise kendi uygarlığından faydalanmayı talep eden “barbarlar” olarak nitelendirmiştir (Kissinger, 2020: 56). Bu çerçevede merkez-çevre politikasını inşa ederek yakın çevresini “iç çevre-iç barbarlar” ve uzak bölgeleri ise “dış bölge-dış barbarlar” olarak ikiye ayırmıştır (Adıbelli, 2009: 28). Aynı zamanda merkez de ikiye ayrılmaktadır: Han bölgesini oluşturan Merkez Çin (Mançurya, Sincan ve Tibet haricinde hemen hemen günümüz Çin sınırlarını kapsamaktadır) ile Kore, Vietnam ve kısmen Japonya’nın dâhil edildiği Sinic bölge oluşturmaktadır. İç çevre ise Mançu, Moğol ve Uygur göçebe toplumların yaşadığı bölgeleri kapsamaktadır. Çin geleneğine göre bu bölgedeki barbarlar Çin’in tabiiyeti altındadır. Tarihin belirli dönemlerinde güç değişkenliğine göre bu tabiiyet

azalmış veya artmıştır ve tarihte birçok kez imparatorlar göçebe milletlerin savaş gücüne ihtiyaç duymuştur. Hatta Çin'in son hanedanı Qing (Mançu) gibi belirli dönemlerde göçebe milletler merkezi ele geçirerek kendi hanedanlıklarını kurmuşlardır (Ebrey & Walthall, 2013: 163-165).

İç barbarlar ile tarih boyunca yakın ilişkiler kurulmuştur. Bunlar haraç sisteminin çevre hiyerarşisinde en üst kademedede bulunmuşlardır. Öte yandan Çinlilerle yakın kültürlere sahip oldukları için kolay asimile edilebilir ve merkeze uyum sağlayabilirlerdi. Dış çevrede kalan barbarlar ise uzak mesafeden dolayı merkeze karşı tehdit oluşturmamaktaydı. Bunlar uzak kültürler oldukları için merkez onlara kapalıydı. Ayrıca hiyerarşinin en altında yer alıyorlardı ve belirli elçilerin yahut tüccarların haraç sistemine kabul edilmesiyle yalnızca sınır bölgelerde kısıtlı süre ticaret yapmalarına izin verilmekteydi (Akdağ, 2022: 369).

Haraç sistemi, Çinli olmayan hükümdarlar veya temsilcilerinin belirli seremoniler ve teamüller sonucu imparatorun üstünlüğünü tanıma ve hiyerarşik sisteme girmesini sağlayan uygulamalar bütünüdür. Çin dış ilişkilerini haraç sistemi bünyesinde oluşturduğu Ritüeller Bakanlığı tarafından yürütmekteydi. Diplomatik elçiler ve tüccarların yalnızca Ritüeller Bakanlığı tarafından oluşturulan kervansaraylarda kalmasına izin verilirdi ve görev süreleri bitiminde ülkeden ayrılmaları gerekmekteydi (Spence, 1991: 118). Daimî elçilik veya diplomatik ilişkilerin sürekliliği söz konusu değildi. Haraççı sistem ile amaç ekonomik ilişkileri artırmak veya egemenlik alanlarını genişletmek değil yabancılar üzerinde kontrol sağlamak, tampon bölgeler oluşturmak ve psikolojik üstünlük kurmaktı (Akdağ, 2022: 371). Bu sebeple on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısına kadar Avrupa siyasetiyle, oradaki teknolojik ilerleme ve modernleşmeyle ilgilenmediler.

Çin imparatorları hiyerarşik sistemin en üstünde yer alan “göklerin oğlu” gibi ilahi bir unvana sahiptiler. Gökyüzünün altında yaşayan herkes imparatorun tebaasıydı (Ebrey vd., 2006: 182). Farklı bölgelerde bağımsız yöneticiler olabilirdi ancak her biri imparatorun atadığı temsilciler gibi düşünülmekteydi ve imparatorun üstünlüğünü herkes kabul etmeliydi (Lam, 1968: 179). Haraç sistemiyle farklı ülkelerin liderleri imparatora hediyeler sunarak ve haraç vererek onun üstünlüğünü kabul ediyorlardı. Karşılığında ticaret hakkı kazanmakla birlikte haraç sistemiyle bazı toplumlar Çin'e karşı güvenlik sağlıyorlardı (Akdağ, 2022: 370). Çin toplumu göklerin oğlu unvanını

taşıyan imparator sayesinde ihtiyaç duydukları her şeye sahip olduklarını düşünmekteydi. Böyle düşünmekte haksız sayılmazlardı çünkü 1800'lerin ortalarına kadar ekonomik büyüklük olarak Hindistan'la ilk iki sırayı paylaştılar ve 1820 yılında bile Çin dünya ekonomisinin %35'ni oluşturmaktaydı (Oktay, 2017: 38).

Tarihi İpek Yolu aracılığıyla Çin porselen, ipek, çay, barut gibi ticaret mallarını ihraç etmiş öte yandan ihtiyaç duydukları önemli bir ithalat kalemi olmamıştı. Sürekli ticaret fazlası vermiş ekonomisiyle birlikte Çin'de yaşanan refah nedeniyle nüfus oranı ciddi şekilde büyüdü. On yedinci yüzyıldan itibaren Mançu hanedanlığı döneminde 200 yıllık refah dönemi yaşayan Çin, yalnızca bu süreçte nüfusunu üçe katlayarak 150 milyondan 450 milyona ulaştı (Keşvelioğlu, 2020: 12). Ayrıca barut, kâğıt, pusula, petrol yağı (petrol), matbaa gibi önemli buluşlara sahip bir ülke olarak teknolojik açıdan da diğer ülkelerin ilerisinde oldu. Çin matbaaya on birinci yüzyılda geçerken Avrupa onu 400 yıl geriden takip etmiştir. Öte yandan demir döküm tekniği, rafineri teknikleri, tarım aletleri, gemi yapımı, kanal yapımı gibi birçok alanda teknolojik üstünlüğe de sahipti. On ikinci yüzyılda Çin'in çelik üretimi İngiltere on sekizinci yüzyılda ürettiğinin iki katıydı (Oktay, 2019: 38).

Matbaanın erken kullanılmasıyla beraber Çin, felsefi eğitim, devlet kurumları ve bürokrasi alanında da gelişmiş bir ülkeydi. Sınav sistemiyle alınan, belirli eğitim süreçlerinden geçen profesyonel bürokratlar Avrupa'ya modernleşme sürecinde ilham kaynağı olmuştu (Oktay, 2019: 39). Bu süreçte Çin'in üstün bir güce sahip olması merkez-çevre diplomasisinin ve haraç sisteminin rahat işlemlerini sağlamıştı.

1.1.2. Afyon Savaşları ve Batı'nın Üstünlüğünün Kabulü

Sanayi Devrimiyle birlikte modernleşen Batı, gelişen teknolojisi, ekonomisi, kurumları ve askerî gücüyle üstünlüğü ele geçirdi. Dünyaya açılan İngiliz tüccarların on sekizinci yüzyılda iştahını giderek kabartan Çin, İngilizlerin yoğun ilgisine maruz kalmıştı. Haraç sistemi nedeniyle yalnızca güneydoğu limanlarında sınırlı bir ticarete erişimi olan tüccarlar, Çin'in iç kısımlarını keşfetmek ve iç pazarlara ulaşabilmek için gayret içine girmişlerdi (Kissinger, 2020: 73-75). Çin sahip olduğu refah seviyesi nedeniyle dış ticarete gereksinim duymamaktaydı. Geleneksel diplomasi anlayışı gereği dış barbar olarak gördüğü Avrupalı tüccarları olabildiğince izole etmek

amacıyla onların ticaret yapmalarına Guongzhou, Xiamen, Fuanzhou, Şanghay gibi birkaç limanda, mevsimsel olarak izin vermektedir. Tüccarların Çince öğrenmeleri yasaktı ve bir tercüman aracılığıyla yalnızca liman bölgelerinde ticaret yapabiliyorlardı. On sekizinci yüzyılın ikinci yarısında iki ülke arasında artan ticareti düzenleyen Cohong Tüccarları adında bir lonca sınıfı oluştu (Yılmaz, 2018, s. 323). İki ülke arasında yapılan ticaret bu loncanın kontrolünde gerçekleşmekte ve en çok kazancı yine bu lonca sağlamaktaydı. Haraç sistemi sıkı anlaşmalar yerine gevşek bağlara sahip olduğu için yaptıkları ticareti güvence altına alacak hiçbir anlaşma veya bağlayıcı bir şey yoktu. Statü olarak denk değillerdi, ritüel olarak elçilerin imparator karşısında “kotow selamlaması” yani secde etmesi beklenmekteydi ve imparatorun lütfuyla ticaret yapmalarına izin verilmekteydi (Kissinger, 2020: 65-67). Hindistan’ı sömürgeleştirmiş dönemin en güçlü sanayisine ve donanmasına sahip İngilizlerin bu durumu kabul etmesi mümkün değildi ve sıklıkla bir sorun olarak Çinli yetkililere karşı gündeme getirmekteydi. Öte yandan haraç sistemi, tüccarların gelişen tekstil ve sanayi ürünlerini Çin’e satmasını engellemekte İngiltere’nin Çin’e karşı sürekli ticaret açığı vermesine neden olmaktadır (Oktay, 2019: 39). İngilizler ticaret açığını kapatmak ve Çin’in iç pazarlarına girmek amacıyla 1793’te daimî elçilik kurması ve ticari faaliyetleri geliştirmesi için Lord George Macartney’i görevlendirdi (Kissinger, 2020: 62).

Aynı yıl Çin’de bulunan Macartney imparatorun huzuruna çıkmayı başarmış olsa da imparator tarafından Kral III. George’a küçük düşürücü ve aşağılayıcı bir mektup getirerek başarısız bir şekilde Londra’ya geri dönmüştü. 1816 yılında Lord Amherst ile yeniden şansını deneyen İngiltere tekrar başarısız oldu. Macartney ve Amherst Çin’in güneydoğusundan kuzeyine kadar tüm limanlarının savunmasız olduğu ve birkaç firkateyn ile hepsinin kontrol altına alınabileceğini rapor etmişlerdi (Kissinger, 2020:70-72). Çin, gerçekten teknolojik olarak çok geride kalmıştı. Askerleri hâlâ ok ve kılıç kullanmaktaydı, donanması ise yelkenli gemilerden oluşmaktaydı. Bu itibarla Çin ordusu Avrupa ordularının teknolojik açıdan oldukça gerisindeydi. Ancak Çin yüzyıllar boyunca kendi çevresindeki topluluklara öylesine bir üstünlük kurmuştu ki Batılıların kendilerine ticaret karşılığı sunduğu ateşli silahları ve buharlı gemileri gereksiz birer oyuncak olarak nitelendirmekteydi. İmparator Qianlong’un, Kral III. George’a gönderdiği mektupta “pahalı ve tuhaf oyuncaklarımız

ilgimizi çekmemekte (...) Büyükelçiniz kendi gözleriyle gördüğü üzere her şeye sahibiz. Ben tuhaf ve incelikli şeylere değer vermem ve ülkenizde üretilen şeylere ihtiyacım yoktur.” sözleriyle Çin’in içe kapalı dünyasını çok iyi tarif etmektedir (Kissinger, 2020: 69).

Çin’in muhafazakâr ve kibirli tutumu, tüccarların iç pazarlara girişinin engellenmesi, İngilizlerin, Çin’e karşı barışçıl tutumunun değişmesine neden oldu. Ticaret açığını bir şekilde sömürgesi olan Hindistan’dan temin ettiği afyonu, Çin’e satarak kapatmayı başarmıştı. Fakat bağımlılık yapması ve halk sağlığını bozduğu gerekçesiyle imparator 1796, 1800, 1813 ve 1816 yıllarında afyonu yasaklayan fermanlar çıkarttı. Fermanlara rağmen İngilizler kaçak yollardan Afyon ticaretine devam etti. Dahası diplomatik talepleri yerine getirilmediği için ve dış ticaret açığını kapatmak amacıyla afyon ticaretine daha çok yüklendi. 1838-1839 yılları arasında Çin’e afyon girişi kontrolden çıktığında imparatorluk temsilcisi Lin Zexu İngiliz mallarına limanda el koyarak afyon sandıklarını imha ettirmesi sonucu 1839 yılında İngiltere ve Çin arasında I. Afyon Savaşı başladı (Yılmaz, 2018, s. 326). Kısa sürede İngiliz gemileri Güneyde bulunan Guongzhou, Şanghay, Fuanzhou gibi limanları abluka altına aldı ve Çin donanmasını yok etti. Yaşanan bu olaydan sonra durumun vahametini idrak eden Çin, kısa süreli bir şok yaşamış olsa da bu durumu geçici olarak değerlendirdi. Zira çok uzak mesafeden gelen İngiliz gemilerinin ikmal sorunları nedeniyle burada fazla kalamayacağını, mevsim sonunda limanları terkedeceklerini düşündüler. Ancak donanma gücü sayesinde İngilizler, Hong Kong’u üs edindiler (Kissinger, 2020: 77-79).

Savaş sonunda Çinli bürokratlar geleneksel Konfüçyüsçü stratejilerini uygulayarak oyalama taktiğine başvurmuşlardı. Afyon Savaşı neticesinde bir şeylerin değiştiğini ve Batı’nın teknolojik olarak geldiği noktayı gören Çinli bürokratlar, teknolojik olarak geride kaldıklarını kabul ettiler. Ordularını modernize etmeleri gerektiğini anlayan Çin yönetimi bu süreçte ihtiyaç duydukları zamanı kazanmak için İngilizlerin daimî elçilik ve denk statü gibi isteklerine direnseler de bir takım isteklerini kabul ettiler. Buna göre savaş sonunda imzalanan Nanking Anlaşması ile Hong Kong adası İngilizlere bir üs ve ticaret merkezi olarak tahsis edildi. Britanya vatandaşları diplomatik dokunulmazlığa sahip oldu ve kendi kanunlarıyla yargılanmaları kabul edildi. Cohong loncası lağvedildi. Guangzhou, Xiamen, Fuanzhou, Ningbo ve

Şanghai liman kentlerinde gümrükler düşürülerek buralar “Anlaşma Limanları” statüsüne getirildi (Tarih ve Toplum, 2002: 72). Ayrıca Çin ağır savaş tazminatlarını ödemeyi kabul etti. Bu anlaşma ile İngiltere’ye “en çok kayırılan ülke” statüsü verildi. Fransa, Amerika, Almanya başta olmak üzere diğer batılı ülkelerde ayrıcalık kapmanın peşine düşerek Mançu hanedanlığını zorlamaya başladı ve Çinliler tarafından “utanç yüzyılı” olarak nitelendirilen döneme girildi (Ergenç, 2017: 424)

1.1.3. Utanç Yüzyılı ve “Barbarlara Karşı Barbarları Kullanmak” Strajesi

Nanking Anlaşması ile haraç sisteminde delik açılmış, hiyerarşik sistem zarar görmüştü. Göklerin oğlu unvanıyla ilahi bir konuma sahip imparatorun, barbarlar karşısında bu denli çaresiz kalması halk üzerindeki otoritesini sarsmış, 1850-1873 yılları arasında büyük isyanlar patlak vermiştir. Han bölgesinde Niang isyancıları ve Sincan bölgesinde Müslüman isyancılar imparatora karşı ayaklandı. Fakat merkezi otoriteye en çok zarar veren ve bastırmakta güçlük çekilen güneybatıda Vietnam ve güneydoğu liman kentlerindeki Hristiyan cemaatin Taiping ayaklanması olmuştu (1850-1864) (Fairbank & Goldman, 2006: 216).

Taiping isyancıları imparatorun göklerin oğlu unvanına karşı çıkararak İlahi tek bir tanrının hâkim olduğu yönetim şeklini iktidara getirmeyi amaçlamış hanedanı devirmeye çalışmışlardır (Kissinger,2020: 96). Çin’in Nanking bölgesini, Güney ve merkezdeki birçok kentini İşgal eden Taiping, Mançu hanedanını köşeye sıkıştırdı. Çin’in parçalanmış durumundan yararlanmak isteyen Batılı devletler ise sadakat elçiliği değil eşit statüde kalıcı elçilikler konusunda baskılarını artırdılar ve 1858’de “Tianjin Anlaşması” ile İngilizler uzun süre peşinde koştukları Pekin’de kalıcı elçilik hakkını aldılar. Ardından anlaşmanın taraflarından olan ABD ve Fransa’da en çok kayırılan ülke statüsüne kavuştu (Elleman, 2001: 213-214).

Bu hezimetini sindiremeyen Mançu Sarayı, anlaşma maddelerine uymamış, Dagu kalesinden ateş açarak elçinin Pekin’e girişini engellemiştir. Misilleme amacıyla İngiliz ve Fransız kuvvetlerinden oluşan birlikler 1860 yılında Pekin’i işgal ettiler (Elleman, 2001: 215). Barbarlar artık krallığın merkezine kadar gelmişlerdi ve Mançu hanedanlığının meşruiyeti sorgulanır hale gelmişti. Yaşanan yenilgi ve Avrupalı diğer ülkeler tarafından baskı altına alınan Çin, ara bulucu ülke olarak Rusya’nın devreye

girmesini istedi. Çaresiz kalan Mançu hanedanı uyguladığı stratejide yeni bir safhaya geçerek “barbarlara karşı barbarları kullanma” yöntemini benimsedi (Kissinger, 2020: 91). Bu stratejiden en çok faydalanan ülke ise Rusya oldu. Batılı ülkelere karşı Rusya’nın desteğini talep eden Çin, karşılığında Mançurya’nın kuzeydoğusunda bulunan bugün ki adıyla Vladivostok Limanını ve Moğolistan’ın Kuzey steplerini Rusya’nın kontrolüne bıraktı. Mançu hanedanlığı bu strateji sayesinde iktidarını yaklaşık bir elli yıl daha uzatmayı başarmış olmasına rağmen 100 Anlaşma Limanıyla, Batılı devletlere parça parça verilen ayrıcalıklar, Rusya’ya verilen taviz ve Japon tehdidiyle birlikte içerideki muhalefete direnemedi. 1911 yılında Sun Yat Sen’in önderliğindeki milliyetçi parti Koumintang tarafından devrilerek Çin Milliyetçi Cumhuriyeti ilan edildi.

1.1.4. İç Savaş ve Çin Halk Cumhuriyeti’nin Kuruluş Süreci

Koumintang önderliğinde kurulan yeni Cumhuriyet siyasi birliği sağlamakta başarılı olamadı Sun Yat Sen yalnızca altı hafta kadar iktidarda kaldı. İmparatorluk adına görüşmeleri yürüten ve ülkede birliği sağlayabilecek tek askeri gücün komutanı olan Yuan Chi Kai tarafından Sun Yat Sen’e darbe yapıldı ve sürgüne gönderildi. Ardından 1916 yılında Chi Kai, Koumintang’ı yasadışı ilan ederek kendi hanedanlığını duyurdu. Ancak onunda meşruiyeti sorgulandı ve iktidarı anlaşma limanlarının bulunduğu kentlerde oluşturulan batılı tarzda modern birliklere sahip komutan ve valiler tarafından tanınmadı. Bu dönem “Savaş Beyleri” diye nitelendirilen modern birliklere sahip eyalet yöneticileri ve savaş lordlarının başkenti ele geçirmek için birbirleriyle mücadelesine sahne oldu. İçeride büyük bir kargaşa ve iç savaş yaşanırken Batı devletleri ise I. Dünya Savaşından yıpranarak çıkmış ve Çin üzerindeki hâkimiyetlerini yitirmişlerdi. Rusya’da ise Ekim Devrimi ile Sovyetler iktidara geldi. Bu istikrarsız dönemde Çin’e karşı en büyük tehdidi Japonya oluşturdu ve 1937 yılında Çin’e karşı işgal hareketine girişti. Öte yandan bu kaostan 1921 yılında kurulan Çin Komünist Partisi çok iyi faydalandı. Sovyetler tarafından Koumintang’a katılması telkin edilen komünistler arzu ettikleri desteği görememesine ve Çan Kay Şek tarafından yer altına inmeye zorlanmasına rağmen Japon işgalinde kırsal kesimin desteğini büyük oranda almayı başardı (N. Wang & Coase, 2015: 58).

1925 yılında Sun Yat Sen'in ölmesiyle başa geçen Çan Kay Şek önderliğinde Koumintang yerel savaş beylerine karşı harekete geçti ve Çin'i tekrar kontrol altına almayı başardı. Sovyetlerin, Koumintang'ı desteklemesine rağmen Sovyetlere yaptığı ziyarette sosyalizmin Çin'e uygun olmadığını düşünen Çan Kay Şek, 1927'de komünistlere karşı harekete girişti. Ağır darbe alan komünistler Çin'in Kuzey bölgelerine çekildi (Wang & Coase, 2015: 25). Ulaşımın zor olduğu kırsalda saklandılar ve kuzeyde bulunan Yanan kentini üs haline getirdiler. Daha sonra Mao bu çekilmeye "uzun yürüyüş" adını verdi. Kuvvetlerinin yüzde 90'ını kaybeden Komünist partide Lider Otto Braunn askeri olarak başarısızlıkla suçlandı ve liderlik Mao Zedung'a geçti (Wang & Coase, 2015: 25-26). 1937 yılında Japon İşgali sırasında komünistler özellikle kırsal bölgelerde oldukça güçlendi ve komünist parti üye sayısı bu dönemde dramatik bir artış gösterdi (Spence, 1991: 463).

1945 yılında II. Dünya Savaşı yenilgisiyle Japonya, 2 milyona yakın Japon askerini Çin'den çekti. Bu durum üzerine ülkedeki siyasi birliği sağlamak amacıyla tekrar milliyetçiler ve komünistler karşı karşıya geldi. Kentlerin kontrolü Koumintang'ta olmasına rağmen kırsalda etkin olan komünistler Koumintang'a karşı askeri üstünlük sağladılar ve 1949 yılında Koumintang Tayvan'a çekilerek Çin Cumhuriyetinin Başkentini Taipei olarak ilan etti (Spence, 1991: 475). Sürgün hükümet olarak ayakta kalmayı başaran Koumintang Birleşmiş milletlerdeki Çin'in temsil hakkını da bu sayede korumayı başardı. Ancak Çin anakarası Mao Zedung önderliğinde tamamen komünistlerin eline geçti ve Çin Halk Cumhuriyeti resmen kurulmuş oldu.

1.2. MAO'NUN "SÜREKLİ DEVRİMİ" VE KALKINMA PLANLARI

1.2.1. Devrimin İlk Yılları Karma Ekonomi (1949-1953)

Devrimin ardından Mao, ekonomisi ve toplumsal yapısı yüzyılı aşkın bir süredir savaşlar, işgaller ve iç savaşla enkaza dönmüş bir ülke devraldı. 1820 yılında dünya ekonomisinin 3'te 1'ini oluşturan Çin, 1950 yılına gelindiğinde dünya ekonomisinin yalnızca %5'ini oluşturmaktaydı (Oktay, 2019: 44). ÇHC kurulduğunda ülke sanayisini, işgal sırasında Japonların Mançurya'da kurduğu hafif imalat tesisleri

ve anlaşma limanlarında batılı ülkeler tarafından oluşturulan ancak zamanla Çinlilerin eline geçen yatırımlar oluşturmaktaydı. İmalat sanayi ekonominin %3'ünü oluştururken, tarım %60'tan fazlasını kapsıyordu (Oktay, 2019: 46).

Mao ilk iki yılında ülkeyi biran önce kalkındırmak amacıyla karma ekonomi modelini uyguladı. Disiplinli parti kadrolarıyla hızlı bir şekilde örgütlendi. Sıkı para ve maliye politikalarını uygulamaya koydu. İç savaşta zarar gören altyapıyı büyük ölçüde onarmayı başardı. Şubat 1949'da Sovyetlerle imzalanan geniş kapsamlı yardım ve işbirliği anlaşması kapsamında ilk aşamada 1000'den fazla Çinli öğrenci Sovyetlere gönderildi (Wang & Coase, 2015: 28). Ayrıca Sovyetler 'den teknoloji ve mühendislik yönlerinden geniş kapsamda destek alındı ve ilk kalkınma planı döneminde 156 adet ağır sanayi tesisi kuruldu (Keşvelioğlu, 2019: 32). 1953 yılında ilk beş yıllık kalkınma planı sonucunda ÇHC çelik üretimini dört kat, çimento üretimini ise iki kat artırmayı başardı (Keşvelioğlu, 2019: 34). Öte yandan bu yardımların karşılığında Sovyetlere tarım ürünleri ve hammadde ihraç edildi (Oktay, 2019: 49). Ancak ilerleyen dönemde alınan bu borç yardımları geri ödeyebilmek için ülke ekonomisinin temelini oluşturan tarım sektörüne ağır vergiler getirildi.

1.2.2. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1953-57)

ÇKP, Mao Zedung liderliğinde, beş yıllık kalkınma planıyla Sovyet merkezi planlamasını model aldı. Plan kapsamında ülke genelinde onları iktidara taşıyan köylüleri önceleyen, eşitlikçi bir düzeni tesis etmeyi amaçladılar. Bu bağlamda ÇKP ilk olarak "toprak reformuyla" zengin toprak sahiplerinin elinden topraklarını alarak köylülere dağıttı. Ancak bunu yaparken "Büyük Atılım" dönemine kadar zenginliğini toprak sahipliğinden kazananlar ile çiftçilik yaparak zenginleşenleri birbirinden ayırdı. Çünkü uzun yürüyüş esnasında ele geçirdikleri bazı bölgelerde bu uygulamayı yapmışlardı ve toprak sahiplerinin topraklarını dağıtmanın olumlu bir etkisi varken tarım yaparak zenginleşenlerin elinden topraklarını almanın üretim açısından negatif bir sonuç doğurduğunu tecrübe etmişlerdi (Oktay, 2019: 49).

Toprak reformuyla birlikte ÇKP geniş kitlelerin desteğini sağlayarak iktidarını güçlendirdi. Hatta kalkınma planının ilk yıllarında sendikalar üzerinde gücünü kullanarak özel sektöre yardımcı oldu. Fakat 1955-56 yılları arasında ekonomide özel

mülkiyete son verildi ve şirket sahipleri mülklerini devlete satmaya zorlandı. Tarımda ise planın yürürlüğe girmesiyle birlikte “yardımlaşma kooperatifleri” kurularak köylülerin toprakları birleştirildi ve daha sonra “ileri üretici kooperatif” adı altında büyütülerek yerel parti yöneticilerinin sorumluluğuna bırakıldı. Köylülere verilen bu topraklar beş yıllık kalkınma planı sürecinde tarım komünleri halinde rejime bağlandı ve aslında köylüde toprakta çalışan bir işçiden başka bir şey olmadı (Wang & Coase, 2015: 36-37).

İlk beş yılında Mao tamamen merkezileşmeye yönelik adımlar attı. Kırsal kesimde ve kentlerde geniş kitlelerin desteğini alarak elitlere ve aydın sınıfına savaş açtı. Henüz 1955 gibi erken bir tarihte kolektifleştirme neredeyse tamamlandı ve 1958 yılında özel mülkiyete ait işletmelerin tümü kamulaştırıldı (Wang & Coase, 2015: 31). Bu süre zarfında toplumda ekonomik kalkınmaya yönelik talep yükselmişti. Ekonomik kalkınma sürecini hızlandırmak ve gelişmiş ülkeleri kalkınma hızında yakalayabilmek için Pekin Hükümeti tarafından yeni bir program hazırlandı. Ocak 1958’de İleriye Doğru Büyük Atılım (İDBA) adıyla duyurulan program, Çin’in sosyo-ekonomik yapısını radikal biçimde dönüştürmeyi amaçlayarak, ikinci beş yıllık kalkınma planına dâhil edildi (Yantur & İeri, 2021: 53).

1.2.3. İleriye Doğru Büyük Atılım (1958-1961)

1957 yılında Mao, Stalin’in ölüm yıldönümü sebebiyle Moskova’ya gitti. Burada Kruşçev ile görüşen Mao, birlikte yapılan basın açıklamasında, dünya kamuoyuna yeni hedefler açıkladılar. Kruşçev dört yıl içinde ABD ekonomisini geçmeyi hedeflediklerini açıkladı. Mao’da çelik üretimini 2000 kat artırarak İngiltere’yi geçmeyi hedeflediklerini duyurdu. Bu kadar kısa sürede böyle büyük bir hedefi başarmak için son derece radikal kararlar alındı (Wang and Coase 2015: 47,50).

Beş yıllık kalkınma planı süresinde Çin ortalama %7 civarında ekonomik büyüme göstermesine rağmen bu performans rakiplerini yakalamasına olanak vermiyordu (Oktay, 2019: 48). Öte yandan kaynakların kısıtlı olması bir başka problemi ortaya çıkarıyordu. Daha fazla tarımsal üretim için sanayi yatırımlarından kısmak, daha fazla sanayi yatırımı yapmak içinse tarımdan kısmak gerekiyordu. İDBA girişimi bu problemi daha çok ve daha verimli çalışarak atlatmayı hedefledi.

Fabrikalarda ve tarlalarda daha uzun ve daha yorucu çalışılacaktı. Bu kapsamda kırsal alanda 5000 kişilik devasa tarım komünleri oluşturularak tarımsal üretimi artırmak hedeflendi. Tüm kırsal nüfus 24.000 adet komün olarak örgütlendi. Bunun içine 750.000 kolektif çiftlik de birleştirilerek dâhil edildi (Oktay, 2019: 61). Büyük mutfaklar ve toplu kreşler kurularak kadınlar üretime dâhil edildi. Ayrıca kırsal kesimde fırınlar ve atölyeler kurularak tarımdaki iş gücünün bir kısmı çelik üretimine kaydırıldı (Wang & Coase, 2015: 54).

İDBA girişim ile Mao merkezi yapıdan ayrılarak “de-santralizasyon”(anti merkezîyetçi) politikasına geçti. Böylece yerel yönetimler daha özerk bir yapıya kavuştular ve yetkilendirildiler. Yetki eyaletlerden, kentlere ve hatta köy ve kasabalara kadar paylaştırıldı. Mao uzun yürüyüş zamanında bu modelin faydalarını görmüş ve sosyalizme giden yolda daha etkili olduğunu düşünmekteydi. Ancak uzun yürüyüş zamanında herkesin kendi hatasından sorumlu olduğunu ve hataların bedelinin daha büyük olacağını göz ardı etmişti. Girişimin ilk iki yılında üretimde patlama gerçekleşti. Yerel yönetimler merkeze yaranmak için birbiriyle yarış halindeydi.

Ancak girişimin sonu büyük bir hayal kırıklığı oldu. Fabrikalarda ara vermeden oluşturulan vardiyalar ve bakım ihmalleri bir süre sonra verimin düşmesine ve makinaların kullanılmaz hale gelmesine neden oldu (Oktay, 2019: 49). Komünlerdeki iş gücünün sanayi üretimine kaydırılması tarımsal üretimin %30 düşmesine ve kırsal kesimde ise çelik üretiminin daha karlı olduğunu düşünen tarım işçileri merdiven altı fırınlar oluşturularak tarımsal üretimin azalmasına sebep oldu (Wang and Coase, 2015: 57). Öte yandan üretilen çelik kalitesiz olduğundan kullanım alanı dar kaldı ve ihraç edilemedi. Üstelik sanayinin sübvansede edilmesi için tarıma getirilen %20'nin üzerinde ek vergilerle birleşince ülkede büyük bir kıtlık yaşandı ve 30 milyonun üstünde insan hayatını kaybetti (Keşvelioğlu, 2019: 39).

İDBA döneminde Mao'nun, SSCB'nin verdiği desteği, başarısız olacağı belli olan hayalci hamlelerle harcaması, Sovyet yönetiminin Çin'e karşı tepkisinin artmasına sebep oldu ve 1959 yılında plan devam ederken Çin'e yönelik bütün teknik desteğini çekti (Yantur & İşeri, 2021: 53). Çünkü ortaya çıkan performans hem Batı bloğuna hem de Sosyalist blokta yer alan diğer ülkelere karşı SSCB'nin vermiş olduğu imajı aşağıya çekmekteydi. Mao, İDBA girişiminin teoride doğru olduğunu ancak

uygulamada yanlışları olduğunu savundu. Ona göre yerel yöneticilerin lakayt ve sorumsuz davranışı sürecin kötü sonuçlanmasına sebep olmuştu.

Yaşanan felaketten sonra yönetimde geçici olarak merkezileşme yaşandı. Komünler küçültüldü, kreşler ve mutfaklar kapatıldı, yerel pazarlar tekrar açıldı ve hane halkı mülkiyeti serbest bırakıldı. Büyük Atılım sonrası Mao devlet başkanlığını bırakarak kendisini geri plana çekti. Ancak 1966 yılında Mao, ülkenin gerçekleştireceği ekonomik kalkınmayla birlikte kapitalizme kayabileceğinden ve devrimci ruhun zayıflamasından endişe duymaktaydı. Bu doğrultuda “devrimci ruhun” diri tutulması için son bir girişimde daha bulunarak “Büyük Proleter Kültür Devrimi” hareketini başlattı.

1.2.4.Kültür Devrimi (1966-1976)

1965 yılında ekonomi tekrar rayına otursa da yaşanan felaketten dolayı Mao partinin üst düzey bürokrasisi tarafından sorgulanmaya başladı. Konumunun zayıfladığını fark eden Mao, karısı ve yakın çevresinden oluşan Merkezi Kültürel Devrim Grubu liderliğinde parti bürokrasisine karşı Büyük Proleter Kültür Devrimi hareketine girişti. Mao'nun isteği doğrultusunda ÇKP Merkez Komitesi tarafından 1966 yılında yayınlanan genelgeyle hareketin parti, devlet, ordu, eğitim ve kültürel kurumlarda yozlaşmanın önüne geçmek amacıyla bu kurumlardaki burjuva yanlılarıyla mücadeleyi hedefledi.

Mao'ya göre ülkede ve dünyada sosyalizm yozlaşmaya başlamıştı. Sovyet tipi sosyalizmde kapitalistlerin yerini bürokratların aldığı bir sömürü düzenine dönüşmüştü (Oktay, 2019: 51). Kültür Devrimi'ni gerçekleştirmek için gençlerin harekete geçirilmesi amacıyla lise ve üniversiteler birkaç yıl kapalı kalacaktı. Ülkenin her yerinde öğrenciler ve işsiz gençler, Mao'nun talimatıyla “Kızıl Muhafızlar” adıyla örgütlendi. Kızıl Muhafızlar ülkenin dört bir yanında terör estirerek, devrime bağlılığını zayıf gördüğü kişileri kapitalist olmakla suçlayıp sindirme yoluna gitti. Hareketin esas hedefi ÇKP yöneticileriydi merkezden yerele bütün parti komiteleri yerini devrim komitelerine devretti. Öte yandan öğretmen ve doktor gibi mesleklerde üst düzey ve yetki sahibi kişiler halktan kopuk ve burjuva olmakla suçlanarak Kızıl Muhafızlar tarafından sokaklarda dövüldü, sürgüne yollandı ve işinden edildi. Bu

süreçte 800 binden fazla insan işinden olurken binlerce insanında öldürüldüğü tahmin edilmektedir (Doğan, 2017: 59). Bir süre sonra Kızıl Muhafızlar kontrolden çıkarak kendi aralarında çatışmaya başladı. Taş ve sopaların yerini ağır silahlar aldı ve ülke genelinde terör estirmeye başladılar. İşlerin bu denli çığırından çıkmasının ardından 1969 yılında Mao'un isteğiyle ordu devreye girdi ve Kızıl Muhafızlar 1969 yılında lağvedildi. Kültür Devrimi nedeniyle 1968 ve 1969 yıllarında ekonomik düşüş yaşandı. Liu Shaoqi ve Deng Xiaoping gibi Komünist Parti'nin önde gelen reform yanlısı isimleri parti yönetiminden uzaklaştırıldı. Bunların yerine Mao'ya ve devrime sadakatle bağlı kişiler yönetimde üst pozisyonlara atandı (Kissinger, 2020: 138).

Etkileri 1969'dan itibaren zayıflasa da Kültür Devrimi Mao'nun öldüğü 1976 yılına kadar devam etti. İDBA sonrasında merkezileşen yönetimde 1970'ten itibaren tekrar de-santralizasyon başladı. Merkezi yönetime devredilen kamu girişimleri tekrar yerel yönetimlere devredildi. Kültür devriminin ekonomiye olumsuz etkilerini de-santralizasyon girişimi farkında olmadan hafifletti. Kırsal kesimde okullaşma ciddi oranda arttı fakat hareketin ilk yıllarında eğitime ara verilmesi ve 20 milyondan fazla gencin kırsal kesime ve cezaevlerine sürülmesi neredeyse bir jenerasyonun eğitimsiz kalmasına sebep oldu ve Çin bilim ve kültür alanında uzun bir süre ilerleme sağlayamadı (Kayaoğlu, 2016).

1.3. MAO DÖNEMİ DIŞ POLİTİKA

1.3.1. Tek Tarafa Kayma Politikası

Çin Halk Cumhuriyeti kurulduğunda Soğuk Savaş başlamış dünya siyaseti iki kutuplu bir yapıya bürünmüştü. Soğuk Savaş süresince Çin ihtiyaç duyduğu kalkınmayı gerçekleştirebilmek ve önemli bir güç haline gelebilmek için mümkün olduğunca düşman edinmemeye gayret gösterdi ve dış politikasını bu süre zarfında dört defa değiştirdi.

Komünist parti 100 yılı aşkın bir süredir iç karışıklık ve çalkantıdan geçmiş yaşadığı işgallerle yıpranmış bir vaziyetteydi. Mao, ülkeyi hızlı bir şekilde kalkındırmak için desteğe ihtiyaç duydu ve ilk olarak kazanacağını düşündüğü ve kendisini ideolojik olarak konumlandığı Doğu bloğunda yer almayı tercih etti. Mao

bir konuşmasında “Ya doğu rüzgârı batıyı ya da batı rüzgârı doğuyu bastırır, Fikrimce şuan doğu rüzgârı batı rüzgârını bastırmaktadır.” sözleriyle Çin’in ilk dış politikasının yönünü tayin etti (Tabak, 2008: 65). Mao bu bağlamda 16 Aralık 1949 yılında ilk dış ziyaretini Sovyetler Birliği’ne yaptı.

1.3.2. ÇHC-SSCB Yardım ve İşbirliği Anlaşması

Mao, Koumintang’a yaptığı yardımlar ve Çin’in çevre kuşağında tabiyet sistemine ait bazı bölgelerin, Vladivostok ve Lunhu Limanının Sovyet işgali altında olmasına rağmen Moskova’nın desteğine ihtiyacı vardı. Stalin’de iç savaşta Mao’nun liderliğindeki komünistleri desteklememişti ve bu yüzden ittifaka sıcak bakmıyordu. ÇKP’nin Çin iktidarını ele geçirmesindeki en önemli faktör olan uzun yürüyüş aynı zamanda onları Moskova’dan bağımsız kılmıştı. Komitern’in Sovyet desteği olmadan iktidara gelen Tito gibi Mao üzerinde de bir gücü yoktu. Stalin 1948’de Tito’nun Sovyetler Birliğinden ayrılışını unutmadı ve bu sebeplerden dolayı Mao’ya karşı mesafeli davrandı (Kissinger, 2020: 154). Ancak Mao’nun iki ay süren çabaları sonucunda 14 Şubat 1950’de iki taraf arasında geniş kapsamlı dostluk, işbirliği ve yardım antlaşması imzalandı (Wang & Coase, 2015: 28). Stalin, ayak diremesinin sayesinde kontrolü altında tuttuğu bölgeleri Mao’ya kabul ettirdi. Bu Mao’nun Stalin ile yaptığı ilk ve son görüşme oldu.

Mao istediği barış ortamını sağladığını düşünerek Çin’e dönmüştü fakat çok geçmeden Çin’in güneybatısındaki komşusu Kuzey Kore daha önce sınır olarak belirlenmiş 38. Paraleli geçerek, Güney Kore’ye karşı harekât başlattı. ABD öncülüğündeki Birleşmiş Milletler güçlerinin Kore’ye girmesi Çin’i Kuzey Kore’ye milis kuvvetler göndermeye mecbur bıraktı. Savaşın sonucu her ne kadar rejimi içeride güçlendirse de dışarıda elini zayıflatmış ve Batı bloğunu karşısına alarak ağır ambargolara maruz kalmasına ve izole edilmesine sebep olmuştu. 1969 yılına kadar Çin ihraç mallarını Batı’ya satamadı ve ithalat yapamadı. Bu dönemde kendini tamamen Sosyalist blokta konumlandırmak zorunda kalan Mao, Sosyalist dünyanın liderliği için Sovyetler ile rekabete girdi.

1.3.3. SSCB ile Gerilim ve Üç Dünya Teorisi

ÇHC ve SSCB arasında ilişkiler Joseph Stalin'in, 1953'te, ölümünün ardından Sovyetlerde başlayan "de-Stalinizasyon" sürecinde gerilmeye başladı ve komünist bloğun önemli iki büyük gücü arasında ayrışma yaşandı. Stalin'in halefi Nikita Kruşçev'in selefının izlerini silmeye dönük politikalarına, Pekin hükümeti tepki göstererek Sovyetleri Marksizm'in ilkelerinden ayrılmak ile suçlamıştır. Bu suçlamanın altında yatan esas sebep şüphesiz Kruşçev yönetiminin ABD ile yakınlaşmasıydı. Öte yandan Pekin hükümetinin Batı'ya karşı sert tavrı ve Tayvan yakınlarındaki adalara saldırıları Sovyetleri tedirgin etmekteydi. Sovyetler, Çin ile Batı arasında çıkabilecek muhtemel bir savaşa çekileceklerinden endişe ettiler.

İlerleyen dönemde Sovyetlerin, Çin ve Hindistan arasında yaşanan gerilimde tarafsız kalması ve Sovyet destekli Vietnam'ın Çin destekli Kamboçya'ya saldırmasıyla iki ülke arasında ilişkiler daha da kötüleşti. Kore Savaşından sonra ABD'nin Çin'i çevreleme politikası ve SSCB ile ABD'nin yakınlaşması Çin'i tedirgin etmiş ve iki hegemon güç arasında kalmaktansa üçüncü bir yol açmayı gündeme getirmişti (Tabak, 2008: 66). İlk olarak Tibet üzerinde yaşanan Çin-Hint çatışması ardından benimsenen barış içinde birarada yaşama ilkesi, 1955 yılında Bandung konferansında Bağlantısızlar hareketinin de benimsediği bir ilke haline geldi. Durumu iyi okuyan Mao, Sovyetleri emperyalist olmakla suçlayarak iki hegemonik güce karşı Asya ve Afrika'da bulunan tarafsız devletlerle geniş bir anti-emperyalist cephe oluşturmayı önerdi (Tabak, 2008: 66).

Bu kapsamda Mao "Üç Dünya Teorisi'ni" ortaya koydu. Bu teoriye göre Sovyetler bir kutup, ABD ise diğer kutuptur ve arada kalan ülkeler ise Orta Bölge'yi oluşturmaktadır. Orta Bölge'de kendi içinde ikiye ayrılmaktadır. Biri Asya, Afrika ve Latin Amerika'daki az gelişmiş tarafsız ülkeler diğeri ise Avrupa'daki kapitalist, emperyalist ancak ABD kontrolüne girmeye karşı ülkelerdir (Tabak, 2008: 68). Mao'nun stratejisi az gelişmiş ülkelerle dayanışma içinde olmak ve ABD ile Sovyetlere karşı Avrupa'yı yanına çekmektir. Bu öğretinin benimsenmesinde diğer faktör ise sosyalist dünyanın liderliği için iki ülkenin arasındaki mücadeleydi. Bu teori ile Çin kendisini beyaz olmayan ırkların liderliğine konumlandırmaktaydı. Üç Dünya Teorisi çok uzun ömürlü olmadı ancak daha sonra Deng dönemin'den Xi Jinping'in

“Çin Rüyası’na” kadar ÇKP’nin dış politikasının temelini ve “Barışçıl Biraradalık” doktrinine zemin oluşturdu.

1.3.4. İzolasyon Dönemi ve Ping-Pong Diplomasisi.

Kültür Devriminde içeride yaşanan olaylar dünya kamuoyunun Çin’e karşı tepki göstermesine neden oldu. 1965’te Çin, Kahire hariç bütün elçiliklerini geri çekti ve kendisini dış politikadan izole etti. 1969’da Çin ve Sovyetler arasında gerginlik zirveye çıkmış, sınır anlaşmazlıkları yüzünden iki taraf arasında askeri çatışmalar yaşanmıştı. Bu çatışmalar daha fazla büyümeden savaşın eşiğinden dönülmüş olsa da iki ülke arasındaki güvensizlik üst düzeye çıkmıştı.

Bu dönemde Sovyetlerle arası kötü olan Çin ile ABD yakınlaştı ve Varşova’da diplomatik temaslara başladı. Ardından ABD Çin’e uyguladığı ambargolarda yumuşamaya gitti ve Tayvan’daki askeri birliğini geri çekti (Tabak, 2008: 69). Bu yakınlaşma sonucunda BM’de 1971 yılında Çin Cumhuriyeti olarak Çin’i Tayvan temsil ederken, temsil hakkı Çin Halk Cumhuriyeti’ne devredildi. Ardından 1972 yılında ABD başkanı Nixon, Çin’e uzun bir aradan sonra ABD’nin ilk resmi ziyaretini yaptı. 1971 yılında ABD Masa Tenisi takımının Çin’e davetiyle başlayan bu yumuşama dönemi “ping-pong” diplomasisi olarak adlandırıldı. Bu dönemde Kültür Devriminin etkisi azalmış ve Çin ileriye doğru büyük atılımdan dışarıya doğru büyük atılım politikasına geçmiştir ve dışa açılmaya başlamıştır.

Mao, ülkesinin küresel çapta bir iddia için yeterince güçlü olmadığını farkındaydı. Ancak bölgesel bir güç olabilme adına her defasında caydırıcılığı kullandı. Dönemi boyunca dış müdahalelere karşı bir tavır sergileyerek, ülkelerin egemenliğine saygılı bir politika uygulasa da Kore’de, Tibet’te, Kamboçya’da olaylara müdahil oldu. 1956’da Anna Louis Strong ile röportaj yapan Mao, ABD ve diğer nükleer silah sahibi devletleri kastederek “kağıttan kaplan”(zhilao) ifadesiyle ABD, ve SSCB’nin tehditlerine boğun eğmediğini göstermiştir (Strong & Keyssar, 1985: 493). Öte yandan bu devletlerin Çin’i küçümsemeleri karşısında “Deve ne kadar aç olsa da attan daha büyüktür” sözleriyle gözdağı vermekten çekinmemiştir (Strong & Keyssar, 1985: 497).

1.4. DENG XIAOPİNG VE REFORM DÖNEMİ

1.4.1. Büyük Tersine Dönüş

1976 yılında Mao'nun ölümünden kısa bir süre önce, dörtlü çete olarak adlandırılan Kültür Devriminin merkez komitesini oluşturan ve Mao'nun eşi Jian Qing'in de içlerinde bulunduğu grubun aşırılıklarından dolayı, Hua Guofeng'i varisi ilan etmişti. Hua Başkanlığa gelir gelmez dörtlü çeteye karşı bir temizlik harekâtına girişti ve bu kişileri tutuklattı. Kültür Devrimi sırasında yaşanan felaketin sorumlusu olarak dörtlü çete ilan edildi ve resmi olarak Kültür Devrimi sona erdi. Hua, Mao'dan kalan mevkilerin sahibi olsa da otoritesine sahip değildi. ÇKP nin kuruluşundan beri parti içinde önde gelen isimlerden olan Deng Xiaoping, 1975'te Mao ile Kültür Devrimi sırasında ters düşmüş ve bu cesareti, görevden alınmasına rağmen parti içinde güvene ve halk nezdinde geniş bir desteğe neden olmuştu. Hua'nın görevden alınan ve sürgüne gönderilenlerin itibarını iade etmesiyle tekrar göreve gelen Deng, başta ekonomi takımının içinde düşük bir görevdeydi. Ancak Aralık 1978'de Hua Guofeng'in görevi bırakmasıyla taraftarları en güçlü pozisyonlara yerleşti ve kendisi Merkez Silahlı Kuvvetler Komitesi Başkanlığına geldi. Resmî olarak ülkenin bir numarası olmasa da fiili olarak Çin'in en güçlü adamıydı.

