



T.C.
NİĞDE ÖMER HALİSDEMİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER
ANABİLİM DALI

İPEK YOLU EKONOMİK KUŞAĞI'NIN
KENAR KUŞAK TEORİSİ ÇERÇEVESİNDE JEOPOLİTİK
YANSIMALARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Murat DÖNMEZ

NİĞDE
Aralık, 2020

T.C.
NİĞDE ÖMER HALİDEMİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER
ANABİLİM DALI

İPEK YOLU EKONOMİK KUŞAĞI'NIN
KENAR KUŞAK TEORİSİ ÇERÇEVESİNDE JEOPOLİTİK
YANSIMALARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Murat DÖNMEZ

Danışman : Doç. Dr. Burak ÇINAR

Üye : Doç. Dr. Sanem ÖZER

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Turgay DÜĞEN

NİĞDE
Aralık, 2020

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum "**İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Kenar Kuşak Teorisi Çerçevesinde Jeopolitik Yansımaları**" başlıklı bu çalışmanın bilimsel ve akademik kurallar çerçevesinde tez yazım kılavuzuna uygun olarak tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmanın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım. 20/11/2020

Murat DÖNMEZ



ONAY SAYFASI

Doç. Dr. Burak Çınar danışmanlığında **Murat Dönmez** tarafından hazırlanan "**İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Kenar Kuşak Teorisi Çerçevesinde Jeopolitik Yansımaları**" adlı bu çalışma jürimiz tarafından Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi Ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tarih: 25/12/2020

JÜRİ :

Danışman : Doç. Dr. Burak Çınar

Üye : Doç. Dr. Sanem Özer

Üye : Dr. Öğr. Üy. Turgay Düğen

ONAY :

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulu'nun Tarih ve sayılı kararı ile onaylanmıştır.

Doç. Dr. Emin Hüseyin ÇETENAK
Enstitü Müdürü

ÖNSÖZ

Jeopolitik çalışmalarının arttığı günümüzde, birçok konunun bu yöntem ile ele alındığı veya alınmaya çalışıldığı görülmektedir. Bu çalışma ile güncel bir konu olan Kuşak-Yol Girişimi'nin bir bölümünü oluşturan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın jeopolitik açıdan ele alınması ve Türkçe literatüre önemli bir katkıda bulunulması amacının yanında özgün bir çalışma olması da hedeflenerek, çeşitli kaynak ve araçlarla bu sağlanmaya çalışılmıştır.

Öncelikle tez konunun belirlenmesi ve hazırlanması aşamasında bana danışmanlık yaparak yol gösteren değerli hocam Sayın Doç. Dr. Burak ÇINAR'a teşekkür ederim. Ayrıca lisans öğrenimimden beri akademik gelişimimde yol gösteri olan ve tez sürecimde desteğini esirgemeyen Sayın Dr. Taner ZORBAY'a, tez sürecimde birebir bilgi alışverişinde bulunduğum ve çalışmamın şekillenmesinde faydalı olan Sayın Prof. Dr. Mehmet Akif OKUR'a, Sayın Doç. Dr. Ömer KUL'a ve değerli arkadaşım Emine Nur SEZEK'e teşekkür ederim. Çalışmalarından ve fikirlerinden faydalandığım değerli hocalarım Sayın Dr. Öğr. Üyesi Çiğdem ŞAHİN'e, Sayın Dr. Öğr. Üyesi Turgay DÜĞEN'e, çalışmaları ile bu teze katkıda bulunmuş herkese ve bana her daim güvenen aileme teşekkür eder, saygılarımı sunarım.

Bu çalışmayı Gazi Mustafa Kemal **ATATÜRK** ve bütün **TÜRK MİLLETİNE** ithaf ediyorum.

ÖZET
YÜKSEK LİSANS TEZİ

İPEK YOLU EKONOMİK KUŞAĞI'NIN
KENAR KUŞAK TEORİSİ ÇERÇEVESİNDE JEOPOLİTİK YANSIMALARI

DÖNMEZ, Murat
Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı
Tez Danışmanı: Doç. Dr. Burak ÇINAR
Kasım 2020, 101 Sayfa

Çin'in küresel bir girişimi olan Kuşak Yol Girişimi'nin kara bölümünü oluşturan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın (İYEK), jeopolitik bir teori olan Kenar Kuşak Teorisi özelinde değerlendirilmesini amaçlayan bu çalışma ile konuya farklı bir bakış açısı getirilmeye çalışılmıştır. Bu amaç için, konu ile ilgili yerli ve yabancı kaynaklardan, alanında uzman bilim insanları ile yapılan görüşmelerden ve uluslararası raporlardan faydalanılmıştır.