Deng yönetiminin ilk icraatı, Kültür Devrimi sırasında entelektüel çevrelere karşı yükselen düşmanlığı kırmak oldu. Mao'nun "Gerçeği olgularda aramak" yaklaşımını değiştirerek "gerçekliği test etmenin yolu pratiktir" anlayışını devletin merkezine oturttu. Deng, Mao döneminin yüzde yetmiş doğru, yüzde otuz hatalı olduğunu belirterek 1978 yılında "Reform ve Açılım" dönemini ilan etti. Deng, "Reform ve açılım konusunda fikir ayrılıkları vardı. Tartışmamak benim icadımdı. Tartışarak zaman kaybetmektense cesur hamleler yaparak deneyimlemeyi tercih ettik. Yaptığımız şey buydu" sözleriyle reform ve açılımın temel mantığının gerçekliği test etmek olduğunu ifade etmiştir (Wang ve Coase, 2015: 134).

1978 yılı bu kapsamda Çin açısından tam bir diplomasi yılı oldu. Japonya, Kanada, ABD ve Avrupa ülkelerine, Çin yerel yöneticileri ve büyük kamu girişimlerinin yöneticilerinden oluşan delegeler ziyaretlerde bulundu. Aynı yıl 30 farklı ülke Çin'i ziyaret etti. 26 Şubat 1978'de Japonya ve Çin arasında Uzun Vadeli

Ticaret Sözleşmesi imzalandı (Wang & Coase, 2015: 75). Yapılan bu ziyaretler sonucu kapitalist ülkelere hayranlık duyan Çinli yöneticiler sosyalizme daha sıkı sarıldılar ve kapitalizmin yenilikçi yaklaşımını ve teknolojisini alarak sosyalizmin “doğal üstünlüğü” sayesinde ekonomisini Batı’dan daha hızlı modernleştirerek aradaki farkı kapatabileceklerini düşündüler. Böylece Deng’in “Çin özelliklerinde sosyalizm” diye tanıttığı piyasa reformuna geçiş süreci başladı (Kissinger, 2020: 395). Bu sürecin temelini Dışarıya Doğru Büyük Atılım, Dört Modernizasyon, Köylü ve Kasaba Girişimleri ve Özel Ekonomik Bölgeler gibi önemli reformlar oluşturdu.

1.4.2.Dışarıya Doğru Büyük Atılım

Deng, siyasal istikrarı ekonomik kalkınmanın ön koşulu olarak görüyordu. Bu nedenle dış politikada “barış içinde bir arada yaşama” ilkesini benimsedi. Çin’i dünyaya açmaya karar verdi. Başlattığı reform süreciyle beraber Çin ekonomisi 1978 yılından pandemi süresine kadar olan 40 yıllık dönemde her yıl ortalama %10 büyümeye sağladı böylece 1975’ten 2020’ye kadar olan dönemde 30 kat büyümeye gösterdi (Oktay, 2019: 9). Deng, Mao’nun sürekli devriminden farklı olarak ilk kez 1972 yılında Nixon’ın Çin’e yaptığı ziyaretle birlikte iki ülke arasındaki dış ticareti desteklemişti. Fakat Kültür Devrimi esnasında kapitalizm sempaticisi olarak suçlandı. Görevden alınması ile yarıda kalan politikalarını 1977 yılında tekrar uygulamaya koydu ve Dışarıya Doğru Büyük Atılım programı ilan edildi.

İDBA ile kıyaslanan ve eleştirilen bu on yıllık program iddialıydı ve İDBA gibi gerçeklerden kopuk değildi. Program dâhilinde 1985 yılına kadar hedef 400 milyon ton tahıl ve 60 milyon ton çelik üretmekti. Bir iki yıl gecikme yaşansa da hedefler tutturuldu (Lin, 2006: 114). Hedefin tutturulmasında Deng’in Üçüncü Genel Kurul bildirisinde işçi ve köylülerin temel motivasyonu olarak devrimci ruh yerine maddi teşviklerin kullanılmasını öne sürmesi, ticari mal üretimi ve dolaşımının serbest hale gelmesi etkili oldu.

Mao’nun “sürekli devrimi” boyunca Çin ekonomisi her yıl ortalama % 6’lık büyümeye gösterdi ancak devamlı üretime odaklanan planlama ve sosyalist ideoloji halkın tüketim mallarına erişimini engellemişti. Çin ekonomisi büyümüşü fakat halkın yoksulluk seviyesi değişmemişti. Halk arasında “özlemle beklediğimiz

sosyalizm bu mu?” soruları sorulmaya başlarken uygulanan Kültür Devrimi toplumu daha da yıprattı. Deng yaşanan yoksulluğun nedeni olarak ağır sanayiye gereğinden fazla yatırımın yapıldığını ve tüketim mallarına yönelik imalat sanayisinin göz ardı edildiğini düşünüyordu (Lin, 2006: 118).

İki raylı sistem adı verilen uygulama ile sanayi üretimi planlamasında devlet tekeli yıkıldı. Büyük kamu girişimlerine devlet kotasını doldurduktan sonra üretim serbestliği tanındı. Böylece kamu girişimleri tüketim mallarına yönelerek imalat sanayisinin gelişmesini sağladı. Ayrıca devletin yanı sıra üretim planlamasında piyasanın belirleyici olmasının yolu açıldı. Uygulanan yeni politikalar ışığında 1978’de Çin’in dış ticareti % 50 artış göstererek 14 milyardan 20 milyar doların üzerine çıktı.(Wang & Coase, 2015: 80)

Dışa açılma sürecinde Çin 1987’de resmi olarak başvuru yaptığı Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması’na (GATT) üye oldu. Reform süreciyle küresel ekonomiye entegre olmaya başlayan Çin, 1979’da ilk dış borçlanmasını gerçekleştirdi (World Bank, 1983: 201). Kapitalizmin sağladığı küresel finans kaynaklarına etkin şekilde yönelen ÇKP, 1980 yılında Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Bankası (DB) gibi uluslararası kuruluşlara üye oldu. Çin açık ekonomi modelini destekleyerek krediler ve dış yatırımlarla 1978-1990 arası dönemde ticaret hacmini geliştirerek ekonomik büyüme hızında dünya ortalamasının yaklaşık üç katına ulaştı. (The World Bank Open Data, *GDP growth annual China*).

Dışa Doğru Atılım girişimi boyunca üretim her yıl ortalama %7.6 oranında arttı. 80 adet temel sanayi ürününün 52’sinin üretiminde rekor kırıldı (Oktay, 2019: 78). Yabancı sermayenin ülkeye girişiyle teknoloji ve yatırım anlamında önemli bir eşik atlandı. Kolektif ekonominin bünyesinde bireysel ekonomiye doğru geçiş başladı. Kamu girişimlerinin üretimde serbest bırakılması piyasa reformu açısından önemliydi. Ancak bunun faydaları gibi dezavantajları da oldu. Şirketler, piyasanın isteklerine göre üretimi biçimlendirmesinin yanı sıra kârlarını, çalışanlarını finanse etmek için içeride tuttular. Bu durum devletin gelir vergilerinde ciddi bir düşüşe sebep oldu ve bu süreçte devlet bütçe açığı vermeye başladı.1989 yılına kadar enflasyona alışık olmayan halk % 8 seviyelerinde enflasyonla karşılaştı (Wang & Coase, 2015: 203). Bir diğer hata ise ihracat gelirlerinin yüksek, dışarıdan bulunacak finansmanı ucuz hesaplamalarıydı.

1980'lerin sonuna doğru bu gidişat yüksek enflasyona sebep olarak 1989 yılında Tiananmen olaylarının çıkmasıyla sonuçlandı.

1.4.3. Özel Ekonomik Bölgeler “Kuş Kafesi”

1978'deki Singapur ziyaretinden sonra ülkenin gelişmişlik seviyesinden çok etkilenen Deng, Singapur'da olduğu gibi yabancı yatırımların Çin'e teknik uzmanlık ve teknoloji transferiyle sanayileşmede yardımcı olabileceğini gördü. 1980'de yaptığı bir konuşmasında, “iş birliği yapmak üzere dünyaya açılacaklarını ve özellikle gelişmiş ülkelerin deneyim, teknoloji ve fonlarından destek sağlamaya çalışacaklarını” belirtti (Xiaoping, 2015: 263).

Böylece, Mao döneminden kalma “kapalı kapı” stratejisi terkedilerek dünyaya açılma stratejisi benimsendi. Yabancı yatırımcıları ülkeye çekebilmek için liman kentlerinde özel ekonomik bölgeler kuruldu. Uygulama ilk önce Guangdong ve Fujian'da uygulandı. Bu bölgelerin bağımsızlıkları devlet tarafından garanti altına alındı. Böylece özel ekonomik bölgeler, piyasa merkezli karar alan ve yabancı yatırımcıların iş yapma süreçlerini kolaylaştırarak dışarıdan daha fazla yatırımın gelmesini sağladı (Luttwak, 2016: 148). 1979'da çıkarılan Ortak Girişimler Şirket Yasası ile ilk etapta yabancı yatırımcılara, liman kentlerinde belirlenmiş ekonomik bölgelerde, Çinli girişimcilerle ortak işletmeler kurmalarına izin verildi (China Embassy, 1979). “kuş kafesi” olarak bilinen bu uygulamayla yabancı şirketlerin Çin'de uzun vadeli yatırım yapmalarının önünü açtı.

Kuş kafesinde kurulan ortak işletmelerin, gümrüğe takılmadan dış pazarlara girişi kolaylaştırıldı. Ortak işletmeler ile teknoloji ve bilgi transferi sağlandı. Elde edilen birikimle katma değeri yüksek tüketim malları Çin'de üretilmeye başladı ve 1979'da dışa açılma süreci başlatıldı (Luttwak, 2016: 151). Yapılan piyasa reformlarıyla birlikte yerel yönetimlere de ithalat ve ihracat konusunda geniş yetkiler tanındı (Koo, 1990: 809-810). Düşük vergi ve ucuz işgücü politikaları uygulanarak tüketim malları Çin'e akmaya başladı. Bu uygulamaların neticesinde Çin'e hızlı bir sermaye ve teknoloji aktarımı oldu. Öte yandan Margaret Thatcher'in 1982'de Çin'e yaptığı ziyarette Deng Xiaoping ile Hong Kong konusunda uzlaşma sağlanması, Çin'e

gelen yabancı yatırımın artmasını sağladı. Richard Wong'a göre Hong Kong bu süreçte Çin'in dışı açılmasında adeta bir ajan olarak hizmet etti (Wong, 1993: 4).

1.4.4. Dört Modernizasyon

Deng, ihtiyaç duyulan kalkınmayı sağlamak için ilk olarak 1975 yılında 4. Halk Kongresinde tarım, endüstri, savunma, bilim ve teknoloji olmak üzere dört alanda modernizasyonu dile getirdi (Xiaoping, 2015: 66). Daha sonra 1979'da 11. Merkez Komitesinin üçüncü genel kurulunda, tüm yönetim, eylem ve düşünce yöntemlerinin üretici güçlerin büyümesine hizmet etmesi amacıyla değişmesi gerektiğini ve üretici güçlerin büyümesini sağlayacak her şeyi deneyerek test etmeye hazır olduklarını beyan etti (Xiaoping, 2015: 67). Ayrıca Çin'in küresel ekonomiye entegre olması için gerekli reformların başlatılmasına karar verildi. Kongrenin ana konusunu ekonomik kalkınma oluşturdu. Ayrıca gelişmiş ekonomiler ile iş birliği yapılması, modernizasyon kapsamında bilim ve teknolojide ilerleme kaydedilmesi ve tarım reformu üzerine odaklanıldı. Temel hedef olarak, sosyalist modernleşmenin tamamlanması belirlendi.

Öte yandan Deng parti içinde muhalefeti dizginlemek amacıyla dört modernizasyonun ana ilkelerini sosyalizme, proletarya diktatörlüğüne, komünist parti önderliğine ve Marxist-Leninist Mao düşüncesine bağlı kalmak şartını koydu (Xiaoping, 2015: 87). Bu kapsamda devlete ait 6500 büyük kamu girişiminin 4200'den fazlası reform listesine alındı (Demirtepe & Özertem, 2013: 96). Bildiri de-santralizasyon kapsamında yerel yöneticilerin yanı sıra kamu girişimlerinin yöneticilerine de geniş yetkiler tanıdı (Wang ve Coase, 2015: 86). Böylece Çin'de devlet kapitalizmine yönelik ilk adımlar atılmış oldu.

1.4.5. Hane Halkı Sorumluluk Sistemi ve Bireysel Ekonomi

Dört modernizasyon çerçevesinde tarıma ayrı bir önem verildi. Mao döneminde bir türlü istenen seviyeye çekilemeyen tarım, kolektif üretim yapısı nedeniyle düşük verime neden olmaktaydı. Bunun en önemli sebebi üretilen çıktının komüne bağlı olan köylülere eşit paylaştırılmasıydı. Bu sisteme göre devlet vergiyi

belirlediği kota dâhilinde toplanan üründen almaktaydı. Üretim giderlerini çıktıktan sonra kalan ürünü ise köylülere çalışma saatlerine göre eşit şekilde paylaştırmaktaydı. Bu nedenle çok çaba sarf eden ile az çalışanın arasında kazançta çok bir fark olmaması toplam emeğin düşmesine yahut verimsizleşmesine sebep olmaktaydı. Toprakların verimli ve iklim şartlarının elverişli olduğu bölgelerde komün sistemi iyi işlemekteydi fakat verimin az olduğu bölgelerde ciddi bir sorun vardı. Devletin toplu alım yapması ve tek fiyat belirlemesi üretim için daha fazla gider ve emek gerektiren verimsiz bölgelerde köylü üzerinde olumsuz etki yapmakta ve üretim için gerekli motivasyonu sağlamamaktaydı. Bu bölgeler diğer bölgelerin yarattığı refahtan sübvansede edilmesine rağmen köylü yoksulluk çekmekten kurtulamamıştı.

Bu durumun bazı bölgelerde yarattığı kıtlık nedeniyle yerel yönetimler tarafından 1953'te yasaklanan özel çiftçiliğe, örtülü olarak göz yumulmaktaydı. Deneyerek test etmek ve bilgiyi edinmenin en hızlı yolu pratiktir anlayışı ile hareket eden Deng, özel çiftçiliğin yapıldığı bölgelerde üretim artışını örnek göstererek özel çiftçiliği yasal hale getirdi ve "Hane Halkı Sorumluluk Sistemini" getirdi (1983: *Household Responsibility System -- china.org.cn*, 2009). Bu sistem ile beraber küçük komünlerde ve üretim olarak geri kalmış bölgelerde mülkiyeti devlete ait olan topraklar köylünün ortak malı olmaktan çıkartılıp yine mülkiyeti devlete ait olacak şekilde kullanım hakkı hanelere dağıtıldı. Toplu çalışmaya dayalı üretim biçimi, komün yöneticilerinin belirlediği üretim şekline çıkarılarak kararı bireye bırakan ve ürettiği ürün fazlasını yerel pazarlarda satma hakkı tanıyan hane halkı sorumluluk sistemi, kırsal kesimin üzerinde ki devlet baskısını azaltarak üretimde patlama yaşanmasını sağladı. Tarım modernizasyonu sadece devletin planladığı komünlerle ve büyük kooperatiflerle sınırlı kalmadı. Gelir artışı sağlayarak sermaye biriktirme fırsatı olan özel çiftliklerde, teknolojiye yatırım yapmaya başladı ve Mao döneminden beri hedeflenen tarımsal üretim miktarları kısa sürede yakalanarak aşıldı.

1.4.6. Sözleşme Sorumluluk Sistemi ve İki Raylı Sistem

1979 yılına kadar Çin'de seyyar satıcılık bile kapitalizm olarak görülüyordu ve yasaklanmıştı. Ancak hane halkı sorumluluk sistemiyle beraber bireysel ekonomiye geçiş ve tarım alanında sağlanan başarı, bireylerin plan dışı üretim yapmasına ve

bunları serbest bir şekilde piyasa koşullarında satmasına olanak verdi. Bu kapsamda plan dışı üretim ve bireysel ekonomi, sosyalist ekonominin tamamlayıcısı olarak 1982 Anayasasında kabul edildi (*Constitution of the People's Republic Of China, 1982 / US-China Institute, 1982*).

Öte yandan kapitalizm tehlikesine karşı sosyalizmi koruma içgüdüyle 1981 yılında “iki raylı sistem” icat edildi. Bu sisteme göre merkezi hükümet, mevcut planlı ekonominin yanında kademeli olarak serbest piyasa sistemi kurdu. Üretim kotalarını dolduran işletmeler kotaları devletin belirlediği fiyattan satarken kota fazlası üretimi piyasa fiyatından satma yetkisi verildi (*1981: Dual-track Price System -- china.org.cn, 2009*). 1974'te Deng'in Japonya seyahati kapsamında yaptığı Nissan turu, onun dünyanın teknoloji ve endüstride geldiği noktayı görmesini sağladı. Kapitalist şirketlerin iş bölümü, rekabetçi yapısı ve yönetim biçimi Çin'e göre çok ilerdeydi. Deng iki raylı sistem ile Kamu Ekonomik Kuruluşları (KEK)'ni bu seviyeye çıkarmayı amaçladı. KEK'lere planlanan devlet kotası dışında üretim serbestliğinin yansırı sorumluluğu yüksek ama yetkisi sınırlı olan bu girişimlerin yöneticilerine, “sözleşme sorumluluk sistemi” yasası çıkarılarak daha geniş yetkiler verildi (Koo, 1990: 797-798).

Bu sisteme göre yöneticilere plan dışı üretim serbestliği, orta ve üst düzey çalışanları atama yetkisi, ücret politikası, plan dışı üretimde fiyat belirleme serbestliği ve devlet ile yapılan pazarlık sonucu belirlenen ücreti ödedikten sonra şirket kârının içeride tutulabilmesi gibi yetkiler verildi. Ancak bu yetkilerin yanında finansman desteği azaltılarak maddi sorumluluğu artırıldı. KEK'ler yalnızca bir fabrika veya şirket değildi, çalışanlarının bütün sosyal ihtiyaçlarını da karşılamak zorunda olan büyük kampüslerdi (Oktay, 2019: 65-66). Lojman, sağlık, eğitim gibi birçok hizmeti bünyesinde bulunduran KEK'ler devletin finansman desteğini azaltmasıyla piyasaya yönelik üretime ağırlık vermek zorunda kaldılar.

Yöneticiler genellikle devlete sağlamakla yükümlü oldukları ürünleri temin ettikten sonra tüketim malları üretimine ağırlık verdiler. Çünkü bu mallara halkın talebi yoğun ve fiyatları da piyasa belirliyordu. Bu nedenle tüketim malları çok kârlıydı. Bu yasa ülkenin piyasa reformuna geçişini, Çin'in ekonomik büyümesini ve sanayide modernizasyonu hızlandırdı. Ancak KEK'lerin hâlâ planlama ekonomisinin bir parçası olması ve çalışanlarına sağlamak zorunda oldukları sosyal hizmetler,

onların özellikle 80'lerin ortasından itibaren kırsal kesimde yaygınlaşan ve hızla büyüyen Köy ve Kasaba İşletmeleri ile rekabet etmelerini zorlaştırdı. Yaşanan rekabet sonrası zarar eden KEK'lerin birçoğu 90'lardan itibaren çoğunluk hissesi devlette kalması şartıyla özelleştirilmeye başlandı (Oktay, 2019: 61-63)

1.4.7. Köy ve Kasaba İşletmeleri ve Piyasa Reformu

Çin'in piyasa ekonomisine hızla geçişini KEK'lerden ziyade Köy ve Kasaba İşletmeleri (KKİ) sağladı. Büyük atılım sonunda kapatılan kırsaldaki işletmelerin çoğu Kültür Devrimi döneminde tekrar açılmıştı. Ancak bu küçük işletmelerin faaliyet gösterdiği sektörler demir-çelik, çimento, enerji santrali, tarımsal araç-gereç ve suni gübre olmak üzere beş sanayi koluyla sınırlıydı. Ayrıca buldukları bölge dışından hammadde temini yasaktı ve dışarıda ürünlerini satmaya yönelik pazar kısıtlaması vardı. Hammaddenin büyük bir bölümü Materyal Dağıtım Bakanlığı tarafından kamu girişimlerine dağıtılıyordu. Büyük stoklar tutan KEK'ler nedeniyle küçük işletmelerin hammaddeye erişimi zordu. Bu durum KKİ'lerin uzun bir süre KEK'ler ile rekabet etmesini imkânsız kıldı. Küçük işletmeler genellikle KEK'lerin ihtiyacı olan ara mamulleri sağlıyor bazı iş kollarında taşeronluğunu yapıyordu.

Reform döneminin başlamasıyla beraber kalkan kısıtlamalar küçük işletmelerin hızla büyümesinin ve yaygınlaşmasının önünü açtı. Bu dönemle beraber tüketim mallarına yönelik KKİ'ler farklı bölgelerden hammadde sağlamaya başladılar ve farklı pazarlara açıldılar. Ayrıca küçük ölçekli olmalarından dolayı kamu girişimlerine nazaran planlı ekonominin daha dışında kalmışlardı ve sosyal hizmetler gibi yükümlülükleri de yoktu. Kırsalda iş gücünün ucuz olması emek yoğun bir sektör olan hafif imalatta KEK'lerden daha avantajlı konuma gelmelerini sağladı. Tüketim mallarına olan yoğun talep ve ucuz maliyet KKİ'lerin hızla sermaye büyümesine ve buna bağlı yatırım yaparak teknolojik olarak ilerlemelerine neden oldu. 1978 yılına kadar GSYİH'nın %6'sını oluşturan KİK'ler 1988'de %26'ya çıktı ve sayıları 1.6 milyona ulaştı (Oktay, 2019: 69).

Piyasanın gelişmesine büyük katkıda bulunan küçük işletmeler arz talep dengesinin bozulduğu ürünlerde fiyat artışları ve enflasyona neden oldu. Devlet planlı ekonomi çerçevesinde birçok üründe karne uygulayarak enflasyonun yükselmesini

80'lerin sonuna kadar engellemeyi başarsa da 89'da ve 94'te iki büyük krizin yaşanmasına engel olamadı. 1989'da yaşanan krizle Tiananmen olayları patlak verdi ve reformlar durma noktasına geldi. Ardından 90'lı yıllarda büyük çoğunluğu özelleştirildi.

1.4.8. 1989 Tiananmen Olayları

1978'de resmî olarak başlayan Deng dönemi piyasa reformları, hızlı bir ekonomik büyüme yaşanmasına sebep olmuştu. Ancak planlı devlet ekonomisi hantal olmasına rağmen kontrollüydü. Refah topluma eşit bir şekilde dağılmıyordu fakat enflasyon problemi de yaşanmıyordu. Piyasa ekonomisine geçişle beraber zenginleşen ülkede bu sefer gelir dengesi daha da bozuk bir ülke yarattı. Reform yanlılarına göre bölgeler arası gelişmişlik farkı sorun teşkil etmemekteydi. Sonuçta elde edilen kalkınma Çin'i topyekûn kapsayacaktı ve kuzeybatı (Sincan) gibi az gelişmiş bölgeler de bu kalkınmadan payını alacaktı. Fakat hesaplandığı gibi olmadı. Dışa açılmanın, piyasa ekonomisinin ve hızlı büyümenin bedelini 80'lerin sonunda Çin yükselen enflasyon sonucu yaşadığı kriz ile ödedi.

1988'de hükümet enflasyonu durdurmak için ciddi bir kemer sıkma programını devreye soktu (Wang & Coase, 2015: 203). Bu program 1988-92 arası ekonomik büyümenin duraksamasına neden oldu. Öte yandan başka bir olumsuzluk ise artan yolsuzluktu. Bu dönemde 110 binden fazla üst düzey bürokrat ve parti üyesi yolsuzlukla suçlanarak görevlerinden alındı (Luttwak, 2016: 163). Refah seviyesinin yükselmesi ve dış dünyaya açılmanın sonuçlarından bir diğeri ise toplumda özgürlük konusunda artan taleplerdi. Deng "camları açarsanız birkaç sineğin içeri girmesi kaçınılmazdır" sözü ile bu hareketlere ılımlı yaklaştı (Wang & Coase, 2015: 74). Ancak bu talepler 1989 yılında krizle birleşince öğrenci hareketleri arttı. Aynı dönemde Sovyetler Birliği'nin dağılması ve Berlin Duvarının yıkılması, protesto gösterilerini daha da alevlendirdi.

1989 yılında Tiananmen meydanında, öğrenciler tarafından başlayan gösteriler halk desteği ile giderek büyüdü ve hükümetin içinde de protestolara karşı fikir birliğine varılamaması olayların büyümesine sebep oldu. 1989'da Gorbachev'in Çin'e planlanan ziyareti öncesi gösterileri durdurma kararı alan hükümet orduyu sokağa çıkardı ve

olaylar yüzlerce insanın hayatına mâl oldu. Gorbaçev ziyareti öncesinde bastırılmayan gösteriler nedeniyle görüşme planlandığı gibi Tiananmen meydanında değil Pekin hava limanında sönük bir şekilde gerçekleşti. Fakat ziyaret için gelen yabancı gazeteciler olaylara şahit olarak haberleştirdiler ve bu durum Çin'in yine Kültür Devrimi zamanında olduğu gibi dünya kamuoyundan ciddi tepkiler almasına neden oldu (Kissinger, 2020: 497-498). Tiananmen olayları sonunda içerideki gelenekselci muhalifler ve dışarıdan gelen baskılar nedeniyle Deng yönetimden çekildi.

1.5. DENG DÖNEMİ DIŞ POLİTİKA

1.5.1. Barışçıl Biraradalık

Barışçıl Biraradalık doktrini ilk olarak Çin ile Hindistan arasında 29 Nisan 1954'te yapılan barış anlaşmasında Mao tarafından “barış içinde yaşamın beş ilkesi” şeklinde ortaya kondu. Bu ilkeler karşılıklı saldırmazlık, egemenlik haklarına saygı duymak, başka ülkelerin içişlerine karışmama, eşitlik ve ortak fayda ve barış içinde bir arada yaşamayı ön görmekteydi.

24 Nisan 1955 Bandung Konferansında bu beş ilkeye; temel insan haklarına saygı, BM ilkelerine riayet etmek, her ulusun kendini savunma hakkına saygı göstermek, adalet ve uluslararası sözleşmelere uymak, uluslararası çatışmaların barışçıl yollarla çözümü ve diğer ülkelere baskı yapılmaması gibi ilkeler eklenmiştir (*India and People's Republic of China*, 1958: 57). Mao uluslararası düzende çatışmanın, emperyalist ülkeler ile gelişmekte olan ve sömürülen ülkeler arasında olduğunu ve emperyalizmin ortadan kalkmadıkça barış içinde bir arada yaşamının mümkün olamayacağını savunmuştur (Pekcan, 2019: 89).

1958 Tayvan Krizi nedeniyle bu doktrin sekteye uğramış olsa da Deng'in reform dönemi boyunca bu doktrine sadık kalındı. 1980'lerin başında Deng, diplomaside bu doktrin çerçevesinde emperyalizme karşı çıkma, küresel barışı koruma, Tayvan'ın anakara ile birleşmesi ve Çin'in sosyalist modernleşmesi için gerekli politikaların uygulanması gibi hedefler belirledi. Bu doktrin bağlamında Çin kimsenin iç işlerine müdahale etmeyecek kimsenin de iç işlerine müdahale etmesine

izin vermeyecekti. Pekin'in 1979 yılında Vietnam'a karşı savaş ilan etmesi dışında, genel olarak barışçıl biraradalık ilkesine uygun bir diplomasi izlediği söylenebilir (Keşvelioğlu, 2019: 30).

Deng'e göre ülkenin en önemli problemi ekonomik kalkınmaydı ve dış politikada bu kalkınmayı durdurabilecek tehditler engellenmeliydi. Çin kalkınmasını tamamlayana denk kimseyle rekabete girmemeliydi ve uluslararası sistemde uyumlu ve barışçıl bir aktör olmalıydı. İlerleyen dönemde Çin diplomasisi bu doktrine dayanarak "Uyumlu Dünya" ve "Barışçıl Yükselme" doktrinlerini inşa etti. Günümüzde hâlâ Çin dış politikasının temel stratejisi olarak barışçıl biraradalık söylemini kullandığını görmekteyiz.

1.5.2. Düşük Bir Profil İzlemek

Deng'e göre uluslararası sistemde Çin'e yönelik herhangi bir savaş tehdidi yoktu. Çin için en büyük tehdit kendi yetersiz ekonomisi ve kaydettiği yavaş gelişim performansıydı. Bu nedenle Deng, Çin'in ekonomik, askerî ve teknolojik anlamda süper güç olana kadar yeteneklerini gizleyerek doğru zamanı beklemesi gerektiğini düşünüyordu. Tiananmen olayları sonrası ambargolara maruz kalan ÇHC'nin bu durumdan kurtulmasını sağlamak için Deng ilk kez 1992'de yaptığı bir açıklamada, Çin'in geri ve yoksul bir ülke olduğunu kabul ederek, yeni dönemde yapılacak reformlarla birlikte Çin halkının refahını artırmaya katkı sağlayacak yabancı teknolojileri kullanmaktan çekinmeyeceklerini ifade etti. Çin Dış politikasını "Yalnızca, düşük bir profil izlersek ve çok çalışırsak büyük bir güç olabiliriz, böylece uluslararası ilişkilerde çok daha fazla itibarımız olur" sözleriyle ilan etti (Pekcan, 2019: 92).

1978'de yurtdışına yapılan gezilerde yazılan raporlar üzerine Deng "artık ne kadar geride olduğumuzun farkındayız" sözüyle Japonya seyahatinden sonra basına verdiği bir demeçte "çirkin bir yüzün varsa yakışıklıymış gibi davranma" sözleriyle gerçekçi tavrını ortaya koyarak reform sürecine vurgu yaptı (Kissinger, 2020: 438). Belirlediği misyon çerçevesinde ilk yapılması gereken iş, ekonomik gelişim için yabancı ülkelerin dikkatini çekmek ve ülkenin refah seviyesini yükseltmekti. Ona göre ancak ekonomisi güçlü, teknolojik açıdan rakiplerini yakalamış, modern ve güçlü bir

orduya sahip bir Çin, uluslararası sistemde aktif rol sergileyebilirdi (Ermağan & Üstünel, 2014: 24).

Reform süresince, uluslararası ilişkilerde temel olarak “yeteneklerini gizlemek ve düşük bir profil izlemek” duruşu devam etti ve Çin ilerleyen yirmi yılda geliştirdiği dış ilişkilerde bu yaklaşımı esas aldı. Öncelikle Deng, Çin’in tarihsel olarak husumet yaşadığı Japonya’ya karşı politikasını değiştirdi. Bu bağlamda, 12 Ağustos 1978’de Pekin’de imzalanan ve 22-29 Ekim’de Deng’in Japonya ziyareti esnasında yürürlüğe giren Çin-Japonya Barış ve Dostluk Anlaşması iki ülke arasında bir dönüm noktası oldu (Demirtepe & Özertem, 2013: 84). Japon ziyaretinde Deng’in Japonlar için “Muhteşem çalışkan, zeki ve cesur Japon halkından ders alıyoruz ve ona saygı duyuyoruz” sözü düşük profil dış politikasının bir yansımasıydı ve tarihsel olarak rekabet halinde oldukları Japonya hakkında daha önce hiçbir Çinlinin söylemeyeceği sözlerdi (Kissinger, 2020: 438).

Düşük profil siyasetinin izlenmesinde 1979 yılında Sovyet destekli Vietnam’ın Kamboçya’yı işgali etkili oldu. Çin, Vietnam’a savaş ilan ederek askerî müdahalede bulundu. Çatışmanın sonunda iki tarafta zafer kazandığını iddia etse bile esasen Çin kaybeden taraf olmuştu. Askeri alanda yeterli bir güce sahip olmadığını gören ÇHC dış müdahalelerden kaçınarak ekonomik kalkınmaya odaklandı (The National Interest, April, 2018).

Mao döneminde uygulanan izolasyon politikasından beri konsolosluk düzeyinde diplomatik ilişkileri kopmuş olan ABD ile 1 Mart 1979 itibarıyla karşılıklı büyükelçiler atanarak ilişkiler normalleşti. ABD Çin’in tek temsilcisi olarak ÇHC’yi tanıması ve Deng’in ABD ziyaretiyle hızlanan süreç, İki ülke arasındaki ilişkilerin yumuşamasına neden oldu ve ABD’nin yatırım ve teknoloji transferi konusunda Çin’in en büyük ticari ortağı haline gelmesiyle sonuçlandı.

1.6. JIANG ZEMİN DÖNEMİ VE KÜRESELLEŞME POLİTİKASI

Deng Xiaoping 1989’da Tiananmen olayları sonrası geri plana çekilerek liderliği hamisi olduğu Jiang Zemin’e bıraktı. Tiananmen sonrası parti içinde gelenekselci muhalifler reform karşıtı söylemlerde bulunuyordu ve Deng’in desteklediği birçok kişiyi parti yönetiminden tasfiye ettiler. Jiang’ın Koltuğunun

sallandığını gören Deng, yaptığı reformları korumak amacıyla ve Jiang'a halk desteği sağlamak için 1992'de tekrar sahneye çıktı.

Deng yaptığı reformların en başarılı olduğu Çin'in iki güney kenti olan Shenzhen ve Zhuhai'ye seyahat düzenledi. Seyahat kapsamında reform sürecinde yapılmış sembolik önemi olan yüksek teknoloji tesislerini ve okulları ziyaret ederek burada basına bir takım demeçler verdi (Kissinger, 2020: 532–33). Jiang, Çin'in asker veya devrimci olmayan ilk sivil devlet başkanı oldu. Onun bu özelliği politika ile ideolojiyi birbirinden ayırmasına yardımcı oldu. Yönetimi, süresince Deng dönemi politikalarını büyük ölçüde sürdürdü.

Soğuk Savaşın sona ermesiyle dünya hızla küreselleşme dönemine girmeye başladı ve bu dönemde Çin uluslararası sisteme entegre olmaya yönelik adımlar attı. Bu kapsamda 1991 yılında Şanghay ve Shenzhen'de ilk borsalar açıldı. Çin uluslararası finans piyasalarına girdi. Kamu girişimlerinin açılan borsalara girişlerine izin verildi ve özelleştirilmeye başlandı. Böylece dışarıdan yoğun bir sermaye girişi sağlandı (Wong & Zheng, 2001: 42). 1993'te Çin'e 27,8 milyar dolarlık sermaye girişi oldu ve yatırımlarda patlama yaşandı (Çolak, 2022: 80). Çin ve yabancı ortak girişimlerin artması desteklenerek teknoloji transferi sağlandı. General Motors ve Volkswagen gibi dev firmalar üretimlerini Çin'e kaydırmaya başladı (Çolak, 2022: 77). 1993 yılında artan üretim nedeniyle hammadde ihtiyacı belirdi ve hükümet aynı yıl ilk kez ülke dışından hammadde ithalatına yöneldi (Moak & Lee, 2015: 125). Bu dönem yaptığı açılımlarla Çin, 1978 yılında 20.64 milyar dolar olan dış ticaretini 2001 yılında 509,77 milyar dolara çıkardı (Çolak, 2022: 83). Deng dönemiyle başlayan piyasalaşma sürecinin son halkası 2001 yılında Çin'in Dünya Ticaret Örgütüne katılmasıyla tamamlanmış oldu. Jiang Zemin döneminde kararlılıkla uygulanmaya devam eden reform paketi ile küreselleşmeden payını fazlasıyla alan Çin'in 1993-2003 arasında GSYİH'sı 16 kat büyüdü (Zheng, 2013: 143).

1.7. JİANG DÖNEMİ DIŞ POLİTİKA VE ÜÇ TEMSİL İLKESİ

Tiananmen sonrası birçok ülkeyle dış ilişkileri zarar gören Çin, Jiang Zemin döneminde yaptırımlardan kurtulmak için ilk önce çevre ülkelerle diplomatik ilişkilerini normalleştirdi ve sınır anlaşmazlıklarını çözmeye yönelik adımlar attı

(Pekcan, 2019: 94). Bu kapsamda Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (Association of Southeast Asian Nations, ASEAN) ülkeleriyle yakın ilişkiler yürüttü. 1996 yılında Çin, Rusya, Kazakistan, Tacikistan ve Kırgızistan'ın oluşturduğu Şanghay Beşlisi kuruldu. Öte yandan Zemin hükümeti ekonomik kalkınması için teknoloji olarak yardımına ihtiyaç duyduğu ABD, Japonya, Almanya ve İngiltere gibi Batılı ülkelerle de ilişkilerini yakın tutmaya çalıştı.

İlk olarak 1990 yılında ABD'nin Irak'a askerî müdahalesine çekimser oy vererek iki ülke arasında yumuşama sağlandı. 1997'de İngiltere ile anlaşmaya varıldı ve Hong Kong'un yönetimini, demokratik sistemine ve yaşam tarzına karışmamak kaydıyla devraldı (Beijing Review, 2014). 2001 yılına gelindiğinde sağladığı ekonomik büyüme ile öz güveni artan Zemin yönetimi Deng döneminden kalan düşük profil izleme ilkesinden ayrılarak büyük güç diplomasisi izlemeye başladı (Pekcan, 2019: 95).

Bu kapsamda Zemin'in ilk kez 2001'de ortaya attığı "üç temsil" ilkesi benimsendi. Üç temsil ilkesine göre Komünist Parti gelişmiş üretici güçlerin yani kapitalistlerin, geniş halk kitlelerinin çıkarlarının ve gelişmiş kültürünün temsilcisi olmalıydı ("The National People's Congress of the P.R.C, 2018). Bu kapsamda ÇKP artık sadece proleter güçleri değil girişimcileri, zenginleri ve aydın sınıfı da kapsayacak şekilde genişledi ve herkesin partiye katılımını sağladı. Zemin böylece hem parti ideolojisini değiştirerek reform sürecinin desteklenmesini sağladı hem de Soğuk Savaş sonrası tek kutuplu düzende yeni güvenlik stratejisi oluşturdu. Bu dönemde Çin'de artan milliyetçilik ile beraber Soğuk Savaş zihniyeti bırakılarak ittifaklara karşı mesafeli duruldu. Diplomatik krizlerin barışçıl yollarla güven ve diyaloga dayalı çözümü savunuldu.

1.8. HU JİNTAO DÖNEMİ

1.8.1.Dışarıya Çıkma Politikası

2002'de gerçekleştirilen 16. Merkez Komitede Jiang Zemin yerine genel sekreterliğe seçilen Hu Jintao aynı yıl devlet başkanlığını ve Merkez Askerî Komite başkanlığını devraldı. Bu dönemde sağladığı ekonomik gelişme sayesinde dünyanın

en büyük pazarına dönüşen Çin yabancı şirketlerin hedefi haline gelirken Çinli şirketlerde iç pazara yönelik faaliyetlerini artırdı. Yaşanan üretim patlamasıyla beliren hammadde ihtiyacı Çin'in dışarıda hammadde ve enerji arayışını artırdı ve ABD'den sonra en büyük ikinci petrol ithalatçısı oldu (Çolak, 2022: 99). Küresel ekonomiye entegre olmasıyla birlikte dış ülkelerle olan karşılıklı bağımlılığın artması bu dönem politikaların temelini oluşturmaktadır.

Hu dönemi reform politikalarıyla dünyanın üretim üssü haline gelen Çin'in, dünyayı kendi pazarı haline getirme sürecinin başlangıcını oluşturdu. Hu göreve başladığında ülke ekonomisi 30 yıl boyunca yıllık ortalama %30 büyüme sağlayarak hızla kalkındı. Ancak bu kalkınmayı eşit paylaştıramadı (Wang ve Coase 2015: 191). Bölgeler arasında gelişmişlik farkı ve yolsuzluk Hu döneminin de en büyük problemlerini oluşturdu. Bu problemleri aşmak için Hu, Konfüçyüsçü bir öğreti olan "ahenkli toplum" idealizmine vurgu yaparak devletin resmî programı haline getirdi (Hui ve Chan 2011: 155). Bu kapsamda geniş çapta sosyal politikaları uygulamaya soktu. Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankası'ndan sağlanan fonları büyük oranda az gelişmiş batı bölgelerine kaydırıldı. Sadece 2000-2004 arasında batı bölgelere 460 milyar dolarlık yatırım yapıldı (Lam & Wo, 2006: 254). Öte yandan yolsuzluk sorununu çözmek için 16. Parti Kongresi'nde ÇKP bünyesinde önemli atamaların liyakate dayalı ve şeffaf biçimde kamuoyunu bilgilendirerek yürütülmesi kararı alındı. Atılan bu demokratikleşme adımıyla hem halka hem de yabancı şirketlere ve ortaklara güven verildi (Lam & Wo, 2006: 256).

Dışarı çıkma politikasını tetikleyen en önemli faktör Çin'in hammadde ihtiyacıydı. ABD'nin 2001 Irak işgali sonrası petrol ihtiyacının büyük kısmını Irak'tan ithal eden Çin, arzın kesilmesiyle sıkıntı çekmişti. Bu tecrübeden ders alan ve küreselleşmeyle birlikte enerji güvenliğinin farkına varan Çin, ekonomik kalkınmasını güvence altına almak için özellikle hammaddeye yönelik dış yatırımlara yöneldi. Politika çerçevesinde KEK'leri desteklemek için Kamu Varlıklarının Yönetimi ve Denetimi Komisyonu kuruldu (Wang, 2013: 314). Özellikle SINOPEC, CNPC ve CNOOC gibi petrol şirketlerine teşvikler sağlanarak dış yatırımlara yönlendirildi (Zhao, 2008: 208-209). Bu şirketler Venezüella, Kazakistan ve Sudan gibi bölgelere yatırımlar yaparak üç kıtaya yayıldılar. 2009 yılında KEK'lerin toplam değeri üçe katlayarak 3.3 trilyon dolara yükseldi (Yang & Jiang, 2012: 41).

Dışarı çıkma politikası kapsamında uluslararası iş birliklere daha fazla önem verildi. 2001’de Özbekistan’ın katılımıyla Şanghay Beşlisi büyütülerek Şanghay İşbirliği Örgütü adını aldı. 2003 yılında Pasifik ülkelerinin oluşturduğu ASEAN ile işbirliği anlaşması imzalandı. 2009’da (BRICS) Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika’nın yer aldığı ekonomik işbirliği örgütü kuruldu. Uluslararası organizasyonlara önem vermeye başlayan Hu yönetimi 2008 Pekin Olimpiyatları ve 2010 yılında Şanghay Expo Fuarına ev sahipliği yaptı. Dışarı çıkma politikasıyla Çin kabuğunu kırarak uluslararası siyasette daha aktif rol alırken ekonomik olarak politikanın ilk 10 yılında Çin’in GYSİH’sı 1 trilyon 470 milyar dolardan 9 trilyon 670 milyar dolar’a çıktı (Yang & Jiang, 2012: 46). Böylece Çin, Fransa, İngiltere, Almanya ve Japonya gibi dev ekonomileri geride bıraktı ve ABD’nin ardından ikinci ekonomik süper güç oldu.

1.8.2. Barışçıl Yükselme ve Uyumlu Dünya Doktrini

Çin’in etkin biçimde uyguladığı küreselleşme politikaları ve Çinli şirketlerin enerji alanlarına yayılması başta ABD olmak üzere Güney Kore, Japonya ve Batılı ülkeleri rahatsız etti ve siyaset uzmanları ile akademisyenler tarafından “Çin tehdidi” kavramı ortaya atıldı. Batılı ülkelerde Çin tehdidinde yönelik makale ve yayınlar üretilmeye başladı. Buna karşılık olarak Çin ekonomik kalkınmasını sürdürebilmesi için barışçıl diplomasinin devam etmesi gerektiğinin farkındaydı.

Hu, bu bağlamda barışçıl yükselme doktrinini oluşturarak ahenkli toplum anlayışını dünyaya taşıdı. Mao dönemiyle başlayan barışçıl biraradalık doktrini Deng döneminin sonunda düşük bir profil göstermeye ve ekonomik kalkınmasını tepki çekmeden tamamlamaya çalışmak için kendisini geliştirmekte olan bir ülke tarifine bırakmıştı. Ülkenin Hu döneminde geldiği konum ile dış politikası değişti ve geliştirmekte olan ülke söyleminden bölgesel güç olma politikasına geçerek barışçıl yükselme söylemini benimsedi.

Barışçıl yükselme kapsamında uyumlu bir dünya oluşturulması için dört faktör öne çıkmaktaydı. Bunlar sırasıyla güvenlik iş birliği, ekonomik iş birliği, uluslararası diyalog ve küresel çapta eşitlikçi bir yapı oluşturmak için BM sisteminde reform talebidir (Çolak, 2022: 98). Dış politikada küresel bir aktör olmanın ilk adımları bu

dönemde atılarak yumuşak güç politikaları uygulanmaya başlandı. ABD 2000'lerden itibaren Çin tehdidi kapsamında Çin'i çevreleme politikasına tekrar döndü. Buna karşılık Hu yönetimi barışçıl yükselme doktriniyle ABD'ye karşı dengeleme politikası olarak Latin Amerika, Asya, Afrika ve Avrupa ile ilişkilerde emperyalist sömürüye karşı "kazan-kazan" politikası temelinde işbirliği yaklaşımını öne çıkardı.

Kamu diplomasisini işleterek birçok ülkede, Çin dilini ve kültürünü tanıtmak amacıyla Konfüçyüs Enstitüleri açıldı. 2004'te açılmaya başlanan Konfüçyüs Enstitülerinin amacı dünya genelinde Çincenin yaygınlaşması ve Çin kültürünün benimsenmesini sağlamak olarak belirlendi (Barr & French, 2011: 64-65). Böylece merkez-çevre anlayışıyla yabancılara Çince öğretiminin yasak olduğu anlayıştan farklı bir perspektife geçilerek merkez krallığın hegemonyasını, küresel çapta yaymanın emperyalist adımları atıldı.

Öte yandan uluslararası politikada daha aktif bir rol almak amacıyla bölgesel iş birliklerine ağırlık verildi. Şanghay İşbirliği Örgütü ekonominin yanı sıra bölgesel barış, güvenlik, terörle mücadele, yasa dışı göçle mücadele, enerji güvenliği, bilim ve teknoloji, kültür ve çevre politikaları alanlarında işbirliğini kapsayan siyasi bir platform haline geldi (*Şanghay İşbirliği Teşkilatı (ŞİÖ) / T.C. Dışişleri Bakanlığı*). Ayrıca Güney Kore, Japonya ve Çin arasında işbirliği anlaşması imzalanarak ASEAN+3 teşkilatı kuruldu. Teşkilatın misyonu siyasi, güvenlik, ticaret, çevre, eğitim, sağlık ve kültürel alanlarda işbirliği olarak belirlendi (*History, <http://aseanplusthree.asean.org>*). Çevre ve iklim değişikliği, göç ile mücadele, yenilenebilir enerji alanlarında çeşitli uluslararası vakıf ve derneklere fon desteği sağlandı. Askeri alanda ise Halk Kurtuluş Ordusu (HKO) BM bünyesinde deniz aşırı operasyonlara destek vererek dünya barışına katkıda bulunmakta samimi bir görüntü çizmeye çalıştı.

ABD 11 Eylül 2001 terör saldırılarının ardından Çin tehdidini arka plana alarak dikkatini Ortadoğu'ya verdi ve terörle mücadele için BM Güvenlik Konseyi üyesi olan Çin'in desteğini istedi. Bu dönemde uluslararası istikrara önem veren Çin için de ABD ile ilişkileri iyi tutmak önemliydi. Bu bağlamda 2005'te Çin-ABD stratejik diyalogu başladı ve daha sonra 2009'da Çin-ABD stratejik ve ekonomik diyaloguna dönüştü. Hu dönemiyle birlikte Çin, kabuğunu kırarak, daha aktif bir diplomasi izlemeye başlamıştır. Barışçıl yükselme ve uyumlu dünya doktrinleriyle dengeli davranarak

uluslararası düzende kendine düşman yaratmamaya ve dikkatleri üzerinden dağıtmaya çalışmıştır.

1.9. XI JİNPİNG DÖNEMİ VE ÇİN RÜYASI

2008 küresel krizinden ÇHC’de nasibini almış 2008 yılında % 9,6 ve 2009 yılında % 9,4 büyümüştür (The World Bank Open Data, *GDP growth annual-China*). Aslında kendi büyüme performansının altında kalsa da küçülen dünya ekonomisinde bu denli bir büyüme göstermesi Çin’in ekonomide istikrarının ve nasıl bir güç olduğunun kanıtıydı. Ancak bu performans yine de Hu yönetimini kurtarmaya yetmedi ve 2012 yılında gerçekleştirilen 18. Ulusal Kongrede Genel sekreterliği ve Devlet Başkanlığını Xi Jinping devraldı. Xi Jinping 2020 yılında anayasada yaptığı değişiklikle kendisinin üçüncü kez seçilmesinin önündeki engeli kaldırarak 2022 yılında 20. Ulusal Kongrede görev tazeleyerek Mao’nun görev süresini yakalamış oldu.

Xi göreve geldiği 2012’den itibaren kendinden önceki liderlere nazaran dış ilişkilerde daha aktif bir politika sergiledi ve Çin’in yalnızca komşularıyla iyi geçinen bir ülke olmaktan ziyade onları etkileyebilme gücüne sahip olduğunu vurguladı. Xi bazı politikacı ve akademisyenlere göre uzlaşmacı diplomasiyi bırakıp daha saldırgan politikalar izlemeye başladı (Demir, 2020: 47). Xi’nin Çin diplomasisini üç temel kavramın üzerine oturttüğünü söyleyebiliriz. Bunlar “Çin Rüyası”², “ortak kader topluluğu” ve “başarı için çabalamak”(Demir, 2020: 49). Xi’nin dış politikadaki temel doktrinini oluşturan Çin Rüyası politikasını ilk olarak 2012’de Çin Ulusal Müzesinde yaptığı “Ben, Çin ulusunun canlanmasının modern zamanlardan beri bu ulusun en büyük hayali olduğuna inanıyorum” ifadesiyle duyurdu. Xi, Mart 2013’te ulusal parlamento da yaptığı açıklamada ise Çin Rüyası’nın kendine özgü bir yol izleyerek, Çin halkını oluşturan tüm unsurların Çin tipi sosyalizm sistemini başarılı kılmak ve bu ideal için çabalaması gerektiğini vurgulamıştır (Demir, 2020: 50).

Çin Rüyası, 18 Ulusal Kongrede ÇKP’nin 2021 de kuruluşunun yüzüncü yılına kadar yoksulluğu ortadan kaldırmak, 2035’te sosyalist modernizasyonu tamamlamak

² Çin Rüyası’nın Çince karşılığı Çin Hayalidir. İngilizce literatüre Çin Rüyası olarak girmiştir.

ve 2049’da güçlü, müreffeh, demokratik modern sosyalist Çin’i inşa etmek olarak tarif edilmiştir (Jinping, 2017). Yirmi birinci yüzyılın ortasında hedeflenen ulusal canlanma gerçekleştirilerek zenginleşen Çin dünyanın lideri konumuna gelecektir. Bu hedef kapsamında daha önce izlenen ülkeyi kalkındırmak için uygulanan diplomasi düşüncesi değişerek kalkınma ile sahip olunan zenginliğin diplomasiyi belirlemesi aldı ve ilk kez küresel hegemonya iddiası ortaya çıktı (Jinping, 2017). Xi, izlediği aktif dış politika ile zirve diplomasisini ön plana çıkardı ve bu kapsamda 2016 G20 Zirvesi, 2017 BRICS Zirvesi, 22. APEC Ekonomik Liderler Toplantısı, Kuşak-Yol Forumları gibi birçok zirveye ev sahipliği yaptı.

Öte yandan Xi döneminde komşularla olan iyi ilişkiler yerini gerilime ve krize bıraktı. Özellikle Güney Pasifik’te Çin ile Japonya, Güney Kore, Hindistan ve Vietnam arasında Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) krizi sürmekte ve restleşmeler devam etmektedir. Çin’in son yıllarda artan silahlanmayla birlikte artan askerî gücü bölge ülkeleri kadar bölgede çıkarları ve askerî varlığı bulunan ABD’yi her geçen gün tehdit etmektedir. Çin’in askerî tehdidine karşı dengeleyici unsur olarak ABD 2017’de ilk olarak Japonya eski Başbakanı Şinzo Abe’nin 2007’de kuruluşuna öncülük ettiği Hindistan, ABD, Japonya ve Avustralya’nın oluşturduğu stratejik güvenlik ve işbirliği örgütü QUAD (Dörtlü)’ü tekrar canlandırma girişiminde bulundu. ABD QUAD ile yeni bir Asya NATO’su oluşturma fikriyle ülkelerle görüşmelerine devam etmektedir (Alperen, 2022).

Ayrıca ABD’de Donald Trump’ın başa gelmesiyle birlikte Çin-ABD ilişkileri giderek kötüleşti. Trump ülkedeki sermayenin Çin’de üretim yapmasını ve ABD’nin her yıl Çin’e karşı ticaret açığı vermesini bahane ederek Çin’den gelen çelik ve alüminyum ürünlerine yüksek oranda ek gümrük vergileri getirdi (Khitakhunov, 2020). Bu hamleyle ABD, çelik ve alüminyum sektörünü belirleyen Çin’i zora sokmayı düşünürken Çin’de karşılık vererek Amerikan mallarına ek gümrük vergisi getirdi ve iki ülke arasında “ticaret savaşları” adı verilen döneme girildi. İki ülke arasında yaşanan ticaret savaşı sonucunda Moodys Analytics’in Eylül 2019’da yayınladığı bir rapora göre ABD hâlihazırda 300 bin istihdam kaybına uğradı. Bloomberg 2019 raporuna göre ABD 316 milyar dolar, New York Federal Rezerv Bankasının araştırmasına göre ise ABD şirketlerinin Çin’den yapılan ithalata ek vergilerin gelmesi sebebiyle hisse senetlerinde en az 1,7 trilyon dolar zarar ettiği

açıklanmıştır (Denmark, 2020). Dünya kamuoyu tarafından 2020'de Wuhan'da patlayan ve tüm dünyaya yayılan Covid-19 salgımından Çin sorumlu tutularak uzun bir süre Çin malları boykot edildi ve tedbir nedeniyle Çin mallarının birçok batılı ülkenin gümrüklerinden girişi yasaklandı. 2020 ve 2021 yılında salgından yalnızca Çin etkilenmedi küresel ticaret zincirinin aksaması tüm dünyada enflasyona sebep olurken Çin ekonomisi ise büyük darbe alarak yalnızca % 2,3 büyüme sağladı (BloombergHT, 2020).

Salgın nedeniyle patlayan çip krizi uzun bir aradan sonra Çin ve Tayvan'ı tekrar karşı karşıya getirdi. Dünya çip üretiminin % 54'üne sahip Tayvan bu süreçte Çin'e çip tedarikini durdurunca iki ülke arasında sular tekrar ısındı (Gerek, 2022). Çin'in Tayvan yakınlarında belirli aralıklarla askerî tatbikatlar düzenleyerek Tayvan'ı işgal etme sinyali vermesi, ABD'yi tedirgin etmektedir. Çünkü olası bir işgalde Çin hem Asya pasifikte önemli bir üs edinmiş olacak hem de dünya çip üretiminin merkezini ele geçirerek ABD'nin teknoloji ve otomotiv sektörünün can damarı olan çipe erişimini zorlaştıracaktır (Nuroğlu, 2022). Bu noktada 2022 yılının Ağustos ayında ABD'nin Temsilciler Meclisi Başkanı Nancy Pelosi'nin Çin'in tüm uyarılarına rağmen Tayvan'ı ziyaret etmesi iki bölgede gerilimi başka noktaya taşıdı. Bunun üzerine 2022'de Xi Jinping Merkez Askerî Komisyon Başkanı olarak HKO'nun savaşa hazır olmasını öngören ve 1 Mart 2023'te yürürlüğe girecek olan yasa tasarısına imza attı (Anadolu Ajansı, 2022c).

Tayvan meselesinin bir diğer önemi ve Çin'in ABD ile karşı karşıya geldiği bir diğer proje Xi'nin ilk olarak Eylül 2013'te duyurduğu Kuşak-Yol Girişimi'dir. Xi'nin Çin Rüyasının ve küresel hegemonya hedefinin somut girişimi olan Kuşak-Yol ile Çin, ABD'nin Trans-Pasifik üzerindeki hâkimiyetini kırarak Çin'i çevrelemesinin önüne geçmek ve ticaret yolları üzerinden bir alternatif oluşturarak Amerikan hegemonyasını zayıflatmayı hedeflemektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

ÇİN'İN KÜRESEL PROJESİ KUŞAK YOL GİRİŞİMİ

2.1. GÜÇ GEÇİŞİ VE DÜNYA DÜZENİ

Realist görüşe göre uluslararası düzen devletler arasında güç dengesine bağlı kaotik bir yapıdır. Bu görüşe göre uluslararası düzende herhangi bir merkezi otorite veya uluslar üstü bir güç bulunmaz. Devletler kendi çıkarları doğrultusunda hareket eder ve uluslararası düzeni kendi güçlerinin sınırları içinde şekillendirirler (Nye & Welch, 2017: 93). Tarih boyunca Roma, Osmanlı ve Çin gibi büyük güçler kendi ideolojilerini küresel çapta yaymaya çalışmış ve sahip oldukları güç sayesinde geniş coğrafyalarda kendi düzenlerini hâkim kılmışlardır. Kurmuş oldukları bu düzenler literatürde “Pax- Romana” (Roma Barışı), “Pax- Ottomana” (Osmanlı Barışı) ve “Pax- Sinica” (Çin Barışı) olarak adlandırılmaktadır.

Bir devletin kendi ideolojisi ve meşruiyeti haricinde bir uzlaşma ile oluşturulan ilk uluslararası düzen olarak 1648 yılında Avrupalı devletler arasında imzalanan Vestfalya Anlaşması gösterilmektedir. 1618-1648 yılları arasında Avrupa’da yaşanan Otuz Yıl Savaşları sonucu hiçbir devlet bir diğerine üstünlük sağlayamamış ve Avrupa ciddi kayıplar vermiştir. Bunun üzerine Avrupalılar savaşı bitirmek ve uzlaşma sağlamak amacıyla her devletin riayet edeceği Vestfalya Sistemi olarak adlandırılan bir takım kurallar oluşturdular. Bu sistem ile devletlerin egemenliği, “self determinasyon”, devletlerarası eşitlik ilkesi ve bir devletin iç işlerine başka bir devletin karışmaması gibi ilkeler getirildi. Napolyon Savaşları sonrası Viyana Kongresiyle ise bugünkü Avrupa’nın temelleri atıldı. Ancak oluşturulan bu düzen Avrupa ile sınırlı kaldı ve yine Avrupalılar tarafından sonlandırılarak yirminci yüzyılın ilk yarısında peş peşe iki dünya savaşı yaşandı.

I. Dünya Savaşı sonrası ABD Başkanı Woodrow Wilson’ın 8 Ocak 1918’de ABD kongresinde ortaya koyduğu on dört ilkedeki birisi savaşı bitirmek ve uluslararası sistemde kalıcı barışı sağlamak için Milletler Cemiyeti kurulmasıydı. Bu fikir uluslararası düzende liberalizmin başlangıcı olarak kabul edilmektedir (Lorasdağı, 2022: 8). Liberalizme göre dünya düzeni uluslararası işbirliği, demokrasi, bireysel özgürlükler ve serbest piyasa ekonomisine dayanmaktadır. Birleşmiş Milletler gibi

uluslar üstü bir kurum aracılığıyla barış, güvenlik ve insan hakları gibi konularda işbirliğini savunmaktadır (Nye & Welch, 2017: 94-97). II. Dünya Savaşı sonrası uluslararası sistemde ABD öncülüğünde liberal görüş hâkim olmuştur. On dokuzuncu yüzyılın güçlü devletleri olan Almanya kaybetmiş İngiltere, Fransa ve Sovyetler galip gelmesine rağmen ciddi yara almış, iktisadi ve askerî güçleri yıpranmıştı. ABD ise savaşa sonradan girmiş ve fazla yıpranmadan galiplerin galibi olarak savaştan ayrıldı. Yirmi yıl arayla iki dünya savaşına engel olamayan uluslararası sistem ise sorgulanmaya başladı.

Savaşın sonlarına doğru uluslararası ticaretin tekrar canlanması ve savaşın ağır darbe vurduğu uluslararası para sistemini yeniden kurmak amacıyla 1944 yılında toplanan Milletler Cemiyeti Para ve Finans Konferansının ardından Bretton Wood Anlaşması imzalandı. İngiliz John Maynard Keynes'e göre uluslararası ticaret için "Bankor" adlı ayrı bir para birimi oluşturulmalı kurulacak uluslararası bir banka tarafından basılarak altına endekslenmeliydi (Steil, 2013: 187). Ancak henüz savaşın gölgesindeyken kırk dört ülke fazla bir seçeneği olmadan ABD'li Harry Dexter White'ın planını kabul ederek uluslararası para birimlerinin ABD dolarına endekslenmesini kabul ettiler. Plan doğrultusunda doların altınla takası sağlanmış ve bu görev Amerikan Merkez Bankası'na devredilmiştir. Bu sayede ABD doları ile diğer ulusal paralar arasında sabit döviz kuru oluşmuştur (Steil, 2013: 132). 1947'de Uluslararası Para Fonu (IMF) ve 1945'te Dünya Bankası kurularak liberal düzenin serbest piyasa ayağı oluşturulmuştur. 1973'te SWIFT (Bankalararası Finansal Telekomünikasyon Sistemi) ve 1995 Dünya Ticaret Örgütü ile serbest piyasada ABD'nin istediği dünya düzeni kurulmuştur. Küresel ölçekte para ve ticareti yöneten ABD, 1949'da Kuzey Atlantik Paktını (NATO) kurarak küresel hegemonyasının askerî ayağını oluşturmuştur. Savaş sonrası dünya jeopolitiği "Özgür Dünya" ve "Demir Perde" olarak ikiye ayrılmış ABD donanması bu süreçte Karadeniz ve Hazar iç denizi hariç tüm denizlere yayılarak deniz yollarını kontrol etmeye başlamıştır.

1967'de Arap-İsrail savaşının patlak vermesiyle petrol ihracatçısı Arap ülkelerin oluşturduğu OPEC (Petrol İhracatçısı Ülkeler Örgütü) petrol arzını düşürdü. Bu küresel çapta ticaret zincirlerinin kırılmasına ve enflasyonist bir ortama neden oldu. Enflasyonist piyasa koşullarında devamlı cari açık veren ABD, 1974'te Başkan Nixon'un tek taraflı kararıyla dolar- altın endeksini ortadan kaldırdı ve Amerikan

Merkez Bankası bu tarihten itibaren karşılıksız dolar basma imkânına kavuştu. Dünyanın en fazla ticareti yapılan ürün olan petrol, 1973 OPEC kararıyla sabit döviz kuru olan ABD dolarına endekslenince “petro-dolar” sistemi oluştu ve dünya ekonomisinin büyümesi ve ticaretin genişlemesi bu noktadan itibaren bir ihraç ürünü olan ABD dolarına yaradı. 1989’da Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla ABD tek süper güç olarak kaldı. 1990’lı yıllar tek kutuplu bir dünyanın oluştuğu yıllardı ancak bu durum fazla uzun sürmedi.

Henry Kissinger’a göre gerçek bir küresel düzen hiçbir zaman oluşturulamadı (Kissinger, 2014: 13). Liberal dünya düzeni ABD’nin kendisini “özgürlük” ve “demokrasi” ile özdeşleştirerek kendi jeopolitiğini yaratmaya yönelik bir “Pax-Amerikana” projesine dönüştü. Günümüz uluslararası düzeninde BM, G7, G8, G20 gibi birçok platform oluşturulmuş olsa da küresel çapta tüm ülkeleri kapsayıcı ve bağlayıcı nitelikte değildir. İnsan hakları ve uluslararası hukuk ise ülkelerin kendi çıkarları ve perspektifleri doğrultusunda zorlanmakta ve aşındırılmaktadır. Yine Kissinger’a göre her düzen askerî yenilgiyle değil kendisine yönelik meydan okumanın doğasını ve kapsamını anlamamasından dolayı yok olmaktadır (Kissinger, 2014: 398). Yirminci yüzyıl Almanya’nın meydan okumasına ve bunun sonucunda iki dünya savaşına neden oldu. Yirmi birinci yüzyılda ise Çin’in yükselişi benzer bir meydan okuma riskini artırmaktadır (Kissinger, 2014: 399). Bu durum “yeni bir Güç Geçişi mi yaşanacak” sorusunu gündeme taşımaktadır (Kim & Gates, 2015: 219-220).

1958 yılında Abramo Fimo Kenneth Organski’nin ortaya koyduğu güç geçişi teorisi uluslararası sistemde ülkeleri güç bakımından sınıflandırır ve piramidin en tepesinde yer alan büyük ülkelerin güç olarak birbirine yaklaştığı dönemde baskın güç olabilmek için mücadeleye giriştiğini ve bu dönemlerde savaş ihtimalinin yükseldiğini iddia eder. Günümüzde hiyerarşinin tepesinde baskın güç olarak ABD yer alırken büyük güçler arasında yer alan Çin’in ekonomik ve askeri alanlarda ABD’ye yaklaşması bu teoriye bağlı olarak bir savaş ihtimalini her geçen gün daha da pekiştirmektedir (Kim & Gates, 2015: 220-222).

Çin 2000’li yılların sonlarına doğru ABD’nin küresel sistemine BRICS, Şanghay İşbirliği Örgütü gibi alternatif örgütler kurarak ve ASEAN gibi bölgesel işbirliği örgütlerini destekleyerek meydan okumaya başladı. Esas meydan okuma ise yeni kurulan bu işbirliği örgütlerinde yerel para birimleriyle ticaretin amaçlanmasıydı.

Petro-dolar sistemine alenen meydan okuma olan bu yapıların en somut örneklerinden biri ise Çin'in Kuşak-Yol projesi üzerinde yaşanmaktadır. KYG nin amaçları arasında yer alan yerel para birimleriyle ticaret ve projenin geçtiği güzergâhlar birçok uzman tarafından Çin'in küresel meydan okuması olarak yorumlanmaktadır.

İkinci Dünya Savaşı'ndan günümüze kendi müesses nizamını oluşturan ABD bu çerçevede dünya ticaretinin % 70'inin denizlerden geçmesine bağlı olarak kritik deniz yollarını kontrol etmektedir. ABD'nin Malakka Boğazı, Hürmüz Boğazı, Aden Körfezi, Süveyş Kanalı, Cebeli Tarık Boğazı gibi kritik yerlerde askerî varlık oluşturması ve bu noktaları kontrol etmesi ekonomik olarak ikinci süper güç olan Çin'i deniz yollarına alternatif bir karayolu oluşturma düşüncesine yönlendirmiştir. Bu kapsamda tarihi ipek yolunu yeniden canlandırarak ABD'nin hegemonyası için bir tehdit oluşturmaktadır.

2.2. TARİHİ İPEK YOLU

İpek Yolu'nun tarihi, Hint-Avrupa göçlerine kadar uzanmaktadır. Ancak iktisadi bir teşekkül olarak M.Ö. ikinci yüzyılda Han İmparatorluğu dönemine dayanmaktadır (Lewin & Witt, 2022: 266). İpek Yolu, Çin'den Avrupa'ya kadar ulaşan ticaret yolunu kapsamaktadır. İpek yolu ismi ise ilk olarak 1877 yılında Alman coğrafyacı Ferdinand von Richthofen tarafından güzergâh üzerinde birçok ürünün ticareti yapılmasına rağmen en değerli malın ipek olması sebebiyle kullanılmıştır (Bulut vd, 2018: 124). Dönemin ticaret hacmi bakımından en önemli rotası olan İpek yolunu kontrol etmek stratejik açıdan yayılmacı her devlet açısından kritik rol oynamıştır. İpek, kâğıt, porselen, baharat, değerli taşlar vb. birçok ürün bu yol aracılığıyla Asya'dan Roma ve Mısır gibi imparatorluklara taşınmıştır. Çin'in Xian kentinden başlayan yol Kaşgar'a Kaşgar'dan Horasana oradan Karakurum Dağlarını aşarak İran üzerinden Anadolu'ya ve Anadolu'dan Akdeniz'e ve Avrupa'ya ulaşmaktaydı. İpek Yolu tüm kollarıyla beraber yaklaşık 64.000 km uzunluğa sahipti (Filiz vd, 2019: 619).

Tarihin değişik dönemlerinde devletler, İpek Yolu güzergâhını kontrol etmek için birbiriyle mücadele etmiş olsa da yolun esas çıkış noktası olan Çin'in konumunu etkilememiş, Çin imparatorluğu bu yol üzerine yapılan Türk ve Moğol baskınlarıyla

uğraşmıştı. Türkler ve Moğolların Çin üzerinde hâkimiyet kurduğu dönemlerde de İpek Yolu siyaseti değişmemiştir (Filiz vd, 2019: 620). On beşinci yüzyılda pusulanın icadı ve Ümit Burnu'nun keşfiyle beraber İpek Yoluna alternatif bir rota bulunmuş o dönemde daha hızlı daha güvenli ve daha ekonomik olması sebebiyle ticaret deniz yollarına kaymış ve İpek Yolu stratejik önemini kaybetmiştir. Ancak günümüzde Avrasya'yı kapsayan bu tarihi güzergâh ÇHC tarafından modern İpek Yolu projesi olan Kuşak Yol Girişimi ile yeniden canlandırılmak istenmektedir.

2.3. KUŞAK YOL GİRİŞİMİ

2011 yılına kadar ekonomik büyümesi % 10 seviyelerinde olan Çin'in 2011'de büyüme performansının % 7 'ye düşmesi ve 2013 yılında emtiaya ticaretinde ABD'yi geçerek ihracatta lider konuma gelmesine rağmen büyüme hızında yavaşlama dönemine girdi (Tekir & Demir, 2019: 264).

Bu durum Çin'i ekonomik kalkınmayı hızlandırmak ve daha nitelikli hale getirmek amacıyla yeni bir dinamik oluşturmaya ve Çin Rüyası çerçevesinde jeopolitik hedeflerini geliştirerek küresel çapta açılmaya itti. Bu kapsamda ilk kez 2013 yılında Xi Jinping, Kazakistan Nazarbayev Üniversitesinde yaptığı bir konuşmada Kuşak Yol Girişimini (KYG) duyurdu. Kadim ipek yolunun yeniden canlandırılması gerektiğinden bahseden Xi aynı yılın Ekim ayında Endonezya Parlamentosunda 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projesini ilan etti. KYG tarihi ipek yolu rotasına atıf yaparak demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu dijital kablo ve boru hatlarından oluşan ulaşım ağını ve işbirliği içinde olan ülkelere yapılacak yatırımlarla geniş çaplı bir ekonomi kuşağını kapsamaktadır. Ulaşım, enerji ve telekomünikasyon ağları ile geçtiği tüm bölgeleri projeye entegre etmeyi amaçlamakta ve girişim bu tarihten itibaren Çin'in dış politikasını ve ekonomi politikalarını şekillendirmektedir.

Çince Yi Dai Yi Lu, Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road/OBOR) olarak tanımlanan projenin adı, daha sonra uluslararası kamuoyu tarafından oluşabilecek tehdit algılamalarına karşı işbirliği ve ortaklık gibi kavramlara vurgu yapılarak Kuşak Yol Girişimi/İnisiyatifi (Belt and Road Initiative /BRI) şeklinde değiştirilmiştir (Andreea Brinza, 2022). Girişimin kuşak bölümünü, Çin'i, Orta Asya, Rusya ve Avrupa'ya bağlayan kara ve demir yolları oluşturmaktadır. Kuşak ile aynı zamanda Çin az

gelişmiş batı bölgelerini kalkındırmayı amaçlamaktadır. Yol kısmını ise Çin'in güneydoğu limanlarından başlayarak Çin denizinden Bengal Körfezi, Hint Denizi, Kızıl Deniz ve oradan Akdeniz'e bağlayan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu oluşturmaktadır.

Girişim yalnızca Çin ekonomisine yönelik değil aynı zamanda geçtiği ülkelerdeki altyapıyı tesis etmek ve bu ülke ekonomilerini kalkındırmak amacıyla kazan-kazan temelinde küresel ticareti geliştirmek olarak açıklanmaktadır. KYG bu kapsamda kendisine beş temel hedef belirlemektedir bunlar sırasıyla: ülkeler arası politika koordinasyonu, altyapı bağlantısı, ticaret engellerinin azaltılması, girişimde yer alan ülkelerle ortak para politikası oluşturarak finansal entegrasyon sağlamak ve bilgi dolaşımını hızlandırarak insanı insana bağlamaktır (Wang, 2022). KYG Küresel ısınma ve iklim değişikliğine yönelik projeler geliştirerek kendini güncellemektedir. Bu kapsamda Çin Ekoloji ve Çevre Bakanlığı tarafından 2017 yılında Yeşil Kuşak ve Yolu Teşvik Rehberi yayınlanmıştır. Bu rehber ışığında 2019 yılında Kuşak ve Yol Forumunda yeşil ve sürdürülebilir ekonomik büyümeyi sağlamak amacıyla girişime yeşil finans, yeşil ulaşım, yeşil kentleşme, yeşil inovasyon ve yeşil standartlar olmak üzere beş yeni hedef daha eklendi (Wang, 2022.).

KYG'ne 2022 yılı itibariyle 152 ülke ve 32 uluslararası kuruluş dâhil olmuş, girişim küresel hasılanın % 40'ından ve dünya nüfusunun % 60'ından fazlasını kapsamaktadır (Belt and Road Portal, 2023). Ayrıca projenin yıllık ticaret hacminin 5 trilyon dolar olması ve 2030 yılına kadar dünya ticaretini % 5 artırması hedeflenmektedir (Koçpınar, 2022: 30). 4 Temmuz 2022 tarihinde Çin Dışişleri Bakanlığı sözcüsü Wang Wenbin, girişim kapsamında Çin'in 3 bin projeyi üstlendiğini açıklamıştır (Ralph Jennings, 2022). KYG kapsamında en çok yatırım yapılan ülkeler Pakistan, Singapur, Endonezya, Rusya, Malezya, Birleşik Arap Emirlikleri ve Nijerya'dır. Gelinen süreçte ise yapılan toplam yatırım tutarının bir trilyon dolara ulaştığı tahmin edilmektedir (*İMMİB - Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin Etkileri*, 2022). Girişimin en önemli projeleri arasında Çin ile Kazakistan arasında otoyol yapımı, Çin-Tayland arası hızlı tren projesi, Pakistan Gvadr Limanının kapasite artırımı ve Karot Hidroelektrik santrali inşası, Etiyopya-Cibuti arası tren yolu projesi dikkat çekmektedir. Yunanistan'ın Pire Limanının kapasite artırımı projesi ise ABD'nin baskıları sonucunda ÇED raporu bahane edilerek Yunan mahkemelerince

iptal edilmiştir. 14 Kasım 2015 tarihinde Türkiye ve Çin arasında imzalanan mutabakat ile girişime dâhil olan Türkiye'ye ise 2022 itibarıyla yaklaşık 6 milyar dolar yatırım yapıldığı tahmin edilmektedir (*İMMİB - Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin Etkileri, 2022*).

Girişim kapsamında yatırım yapılan alanların başında % 40 ile enerji, % 30 ulaşım %10 inşaat (bina, gayrimenkul vb.) gelmektedir. En çok yatırım yapılan bölgeler ise % 25 ile Doğu Asya % 22 ile Afrika (Sahra altı), % 21 ile Avrasya, % 15 ile Ortadoğu'dur (Wang, 2022.). KYG'nin resmi bir yönetim merkezi veya sekreteryası bulunmamaktadır. Ancak girişimin yönetimi devlet kuruluşları ve devlet tarafından istihdam edilmiş ya da kurulmuş finans kuruluşları ve ajanslar tarafından yürütülmektedir. Girişime başlıca destek veren finans kuruluşları arasında; İpek Yolu Fonu, Çin Kalkınma Bankası, Çin'in IMF ve Dünya Bankasına rakip olarak kurulmasını sağladığı çok uluslu Asya Altyapı Yatırım Bankası, Çin Exim Bankası, Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, Çin İnşaat Bankası bulunmaktadır. Girişimin yönetimini ve planlamasını ise Çin Devlet Konseyi, Çin Ticaret Bakanlığı, Dış İşleri Bakanlığı, Ekoloji ve Çevre Bakanlığı, Merkez Bankası niteliğindeki Çin Halk Bankası yürütmektedir (Wang, 2022).

KYG altı kara iki deniz yolu olmak üzere sekiz ekonomik koridordan oluşmaktadır. Bu koridorlar şu şekildedir:

- Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)
- Çin - Hindini Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)
- Çin - Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)
- Bangladeş-Çin - Hindistan - Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC)
- Çin - Orta Asya - Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC)
- Çin - Moğolistan - Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)
- 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu: Bu yol Çin'in Guangzhou limanından başlayıp, Gwadr Limanı üzerinden CPEC'e ve Kalküta Limanı üzerinden CICPEC'e bağlanarak Güneydoğu Asya'yı Hint Okyanusu, Kızıl Deniz ve Akdeniz üzerinden Avrupa'ya bağlayacaktır.
- Polar İpek Yolu: Kutup İpek Yolu olarak da adlandırılan bu koridorun Asya Pasifiği Kuzey Buz denizinden geçerek Baltık Denizi'ne oradan da Avrupa'ya bağlanması planlanmaktadır.

Şekil 1: Kuşak Yol'un Geçtiği Ana Güzergâhlar



Kaynak: Karagöl, 2017: 2

2.3.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)

Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru, Kuşak Yol Girişiminin kuşak kısmını oluşturan karayolları kısmının ana hattını oluşturmaktadır ve projenin merkezini teşkil etmektedir. Bu hat Çin'in Wuhan, Lianyungang ve Chongqing kentlerinden başlayarak Trans-Sibirya demiryolu üzerinden Rusya'nın Yekaterinburg demiryoluna bağlanmaktadır (Sarwar, 2018: 136). Koridor sırasıyla Kazakistan, Rusya, Belarus, Polonya ve Almanya üzerinden geçerek Hollanda'nın Rotterdam Limanına bağlanmaktadır. Otuzdan fazla ülkeye hizmet veren koridor ilk seferini 2017 yılında İngiltere'den yola çıkan otuz vagonlu bir yük treni ile yapmıştır. Tren Manş Tüneli'ni geçerek Fransa'ya ulaşmış daha sonra Belçika ve Almanya üzerinden NELBEC hattının demiryoluyla 12 bin kilometrelik yolu iki hafta içinde tamamlayarak Çin'in Yiwu kentine ulaşmıştır (BBC News Türkçe, 2017). Güzergâh hava taşımacılığından ucuz ve deniz taşımacılığından daha hızlı olarak kamuoyuna lanse edilmektedir.

Ayrıca güzergâh üzerinde ticareti hızlandırmak ve deniz yoluna karşı rekabet gücünü artırmak için oluşturulacak serbest bölgeler ile gümrük işlerinin "beyanname, denetim, gümrükleme" ilkesine göre basitleştirilmesi alternatif oluşturma açısından önemini artırmaktadır (Sarwar, 2018: 133). Bu demiryolu, Avrasya ve Avrupa arasındaki ticareti lojistik açıdan kolaylaştırmayı amaçlamaktadır. Koridor

kapsamında mevcut demiryolu hatlarının modernizasyonu ve yeni bağlantı noktalarının oluşturulmasıyla, demiryolu hatları, sinyalizasyon sistemleri, liman tesisleri ve diğer lojistik altyapı unsurları geliştirilmekte ve güçlendirilmektedir. Böylece ticaretin daha hızlı, verimli ve güvenli bir şekilde gerçekleşmesi sağlanmaktadır. Koridor üzerinden Çin'den Avrupa'ya giysi, elektronik ürünler ve ev aletleri ihraç edilirken, Avrupa'dan Çin'e otomobil, makine ve gıda ihraç edilmektedir. Avrupa ve Asya arasında ekonomik entegrasyon geliştirilerek ticaretin büyümesine katkı sağlanmaktadır. Bu duruma en iyi örneklerden biri olarak 2014 yılında Almanya'nın konteyner liman kenti olan Duisburg'da kırk adet Çinli şirket bulunurken, 2020 yılında bu sayının yüzü aştığı görülmektedir (Zhu Xiao, Lu Huadong, Zhong Qun, 2023).

Demiryolunun başladığı Jiangsu, dünyanın en büyük konteyner limanlarından biriyken, koridorun bitiş noktasında yer alan Rotterdam, Avrupa'nın en büyük limanına sahiptir. Rotterdam, Avrupa kıtasının lojistik ve ticaret merkezi olarak önemli bir rol üstlenmektedir. Resmî rakamlara göre 2020 yılında NELBEC üzerinden geçen yük treni sayısı 2019 yılına göre % 50 artış göstererek 12.400 rakamına ulaşmıştır (Zhu Xiao, Lu Huadong, Zhong Qun, 2023). Bu oran Covid-19 salgını süresince kriz yaşanan denizyolu taşımacılığına etkili bir alternatif olduğunu göstermektedir. Ayrıca Covid-19 salgını sırasında 2020 yılının ilk yedi ayında AB ve Çin arasındaki ticaret hacminin 2,6 oranında artmasında ciddi rol oynamıştır. Dünya Ticaret Örgütünün verilerine göre 2020 yılı itibariyle Çin, AB'nin en büyük ticaret ortağı AB ise Çin'in en büyük ikinci ticaret ortağı konumunu almıştır.

NELBEC, diğer KYG kapsamındaki ekonomik koridorlarla kıyaslandığında, Avrupa ve Asya kıtasının geniş bir alanını kapsayan stratejik bir öneme sahiptir. Bu koridor sayesinde, Çin'in iç kesimleri ve Avrasya'nın az gelişmiş bölgelerinde ticaret merkezleri kurularak bölgelerin kalkınması hızlanmaktadır. Avrupa ve Asya arasında ticareti kolaylaştırmakta ve ekonomik büyümeyi desteklemektedir. Öte yandan Çin'in Rusya ve Türkmenistan gazı gibi enerji kaynaklarına ulaşmasını kolaylaştırmaktadır. İlerleyen süreçte enerji nakil hatlarının geliştirileceği koridorda Rusya kritik rol oynamaktadır (Sarwar, 2018: 137).

2.3.2. Çin- Hıncını Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC)

CICPEC'i oluşturan ülkeler Çin, Kamboçya, Malezya, Myanmar, Tayland, Laos, Vietnam ve Singapur'dur. Mekong Nehri'nden dolayı Büyük Mekong Alt Bölgesi olarak da adlandırılan Hıncını Yarımadasında yaklaşık 300 milyon insan yaşamaktadır. Çin'in ASEAN ülkeleriyle iş birliğini geliştiren bu proje, 26 Mayıs 2016 tarihinde hayata geçirildi. CICPEC ile oluşturulacak koridor Çin ile Hıncını bölgesiyle birlikte toplam 32 Asya ülkesini kara, demir ve deniz yoluyla birbirine bağlayacak (Sinir, 2020: 64). Proje kapsamında Lancang-Mekong nehir kanalının yenilenmesi, Kunmig-Singapur hızlı tren projesi, Çin-Tayland demiryolu, Çin-Laos demiryolu inşası, Kunming-Bangkok otoyol yapımı Mohan-Boten serbest ticaret bölgesi gibi başlıca yatırımları saymak mümkündür.

Şekil 2: Çin- Hıncını Yarımadası Ekonomik Koridoru



Kaynak: Monitor, 2017

CICPEC kendi içinde doğu, batı, kuzey-güney ve orta koridor olmak üzere dört kola ayrılmaktadır. Doğu koridorunda Vietnam-Kamboçya-Tayland batı koridorunda Çin, Myanmar, Tayland, orta koridorda Çin-Laos-Tayland ve ortadan güneye doğru ilerleyen kuzey-güney koridorunda Çin-Laos-Tayland-Malezya-Singapur bulunmaktadır. Deniz İpek Yolu güzergâhı içinde önemli bir bölge olan Hıncını

Yarımadası'na CICPEC kapsamında 2030 yılına kadar tahmini 2 trilyon dolar yatırım yapılması planlanmakta ve bu yatırımın büyük bir kısmını Çin üstlenmektedir (Tamer, 2019). Bölgeye yapılması planlanan yeni limanlar eski limanların genişletilmesi, yeni kanalların oluşturulması gibi lojistik ve ulaşım yatırımları KYG yatırımlarının yaklaşık olarak % 30'unu oluşturmaktadır (*China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*, 2018). CICPEC Japonya'nın Asya Afrika Kalkınma Koridoru projesiyle kesişerek Asya Kalkınma Bankasının sunduğu finans ve altyapı desteğinden faydalanmaktadır. Japonya bu konuda KYG'ni eleştirse de iki proje bölgede birbirlerinin yatırımlarını tamamlar niteliktedir. CICPEC kapsamında bölge ülkelerinden Singapur, yapılan yatırımlar açısından ön plana çıkmaktadır.

Hindiçini Yarımadası dünya deniz ticaretinin önemli bir kısmının geçmesi ve Malakka Boğazı gibi stratejik önemi olan bölgeleri içermesi sebebiyle yalnızca Çin için değil aynı zamanda ABD, Fransa, İngiltere, Japonya ve Hindistan gibi ülkeler için de kritik öneme sahiptir. Hem CICPEC koridoru hem de Deniz İpek Yolu güzergâhının geçtiği bu bölge KYG yatırımlarının ağırlık merkezini oluşturmaktadır. CICPEC sayesinde Çin hem ekonomik olarak ASEAN ülkeleriyle yakın ilişkiler kuruyor hem de Japonya ve Hindistan gibi bölgede rekabet halinde olduğu ülkelere karşı siyasi güç kazanmaktadır.

2.3.3. Çin- Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)

2013 yılında iki ülke arasında imzalanan mutabakat zaptının ardından 2015 yılında Xi Jinping'in Pakistan ziyareti sonrası açıklanan CPEC koridoru Çin'in batısında bulunan Sincan Uygur Özerk Bölgesi ile Pakistan'ı kapsamaktadır. Koridorun kapsam ve amaçlarını ortaya koyan 2017-2030 yılları arası uzun dönem planı metni yalnızca Pakistan'ın değil aynı zamanda İran, Afganistan ve Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin, geliştirilen ulaşım ve enerji altyapısıyla en uygun işlere sahip olacağını ve telekomünikasyon altyapısı ile hızlı bilgi alışverişi sağlanarak akademik, kültürel ve bölgesel iş birliğinin artacağı iddiasındadır (*CPEC Secreteriat*, <https://cpec.gov.pk/>.)

CPEC koridoru, Çin açısından jeoekonomik olmanın yanı sıra jeostratejik açıdan da büyük önem taşımaktadır. Çünkü enerji bakımından zengin ancak denize açılmayan Orta Asya enerji havzalarını Gvadır Limanı üzerinden taşımak mümkündür. Ayrıca enerji konusunda dışa bağımlı olan Çin enerji ihtiyacının % 80'ni deniz yoluyla tedarik etmekte ve bu durum Çin'in enerji güvenliği açısından Malakka boğazını hayati kılmaktadır (Sinir, 2020: 67). Malakka boğazına alternatif oluşturacak koridor, ABD'nin güçlü olduğu ve deniz ticaretinde önemli bir nokta olan Malakka boğazını bypass etme imkânı vermekte ve Pakistan üzerinden direkt İran körfezine ulaşımı sağlamaktadır.

Pakistan'ın gelişmişlik düzeyi düşük olan Belucistan eyaletinde bulunan ve güvenlik tehditleri sebebiyle uzun zamandır işletilemeyen ve atıl kalan Gvadır Limanı, Asya Altyapı Yatırım Bankasının sağladığı sekiz milyar dolarlık uzun vadeli krediyle yenilenerek kullanıma açıldı ve Çinli şirketlere 43 yıllığına kiralandı (Deniz Haber, 2016). Ayrıca CPEC, Çin'in gelişmişlik düzeyi düşük olan batı bölgelerinin Pakistan üzerinden Güney Doğu Asya, Ortadoğu ve Afrika pazarlarına açılmasına imkân sağlayacaktır. KYG kapsamında CPEC koridoruna yapılan yatırım 2022 yılı itibariyle 62 milyar doları geçtiği tahmin edilmektedir. Yapılan yatırımlar ağırlıklı olarak enerji, ulaşım ve telekomünikasyon sektörüne yoğunlaşmaktadır. Bunun yanı sıra Pakistan'ın ekonomik gelişimine katkı sağlaması amacıyla altyapı, turizm, sanayi ve tarım alanlarında da yatırım finansmanı sağlanmaktadır (Gökten, 2019a: 163).

Şekil 3: Çin- Pakistan Ekonomik Koridoru



Kaynak: İDR, 2020

Sincan Uygur Özerk Bölgesinin önemli ve tarihi bir şehri olan Kaşgar şehrinde başlayarak N-35 Karakorum otoyolu üzerinden İslamabad'a bağlanıp oradan Gvadır Limanı'na kadar uzanan yaklaşık üç bin km'lik koridorun, Uygur Özerk Bölgesinin dünyaya açılan kapısı olması hedeflenmektedir. Koridorun geçtiği alanların güvenlik açısından sıkıntılı olması projenin ilerlemesini engelleyen bir faktördür (Gökten, 2019a: 164). 2022 yılı itibariyle koridorun Havelian-Thakot kısmı, Peşaver-Karaçi Otoyolu ve Hakla DI Khan Otoyolu olmak üzere 810 km'lik karayolu tamamlanmıştır. Ayrıca Lahor-Turuncu Hat Metro Treni, 820 km'lik Khunjab-Rawalpindi sınır ötesi fiber optik kablo ve dijital karasal multimedya yayını tamamlanan projeler arasındadır. Öte yandan proje kapsamında 3 bin km'lik Boru hattı inşası planlanmaktadır (*CPEC Secreteriat, <https://cpec.gov.pk/>*)

Projede 16 adet tamamlanmış ve yapımı devam eden enerji santrali mevcutken 5 adet yapılması düşünülen santral bulunmaktadır. Karot Hidroelektrik. Sahiwal ve Port Qasim kömür santrali tamamlanan önemli enerji santralleridir. Ayrıca yeşil KYG kapsamında Quaid-e-Azama Solar Park, Jhimpir, Thatta, Sachal Rüzgâr Çiftlikleri gibi yenilenebilir enerji santralleri dikkat çekmektedir (*CPEC Secreteriat, <https://cpec.gov.pk/>*). CPEC en büyük ve en önemli proje olan Gvadır Limanı'nın işletmesi ve çevresindeki 900 dönümlük arazi 40 yıllığına Çin'li bir şirketin kullanımına verilmiş olup Çinli şirket limandan elde edilecek gelirin % 91'ine sahip olacak kalan kısmı Pakistan Hükümetine verilecektir (Gökten, 2019a: 166). Limanın 2022 yılı itibariyle geliştirme ve serbest bölge inşası, Pak-Çin Teknik ve Meslek Enstitüsü, Akıllı Liman Şehri ve Eastbay Otoyolu tamamlanmıştır. Yeni Gvadır Uluslararası Havaalanı, tatlı su arıtma tesisleri, Pak-Çin Dostluk Hastanesi, Kömür yakıtlı enerji santrali inşaatları ise devam etmekte olup 2023 yılında tamamlanmaları planlanmaktadır.

KYG'nin pilot bölgesi olarak nitelendirilen CPEC girişimin en önemli koridoru olarak nitelendirilmektedir. Bu bakımdan CPEC'in başarısı girişimin geleceği açısından da kritik rol üstlenmektedir. Koridor Sincan Uygur Özerk Bölgesi ve Belucistan'ın ÇKP ve Pakistan merkezi hükümetiyle sorun yaşayan bölgelerden geçmesi ve coğrafya koşullarının zorluğundan dolayı maliyetli ve güvenlik riskleri taşıması nedeniyle girişimin en zor projesi niteliğindedir.

2.3.4. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC)

Mayıs 2013'te temelleri atılan koridor Çin'in güneyindeki Kunming kentini Myanmar'ın Mandalay kenti ve Bangladeş'in Dakka kenti üzerinden Hindistan'ın Kalküta kentine bağlamaktadır. Koridorun amacı yalnızca Çin ve Hindistan arasındaki ticareti ve iş birliğini artırmak değil aynı zamanda tamamlayıcı ticaret ilkesiyle bölgede ekonomik ve altyapı olarak geri kalmış olan Myanmar ve Bangladeş'i doğrudan yatırımlar vasıtasıyla kalkındırarak bölge ticaretini geliştirmek ve ekonomik olarak büyümesini sağlamaktır.

Şekil 4: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru



Kaynak: Now, 2019

Ayrıca ekonomik ve nüfus büyüklükleri göz önünde alındığında bu büyüklüğün Çin ve Hindistan ticaretine aynı oranda yansıtılması düşünülmektedir. İki ülkede birbirleri için en büyük dış pazar konumundadır. Bu kapsamda hedef olarak birbirlerinin eksik yanlarını tamamlayıcı şekilde iki ülke arasında doğrudan yatırımlar teşvik edilmektedir. Ayrıca bölge ülkelerinin bir diğer ortak özelliği de kişi başına düşen gelirden dolayı dünya ortalamasının altında bulunmaları. Çin her ne kadar 19.8 trilyon dolar büyüklükle dünyanın ekonomik olarak ikinci süper gücü olsa da 2022 yılı itibariyle 10,262 dolar kişi başına düşen gelirden dolayı dünyada 68. sıradadır (Değirmenci,

2020). Yine Hindistan nominal büyüklükte dünyanın beşinci ekonomisi satın alma paritesinde üçüncü ülke olmasına karşın nüfus büyüklüğü nedeniyle kişi başına gelir çok düşük seviyelerdedir. Myanmar ve Bangladeş nüfus olarak Çin ve Hindistan kadar büyük olmamalarına rağmen iktisadi geri kalmış altyapısı sebebiyle kişi başına düşen gelirleri çok düşük seviyelerdedir. 2021 yılında Bangladeş 2.139 dolar ile 149. Myanmar 1,246 dolar ile 164. sıradadır (Wikiwand - *Kişi başına nominal GSYİH değerlerine göre ülkeler listesi*). Bu nedenle koridorun kapsadığı ülkeler arasında politik sıkıntılar mevcut olmasına karşın bu projeye olan ihtiyaçları Çin'in sunduğu KYG'ni satın almalarını kolaylaştıran bir faktördür.

BCIMEC en yavaş ilerleyen koridorlardan biridir stratejik açıdan Bengal Körfezi'ne açılan limanlara sahip olan bölge avantajlı olsa da Hindistan'ın politik ve jeostratejik çekinceleri ve Myanmar ile Bangladeş'in doğrudan yatırıma olan ihtiyaçları koridor kapsamında yapılması planlanan altyapı projelerinin yavaş ilerlemesine neden olmaktadır. Ekonomik koridordan iktisadi anlamda en çok faydalanacak ülkeler Bangladeş ve Myanmar'dır. Sahip oldukları hidrokarbon, doğalgaz, yenilenebilir enerji potansiyeli ve madenleri zengin olan bu iki ülke beşeri ve teknoloji alanında geri olmaları yoksulluktan çıkamamalarına neden olmaktadır. BCIMEC projesi ile kaynaklarını işlemeden ihraç eden ülkelere Çin ve Hindistan tarafından yapılacak doğrudan yatırımlarla işlemelerine imkân sağlanacak ve bu ülkelerin ucuz işgücünden faydalanılacak. Özellikle tekstil alanında ithalat girdisi çok olan bu ülkelere sektörel bazda destek verilecektir. Hatta ucuz üretimden katma değeri yüksek üretime geçmeyi planlayan Çin, bölgenin ucuz emek gücünden faydalanarak katma değeri düşük emek yoğun sektörleri bölgeye kaydırmayı planlamaktadır (Gökten, 2019b: 108).

BCIMEC'in öngördüğü hedefler ile bölgenin mevcut altyapısı projenin zorluğunu ortaya çıkarmaktadır. Yapılması düşünülen büyük yatırımların geri dönüş sürelerinin yavaş olması ve potansiyelin öngörülenin altında çıkma potansiyeli proje ve taraf ülkeler için birtakım riskler oluşturmaktadır. Öte yandan işbirliğinin belirleyici iki ülkesi olan Çin ve Hindistan'ın arasındaki sınır sorunları ve bölgesel rekabetten doğan güvensizlikte projenin önünde çözülmesi gereken en önemli sorunlardır.