Ulaşılan bilgiler ışığında; jeopolitik kavramsal olarak gelişerek günümüzde daha geniş kapsamlı bir değerlendirme istemektedir. Teorilerin ortaya çıkmasından günümüze kadar yaşanan gelişmeler çerçevesinde klasik teorilerin de yeniden ele alınarak güncel bir jeopolitik teorinin ortaya konması gerektiği görülmüştür. İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için ortaya konulan girişimlerin geniş bir coğrafyada teknoloji, enerji ve ekonomi gibi alanlarda çok boyutlu bir değişim öngördüğü düşünülmektedir.

İpek Yolu'nu yeniden canlandırmak için Avrupa, Amerika ve Çin'in ortaya koyduğu girişimlerin sadece Avrasya coğrafyası ile sınırlı kalmayarak küresel bir boyut kazanması, özellikle bölgesel rekabetler açısından önemli bir etkiye sahip olduğu açıkça görülmektedir. Farklı girişimlerin bir çok bölgede yeni nüfuz mücadelelerini ortaya çıkardığı ve bir çok ülkeyi doğrudan ya da dolaylı olarak etkilediği görülmektedir.

Ayrıca İYEK'i, Çin'in reddetmesine rağmen jeopolitik bir girişim olarak değerlendirmek mümkündür. Fakat İYEK'i jeopolitik açıdan değerlendirmek için sadece Kenar Kuşak Teorisi yeterli değildir. Daha geniş bir değerlendirme ve bakış açısı için Kenar Kuşak, Kara Hâkimiyeti ve Deniz Hâkimiyet teorileri birlikte ele alınarak, son teknolojik ve teorik gelişmeler çerçevesinde yeni bir hâkimiyet/kontrol teorisinin oluşturulmasının gerekli olduğu sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Jeopolitik, Kenar Kuşak Teorisi, Kuşak Yol Girişimi, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı.

ABSTRACT
MASTER'S THESIS

**GEOPOLITICAL REFLECTIONS OF THE SILK ROAD ECONOMIC BELT IN THE
CONTEXT OF RIMLAND THEORY**

DÖNMEZ, Murat
Department of Political Science and International Relations
Thesis Advisor: Assoc. Prof. Burak ÇINAR
November 2020, 101 Pages.

This study aims to evaluate the Silk Road Economic Belt (SREB) in terms of the Rimland Theory, which is a geopolitical theory. Explanation of the Silk Road Economic Belt within mentioned theory, as a land part of the global initiative of China, “Belt and Road Initiative” is intended to gain a different perspective on the subject. For this purpose, domestic and foreign sources related to the subject, interviews with expert scientists and international reports were used.

In the light of the information obtained; Geopolitics develops conceptually and demands a more comprehensive assessment today. It has been seen that within the framework of the developments from the emergence of theories to the present, a current geopolitical theory should be put forward by reconsidering the classical theories. It is thought that the initiatives put forward for the revitalization of the Silk Road anticipate a multidimensional change in areas such as technology, energy and economy in a wide geography.

It is clearly seen that the initiatives of Europe, America and China to revive the Silk Road have gained a global dimension, not limited to the Eurasian geography, and have an important effect especially in terms of regional rivalries. It is seen that different initiatives have created new power struggles in many regions and affected many countries directly or indirectly.

In addition, it is possible to consider SREB as a geopolitical enterprise despite China's rejection. However, Rimland Theory alone is not enough to evaluate SREB from a geopolitical perspective. For a wider evaluation and perspective, it was concluded that a new domination / control theory should be formed within the framework of the latest technological and theoretical developments by considering the theories of Sea Power, Rimland and Heartland together.

Key Words: Geopolitics, Rimland Theory, Belt Road Initiative, Silk Road Economic Belt

İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ	i
ÖNSÖZ.....	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
TABLolar LİSTESİ.....	vii
HARİTALAR LİSTESİ	viii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	ix
EKLER LİSTESİ.....	x
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

JEOPOLİTİK, KENAR KUŞAK VE İPEK YOLU

1.1. Jeopolitik.....	4
1.1.1. Jeopolitiğin Unsurları.....	6
1.1.2. Jeopolitik Teoriler	9
1.2. Kenar Kuşak Teorisi.....	12
1.3. İpek Yolu	17

İKİNCİ BÖLÜM

İPEK YOLU'NUN YENİDEN CANLANDIRILMASI

2.1. İpek Yolu'nu Canlandırmanın Tarihi	24
2.1.1. UNESCO ve İpek Yolu	28
2.1.2. AB ve İpek Yolu: Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA)	29
2.1.3. Türkiye ve İpek Yolu	31
2.1.4. ABD ve İpek Yolu: İpek Yolu İnisiyatifi	33
2.1.5. Afganistan ve İpek Yolu: Trans Afgan Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TAPI)	37
2.1.6. Rusya Federasyonu ve İpek Yolu	40
2.2. Çin ve İpek Yolu: Kuşak-Yol Girişimi.....	43