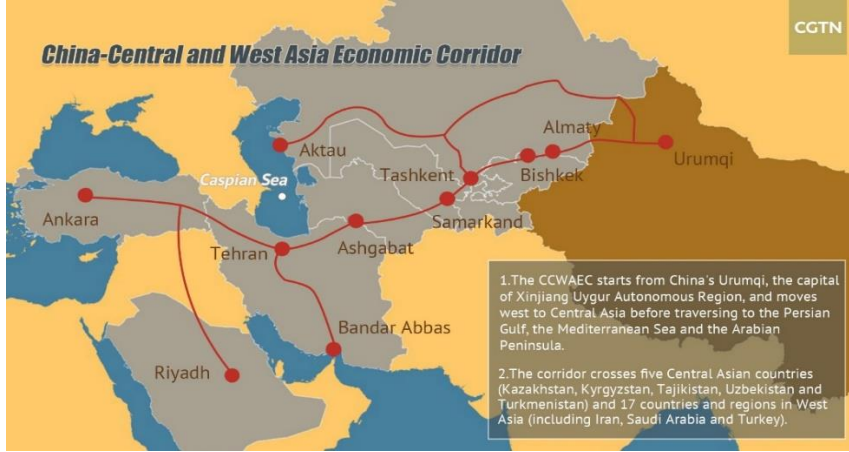
2.3.5.Çin- Orta Asya - Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC)

Orta Koridor olarak da adlandırılan ve tarihi İpek Yolu'nu kapsayan Çin- Orta Asya- Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC) Çin ile Arap yarımadasını birbirine bağlamaktadır. Ancak koridorun rotası tam olarak belli olmamakla birlikte proje kapsamında çizilen haritalarda Sincan Uygur Özerk Bölgesinde bulunan Urumçi kentinden başlayarak Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Afganistan, İran ve Türkiye üzerinden Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya'ya uzanmakta oradan da Polonya ve Almanya üzerinden Rotterdam Limanı'na bağlanmaktadır. Ancak yeni çizilen bazı haritalarda Aktau (Kazakistan) Limanından Hazar'a bağlanarak Azerbaycan ve Gürcistan'da dâhil edilmektedir. Ayrıca Aralık 2022'de Çin ve Suudi Arabistan arasında Vizyon 2030 Bir Kuşak Bir Yol Entegrasyon Planı imzalanarak koridorun Ortadoğu ayağı da şekillenmiştir (*Suudi Arabistan ve Çin arasında... Bir vizyon, bir kuşak ve bir yol*, 2022).

KYG kapsamında yetkililer, CCWAEC'un Orta ve Batı Asya bölgelerinin kaynak açısından zengin fakat altyapı ve fon eksikliği nedeniyle yerel kalkınmanın düşük olduğunu belirtmektedir. Ekonomik ve ticari işbirliği ile sermaye akımının sağlanacağı, yerel ekonomiyi ve sosyal kalkınmayı hızlandıracağını iddia etmektedir (*About China-Central Asia-West Asia Economic Corridor under Belt and Road Initiative - Xinhua Silk Road*, 2020). CCWAEC. Orta Asya'nın beş ülkesi ve Türkiye'nin de içinde bulunduğu 17 ülkeyi içine alan Batı Asya kısmıyla birlikte 22 ülkeyi kapsamaktadır. Projenin Türkiye, İran, Suudi Arabistan ve Ukrayna'nın bulunduğu coğrafyayı Batı Asya olarak kategorize etmesi Çin'in jeopolitik okuması hakkında bize fikir vermektedir. CCWAEC Orta Asya, Arap yarımadası, Basra körfezi, Hazar Havzası ve Akdeniz ile birlikte geniş çaplı bir bölgeyi kapsamaktadır (*China-Central Asia-West Asia Economic Corridor*, 2019).

Orta Asya, Ortadoğu ve Kafkasya'dan geçerek tüm Avrasya'yı kapsayan rota hem mesafe olarak uzun hem de çok alternatifli güzergâhlar sunmaktadır. Bu kapsamda KYG'nin en kapsamlı rotası olarak dikkat çeken CCWAEC ile Çin uzak doğu pazarlarıyla Avrupa'yı birbirine bağlamayı amaçlamaktadır.

Şekil 5: Çin-Orta Asya- Batı Asya Ekonomik Koridoru



Kaynak: CGTN, 2017

CCWAEC'un girişimin Avrupa'ya bağlanan iki koridordan biri olması ve geniş bir coğrafyayı kapsaması aynı zamanda en büyük handikapını oluşturmaktadır. Geçtiği bölgelerdeki istikrarsızlık, savaşlar ve ülkeler arasındaki gerilimler projenin ilerlemesini engellemekte ve geleceğini belirsiz hale getirmektedir. Bu bakımdan KYG'nin başarılı olması CCWAEC'un başarısına bağlıdır aksi halde bölgesel iş birlikleri olarak kalacak olan proje küresel çapta Çin'in hedeflediği ve uluslararası kamuoyuna sunduğu amaçlara yeterli bir alternatif sunamayacaktır. Yeni Avrasya Köprüsü koridoru (NELBEC) da Rotterdam'a bağlanmaktadır ancak tek başına NELBEC hem Çin'in bu projede Rusya'ya fazla bel bağlamasına ve KYG'nin alternatifsiz kalmasına neden olur hem de Türkiye, İran, Suudi Arabistan ve Azerbaycan gibi önemli ülkelerin dışarıda kalmasıyla Ortadoğu ve Akdeniz ayağının eksik kalmasına neden olacaktır.

2022 yılında Kazakistan'daki ayaklanma, Rusya –Ukrayna Savaşı, II. Karabağ Savaşı gibi projenin yaşadığı bölgesel ve küresel sıkıntı ve engellemelerden dolayı belirsiz yanları bulunsa da CCWAEC kapsamında birtakım altyapı yatırımları tamamlanmıştır. Bunlardan bazıları Orta Asya'nın en büyük demiryolu geçidi olan Kamçik Geçidi, Özbekistan demiryolu ve Türkiye'de yapılan boğazın altından geçen tüp geçit Marmaray'dır. Ayrıca 2005'ten 2018 yılına kadar geçen süreçte Çin Türkiye'de büyük kısmı ulaşım, altyapı ve enerji olmak üzere yaklaşık on beş milyar dolar yatırım gerçekleştirmiştir (Yılmaz, 2019: 173). Koridorun önemli bir diğer parçası ise Chongqing-Xinjiang-Avrupa Demiryolu'dur. 11 bin kilometre

uzunluğundaki demiryolu, Polonya üzerinden Almanya'nın Duisburg şehrine ulaşmaktadır. 2011 yılında başlayan Chongqing-Sincan-Avrupa kargo tren seferleri, Chongqing'den başlayarak, Sincan Uygur Özerk Bölgesi veya İç Moğolistan Özerk Bölgesinden geçerek, daha sonra Kazakistan, Rusya, Belarus, Polonya ve Almanya'ya ulaşmaktadır. Böylece Chongqing'den kalkan bir trenin 13 gün içinde Rotterdam Limanı'na ulaşması hedeflenmektedir (*Çin-Avrupa kargo treni seferleri, Çin'deki kalkınmaya güç katıyor - china radio international, 2018*).

Demiryolu, gemi taşımacılığına göre daha az kapasiteli ve maliyetli bir taşıma yöntemi olsa da gemi taşımacılığına göre süre otuz ila kırk gün kısalmaktadır. Öte yandan söz konusu demiryolu ile kargo taşımacılığı hava taşımacılığına göre beş kat daha ucuz olduğu belirtilmektedir (*Çin-Avrupa kargo treni seferleri, Çin'deki kalkınmaya güç katıyor - china radio international, 2018*). Böylece Çin kısa ömürlü ihraç mallarını bu koridor üzerinden ihraç etme imkânı kazanacaktır. Şanghai Limanı'ndan kalkan bir gemi paralel olarak kısa ömürlü malların İskenderun veya Pire Limanı'ndan yüklenerak taşınması da bu ürünlerin ulaşım zamanından tasarruf edilmesini sağlayacaktır.

Öte yandan Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan'ı demiryolu ulaşımı olarak birbirine bağlayacak olan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ile CCWAEC Güney Kafkasya'ya kadar ulaşmış olacaktır. Çin'in Gürcistan'ın Karadeniz kıyısındaki Poti Sanayi Bölgesi'ni alması, bölgeye olan ilgisini gösterirken Karadeniz'e açılma imkânı sağlamakta ve bu bölgedeki enerji koridorundan faydalanarak Çin enerji ihtiyacının bir kısmını bu bölgeden karşılamayı amaçlamaktadır (Bayar, 2019). Çin, CCWAEC ile Karadeniz, Hazar Havzası ve Orta Asya'da bulunan zengin doğal gaz rezervlerine erişim sağlayabilecektir. Bu koridor için Türkiye kilit ülke konumundadır. Ekonomik büyüklüğü sanayi ve teknolojik altyapısının yanı sıra ulaşım, boru hatları ve dijital altyapısı koridor kapsamındaki ülkeler arasında en yeterli olanlardan biridir. Ayrıca coğrafi konum itibariyle avantajlı ve alternatifsiz durumdadır.

2.3.6. Çin- Moğolistan- Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)

Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, 2014 yılında Tacikistan'da üç ülkenin gerçekleştirdiği zirvede Çin devlet başkanı Xi Jinping'in, Çin'in Kuşak Yol

Girişimini, Moğolistan'ın Bozkır Yolu projesi ve Rusya'nın Trans-Avrasya demiryolu ağını birbirine bağlama önerisi üzerine üç ülkenin bölgesel ekonomik birlik hedefleriyle uyumlu olarak ortaya çıkmıştır (Kumar, 2022).

Şekil 6: Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru



Kaynak: Silk Road Briefing, 2018

CMREC Avrasya bölgesinde ticaret ve yatırımı kolaylaştırmaya yönelik alternatif geçiş yolları sunan en kısa kara koridorudur. Proje, ülkeler arası diyalog, altyapı modernizasyonu, ticari iş birliği, transit taşımacılık, enerji, dijital altyapı, insani etkileşim, çevre ve ekoloji gibi alanlarda iş birliğini hedeflemektedir. Çin'in Pekin-Tianjin-Hebei üçgeninden başlayarak Moğolistan'ın Ulan Batur - Ulan Ude merkez rotasından geçerek Rusya'ya uzanan koridor kapsamında 2018 yılında ana rota (Tianjin-Ulan Batur-Ulan Ude) üzerindeki karayolları tamamlanmıştır. Ancak Sovyetlerden kalma Trans-Sibirya demiryolunun modernizasyonu Çin ve Rusya arasındaki jeopolitik rekabet nedeniyle gecikti. Rusya palet genişliğinin, Çin standartlarına göre modernizasyonuna jeopolitik sebeplerden dolayı karşı çıkışa da iki ülke arasında anlaşma sağlanarak 2030 yılına kadar çift hatlı elektrikli demiryolunun tamamlanması hedeflenmektedir (Kumar, 2022). Koridorun merkezinde Moğolistan-Çin sınırında bulunan Erenhot Kara Limanı bulunmaktadır (Monitor, 2020). 2021 yılı itibariyle liman yılda yaklaşık sekiz bin yük treni ile Polonya'ya kadar mal taşıyan

önemli bir ulaşım kanalı konumunda (Xinhua, 2021). Koridor temelde Çin üretimi mallar, Rus petrol ve doğal gazı, Moğolistan'ın kömür, demir, altın, bakır gibi hammadde kaynaklarının ticaretine dayanmaktadır (Namzhiłova, 2023).

CMREC'in finansmanını Asya Altyapı Yatırım Bankası, SCO Bankalararası Konsorsiyumu, BRICS Kalkınma Bankası, İpek Yolu Fonu başta olmak üzere çeşitli ulusal ve uluslararası kurumlar üstlenmektedir (*Mongolia-China-Russia "Economic Corridor"*, 2016). Ancak, bu projenin uygulanması bazı zorluklar içermektedir. Partner ülkelerin farklı kalkınma hedefleri, ekonomik potansiyelleri ve toplumsal yapıları, iş birliği ve koordinasyonun tam anlamıyla gerçekleştirilmesini zorlaştırmaktadır. Moğolistan ve Rusya arasında Sovyetler döneminden kalma bir askerî güvenlik bağı bulunmakta öte yandan iki ülke kalkınma açısından Çin'in sunduğu bu projeden ve yatırımdan yararlanmak istemekte. Fakat iki ülkenin Çin'in borçlandırma diplomasisine ve Çin'e karşı ticaret açığı vererek bağımlı hale gelmemek için ihtiyatlı ve dengeli davrandıkları görülmektedir. Bununla birlikte, koridorun başarılı bir şekilde hayata geçirilmesi, bölgesel ekonomik büyümeyi desteklemek ve iş birliğini artırmak için önemli bir fırsat sunmaktadır.

Neticede, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Asya Pasifik ve Avrasya arasında bölgesel ekonomik iş birliğini güçlendirmek amacıyla geliştirilen önemli bir projedir. Üç ülke yapılacak demiryolu modernizasyonu ve karayollarıyla birlikte ulaşım altyapısının geliştirilmesini, sanayi ve yatırım iş birliğini, ticaretin kolaylaşmasını ve sınır ötesi taşımacılığın teşvik edilmesini amaçlamaktadır (Sinir 2020: 78). Ancak, projenin başarısı için ortak ülkeler arasındaki farklılıkların ve koordinasyon zorluklarının dikkate alınması gerekmektedir.

2.3.7. Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu

Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu projesi, Çin'in Kuşak-Yol Girişimi'nin deniz ayağını oluşturur. Projenin ana rotası, Çin'i Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu üzerinden Avrupa'ya ve Pasifik Okyanusu'na bağlamaktadır. Girişimin çeşitli hedefleri bulunmaktadır. Bunlar başlıca Çin ile Asya'daki kıyı devletleri arasında ticaret hacmini geliştirmek, Çin'in deniz aşırı kaynaklara erişimini artırmak, Hint ve Pasifik Okyanusunun batı kıyısında bir deniz ağı oluşturmaktır.

Bu kapsamda, Çin tarafından finanse edilen kara limanları, su limanları ve boru hatları gibi altyapı projeleri hayata geçirilmiş mevcut limanlar genişletilmiştir. Malakka Boğazı'na bağımlılığı azaltmak amacıyla Myanmar'ın batı kıyısında yer alan ve Çin tarafından finanse edilen Kyauk Phyu Limanı, bu limana bağlamak üzere demir yolu ve boru hatları ve aynı amaçla planlanan Kra Kanalı boru hattı projesi Çin'in Ortadoğu petrollerine daha kolay erişim sağlamasını amaçlamaktadır (Gürdeniz & Tüma, 2017). Özellikle Güney Çin Denizi'nde bulunan limanlar, projenin stratejik önemini yansıtmaktadır. Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki Hainan Adası'nda bulunan Sanya ve Yangpu limanları, büyük yatırımlarla genişletilmiştir. Ayrıca, diğer ülkelerde de liman projeleri gerçekleştirilmektedir.

Deniz İpek Yolu'nun (DİY) etkinliğini artırmak için lojistik ve nakliye altyapısının geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu kapsamda, yeni konteyner terminalleri, depolama tesisleri ve lojistik merkezleri inşa edilmektedir. Ayrıca, demiryolu bağlantıları ve karayolu ağları da güçlendirilmekte ve deniz taşımacılığındaki verimlilik artırılmaktadır. DİY projesi, enerji kaynaklarının taşınması için de önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle petrol ve doğalgazın güvenli ve hızlı bir şekilde taşınması için boru hatları ve enerji koridorları inşa edilmektedir. Bu sayede, enerji ithalatında güvenlik ve verimlilik artırılmakta, bölgesel enerji bağımlılığı azaltılmaktadır. Proje aynı zamanda deniz güvenliğini artırmayı ve deniz kazalarını önlemeyi hedeflemektedir. Bu amaçla, liman güvenliği, deniz güvenlik iş birliği ve sınır kontrolü gibi konularda önlemler alınmaktadır. Ayrıca, proje kapsamında yer alan ülkeler arasında askerî ve güvenlik iş birliği de geliştirilmektedir. DİY, birçok ülkenin katılımını teşvik etmektedir. Proje, ortak yatırım fırsatları ve iş birliği alanları sunarak ekonomik büyümeyi desteklemeyi amaçlamaktadır. Özellikle, projede yer alan ülkeler arasında serbest ticaret anlaşmaları, yatırım kolaylıkları ve finansal iş birliği gibi konuları da ele alınmaktadır.

DİY, Çin'in liderlik statüsünü pekiştirmesini, 2049 yılına kadar Çin Rüyası hedefine ulaşabilmesi için başta Güney Çin Denizi olmak üzere Hint Okyanusu, Batı Pasifik ve Akdeniz'de kontrolün sağlamasını amaçlayan stratejik ve politik hedefler taşımaktadır. Ancak, Çin Dışişleri ve Komünist Partisi bu iddiaları yalanlamaktadır (Clemens 2015: 7). Yetkililer projenin yalnızca ekonomik iş birliğini güçlendirmeyi ve toplumsal kalkınmayı desteklediğini vurgulamaktadır (Ghiassy vd., 2018: 3). Aynı

zamanda projenin, küresel serbest ticarete katkıda bulunarak dünya ekonomisine destek sağlayacağı belirtilmektedir. Birçok ülkenin katılımıyla gerçekleştirilen bu kapsayıcı projenin tamamlanma oranı hakkında kesin bir bilgi vermek zor olsa bile, projenin geniş kapsamlı altyapı yatırımları ve iş birliği faaliyetleriyle ilerlediği bilinmektedir. Proje, Asya ve Avrupa ülkeleri arasında ticaretin daha hızlı, verimli ve güvenli bir şekilde gerçekleşmesini hedeflemektedir. Dünya emtia ticaretinin % 80'i toplam ticaretin % 70'i deniz yoluyla taşınmaktadır (Şahin & Erenel, 2021: 753). DİY rotalarını kapsayan bölgede 2030'da ticaret hacminin yirmi beş milyar ton olması beklenmektedir (Gürdeniz & Tüma 2017). Bu ticaret rotası, deniz taşımacılığını kullanarak malların daha hızlı bir şekilde pazarlara ulaşmasını sağlar. Lojistik altyapının iyileştirilmesi, gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve ticaret engellerinin kaldırılması gibi önlemler ile ticaretin kolaylaştırılmasına katkıda bulunur.

DİY kapsamında iki ana koridor bulunmaktadır. Birincisi Çin ile Hindîçini Yarımadası ekonomik koridoru ile bağlantı kurmak üzere; Güney Çin Denizi'nden Hint Okyanusu'na ulaşan rota ile CPEC ve BCIMEC'nu denize bağlamaktadır ve Gvadır Limanı üzerinden Basra Körfezine ulaşmaktadır. İkincisi ise Güney Çin Denizi, Pasifik Okyanusu, Okyanusya ve Bab-el Mendeb boğazından geçen Güney Pasifik Ekonomik Koridorudur. Bu koridor ile Çin, Arap Yarımadasına ve Aden Körfezi'ne bağlanarak Kızıldeniz üzerinden Akdeniz'i geçerek Venedik'e ulaşmaktadır (Yılmaz, 2019: 33).

Şekil 7: 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu Güzergâhları



Kaynak: Yurdakul, 2019

Koridorun başlangıç noktası Çin'in doğu kıyılarıdır. Çin'in en büyük ticaret limanlarından biri olan Şanghay Limanı, Asya ile Avrupa arasındaki deniz taşımacılığında kritik rol oynamaktadır. Ningbo-Zhoushan Limanı hem konteyner taşımacılığı hem de enerji ürünleri taşımacılığı açısından önemlidir. Shenzhen, Güney Çin Denizi'nde yer alan önemli bir ticaret limanıdır. Çin'in dış ticaretinin merkezlerinden biri olan Shenzhen Limanı, DİY üzerindeki önemli lojistik üslerden biridir. Singapur Limanı ve Malezya'nın Port Klang limanları, Güneydoğu Asya'nın en yoğun limanlarıdır ve DİY açısından stratejik bir konuma sahiptir. Dünyanın en işlek konteyner limanlarından ikisi olan Port Klang ve Singapur Limanı Asya ile Avrupa arasındaki ticaretin merkezi konumundadırlar. Hindistan'ın Mumbai, Cochin ve Chennai limanları koridorun uğrak noktalarıdır. Hindistan'ın Güneyinde bir ada devleti olan Sri Lanka'da Hambantota Limanı stratejik bir öneme sahiptir ve Çinli şirketler tarafından 99 yıllığına kiralanmıştır (Ghiasy vd., 2018: 27). Proje kapsamında en yoğun yatırım yapılan yerlerden biri olan Pakistan'ın Gvadır limanı ile Çin Malakka Boğazına olan bağımlılığını azaltmayı planlamaktadır (Soriani vd., 2017: 74). Ayrıca Gvadır, Çin donanma gemileri için bakım ve ikmal üssü olması Hürmüz Boğazı'nı ve Hint Okyanusu'nu kontrol açısından hayati önem taşımaktadır (Soriani vd., 2017: 75).

Birleşik Arap Emirlikleri'ndeki Dubai Limanı, Ortadoğu'nun en büyük konteyner limanlarından biridir ve DİY'nun Ortadoğu ayağında stratejik bir rol oynamaktadır. Dubai, bölgesel bir ticaret merkezi olarak hizmet verir ve Asya ile Avrupa arasındaki ticaretin geçiş güzergâhlarından biridir. Suudi Arabistan'daki Cidde, Umman'daki Sohar limanları Aden Körfezi üzerinde stratejik değere sahiptir. Ayrıca Mısır'ın Süveyş Kanalı ve Suudi Arabistan'ın Kızıldeniz kıyısındaki Jeddah limanı, önemli geçiş noktalarıdır. Bu ticaret yolunun son aşaması Akdeniz'dir. Türkiye'nin İskenderun, İtalya'nın Trieste, Yunanistan'ın Pire, İspanya'nın Barselona gibi Akdeniz limanları, bu rota üzerindeki önemli varış noktalarıdır. Çanakkale ve İstanbul Boğazı, DİY'nun Asya ve Avrupa'yı Karadeniz ve Hazar Havzasına bağlayan düğüm noktalarıdır. Ambarlı Limanı ve Marmara Denizi'nde yer alan Haydarpaşa Limanı, İstanbul'un önemli ticaret merkezleridir. Ayrıca Yunan mahkemelerinin Pire Limanının genişletilmesine koyduğu engeller ve Yunan hükümetinin ABD baskısı ile Çin'i oyalaması üzerine Akdeniz'de projenin ilerlemesi yavaşlamıştır. Bu durum

üzerine İzmir’de inşası süren Çandarlı Limanının ilerleyen dönemde projenin önemli Limanlarından biri olması beklenmektedir (Utikad, 2019).

DİY henüz tamamlanmamış ve yeni iş birliklerine açık bir projedir. Bu bağlamda geniş bir güzergâhı kapsayan projenin ilerleyen yıllarda gerek istikrarsız bölgeler nedeniyle çıkan engeller, gerekse uluslararası baskılar ve çatışma durumlarından dolayı birtakım değişikliklere uğraması muhtemeldir.

2.3.8. Kutup İpek Yolu

Kutup İpek Yolu diğer adıyla Polar İpek Yolu, ilk olarak 2018 yılında Çin Dış İşlerinin her sene yayınladığı Beyaz Kitap (White Paper)’ta duyuruldu (Xinhua, 2018). Geçmişte “terra nullius”(sahipsiz toprak) olarak nitelenen ve 20. yüzyılın başlarına kadar gizemli bir yer olarak kalan Antarktika, yakın gelecekte en önemli jeopolitik mücadele alanlarından biri olarak görülmektedir (Erkan & Eminoğlu, 2019: 155). Küresel ısınmanın etkisi ve buzulların erimesi her sene Kuzey Buz Denizinden gemilerin geçişini kolaylaştırmakta ve mevsimsel geçiş süresinin uzamasına neden olmaktadır. Bu bağlamda Çin Hükümeti Kutup İpek Yolu(KİY) ile Kuzey Kutbu ve Arktik Bölgesi’ni kullanarak Asya ile Avrupa arasında bir ulaşım koridoru oluşturmayı hedefler.

Deniz İpek Yolu güzergâhlarından farklı olarak, bu koridor, deniz yolundan daha kısa ve daha hızlı bir alternatif sunar. Özellikle deniz yolu taşımacılığında artan trafik uluslararası denizlerdeki darboğazlarda yaşanan sınırlamalar ve gecikmeler düşünüldüğünde, KİY daha rekabetçi bir seçenek olarak ortaya çıkmaktadır. Proje başarılı şekilde hayata geçirilebilirse KYG kapsamındaki rotalara kıyasla daha kısa bir güzergâh olacaktır. Bu sayede taşıma süreleri kısalacak ve mal ticareti daha hızlı hale gelecektir. KİY, aynı zamanda Asya ve Avrupa arasındaki ticaretin çeşitlendirilmesini sağlamaktadır. Bu yeni ulaşım koridoru, geleneksel deniz ve karayolu taşımacılığının yanı sıra alternatif bir seçenek sunar. ABD Jeoloji Araştırma Kurumu’nun yaptığı incelemeler sonucunda Antarktika Bölgesi’nin yaklaşık 240 milyar varil petrol, 1,700 milyar metreküp doğalgaz gibi enerji kaynakları ve doğal mineraller açısından zengin rezervlere sahip olduğu ortaya çıkmıştır (Yarovoy vd., 2014: 9). Bu bakımdan Pekin

Hükümeti KİY ile bölgedeki enerji ve doğal kaynaklara erişimi kolaylaştırmayı hedeflemektedir.

Bölgedeki zengin kaynaklara ulaşmak, ekonomik ve stratejik açıdan önemli bir avantaj sağlamaktadır bu nedenle birçok ülkenin gözü kuzey kutbuna çevrilmiş ve paylaşım sorunu ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda Kuzey Kutup ülkeleri arasında işbirliği sağlamak, sürdürülebilir kalkınmayı planlamak ve denetlemek amacıyla 1996'da aralarında İsveç, Norveç, Finlandiya, Rusya, ABD, Kanada, Danimarka ve İzlanda'nın bulunduğu sekiz Kuzey Kutbu ülkesi tarafından Arktik Konseyi kurulmuştur (Çevik & Durukan, 2020: 255). Çin ise 2013 yılında konseye gözlemci olarak katılmıştır (Steinberg & Dodds, 2015: 109).

KİY kapsamındaki Kuzey Deniz Rotası ön plana çıkmaktadır. Rusya ve Çin arasında Kuzey Deniz Rotası üzerindeki enerji iş birliği, Çin'in enerji ihtiyaçlarını karşılamak ve dış ticaretine katkı sağlamak amacıyla önemli bir rol oynamaktadır. Rota enerji taşımacılığı açısından özellikle LNG (sıvılaştırılmış doğal gaz) konusunda önemlidir. Rusya'nın Yamal LNG projesi, Kuzey Deniz Rotası üzerinden Çin'e doğal gaz ihracatını sağlamaktadır. Böylece Süveyş Kanalı ve Malakka Boğazı üzerinden gerçekleştirilen geleneksel sefere göre mesafe on altı gün kısalmıştır (Çevik & Durukan, 2020: 259). Rusya ve Çin arasında kuzey deniz rotası üzerindeki enerji işbirliği, 2010 yılında gerçekleştirilen ilk LNG transit denemesiyle başlamıştır (Hsiung & Røseth, 2019: 173). 2017 yılında yapılan açıklamalarla, KİY gemi rotalarının KYG ile entegre edileceği belirtilmiştir (Erkan & Eminoğlu, 2019: 164). Bu kapsamda kuzey deniz rotası, enerji güvenliğini sağlamak ve tedarikçileri çeşitlendirmek amacıyla önem taşımaktadır.

KİY'nun bazı zorlukları da vardır. Arktik Bölge'nin sert iklim koşulları, buz kırıcılı özel gemi vb. ekipmanlar gerektirmektedir. Bu durum hem lojistik hem de güvenlik açısından zorlukları beraberinde getirmektedir. Ayrıca, bu bölgedeki küresel ısınmadan kaynaklı çevresel hassasiyetler ve yerli halkların hakları gibi konular da dikkate alınması gereken hususlardandır. KİY projesi, Çin'in küresel ticaret ve ekonomik etkisini artırmayı, bölgesel iş birliğini geliştirmeyi ve ulaşım altyapısını güçlendirmeyi amaçlayan bir girişimdir. Ancak, bu proje henüz tam anlamıyla gerçekleşmemiş olup, gelecekteki gelişmeler ve yatırımlarla birlikte daha fazla önem kazanması beklenmektedir.

2.4. KYG'İN JEOPOLİTK HEDEFLERİ

Kuşak Yol Girişimi, yalnızca tarihi ipek yolu üzerindeki ülkeleri değil neredeyse üç kıtada ki tüm ülkeleri ilgilendirmesi bakımından Çin'in küresel etkisini artırma ve ulusal çıkarlarını koruma amacıyla jeoekonomik olduğu kadar jeopolitik bir hamledir (Tekir & Demir, 2019: 268). Girişim, Çin'in uluslararası alanda daha etkin bir liderlik rolü üstlenme ve Çin Rüyası hedefini gerçekleştirme amacını taşımaktadır. Çin Rüyası kapsamında Çin'in diplomasi anlayışının pratikte neoliberalizmin Konfüçyüsçü bir çeşidi olduğu ve KYG'nin neoliberalizmin ekonomik boyutunu oluşturduğu görülmektedir (Liu, 2018: 105). Ayrıca bu hedef doğrultusunda Pekin, Çin merkezli bir bilinç oluşturarak küresel hegemonya kurmak istemektedir.

Bu strateji, Çin'in ekonomik ve siyasi gücünü artırıp uluslararası arenada daha fazla söz sahibi olmasını, ideolojik ve kültürel değerlerini yayma çabalarını desteklemektedir. Bu açıdan çoğu uzman tarafından KYG Çin'in "Jeopolitik Grand Stratejisi" olarak tanımlanmaktadır (Ploberger, 2017: 290). Xi Jinping'in KYG'ni geliştirmesinde en önemli faktör hiç şüphesiz ABD ve müttefiklerinin oluşturduğu dünya düzeni'ne bir alternatif oluşturmak ve ABD'nin hegemonyasını kırmak için oluşturulan stratejik bir meydan okumadır (Leverett & Bingbing, 2016: 111). KYG, kazan-kazan ilkesine dayalı işbirliği önermesi açısından ABD'nin ikinci Dünya Savaşı sonrası uyguladığı Marshall Planı'ndan farklılık göstermektedir (Tekir & Demir, 2019: 267). Jeopolitik hedefleri arasında küresel güç olma politikasını desteklemek, üretim fazlasını azaltmak, jeopolitik dengeyi sağlamak, enerji güvenliğini sağlamak ve en önemlisi Çin'in para birimi olan Yuanın küresel rolünü güçlendirmektir (Altun vd., 2021: 83-84).

KYG kısa vadede proje ortağı ülkelere iş birliğine dayalı ekonomik fırsatlar yaratıyor olsa da uzun vadede ekonomisi zayıf ülkelerin, Çin'in ekonomik, askerî ve demografik açıdan hegemonya altına girmesi kuvvetle muhtemeldir. Girişim Asya, Avrupa ve Afrika arasında bir bağlantı ağı oluşturarak Çin'in ekonomik ve politik etkisini artırma amacını taşırken Orta Asya, Ortadoğu ve diğer bölgelerde jeopolitik etkisini artırarak dengeleri değiştirmeyi hedefler. Projenin ABD üzerindeki etkisi de önemlidir. Bu girişim, ABD'nin liderliğini zayıflatabilir ve uluslararası düzenin dengesini değiştirebilir. Çin, ŞİÖ ve BRICS gibi kendi paralel yapılarını oluşturarak

Batı'ya olan bağımlılığını azaltmak ve stratejik özerkliğini geliştirmek istemektedir. Öte yandan projenin çevresel etkileri ve partner ülkeleri borçlandırma sorunu KYG'nin ciddi şekilde sorgulanmasına neden olmaktadır Afrika ülkeleri, Myanmar, Sri Lanka gibi ülkelerin verilen yüklü kredileri ödemekte zorlanmaları KYG'nin yalnızca iktisadi kaygılar taşımadığını göstermektedir (Koçpınar, 2022: 37).

Girişimi destekleyen ülkelerin başında İran ve Pakistan gelirken, Hindistan, Japonya ve ABD karşısında duran ülkeler olarak dikkat çekmektedir (Bocutoğlu, 2017: 269). Hindistan kalkınma açısından sunduğu fırsatlar nedeniyle projede Çin ile işbirliği yapsa da Çin'in Hindistan'ı çevreleme politikası nedeniyle temkinlidir. Öte yandan Çin, Dokuz Çizgili Hat iddiasıyla Güney Pasifikte askerî olarak egemen olma amacını taşımaktadır. Ayrıca Afrika'da ve Orta Asya'da İskân politikaları projenin jeopolitik açıdan öne çıkan başlıklardır.

2.4.1. Dokuz Çizgili Hat ve Güney Çin Denizi Politikası

Çin, Güney Çin Denizi'ndeki faaliyetlerini son yirmi yılda önemli ölçüde artırmıştır. Bu alan dünya ticaretinin önemli bir bölümünün geçtiği ve zengin doğal kaynaklara sahip olduğu bir bölgedir. Güney Çin Denizi'nde 213 milyar varil petrol rezervi bulunduğunu açıklayan Çin bu petrol rezervi ile Suudi Arabistan'dan sonra en büyük ikinci rezerve sahip olacaktır (Genç 2019: 12). Ayrıca, bölgede bulunan adalar ve dar boğazlar deniz ticaretinin ve enerji kaynaklarının güvenli bir şekilde taşınmasını sağlamaktadır.

Bu kapsamda Pekin Hükümeti'nin Singapur, Malezya, Filipinler, Myanmar, Kamboçya, Vietnam gibi ülkelerin oluşturduğu ASEAN iş birliği örgütünün stratejik ortağı olması ve diyalog içine girmesinde KYG'yi bir yumuşak güç unsuru olarak kullandığı görülmektedir. Çin KYG ile ticareti geliştirerek karşılıklı bağımlılık üzerinden bölge ülkelerini etkisi altına almaya başlamıştır. Çin'in geleneksel merkez-çevre anlayışında Sinic merkez olarak gördüğü bu bölgeye ağırlık vermesinin önemli sebebi ekonomik kaygıların yanı sıra stratejik ve güvenlik kaygılarıdır. Bu nedenle özellikle Deniz İpek Yolu'nun bir diğer hedefi ABD'nin Güney Çin Denizi'nde ki etkinliğini kırmak ve Çin'i çevreleme politikasını engellemektir (Karluk, 2017: 101)

Çin'in bölgeye dair geçmişten gelen en önemli politikası "Dokuz Çizgili Hatır". Bu hat Güney Çin Denizi'nde yer alan ve Çin Halk Cumhuriyeti tarafından kontrol edildiği iddia edilen adalar, takımadalar, mercan kayalıkları ve deniz alanlarını içine alan bir sınır hattıdır. Hat, ilk olarak 1947 yılında Çin Koumintang Hükümeti tarafından tanımlanmış ve daha sonra Çin Halk Cumhuriyeti tarafından devralınmıştır (CRI, 2016). Dokuz Çizgili Hat, haritalarda dokuz kesik çizgi olarak temsil edilir ve Çin'in deniz alanındaki egemenlik iddialarını göstermek amacıyla kullanılır. Hat toplamda yaklaşık üç buçuk milyon kilometrekarelik bir alana yayılmaktadır. Bu alan, Güney Çin Denizi'nin büyük bir bölümünü kapsar ve Paracel Adaları (Xisha Adaları), Spratly Adaları (Nansha Adaları) ve Scarborough Shoal (Huangyan Adası) gibi önemli adalarında dâhil olduğu kayalıkları ve resifleri içerir. Çin, bölgenin % 80'inde hak iddia etmekte ve bu alanlarda petrol ve doğalgaz arama çalışmalarının yanı sıra yapay adalar inşa ederek askerî güç kullanmaktadır. Bu durum zaman zaman kıyıdaş ülkelerin balıkçılarını rahatsız etmektedir (Genç 2019: 12).

Dokuz Çizgili Hat'tın uluslararası hukuk açısından meşruiyeti ve geçerliliği tartışmalıdır. Çin Halk Cumhuriyeti, bu hat üzerinden tarihi iddialara, jeopolitik stratejilere ve etnik bağlantılara dayanarak Güney Çin Denizi'nde geniş bir deniz alanını kontrol ettiğini savunmaktadır. Bununla birlikte, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS), deniz alanlarının sınırlarını belirleme konusunda kabul gören bir çerçeve sunar ve çoğu ülke, Dokuz Çizgili Hat'tın BMDHS'ne aykırı olduğunu düşünmektedir. BMDHS, deniz yetki alanlarının belirlenmesini kıyı şeritleri belirli kıta sahanlığı ve ekonomik özel bölge ilkesine dayandırır. Filipinler, Vietnam, Tayvan, Malezya ve Brunei gibi bölgede kıyısı olan diğer ülkeler, kendi deniz sınırlarını ve egemenlik iddialarını ileri sürerken, ÇHC ile zaman zaman çatışmalar ve gerginlikler yaşanmaktadır. Bu çekişmeler, doğal kaynaklar, balıkçılık hakları, enerji keşifleri, deniz güvenliği ve serbest dolaşım gibi konuları kapsamaktadır. Bölge ülkelerin, çözüm için diplomatik çabalara devam etmesiyle birlikte, paylaşım noktasındaki kriz hâlâ devam etmektedir.

Şekil 8: Dokuz Çizgili Hat



Kaynak: Genç, 2019: 14

Bu noktada Tayvan'a özel parantez açmak gerekir çünkü bugüne kadar Pekin hükümeti Tayvan'ın Güney Çin Denizi'ndeki faaliyetlerine karşı sert bir tutum sergilememiştir. Bunun nedeni, Tayvan'ı Çin topraklarının bir parçası olarak görmesi ve Birleşmiş Milletler'in ÇHC'yi "tek Çin" olarak kabul etmesidir. Bu durum Çin Rüyası kapsamında Tayvan adasını Çin anakarasına bağlama düşüncesinden dolayı Pekin'in elini güçlendirmektedir. Tayvan hükümeti 7 Temmuz 2015 tarihli Çin Cumhuriyeti Güney Çin Denizi Sorunu üzerine parlamento kararı ile bölgenin kendisine ait olduğunu açıkladı (Genç, 2019: 18). Çin, Güney Çin Denizi'nde yapay adalar inşa ederek buraları askerî üsler haline getirmek suretiyle bölgedeki varlığını güçlendirmek istemektedir. Bu adalar, Çin'e stratejik avantajlar sağlamaktadır. Özellikle askerî üsler ve hava üsleri kurarak deniz ve hava kontrolünü elinde tutmak istemektedir. Hava Savunma ve Tanımlama Bölgesi oluşturma girişimleri de bölgedeki gerilimi artırmaktadır (Yaşar, 2021: 194). Bu sistem Çin'in hava sahasını genişleterek hava araçlarının takibini ve kontrolünü sağlamayı hedeflemektedir. Bu durum, diğer ülkelerin hava trafiği ve askerî operasyonlarının sınırlandırılmasına neden olmakta ve bölgedeki güvenliği tehdit etmektedir. Çin'in bölgedeki askerî gücünü artırarak, potansiyel tehditlere karşı daha etkin bir savunma yeteneği elde etmesini sağlamaktadır.

Çin, KYG için bölgedeki egemenlik iddialarını güçlendirerek deniz sınırlarını genişletmeye çalışmaktadır. 26 Mayıs 2015'te Çin Savunma Bakanlığı'nın açıkladığı Askerî Stratejik Belge ile Çin Ordusu, Deniz Kuvvetleri'nin açık denizlerdeki

bölgelerin savunmasına öncelik verilerek stratejik caydırıcılığı ön plana koyduklarını açıkladı (Genç, 2019: 16). Güney Çin Denizi'ndeki bu durum, uluslararası toplumun dikkatini çekti ve birçok ülkenin tepkisine neden oldu. Pekin hükümeti bu durumdan rahatsız olmakta ve kıyıdaş devletlerle sorunları karşılıklı olarak tartışma taraftarıdır. Ancak bu alanı tamamen kendi egemenlik alanı olarak görmesi ve yapay adalarda silahlanarak tutarsız politikalar izlemesi Pekin hükümetine karşı güvensizlik yaratmaktadır. Bölge ülkeleri, Çin'in genişleme politikalarını dengelemek ve bölgedeki dengeyi sağlamak amacıyla askerî varlıklarını artırmışlardır. ABD, Japonya, Avustralya, Hindistan ve Güney Kore gibi ülkeler, Çin'in faaliyetlerini yakından izlemekte ve gerektiğinde önlem almak amacıyla hazırlık yapmaktadır.

2011 yılında ABD Başkanı Barack Obama'nın öncülüğünde uygulamaya konulan ABD'nin "Asya'ya dönüş politikası", Asya Pasifik bölgesine daha fazla odaklanmayı ve Amerikan çıkarlarını güçlendirmeyi amaçlamaktadır (Yaşar, 2021: 135). Hillary Clinton ise Amerika'nın Pasifik Yüzyılı adlı makalesinde ise ABD'nin çok taraflı ittifaklar kurarak bölgede yeniden dengelemeyi sağlaması ve Çin'inde dâhil olduğu bölge ülkeleriyle ilişkilerin derinleştirilmesi gerektiğini belirtmektedir (Clinton, 2011). Bu politika Çin'in kuşatılma ve çevrenleme hissini artırmıştır. Çinli analistler, ABD'nin Çin'i ana rakip olarak gördüğünü ve onu askerî ve stratejik olarak kuşatmaya çalıştığını iddia etmektedir. Çin, ABD'nin müttefikleri ve dost devletlerini kullanarak Çin'i düşmanlaştırmaya ve tehdidi ortadan kaldırmaya çalıştığını savunmaktadır.

İki ülke arasında ekonomik rekabetin dışında ciddi bir askerî rekabet yaşanmaktadır. Çin, dünyada ABD'den sonra en çok savunma bütçesi açıklayan ülke konumundadır (Göçmen, 2021: 51) Ancak iki ülkenin savunma bütçesi arasında hâlâ ciddi fark vardır. 2019 yılı rakamlarına göre Çin 266,4 milyar dolar savunma bütçesi açıklarken ABD 718,7 milyar dolar açıklamıştır (Göçmen, 2021: 52). Öte yandan Çin tersanelerinin çok hızlı ve AB'nin neredeyse üçte biri maliyetine gemi üretmesi Çin donanmasının firkateyn ve muhrip sayısında ABD donanmasını geçmesini sağlamıştır (Milliyet, 2021).

Çin ekonomisinin % 60'ını dış ticaret oluşturmakta ve dış ticaretinin % 90'ı deniz yoluyla gerçekleşmektedir (Yoshikawa, 2016: 83). Özellikle Malakka Boğazı'nın stratejik önemi, Çin'in endişelerini artırmaktadır. Çin, petrol ihtiyacının %

80'ni bu boğazı kullanarak karşılarken, ABD'nin bölgede konuşlanan 7. filosunun müdahale riskiyle karşı karşıyadır (Töre, 2021: 28). Bu nedenle, DİY kapsamında Hint Okyanusunda Gvadır, Hambantota ve Kyaukpyu gibi limanlara yerleşerek buralarda askerî varlığını artırmaya yönelik “inci dizisi stratejisi” adını verdiği projeyi hayata geçirmektedir. Pekin, İnci dizisiyle Hint Okyanusu'ndaki varlığını güçlendirmeyi ve alternatif ticaret koridorları oluşturmayı hedeflemektedir (Töre, 2021: 29). Strateji KYG kapsamında ilerletilerek dikkat dağıtılmak istense de ekonomik hedeflerle uzun süreli kiralanmış limanların, askerî amaçlarla kullanılması gündeme gelmekte ve aynı zamanda inci dizisi güzergâhı Çin'in Hindistan'ı çevrelediğini göstermektedir.

Pekin Hükümeti Hint Okyanusu'ndaki varlığını artırarak ve Orta Asya boyunca ticaret ve enerji koridorları oluşturarak deniz yollarında oluşabilecek ticaret ve enerji güvenliğine yönelik tehditlere karşı çözümler geliştirmektedir. Örneğin, Çin, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Koridoru (BCIM) gibi projelerle doğu kıyılarındaki limanları iç bölgelere, oradan demiryoluyla Hint Okyanusu'na bağlamayı ve petrol ile sıvılaştırılmış doğal gazı (LNG) deniz yolu yerine trenlerle doğrudan Çin'e taşımayı planlamaktadır (Lee vd., 2018: 283). Ayrıca, Pakistan ve Myanmar üzerinden geçen yollar ve boru hatları, Çin'in Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını azaltmasına ve ABD müdahalesinden daha az zarar görmeye çalışmasına olanak sağlayacaktır.

2.4.2. Afrika Politikası ve Kolonizasyon Sorunu

Çin dışişleri Bakanlığı, KYG kapsamında Afrika ile ilişkilerini “Yeni Çağda Çin ve Afrika Eşitlerin Ortaklığı” olarak tanıtmaktadır (*China and Africa in the New Era*, 2021). Çin ve Afrika arasındaki ilişkiler, tarihsel olarak uzun bir geçmişe dayanmaktadır. İki ülke arasındaki ilişkiler ekonomik ve politik işbirliği temelinde şekillenmiştir. Günümüzde Afrika Çin'in en büyük ithalat kaynaklarından biri, en büyük ikinci denizaşırı mühendislik ve inşaat pazarı haline gelmiştir (Zhou, 2019: 30).

Çin'in Afrika'ya yönelik politikaları, Batı ülkelerinin aksine içişlerine karışma ve müdahale gibi unsurlardan uzak durmasıyla olumlu bir şekilde algılanmıştır. Çin'in, Afrika ülkelerinin desteği ile 1971 yılında BM'ye dâhil olması ilişkileri güçlendirmiştir. Çin, Soğuk Savaş döneminde Afrika'yı bir “fırsat kıtası” olarak

görmüş ve geri kalmış ülkelerle işbirliği yaparak “Üçüncü Dünya” fikrini savunmuş ve Batı emperyalizmine karşı mücadele etme çabası içinde görünmüştür (Koçpınar, 2022: 56).

Çin-Afrika ilişkileri, özellikle ekonomik alanda yoğunlaşmıştır. Bu durum Çin’in hızla büyüyen ekonomisinin enerji talebi ve kaynak ihtiyacıyla doğrudan bağlantılıdır. Afrika, petrol, doğal gaz, kömür, uranyum, maden cevherleri ve diğer değerli mineraller açısından zengindir. Bu nedenle Çin’in bu kaynaklara olan talebi giderek artmaktadır. Çin, Afrika ülkelerinin enerji ihtiyaçlarını karşılanması için altyapı sunmak ve doğal kaynaklara erişim sağlamak amacıyla KYG’ni kullanmaktadır. KYG kapsamında otuz sekiz Afrika ülkesinde enerji projelerine yatırım yapmakta ve enerji kaynaklarını güvence altına almak için yerel hükümetlerle anlaşmalar yapmaktadır. Örneğin, Etiyopya, Sudan, Angola ve Nijerya gibi ülkelerde Çin şirketleri petrol üretimi, rafineri işletmeciliği ve enerji altyapısı projelerine önemli yatırımlar yapmıştır (Schwerbrock, 2017: 5-7).

Ticari açıdan, Çin-Afrika ilişkileri 1995-2005 yılları arasında büyük bir ivme kazanmıştır. Ülkelerarası ticaret hacmi 10 kat artarak 40 milyar dolara ulaşmıştır (Koçpınar, 2022: 56). Bu dönemde, Çin’in Afrika’ya yönelik yatırımları da hızla artmıştır. 2016 verilerine göre Çin Afrika ülkelerine 3,3 milyar dolarlık doğrudan yatırımda bulunmuştur (Zhou, 2019: 30). Ayrıca ticari ilişkilerini daha da güçlendirmek için çeşitli iş birliği forumları ve zirveler düzenlemiştir. Öte yandan Afrika, hızla büyüyen bir nüfusa ve yükselen bir orta sınıfa sahip olması nedeniyle Çin için büyük bir pazar potansiyeli sunmaktadır. Çinli şirketler, Afrika’da çeşitli sektörlerde faaliyet göstererek pazar paylarını artırmayı hedeflemektedir. Telekomünikasyon, inşaat, altyapı, teknoloji, tarım gibi sektörlerde Çinli şirketlerin Afrika’da büyük projeleri üstlendiği ve ürünlerini ihraç ettiği görülmektedir. Örneğin, Çin şirketleri Afrika’da karayolu, demiryolu gibi büyük projeleri üstlenerek kıtadaki ticaret ve ekonomik büyümeye katkı sağlamaktadır (Schwerbrock, 2017: 3-5). Ayrıca, Çin, Afrika ülkeleriyle serbest ticaret anlaşmaları yaparak ticaret engellerini azaltmayı ve ekonomik iş birliğini teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

Çin’in Afrika’ya yönelik politikasında öne çıkan diğer unsur, son yıllarda Çin’deki işgücü maliyetlerinin artmasıdır. Bu durum Çinli şirketlerin düşük maliyetli üretim merkezleri aramalarına neden olmuştur. Afrika, genç bir işgücüne sahip olması

ve düşük işgücü maliyetleri nedeniyle Çin için cazip bir üretim ve montaj merkezi haline gelmiştir. Çinli şirketler, üretim tesislerini Afrika'ya kaydırarak maliyet avantajı elde etmeyi amaçlamaktadır. Ancak bu durum, yerel istihdamı yeterince artırmadığı için eleştirilmektedir. Afrika'da bulunan Çin yatırımlarında % 70-80 oranında Çinlinin çalıştığı belirtilmektedir (Arslan, 2018: 139).

KYG ile Çin, Afrika ülkeleriyle teknoloji transferi ve iş birliği yaparak bilgi ve teknoloji birikimini kıtaya taşımaktadır. Çinli şirketler, telekomünikasyon, güneş enerjisi, yenilenebilir enerji, yapay zekâ, dijital teknolojiler gibi alanlarda Afrika ülkelerine teknoloji ve altyapı sağlamaktadır (Garofalo, 2023: 8-10). Aynı zamanda, proje kapsamında teknik destek, eğitim ve beceri geliştirme programları sunarak yerel iş gücüne nitelik kazandırmayı hedeflemektedir. Bu doğrultuda Çin'in bölgede 160 bin işçi yetiştirdiği belirtilmektedir (Zhou 2019: 29). Bu teknoloji transferi ve iş birliği, Afrika ülkelerinin kalkınma hedeflerine ulaşmalarına yardımcı olabilir ve bilgi ve teknoloji altyapısının güçlendirilmesine katkı sağlayabilir.

Çin'in Afrika politikasının arkasındaki bir diğer önemli faktör, diplomatik ve siyasi amaçlardır. Çin, Afrika ülkeleriyle stratejik iş birliği ve dostane ilişkiler kurarak, uluslararası platformlarda destek arayışında bulunmaktadır. Afrika, Birleşmiş Milletler gibi küresel organizasyonlarda Çin'in çıkarlarını desteklemesi açısından önemli bir oy potansiyeline sahiptir. Ayrıca, Çin, Tayvan'ın diplomatik tanınmasını iptal etmek amacıyla Afrika ülkelerinin desteğini sağlamaya çalışmaktadır. Bu politikalar, Çin'in uluslararası alanda etkinliğini artırma ve küresel liderlik rolünü güçlendirme hedeflerine yöneliktir. KYG kapsamında limanlara yönelik yoğun yatırımlarda dikkat çekmektedir. KYG ile Çin deniz ticaret rotaları üzerinde birçok limana yatırım yapmakta ve bu rotalarda Cibuti örneğinde olduğu gibi askeri üsler elde ederek bölgeyi kontrol etmeye çalıştığı gözlemlenmektedir. Cibuti, Lagos (Nijerya), Pepel (Sierra Leone) Lamu (Kenya), Mombasa (Kenya), Port Sudan, Dar es Salam (Tanzanya), Bagomayo (Tanzanya), Bata(Gine), Massawa (Eritre) ve Lobito (Angola) gibi limanlarda Çin uzun süreli ekonomik ve güvenlik angajmanları oluşturmaktadır (Demissie, 2018: 74). Bu jeopolitik hedefler, Çin-Afrika ilişkilerini derinleştirmiş ve her iki taraf için de çeşitli fırsatlar ve zorluklar yaratmıştır. Çin'in Afrika ile iş birliği, Afrika ülkelerinin kalkınma çabalarına katkıda bulunurken, aynı zamanda Çin'in ekonomik ve jeopolitik çıkarlarını da desteklemektedir.

Çin'in Afrika'ya yönelik politikasında bazı problemler de ortaya çıkmaktadır. Çin politikalarının, kolonyalizme benzer bir şekilde ekonomik sömürüye yol açtığı öne sürülmektedir (Arslan, 2018: 135-136). KYG ile Afrika ülkelerine yatırım yapmak ve çalışmak için birçok Çin vatandaşı yerleşmektedir. Bu durum zaman zaman devletlerin işlerine karışılması riskini beraberinde getirmektedir (Töre, 2021: 141). Örneğin Çinli Şirketler yerel kamuoyunu ve yöneticileri medyayı nasıl yönetecekleri konusunda eğitimler vermektedir ve hangi mevzuatların geçirilmesi gerektiğine yönelik ülkelerin işlerine müdahale ettiği görülmektedir (Töre, 2021: 140). Ayrıca Çin'in yatırımlarının çevreye zarar verdiği ve birtakım yolsuzluk ve rüşvet iddiaları bulunmaktadır (Göçmen, 2021: 81). Bu nedenle Afrika ülkeleri, KYG yatırımlarının sürdürülebilir kalkınmaya katkı sağlaması ve yerel ekonomilere zarar vermemesi konusunda endişelerini dile getirmektedir. Diğer bir zorluk ise borçlanma konusunda ortaya çıkmaktadır. Çin'in borç diplomasisi yürüttüğü Bangladeş ve Myanmar'da olduğu gibi Afrika ülkelerine de verdiği kredilerin geri ödenmesi konusunda bazı sorunlar yaşanmaktadır (*Çin'in borç diplomasisi ve Afrika*, 2018). Bazı Afrika ülkeleri, kredi geri ödemelerini yapmakta zorlanabilmekte ve borç sıkıntısı yaşayabilmektedir. Bu durum, Afrika ülkelerinin Çin ile olan ilişkilerini dikkatli bir şekilde yönetmelerini gerektirmektedir.

Son olarak, Çin'in Afrika'ya olan ilgisi giderek artmaktadır ve bu ilişkilerde avantajlar ve zorluklar bulunmaktadır. Afrika ülkeleri, Çin'in yatırımlarından ekonomik ve altyapı açısından faydalanmakta, ancak aynı zamanda kendi çıkarlarını koruma konusunda dikkatli olmak zorundadır. Afrika'nın diğer uluslararası aktörlerin ilgisini çekmesiyle birlikte rekabet alanları oluşmuştur ve Afrika ülkeleri, bu rekabet ortamında kendi çıkarlarını savunmak için stratejik bir yaklaşım geliştirmelidir. Çin, Afrika'yı kaynak sağlama, pazar payını artırma ve üretim fazlası sorununu çözme potansiyeli açısından önemli bir bölge olarak görmekte bölgedeki varlığını artırmaktadır. Ancak, Çin'in Afrika politikası son dönemlerde tek taraflı ilerleme göstermektedir. Bu durumun yerel endüstrilere olumsuz etkileri olabilir ve Çin'in bölgede hegemonyasını artırabilir.

2.4.3. Ortadoğu Politikaları ve Enerji Güvenliği

Çin'in Ortadoğu'ya olan ilgisi, birkaç ana başlıkta incelenmelidir. Bu başlıklar Enerji ihtiyacını karşılama, pazar payını artırma, jeopolitik konum, üretim fazlasını azaltma, güvenlik ve istikrardır. Ortadoğu'nun enerji kaynakları ve pazar potansiyeli, Çin için büyük bir çekicilik oluşturmaktadır. Çin, enerji ihtiyacının büyük bir kısmını petrol ithalatıyla karşılamaktadır. Bu nedenle, petrol rezervlerine sahip ülkelerle ilişkileri ve tedarik güvenliği, KYG için önemli bir konudur. Suudi Arabistan ve İran, dünyanın en önemli petrol tedarikçileri olmaları nedeniyle Çin'in büyük ilgisini çeken ülkeler arasındadır. 2018 yılında Çin, toplam 464,5 milyon tonluk ham petrol ithalatının 71,6 milyon tonunu Rusya'dan (% 15,4), 56,7 milyon tonunu Suudi Arabistan'dan (12,2) ithal etmiştir (Yıldız, 2019: 55).

Çin, İran'ın Hazar Denizi ve Basra Körfezi'ndeki jeopolitik konumunu önemsemekte ve İran'ı projede önemli bir ortak olarak görmektedir. Aynı şekilde, zengin petrol rezervleri, Kızıldeniz ve Arap yarımadasının stratejik konumu Suudi Arabistan'ın da önemini artırmaktadır. Bu iki ülke aynı zamanda KYG'nin finansmanı için kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankasının kurucularındandır (Yıldırım, 2018: 20). İran ABD'ye karşı Çin'e yakınlaşırken, Suudi Arabistan'da rakibi İran'ın Çin ile yakınlaşmasını önlemek için ilişkilerini güçlendirmektedir. Ancak, bu iki ülke arasındaki gerginlikler ve çatışmalar, Çin'in petrol tedarikini ve dışa bağımlılığını olumsuz etkileyebilecek riskler taşımaktadır. Suudi Arabistan ve İran arasındaki gerilim, sadece enerji güvenliğine yönelik risklerle sınırlı kalmamaktadır. Aynı zamanda, bu anlaşmazlık rekabetin artmasına ve petrol fiyatları üzerindeki baskının artmasına neden olabilir. Çin, enerji yoğun bir ekonomiye sahip olduğu için petrol fiyatlarındaki dalgalanmalar doğrudan ekonomisini etkileyebilmektedir. Bu nedenle Pekin Hükümeti, Ortadoğu'daki istikrarsızlık ve güvenlik sorunlarından etkilenmemek ve kendi çıkarlarını korumak için, Suudi Arabistan ve İran arasındaki gerginlikleri yakından takip etmekte ve iki ülke arasında tarafsızlık ilkesini benimsemektedir.

KYG açısından Ortadoğu önemli bir geçiş noktasıdır ve Çin, bu bölgedeki ülkelerle iş birliği yaparak Deniz İpek Yolu Girişimi'ni hayata geçirmeyi planlamaktadır. Bu çerçevede özellikle 2014-2018 yılları arasında Katar, Kuveyt,

Umman ve Irak'la stratejik ortaklık, BAE, İran ve Suudi Arabistan gibi Körfez ülkeleriyle ise kapsamlı stratejik ortaklık anlaşmaları imzalamıştır (Yıldız, 2019: 56). Bölgenin güvenlik ve istikrarı Pekin Hükümeti açısından en önemli sorunlardan biridir. Bölgede yaşanan terörizm ve iç çatışmalar KYG için güvenlik tehdidi oluşturabilir. Suudi Arabistan ve İran'la beraber Çin'in petrol ithal ettiği en önemli ülke Irak'tır. IŞİD terörünün sonra ermesiyle üretimini artıran Irak 2018 yılında Çin'e 45 milyon ton petrol ihraç ederek Suudi Arabistan'dan sonra ikinci ithalat ülkesi konumuna gelmiştir (Yıldız, 2019: 60).

Böylece Çin, ABD'nin İran'a karşı yaptırımlarını Irak ile dengelemiştir. Bu nedenle Pekin hükümeti terör örgütlerine karşı mücadele için Ortadoğu'da istikrarı desteklemek ve güvenlik iş birliği yapmak amacıyla bölgedeki aktörlerle ilişkilerini güçlendirmektedir. Öte yandan Çin'in Sincan (Doğu Türkistan) bölgesinde yaşayan Uygur Türkleri ile ilgili endişeleri de Ortadoğu'ya olan ilgisini etkilemektedir. Bazı Ortadoğu ülkeleri, aynı dine mensup Uygur Türklerine yönelik Çin'in baskı ve asimilasyon politikalarına karşı destek sağladıkları gerekçesiyle Pekin Hükümetinin tepkisini çekmektedir. Çin, bölge ülkeleriyle ilişkilerini geliştirerek Uygur Türklerine yönelik destek hareketlerini engellemeye çalışmakta ve kendi egemenliğini korumayı hedeflemektedir (Töre, 2021: 128-129).

Pekin yönetimi enerji güvenliğinin yanı sıra Ortadoğu ülkeleriyle ekonomik iş birliğini geliştirerek bölgedeki nüfuzunu artırmayı hedeflemektedir. İki taraf arasındaki ticaret hacmi her geçen yıl artmaktadır. Özellikle Çin'in KYG kapsamında Ortadoğu'ya yapılan yatırımlar ve altyapı projeleri, ekonomik iş birliğini güçlendirmektedir. Bu projelerden en önemli olanları Çinli petrol şirketi SİMOPEC ile Suudi Arabistan'ın ARAMCO şirketlerinin ortak projesi olan Yasref Petrol Rafinerisi, Çin ile İsrail arasında gerçekleştirilen Kızıldeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayacak olan Red-Med Demiryolu projesi ve Kızıldeniz'den Ölüdeniz'e içme suyu aktarımını gerçekleştirecek Red-Dead projesidir (Yıldırım, 2018: 21). Ayrıca, Ortadoğu'nun altyapı eksiklikleri, nitelikli iş gücü ve teknolojiye olan ihtiyacı, Çin için bir fırsat niteliğindedir. Çin, Ortadoğu devletlerinin altyapı ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla bölgede inşaat faaliyetlerine girerek ekonomik nüfuz elde etmeyi ve üretim fazlası sorununu çözmeyi hedeflemektedir. Özellikle hidrokarbon

zengini ülkelerin altyapı eksiklikleri, Çin'in petrol harcamalarını bölgede geri kazanmasını ve üretim fazlasını eritmesini sağlayabilir.

Pekin yönetiminin Ortadoğu'ya yönelik yatırımları sadece enerji ve taşımacılık sektörlerine odaklı olmamış, aynı zamanda gayrimenkul, tarım, metal, turizm, eğlence ve teknoloji gibi farklı sektörlerle de yayılmıştır. Bu bağlamda İran ön plana çıkmaktadır. ABD'nin yatırımlarının da etkisiyle İran 2019 yılında ihracatının % 48'ini Çin'e yapmaktadır aynı şekilde Çin'de ithalatının % 28'ini İran'dan gerçekleştirerek İki ülke birbirlerinin ithalat ve ihracatlarında ilk sırada yer almaktadır (Koçpınar, 2022: 54). Ayrıca iki ülke 2021 yılında 25 yıllığına 400 milyar dolarlık stratejik bir anlaşmaya imza atmıştır. Bu anlaşma ile Çin, İran'dan ucuza petrol ithal edecek, karşılığında bankacılık, ulaşım ve telekomünikasyon altyapısı ve sağlık hizmetlerini sağlayacaktır (BBC News Türkçe, 2021).

Öte yandan Ortadoğu'nun gelişmişlik seviyesi en yüksek olan ülkesi İsrail ile Çin arasındaki iş birlikleri, İsrail'in Akdeniz'deki Ashdod limanını, Kızıldeniz'deki Eliat Limanına bağlayacak olan Red-Med demiryolu'nun yanı sıra teknoloji transferi ve tarım alanında ortak projelerle güçlenmektedir (Xiao, 2016: 16). Çin'in Ortadoğu'ya olan yatırımlarının artmasının nedenleri arasında, Çin'in bölgede sömürgeci bir geçmişe sahip olmaması, KYG'nin kazan-kazan ilkesine dayanması bölge ülkeleri tarafından Batı sermayesinin önüne geçmesini sağlamaktadır. Örneğin, Suriye'nin yeniden inşası sürecinde Çin'in büyük bir rol oynaması ve AB ve ABD'nin bu süreçten dışlanması beklenmektedir. Bu durum, Çin'in Suriye'deki ekonomik ve siyasi etkisini artırma fırsatı sunmaktadır (Pauley & Logan, 2018).

Çin, bölgedeki ilişkilerini güçlendirerek ve projelerini hayata geçirerek hem ekonomik hem de politik olarak Ortadoğu'da daha fazla varlık gösterme çabasıdadır. KYG, Çin'in Ortadoğu'da etkisini genişletmesine ve uluslararası arenada daha aktif bir rol oynamasına yardımcı olmaktadır.

2.4.4. Orta Asya Politikaları ve Küresel Güç Rekabeti

Çin'in Orta Asya politikası, ekonomik çıkarlar, enerji güvenliği, güvenlik kaygıları ve jeopolitik rekabet gibi hususlar üzerine inşa edilmiştir. Çin, Orta Asya'yı kendi çıkarları doğrultusunda şekillendirmeye çalışırken, aynı zamanda diğer büyük

güçlerle rekabet etmek zorunda kalmaktadır. Öte yandan Çin'in Orta Asya'ya açılması pasifikte yaşadığı ABD bloğunu kırma açısından stratejik bir önem taşımaktadır.

Bu bölgedeki dinamikleri ve ilişkileri anlamak, küresel siyasetin ve güç dengelerinin anlaşılmasında önemlidir. Soğuk Savaş sonrası ABD'nin jeopolitik ödül olarak gördüğü Mackinder'ın "kalpgâh" olarak nitelediği alanı kapsayan bölgede Çin, ABD ve Rusya ile rekabet halindedir. Orta Asya'da bu rekabetin yanı sıra, bölgedeki diğer uluslararası aktörlerin de etkisi bulunmaktadır. Türkiye, Avrupa Birliği, Hindistan ve diğer ülkeler bölgeye ekonomik, politik veya güvenlik açısından ilgi göstermekte ve projeler geliştirmektedir. Jeopolitik açıdan, Çin'in Orta Asya politikası, ABD'nin Pasifik stratejisi ve Rusya'nın Avrasya Ekonomik Birliği gibi faktörlerle etkileşim içindedir (Kodaman & Gonca, 2016: 1255).

Çin, Orta Asya'yı kendi ekonomik etki alanına çekmek ve bölgede daha fazla stratejik nüfuz kazanmak istemektedir. Bununla birlikte, ABD ve Rusya da bölgede rekabetçi bir şekilde var olma çabası içerisinde. Özellikle Rusya ile ilişkiler karmaşık bir dinamiktir. Hem iş birliği hem de rekabet içeren bir ilişki sürdürmektedirler. Örneğin, Rusya'nın Orta Asya'da askeri üsleri bulunmaktadır ve enerji kaynaklarına erişim konusunda rekabet halindedirler. Çin, bu rekabet ortamında Orta Asya ülkeleriyle olan ilişkilerini dengeli bir şekilde yönetmeye çalışmaktadır.

Çin'in Orta Asya'ya yönelik yatırımları ve artan ekonomik etkinliği aynı zamanda küresel ve siyasi dengeleri de etkilemektedir. Çin, Orta Asya'da aktif bir rol oynayarak jeopolitik etkisini artırmakta ve küresel sahada daha etkin bir oyuncu olma hedefine yönelmektedir. Bu durum, Orta Asya'yı Çin'in KYG gibi küresel projelerinin bir parçası haline getirmektedir. Bölgedeki petrol, doğal gaz, kömür ve mineraller gibi kaynaklar, Çin'in hızla büyüyen ekonomisinin ihtiyaçlarını karşılamada önemli bir rol oynamaktadır. Bu nedenle, Çin, Orta Asya ülkeleriyle enerji iş birliği anlaşmaları yaparak enerji tedarikini güvence altına almaya çalışmaktadır. Örneğin, Pekin, KYG kapsamında Kazakistan, Türkmenistan ve Özbekistan gibi ülkelerle enerji projeleri ve gaz boru hatları inşa etme çabaları göstermiştir. Ayrıca KYG ile Çin Orta Asya'da gerçekleştirdiği altyapı projeleri, yol, köprü, demiryolu ve enerji hatları ile ulaşım ağlarını geliştirmeyi hedeflemektedir. Bu projeler, bölgedeki ülkeler arasındaki ticareti kolaylaştırmakta ve bölgesel entegrasyonu teşvik etmektedir. Öte yandan bu projeler

sayesinde Orta Asya ülkeleri, Çin'in küresel ekonomik ağlarına entegre olma ve ticaretlerini çeşitlendirme fırsatı bulmaktadır.

Orta Asya ülkeleri de bu ekonomik girişimlerden fayda sağlamayı amaçlamaktadır. Çünkü bu projeler, bölgedeki altyapıyı geliştirerek ticareti kolaylaştırabilir, ekonomik büyümeyi teşvik edebilir ve istihdam fırsatları yaratabilir. Ancak, aynı zamanda Orta Asya ülkelerinin kendi egemenliklerini koruma ve dış güçlerin baskısına karşı denge sağlama kaygıları da bulunmaktadır. Çin'in bölgedeki birtakım faaliyetleri Orta Asya ülkeleri arasında şüphelere yol açmıştır. Çinli şirketlerin Kırgızistan'daki altın madenlerini işletmesine karşı yerel direnişler ortaya çıkmış, Çinli işçilerin altyapı projelerinde çalıştırılması ve Çinli tüccarların ucuz mallarla yerel pazarlara girmesi, yerel işçilerin ve tüccarların ekonomik sıkıntılar yaşamasına neden olmuştur (Kodaman & Gonca, 2016: 1258). Bu noktada bölgede yaşadığı tepkileri kırmak için Çin'in uyguladığı yumuşak güç unsurlarına değinmek gerekir.

Çin 2000'lerin başında uluslararası imajının istediği seviyede olmadığını farketmiş ve yumuşak güç unsurlarına ve kamu diplomasisine önem vermeye başlamıştır. Bu çerçevede Çin Resmi Haber Ajansı (Xinhua), Uluslararası Çin Radyosu(CRI), Çin Merkez Televizyonu(CCTV) gibi kurumlarını küresel ölçekte genişletmiştir. Günümüzde 162 ülkede 541 Konfüçyüs Enstitüsü 1170 Konfüçyüs sınıfı açılmış ve Dünya refahına katkı sağlayacağını iddia ettiği Kuşak Yol Girişimini duyurmuştur (Duran & Yılmaz, 2020: 79). Çin özellikle KYG sayesinde Orta Asya ülkeleri ile daha yakın siyasi ilişkiler kurma imkânı bulmuştur.

Pekin, KYG temelinde kazan-kazan anlayışını öne sürerek Orta Asya ülkeleriyle olan dış ticaretlerini genişletmiştir. Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan gibi ülkeler Çin'in en büyük dış ticaret ortakları haline gelmiştir. Ayrıca KYG, Orta Asya ülkelerinin altyapı sorunlarına çözümler sunmaktadır. Yeni demiryolu, karayolu ve liman projeleri sayesinde ticaret ve lojistik faaliyetlerin geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu kapsamda Pekin Hükümeti 2013 yılında Kazakistan'a Kashagan Petrol Yatağı da içinde olmak üzere 22 projeye toplam 30 milyar dolar yatırım yapacağını bildirmiştir (Omonkulov, 2020: 51). 2017 yılında Çin ile Tacikistan arasında kapsamlı stratejik ortaklık anlaşması imzalanmış ve enerji altyapısı, ulaşım altyapısı, tarım sektörü gibi birçok alanda işbirliği yapılmıştır

(Omonkulov, 2020: 62). KYG kapsamında Çin'in Özbekistan'da yatırımları yaklaşık 8 milyar doları bulmaktadır ve iki ülkenin ticaret hacmi ise 4 milyar doları aşmıştır (Omonkulov, 2020: 83). Türkmenistan ise Kuşak Yol'un doğal gaz, temiz enerji, ulaşım gibi alanlar için bu projenin önemli olduğuna vurgu yapmıştır. Çin ve Türkmenistan'ın ticaret hacmi 2017 yılında 7 milyar doları bulmuştur (Omonkulov, 2020: 85). KYG'nin sunduğu fırsatlar, Orta Asya ülkelerinin ekonomik kalkınmasını desteklerken, aynı zamanda Çin'in stratejik çıkarlarını ve yumuşak gücünü de desteklemektedir. Öte yandan Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) gibi örgütler aracılığıyla siyasi ve güvenlik alanında iş birliği artırılmaktadır.

Tüm bu işbirliği ve fırsatlara rağmen Çin'in, Orta Asya'daki yumuşak gücünü sınırlayan birkaç husus bulunmaktadır. Bunlardan ilki, tarihsel, dilsel ve kültürel olarak Han Çinlileri ile Orta Asya halkları arasındaki zayıf bağlardır. Bu durum, Çin'in Orta Asya'da kültürel etkisini ve yumuşak gücünü sınırlamaktadır. Çin, bu durumu aşmak için Konfüçyüs Enstitüleri açarak Çin dilinin ve kültürünün öğretilmesini teşvik etmekte ve Orta Asyalı öğrencilere Çin üniversitelerinde burs imkânı sunmaktadır. Çinceyi, Çin kültürünü ve Çin siyasetinin temelini oluşturan Taoizm ve Mohizm felsefesini öğretmek amacıyla kültür diplomasisinin bir parçası olan Konfüçyüs Enstitüleri 2004'ten itibaren kurulmaya başlamıştır (Önal, 2020: 218).

Dünyanın dört bir yanında hızla açılan enstitülerin sayısı 2012 yılında 350'yi geçmiş ve 2015'e kadar 500'ü geçmesi planlanmıştır (*Konfüçyüs Enstitülerinde hedef 500 - china radio international*, 2012). 2007-2015 yılları arasında Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Tacikistan'da toplam 11 Enstitü kurulmuş ve 2013 yılında bu dört ülkede ki öğrenci sayısı 22 bini geçmiştir (Ömirbek). Ancak bu politikaların Pekin hükümetinin yumuşak gücünü istenilen seviyeye çıkarmada yeterli etkiyi yaratamadığı görülmektedir ve birçok görüşe göre bu enstitüler Çin'in emperyalizmini temsil etmektedir. Konfüçyüs'ün "Bir milleti yok etmek istiyorsan önce dilini yok et" sözünden hareketle bu enstitüler esas amacının asimilasyon olduğu yönünde eleştirilmektedir (Tanay, 2020).

Bir diğer faktör Çin'in, KYG projelerini finanse etmek için bölge ülkelerini borçlandırmasıdır. Özellikle Kırgızistan ve Tacikistan gibi ülkelerin aşırı derecede Çin'e borçlanması, borç tuzağı endişelerine yol açmaktadır. Bu durum, Orta Asya toplumunun, Çin'in ekonomik yatırımlarına şüpheyle yaklaşmasına neden olmaktadır

(Alperen, 2018: 28). Ayrıca, Çinli işçi ve göçmenlerin bölgeye gelerek yerel işsizliği artırması ve bazı maden projelerinin çevresel etkileri ve yerel halkın toprağından edilmesi Çin karşıtı tepkilerin ortaya çıkmasına ve sorunların tetiklenmesine sebep olmaktadır (Kodaman & Gonca, 2016: 1258). Örneğın, 2016 yılında Kazakistan'da tarım topraklarının yabancı çiftçilere 25 yıllığına kiralanmasını sağlayan yasa tasarısı yoğun protestolar sonucu askıya alınmıştır (Alperen, 2018: 28). Ayrıca, Çin'in Orta Asya'daki politikalarının halka yönelik değil, elitlere yönelik olması da yumuşak gücünü sınırlayan bir faktördür. Orta Asya elitleri genellikle Çin'in yatırımlarına ve ekonomik ilişkilere olumlu yaklaşırsa da, halk tabanında Çin'e karşı şüphecilik ve düşmanlık ortaya çıkabilmektedir. Halkın geniş kesimleri, Çin'in yatırımlarından yeterince faydalanamadıklarını ve bu konuda yolsuzluk olduğunu düşünmektedir (Alperen, 2018: 21).

Son olarak, bölgesel ticarete ortaya çıkabilecek sorunlar ve Orta Asya ülkelerinin kendi ajandaları da Çin'in yumuşak gücünün sınırlı kalmasına etki etmektedir. Örneğın, Orta Asya ülkeleri, Çin'in öncelikli olarak kendi çıkarlarını gözetmesi ve bölgedeki diğer ülkeleri ekonomik olarak kontrol etme çabaları konusunda endişelerini dile getirmektedir (Kumar, 2017). Bu durum, bölgesel ticaretin adil olmaması, yerel işletmelerin rekabet edememesi ve ekonomik bağımlılığın artması gibi sorunlara yol açmaktadır. KYG kapsamında Orta Asya ülkelerinin ticaret merkezlerinden ziyade transit ülkeler haline gelmesi en önemli problemlerden biridir.

Çin'in Orta Asya'ya yönelik yatırımları aynı zamanda bölgedeki güvenlik endişelerini de beraberinde getirmektedir. Özellikle Çin, aşırıçılık ve radikalizmin yayılmasını önlemek amacıyla ŞİÖ aracılığıyla bölge ülkeleriyle güvenlik işbirliği yapmaktadır. ŞİÖ'nün dördüncü zirvesi Haziran 2004'te Taşkent'te toplanmış ve Taşkent Bildirisi'nde "üç kötülük" olarak nitelenen terörizm, ayrılıkçılık ve aşırıçılık konusunda ortak işbirliğine vurgu yapılmıştır (Çolakoğlu, 2010: 396). Bu bağlamda Çin, Orta Asya'da istikrarın ve güvenliğın sağlanmasına büyük önem vermektedir, çünkü bölgede meydana gelebilecek herhangi bir karışıklığın doğrudan Çin'i etkileyebileceğinin farkındadır. Güvenlik açısından Orta Asya politikasının temel amacı, Uygur ayrılıkçı hareketleri ve radikal İslamcı grupların etkisini sınırlamaktır. Ancak Uygur Türklerine devlet eliyle uyguladığı asimilasyon, baskı ve şiddet politikası, ister istemez Uygur Türklerinin radikalleşmesine neden olmaktadır. Çin

Uygurlara karşı sert politikalarından vazgeçmediği takdirde KYG hem güvenlik açısından sorunlu olacak hem de bölgenin refahını artırma amacına ulaşamayacaktır (Okur, 2017: 53).

Öte yandan Çin ile Rusya arasındaki askeri işbirliği de son yıllarda dikkat çekmektedir. Her iki ülke de Batı'nın bölgeye müdahale etmesine karşı çıkmakta ve bölgenin istikrarının korunmasına önem vermektedir. Rusya, Orta Asya'da askerî gücünü sürdürmekte ve Kolektif Güvenlik Antlaşması Örgütü'nün (CTSO) liderliğini yapmaktadır (Alperen, 2018: 33). İki ülke, bölgede terörle mücadele ve bölgesel istikrar gibi hedeflerde birlikte çalışmaktadır. Batı'nın bölge ülkelerinin içişlerine müdahaleci bir yaklaşım sergilemesi, Çin ve Rusya'yı rahatsız etmektedir. Bu nedenle iki ülke bölgede statükoyu korumaya yönelik Doğu Pivotu ve KYG gibi politika ve projeleri destekleyerek ŞİÖ gibi bölgesel ittifaklar oluşturmaktadır (Alperen, 2018: 34).

İttifak bağlamında 2022 Şubat'ında çıkan Rusya-Ukrayna savaşında Çin, Rusya'ya destek vermiş ve ABD tarafından uygulanan yaptırımları kırmasında yardımcı oldu. Bu kapsamda iki ülke 6 Eylül 2022'de doğal gaz ve petrol alışverişini Ruble ve Yuan ile gerçekleştireceklerini duyurdu (NTV Para, 2022). Ayrıca Çin savaş süresince Rusya'ya drone, füze ve mühimmat satışı yaptı (*Rusya Çin'den kamikaze drone almaya hazırlanıyor*, 2023). 2022-2023 yılları arasında ise Hint Okyanusu'nda, Rusya'nın doğusunda, Umman Körfezi'nde ve Güney Çin Denizi'nde iki ülke, aralarında İran, Kazakistan, Güney Afrika gibi başka ülkelerinde bulunduğu ortak tatbikatlar yaptı.

Son tahlilde, tartışmalara ve çekincelere rağmen, KYG, Orta Asya ülkelerine önemli fırsatlar sunmaktadır. Ancak, projenin olası risklerinin ve sürdürülebilirlik önlemlerinin de dikkate alınması gerekmektedir. KYG Orta Asya ülkeleri ile Çin arasındaki ticareti artırmış, ancak aynı zamanda bölgesel endişelere ve toplumda çelişkili duygulara neden olmuştur.

2.5. KUŞAK-YOL GİRİŞİMİNE KARŞI ALTERNATİFLER

2.5.1. G7'nin Küresel Altyapı ve Yatırım Ortaklığı Fonu

G7 Zirvesi, liberal ekonominin en önemli temsilcisi olan ABD, Birleşik Krallık, Fransa, Almanya, Japonya ve Kanada ülkelerinin ve ek olarak Avrupa Birliği Komisyon Başkanı'nın katılımıyla oluşturduğu, liderler arasında iş birliğini güçlendirmek, küresel sorunlara çözüm bulmak ve uluslararası düzeni şekillendirmek amacıyla düzenlenen önemli bir platformdur. Zirve, liderlerin bir araya gelerek küresel meseleleri tartışması, politikalar oluşturması ve ortak bir yol haritası belirlemesi açısından büyük önem taşır.

Haziran 2022 yılında gerçekleşen G7 Zirvesi'nin ana konularından biri küresel altyapı ve yatırımlardı. G7 liderleri, Çin'in Kuşak Yol Girişimi'ne alternatif nitelikte olan Küresel Altyapı ve Yatırım Ortaklığı başlatarak dünya çapında sürdürülebilir altyapı projelerine yatırım yapma taahhüdünde bulundu. Bu ortaklık, yüz milyarlarca dolarlık bir kaynağı harekete geçirerek insanların yaşamlarında fark yaratan projelerin hayata geçirilmesine olanak sağlayacağı iddia edildi. ABD Başkanı Joe Biden geliştirmekte olan ülkelere 2027 yılına kadar 200 milyar dolarlık taahhütte bulundu (Anadolu Ajansı, 2022b). Avrupa Komisyonu Başkanı Von der Leyen ise AB'nin 2027 yılına kadar 300 milyar avroluk mali destekte bulunacağını belirtti (<https://www.criturk.com>, 2022a). Ortaklık kapsamında G7 ortaklarının 2027'ye kadar 600 milyar dolarlık altyapı yatırımı hedefi, bu alanda önemli bir adım olarak değerlendiriliyor. Ayrıca, bu taahhütlerin diğer partner ülkeleri, çok taraflı kalkınma bankalarını ve diğer finansal kurumları da teşvik ederek ek sermayeyi tetiklemesi bekleniyor. Ayrıca zirvede AB-ABD Ticaret ve Teknoloji Konseyi'nin (TTC) kurulmasının, ticaret ve teknoloji alanındaki iş birliğini güçlendirmek ve gelecekteki ekonomik büyüme ve istikrar için önemli bir adım olduğu belirtildi. TTC, ticaretin ve yatırımın geliştirilmesi, teknolojik liderliğin güçlendirilmesi, yenilikçiliğin teşvik edilmesi ve uyumlu standartların oluşturulması gibi konularda çalışmalar yapması hedeflenmektedir (*İMMİB - G7 buluşması - Küresel Altyapı ve Yatırım Ortaklığı*, 2022).

Küresel Altyapı ve Yatırım ortaklığı liderlerin küresel sorunlara çözüm bulmak, iş birliğini güçlendirmek ve sürdürülebilir kalkınmaya katkıda bulunmak için oluşturduğu KYG'ne rakip bir oluşumdur. Bu kapsamda ortaklık küresel altyapı yatırımlarının artırılması ve AB-ABD iş birliğinin güçlendirilmesi gibi konularda taahhütlerin ortaya konularak kolektif bir birlik sağlanması hedeflenmektedir.

2.5.2. Avrasya Ekonomik Birliği

Avrasya Ekonomik Birliği (AEB) veya diğer adıyla Avrasya Gümrük Birliği, Rusya, Belarus, Kazakistan, Ermenistan ve Kırgızistan tarafından oluşturulan bir bölgesel ekonomik entegrasyon örgütüdür. AEB'nin temel amacı, bu ülkeler arasında serbest ticaretin teşvik edilmesi, mal, hizmet, işgücü ve sermaye dolaşımını sağlamak, ekonomik iş birliğinin geliştirilmesi ve ortak bir pazarın oluşturulmasıdır.

AEB'nin temelleri, 1995 yılında Rusya ve Belarus arasında Gümrük Birliği Anlaşması ile atılmıştır (Batmaz, 2021: 1532). 2010 yılında Rusya, Belarus ve Kazakistan arasında imzalanan bir anlaşmayla Avrasya Gümrük Birliği adını almıştır. Daha sonra, 2012 yılında Ermenistan bu birliğe katılmış ve 2015 yılında Kırgızistan da üyelik sürecini tamamlayarak AEB'nin beş üyesinden biri olmuştur. KYG doğal olarak Rusya'nın Orta Asya'daki bölgesel güç statüsüne bir meydan okuma gibi görünse de Rusya'nın bölgedeki tarihsel, kültürel ve askeri bağlarının güçlü olması ve ABD ile olan rekabeti nedeniyle Çin ile müşterek konularda birlikte hareket etmektedir. Ancak KYG ile Çin'in bölgede oluşan nüfuzunu dengelemek adına Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin eski Sovyet Coğrafyasıyla ilişkileri güçlendirmek adına AEB projesini genişletme kararı almış ve 2015'te beş ülke resmi olarak projeye katılmıştır (Alperen, 2018: 31).

Birliğin 2014 yılında yayımlanan bildiri belgesine göre ilkeleri üye devletlerin egemen eşitliği ve toprak bütünlüğüne saygı, siyasi yapılarının farklılıklarına saygı, karşılıklı çıkarıya dayalı işbirliğinin kuvvetlendirilmesi, piyasa ekonomisi çerçevesinde adil rekabete saygı olarak sıralanmıştır (Koçer vd., 2021: 1471). Birliğin hedefleri arasında ise ABD dolarının bölgede dolaşımını, azaltmak, enerji, ulaşım, tarım yatırımları ve finansal iş birliği gibi alanlarda da entegrasyonu sağlamak, Ortak bir savunma gücü oluşturmak, Rusya başta olmak üzere üye ülkelerin birbirine teknolojik

ve teknik destek vermesi gibi konular yer almaktadır (Batmaz, 2021: 1540-1541). AEB'nin en önemli unsurlarından biri gümrük birliğidir. Üye ülkeler arasında serbest ticaret ve ortak bir dış ticaret politikası uygulanması amaçlanmaktadır. Ortak bir gümrük tarife rejimi sayesinde üye ülkeler arasında ticaret engelleri azaltılmaktadır. Ayrıca, ortak bir veri tabanı ve elektronik ticaret platformu gibi ticaret kolaylıkları da sağlanmaktadır. Bu nedenle AEB'nin vizyonu, Rusya'nın eski Sovyet coğrafyasını canlandırma girişimi olarak nitelendirilmektedir AEB'nin dört ana kurumsal organı bulunmaktadır: Yüksek Ekonomik Konsey, Yüksek Çalışma Grubu, Sekreterlik ve Tahkim Mahkemesi. Bu organlar, üye ülkeler arasında iş birliğini sağlamak, sorunları çözmek ve anlaşmazlıkları çözmek amacıyla faaliyet göstermektedir (Koçer vd., 2021: 1471).

AEB, üye ülkeler arasındaki ticaret hacmini artırmak, yatırımları teşvik etmek ve ekonomik büyümeyi desteklemek için çeşitli politika ve projeleri hayata geçirirse de onun istediği seviyede başarılı olamadığı görülmektedir. Üye ülkeler arasında gelişmişlik düzeyindeki dengesizler bazı üye ülkelerin ciddi dış ticaret açığı vermesine neden olmaktadır. Ayrıca AEB'nin arkasında KYG'de ki kadar güçlü bir finansman kaynağı yoktur bu nedenle yatırım ve altyapı desteği konularında KYG ile rekabet edememektedir. Ancak özellikle Rusya ve bölge ülkeleri AEB'yi Çin'in etkinliğini dengelemek adına ekonomik olmaktan ziyade siyasi olarak ayakta tutmaktadır.

2.5.3. Avrupa Birliği'nin Küresel Geçit Projesi

AB Küresel Geçit (KG) Projesi, Çin'in uzun vadeli KYG ile uluslararası konjonktürde nüfuz kazanmasına karşı AB, ABD ve G7 ülkelerinin oluşturduğu bir pakt görünümündedir. A'nin dünya çapında sürdürülebilir altyapı yatırımlarını desteklemeyi amaçlayan KG projesi, 300 milyar dolarlık bir bütçeye sahip olup, AB'nin çıkarları doğrultusunda dijital teknoloji, enerji, taşımacılık, sağlık, eğitim ve araştırma gibi sektörlerde gelişmekte olan ülkelere altyapı yatırımlarını teşvik etmeyi hedeflemektedir (TASAM, 2022). Program, eğitim, ekonomik kalkınma, gıda sağlığı, çevre politikaları, dijital ağlar ve tedarik zincirlerinin güçlendirilmesine kadar çeşitli küresel sorunlara çözüm bulmayı amaçlamaktadır (Szczepanski, 2023: 2). Aynı zamanda, AB'nin demokratik değerlerine ve sosyal-çevresel standartlara uygun olarak

sürdürülebilir altyapı yatırımlarını teşvik etmeyi hedefler. Proje kapsamında, yeşil dönüşüm ve döngüsel ekonomiye geçiş gibi hedefler doğrultusunda iş birliği yapılan ülkeler desteklenecek ve özel sektörün yatırımlarda aktif rol oynaması sağlanacaktır (Szczepanski, 2023: 5). KG Programı, AB'nin jeopolitik hedefleri açısından önem verdiği stratejik bölgeler ile başta fiber optik bağlantı ve demiryolu ağları olmak üzere enerji ve ulaşım gibi sektörler için altyapı yatırımlarına odaklanmaktadır (TASAM, 2022). Ayrıca program, Covid salgınıyla birlikte yaşanan ticaret zincirindeki kırılmalara karşı dünya çapında altyapı yatırımlarının güçlendirilmesini hedeflemekte ve tedarik zincirlerinin dayanıklılığını artırmayı amaçlamaktadır (İMMİB - Avrupa Birliği Küresel Geçit Projesi (EU Global Gateway), 2022).

AB'nin bu programı, uluslararası alanda daha etkili bir jeopolitik oyuncu haline gelmesini sağlayabilir ve AB ile iş birliği yapan ülkeler arasında cazip iş birlikleri yaratarak Çin'in Kuşak ve Yol Projesi'ne alternatif oluşturabilir. Bu program aynı zamanda AB'nin dünya çapında ulaşım üssü olarak konumunu güçlendirmesini hedefler. KG programı özellikle AB ile iş birliği halinde olan ülkelerde sürdürülebilir kalkınma amaçlarına yönelik projeleri gerçekleştirmek adına daha yüksek ve daha iyi şartlarda finansman sağlamanın önemli olduğunu vurgulamaktadır. Program, gelişmekte olan ülkelerin altyapı ve finansman eksikliğini kapatmayı amaçlar ve bu ülkelerin sürdürülebilir kalkınmalarına katkıda bulunmayı hedeflemektedir (Szczepanski, 2023: 8).

Türkiye, AB ile yakın ilişkilere sahip olduğundan, AB Küresel Geçit Projesi'nin Türkiye üzerinde önemli etkilere sahip olabileceği düşünülmektedir (İMMİB - Avrupa Birliği Küresel Geçit Projesi (EU Global Gateway), 2022). Proje, Türkiye'nin sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmasına yardımcı olacak finansman olanaklarının sağlanması açısından önemli bir fırsat sunabilir ve KYG'ne belirli noktalarda alternatif olabilir. Bu bakımdan projenin gelişmeleri dikkatle takip edilmelidir. Ayrıca, AB'nin Küresel Geçit Projesi ile ABD'nin Trump döneminde Çin ile giriştiği ticaret savaşlarının bir ürünü olan "yeniden daha iyi inşa et" girişimi arasındaki iş birliği ve rekabetin de ne şekilde gelişeceği merak konusudur (Kurban 2022).

2.5.4. QUAD- Dörtlü Güvenlik Diyalogu

Dörtlü Güvenlik Diyalogu (Quadrilateral Security Dialogue), kısaca QUAD olarak da bilinen Amerika Birleşik Devletleri, Avustralya, Hindistan ve Japonya'nın oluşturduğu bir stratejik diyalog girişimidir. Bu dört ülke, Çin'in yayılmacılığına karşı Asya-Pasifik bölgesindeki güvenlik konuları ve bölgesel istikrarı artırmayı amaçlayan bir platform oluşturmuştur.

QUAD, ilk olarak 2007 yılında dönemin Japonya Başbakanı Shinzo Abe tarafından 2004 yılında Tayland'ta yaşanan tsunami felaketinden sonra bölgede bu tip afetlere karşı önlem almak amacıyla önerilmiş ancak 2008 yılında dağılmıştır (Duran, 2021). Platform 2017 yılında ise ABD tarafından Çin'in Asya Pasifikteki yayılmacılığına karşı yeniden canlandırılmış ve dışişleri bakanları ve savunma bakanları düzeyinde düzenli toplantılar yapmaya başlamıştır. Dörtlünün temel amacı, bölgesel güvenlik tehditleriyle başa çıkmak, serbest ve açık bir Hint-Pasifik bölgesini teşvik etmek, deniz güvenliğini artırmak ve demokratik değerleri desteklemektir. Platform, terörizm, deniz güvenliği, korsanlık, siber güvenlik, bölgesel istikrar, insan hakları gibi konuları ele almaktadır.

QUAD'ın özellikle Çin'in bölgedeki yükselişi ve Güney Çin Denizi'ndeki gerilimler gibi konularda ortak bir yaklaşım geliştirdiği bilinmektedir. Bu dört ülke, Çin'in bölgesel etkisini dengelemek ve ortak çıkarlarını korumak amacıyla iş birliği yapmaktadır. Bu doğrultuda Kasım 2020'de dört ülkenin donanmasının katılımıyla ortak bir tatbikat gerçekleşmiştir (*The Quad in the Indo-Pacific*, 2021). Çin tarafında ise Dışişleri sözcüsü Vang Vınbin, Dörtlünün ABD etkisiyle bölge ülkeleri arasında düşmanlık yaratmaya çalıştığını ve güvenlik riski oluşturduğunu belirtmektedir (Anadolu Ajansı, 2022a). Ancak Çin tarafından Asya'nın NATO'su olarak nitelendirilen Dörtlü, şuan için bir askeri ittifak olmayıp daha çok istihbarat paylaşımı yapan stratejik bir diyalog ve iş birliği mekanizması görünümündedir (Stenek, 2022). Üye ülkeler, bölgesel iş birliğini artırmak, serbest ve açık bir Hint-Pasifik bölgesi oluşturmak ve güvenlikle ilgili tehditlerle mücadele etmek için birlikte çalışmaktadır. Ancak, Dörtlünün Çin ile ilişkileri ve bölgesel denge üzerindeki etkisi tartışmalıdır ve bu konu bölgedeki jeopolitik dinamikleri etkileyen önemli bir faktördür.

2.5.5. TRACECA

TRACECA (Avrupa, Kafkasya, Orta Asya Ulaştırma Koridoru), Sovyetler Birliğinin dağılması sonucu ortaya çıkan yeni jeopolitikte birlikte Orta Asya, Kafkasya ve Avrupa arasındaki ulaştırma ve ticaretin kolaylaştırılması amacıyla kurulan bir uluslararası ulaştırma koridorudur. Bölgenin stratejik konumu ve zengin kaynakları nedeniyle büyük potansiyele sahip olan bu koridor, ekonomik entegrasyonu teşvik etmek ve bölgedeki işbirliğini güçlendirmek amacıyla 1993 yılında Avrupa Ekonomi Komisyonu bünyesinde kurulmuştur (*Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) / T.C. Dışişleri Bakanlığı*).

Koridor 1998 yılında 12 üye devletin (Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Gürcistan, Ermenistan, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan ve Moldova) arasında Avrupa-Asya arası ulaşımın geliştirilmesi için Çok Taraflı Uluslararası Ulaştırma Anlaşmasının (MLA) imzalanmasıyla ortaya çıkmıştır (*Bir Bakışta: TRACECA, 2017*). Diğer bölgesel ve uluslararası aktörler de programa gözlemci veya işbirliği statüsüyle katılabilmektedir.

TRACECA'nın hedefleri arasında, bölgedeki ulaştırma altyapısının geliştirilmesi, sınır geçişlerinin hızlandırılması, gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi, lojistik kapasitenin artırılması ve ulaştırma standartlarının iyileştirilmesi gibi konular yer almaktadır (Ovali, 2008: 153). Bunun yanı sıra, enerji kaynaklarının ve doğal kaynakların taşınması da Koridorun öncelikli alanlarından biridir. Koridor, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığını içeren çoklu ulaşım ağlarına odaklanmaktadır. Bu ağların entegre bir şekilde kullanılmasıyla, yüksek hacimli ticaretin ve taşımanın gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. TRACECA'nın alt yapısının güçlendirilmesi ve modernizasyonu, bölgedeki taşımacılık verimliliğini artırmakta ve ticaretin büyümesine olanak sağlamaktadır.