2.2.1. Çin ve Dünya	43
2.2.2. Kuşak-Yol Girişimi	47

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İPEK YOLU EKONOMİK KUŞAĞI

3.1. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı	55
3.1.1. Ekonomik Koridorlar	56
3.1.1.1. Yeni (İkinci) Avrasya Kara Köprüsü	59
3.1.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru	60
3.1.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru	62
3.1.1.4. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru	63
3.1.1.5. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru	64
3.1.1.6. Çin-Bangladeş-Hindistan ve Myanmar Ekonomik Koridoru	66
3.1.2. Ekonomik Koridorların Kilit Noktası: Doğu Türkistan	68
3.2. Meydan Okumalar, Zorluklar ve Jeopolitik Yorumlar	69
3.2.1. Orta Asya ve Rusya	71
3.2.2. NATO ve ABD	74
3.2.3. Türkiye Örneği	76
3.2.4. Jeopolitik Yorumlar	80
SONUÇ	84
KAYNAKÇA	88
ÖZGEÇMİŞ	101

TABLÖLAR

Tablo 1: Klasik Jeopolitiğin İlkeleri	6
Tablo 2: Çağdaş Jeopolitiğin İlkeleri	7
Tablo 3: Jeopolitik Teorinin Ortaya Çıkışında Etkili Olan Özneler	8
Tablo 4: Jeopolitiğin Dönemleri, Teorisyenleri ve Teorileri	9
Tablo 5: İpek Yolu Rotaları	20
Tablo 6: 2013-2018 Tarihleri Arasında Çin-Türkiye Ekonomik Verileri.....	78



HARİTALAR

Harita 1: Kara Hakimiyet Teorisi	12
Harita 2: Kara Hakimiyeti'nde Dünya'nın Bölümleri	13
Harita 3: Kenar Kuşak Coğrafyası	14
Harita 4: İpek Yolu Coğrafyasında Dünya Mirası Alanları	21
Harita 5: TRACECA	30
Harita 6: TRACECA içinde Türkiye.....	33
Harita 7: Trans Afgan Doğal Gaz Boru Hattı.....	40
Harita 8: Bağımsız Devletler Topluluğuna Üye Ülkeler.....	41
Harita 9: Bir Kuşak-Bir Yol	53
Harita 10: Ekonomik Koridorlar	57
Harita 11: Çin, Moğolistan, Rusya Ekonomik Koridoru.....	60
Harita 12: Çin, Orta Asya, Batı Asya Ekonomik Koridoru.....	62
Harita 13: Çin, Hindçin Yarımadası Ekonomik Koridoru	63
Harita 14: ÇPEK Demir ve Karayolu Haritası	64
Harita 15: Çin-Bangladeş-Hindistan ve Myanmar Ekonomik Koridoru.....	66
Harita 16: Kuşak-Yol Girişimi'nde Yer Alan Çin Eyaletleri ve Doğu Türkistan	69
Harita 17: Kuşak- Yol Güzergah Haritası-2013.....	72
Harita 18: Kuşak-Yol Haritası -2015	73
Harita 19: Yatırımlarını Savunmak için ABD'nin Asya-Pasifik'teki Varlığı	76

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ASEAN	Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
İYEK	İpek Yolu Ekonomik Kuşağı
IMF	Uluslararası Para Fonu
KHT	Kara Hakimiyet Teorisi
KK	Kenar Kuşak
KKT	Kenar Kuşak Teorisi
KYG	Kuşak Yol Girişimi
MLA	Çok Taraflı Temel Anlaşma
MS	Milattan Sonra
NATO	Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
RF	Rusya Federasyonu
ŞİÖ	Şanghay İşbirliği Örgütü
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UNESCO	Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü

EKLER LİSTESİ

EK-1. Özgeçmiş	101
----------------------	-----



GİRİŞ

Devletler iç ve dış politikalarını belirlerken birçok unsura dikkat etmektedirler. Bu unsurların en sabit ve en önemlilerinden olanının toprak olduğu söylenebilir. Toprağın bulunduğu coğrafyanın, artı ve eksileri devletler tarafından göz önünde bulundurulmaktadır. Tarih boyunca birçok devletin sınırlarını korumak, bölgesel ya da küresel hakimiyetlerini sağlamak için coğrafyalarının sağlamış olduğu avantajları kullanmaya veya dezavantajlarını çeşitli uygulamalarla gidermeye çalıştığına yönelik birçok örnek görülebilir. Bu bağlamda, coğrafya ve siyaset arasındaki ilişkinin çok eski bir tarihe sahip olduğu yadsınamaz bir gerçek olmakla birlikte, bu iki unsur arasındaki ilişkinin bütünü olarak ortaya çıkan jeopolitik kavramının henüz yeni sayılabilecek bir tarihte kavramsallaştığı görülmektedir.

Bu çalışmanın birinci bölümünde, jeopolitik başlığında da açıkça görülebileceği üzere, dünya coğrafyasındaki bazı bölgeler küresel hâkimiyeti sağlamak için kilit önemde görülerek hedef haline gelmiş ve tarihteki birçok savaşın merkezinde olmuşlardır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra küresel bir savaşın yaşanmadığı göz önüne alındığında, günümüzde bu merkezlerin durumuna yönelik yeni düşünceler ve girişimler ortaya çıkmıştır. Tarihi İpek Yolu coğrafyasının buna iyi bir örnek olduğu söylenebilir.