TRACECA Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılarak Orta Asya'daki zengin doğal kaynakları Avrupa'ya taşımaya amaçlamaktadır (Ovali, 2008: 152). "Koridor Doğu Avrupa'dan başlayıp (Bulgaristan, Romanya, Ukrayna), Türkiye'yi içine alarak. Karadeniz'den geçip Gürcistan'daki Poti ve Batum limanlarına ulaşıp, Güney Kafkasya ulaştırma ağlarından geçip bu bölgeyi karayolu ile Türkiye'ye bağlamaktadır. Daha sonra Hazar feribotları ile (Bakü-Türkmenbaşı, Bakü, Aktau) Azerbaycan üzerinden, Orta Asya devletleri Türkmenistan ve Kazakistan demiryolu ağları ile birleşmektedir. Bu ülkelerin ulaştırma ağları Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan'da sona ererek Çin ile Afganistan sınırına dayanmaktadır" (Bir Bakışta: TRACECA, 2017). Koridorun

Türkiye karayolları ağı uzunluğu 2017 yılında yapılan veri güncelleme çalışmalarına göre 11.582 km'dir (KGM). Koridorun Türkiye'deki karayolu hatları "Avrupa üzerinden Kapıkule'den başlayarak, Karadeniz sahil yolunu takip edip Sarp sınır kapısına erişen ana hatta bağlantı sağlayan liman (İzmir, Bandırma, Mersin, Filyos) ve sınır kapılarına (Gürbulak, Türkgözü, Kapıköy, Esendere) ulaşan güzergâhlardır" (KGM).

Programın faaliyetleri arasında, projelerin geliştirilmesi, finansmanın sağlanması, teknik yardım ve eğitim programlarının düzenlenmesi yer almaktadır. Örneğin, otoyol ve demiryolu projeleri, liman ve havaalanı modernizasyonu, gümrük süreçlerinin iyileştirilmesi gibi birçok alanda çalışmalar yürütülmektedir. Bu projeler, bölgesel ekonomik entegrasyonu teşvik etmekte, ticaretin kolaylaşmasına ve bölgesel kalkınmanın desteklenmesine katkı sağlamaktadır. Avrupa Birliği, Birleşmiş Milletler ve diğer uluslararası kuruluşlar, projelere finansman ve teknik destek sağlamaktadır (Ovali, 2008: 156).

TRACECA, Türkiye'nin dâhil olduğu bölgesel işbirliğini teşvik eden, ulaştırma altyapısının geliştirilmesine odaklanan ve ticaretin artırılmasını amaçlayan önemli bir inisiyatiftir. Bölgenin jeopolitik ve ekonomik önemi göz önüne alındığında, KYG ile kesişen ve birbirini destekleyen nitelikte olduğu görülmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KYG İÇİN TÜRKİYE’NİN JEOPOLİTİK ÖNEMİ

3.1. KENAR KUŞAKTAN ORTA KORİDORA TÜRKİYE’NİN JEOPOLİTİĞİ

Jeopolitik kavramı Alman coğrafyacı Frederich Ratzel’in 1897’de yayınladığı *Siyasi Coğrafya* adlı eseriyle doğan bir bilim dalıdır (Atay, 2016: 147). Siyasi coğrafyanın devletlere sağladığı avantaj ve dezavantajları inceleyen jeopolitik ülkelerin bulunduğu konum ile beşeri kaynaklarını, toplumsal, kültürel, iktisadi ve siyasal durumunu göz önünde bulundurarak iç ve dış politikasını inceleyen bilim dalıdır.

Kavramın isim babası İsveçli Rudolf Kjellen’dir. Yer siyaseti anlamına gelen jeo ve politik sözcüklerinin birleşiminden oluşmaktadır. Kjellen 1916 yılında yayınladığı *Bir Hayat Şekli Olarak Devlet* adlı kitabında, devleti canlı bir organizmaya benzeterek en önemli beş unsurunu “sosyopolitik, ekonopolitik, kratopolitik, demopolitik ve jeopolitik” olarak kategorize etmiş ve böylece jeopolitik terimi doğmuştur (*Jeopolitiğin Tarihi Gelişimi - Jeopolitik ve Jeostrateji*). Karl Haushofer jeopolitiği “içinde yaşadığı coğrafi bölgenin esasları ve tarihi gelişmelerin etkisi altında değişen siyasal pratiklerin şekli olan devletin, üzerinde yaşadığı yer ile ilişkisi olarak tanımlar ve jeopolitik bilimini politikada doktrin yaratma aracı olarak görür” (Artar & Baysoy, 2020: 10). Yves Lacoste’a göre ise olaylara ekonomi merkezli bakmanın yanıltıcı olduğunu ve problemlerin karmaşıklığına vurgu yaparak jeopolitik teoriler değil jeopolitik problemlerin olduğunu savunmaktadır (Lacoste, 2020: 68-70). Ayrıca *Coğrafya Her Şeyden Önce Savaşmaya Yarar* adlı kitabında belirttiği gibi “Coğrafya, bir coğrafyacı açısından bilgi gibi görünse de, gerçekte dünya kaynaklarına egemen olmanın aracıdır ve tarihçilerle, uluslararası ilişkiler uzmanlarını da ilgilendiren bir alandır” (Lacoste, 2020: 79-80).

Henry Kissinger’a göre jeopolitik, reel politik kavramı ile paraleldir. Yani dünya siyasetinde istenilen denklemleri sürdürme çabasıdır. Politik kararların ideolojik veya ahlaki hedeflerden ziyade gerçek dünya koşullarına ve ulusal çıkarlara uygun olarak alınması gerektiğini savunur. Kissinger politika yapımcıların siyasi ve stratejik hesaplamalarını, güç dengelerini, çıkarlarını ve çıkar çatışmalarını göz önünde

bulundurarak hareket etmelerini önerir. Bu bağlamda jeopolitik ulusal çıkarların ön plana çıktığı, siyasi ve stratejik hesaplamaların kritik rol oynadığı bir politika anlayışını temsil eder (*Kissinger's Realpolitik and American Exceptionalism / Wilson Center, 2011*). Graham Evans'a göre ise jeopolitik, uluslararası politik davranışları; konum, büyüklük, iklim, topografya, demografi, beşeri kaynaklar ve teknolojik potansiyel gibi verilere dayanarak anlamaya çalışan, dış politika analiz yöntemidir (Evans, 1972: 717).

Jeopolitik, insanlığın mekân faktörüyle ilişkisini inceleyen bir disiplindir. Coğrafi yapı, evrensel değerler ve coğrafyanın etkisi üzerinde durarak dünya çapında güç ve politika düzeyinde hareket tarzlarını araştırır. Coğrafya, tarih, teknoloji ve siyaset verilerini analiz ederek milli güç unsurlarının etkin bir şekilde geliştirilmesini ve kullanılmasını sağlayacak politikaların belirlenmesini ve uluslararası siyasi faaliyetlerin yürütülmesini amaçlar. Aynı zamanda coğrafi faktörlerin, devletlerin politikaları, güvenlik stratejileri ve dış ilişkilerine olan etkisini belirlemeye çalışır. Jeopolitiği oluşturan milli güç unsurları ikiye ayrılmaktadır. Bunlar değişmeyen (coğrafi) unsurlar ve değişken (beşerî) unsurlardır. Bir ülkenin coğrafi konumu, sınırlarının büyüklüğü, sahip olduğu su, petrol, maden vb. doğal kaynakları ve coğrafi özellikleri (ada devleti, kıyı veya kara devleti gibi) değişmeyen unsurlar olarak ele alınırken sosyal, kültürel, ekonomik, politik, askeri değerleri değişken unsurları oluşturmaktadır. Bu bağlamda Coğrafi unsurlar “mekânın” beşerî unsurlar ise “gücün” karşılığıdır.

Jeopolitik analiz, stratejik planlama, dış politika oluşturma, askeri strateji ve uluslararası ilişkilerde önemli bir araçtır. Bir ülkenin jeopolitik konumu, o ülkenin ulusal çıkarlarına ve dış politikasına yön verir. Jeopolitik değerlendirmeler, bir ülkenin güvenliği, ekonomik çıkarları, enerji ve doğal kaynaklarına erişimi, ticaret yolları ve diğer ülkelerle ilişkiler bakımından avantajlarını ve dezavantajlarını değerlendirerek stratejik hedefler belirlemeye yardımcı olur. Uluslararası güç dengesi ve siyaset değişikçe jeopolitikte değişim gösterir.

3.1.1. Klasik Jeopolitik Teoriler

İki dünya savaşı arası dönem ve Soğuk Savaş öncesi en önemli Jeopolitik teoriler ABD ekolünü temsil eden Alfred Thayer Mahan'ın Deniz Hakimiyet Teorisi, İngiliz ekolünü temsil eden Sir Halford John Mackinder'ın Kara Hakimiyet Teorisi ve Soğuk Savaş Dönemi ABD dış politikasının temelini oluşturan Nicholas Spykman'ın Kenar Kuşak Teorisi'dir.

Mahan eserlerini Avrupa'nın emperyalist yayılmasının son yıllarında ve ABD'nin küresel güç statüsüne yükseldiği dönemde yazmıştır. 1890 yılında yayınladığı *Deniz Kuvvetlerinin Tarihe Etkisi* kitabında deniz hâkimiyet teorisini ortaya koymuştur. On dokuzuncu yüzyılda Endüstri Devrimi ile genişleyen ekonomik ilişkiler üretim fazlası, hammadde ihtiyacı, yeni pazar arayışı ve gelişen teknolojiyle mesafelerin kısılması deniz yolunun önemini artırmıştır.

Mahan'a göre denizlere hâkim olmak dünyaya hâkim olmanın anahtarıydı. İngiltere'nin dönemin hâkim gücü olmasının sebebi deniz yollarına hâkim olması ve deniz ticaretini kontrolü altında tutmasıydı (Mahan, 2010: 27-28). Bunun için tüm deniz yollarını kontrol edebilecek ve hâkimiyeti altına alabilecek güçlü bir donanması ve kritik üslere sahipti. Bu nedenle Mahan, ABD'nin hegemon güç olabilmesi için güçlü bir donanmaya sahip olması gerektiğini savunmuştur. Öte yandan sadece güçlü bir donanmanın yanı sıra denizlerdeki kritik geçiş noktalarının ve limanlarında (Dover, Panama, Süveyş, Bab-el Mendeb, Hürmüz, Malakka, Malta, Cebelitarık, İskenderiye vb.) kontrol edilmesi gerektiğini İngiltere'nin gücünün bu kritik geçiş noktalarını kendi iç bağlantı yolları haline getirmesine dayandırır. Ayrıca iç kıtalara uzanan nehirlerin ve dar suyollarının ve kapalı denizlerin aracılığı ile iç kıtalarda ulaşımın sağlanabileceğini ve bu yollarında jeopolitik önemi olduğunu saptamıştır.

Mahan'a göre bir devletin etrafı okyanuslarla çevrili ada devleti olması onun savunmasını kolaylaştırmaktadır. Etrafı rakip devletlerle çevrili bir kara devleti veya yarım ada devletlerinin ise savunması zordur çünkü savunma kaynaklarını bölmesi gerekmektedir (Mahan, 2010: 27). Bir devletin deniz gücü olmasını belirleyen altı temel faktör bulunmaktadır:

1. Coğrafi Konum
2. Devletin Fiziki Uygunluğu (Kıyılarının Doğal Yapısı)

3. Kıyı Şeridinin Uzunluğu
4. Nüfus Miktarı
5. Ulusal Karakter (Ticarete olan yetenek)
6. Yönetim Karakteri (Mahan, 2010: 29-58).

Mahan'ın görüşleri Theodore Roosevelt'i etkilemiş ve o dönemden günümüze ABD, denizleri kontrol etmek amacıyla güç projeksiyonu oluşturarak denizlerdeki üstünlüğünü korumayı öncelik haline getirmiştir. ABD günümüzde Hazar ve Karadeniz haricinde tüm denizlerde varlık göstermektedir ve deniz hâkimiyet teorisi ABD'nin dış politikasında hâlâ geçerliliğini korumaktadır.

Mackinder 1904 yılında yayınladığı “Tarihin Coğrafi Mihveri” adlı makalesinde dünya jeopolitiğini bölümlere ayırmıştır. Ona göre “Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının bütünü dünya adasını oluşturur. Bu eski kara kütlelerinin dışında kalan Amerika, Avustralya ve Antarktika gibi kıtalar ise, Dünya Adası'nın uydularını teşkil ederler” (Mackinder, 1904: 421). Doğu Avrupa ile Sibiryâ bölgesi, dünyanın (Heartland) kalpgahını oluşturur. Kalpgahın çevresindeki Balkanlar'dan Çin'e kadar uzanan saha ise İç ve Kenar Hilal (Rimland) kuşağıdır. Bunun dışında kalan Amerika-Afrika-Avustralya-Japonya hattı ise dış veya kenar hilal ya da Dünya Adası'nın peykleri olarak kabul edilir.

Tıpkı Mahan gibi Sir Halford Mackinder de coğrafya ile teknoloji arasında yakın bir ilişki gözlemlemiştir. Tarih boyunca deniz ve kara kuvvetlerinin birbirleriyle olan mücadelesine değinen Mackinder Makedon-Yunan ve Roma-Kartaca mücadeleleri üzerinden kara kuvvetlerinin deniz kuvvetlerine üstün gelerek Akdeniz'in kapalı deniz haline gelmesinin, deniz gücünün evrimini etkilediğini savunur. Mackinder'e göre Akdeniz'de kara gücüne sahip olan devletler limanlara hâkim olduktan sonra denizlere açılarak genişlemiştir ve limanları kontrol etmenin başat şartı karada güçlü olmaktır. On dokuzuncu yüzyılda hâkim olan deniz gücünün yirminci yüzyılda yerini kara gücüne devredeceğini savunan Mackinder'a göre “eğer, bir önceki dönemde teknoloji deniz gücünü kara gücüne göre daha fazla geliştirmişse, demiryolu sayesinde bir sonraki dönemde kara kuvvetlerine daha egemen bir konum verecektir. Demiryolu, modern otoyolların ve yol ağlarının kurulması, Avrasya'nın kara kütlelerinin büyük kısmında hızlı taşımacılık yapılmasını olanaklı kılmıştır” (Mackinder, 1904: 434).

Ayrıca Avrasya'nın büyük nehirlerinin hiçbirinin büyük denizlere dökülmediğine dikkat çekerek yirminci yüzyılda Almanya'nın kara yoluyla Avrasya'ya daha rahat ulaşacağını belirtir.

Mackinder'in teorisini şu şekilde özetlemek mümkündür:

- Doğu Avrupa'yı yöneten Stratejik Merkez Alanı Kalpgahı yönetir.
- Kalpgahı yöneten Dünya Adası olan Avrasya'yı yönetir.
- Avrasya'yı yöneten Dünyayı yönetir.

Mackinder makalesinde, Cengiz Han'ı ve Selçukluları örnek göstererek kalpgaha hâkim olanın süper güç adayı olduğunu iddia etmektedir ve hem denizde hem karada hâkim olan gücün mutlak hâkim olacağını savunmaktadır (Mackinder, 1904: 430-431). Ancak Soğuk Savaş döneminde SSCB'nin kalpgaha hâkim olmasına rağmen dünyanın süper gücü olamaması bu tezin geçerliliğinin sorgulanmasına sebep olmaktadır.

Nicholas Spykman, gazeteci ve uluslararası ilişkiler profesörüdür. Dünya siyasetinde *Amerika'nın Stratejisi* ve *Barışın Coğrafyası* adlı kitaplarında kenar kuşak teorisini ileri sürmektedir. Spykman, Mackinder'in kara hâkimiyet teorisini eleştirmektedir. Ona göre Mackinder'in tezi yanlıştır. Eğer eski dünyanın güç siyaseti için bir slogan gerekiyorsa bu, "Kim Kenar Kuşağa hükmederse Avrasya'ya hâkim olur; kim Avrasya'ya hâkim olursa dünyanın kaderini kontrol eder" olmalıdır (Spykman, 1944: 35-38). Spykman'e göre: kalpgah, Kuzey Buz Denizi'nden, güneye Karpat Dağları'na, Balkanlar'a, Anadolu, İran ve Afganistan'dan Altay Dağları'na kadar uzanan geniş sahayı kaplamaktadır. Kenar Kuşak teorisi II. Dünya Savaşı sonrası Soğuk Savaş döneminde ABD tarafından Sovyetlere karşı uygulanan politikaların ve jeopolitik okumanın temelini oluşturmuştur (Bordonaro, 2009: 1).

Mackinder'in kalpgah, Spykman'ın Avrasya tanımlı görüşleri aslında aynıdır. Aradaki fark, Mackinder'in teorisinde kalpgahı kontrol etmek için Doğu Avrupa eksenli olarak, kalpgahtan dışarıya doğru bir gücün yayılması vurgulanırken, bu teoride dünyanın kalbinin kuşatılması öngörülmektedir. Spykman'a göre, ABD çok önemli bir güçtür. Atlantik karşısında ise, en önemli merkez Avrasya'ya ait bir yarımada olan Avrupa'dır. Buna göre, ABD izolasyon siyasetini terk etmeli ve İngiltere ile yakın ilişki kurmalıdır (Spykman, 2007: 98-99). Bu, günümüzdeki ABD-İngiltere stratejik ortaklık ilişkisini de açıklamaktadır. Avrupa'nın bütünleşmiş bir

devlet haline gelmesi ya da iki Avrupalı güç tarafından paylaşılması ABD çıkarlarına aykırıdır (Spykman, 2007: 96). ABD'nin çıkarına olan, Avrupa'da dengelere dayanan bir siyasi sistemdir. ABD Avrupa'da kalıcı askeri üsler kurarak bölgedeki dengeyi koruyan bir unsur haline gelmelidir.

Bu teoriye göre Avrasya'yı yani dünyanın kalbini, kenar kuşak çevrelemektedir ve kenar kuşağa hâkim olmak demek Asya ve Avrupa'ya hâkim olmak ve sonuçta dünyayı kontrol etmek demektir. Kenar kuşak, Doğu Avrupa'nın sahil ülkelerini, Ortadoğu ülkelerini, Hindistan ve Çin'i kapsar. Bu ülkelerin önemli özelliği, kendilerini hem karada hem de denizde savunmak durumunda olmalarıdır. Özünde bu teori Soğuk Savaş döneminde Sovyetler'i çevreleme siyaseti olarak kullanılmıştır. Bu amaç doğrultusunda Sovyetlere komşu Müslüman ülkelerde radikal İslamcılar desteklenerek "yeşil kuşak" projesi oluşturulmuştur.

Kenar kuşak teorisinde Türkiye kritik bir öneme ve konuma sahiptir çünkü hem Avrasya'nın anahtarı olan Ortadoğu'nun merkezinde yer almaktadır hem de Türk devletleriyle birlikte düşünüldüğünde Avrasya'nın önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Bu nedenle Ortadoğu ülkeleriyle birlikte Türkiye'de de istikrarsızlığı sağlayıcı iç karışıklıklar desteklenerek kontrol altında tutulması hedeflenmiştir.

3.1.2. Soğuk Savaş Sonrası Jeopolitik Teoriler

Soğuk Savaş Döneminde Nicholas Spykman'ın kenar kuşak teorisiyle birlikte Soğuk Savaş sonrası ABD politikalarının temelini hiç şüphesiz Zbigniew Brzezinski'nin, *Büyük Satranç Tahtası* adlı kitabıyla ortaya koyduğu teorisi oluşturmaktadır. Bu teoriyle Brzezinski daha önceki imparatorlukların (Roma, Çin, Moğol ve Büyük Britanya) hiçbirinin gerçek bir küresel güç olmadıklarını iddia etmektedir. Bu imparatorlukların aksine ABD'nin küresel gücünün, etkinlik alanı açısından yayılımının benzersiz olduğunu ileri sürmektedir. Brzezinski'ye göre Amerika, küresel gücün belirleyici dört alanında üstün durumdadır ve bu dördünün birleşimi Amerika'yı yegâne kapsamlı süper güç yapmaktadır. Bunlar:

- NATO'nun Avrupa ülkelerini ABD'ye bağlaması ile askeri olarak, eşiti olmayan bir küresel erişime sahip olması,

- Ekonomik olarak, Japonya ve Almanya tarafından bazı bakımlardan meydan okunsa da ABD'nin küresel para sisteminin ve IMF, DTÖ gibi küresel organizasyon ağları sayesinde küresel büyümenin ana lokomotifine olmaya devam etmesi.
- Teknolojik olarak, ilerlemenin öncülüğünü elinde bulundurması.
- Kültürel ve siyasi olarak, "Amerikan Tarzı"nın dünyanın büyük çoğunluğuna hitap etmesi özellikle gençler arasında rakipsiz bir cazibeye sahip olmasıdır.

Ona göre Avrasya ABD için jeopolitik bir ödüdür. Brzezinski Avrasya'yı Batı (Avrupa), Orta Alan (Rusya, Orta Asya, Kafkasya) Güney Asya (Hindistan, İran, Arap Yarımadası, Türkiye) ve Doğu Asya (Çin, Hindçini, Güney Pasifik, Japonya) olarak dört bölgeye ayırır ve bu bölgelerde ABD'nin rakibi olan güçlerin dışlanması için öneriler sunar (Sandıklı, 2011: 8). ABD için Avrasya stratejisi, Amerika'nın küresel gücünün kısa vadeli korunması ve bunun uzun vadede kurumlaştırılmış küresel bir işbirliğine dönüştürülmesi şeklindedir. Ona göre ABD'nin Çin ile işbirliği halinde olması Avrasya stratejisi açısından zorunludur. Ayrıca teori ulusal çıkarını koruyarak jeostratejik açıdan dinamik devletlerin etki altına alınmasını ve jeopolitik olarak katalizör devletlerin dikkatle takip edilmesi gerektiğini savunur ve ülkeleri ikiye ayırır. Jeostratejik oyuncular, Amerika'nın çıkarlarını etkileyecek derecede güç uygulama ya da etkide bulunma yeteneğine ve ulusal iradeye sahip olan devletlerdir. Bunlar Fransa, Almanya, Rusya, Çin ve Hindistan'dır. Jeopolitik eksenler ise önemleri güç ve hedeflerinden kaynaklı değil, daha çok hassas konumlarından kaynaklanan devletlerdir. Bunlar Ukrayna, Azerbaycan, Güney Kore, Türkiye ve İran'dır.

Ancak Brzezinski'ye göre Türkiye ve İran aynı zamanda Jeostratejik oyuncu olma rolünü de üstlenebilir niteliktedir (Brzezinski, 1997: 65). NATO'nun güney kanadını tutan Türkiye Rusya'nın Akdeniz'e geçişini kontrol etmekte, Karadeniz'de istikrarın sağlanmasında önemli rol oynamaktadır. Ona göre Türkiye'nin istikrarsızlaştırılması, Balkanlarda şiddetin daha fazla artmasına ve Kafkaslarda Rusya'nın tekrar etkin güç olmasına neden olacaktır. AB'den dışlanmış bir Türkiye'nin daha islamcı bir çizgiye kayacağını ve NATO'nun genişlemesine engel olarak ABD'nin Orta Asya'ya ulaşmasını zorlaştıracağını iddia etmektedir.

Samuel Huntington tarafından geliştirilen medeniyetler çatışması, Soğuk Savaş sonrasında tekabül eden 1990'lı yıllardan itibaren uluslararası ittifak ya da ihtilaflarda belirleyici olan unsurun politik ya da ekonomik ideolojiler değil, medeniyetler olmaya başladığını ve yirmi birinci yüzyılda da bu trendin devam edeceğini ifade eden bir tezdır.

Genel hatlarıyla Soğuk Savaş sonrası kurulan uluslararası sistemde mücadelenin esas kaynağı öncelikle ideolojik ve ekonomik olmayacaktır. İnsanlık arasındaki büyük bölünmeler ve hâkim mücadele kaynağı kültürel olacaktır. Medeniyetlerin çatışması küresel politikaya hâkim olacak, medeniyetler arasındaki fay hatları geleceğin çatışma alanlarını oluşturacaktır. Huntington'a göre medeniyet kimliği, gelecekte gittikçe artan bir şekilde önem kazanacak ve dünya büyük ölçüde, belli başlı yedi veya sekiz medeniyet arasındaki etkileşimle şekillenecektir. Bunların içine Batı medeniyeti, Konfüçyüs medeniyeti, İslam medeniyeti, Japon, Hint, Slav-Ortodoks, Latin Amerika ve Afrika medeniyetleri girmektedir. Huntington tezinde ülkeleri; üye ülke, yalnız ülke, merkez ülke, bölünmüş ülke ve kararsız ülke olmak üzere beş ayrı kategoriye bölmüştür (Kaya, 2007: 4).

Üye ülkeler çevresinde herhangi bir kültür havuzuna ya da medeniyet bloğuna dâhil olan ülkelerdir, etrafında ki hiçbir bloğa dâhil olmayan ülkeler ise yalnız ülkelerdir. Kültür havzasına ya da medeniyet bloğuna öncülük eden ülkeler ise merkez ülkeler kategorisindedir. Bölünmüş ülkeler Yugoslavya, Sovyetler gibi içinde birçok farklı medeniyeti barındıran ülkelerin dağılması sonucu ortaya çıkan ülkelerdir. Türkiye ise kararsız ülkeler sınıfına girmektedir. Huntington bu tip ülkeleri kendilerine ait kültürü olmasına karşın liderlerinin başka bir medeniyeti geçmeyi amaçlayarak mevcut medeniyeti terk etmesi olarak belirtmektedir. Ona göre yeni bir kimliğe geçiş uzun ve sancılı olmasının yanı sıra genellikle başarısızlıkla sonuçlanmaktadır (Kaya, 2007: 5). Türkiye'nin elit sınıfının ülkenin İslami geçmişini ve kültürünü reddederek batılı modern bir toplum haline getirmeye çalıştığını ve Türkiye'yi bölünmüş ve kararsız bir ülke haline getirdiğini iddia etmektedir (Sandıklı, 2011: 17).

Medeniyetler çatışması tezinin ideolojisi ile kenar kuşak teorisinin pratiğini birleştiren bir proje olarak Büyük Ortadoğu Projesi karşımıza çıkmaktadır. Haziran 2004 yapılan G-8 Zirvesi'nde resmi belgelerde Amerikalılar Büyük Ortadoğu Projesi'nin; Arap devletleri, İsrail, Türkiye, İran, Pakistan ve Afganistan'ı kapsadığını

belirtmişlerdir (Keskintepe). Fakat çoğu uzmana göre Kafkaslar, Orta Asya ve Kuzey Afrika da Büyük Ortadoğu Projesi'nin kapsamı içindedir.

BOP Projesinin görünürdeki ana hedefleri BOP kapsamındaki ülkelerde istikrarı sağlamak, Filistin, İsrail anlaşmazlığını çözmek, teröre destek veren ülkelerle savaşmak, Ortadoğu ülkelerinde demokratikleşmeye ve ekonomik gelişmeye katkıda bulunmak şeklinde sunulmuştur. Ancak BOP'un gerçek hedefleri ise;

- İsrail'in varlığını ve güvenliğini garanti altına almak,
- Terörist devlet olarak kabul ettikleri devletlerin elindeki kitle imha silahlarını yok etmek,
- Petrol sevkiyatının aksamasını önlemek,
- Bölgede ABD ve Batılı güçlere bağlı vekil yapılar oluşturmak,
- ABD'ye yönelik muhalif unsurları ve yönetimleri ortadan kaldırmak,
- Yeşil kuşak çerçevesinde ılımlı İslam anlayışını bölgede hâkim kılmak,
- ve ABD'nin nüfuzunu bölgede yaygınlaştırmaktır.

Böylece ABD, Ortadoğu üzerinden etki alanını genişleterek Avrasya'ya da hâkim olma amacı gütmektedir. Bu proje kapsamında ABD, Ortadoğu ve Kuzey Afrika da hedefine siyasal İslam'ı oturtmuş ve bölge ülkelerde Arap Baharı gibi ayaklanmaları, darbe ve iç savaşı kışkırtarak vekâlet savaşlarının önünü açmıştır. Bu proje sonucunda bölgede siyasi coğrafya değiştirilmeye çalışılmaktadır.

Bir başka önemli jeopolitik düşünce ise Rusya eksenli Avrasyacılık düşüncesidir. Avrasyacılık, jeopolitik bir yaklaşım ve düşünce sistemi olup, Rusya'nın merkezde olduğu ve Avrasya kıtasının egemen gücü olarak kabul edilen bir jeopolitik düzeni savunur. Bu düşünce ilk olarak 1921 Ekim Devrimi'nden sonra ülkeden ayrılan Rus düşünürler Nikolay Truvbetskoy, Georgiy Florovski ve Petr Savitskiy gibi önemli düşünürler tarafından ortaya atılmıştır (Sandıklı, 2011: 10). Özellikle Lev Gumilyov, Avrasyacılığın temellerini oluşturmada etkili olmuştur. Ona göre, Rusya'nın en yakın dostları İngiliz ve Fransızlardan ziyade Türk ve Moğol halklarıdır ve bu halklarla olan ilişkilerini güçlendirmesi gerekmektedir. Ayrıca Gumilyov Türk, Slav ve Moğolları süper etnos olarak adlandırmıştır (Sandıklı, 2011: 10). Avrasyacılara göre Rusya batı ile ittifak yapmak yerine Avrasya birliğini kurmalıdır.

Aleksandr Dugin, ise günümüzdeki en önemli Avrasyacı düşünürlerden biridir. Dugin, *Rus Jeopolitiği: Avrasyacı Yaklaşım* adlı kitabıyla Rusya'nın Avrasya

kıtasında lider bir güç olması gerektiğini düşünür ve Avrasya'nın küresel dünyadaki önemine vurgu yapar. Ona göre, Rusya doğulu ya da batılı değil her ikisinin merkezinde yer alan bir ülkedir. Bu bakımdan Türkiye, Almanya ve Japonya gibi kenar kuşak ülkeleriyle işbirliği içinde olması gerekmektedir. Avrasyacılık, Atlantik merkezli jeopolitik düzene karşı çıkararak, kendi jeopolitik perspektifini ortaya koymaktadır. Avrasyacılık, Rusya'nın Avrasya kıtasının kalbinde yer aldığına ve bu coğrafi konumun ona tarihsel ve jeopolitik bir üstünlük sağladığını savunmaktadır.

Bu düşünceye göre, Avrasya kıtası tarih boyunca büyük medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır ve bu medeniyetlerin mirasını korumak ve gelecekte de önemli bir güç olarak varlığını sürdürmek Rusya'ya düşmektedir. Bu bağlamda Büyük Avrasya birliği oluşturularak Batı'da Almanya merkezli Avrupa İmparatorluğu, Doğu'da Japonya merkezli Pasifik İmparatorluğu, Güney'de İran merkezli Orta Asya İmparatorluğu ile merkezde Rusya merkezli Rus İmparatorluğu'ndan oluşan büyük bir konfederasyon fikrini savunmaktadır (Dugin, 2018: 53-55). Ayrıca, Avrasyacılık, Batı merkezli emperyalizme karşı çıkar ve Avrasya'nın kendi kültürel kimliğini koruması gerektiğini savunur.

Dugin, İslam jeopolitiğini Atlantikçi ve Avrasyacı olmak üzere ikiye ayırmaktadır. Atlantikçi İslam anlayışı ise laik demokratik karakteriyle Türk İslam anlayışı ve ahlaki değerleri eksik piyasa ile entegre olmuş Suudi vehabiliği olarak ayrılmaktadır. Atlantik İslam anlayışının karşısında ise Şii temelli sosyalist Pan-Arap ideolojisini kullanarak "İslam'a karşı İslam" stratejisini bir araç olarak kullanmayı savunmaktadır (Sandıklı, 2011: 12). Bu kapsamda Rusya, İran'la ittifak halinde olarak ABD karşıtı Pan-Arapçı bir Ortadoğu'yu ve onunla ortak hareket etmeye gönüllü Orta Asya'yı istemektedir. Bu nedenle Avrasyacılar, Orta Asya'da Turancı ve Türk birliğinden yana bir düşüncenin varlığını tehlikeli görerek Türk Cumhuriyetleri'nin birlik halinde hareket etmesini engelleyici politikaları savunmaktadır.

Dugin, Avrasya jeopolitiğinin en kırılgan bölgesi olarak Kafkasları görmektedir. Bu bölgede bulunan Çeçenistan, Osetya, Yakutistan, Dağıstan ve özellikle Azerbaycan'ın Türkiye'den ve Turan jeopolitiğinden uzaklaştırılarak Rusya ve İran çizgisine yaklaştırılması gerektiğini belirtmektedir (Kurt, 2019: 443-444). Öte yandan Türkiye'nin Rusya ve İran aleyhine hareket etmesi ve çıkarların çatışması

durumunda Türkiye'ye karşı Ermeni meselesini ve etnik temelli ayrımcılığı bir koz olarak kullanılması gerektiğini ifade etmektedir.

Son olarak Dugin, NATO'nun genişlemesinin Atlantikçi bloğun Avrasyacı bloğa karşı genişlemesi olarak nitelenmekte ve Rusya'nın bu genişlemeye karşı Avrasya birliğini oluşturması gerektiğini savunmaktadır (Dugin, 2018: 323-324). Günümüzde Şanghay İşbirliği Örgütü ve Avrasya Ekonomik Birliği gibi organizasyonlar bu düşüncenin ürünüdür.

3.1.4. Kuşak Yol Girişimi ve Orta Koridor

Daha önce Çin'in geleneksel merkez-çevre diplomasi anlayışına değinmiştik. Bu diplomasi anlayışı aynı zamanda Çin'in geleneksel jeopolitik okumasını göstermektedir. Dünyayı üç ana parçaya bölen bu anlayışa göre Sinic bölge merkezi Hindistan, Orta Asya, Hindicini ve Japonya'dan oluşan bölge iç çevreyi oluşturmakta ve uzakta kalan bölgeler ise dış çevre olarak nitelendirilmektedir.

Çin'in "utanç yüzyılı" olarak adlandırdığı on dokuzuncu yüzyıl küresel ve bölgesel bir güç olmadığının farkına varmasıyla sonuçlandı. Yirminci yüzyılda ise devrim sonucu kurulan ÇHC, bu gerçeğin farkında olarak iki kutuplu dünya düzeninde alternatif bir arayış içine girerek Bağlantısızlar Hareketi'ni destekledi ve Barış İçinde Birarada Yaşama doktrinini benimsedi. Mao döneminde ekonomik kalkınmasını ön plana alan Çin, dış politikada uzun süre sessiz kalmayı tercih etti. Ancak 1978'de Deng dönemiyle birlikte başlayan reform meyvelerini 1990'lı yıllarda vermeye başladı ve ekonomisi hızla büyüdü. Ancak dünya nüfusunun % 20'sine sahip olan Çin, tarım arazilerinin sadece % 7'sine ve petrolün % 2'sine sahip olması hammadde ve enerji ihtiyacını merkezin karşılayamamasına sebep oldu (Deniz, 2014: 190).

Bu dönemden itibaren Çin, merkez-çevre anlayışında değişikliğe giderek merkezi çevreye yayma politikasına geçti (Adıbelli, 2009: 100-102). Bu doğrultuda küresel çapta Rusya, ABD, AB ile stratejik ilişkiler geliştirdi. Bölgesel düzeyde ise ASEAN, ŞİÖ ve APEC gibi örgütlerle yakın çevrede bölgesel barış kuşağı oluşturdu (Deniz, 2014: 200). Xi Jinping'in 2012'de başa geçmesiyle Pekin, küreselleşme politikasına ağırlık verdi ve 2049'da tamamlamak hedefiyle "Çin Rüyası" doktrinini benimsedi. Bu doktrin çoğu uzman tarafından Çin'in hegemonya projesi olarak

değerlendirilmekte ve bu projenin en somut kanıtı ise Kuşak Yol Girişimi olarak kendini göstermektedir.

KYG jeopolitiği ise kendini dört ana ekseninde göstermektedir. Bunlar Kuzey Koridor, Deniz İpek Yolu ile Güney Koridor ve Türkiye'nin kilit bir konumda bulunduğu Orta Koridor'dur. Bu dört koridor, Çin'in en önemli güvenlik meselesi olan enerji güvenliği için hayati önem taşımaktadır ve Çin dış yatırımlarını, dış ilişkilerini bu koridorların geçtiği bölgelerde gerçekleştirmektedir. Kuzey Koridor'da Rusya ve Orta Asya ülkeleriyle stratejik ilişkiler gerçekleştirirken Güney Koridor'da darboğazları kontrol edebilmek için limanlar ve askerî üsler elde etmektedir.

Orta Koridor ise esasında Türkiye Cumhuriyeti'nin "Çok Taraflı Ulaştırma Politikası"nın bir ürünüdür (*Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası / T.C. Dışişleri Bakanlığı*). Orta Koridor projesi, Türkiye'nin 1990'lı yıllardan günümüze Orta Asya Türk Cumhuriyetleriyle yakın ilişkiler kurmak amacıyla oluşturulan bir projedir. Bu doğrultuda 1992 yılında Türk dili Konuşan Ülkeler Konseyi'nin (Türk Keneşi) kurulması için ilk adımlar atılmış ancak 2009 yılında hayata geçirilmiştir. Bu yönüyle Orta Koridor KYG'den daha eskidir ancak KYG ile çıkar ve güzergâh olarak örtüşmesi Orta Koridorun önemini daha artırmış ve bu kapsamda yapılması düşünülen altyapı yatırımlarının hızlanmasını sağlamıştır.

Türkiye ve Çin arasındaki iş birliği KYG projesiyle 2005 yılında başlamıştır ve 2014 yılında tamamlanan Ankara-İstanbul hızlı tren hattıyla ilk somut adım atılmıştır. 2015 yılında ise Türkiye ve Çin, KYG kapsamında Orta Koridor Girişimi için anlaşmaya varmış ve anlaşma imzalamıştır. Orta Koridor projesinin başarısı için uluslararası işbirliği protokolleri büyük önem taşımaktadır. Türkiye, farklı ülkeler ve uluslararası kuruluşlarla iş birliği anlaşmaları yaparak ticaretin kolaylaştırılması, gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve lojistik altyapısının geliştirilmesi gibi konuları ele almaktadır. Türk Konseyi de Orta Koridor projesini desteklemekte ve ortak çalışmalara katılmaktadır.

Orta Koridor, Türkiye'den başlayarak demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla sırasıyla Gürcistan, Azerbaycan ve Hazar Denizine, buradan da (Hazar geçişi kullanılarak) Türkmenistan-Özbekistan-Kırgızistan veya Kazakistan güzergâhını takip ederek ÇHC'ye uzanmaktadır (Günay vd., 2019: 165). Türkiye, KYG kapsamında Çin'den sonra en uzun güzergâha sahip ülkelerden biri olarak stratejik bir

üye konumunda yer almaktadır. Türkiye'nin bu projede önemli bir rol oynamasının nedeni, Çin mallarının Avrupa pazarlarına ulaşmasında önemli bir paya sahip olmasıdır.

Trans-Sibirya hattının kullanıldığı Kuzey Koridor Avrupa'ya giden malların sadece % 4'ünü taşımaktadır. % 96'sı ise Güney Koridor ve Orta Koridor ile taşınmaktadır (*Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası/ T.C. Dışişleri Bakanlığı*). Orta Koridorun gelişmesi için iki ülke arasında son yıllarda birçok altyapı yatırımı imzalanmıştır Orta Koridor kapsamında en önemli projeler olarak 2017'de Aşkabat'ta imzalanan Lapis Lazuli Transit, Ticaret ve Taşımacılık Güzergâhı Anlaşması ve aynı yıl hizmet vermeye başlayan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ön plana çıkmaktadır (Toprak, 2020: 25). Orta Koridor sayesinde demiryolu mesafesi Kuzey Koridora göre 2 bin km daha kısalmakta deniz taşımacılığına göre ise üç kat daha hızlı taşınmaktadır (*Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası/ T.C. Dışişleri Bakanlığı*).

Türkiye KYG kapsamında Çin için kilit bir ülkedir. Orta Koridor ile Türkiye, hem Orta Asya ve Türk Cumhuriyetleri ile ilişkilerini geliştirmekte hem de Çin ile yeni bir jeopolitik denge oluşturmaktadır. Ancak bu durumun yarattığı fırsatlar kadar riskleri de söz konusudur. Türkiye Çin için kilit olduğu kadar aynı zamanda da KYG için bir tehdittir. Çünkü jeopolitik konum açısından NATO ülkesi olan Türkiye KYG'yi felç etme imkânına sahiptir. Karadeniz, Akdeniz ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri üzerinden Hazar geçişini kapatma potansiyeli mevcuttur. Bu nedenle Çin mümkün olduğunca Türkiye'yi kontrol etmek isteyecektir. Örneğin II. Karabağ Savaşı'ndan sonra Türkiye ve Azerbaycan'ı doğrudan bağlaması planlanan Zengezur Koridoru KYG açısından faydalı bir proje olmasına rağmen Pekin hükümeti açık bir destek belirtmemektedir. Bu noktada Türkiye'nin Çin ile ilişkilerini mümkün oldukça dengeli bir şekilde yürütmesi gerekmektedir ve Çin lehine olan ticaret açığını azaltmanın yollarını aramalıdır.

3.2. TÜRKİYE- ÇHC İLİŞKİLERİ

3.2.1. Kuşak Yol Öncesi İlişkiler

II. Dünya Savaşı sonrası dönemde Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) ile ilişkileri karmaşık biçimde şekillenmiştir. Bu dönemde Türkiye kendisini komünist tehdit altında hissetmekteydi ve 1945 yılındaki Sovyet notası ile Stalin Türkiye'den Kars, Ardahan ve Boğazlardan üs talep etmekteydi (Uzman, 2018: 126). Bunun üzerine Türkiye artan Sovyet tehdidine karşı güvenlik şemsiyesi oluşturmak için NATO'ya katılma girişimlerinde bulundu. Bu girişimlerin sonucu Kore Savaşı önemli bir dönüm noktası oldu ve Türkiye NATO güçleri bünyesinde Kore'ye asker gönderdi ve Çin ile karşı karşıya geldi. Kore Savaşı, Türkiye'nin komünist tehdit algısını güçlendirdi ve Türkiye'nin Çin ve sosyalist ülkelerle ilişkilerini etkiledi. Bu dönemde Türkiye, Sovyet nüfuzunu engellemek amacıyla Bağdat Paktı ve NATO gibi Batı bloğu ittifaklarına dâhil oldu. ÇHC ise Batı bloğu ittifaklarına karşı bir tutum sergiledi ve Türkiye ile ideolojik olarak farklı kamplarda yer aldığı için ilişkiler zorlaştı.

Ancak 1960'ların ortalarından itibaren uluslararası sistemin değişimi ve Kıbrıs sorunu ile Türkiye'ye gelen Johnson Mektubu gibi faktörler, Türkiye'yi çok taraflı bir dış politika izlemeye yönlendirmiştir. Bu dönemde ÇHC'nin Birleşmiş Milletler'de resmî olarak tanınması için çalışmalar yapılmış ve Çin basınında, Türkiye'de devrimci bir dönemin başlangıcı olarak kabul edilmiştir (Akdağ, 2019: 44). 1966 yılında Çin'den Türkiye'ye gayri resmî bir ticaret heyeti ziyareti gerçekleşmiş ve ticari ilişkiler başlamıştır. Ancak resmî düzeyde ilişkiler 1971 yılına kadar düşük bir seviyede kalmıştır (Akdağ, 2019: 44). Soğuk Savaş dönemindeki ideolojik kamplaşma ve Kore Savaşı, Türkiye'nin ÇHC ile ilişkilerini etkilemiş ve bu dönemde resmî düzeyde ilişkiler kurulamamıştır. Ancak ticari ilişkilerin başlaması ve bazı diplomatik çabalar, iki ülke arasındaki ilişkilerin ilerleyen dönemde gelişmesine ön ayak olmuştur.

Türkiye'nin Çin ile ilişkileri daha da genişletmek için çabaları 1970'li yıllarda hız kazanmıştır. 1971 yılında Türkiye ile ÇHC arasındaki ticaret hacmi artmış ve Çin, Türkiye'nin en büyük ikinci ticaret ortağı haline gelmiştir. 1971 yılında Türkiye, Çin'e 10,7 milyon dolarlık mal ihraç etmişken, Çin'den 11,2 milyon dolarlık mal almıştır

(Adıbelli, 2017: 208). Bu dönemde Türkiye'nin ÇHC'yi tanıma girişimleri de devam etmiştir. 1971 yılında Çin Halk Cumhuriyeti'nin Birleşmiş Milletler'deki temsilciliği konusunda yapılan oylamada Türkiye, ÇHC'yi tanıma yönünde oy kullanmıştır. Böylece ÇHC, Çin'in tek meşru hükümeti olarak tanınmış ve Tayvan'daki sürgün hükümet ile olan resmî ilişkiler sona ermiştir.

1970'lerin sonlarında ve 1980'lerin başlarında iki ülke siyasi ve ekonomik ilişkilerini daha da güçlendirmek amacıyla çeşitli adımlar atmıştır. 1972 yılında İstanbul'da Çin Büyükelçiliği açılmıştır. Aynı dönemde Türkiye'nin Pekin Büyükelçiliği de kurulmuştur. Bu adımlar, iki ülke arasındaki diplomatik ilişkileri resmileştirmiştir (Güneş, 2021). Ancak bu durum 12 Mart 1971 muhtırasından sonra dönemin muhalefeti tarafından bir iç politika meselesi haline dönüştürülerek. ÇKP komünizm tehdidi olarak görülmüş ve Tayvan'daki yönetimle resmî ilişkilerin devam etmesi gerektiği savunulmuştur (Akdağ, 2019: 45). Bu dönemde ekonomik alanda da işbirliği artmış iki ülke arasında 1974 yılında Ticari İşbirliği Anlaşması imzalanmıştır (Atli & Ünay, 2014: 20). 1970'lerin sonlarında Türkiye, Çin ile tarım ürünleri, tekstil, elektronik eşyalar ve inşaat malzemeleri gibi farklı alanlarda ticaret yapmıştır. Ayrıca, Türk inşaat şirketleri, Çin'deki altyapı projelerinde aktif bir şekilde yer almıştır. Bu dönemde Türkiye, Çin'den tekstil makineleri ve elektronik eşyalar gibi ürünler ithal etmiştir (Güneş, 2021).

1982 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Başkanı Kenan Evren, Çin'i ziyaret eden ilk cumhurbaşkanı olmuş ve iki ülke arasındaki iş birliğini artırmak için görüşmelerde bulunmuştur (Adıbelli, 2017: 218). Bu ziyareti 1984'te Çin Devlet Başkanı Li Xiannian'ın ziyareti ve 1985'te Turgut Özal'ın Çin ziyareti takip etmiştir (Akdağ, 2019: 46). Bu dönemde kültürel ve akademik değişimler de yaşanarak, Türkiye'deki üniversitelerde Çin dili ve kültürüne yönelik eğitim programları ve araştırmalar başlatılmıştır. 1980'lerin sonunda Çin ile Türkiye arasındaki ilişkiler daha da güçlenmiştir. Bu dönemde iki ülkenin liberal politikalara geçişi ve Çin'in Vietnam savaşı dolayısıyla SSCB'yi çevreleme politikası gütmeye etkili olmuştur.

1990'ların başında, Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle birlikte uluslararası ilişkilerde büyük değişimler yaşandı. Sovyetler Birliği'nin çözülmesi, Batı açısından Türkiye ve Çin'in stratejik değerinin azalmasına neden oldu. Blokların ortadan kalkması ülkelerin dış politika seçeneklerini genişletti ve küreselleşmeyi hızlandırdı.

Ancak bu dönemde Türkiye ve Çin arasındaki ilişkiler ise beklenen düzeyde gelişmedi (Atlı & Ünay, 2014: 20). Çin'in 1989'daki Tiananmen Meydanı olayları sonrasında Batı dünyasının ekonomik yaptırımlarına maruz kalmasına neden oldu. Türkiye'nin ise Orta Asya'da oluşan bağımsız Türk devletlerine yönelik etnik, kültürel ve dini bağların etkilediği bir dış politika izlemesi ve 1992 yılında Turgut Özal'ın Orta Asya'da Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlığını ilan ettiğini ve sıranın Doğu Türkistan'a geldiğini söylemesi Çin'i rahatsız etti ve ilişkilerin ilerlemesini engelledi (Akdağ, 2019: 47).