20. yüzyılın son çeyreğinden günümüze kadar, tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırmak üzere birçok proje ve girişimi ortaya çıkmıştır. Bu çalışmada, Çin'in öncülüğünde ortaya konan, deniz ve kara olmak üzere iki bölümden oluşan Kuşak-Yol Girişimi (KYG)'nin içerisinde, girişimin kara bölümünü oluşturan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (İYEK), jeopolitik bir teori ve tanımlama olan Kenar Kuşak Teorisi (KKT) özelinde ele alınacaktır.

Bu çalışma; “Çin neden böyle bir girişimde bulunmuştur”, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, “Kenar Kuşak coğrafyasında jeopolitik bir girişim midir”, “eğer böyleyse bu kime ve hangi amaçlara yönelik bir meydan okumadır”, soruları çerçevesinde Çin'in KK coğrafyasında yeni bir küresel kontrol için İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nı bir araç olarak kullandığını iddia etmektedir. Çünkü İpek Yolu'nu canlandırmaya yönelik proje ve girişimlerle birlikte, Kenar Kuşak Teorisi'nde

hakim olunması gereken coğrafyanın da öneminin arttığı ve Kenar Kuşak'ın 21. yüzyılda yeni bir küresel kontrol mücadelesinin merkezi olacağı düşünülmektedir.

Bu sorular çerçevesinde ilk bölümde çalışmanın merkezinde olan jeopolitik, Kenar Kuşak ve İpek Yolu kavramları ele alınmıştır. İkinci bölümde ise İpek Yolu coğrafyasının günümüzde birçok devlet için ne anlam ifade ettiğini ve yeniden hangi amaçlarla gündeme geldiğini vurgulamak için İpek Yolu'nu canlandırmak üzere Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO) ve birçok devletin proje ve girişimlerine yer verilmiştir. İkinci bölümün sonunda ek olarak Çin'in Kuşak-Yol Girişimi'nden önce Çin'i kısaca tanımak ve anlamak adına bir başlık eklenmiştir. Üçüncü bölümde ise İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'na ve bunun içerisinde yer alan altı ekonomik koridorlara, bu girişimde stratejik bir konumda olduğu düşünülen Doğu Türkistan için ne anlama geldiğine ve bu girişimin önündeki engel ve zorlukların neler olduğuna yer verilmiştir. Son olarak ise Çin'in ve diğer ülkelerin İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'na karşı jeopolitik yorumlarına değinilmiştir. Ayrıca çalışmada da değinileceği üzere, jeopolitiğin gelecekçi bir alan olmasından dolayı, sonuç kısmında erişilen kaynaklar, ulaşılan bilgiler ve çıkarılan sonuçlar ışığında jeopolitik senaryolara da yer verilecektir.

Bu çalışmanın konuyu jeopolitik bir bakış açısı ile geniş bir çerçevede ele alacak olmasından dolayı özgün bir nitelik taşıması sebebiyle literatüre katkı sağlanması ve yeni çalışmalara ilham kaynağı olması açısından önem arz ettiği düşünülmektedir. Ayrıca konu sadece KYG ile sınırlı tutulmayarak diğer ülkelerin de İpek Yolu üzerine girişimlerine yer verilerek, bütüncül bir çalışma olması da önemli görülmektedir.

Çin'in KYG üzerine "proje" gibi tanımlamalar olmakla birlikte bu çalışmada "girişim" ifadesi tercih edilmiş ve Kuşak-Yol Girişimi için Bir Kuşak-Bir Yol Girişimi ifadesinin kullanılmasında da sakınca görülmemiştir. Bununla birlikte çalışmada "Orta Asya" yerine "Türklerin ülkesi" anlamına gelen Türkistan¹ kavramı

¹ Orta Asya, İç Asya ya da Merkezi Asya gibi kavramlar Türkistan coğrafyasını tanımlamak için literatürde sıklıkla kullanılmasına karşın hiçbirinin tam ve net olarak sınırları belirli olmamakla birlikte Türkistan coğrafyasını tam olarak tanımlayamamaktadırlar. Bu yüzden kavramın "Türklerin ülkesi" anlamına gelmesi ve çalışmamızda "Doğu Türkistan" kavramının anlam kazanması için Türkistan, Batı Türkistan gibi kavramların da kullanılması tercih edilmiştir. (Düğen, 2019: 35). Bununla birlikte bazı özel durumlarda özgünlüğün korunması için Orta Asya kavramı da kullanılmıştır. Kavramların detayları için **bkz.** Ahmetbeyoğlu, A. (2009). Türkistan Hakkında Coğrafi, Siyasi, Tarihi ve İstatistikî Malumat, *Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22, 1-21.

da kullanılmıştır. Ayrıca Türkçe literatüre katkı sağlamak amacı ile yabancı dildeki tablolar ve haritalar yazar tarafından Türkçeleştirilmiştir.

Jeopolitik, ileride bahsedeceğimiz üzere gelecekçi (fütürist) bir analiz ve açıklama yöntemi olmasından dolayı hipotezler çok yönlü olarak ele almaya çalışılmış ve çalışmanın araştırma sorusu çerçevesinde sonuç elde edilmeye çalışılmış olmasının yanında sonuç kısmında geleceğe yönelik de tahminler ortaya konmaya çalışılmıştır.

Konunun daha iyi ve geniş bir bakış açısı ile ele alınması açısından Türkçe kaynakların yanında yabancı dilde yazılmış kaynaklara, konu hakkında uzmanlaşmış araştırmacı, akademisyen ya da konuyla ilgili konuşabilecek yetkinlikteki kişilerin görüşlerine yer vermeye çalışılmıştır. Ayrıca birebir görüşmelerle de konu ilgili bilimsel çalışma yapmış kişilerle görüşülerek, onların görüş ve bilgilerinden faydalanılmaya çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

JEOPOLİTİK, KENAR KUŞAK VE İPEK YOLU

Bu bölümde çalışmanın temel kavramları olan jeopolitik, jeopolitik teoriler, Kenar Kuşak ve İpek Yolu'na değinilerek, kavramların gelişimleri ve somut olarak yansımalarına yer verilmiştir. Konunun iyi anlaşılması için gerekli olan bu kavramlar çok boyutlu olmakla birlikte, çalışmanın araştırma sorusu çerçevesinde sınırlandırılmıştır.

1.1. Jeopolitik

Günümüz uluslararası ilişkilerini değerlendirirken ve tarihini yazarken hem uluslararası hem de ulusal politikayı etkilemekte olan fiziksel gerçekliklerin çokça göz ardı edildiği ve bu politikalara yöneltilen "ne" ve "neden" sorularının merkezinde bulunan fakat en çok unutulmuş faktörün ise coğrafya olduğu söylenebilir. Fakat sıkça göz ardı edilmesine rağmen coğrafyanın kuralları geçmişte Büyük İskender, Hannibal, ve Sun Tzu'da olduğu gibi bugünün liderleri için de geçerliliğini sürdürmektedir. Bu geçerliliğin devam ediyor olmasına rağmen teknolojinin gelişmesiyle birlikte coğrafyanın keskin hatlarının esnediğini görmemek mümkün değildir (Marshall, 2018: 8-13). Bu esneklik coğrafyanın önemsizleştiği anlamına gelmemelidir. Çünkü bu esneklik ile birlikte coğrafya üzerinden yürütülecek olan siyasi faaliyetler çeşitlenmekte ve her toprak parçası stratejik olarak daha da önemli hale gelmektedir. Bu bağlamda, tarihte Montesquieu ve İbn-i Haldun gibi isimlerin yanında bugün de siyasal alanda fikir ve düşünce üreten birçok isim, siyaset ve coğrafya arasındaki ilişkiyi anlamlandırmaya ve açıklamaya çalışmışlardır. Bu süreçte siyaset ve coğrafya arasındaki ilişki öncelikle reel politiği, bunun devamı olarak ise jeopolitiği ve jeopolitik teorileri ortaya çıkarmıştır (İsmayilov, 2011: 9). Güç dengesinden hareketle geleceğe yönelik siyaset üretme sistemi olarak tanımlanabilecek jeopolitik, bu bağlamda reel politik ile eş anlamlı olarak da kullanılabilir (Tarakçı, 2003: 34).

Klasik Alman jeopolitikçi Karl Haushofer'in tanımlamasıyla "*devletin coğrafi bilinci*" olarak görülen jeopolitik, Nicolas Spykman için öncelikle *coğrafi konumun*

özelliklerine bağlı olarak devletin güvenliğine ilişkin meseleleri araştırmakla yükümlüdür (Hasanov, 2012: 205). Kökleri 1880 ve 1910 yılları arasına dayanan ve büyük düşünce çağı olarak görülen 20. yüzyıla girilirken, "her şeyi açıklayan tek bir şey" olarak ortaya konmaya çalışılan jeopolitik, haritayla yani coğrafyayla başlamaktadır. Fakat sadece coğrafya ile sınırlı kalmamaktadır (Granieri, 2015: 492).

Siyasal bilimler profesörü olan İsveçli Johan Rudolf Kjellen (1864-1922)'in 19. yüzyılın sonlarında kullanmaya başladığı ve literatüre kazandırdığı jeopolitik, birçok sosyal bilimler kavramında olduğu gibi, kullanılmış olduğu zamana ve mekâna bağlı olarak gelişmiş ve değişmiştir (Defay, 2005: 7). 19. yüzyılın sonlarına doğru gelişmeye başlayıp, 20. yüzyılın ortalarında özel bir bilim alanı olarak varlık kazanmış olan jeopolitik; devlete yön vermek üzere strateji ve siyaset üreten politikacılara tavsiyelerde bulunulmasının gerekliliği üzerine, pratiğe dayalı bir bilim olarak kavramsallaşmıştır (Hasanov, 2012: 15). 20. yüzyılın son ve 21. yüzyılın ise ilk yıllarında uluslararası ilişkiler alanında yazılan eserlerde en sık kullanılan kavramlardan biri olmuştur (Tarakçı, 2003: 35). Gelişme ve şekillenme süreci devam eden birçok sosyal bilimler kavramı gibi jeopolitiğin de kabul edilmiş net bir tanımı yoktur (Hasanov, 2012: 199).