Özellikle Türkiye'nin Orta Asya'ya yönelik ilgisi, Çin ile çıkarlarının kesişmesine neden oldu. Türkiye'nin "Adriyatik'ten Çin Seddine Türk Dünyası" ifadesi, Çin'in dikkatini çekti ve rekabetin doğmasına yol açtı. Orta Asya'nın enerji kaynakları açısından zengin olması, bu rekabetin daha da artmasına neden oldu (Adıbelli, 2017: 15). Ancak, Türkiye ve Çin arasındaki ilişkilerin gelişmesi için fırsatlar da vardı. 1992 yılında Ekonomik Türkiye-Çin İş Konseyi kurulması bu duruma bir örnektir (Çebişi, 2022: 23). AB'nin Türkiye'ye karşı olumsuz yaklaşımı Türkiye'yi yeni bir Asya açılımı yapmaya itti. 1990'ların sonlarında Türkiye ve Çin, daha geniş bir dış politika alanına sahip oldular. Türkiye'nin stratejik konumu ve ekonomik potansiyeli, dünyaya açılmaya karar veren Çin için cazip olabilirdi. Ancak bu potansiyel gerçekleşmedi ve ilişkiler beklenen düzeyde ilerlemedi.

Çin devlet başkanı Jiang Zemin'in 2000'de Türkiye'ye yaptığı ziyaret ile 2000'li yıllara iyi bir giriş yapılmış ziyaret sırasında ekonomi, enerji ve diplomatik konularda anlaşmalar imzalanmış silahsızlanma, terörizm, ayrılıkçılık ve radikal dincilik alanlarında mücadele konusunda uzlaşma sağlanmıştır (Çolakoğlu, 2012: 6). Dönemin Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel, Uygur Türklerinin iki ülke arasında dostluk köprüsü olmasına vurgu yaparken Jiang Zemin, Doğu Türkistan'da hayat standartlarının yükseltilmesi konusunda girişimlerde bulunacaklarını belirtmiştir (Çolakoğlu, 2012: 57). Bu dönemde Türkiye-Çin ilişkileri yüksek rütbede ziyaretlerle iyi bir seyir izlese de iki ülke arasında yaşanan birtakım sorunlar yerini kriz ortamına bırakmıştır.

İlk olarak 2001 yılında Kıbrıs'ın tanınması yönünde talepte bulunan Türkiye'ye Çin'in olumsuz cevap vermesi, 2001'de Çin'in Ukrayna'dan hurda olarak aldığı savaş gemisi Varyag'ın turistik amaçla kullanma sözü ve bir milyon Çinli turist

taahhüdünün tutulmaması iki ülke arasındaki ilişkilerin gerilmesine sebep olmuştur. 2008 yılında Varyag'ın uçak gemisi olarak Çin donanmasına katılması Türkiye'yi uluslararası kamuoyunda zor duruma düşürmüştür (*'Hurda'dan efsaneye... Türkiye karasularından geçen Varyag'ın inanılmaz hikayesi*, 2022). Bu dönemde Çin siyasi alanda Türkiye'nin Kosova, Bosna Hersek, Kıbrıs, Karabağ gibi uluslararası hiçbir tezine destek vermemiş ilişkiler yalnızca ekonomik kaygılar zemininde ilerlemiştir (Çolakoğlu, 2012: 58).

Öte yandan iki ülke arasında ekonomik anlamdaki gelişmelerde başka sorunlara neden olmuştur. Çin'in 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) üye olması ve ucuz Çin mallarının Avrupa pazarında tercih edilmesi Türkiye'nin tekstil sektörünü olumsuz etkilemiştir. Bunun üzerine Türkiye 2005 yılında DTÖ'ye tekstil kotalarının tekrar konması yönünde başvuru yapmasına, Pekin hükümeti tepki göstermiş ve kabul edilemez bulmuştur (Akdağ, 2019: 49).

Kıbrıs meselesi de Türkiye-Çin ilişkilerinde bir gerilime neden oldu. Annan Planı'nın referandumda Rumlar tarafından reddedilmesi ve Kıbrıs Rum Yönetimi'nin AB üyesi olması üzerine Türkiye, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC)'nin tanınması için Tayvan modelini öne sürerek ekonomik açıdan tanınmasını talep etti. Bu durum Çin'in Türkiye'nin toplumsal ve ekonomik birliği savunan çözüm önerisini olumsuz karşılmasına yol açtı. 2002-2010 yılları arasında Türkiye'den Çin'e bakanlık düzeyinde tek taraflı ziyaretler gerçekleştirilmesi ancak Çin tarafından Türkiye'ye üst düzey ziyaret yapılmaması, iki ülke arasında siyasi bir kriz olduğunun göstergesiydi. Çin'in Türkiye'nin komşularını ziyaret etmesine rağmen Türkiye'yi ziyaret etmemesi, karşılıklı endişeleri derinleştirmişti (Akdağ, 2019: 49-50).

İki ülke arasında en önemli siyasi problem kuşkusuz Doğu Türkistan sorunudur. Mesele, tarihsel bir arka planı olan ve günümüzde Uygurların siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel haklarıyla ilgili gündeme gelen bir sorundur. Çin'in resmî politikasına göre mesele, bir ulusal güvenlik sorunu olarak ele alınmaktadır. 2009 yılında Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün Çin'e ziyaretinden bir ay sonra Temmuz 2009'da Urumçi'de patlak veren olaylarda yüzlerce Uygur Türkü hayatını kaybetmiş ve iki ülke arasında ciddi bir kriz yaşanmasına sebep olmuştur. Türkiye hem halk nezdinde hem de devlet düzeyinde en sert tepkiyi göstermiş ve dönemin

Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan, Urumçi olaylarını “adeta bir soykırım” olarak nitelendirmiştir (Çolakoğlu, 2012: 59).

Çin’in bu sorunu dış politika veya uluslararası bir mesele olarak tartışmaktan kaçınmasıyla birlikte, Doğu Türkistan sorunu uluslararası boyut kazanmıştır. Uygur diasporası özellikle Türkiye, Almanya ve ABD gibi ülkelerde aktiftir ve yaşanan hak ihlallerini gündeme getirerek ilgili ülkelerin dikkatini çözüm için bölgeye çekmektedir (Temiz, 2017: 18). Uluslararası sivil toplum kuruluşları da Doğu Türkistan’da yaşanan hak ihlallerini ciddiyle ele almaktadır. Çin’in Soğuk Savaş döneminden kalma politikaları, Uygurlar Türkleri üzerinde baskı unsuru olarak devam etmektedir dini ve kültürel özgürlükler, ana dil kullanımı ve siyasi aktivizm gibi alanlarda ciddi sorunlar bulunmaktadır (Temiz, 2017: 19).

Çin, 11 Eylül saldırıları sonrasında ABD’nin küresel terörle mücadele stratejisine açıkça destek veren ülkelerden biridir (Temiz, 2017: 18). Doğu Türkistan, Çin’in radikal İslamcı terör tehdidiyle karşılaşma ihtimalinin olduğu bir bölge olarak ele alınmakta ve güvenlikçi sert bir politika izlenmektedir. Bu politikaların yanlış algılamalarla birlikte meseleyi Türkiye ve Çin arasında ciddi bir krize dönüştürdüğü görülmektedir. Doğu Türkistan, Türkiye için önemli bir konudur. Türkiye, Uygur Türklerinin varlığı ve tarihsel bağları nedeniyle sorununun çözümünde etkili bir rol oynama potansiyeline sahiptir. Çin meseleyi yalnızca “terörizm” bağlamında değerlendirmekte Türkiye ise Pekin hükümetinin terörü bahane ederek Uygur Türklerine asimilasyon politikası izlediğini savunmaktadır. Türkiye’nin Doğu Türkistan sorununda temel handikabı uluslararası kamuoyunun Çin’in tepkisini çekmemek için sessiz kalması ve Türkiye’nin Çin ile ilişkilerinin bozularak meselede inisiyatif alma gücünün etkilenmesidir. Neyse ki sorun günümüzde uluslararası toplumda da önemli bir gündem maddesi haline gelmiştir. İnsan hakları örgütleri, Uygur Türklerinin maruz kaldığı zulmü belgelemekte ve dünya kamuoyunu bilgilendirmektedir ancak Çin’e bu konuda henüz yeterince baskı uygulanamamaktadır.

Türkiye ile ÇHC arasındaki ilişkiler, Kore Savaşı sonrası dönemde düşmanlık ve ideolojik kampaşma ile başlamış olsa da zaman içinde derinleşmiştir. İki ülke arasındaki ekonomik, siyasi ve kültürel ilişkiler günümüzde önemli bir noktaya gelmiştir.

3.2.2. KYG ve Stratejik Ortaklık Dönemi

Türkiye'nin AB ile ilişkilerinin yavaş ilerlemesi ve istenen seviyede olmaması ayrıca 2008 kriziyle ihracatının büyük kısmını gerçekleştirdiği Avrupa pazarının daralmasıyla yeni pazar arayışına girmesi Türkiye'nin yönünü Asya'ya dönmesine sebep olmuştur. Öte yandan aynı dönemde Çin'in küresel etkinliğini artırma çabalarıyla birlikte ABD tarafından tehdit algısı yükselmiştir. ABD, Obama döneminde "Trans Pasifik Ortaklığı" oluşturarak Çin'in komşu ülkeleriyle yakın ilişkiler kurup Çin'i dengeleme stratejisi gütmüştür. Pekin hükümeti ise aynı şekilde karşılık vererek ABD'nin müttefikleriyle ortaklık kurma arayışına girmiş ve Türkiye bu noktada önemli bir ülke haline gelmiştir (Akdağ, 2019: 50).

Bu çerçevede Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün 2009 yılında Çin'e ziyareti iki ülke arasında yeni bir dönemin başlangıcı oldu. Bu ziyaret kapsamında iki ülke arasında ticaret, turizm gibi ekonomik konuların yanı sıra siyasette bölgesel ve uluslararası konularda iş birliği yapılması kararlaştırıldı. Ardından 2010 yılında ÇHC Başbakanı Wen Jiabao iadeyi ziyarette bulunmuş ve iki ülke arasında stratejik ortaklık ilan edilerek sekiz anlaşma imzalandı (Atlı & Ünay, 2014: 21).

Anlaşmanın ardından iki ülke arasında ziyaret trafiği yoğun şekilde arttı. "Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, 2012'de Çin'i başbakan, 2015, 2017 ve 2019'da ise cumhurbaşkanı sıfatıyla ziyaret etti. Xi ve Erdoğan 2015'te G-20 Hangcou, 2016'da G-20 Antalya, 2018'de BRICS Johannesburg ve G-20 Buenos Aires, 2019'da G-20 Osaka Zirve toplantılarında bir araya geldiler" (Kabakçı, 2021). 2012 yılında Xi Jinping Türkiye ziyaretini birçok üst düzey firmanın CEO'suyla gerçekleştirdi. Ticari ve ekonomik alanlarda yirmi sekiz anlaşma imzalandı. Bu anlaşmalardan biri KYG kapsamında Trans-Avrasya demiryoluna Türkiye'nin dâhil edilmesi ve 5.000 kilometrelik hızlı tren ve demiryolu döşemesi konusunda yapılan anlaşmadır (Çolakoğlu, 2012: 61). Ayrıca bu dönemde ikili ilişkilerin gelişmesinin bir sonucu olarak Türkiye 2015'te Asya Altyapı Yatırım Bankasının Kurucularından biri olmuştur (Zentürk, 2016).

Bu dönemde iki ülke arasında ticaret hacmi ciddi oranda yükseldi. 2000 yılında 1,44 milyar dolar olan ticaret hacmi 2016-2020 yılları arasında ortalama 25 milyar dolar seviyesinde gerçekleşip 2021 yılında ise ciddi bir artış göstererek 35,9 milyar

dolara yükseldi (*Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri / T.C. Dışişleri Bakanlığı*). Çin’de ülkemize ait yatırım miktarı “2001 yılında 2 milyon dolar seviyesinden, 2020 yılında 1,241 milyar dolar seviyesine ulaşmıştı. Çin’in ülkemize yatırımları ise 2001 yılında 2 milyon dolar ile başlamış, 2013 yılından itibaren de hızlanarak artmış ve 2020 yılında 1,197 milyar dolara ulaşmıştır” (Çebişli, 2022: 24). Bu süreçte Türkiye tarım ürünleri, kümes hayvanı, süt ürünleri, tekstil ve otomotiv gibi sektörlerde Çin’e önemli miktarda ihracat yapmaktadır. Çin ise özellikle teknoloji ürünleri, akıllı telefon, bilgisayar ürünleri ihraç ederken Türkiye’nin enerji kaynakları, maden ürünleri, telekomünikasyon ve altyapı projelerine yatırımları yapmaktadır. İki taraf da karşılıklı çıkarlarını gözeterek ticaret ilişkilerini geliştirmeye çalışmaktadır. 2010 yılında imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İkili Ticari ve Ekonomik İşbirliğinin Geliştirilmesi ve Derinleştirilmesine İlişkin Çerçeve Anlaşması” Çin’in başlattığı Kuşak ve Yol Girişimine zemin hazırlamış ve Türkiye ile Çin arasındaki işbirliği imkânlarını genişletti. Türkiye, KYG’ne aktif ilgi göstermiş bu kapsamda iki ülke arasında Türkiye’nin önerdiği “Orta Koridor” projesini, KYG ile uyumlu hale getirmek için 2015 yılında “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası” imzalandı (Kabakçı, 2021). Ardından Türkiye 2017 yılında Pekin’de düzenlenen birinci Kuşak Yol Forumuna Cumhurbaşkanı düzeyinde katılım sağlandı. 2019 yılında düzenlenen Forum ise bakanlık düzeyinde katılım gerçekleştirildi (Şahin, 2019). İki ülke arasında 2017 yılında “Karayolları Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşması” imzalanarak ve KYG çerçevesinde ticaret, enerji ve altyapı yatırımları, finans, madencilik, metalürji, tarım, sanayi, otomotiv sektörü 5G ve akıllı şehirler kurulması gibi alanlarda işbirliğinin geliştirilmesi hedeflendi (Atli & Ünay, 2014: 25).

Son yıllarda siyasi ve kültürel açıdan da, Türkiye ve Çin arasındaki ilişkiler önemli bir ivme kazanmıştır. İki ülke arasında siyasi diyalog ve iş birliği artmış, diplomatik temaslar sıklaşmıştır. Bu bağlamda 2012 yılı Türkiye’de “Çin yılı” olarak kutlanırken 2013 yılı da Çin’de “Türkiye yılı” olarak kutlandı (Temiz, 2017: 10). Türkiye-Çin Hükümetler Arası İş birliği Komitesi’nin ilk toplantısı 2016 yılında gerçekleştirildi. Bu toplantıda kültürel değişim programları ve ekonomik iş birliği eylem planları imzalandı. Kültürel alanda da Türkiye ve Çin arasındaki etkileşim

artmaktadır. Her iki ülke arasında kültürel etkinlikler, sanat ve spor etkinlikleri düzenlenerek, kültürel değişim programları gerçekleştirilmiştir. Bu sayede iki ülke arasındaki insanlar arasındaki anlayış ve iletişimin güçlendirilmesi hedeflenmektedir.

Kültürel ilişkiler bağlamında Konfüçyüs enstitülerine ayrıca değinmek gerekir. Bu enstitüler ilk kez Joseph Nye Jr. tarafından 1980'lerin sonunda ortaya atılan yumuşak güç kavramının alt birimleri olan Kamu ve Kültür diplomasisinin bir enstrümanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak Çinliler yumuşak güç kavramını Batıdan öğrenmediler Çin tarihinde İlkbahar ve Sonbahar Dönemi olarak adlandırılan M.Ö. 771-476 arası dönemde varlık gösteren “Yüz Düşünce Okulu” geleneğinden beri yumuşak güç Çin'in temel siyasi ve diplomasi stratejisidir (Önal, 2020: 223). Bu gelenek tıpkı yumuşak güç kavramında olduğu gibi yabancı toplumlar üzerinde hegemonya kurmak için rıza oluşturmaya dayanmaktadır.

Sun Tzu'nun *Savaş Sanatı* kitabında söylediği “Gerçek Zafer savaşmadan kazanılan zaferdir ve gerçek komutan düşmanı savaşmadan yenen komutandır” ifadesi Çin'in yumuşak gücü Batıdan çok daha önce keşfettiğinin kanıtıdır. Bu çerçevede Konfüçyüs enstitüleri Çin'in küreselleşme ya da merkezi çevreye yayma stratejisinin bir parçası olarak Çin kültürünü dünyaya yaymak ve yabancı toplumlar üzerinde sempati ve hayranlık oluşturmak üzere faaliyet göstermektedir. Türkiye'de ilki 2008'de açılan Konfüçyüs Enstitüleri günümüzde Ortadoğu Teknik, Boğaziçi, Okan, Yeditepe ve Sakarya Üniversitesinde olmak üzere beşe yükselmiştir. Türk dilini ve kültürünü tanıtmak amacıyla dünyada 52 ülkede hizmet veren Yunus Emre enstitüleri'nin ilki ancak 2021'de Pekin'de açılmıştır (*Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri/ T.C. Dışişleri Bakanlığı*).

Siyasi açıdan 2010 yılında ilan edilen stratejik ortaklığa rağmen ilişkilerde aynı planlamanın olduğunu söylemek mümkün değildir. Çünkü Türk dış siyasetinin tarihsel gelişimi bakımından Batı ile arasındaki bağlar ve NATO üyeliği bu ortaklığı sınırlamaktadır. Öte yandan iki ülke her alanda aynı düşünmemektedir. Örneğin iki ülke 2011 Arap Baharına farklı perspektiflerden yaklaşmışlar Türkiye uzun süre Suriye'deki Esad Rejiminin karşısında yer alırken Pekin Hükümeti rejimi desteklemiştir (Lindenstraus & Lavi, 2016: 122). 2015 yılında Rus jetinin düşürülmesi, Çin ile ilişkileri olumsuz etkilemiş ve Çin Türkiye'den yapılan vize başvurularına sıkılaştırma getirmiştir (Temiz, 2017: 16). Öte yandan Çin'in Ortadoğu

politikasının merkezine İran'ı oturtuyor olması da Türkiye için önemli bir problemdir ve Doğu Türkistan meselesi de çözüme kavuşmuş değildir. Türkiye Pekin hükümetinin Sincan Özerk Bölgesi'nde Mandarinceyi eğitim dili olarak dayatması, Kur'an kursları ve dini eğitim veren kurumları yasaklaması ve 2012'de ramazan ayında memurların ve öğrencilerin oruç tutmasını yasaklayan uygulamalar gibi insan hakları ihlallerine ve baskılarına son vermesini beklemektedir (Çolakoğlu, 2012: 63).

Ancak tüm bu kriz ve anlaşmazlıklara rağmen Çin ve Türkiye arasındaki iş birliği potansiyeli, Ortadoğu'da istikrar, düzen ve ekonomik kalkınma sağlamak için önemli fırsatlar sunmaktadır. Her iki ülkenin de bölgedeki çeşitli konularda aktif politikaları bulunmaktadır. İlk olarak, Irak ve Suriye gibi kriz bölgelerinde ortak tehditlerin belirlenmesi ve çözüm için istişare mekanizmalarının oluşturulması büyük önem taşımaktadır. Çin, BM daimi üyesi olarak etkili bir aktör olurken, Türkiye de bu krizlerden doğrudan etkilenen bölgesel bir güç olarak iş birliği yapmanın önemini kavramaktadır (Temiz, 2017: 14-15).

Ekonomik açıdan, Arap Baharı sonrası Çin ve Türkiye, bölgenin restorasyonu için iş birliği yapabilir. Güvenlik ve terörle mücadele, bölgedeki ortak bir endişedir ve Çin ile Türkiye bu alanda bilgi paylaşımı, sınır güvenliği ve terörle mücadele konularında ortak noktadadır. İki ülkenin deneyimlerini paylaşarak ortak bir yaklaşım geliştirmesi bölgedeki istikrarı artırabilir. Ayrıca, kriz yönetimi ve barış inisiyatifleri de önemli bir iş birliği alanıdır. Türkiye son dönemde Ortadoğu ülkeleriyle ilişkilerini normalleştirmeye başlamıştır uzun süre arasında gerginlik olan BAE, Suudi Arabistan, İsrail ve Mısır ile normalleşme sürecine girmiştir. Çin'de KYG ile aynı ülkelerle güçlü ilişkiler oluşturmaktadır. Bu nedenle iki ülke arasındaki iş birliği bölge açısından kritik rol oynamaktadır ve farklı bir denge oluşturmaktadır.

Askeri açıdan ise iki ülkenin iş birliği 90'lı yıllara dayanmaktadır Türkiye'nin bugün milli imkânlarla ürettiği füze ailesinin temeli Kasırga ismiyle üretilen TRG-300 roketlerine dayanmaktadır (Millisavunma.com, 2016). Yine Türkiye'nin uzun süredir ihtiyacı olan hava savunma sistemleri için 2015 yılında Çin'den teklif almış ancak NATO'dan gelen tepkiler ve silahlı kuvvetlerin ihtiyacını karşılamaması sebebiyle milli üretim kararı alınarak iptal edilmiştir (Seren, 2015: 48-50). Çin 20-30 Eylül 2010 yılında Konya'da gerçekleştirilen "Anadolu Kartalı" tatbikatına davet edilerek ilk kez bir NATO ülkesiyle ortak tatbikat gerçekleştirmiştir (*AnadoluKartali - Tarihçe*). Çin

Asya’da jeopolitik ortaklık kurduğu Pakistan üzerinden de iki ülke ilişkilerinin geliştiğini söylemek mümkündür (Korkmaz, 2019). KYG kapsamında Çin en çok yatırımı Pakistan’a yaparken aynı zamanda Türkiye Pakistan’la 2009’da Yüksek Düzeyli İş Birliği Konseyi mekanizması kurmuş askeri ve ticari birçok anlaşmaya imza atmışlardır(*Türkiye-Pakistan Siyasi İlişkileri/ T.C. Dışişleri Bakanlığı*). MİLGEM kapsamında Pakistan donanmasına yapılan korvetler, Atak Helikopter ihalesi vb. birçok anlaşma bu ortaklığa örnektir (Ul Khaliq & Tasçı, 2022).

Türkiye ve Çin, bölgesel ve küresel konularda birlikte hareket etme eğilimindedir. Özellikle 2019 yılında Türk Dışişlerinin “Yeniden Asya” açılımı ile iki ülke arasındaki ilişkilerin geliştirilmesi için çeşitli iş birliği mekanizmaları oluşturulmuştur (Akdağ, 2019: 54). İki ülke arasında yapılan anlaşmalar, ziyaretler ve iş birliği mekanizmaları, ekonomik ve siyasi ilişkilerin güçlendirilmesine yönelik adımları temsil etmektedir. Ancak, her iki ülkenin ulusal çıkarları ve farklı siyasi vizyonları nedeniyle zaman zaman krizler yaşanmaktadır.

3.3. TÜRKİYE’NİN KYG’NE YÖNELİK PROJELERİ

Türkiye’nin KYG’ye yönelik ulaşım ve altyapı yatırımlarının çoğunluğu 1993’te kurulan TRACECA kapsamında oluşturulması düşünülen Avrupa- Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru’nun devamı ya da tamamlayıcı niteliktedir. Girişim kapsamında Demiryolu, Karayolu, Liman ve serbest ticaret bölgeleri ve boru hatları projeleri ön plana çıkmaktadır.

3.3.1. Demiryolu Projeleri

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu (BTK), Türkiye’deki Kuşak Yol Girişimi’nin en büyük altyapı projelerinden biri olarak önemli bir rol oynamaktadır. Aynı zamanda “Demir İpek Yolu” olarak da adlandırılan BTK demiryolu hattı 2017 yılında hizmete girmiş ve Kazakistan’dan gelen tahıl yüklü tren Mersin Limanına ulaşmıştır (*Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu’nda ilk tren yola çıktı*, 2017). 2020 yılında ise ilk ihracat treni Çin’e ulaşmış üç yıl içinde 2 milyon 405 bin ton yük taşınmıştır (TRTHABER, 2023). Uzunluğu 829 kilometre olan demiryolu, Bakü’den başlayarak Tiflis ve Kars’a

ulaşmakta Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi birbirine bağlamaktadır. BTK demiryolu ile Çin'den Avrupa'ya yük taşıma kesintisiz hale gelerek taşıma süresi on beş güne inmektedir. Projenin kısa vadede yıllık bir milyon yolcu ve altı buçuk milyon yük taşınması beklenirken 2034 yılında bu rakamın üç milyon yolcu ve on yedi milyon yük kapasitesine çıkması beklenmektedir (TRTHABER, 2023). Marmaray projesi ise İstanbul'un Avrupa ve Asya yakalarını Boğaz'ın altından geçen bir tüp tünel ile birleştiren önemli bir demiryolu projesidir. 2013 yılında ilk etabı açılan Marmaray projesi, 2019 yılında tamamlandığında, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi ile, Avrupa'dan Çin'e kesintisiz yük taşımak için entegre bir taşıma koridoru oluşturuldu.

Trans-Asya Demiryolu projesi ise altmış yıllık bir proje olup, Asya ülkelerini birbirine bağlamakla kalmayıp, Asya'yı Rusya üzerinden İstanbul ve Avrupa'ya, İran üzerinden Ortadoğu'ya bağlayarak geniş kapsamlı bir ticaret koridoru oluşturmayı hedeflemiştir. Bu proje, bölgenin ekonomik ve ticari gelişmesini ve siyasal entegrasyonunu hızlandırıcı bir etkiye sahip olmuştur (Filiz vd., 2019: 623).

3.3.2. Karayolu ve Köprü Projeleri

KYG kapsamında Türkiye'deki projeler arasında Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli, Çanakkale 1915 Köprüsü, Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu gibi önemli ulaşım ve alt yapı projeleri yer almaktadır. Bu projeler, Türkiye'nin Avrupa ile Asya arasındaki bağlantısını güçlendirirken, Marmara Bölgesi, Kuzey Ege ve Güneybatı Türkiye arasındaki ulaşımı kolaylaştırmaktadır.

Ayrıca bu karayolları Filyos ve Çandarlı limanları ile Mersin lojistik merkezine bağlanarak güçlü bir ulaşım ağı oluşturulması istenmektedir. 2016 yılında hizmete açılan ve yaklaşık üç milyar dolar maliyeti olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü sekiz şeritli otoyol ve iki şeritli demiryolundan oluşmaktadır. Köprü 1403 metre genişliği ile dünyanın raylı sistem bulunan en uzun köprüsü olma özelliğini taşımaktadır (*Yavuz Sultan Selim Köprüsü Yapım Süreci dönemi*). 2016'da hizmete giren diğer bir karayolu projesi olan Avrasya Tüneli boğazın altından geçen bir tüp geçittir. Bağlantı yollarıyla birlikte uzunluğu 14,6 kilometre olan tünel boğaz trafiğini rahatlatarak ulaşım süresini beş dakikaya indirmektedir. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Avrasya tüneli Orta Koridor kapsamında Asya'yı Avrupa'ya bağlayan en önemli projelerdir.

Kuzey Marmara Otoyolu Tekirdağ ve Sakarya arasında dört yüz kilometrelik uzunluğa sahip olup dünyanın en geniş tünellerini içermektedir. Ülkenin en büyük sanayi bölgelerini yüksek standartlı, güvenli ve kesintisiz şekilde birbirine bağlamak amacıyla gerçekleştirilen bir yatırımdır (*Proje hakkında, <https://www.kuzeymarmaraotoyolu.com>*). Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve İstanbul Havalimanına bağlantı yolları olan otoyol Orta Koridor kapsamında gerçekleştirilen bir diğer önemli proje olarak karşımıza çıkmaktadır. 2023'te açılması beklenen Karadeniz sahil yolu ise İpek yolu güzergâhında bulunan 1210 kilometre uzunluğunda Karadeniz boyunca ulaşım süresini kısaltan önemli bir projedir (TRTHABER, 2021). Bu proje, Karadeniz bölgesindeki şehirleri ve limanları birbirine bağlama ve bölgedeki ticaret ve turizm faaliyetlerini geliştirmektedir. Aynı zamanda Karadeniz'e kıyısı olmayan bölgelerin deniz yolu ulaşımına erişimini kolaylaştırarak iç kesimlerde kurulan lojistik merkezlerinin ulaşımını kolaylaştırmaktadır.

2022 yılında hizmete giren 1915 Çanakkale Köprüsü ise Asya ile Avrupa'yı ilk kez Çanakkale Boğazı üzerinden birleştirme özelliğini taşımaktadır. Uzunluğu 4 bin 608 metre olan köprü üç şeritlidir. Köprü'nün devamı niteliğinde olan yüz bir kilometrelik Çanakkale- Malkara otoyolu ile arabalı feribot vasıtasıyla saatlerce süren ulaşım mesafesi altı dakikaya indirilmiştir. Proje Köprü haricinde iki viyadük, altı alt geçit köprüsü, otuz sekiz üst geçit köprüsü, on iki kavşak, dört otoyol hizmet tesisinden oluşmaktadır (BBC News Türkçe 2021). Bu projeler, Türkiye'nin KYG'ye katılımını ve bölgesel ulaşım ağının güçlenmesini amaçlamaktadır. Bu projelerin tamamlanmasıyla Türkiye'nin ticaret, turizm ve lojistik alanlarında daha etkin bir rol oynaması hedeflenmektedir.

3.3.3. Liman ve Lojistik merkezleri

Türkiye KYG ile deniz ticaretinde önemli bir üs haline gelmeyi hedeflemektedir. Bu kapsamda Mersin İskenderun Limanını özelleştirerek genişletme faaliyetleri sürdürülmektedir. Son 15 yılda 400 milyon doların üzerinde harcama yapılarak genişletilen Mersin Uluslararası Limanı, KYG açısından Türkiye'nin hâlihazırda en etkin rol alan limanıdır. Mersin Limanına 2023 yılı itibariyle ek 375 milyon dolar daha harcanarak ek genişleme ve kapasite artırımına gidilecektir (Dünya,

2023). Ayrıca Türkiye'nin en büyük beş yatırımından biri ve Karadeniz'in en büyük Limanı olan Filyos Limanı ile Orta Asya ve Karadeniz'den gelen malların Limanın yanında yer alan Sanayi bölgesine yapılan demiryoluyla Mersin Limanına, Güneye ve Ortadoğuya aktarılması hedeflenmektedir. Proje tamamlandığında liman 12 bin kişilik istihdam sağlaması beklenmektedir (Turgut & Çobanoğlu, 2018). Yıllık yirmi beş milyon ton taşıma kapasitesiyle Marmara ve Boğazlardaki gemi trafiğini azaltmada kilit bir rol oynamaktadır (Türk Deniz Medya, 2021).

İzmir Alsancak Limanı'nın şehrin içinde sıkışması ve kapasitesinin yetersiz olması üzerine Kuzey Ege Çandarlı Limanı projesi başlatılmıştır. Tamamlandığında dünyanın en büyük on limanından biri olması beklenen Çandarlı Limanı ile Türkiye'nin KYG'de pozisyonunu güçlendirmesi bekleniyor. Asya'nın Avrupa'ya çıkış kapısı olması beklenen limanın Aliğa-Çandarlı-Bergama demir yolu vasıtasıyla imalat sanayisine bağlanacağı belirtilmektedir (<https://www.criturk.com>, 2022b). Ayrıca İskenderun'a Doğu Akdeniz Limanı yapılması gündemdedir. Bu limanın Suriye, Irak ve İran'a olan hinterlandı sayesinde KYG'nin bölgede kritik üslerinde biri olması hedeflenmektedir. Ayrıca İskenderun ve Mersin Limanına yapılacak demiryolu ile Orta Koridora bağlanması böylece Batı ve Kuzey Afrika'ya transit süresini 30-40 günden 15 güne indirilmesi planlanmaktadır (Mersin Haberci Gazetesi, 2020).

Türkiye, 2023 yılı itibarıyla mevcut 13 lojistik merkezine 2028 yılına kadar 13 adet daha eklenmeyi planlayarak Orta Koridoru KYG açısından alternatifsiz bir lojistik üssü haline getirmeyi hedeflemektedir. Bu lojistik merkezler "Habur, Kemalpaşa, Sivas, Karaman, Tatvan, Bitlis, Mardin, Yeşilbayır İstanbul, Çerkezköy Tekirdağ, Bozüyük, Bilecik, Boğazköprü Kayseri, İyidere Rize, Filyos ve Çandarlı" da açılacak böylece lojistik sektörü yüz milyon ton ilave taşıma kapasitesine ulaşacak" (Yeni Şafak, 2023).

3.3.4. Boru Hatları

Türkiye coğrafi konumu enerji havzalarına yakınlığı doğalgaz ve petrol ihracatçısı ülkeler ile en büyük ithalatçı konumunda olan Avrupa ülkeleri arasında bir köprü vazifesi görmektedir. Türkiye'de halihazırda aktif olan ve tamamlanması planlanan boru hatları, doğrudan KYG ile bağlantılı olmasa da üretim maliyetlerini

düşürmesi ve enerji güvenliği bakımından dolaylı olarak projeye dahil olan partner ülkelerin ekonomik kalkınmasına katkıda bulunmaktadır.

2012’de resmi anlaşması imzalanan ve 2014 yılında tadil edilen Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi (TANAP) ile Azerbaycan gazını Türkiye üzerinden Avrupa’ya taşımayı hedeflemektedir. Uzunluğu yüz yirmi kilometre olan boru hattı TANAP;

Türkiye-Gürcistan sınırından Ardahan’ın Posof ilçesi Türkgözü köyünden başlayarak Ankara, Balıkesir, Bayburt, Bilecik, Bursa, Çanakkale, Edirne, Erzincan, Erzurum, Eskişehir, Giresun, Gümüşhane, Kars, Kırıkkale, Kırşehir, Kütahya, Sivas, Tekirdağ, Yozgat ve olmak üzere 20 il ve 67 ilçeden geçmektedir. TANAP ile Türkiye enerji sevkiyatında önemli bir ülke olma yolunda ciddi bir adım daha atmıştır(TANAP - Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi).

Türkiye ve Rusya arasında 2016’da anlaşması imzalanan ve 2020 yılında açılışı gerçekleştirilen Türk Akım Gaz Boru Hattı projesi Türkiye’yi bir üst noktaya taşıyacak ve Türk-Rus ilişkilerinin enerji alanında ileri bir aşamaya taşıdığı belirtilen proje her biri 15,75 milyar metreküp doğalgaz taşıma kapasiteli iki hattın oluşmaktadır (Habertürk, 2020). Rusya’dan başlayıp Karadeniz kıyı boyunca denizin altından 930 kilometre ilerleyen Türk Akım boru hattı Avrupa’nın enerji güvenliğine katkıda bulunarak Türkiye’nin enerji aktarımında merkez ülke konumunu güçlendirmektedir. Ancak 2022 yılında başlayana Rusya-Ukrayna savaşıyla Ukrayna ve Bulgaristan’dan geçerek Türkiye’ye ulaşan Batı hattında yaşanan aksamalar ve Rusya’nın Avrupa’ya uyguladığı doğalgaz ambargosu boru hattının istenen randımanda kullanılmasını engellemektedir.

Ayrıca Rusya’dan Karadeniz’i geçerek Türkiye’ye bağlanan Mavi Akım ile Rus Gazı, Bakü-Tiflis-Erzurum boru hattı ile Azerbaycan Gazı ve Doğu Anadolu ileti hattı ile İran Gazına ulaşan Türkiye enerji güvenliği açısından alternatifli bir konumdadır (T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı).

3.4. KYG’NİN TÜRKİYE’YE SUNDUĞU FIRSATLAR VE RİSKLER

3.4.1. KYG’nin Sunduğu Fırsatlar

Proje, ülkeler arasındaki ticareti artırarak ekonomik faaliyetleri geliştirmekte bölgesel entegrasyonu teşvik ederek ülkeler arasında iş birliğini artırmaktadır. Bu

bakımdan Türkiye'nin dış ticaretinin artmasına ve ekonomik büyümesine katkıda bulunmaktadır. İhracatının büyük bölümünü AB ülkelerine gerçekleştiren Türkiye'nin Avrupa'yı etkileyen 2008 krizinde olduğu gibi ülke ihracatını ciddi şekilde etkilememesi için yeni pazarlara açılarak Asya ülkelerine yaptığı ihracatı artırma ve dış ticaretini dengeleme fırsatı sunmaktadır.

Orta Koridor kapsamında geliştirilen Kervansaray projesi ile Türkiye ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasında gümrük iş birliği sağlanarak dış ticaretin artırılması hedeflenmektedir (Dilek, 2022: 261). Çin'de orta gelir grubuna ait vatandaşların sayısının 450 milyona ulaşması Çin'in son yıllarda üretimden ziyade tüketim mallarına olan ilgisinin artmasına sebep oldu. Çin pazarının genişlemesi Türkiye'nin özellikle kiraz, Antep fıstığı ve zeytinyağı gibi kaliteli tarım ürünlerinin Çin piyasasındaki payını artırmaktadır (China Embassy, 2019). Bu durum Türk ihracatçıları için Çin pazarında ciddi fırsatlar yaratmaktadır. Ortak altyapı projeleri ve ticaret koridorları, ülkelerin ekonomik ve politik bağlarını güçlendirir ve bölgesel iş birliğini derinleştirir. Yeni ulaşım koridorları ve altyapı yatırımları, mal ve hizmetlerin daha hızlı ve verimli bir şekilde taşınmasını sağlayarak ticaretin artmasına katkıda bulunur. Bu noktada Türkiye'nin Orta Koridor ile sunduğu lojistik ve ticaret akışı ülkelerin Türkiye'ye olan bağımlılığını artırarak dış politikada elini güçlendirmektedir.

KYG ve Orta Koridor çerçevesinde yapılan yeni ulaşım hatları ve enerji projeleri, Türkiye'nin Lojistik ve enerji aktarımında merkez olma hedefini desteklemektedir. Yapılan yatırımlar sayesinde enerji güvenliğini artırarak ülkelerin enerji kaynaklarını çeşitlendirmesine ve enerji arzında bağımsızlığını sağlamasına yardımcı olur. Çin'in Orta Koridor ve KYG'ni uyumlulaştırma kapsamında işbirliği ile yapılan Tuz Gölü Yer altı Depolama tesisi ve Emba Hunutlu Termik Santrali enerji güvenliği açısından önemli projelerdir (China Embassy 2019). KYG gelişmekte olan ülkelere altyapı yatırımları için AAYB ve ICBC gibi bankalardan finansman kaynağı sağlanmakta ve Çinli şirketlerin yaptığı dış yatırımlarla projeler hızlanmaktadır. Çinli şirketler bilim, teknoloji ve internet alanlarında da yatırım ve işbirliği sağlamaktadır. Örneğin Huawei, İstanbul'da yurt dışındaki en büyük ikinci AR-GE merkezini kurdu (Chian Embassy, 2019). Yapılan yatırımlarla ekonomik büyüme hızlanmakta ve yeni

istihdam alanları yaratılarak iş imkânları artmaktadır. İstatistiklere göre Çinli şirketler Türkiye’de on bine yakın istihdam sağlamaktadır (China Embassy, 2019).

3.4.2. KYG’nin Yarattığı Riskler

KYG’nin sunduğu fırsatlar gibi bir takım risklerde mevcuttur. İlk olarak projelerin finansmanı ve fizibilite sorunudur. Altyapı yatırımları genellikle büyük miktarlarda kaynak gerektirir ve bazı ülkeler bu yüksek borçları geri ödemekte zorlanabilir. Bu durum, ekonomik dengesizliklere ve borç krizlerine yol açabilir. Mega projeler için alınan yüksek kredilerin geri dönüşü borçlanma sorunu yaratarak ileride Çin’e karşı muhtemel tavizlerin verilme ihtimalini ve karşılıklı bağımlılık ilişkisinde üstünlüğün Pekin hükümeti lehine olmasına sebebiyet verebilir. Bu bakımdan yetkililer yatırımların fizibilitesini iyi yapmalı ve geri dönüşü kısa vadeli olan projelere yönelmelidir.

Diğer bir sorun ise dış ticaret açığıdır. Dünya’nın genelinde olduğu gibi Türkiye’nin de Çin’e karşı ticaret hacminde dengesizlik söz konusudur. Dışişleri Bakanlığının verilerine göre Türkiye 2015-2021 yılları arası iki ticarete ortalama yirmi milyar doların üzerinde eksi dengededir(*Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri / T.C. Dışişleri Bakanlığı*,). Bu durumun en önemli sebebi olarak;

Türkiye’nin başlıca ihraç ürünlerini Mermer ve traverten, diğer kıymetli metal cevherleri ve konsantreleri, kurşun, krom, bakır, demir, çinko, tabii borat cevherleri, bor oksitleri ve borik asitler gibi işlenmemiş hammadde kaynakları oluştururken ithalatını ise Hücresel/diğer kablosuz ağlar için telefonlar, otomatik bilgi işlem makinaları ve üniteleri, ses-görüntü ve diğer bilgileri almaya, çevirmeye ve vermeye yarayan araçlar, kompresör, konvertör gibi ürünlerin oluşturmasıdır(Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri/ T.C. Dışişleri Bakanlığı).

Projenin güvenlikle alakalı oluşturduğu risklerde bulunmaktadır. İlk olarak bölgedeki siyasi çatışmalar, iç istikrarsızlık, terör ve güvenlik sorunları KYG kapsamında büyük yatırım ve borçlarla yapılan projeleri olumsuz etkileyebilir. Siyasi belirsizlik, yatırımcıların risk algısını yükseltebilir ve projelerin ertelenmesine veya durmasına neden olabilir. Ayrıca bölgedeki güç dengeleri jeopolitik gerilimlere sebep olabilir ve büyük güçlerin arasında ki rekabet ve çıkar çatışması projelerin ilerlemesini zorlaştırabilir.

Son olarak birtakım altyapı ve sanayi projeleri çevresel etkilere yol açabilir doğal yaşam alanlarını etkileyebilir, çevre kirliliğine ve doğal kaynakların tükenmesine sebep olabilir. Bu bakımdan yürütülen projelerin sürdürülebilirlik açısından çevre dostu olmasına dikkat edilmelidir. Tüm bu faktörler göz önüne alındığında KYG'nin başarılı bir şekilde uygulanması için, finansmanın yönetilmesi, siyasi istikrarın sağlanması, çevresel etkilerin dikkate alınması ve güvenlik risklerinin önlenmesi için tedbirlerin alınması gerekmektedir.



SONUÇ

Çin, tarihsel olarak kendisini küresel bir güç olarak görmektedir. Ancak utanç yüzyılı sonrası yaşadığı travmalar, işgaller ve iç savaşlar sonucu devrimle kurulan Çin Halk Cumhuriyeti uzun yıllar kendisini düşük profilli bir devlet olarak göstermiştir. Uzun yıllar Çin'in temsilcisi ve resmî bir devlet olarak tanınmayan Çin Halk Cumhuriyeti iki kutuplu düzende izole bir dış politika yürüttü.

1976'da başlattığı reform hareketiyle hem ekonomik kalkınmasını hızlandıran hem de küresel sisteme entegre olmaya başlayan Çin, sessiz ve derinden ilerleme stratejisi güderek dış politikada uyumlu dünya doktrinini benimseyip mümkün oldukça düşman azaltıp dost artırmaya ve en önemlisi dünya genelinde sempati kazanmaya çalıştı. Soğuk Savaşın bitmesiyle küreselleşme hız kazandı. Küreselleşme dönemini fırsata çeviren ve ABD ile iyi geçinen Çin dışı doğru açılma politikasıyla hızlı bir ekonomik büyüme sağladı. Batılı şirketlere aynı geleneksel haraç sisteminde olduğu gibi önce limanlarda ticarete izin veren Çin, buralarda oluşturduğu serbest bölgelerle birlikte kapitalizme geçmeye başladı. İki raylı sistem modeliyle Çin muazzam bir dönüşüm ve performans yaşadı. İki raylı sistem sayesinde ne tam anlamıyla kapitalist oldu ne de komünist olarak kaldı uyguladığı ekonomik sistem devlet kapitalizmi olarak adlandırılmaktadır. Ancak Çin'de parti devleti iktidar da olduğu için otokratik liberal bir devlet demek en doğru tanım olacaktır.

Çin uzun süre istediği ekonomik kalkınma başarısını yakalamış fakat 2008 kriziyle beraber darboğaza giren finans kapital, neo-liberal sistemin sorgulanmasına neden olmuştur. Kriz sonrası ekonomik büyüme hızı düşen Çin, II. Dünya Savaşı sonrası kurulan küresel sistem ve petro-dolar hâkimiyetinde belli bir noktadan sonra dünyada artan ticaretin ve ekonomik büyümenin dolaylı olarak ABD'nin büyümesine katkıda bulunduğunun farkındadır. Pekin, küresel sistemi değiştirmeden ekonomik ve siyasi olarak ABD'yi geçmesinin zor olduğunu anlamış, alternatif ve bölgesel işbirlikleri üzerinden kendi dünya düzenini kurmaya girişmiştir. Bu süreçte ASEAN, BRİCS ve ŞİÖ gibi örgütlerle ticaretin ulusal para birimleriyle yapılmasını ve bu para birimlerinin döviz olarak ABD dolarına değil altına endekslenmesini savunmaktadır. Böylece altın rezervleri bakımından dünyada ilk sırada yer alan ÇHC, Yuan'a güç kazandırabilir ve ABD'nin kurduğu küresel ticaret sisteminin sonunu getirebilir.

2012’de ÇKP’nin başına geçen Xi Jinping’le birlikte Çin, ilk defa düşük bir profil göstermekten vazgeçerek Çin Rüyası doktriniyle küresel sistemde egemen bir güç olma söylemine geçti. Çin rüyası kapsamında 2049 yılına kadar süper güç olma hedefi koyan Pekin bu hedefine ulaşmak ve uluslararası sistemde mümkün olduğunca az düşman, çok müttefik kazanmak için Kuşak Yol Girişimini geliştirdi. KYG ile tarihi İpek Yolu’nu canlandırarak hem deniz yollarına alternatif yollar kazandı hem de geçtiği bölgelerde sağlayacağı finansman desteği ve altyapı yatırımlarıyla bir yumuşak güç unsuru kazandı. Böylece Pekin uluslararası kamuoyundan istediği desteği alarak birçok ülkeyi yanına çekti.

Öte yandan Çin’in uyguladığı bu politikalar sonucu ABD tarafından oluşturduğu risk faktörü arttı ve Soğuk Savaş sonrası yeni tehdit ve düşman olarak dış politikasının merkezine Çin’i oturttu. Tüm bu gelişmeler dış politikada tek kutuplu düzenin sona ererek güç geçişinin yaşandığı yönünde değerlendirilmektedir. Çin, Mao döneminde ortaya konan Üç Dünya Teorisine paralel bir politika olan KYG ile özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere ekonomik açıdan ciddi fırsatlar sunmaktadır. Türkiye gibi Asya ve Avrupa’yı, Akdeniz ve Karadeniz’i birbirine bağlayan sanayi altyapısına ve dinamik nüfusa sahip olan bir ülke için, istihdam, altyapı yatırımı, yabancı sermaye, finansman ve lojistik merkezi olma gibi imkânlar sağlayarak dünya ticaretinde ve enerji güvenliğinde kilit bir ülke olma fırsatı sunmaktadır.

Ancak bu fırsatlar beraberinde birtakım tehditlerde doğurmaktadır. Bu projeye Çin jeopolitik hedeflerini gerçekleştirerek hegemon güç olmaya çalışmaktadır. Bu bağlamda KYG kapsamında bazı ülkeleri ciddi borç krizine sokarak stratejik açıdan kendisine faydalı olacak maden, liman, askerî üs gibi kazanımlar elde etmektedir. Öte yandan dünyanın en kalabalık nüfusuna sahip olması ve bu nüfusu yerleştirmek için yeni bölgeler aradığı açıktır. Bu kapsamda Türkiye sahip olduğu ekonomik ve insan kaynağını akıllı yönetmeli, fizibilitesi iyi çalışılmış projelere yatırım yaparak katma değeri yüksek üretim için Ar-Ge faaliyetlerine önem vermeli ve kendi markalarını yaratmalıdır. Aksi takdirde Çin’e ekonomik açıdan bağlı ve jeopolitik krizlerden etkilenme potansiyeli yüksek bir ülke haline gelebilir.

KYG’ni Orta Koridor projesiyle entegre etmek isteyen ve proje için kilit bir konumda olan Türkiye Çin’in küresel hedeflerini iyi analiz ederek ilişkilerini bu yönde

şekillendirmelidir. Türkiye'nin gerek coğrafi konumu gerek beşeri kaynakları ve dinamizmi Çin açısından jeopolitik değerini artırmaktadır. Türkiye Anadolu yarım adası ve Mavi Vatan'ıyla Avrupa ve Çin arasında köprü vaziyetindedir. Bu durum Çin açısından değerli olmanın yanı sıra bir tehdidi de beraberinde getirmektedir. Zira KYG'nin başarılı olması için kilit rol oynayan Türkiye olası bir çatışma veya gerginlik durumunda KYG'nin önünü tıkayabilir ve yalnızca Trans-Sibiryaya demiryolunun kullanıldığı zayıf bir proje haline döndürebilir. Bu bakımdan yeni kurulacak düzende söz sahibi bir ülke olmak için yeni oluşan dengeleri iyi okumalı ve stratejisini buna göre geliştirmelidir.

Güç geçişi sürecinde büyük güçler arasında yaşanması muhtemel çıkar çatışmaları ve jeopolitik kavgalar iyi analiz edilmeli ve mümkün olduğunca dengeli bir siyaset oluşturmalıdır. Uzun yıllar Batı bloğunda yer alan Türkiye batıdan istediğini bulamadı. Yeni oluşan sistemde aynı hatalara düşmek istemeyen Türkiye yeni bir dış politika stratejisi oluşturdu. Son dönemde dışişlerinin çok alternatifli ve proaktif bir siyaset izlemesi Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın "Türkiye batının doğusunda doğunun batısında bir köprüdür" ifadesi kendi jeopolitiğini oluşturmaya başladığının bir göstergesidir. Sonuç olarak Türkiye hem coğrafi konum hem iktisadi ve askerî dinamizmiyle Çin ve KYG açısından kritik önemdedir ve bunu iyi kullanarak doğru politikalar geliştirmelidir.

KAYNAKÇA

1981: *Dual-track Price System*—China.org.cn. (2009, Eylül 16).
http://www.china.org.cn/features/60years/2009-09/16/content_18534471.htm

1983: *Household Responsibility System*—China.org.cn. (2009, Eylül 16).
http://www.china.org.cn/features/60years/2009-09/16/content_18534697.htm

About China-Central Asia-West Asia Economic Corridor under Belt and Road Initiative—Xinhua Silk Road. (2020, Mayıs 6). Xinhua Silk Road Information Services. <https://en.imsilkroad.com/p/313284.html>

Adıbelli, B. (2009). *Pax Sinica: Çin'in dünya düzeni*. IQ Kültür Sanat Yayıncılık.

Adıbelli, B. (2017). *Türk-Çin İlişkileri / Osmanlıdan Günümüze*. Iq Kültür Sanat Yayıncılık.

Akdağ, Z. (2022). ÇİN KARAKTERİSTİĞİYLE DÜNYA DÜZENİ: GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE HARAÇÇI SİSTEM. <https://www.academia.edu/html>

Akdağ, Z. (2019). TÜRKİYE – ÇİN İLİŞKİLERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ. *International Journal of Social Sciences*, 1(1), 40-57.

Alperen, Ü. (2018). “Bir Kuşak Bir Yol” Girişimi ve Çin’in Orta Asya Politikası. *Bilge Strateji*, 10(19), Article 19.

Alperen, Ü. (2022, Haziran 29). Asya'nın NATO'su QUAD ve Hindistan. <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/asyanin-natosu-quad-ve-hindistan/2625482>

Altun, N., Kurt, İ., & Özbaysal, T. (2021). Adım Adım Yeni Dünya Düzeni: Çin BKBY Projesi. *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, 8(26), Article 26.

Anadolu Ajansı (2022, Ocak 6). Çin, QUAD ittifakının bölge için güvenlik riski oluşturduğu uyarısında bulundu.

<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cin-quad-ittifakinin-bolge-icin-guvenlik-riski-olusturdugu-uyarisinda-bulundu/2467422>

Anadolu Ajansı. (2022, Haziran 26.). ABD, gelişmekte olan ülkelere 200 milyar dolar küresel altyapı yatırımı yapacak. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/abd-gelismekte-olan-ulkelere-200-milyar-dolar-kuresel-altyapi-yatirimi-yapacak-/2623087>

Anadolu Ajansı. (2022, Kasım 10). Çin Devlet Başkanı Şi'den orduya "hazır ol" emri. <https://www.ntv.com.tr/dunya/cin-devlet-baskani-siden-orduya-hazir-ol-emri,MVWv8rcW4EmyFFhWSMV-qg>

AnadoluKartali-Tarihçe Türk Silahlı Kuvvetleri

<https://www.anadolukartali.tsk.tr/Custom/AnadoluKartali/121>

Andreea Brinza. (2022, Eylül 6). *What Happened to the Belt and Road Initiative? The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2022/09/what-happened-to-the-belt-and-road-initiative/>

Arslan, İ. (2018). Bir Ülke-Bir Kıta İlişkileri: Çin-Afrika Örneği. *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 16(31), Article 31.

Artar, T., & Baysoy, E. (2020). Bismarck Döneminden 2. Dünya Savaşı'na Alman Jeopolitik Düşüncesi: Haushofer Ve Hitler Karşılaştırması. *Kara Harp Okulu Bilim Dergisi*, 30(1), Article 1.

ASEAN Plus Three. *History*, <https://aseanplusthree-asean-org.htm>

Atay: Ö. (2016). Klasik Jeopolitik Yaklaşımlar ve Eleştirel Jeopolitik Söylem. *Aksaray Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8(2), 144-155.

Atli, A., & Ünay: (2014). TÜRKİYE-ÇİN EKONOMİK İLİŞKİLERİ. *SETA*, 96, 7-28.

Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) / T.C. Dışişleri Bakanlığı. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. <https://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulastirma-koridoru.tr.mfa>

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nda ilk tren yola çıktı. (2017, Ekim 30). Geliş tarihi 04 Temmuz 2023, gönderen <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/baku-tiflis-kars-demiryolunda-ilk-tren-yola-cikti/951643>

Barr, D. M., & French, P. (2011). *Who's Afraid of China?: The Challenge of Chinese Soft Power.*, Zed Books. New Jersey

Batmaz, T. (2021). Avrasya Ekonomik Birliği'nin üye ülke ekonomileri üzerine oluşturduğu etkiler-beklentiler (2010- 2019). *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14(4), 1529-1543. <https://doi.org/10.25287/ohuiibf.948013>

Bayar, A. (2019, Ağustos 10). Yeni Kuşağa Eski Yol, Çin Batı'ya Açılan Kapısı: OBOR. *DefenceTurk*. <https://www.defenceturk.net/yeni-kusaga-eski-yol-cin-batiya-acilan-kapisi-obor>

BBC News Türkçe. (2017, Nisan 10). *İngiltere'den Çin'e İlk Yük Treni Yola Çıktı*. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya/39553426#:~:text=Tren%20yedi%20%C3%BClkeden%20ge%C3%A7ecek.,ni%20a%C5%9Farak%20Fransa'ya%20gidecek>.

Beijing Review. (2014, Haziran 10). Full Text: The Practice of the “One Country, Two Systems” Policy in the Hong Kong Special Administrative Region

Beijing Review. http://www.bjreview.com.cn/document/txt/2014-06/11/content_623769_7.htm

Bir Bakışta: TRACECA. (2017, Ocak 20). Utikad. <https://www.utikad.org.tr>

BloombergHT. (2020, Nisan 28). *Kovid-19 salgınının ağır faturası Çin'e kesilebilir mi?* BloombergHT. <https://www.bloomberght.com/kovid-19-salgininin-agir-faturasi-cine-kesilebilir-mi-2253880>

Bocutoğlu. (2017). Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler. 265-270.

Bordonaro, F. (2009). Rediscovering Spykman. The Rimland, Geography of Peace and Foreign Policy. *Exploring Geopolitics Website*, 1-6.

Brzezinski, Z. (1997). Büyük Satranç Tahtası/Amerika'nın Küresel Üstünlüğü ve Bunun Jeostratejik Gereklilikleri (Y. Türedi, Çev.). İnkılap Kitabevi.

Bulut, M., Çınar H., Yiğit. İ. (2018). Tarihi İpek Yolu'nun Kuzey Anadolu Güzergâhı, *Medeniyetler Güzergâhı İpek Yolu'nun Yeniden Doğuşu*, İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul.

China Embassy. (1979, Temmuz 16). "Law of the People's Republic of China on Chinese-Foreign Joint Ventures" China Embassy. http://np.china-embassy.gov.cn/eng/78085/zchfl/200410/t20041027_1998183.html

China Embassy. (2019, Mayıs 1). "Bir Kuşak Bir Yol Girişimi" Çin ve Türkiye Halklarına Yararlar Getiriyor." China Embassy. http://tr.china-embassy.gov.cn/tur/sgxw/201905/t20190501_9617207.htm

China Embassy. (2021, Kasım 26). "China and Africa in the New Era" China Embassy http://zw.china-embassy.gov.cn/eng/zgjj/202112/t20211216_10470558.htm

China-Central Asia-West Asia Economic Corridor. (2019, Nisan 17). China.org
http://www.china.org.cn/english/china_key_words/2019-04/17/content_74691612.html

China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape. (2018). OECD Business and Finance Outlook 2018.

CGTN. (2017, Ağustos 31). *Why is Caspian Sea security in China's interest?*.
https://news.cgtn.com/news/3349544f31557a6333566d54/share_p.html

Clemens, M. (2015, 29.02). The Maritime Silk Road and the PLA. *CNA Conference Facility*.

Clinton, H. R. (2011, Kasım 10). *America's Pacific Century*. U.S. Department of State.
[//2009-2017.state.gov/secretary/20092013clinton/rm/2011/11/176999.htm](http://2009-2017.state.gov/secretary/20092013clinton/rm/2011/11/176999.htm)

Constitution Of The People's Republic Of China, 1982 | US-China Institute. (1982, Aralık 4). China USC <https://china.usc.edu/constitution-peoples-republic-china-1982>

CPEC Secreteriat. *Transport Infrastructure Projects Under CPEC*
<https://cpec.gov.pk/infrastructure>

ÇEBİŞLİ, T. Z. (2022). *Kuşak Yol Girişimi 'nde Orta Ve Güney Koridoru Demiryolu Rotası Üzerindeki Yük Taşımacılığının Karşılaştırmalı Analiz [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]*. T.C. Akdeniz Üniversitesi.

Çevik, V. A., & Durukan, T. (2020). Çin'in Kuzey Kutbu'na Olan İlğisi: Kutup İpek Yolu. *Akdeniz İİBF Dergisi*, 20(2), 254-262.

Çin donanması ABD'yi tahtından etti. (2021, Mart 6). Milliyet.
<https://www.milliyet.com.tr/dunya/cin-donanmasi-abdyi-tahtindan-etti-6448544>

Çin-Avrupa kargo treni seferleri, Çin'deki kalkınmaya güç katıyor China radio international. (2018, Ocak 8). CRI <http://turkish.cri.cn/1781/2018/01/08/1s187702.htm>

Çin'in borç diplomasisi ve Afrika. (2018, Eylül 21). Anadolu Ajansı <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/cin-in-borc-diplomasisi-ve-afrika/1260770>

Çin-İran anlaşmasıyla kurulan "stratejik ortaklık" Ortadoğu'yu nasıl etkileyebilir? (2021, Mart 21). BBC News Türkçe. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-56587801>

Çolak, S. (2022). 1978 SONRASI ÇİN'İN DÜNYA-EKONOMİDE YÜKSELİŞİNİN AFRİKA'YA ETKİSİ: ANGOLA ÖRNEĞİ [Yayımlanmamış Doktora Tezi]. T.C. Ankara Üniversitesi.

Çolakoğlu: (2010). Çin'in Orta Asya Ve Kafkasya Politikası. *Orta Asya Ve Kafkasya "Rekabetten İşbirliğine"* (ss. 385-418). MKM Yayıncılık.

Çolakoğlu: (2012). Türkiye-Çin İlişkileri: Tek Taraflı Aşk mı? *OrtaDoğu Analiz*, 4(45), 53-65.

Değirmenci: (2020, Aralık 6). *Ülkelerin Kişi Başına Düşen Milli Gelir Sıralaması* (2022). Egezegen. <https://egezegen.com/ekonomi/ulkelerin-kisi-basina-dusen-milli-gelir-siralamasi/>

Demir, E. (2020). Xi Jinping Dönemi Çin Dış Politikası ve Kuşak ve Yol Girişimi (Xi Jinping Era Chinese Foreign Policy and the Belt and Road Initiative). *Küresel politikalar ve Bölgesel dönüşümler* (ss. 47-68). Nobel Yayınları

Demirtepe, M. T., & Özertem, H. S. (2013). Yükselen Tehdit Algısı Karşısında Çin'in Yumuşak Güç Siyaseti: Politikalar ve Sınırlılıkları. *Bilig*, 65, 95-118.

Demissie, A. (2018). Special Economic Zones: Integrating African Countries in China's Belt and Road Initiative. *Rethinking the Silk Road: China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations* (ss. 69-84). Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-981-10-5915-5_4

Deniz, T. (2014). Yükselen Güç Çin Halk Cumhuriyeti'nin Stratejik Hamleleri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 13(50), 188-212.

Denmark, R. H. (2020, Ağustos 7). More pain than gain: How the US-China trade war hurt America. *Brookings*. <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2020/08/07/more-pain-than-gain-how-the-us-china-trade-war-hurt-america/>

Dilek: (2022). Avrasya Jeopolitiğinde "Kuşak Yol" Projesinin Türkiye Açısından Sunduğu Fırsatlar. *Avrasya Denkleminde Rusya Çin Rekabeti* (ss. 253-270). Astana Yayınları.

Doğan, F. (2017). Çin'in Hegemonik Yükselişi: Pax Americana'dan Pax Sinica'ya. Orion Kitabevi.

Dugin, A. (2018). *Rus Jeopolitiği Avrasyacı Yaklaşım* (V. İmanov, Çev.; 10. bs). Küre Yayınları.

Duran, B. (2021, Ekim 5). İttifakları Çatırdatan Yeni İttifaklar. *SETA*. <https://www.setav.org/ittifaklari-catirdatan-yeni-ittifaklar/>

Duran, H, & Yılmaz, K. K. (2020). Çin'in Küresel Hegemonya Yarışında Konfüçyüs Enstitüsü ve Küresel Şirketlerin Önemi. *Strategic Public Management Journal*, 6(11), 77-90. <https://doi.org/10.25069/spmj.645938>

Dünya, G. (2023, Şubat 1). *Mersin Limanı mega projelerle küresel oyunculuga hazirlaniyor* [Text]. <https://www.dunya.com/gundem/mersin-limani-mega-projelerle-kuresel-oyunculuga-hazirlaniyor-haberi-684483>; Dünya Gazetesi.

<https://www.dunya.com/gundem/mersin-limani-mega-projelerle-kuresel-oyunculuga-hazirlaniyor-haberi-684483>

Ebrey, P. B., & Walthall, A. (2013). *Modern East Asia from 1600: A Cultural, Social, and Political History*, 2,(3). Cengage Learning.

Ebrey, P. B., Walthall, A., & Palais, J. B. (2006). *East Asia: A cultural, social, and political history*. Boston : Houghton Mifflin.
http://archive.org/details/eastasiacultural00ebre_0

Elleman, B. A. (2001). *Modern Chinese Warfare, 1795-1989* (1. bs). Routledge.

Ergenc, C. (2017). Çin'in Yükselişi. *Çin'in Yükselişi*. Küre Yayınları.
https://www.academia.edu/7172164/%C3%87inin_Y%C3%BCkseli%C5%9Fi_kitap_b%C3%B6l%C3%BCm%C3%BC

Erkan, A. Ç., & EmiNoğlu, A. (2019). Grand Strateji Olarak Kuşak ve Yol İnsiyatifinde Arktik: Kutup İpekyolu'nun Çin-Rusya Enerji İş Birliğindeki Rolü. *Akdeniz Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Özel Sayı*, 145-173.
<https://doi.org/10.25294/auibfd.632967>

Ermağan, İ., & Üstünel, E. (2014). Çin'in Ortadoğu Politikaları. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 37, 19-39.

Ethnic Groups in China. (2014, Ağustos, 26).
http://english.www.gov.cn/archive/china_abc/2014/08/27/content_281474983873388.htm

Evans, G. (1972). Some Problems With a History of Thought in International Relations. *International Relations*, 4(6), 715-726.
<https://doi.org/10.1177/004711787200400606>

Fairbank, J. K., & Goldman, M. (2006). *China: A New History, Second Enlarged Edition* (2nd Revised & enlarged edition). Belknap Press: An Imprint of Harvard University Press.

Filiz, Ö., Tutar, K., Ömer, N., & Bahsi Koçer, F. Ş. (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol. *International Journal Of Social, Humanities And Administrative Sciences*, 5, 618-626.

Gao, C. (2018, Nisan 11). In 1979, China Was Crushed in a War with Vietnam. What Happened Next Is Shocking. *The National Interest*. <https://nationalinterest.org/blog/the-buzz/1979-china-was-crushed-war-vietnam-what-happened-next-25322>

Garofalo, M. (2023). Words from on High: The Impact of the Belt and Road Initiative on Chinese Investment in Sub-Saharan Africa. *International Journal of Politics and Security*, 5(1), Article 1. <https://doi.org/10.53451/ijps.1169214>

Genç, A. (2019). Enerji Kaynakları Çatışmasının Ortasında Güney Çin Denizi. *Mesleki ve Sosyal Bilimler Dergisi (MSBD)*, 2(1), 11-28.

Gerek, C. (2022, Ağustos 8). Çip Krizi: Tayvan Sorunu, Çin ve ABD. *Daktilo 1984*. <https://daktilo1984.com/bultenler/cip-krizi-tayvan-sorunu-cin-ve-abd/>

Ghiasy, R., Su, F., & Saalman, L. (2018). The 21st Century Maritime Silk Road.

Göçmen, M. (2021). *GÜÇ GEÇİŞİ TEORİSİ KAPSAMINDA KUŞAK – YOL PROJESİ VE ÇİN* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. T.C. Bahçeşehir Üniversitesi.

Gökten, K. (2019a). Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Yeni Güney Asya Jeopolitiği. *China-Pakistan Economic Corridor and New South Asia Geopolitics. Fiscaoconomia*, 3, 160-176. <https://doi.org/10.25295/fsecon.2019.01.006>

Gökten, K. (2019b). Güvenlik İle Bölgesel Ekonomik İşbirliği Arasında: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) Ekonomik Koridoru. *Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 3(1), 99-113

Günay, E., Çetiner: , Sevinç: , & Kütükçü, E. (2019). Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye - Çin Ekonomik İşbirliği Çerçevesinde Orta Koridor İle Kuşak Ve Yol Girişimi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2), 157-175

Güneş, M. (2021). *50'nci Yılında Türkiye-Çin İlişkilerinin Politik Ekonomi Perspektifinden Geleceği | Stratejik Düşünce Enstitüsü*

<https://www.sde.org.tr/mehmet-gunes/genel/50nci-yilinda-turkiye-cin-iliskilerinin-politik-ekonomi-perspektifinden-gelecegi-kose-yazisi-23235>

Gürdeniz, C. & Tüma, E. (2017, Ekim 26). Deniz İpek Yolunun Stratejik Boyutu. *Anka Enstitüsü*. <http://ankaenstitusu.com/deniz-ipek-yolunun-stratejik-boyutu/>

HABERTURK. (2020, Ocak 8). *Türk Akımı Projesi nedir?* hthayat.haberturk.com. <https://www.haberturk.com/turk-akimi-projesi-nedir-turkakim-nereden-geciyor-2556769-ekonomi>

Hsiung, C., & Røseth, T. (2019). The Arctic Dimension in Sino-Russian Relations. *Sino-Russian Relations in the 21st Century*. ss. 167-187. https://doi.org/10.1007/978-3-319-92516-5_8

<https://www.criturk.com>. (2022a, Haziran 27). *G7 “Küresel Altyapı ve Yatırım Ortaklığı” programını başlattı—CRI TÜRK*. <https://criturk.com/g7-kuresel-altyapi-ve-yatirim-ortakligi-programini-baslatti/>

<https://www.criturk.com>. (2022b, Kasım 8). *Türkiye, Kuşak ve Yol’u limanları ile güçlendirecek—CRI TÜRK*. <https://criturk.com/turkiye-kusak-ve-yolu-limanlari-ile-guclendirecek/>

Hui, E. S., & Chan, C. K. (2011). The “Harmonious Society” as a Hegemonic Project: Labour conflicts and changing labour policies in China. *Labour, Capital and Society / Travail, capital et société*, 44(2), 154-183.

‘Hurda’ dan efsaneye... Türkiye karasularından geçen Varyag’ın inanılmaz hikayesi. (2022, Mayıs 1). Türkiye Gazetesi.

<https://www.turkiyegazetesi.com.tr/gundem/hurdadan-efsaneye-turkiye-karasularindan-gecen-varyagin-inanilmaz-hikayesi-855249>

İMMİB- *Avrupa Birliği Küresel Geçit Projesi* (EU Global Gateway). (2022, Ocak 24). İMMİB. <https://immib.org.tr/tr/avrupa-birligi-kuresel-gecit-projesi-eu-global-gateway>

İMMİB- *Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi’nin Etkileri.* (2022, Ağustos 15). İMMİB. <https://immib.org.tr/tr/cinin-kusak-ve-yol-girisiminin-etkileri>

İMMİB- *G7 buluşması—Küresel Altyapı ve Yatırım Ortaklığı.* (2022, Temmuz 25). İMMİB. <https://immib.org.tr/tr/g7-bulusmasi-kuresel-altyapi-ve-yatirim-ortakligi-1>

İDR. (2020, Ocak 6). - *China Pakistan Economic Corridor (CPEC): A Review.* Indian Defence Review,

<http://www.indiandefencereview.com/news/china-pakistan-economic-corridor-cpec-a-review/><http://www.indiandefencereview.com/news/china-pakistan-economic-corridor-cpec-a-review/>

Jennings, R. (2022, Ağustos 19). *China denies belt and road ‘debt trap lie’ as spending tops US\$1 trillion.* *South China*, Morning Post.

<https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3189497/china-denies-belt-and-road-initiative-debt-trap-lie>

Jinping, X. (2017, 18 Ocak). Secure a Decisive Victory in Building a Moderately Prosperous, Society in All Respects and Strive for the Great Success of Socialism with Chinese Characteristics for a New Era (testimony of Xi Jinping).

Jeopolitiğin Tarihi Gelişimi—Jeopolitik ve Jeostrateji.

<https://www.cografya.gen.tr/siyasi/jeopolitik/tarihi-gelisim.htm>

Kabakçı, F. (2021, Mart 24). Türkiye-Çin ilişkileri birçok alanda geliyor. Anadolu Ajansı. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiye-cin-iliskileri-bircok-alanda-gelisiyor/2186643>

Karagöl, E. T. (2017). Modern İpek Yolu Projesi, Ankara. *SETA Yayınları*, 174, 1-7

Karluk, A. C. (2017). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Gerekçeleri Üzerine. *Denge Politik*, 2, 95-114.

Kaya: (2007). 1. Medeniyetler Çatışması? *SETA*, 1-28.

Kayaoğlu, A. (2016, Mayıs 16). Çin Kültür Devrimi: Toplu cinayetlerin 50. yıl dönümü. Euronews. <https://tr.euronews.com/2016/05/16/cin-kultur-devrimi-toplu-cinayetlerin-50-yil-donumu>

Keskintepe, R. *Ekonomi Gözlüğüyle Geniş Ortadoğu Projesi ve Türkiye / T.C. Dışişleri Bakanlığı*. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı.

<https://www.mfa.gov.tr/ekonomi-gozluguyle-genis-orta-dogu-projesi-ve-turkiye.tr.mfa>

Keşvelioğlu, K. T. (2019). *Realist ve Liberal Yaklaşımlar Işığında Çin'in Kuşak-Yol Projesi ve Batı Balkanlar Örneği* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. İstanbul Medeniyet Üniversitesi.

Khitakhunov, A.(2020). US-China Trade War: Economic Causes and Consequences. Eurasian Research

<https://www.eurasian-research.org/publication/us-china-trade-war-economic-causes-and-consequences/>

KGM. Avrupa, Kafkasya, Asya Ulaşım Koridoru. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı <https://www.kgm.gov.tr/sayfalar/kgm/sitetr/projeler/uluslararasıprojeler/kafkasya.aspx>

x

Kim W. & Gates. S. (2015). Power transition theory and the rise of China, *International Area Studies Review*, s.18, ss. 219-226

Kissinger, H. (2020). Çin Düünden Bugüne Yeni Çin, (N. I. Çeper, Çev.). Kaknüs Yayınları.

Kissinger's Realpolitik and American Exceptionalism | Wilson Center. (2011, Mart 28). Wilson Center. <https://www.wilsoncenter.org/event/kissingers-realpolitik-and-american-exceptionalism>

Kissinger, H. (2014). Dünya Düzeni, (S. S. Gül, Çev.), 5. Baskı, By Boyner Yayınları, İstanbul.

Koçer, B. Gökten, K.& Şura, F. (2021). Avrasya Ekonomik Birliği: Oluşum, Potansiyel Ve Sınırlılıklar. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14(4). <https://doi.org/10.25287/Ohuiibf.932656>

Koçpınar, M. (2022). *Türkiye Ve Kuşak Yol Ülkeleri Arasındaki Uluslararası Ticaret Hacminin Analizi: Panel Çekim Modeli Yaklaşımı* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Bursa Teknik Üniversitesi.

KODAMAN, T., & Gonca, İ. (2016). Jeoekonomik Hayaller: Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi'nin Orta Asya'da Algısı. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 5(5), 1251-1261. <https://doi.org/10.15869/itobiad.17865>

Konfüçyus Enstitülerinde hedef 500 China radio international. (2012, Ekim 9). CRI, <http://turkish.cri.cn/882/2012/10/09/1s143527.htm>

Konteyner Limanı'nı İskenderun Mu Kaptı? | Mersin Haberci Gazetesi. (2020, Kasım 30). Mersin Haberci Gazetesi. <https://www.mersinhaberci.com/haber/25042/konteyner-limanini-iskenderun-mu-kapti.html>

Koo, A. Y. C. (1990). The Contract Responsibility System: Transition from a Planned to a Market Economy. *Economic Development and Cultural Change*, 38(4), 797-820.

Korkmaz, H. (2019, Eylül 27). *Asya jeopolitiğinde stratejik ortaklık: Çin ve Pakistan*. Anadolu Ajansı <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/asya-jeopolitiginde-stratejik-ortaklik-cin-ve-pakistan/1595779>

Kumar, R. S. (2017, Mayıs 24). "Central Asia warily welcomes China's Belt and Road Initiative". *Nikkei Asian Review* [.https://asia.nikkei.com/Viewpoints/Raj-Kumar-Sharma/Central-Asia-warily-welcomes-China-sBelt-and-Road-Initiative](https://asia.nikkei.com/Viewpoints/Raj-Kumar-Sharma/Central-Asia-warily-welcomes-China-sBelt-and-Road-Initiative).

Kumar, R. S. (2022, Ocak 5). *China-Mongolia-Russia Economic Corridor: An Assessment*. Indian Council of World Affairs (Government of India). Indian Council of World Affairs.

https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=6870&lid=4679

Kurban, A. Y. (2022, Şubat 7). "Dünya Siyasetinde Kuşak ve Yol Girişimi'ne Alternatif Arayışlar. *İNSAMER Analiz*.

Kurt: (2019). Dugin'in Avrasyacılık Anlayışında Türkiye'nin Yeri. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 15(31), 425-467. <https://doi.org/10.17752/guvenlikstrjtj.630842>

"Kuşak ve Yol"-Çin Kuşak ve Yol Ağı'nın ortak inşası konusunda Çin ile işbirliği belgeleri imzalayan ülkelerin listesi. (2023, Haziran 26). Belt And Road Portal. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/roll/77298.htm>

Lacoste, Y. (2020). Coğrafya Her şeyden Önce Savaş Yapmaya Yarar (S. Sezer, Çev.). Ayrıntı Yayınları. İstanbul

Lam, L., & Wo, W. (2006). Chinese Politics in the Hu Jintao Era: New Leaders, New Challenges: New Leaders, New Challenges (1st edition). Routledge.

Lam, T. B. (1968). Intervention Versus Tribute in Sino-Vietnamese Relations, 1788-1790. Harvard University Press, New York

Lee, P., Hu, Z.-H., Lee: -J., Choi, K.-S., & Shin: -H. (2018). Research trends and agenda on the Belt and Road (B&R) initiative with a focus on maritime transport. *Maritime Policy & Management*, 45(3), 282-300. <https://doi.org/10.1080/03088839.2017.1400189>

Leverett, F., & Bingbing, W. (2016). The New Silk Road and China's Evolving Grand Strategy. *The China Journal*, 77, 110-132. <https://doi.org/10.1086/689684>

Lewin, A. Y., & Witt, M. A. (2022). China's Belt and Road Initiative and international business: The overlooked centrality of politics. *Journal of International Business Policy*, 5(2), 266-275. <https://doi.org/10.1057/s42214-022-00135-y>

Lin, J. (2006). Chinese Rural Industrialisation in the Context of the East Asian Miracle. *National School of Development*. 2(1), 45-67

Lindenstrauss, G., & Lavi, G. (2016). China and Turkey: Closer Relations Mixed with Suspicion. *Strategic Assessment*, 19, 119-127.

Liu, I. Y. (2018). The Chinese Dream, Neoliberalism, and International Legal Ideology. *The Chinese Journal of Global Governance*, 4, 81-121.

Lorasdağı, B.K. (2022). Liberalizm, *Sosyal Bilimler Ansiklopedisi*, TÜBİTAK, Ankara, cilt 3, ss.7-9.

Luttwak, E. N. (2016). Çin'in Yükselişi Stratejinin Mantığına Karşı (Çev. P. T. Özer). 2.basım, Doruk Yayınları, Ankara

Mackinder, H. J. (1904). The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, 23(4), 421-437. <https://doi.org/10.2307/1775498>

Mahan, A. T. (2010). The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511783289>

Millisavunma.com. (2016, Eylül 24). *TR-300 Kasırga Güdümsüz – Güdümlü (K+) Roket*. Millisavunma.com. <https://www.millisavunma.com/tr-300-kasirga-gudumsuz-gudumlu-k-roket/>

Moak, K., & Lee, M. W. N. (2015). China's Economic Rise and Its Global Impact (1st ed. 2015 edition). Palgrave Macmillan.

Mongolia-China-Russia “Economic Corridor”. (2016, Temmuz 14). Asia Europe Business Forum. <https://www.pecc.org/resources/regional-cooperation/2375-mongolia-china-russia-economic-corridor/file>

Monitor, G. (2020, Eylül 3). Belt and Road: China-Mongolia-Russia Corridor. Geopolitical Monitor. <https://www.geopoliticalmonitor.com/fact-sheet-china-mongolia-russia-corridor/>

Monitor, G. (2017, Aralık 19). *Fact Sheet: Kunming-Singapore High Speed Rail Network*. Geopolitical Monitor. <https://www.geopoliticalmonitor.com/fact-sheet-kunming-singapore-high-speed-rail-network/>

Namzhilova, V. (2023, Haziran 2). *Economic Corridor “China — Mongolia — Russia”*: Infrastructure in Focus. Russian International Affairs Council. <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/economic-corridor-china-mongolia-russia-infrastructure-in-focus/>

Now, N. (2019, Ağustos 19). *BCIM-Economic Corridor may avoid Northeast*. Northeast Now. <https://nenow.in/north-east-news/assam/bcim-economic-corridor-may-avoid-northeast.html>

Nuroğlu, H. (2022, Ağustos 22). *Çin-Tayvan krizi bağlamında çip krizi ve küresel bağımlılık*. Anadolu Ajansı <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/cin-tayvan-krizi-baglaminda-cip-krizi-ve-kuresel-bagimlilik/2666528>

Nye,Jr. S.J. (2017). *Yumuşak Güç: Dünya Siyasetinde Başarının Araçları*, (R.İ. Aydın, Çev.), BB101 Yayınları. 2. Baskı. Ankara

Nye,Jr. S. J. & Welch, D. A. (2017). *Küresel Çatışmayı ve İşbirliğini Anlamak*, (R. Akman, Çev.), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Oktay, F. (2019). *Çin Yeni Büyük Güç ve Değişen Dünya Dengeleri*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları. İstanbul.

Okur, M. A. (2017). “Bir Kuşak, Bir Yol” Projesi’nin Jeopolitiği, *Türk Kuşağı Ve Uygurlar*. *Akademik Hassasiyetler*, 4(8), 45-55

Omonkulov, O. (2020). *Kuşak ve Yol Projesi Bağlamında Çin-Orta Asya İlişkileri*. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 4(1), 45-115

Ovali: S.(2008). Traceca Projesi Ve Türkiye. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 1,152-172. <https://doi.org/10.18092/ijeas.54016>

Ömirbek, H. *Çin'in Orta Asya'daki Ülke İmajı: Kültür Açısından*. Eurasian Research, <https://www.eurasian-research.org/publication/cinin-orta-asyadaki-ulke-imagi-kultur-acisindan/?lang=tr>

Önal, B. (2020). Çin'in Kültürel Diplomasisi: Konfüçyüs Enstitüleri'nin Rolü ve Eleştiriler. *International Journal of Politic and Security*, 2 (4), 217-245.

Pakistan'ın Gwadar Limanı, 43 yıllığına Çin'e emanet! (2016, Şubat 16). Deniz Haber. <https://www.denizhaber.net/pakistanin-gwadar-limani-43-yilligina-cine-emanet-haber-66589.htm>

Pauley, Logan. (2018, Ekim 14). *Why an end to the war in Syria gives China an opportunity*. South China Morning Post. <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/2168482/why-end-war-syria-gives-china-opportunity-extend-its-influence>

Pekcan, C. (2019). *Çin Dış Politikası ve ABD ile İlişkiler*. Dora Yayınları, İstanbul.

Ploberger, C. (2017). One Belt, One Road – China's new grand strategy. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 15(3), 289-305. <https://doi.org/10.1080/14765284.2017.1346922>

Proje Hakkında. Kuzey Marmara Otoyolu. Kuzey Marmara Otoyolu Web Sitesi <https://www.kuzeymarmaraotoyolu.com/proje-hakkinda>

Russia- Mongolia- China Road Corridor to be Ready in 2018. (2017, Eylül 8). Silk Road Briefing. <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/09/08/russia-mongolia-china-road-corridor-ready-2018/>

Rusya Çin'den kamikaze drone almaya hazırlanıyor. (2023, Şubat 24). Mepa News. <https://www.mepanews.com/rusya-cinden-kamikaze-drone-almaya-hazirlaniyor-58585h.htm>

Rusya ve Çin, doğalgaz ödemelerinde yuan ve rubleye geçiyor (2022, Eylül 6).
Son Dakika Ekonomi Haberleri | Ntv Para. <https://www.ntv.com.tr/ntvpara/rusya-ve-cin-dogalgaz-odemelerinde-yuan-ve-rubleye-geciyor,JbIsEDJMFk-gioQ1F9bBZQ>

Sandıklı, A. (2011). Jeopolitik ve Türkiye: Riskler ve Fırsatlar. *Bilgesam Wise Men Center for Strategic Studies*, 27, 1-20.

Sarwar, F. (2018). China's One Belt and One Road: Implications of "New Eurasian Land Bridge" on Global Power Play in the Region. *NUST Journal of International Peace & Stability*, 1(2), 131-144.

Schwerbrock, J. (2017). Two Belts, One Road? The Role of Africa in China's Belt & Road initiative. *Blickwechsel, Özel sayı*, 1-8.

Seren, M. (2015). Türkiye'nin Füze Savunma Sistemi İhale Süreci, Temel Dinamikler ve Aktörler .*SETA*, 1-54

Sinir, G. (2020). *Tek Kuşak Tek Yol Projesi Bağlamında Çin-Ab Ülkeleri İşbirliğinin Doğu Akdeniz'e Etkileri* [Yayımlanmamış, Yüksek Lisans Tezi]. Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi.

Soriani, C. S., Trampus, C. A., & Rosolini, M. (2017). *The 21st Century Maritime Silk Road*. [Yayımlanmamış, Yüksek Lisans Tezi] Università Ca Foscari Venezia.

Spence, J. D. (1991). *The Search for Modern China*, W. W. Norton & Company. New York.

Spykman, N. J. (1944). *The Geography of the Peace.*, Harcourt, Brace, Boston.

Spykman, N. J. (2007). *America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power* (First Edition). Routledge., Washington D.C.

Steil, B. (2013). *The Battle of Bretton Woods: John Maynard Keynes, Harry Dexter White, and the Making of a New World Order*, Princeton University Press, New Jersey.

Steinberg, P. E., & Dodds, K. (2015). The Arctic Council after Kiruna. *Polar Record*, 51(1), 108-110. <https://doi.org/10.1017/S0032247413000557>

Stenek, A. (2022, Ocak 7). *Toward a Quadrilateral Intelligence Sharing Network?* The Diplomat. <https://thediplomat.com/2022/01/toward-a-quadrilateral-intelligence-sharing-network/>

Strong, T. B., & Keyssar, H. (1985). Anna Louise Strong: Three Interviews with Chairman Mao Zedong. *The China Quarterly*, 103, 489-509.

Suudi Arabistan ve Çin arasında... Bir vizyon, bir kuşak ve bir yol. (2022, Aralık 9). Independent Türkçe.

<https://www.indyturk.com/node/585666/d%C3%BCnyadan-sesler/suudi-arabistan-ve-%C3%A7in-aras%C4%B1nda-bir-vizyon-bir-ku%C5%9Fak-ve-bir-yol>

Szczepanski, M. (2023). The Global Gateway. *European Parliamentary Research Service*. Briefing, 1-12.

Şahin, B. E., & Erenel, F. (2021). Kuşak Yol Girişimi Kapsamında Deniz ve Demir İpekyolu'nun Rekabeti. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 17(40), 725-776
<https://doi.org/10.17752/guvenlikstrjtj.1029823>

Şahin, V. N. (2019, Mayıs 8). *II. Kuşak- Yol Forumunun Ardından.*
<https://avim.org.tr/tr/Yorum/II-KUSAK-YOL-FORUMUNUN-ARDINDAN>

Şanghai İşbirliği Teşkilatı (ŞİÖ) / T.C. Dışişleri Bakanlığı.
<https://www.mfa.gov.tr/sanghay-isbirligi-orgutu.tr.mfa>

Tabak, H. (2008). Mao Devletinden Devlet Maosu'na: Çin Dış Politikasında Tarih ve Değişim. *Türk Bilimsel Derlemeler Dergisi*, 2, 63-76.

Tamer, C. (2019). Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru. *ANKASAM Stratejik Bakış*, 64(17), 1-10.

TANAP- *Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi*. TANAP.
<https://www.tanap.com/anlasmalarimiz>

Tanay, Y. (2020, Mayıs 4). *Konfüçyüs Enstitülerinin Türk Dünyasında Yayılması*. Kırım'm Sesi Gazetesi.
<https://kiriminsesigazetesi.com/konfucyus-enstitulerinin-turk-dunyasinda-yayilmasi/>.

Tarih ve toplum. (2002). Anlaşma Limanları maddesi. *Aylık ansiklopedik Dergi*, C.37, 452. İletişim Yayınları/Perka A. Ş

TASAM |. (2022, Mayıs 12). *Yeni Denge Siyasetinde AB Küresel Geçit Projesi*. TASAM
https://tasam.org/trTR/Icerik/70086/yeni_denge_rekabetinde_ab_kuresel_gecit_projesi_ve_turkiye_stratejik_degerlendirme_belgesi

T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. *Boru Hatları ve Projeleri—Nükleer Enerji ve Uluslararası Projeler Genel Müdürlüğü—T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı*. T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. <https://enerji.gov.tr/neupgm-boru-hatlari-ve-projeleri>

Tekir, O. & Demir, N. (2019). Çin'in Yükselişi, İpek Yolu Projesi ve Küresel Sistemin Dönüşme Potansiyeli. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 26(1), 263-276. <https://doi.org/10.18657/yonveek.538496>

Temiz, K. (2017). Türkiye-Çin İlişkileri. *SETA*, 196, 7-19.

The National People's Congress of the People's Republic of China. (2018, Mart 11). <http://www.npc.gov.cn/englishnpc/constitution2019/constitution.shtml>

The Quad in the Indo-Pacific: What to Know. (2021, Mayıs 27). Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org/in-brief/quad-indo-pacific-what-know>

The World Bank Open Data. GDP growth annual-China. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=CN>

Toprak, N. G. (2020). Orta Koridor Girişimi Bağlamında Türkiye'nin Orta Asya'ya Yönelik Politikaları Üzerine Bir Değerlendirme. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), 19-32.

Töre, A. E. (2021). *Kuşak Ve Yol Girişimi'nin Çin'in Bölgesel Politikalarındaki Rolü* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. T.C. İstanbul Üniversitesi.

TRTHABER. (2021, Şubat 9). *11 ilden geçen Karadeniz Sahil Yolu 2023'te açılacak*. TRTHABER. <https://www.trthaber.com/haber/ekonomi/11-ilden-gecen-karadeniz-sahil-yolu-2023te-acilacak-555003.html>

TRTHABER. (2023, Mayıs 26). *Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu ile Orta Koridor için hayati önemde*. TRTHABER <https://www.trthaber.com/haber/dunya/baku-tiflis-kars-demir-yolu-ile-orta-koridor-icin-hayati-onemde-770284.html>

Turgut, C., & Çobanoğlu, O. (2018, Mart 26). *Asrın Projesi İçin 21 Lojistik Merkezi*. Utikad. <https://www.utikad.org.tr>

Türk Deniz Medya. (2021, Şubat 17). *Filyos Limanı, Çin'in kuşak yol ticaretinde muazzam bir projeye dönüştü*. Türk Deniz Medya.

<https://turkdeniz.com/filyos-limani-cinin-kusak-yol-ticaretinde-muazzam-bir-proje-donustu>

Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri / T.C. Dışişleri Bakanlığı.
<https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-ekonomik-iliskileri.tr.mfa>

Türkiye'nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası / T.C. Dışişleri Bakanlığı.
https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-tarafli-ulasirma-politikasi.tr.mfa

Türkiye-Pakistan Siyasi İlişkileri / T.C. Dışişleri Bakanlığı.
https://www.mfa.gov.tr/turkiye-pakistan_siyasi-iliskileri.tr.mfa

Ul Khaliq, R., & Taşçı, M. N. (2022, Kasım 27). *Türk yapımı MILGEM korvetleri Pakistan'ın savunmasına büyük katkı sağlayacak*. Anadolu Ajansı.
<https://www.aa.com.tr/tr/bilim-teknoloji/turk-yapimi-milgem-korvetleri-pakistanin-savunmasına-buyuk-katki-saglayacak/2749156>

United Nations Treaty Collection. (1958). ss. 299.
https://treaties.un.org/Pages/LatestVolumes.aspx?clang=_en

Utikad. (2019, Şubat 8). *İpek Yolunun Denize Çıkış Noktası Çandarlı Olacak*. Utikad. <https://www.utikad.org.tr>

Uzman, N. (2018). II. Dünya Savaşı Sonrasında Sovyet Talepleri ve Türkiye'nin Tepkisi. *Gazi Akademik Bakış*, 11(22), 117-142. <https://doi.org/10.19060/gav.437787>

Wang, C. N. (2022). *Belt and Road Initiative Quick Info*—Green Belt and Road Initiative Center. Green BRI. <https://green-bri.org/belt-and-road-initiative-quick-info/>

Wang, L. (2013). Going global: The changing strategy of internationalisation of education in China. *Journal of Higher Education Policy and Management*, 35(3), 305-315. <https://doi.org/10.1080/1360080X.2013.792315>

Wang, N., & Coase, R. (2015). Çin Nasıl Kapitalist Oldu? (İ. Yılmaz, Çev.). Bigbang Yayınları. İstanbul

Wikiwand—*Kişi başına nominal GSYİH değerlerine göre ülkeler listesi*. Wikiwand https://wikiwand.com/tr/Kişi_başına_nominal_GSYİH_değerlerine_göre_ülkeler_listesi

Wong, J., & Zheng, Y. (2001). The Nanxun Legacy and China's Development in the Post-Deng Era, World Scientific., Hong Kong.

Wong, Y.-C. (1993). Understanding Competition in Hong Kong. *HKCER Letters*, 20, 1-8.

World Bank Document.(1983). *China Socialist Economic Development*, Volume I The Economy, Statistical System, and Basic Data, Washington.

XIAO, X. (2016). The “Belt and Road Initiative” and China-Israeli Relations. *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies* 10, 1-23. <https://doi.org/10.1080/19370679.2016.12023285>

Xiaoping, D. (2015). Deng Xiaoping Çağdaş Çin'in Mimarı Biyografisi ve Eserleri (Kızılcıç, . Çev.). Canut Yayınları. İstanbul

Xinhua. (2018, Ocak 26). *China publishes Arctic policy, eyeing vision of “Polar Silk Road”* Xinhuanet. http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926357.htm

Xinhua. (2021, Ocak 25). *Erenhot handles 8,000 China-Europe freight trains* China.org.cn. http://www.china.org.cn/business/2021-10/25/content_77830043.htm

Yang, D. L., & Jiang, J. (2012). Guojin Mintui: The Global Recession and Changing State-Economy Relations in China. İçinde D. L. Yang (Ed.), *The Global Recession and China's Political Economy* (ss. 33-69). Palgrave Macmillan US. https://doi.org/10.1057/9781137070463_3

Yantur, P., & İşeri, R. (2021). Yükselen Güç Çin Halk Cumhuriyeti'nin Ekonomi Politik Stratejisi. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(41), 41-49. <https://doi.org/10.35343/kosbed.761517>

Yarovoy, G., Sergunin, A., & Heininen, L. (2014). Russian Strategies In The Arctic: Avoiding A New Cold War. Valadai Discussion Club, Moscow.

Yaşar. (2021). *Bir Güvenlik İkilemi Aracı Olarak Savunma Diplomasisi Faaliyetleri: Güney Çin Denizi'nde ABD-Çin Rekabeti (2010-2019)* [Yayımlanmamış Doktora Tezi]. T.C. İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü Yapım Süreci dönemi. Geliş tarihi 04 Temmuz 2023, gönderen <https://www.ysskoprusuveotoyolu.com.tr/TR/icerik/yapim-donemi-127>

Yeni Şafak. (2023, Nisan 25). *13 yeni lojistik üs kuruyoruz* [Text]. Yeni Şafak; Yeni Şafak. <https://www.yenisafak.com/ekonomi/13-yeni-lojistik-us-kuruyoruz-4525719>

Yıldırım, Sami. (2018). Körfez Ülkelerinde Yeni Liman-Şehir ve Askerî Üsler Kurulmasının Kuşak-Yol Projesi'yle İlişkisi. *Uluslararası Çin'in Yükselişi ve Bir Kuşak Bir Yol Projesi Sempozyumu Bildiri Kitabı*, 17-34.

Yıldız, Ç. (2019). *Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Çin—Ortadoğu Enerji İlişkileri* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi,]. T.C. Gazi Üniversitesi <https://www.academia.edu/html>

Yılmaz, S. (2019). *Bir Kuşak, Bir Yol Projesi Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar*. Astana Yayınları. Ankara

Yılmaz, Y. (2018). Sömürgecilik Bağlamında İngilizler'in Çin'i İnşa Etme Süreci: I. Afyon Savaşı, *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Üniversitesi*, 5(13), 322-329.

Yoshikawa: (2016). China's Maritime Silk Road Initiative and Local Government. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5(2), 79-89. <https://doi.org/10.1080/24761028.2016.11869098>

Yurdakul, M. (2019, Kasım 3). *Demir İpek Yolu'ndan ilk tren Türkiye'de*. Milliyet. <https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/demir-ipek-yolundan-ilk-tren-turkiyede-6070803>

Zentürk, Ö. (2016, Ocak 17). *Türkiye'nin ortağı olduğu Asya Altyapı Yatırım Bankası resmen faaliyete başladı*. Euronews. <https://tr.euronews.com/2016/01/17/turkiye-nin-ortagi-oldugu-asya-altyapi-yatirim-bankasi-resmen-faaliyete-basladi>

Zhao: (2008). China's Global Search for Energy Security: Cooperation and Competition in Asia-Pacific. *Journal of Contemporary China*, 17, 207-227. <https://doi.org/10.1080/10670560701809460>

Zheng, Y. (Ed.). (2013). *Contemporary China: A History since 1978* (1st edition). Wiley-Blackwell, New York.

Zhou, B. (2019). Cooperation between China and Africa under the One Belt One Road Initiative: China's Benefits and Problems. *Chinese Studies*, 8(2), 27-41 <https://doi.org/10.4236/chnstd.2019.82003>

Zhu Xiao, Lu Huadong, Zhong Qun. (2023, Haziran 2). *Xinhua Headlines: 28 years on, China-Europe land bridge forging stronger ties—Xinhua* | Xinhuanet. http://www.xinhuanet.com/english/2021-02/08/c_139730532.htm