Pascal Boniface'nin aktardığına göre, kavramı ortaya koyan Kjellen için jeopolitik; devletin coğrafi bütünlük içerisinde hareket etmesinin bilimidir. Coğrafya bilimci Friedrich Ratzel'e göre ise toplumlar var oldukları topraklara muhtaçtır. Bu bağlamda jeopolitik; toplumların kaderlerini yaşadıkları coğrafyanın kanunlarının belirlediğini dile getiren bir bilim dalıdır (Boniface, 2018: 10).

Geleneksel çerçevede coğrafi unsurların politikaya olan etkilerinin analizi olarak tanımlanabilecek olan jeopolitik, devletlerin kısa vadeli çıkar ve planlarıyla ilgilenmek yerine, ulusal güvenliklerini sağlamaları ve dış politikalarına yön verebilecek, gelecekte olabilecek olaylara odaklanarak, onları değerlendirmek ve geleceği tahmin etmek üzerine kurulmuş ve "büyük strateji" olarak da tanımlanan (Tarakçı, 2003: 34) bir sistemin bütünüdür.

Jeopolitik durumun ortaya koyduğu şartlar hem savaşta hem de barışta her ülkeyi etkilemektedir (Marshall, 2018: 12). Çünkü jeopolitiğin içerdiği kodlar sadece devleti merkeze almamakta, aynı zamanda devletin dünyaya bakış açısını da içermektedir. Devletlerin düzeylerine göre bu kodlar yerel, bölgesel ve küresel olarak

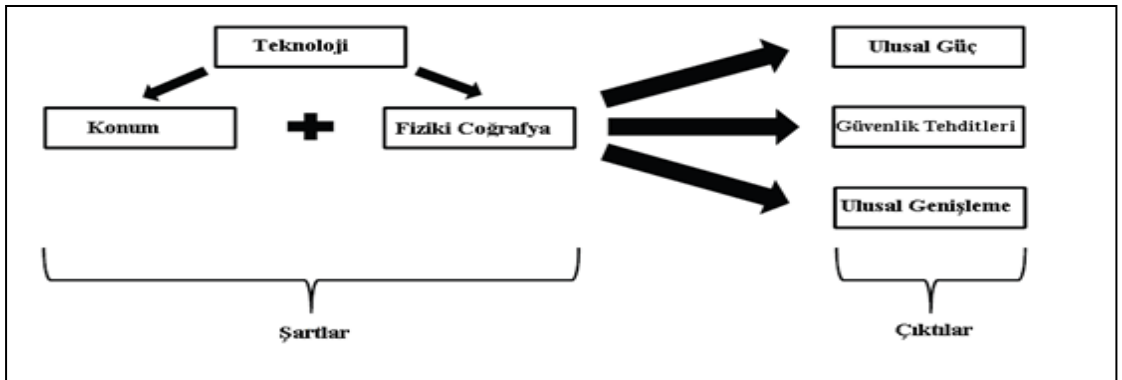
işlevsellik kazanmaktadır. Devletleri ulusal, bölgesel ve küresel olarak tanımladığımızda; her ülke hükümetinin küçük de olsa jeopolitik bir koda sahip olması gerekir. Bölgesel güç grubuna giren ülkelere ise bu jeopolitik kodları planlarken, güçlerini komşu devletlerin ötesinde kullanmak üzere planlamalıdır. Küresel güç olabilecek az sayıdaki ülkeler ise dünya genelinde kapsayıcı jeopolitik kodlara sahip olmalıdır (Flint ve Taylor, 2014: 49).

Fiziki unsurların yanında; kültürel bölgeler, iklim, nüfus yapısı ve doğal kaynaklar gibi unsurları da hesaba katan jeopolitik, uluslararası ilişkilerin coğrafyaya dayalı unsurlarla anlaşılacağı üzerine çalışmaktadır (Marshall, 2018: 8). Bu, jeopolitiğin sadece soyut kavramlarla değil, devletlerin sahip oldukları tarihsel manevi unsurlarını da içerdiği anlamına gelmektedir.

1.1.1. Jeopolitiğin Unsurları

Jeopolitiği daha iyi anlayabilmek için, jeopolitik içerisinde genel olarak kabul görmüş değişken ve sabit unsurların neler olduğuna bakmakta fayda vardır. Ülkenin kıta, ada, kenar veya kıta içi olması durumu olarak tanımlanabilecek coğrafi karakteri, sınırları, coğrafi bütünlüğü ve coğrafi konumu jeopolitiğin değişmeyen en önemli unsurlarındandır (Tarakçı, 2003: 36). Jeopolitiğin merkezinde coğrafyadan kaynaklı değişmeyen unsurlar olduğu gibi beşeri konulardan kaynaklı olarak değişken unsurlar da vardır. Değişen unsurlar ekonomik, siyasi, askeri, sosyal ve kültür değerleri olarak sıralanabilir. Bunlar beşeri faktörlere bağlı olarak değişkenlik gösteren unsurlardır. (İlhan, 1989: 21) Bu değişken unsurlardan dolayı bir ülke veya bölge için kalıcı bir jeopolitik yorumun yapılması mümkün değildir. Fakat kalıcı bir yorum yapılamamasının yanında günlük rekabetler yerine uzun vadeli hedefleri içermektedir.

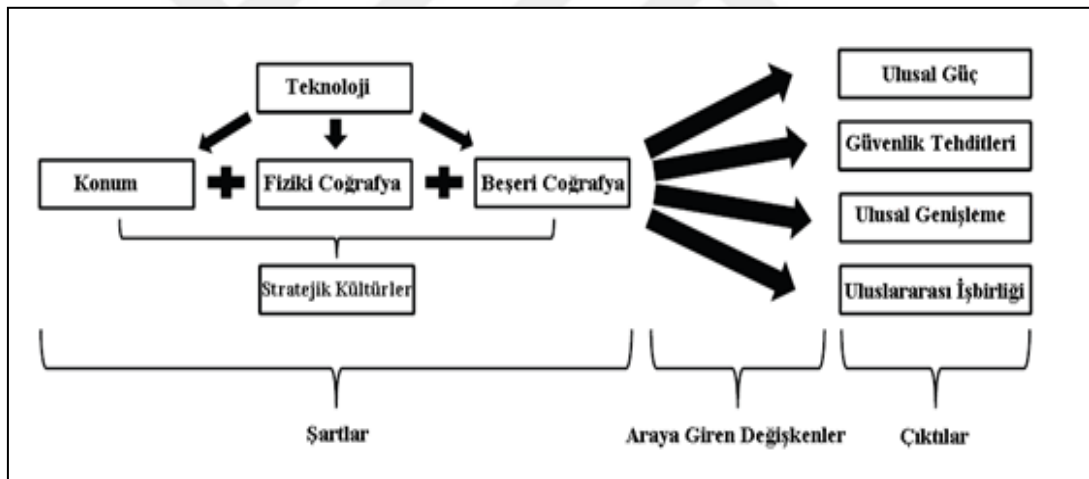
Tablo 1: Klasik Jeopolitiğin İlkeleri



(Kaynak: Scholvin, 2016: 14)

Jeopolitiğin kavramsal olarak gelişimine baktığımızda klasik ve modern jeopolitik olarak sınıflandırmalar yapılmaktadır. Bu sınıflandırma jeopolitiği etkileyen unsurların da değişiminin açıkça gözükmesi açısından önem arz etmektedir. Bu bağlamda, Sören Scholvin tarafından jeopolitiğin dününü ve bugününü daha kolay anlamak adına oluşturmuş olduğu, jeopolitiğin ilkelerinin yer aldığı Tablo 1'de de açıkça görüldüğü üzere, jeopolitiğin ilk dönemlerinde teknolojik durumun etkilediği konumun ve fiziki coğrafyanın bir ülke için oluşturduğu şartlar sonucunda ulusal güç, güvenlik tehditleri ve ulusal genişlemesi üzerinden jeopolitik değerlendirmeler yapılırken, gelişen uluslararası sistem ile birlikte günümüzde jeopolitik değerlendirmelere ülkelerin konum ve fiziki coğrafyalarının yanında beşeri coğrafyaları da eklenmiştir. Bunlara stratejik kültürlerin eklenmesi ile oluşan şartlar ve çıktılar arasında birçok farklı değişkenle birlikte uluslararası iş birliği de eklenmiştir.

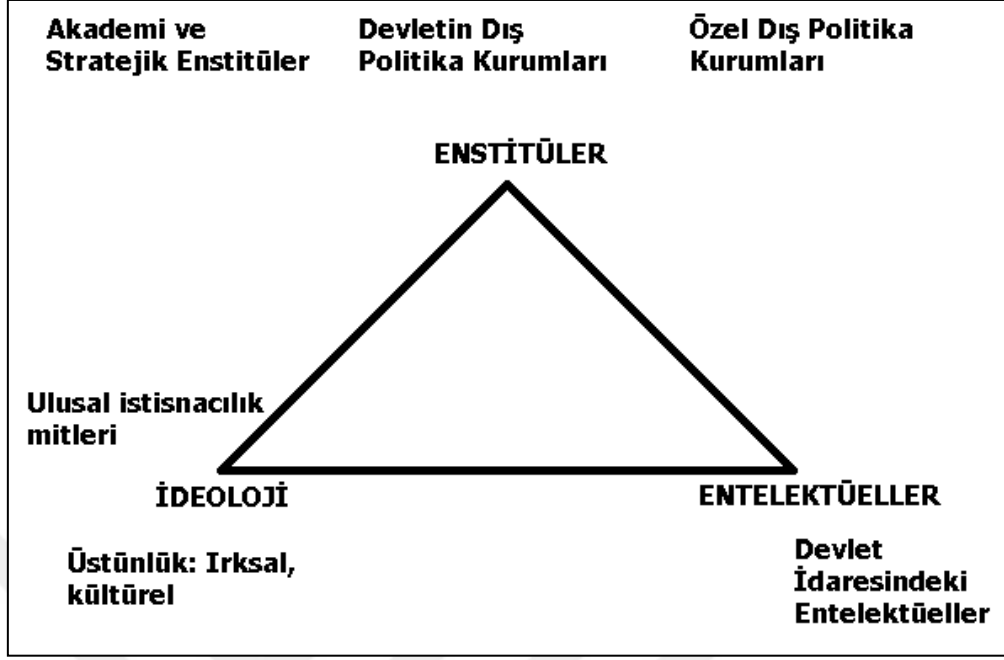
Tablo 2: Çağdaş Jeopolitiğin İlkeleri



(Kaynak: Scholvin, 2016: 23)

Klasik jeopolitik, Anglo-Amerikan bakış açısıyla konum ve fiziki coğrafyayı temel alarak, güç ve siyaset arasındaki ilişkiyi anlamlandırmaya çalışırken, siyasetçilere buna yönelik tavsiye vermeyi amaçlamaktadır. Çağdaş jeopolitikçiler ise bu değerlendirmelerin yetersiz olduğunu düşünmekte, konum ve fiziki coğrafyaya ek olarak beşeri coğrafya ile farklı değişkenleri de jeopolitik değerlendirme sürecine eklemektedirler (Scholvin, 2016: 13-23).

Tablo 3: Jeopolitik Teorinin Ortaya Çıkışında Etkili Olan Özneler



(Kaynak: Tuathail, 2003: 8)

Jeopolitiği güç ve bilgi olarak düşünürken enstitüler/kurumlar, ideoloji ve entelektüeller (aydınlar) üçgenini aklımızda bulundurmalıyız. Akademi ve stratejik kurumlar, devletin dış politika kurumları ve özel dış politika örgütleri, kurumlar içerisinde göz önünde bulundurulmalıdır. Devletin sahip olduğu, kendilerine has ulusal mitleri ve kendilerini gördükleri üstünlük kriterleri ideolojinin şekillenmesinde önemlidir. Entelektüeller içerisinde ise devlet idaresindeki yer almakta olanlar jeopolitik görüşlerin şekillenmesinde önemli yer tutmaktadırlar (Tuathail, 2003: 8).

Sonuç olarak görmekteyiz ki; çağdaş ve klasik anlamda jeopolitiği tanımlamak, küresel siyaseti anlamak ve analiz etmek için birçok kavramı birlikte düşünmek gerekmektedir. Jeopolitik ve devleti idare etme sanatı arasındaki bağlantı ile birlikte devletlerin iç ve dış politikalarındaki uygulamalarını ve bölgesel stratejilerini anlamlandırabiliriz. Fakat jeopolitik sadece devletlerin amaçlarını haklı çıkarma aracı olarak ya da bölgesel rekabetleri anlamlandıran bir araç olarak görülmemelidir. Jeopolitik bunlardan daha fazlası olarak, dünyayı görmenin bir yoludur. Jeopolitik sadece savaş, imparatorluk kurmak ya da sadece devletlerin güvenlikleri ile alakalı değildir. Jeopolitik aynı zamanda ırksal çatışmalar, bireyler, protesto hareketleri, terörizm, demokrasi ve serbest pazar ekonomisinin yayılması gibi konularla da ilgilenebilmektedir (Flint, 2006: 13-16).

1.1.2. Jeopolitik Teoriler

Coğrafi şartlar ülkeleri denize ya da karaya yönelmeyi zorunlu kılmaktadır. Örneğin Büyük Britanya ve Japonya birer ada ülkesi olarak, Amerika Birleşik Devletleri ise Kuzey Amerika'da kara coğrafyasının güçlüklerinden arınmış bir şekilde deniz gücü olarak ortaya çıkmaktadır. Almanya ve Rusya ise bu devletlerin aksine, çevrili oldukları karalardan dolayı birer kara gücü olma eğilimindedirler. Bir de deniz ile bağlantılı olmalarına karşın kara gücü olarak görülebilen Çin, Hindistan ya da Fransa gibi ülkeler vardır. Bu ülkeler jeopolitiğin tarihsel arka planında düşünüldüğünde görülmektedir ki; 18, 19 ve 20. yüzyıllar jeopolitikte sıkça tekrar edildiği gibi kara ve deniz güçlerinin çatıştığı yüzyıllar olmuşlardır (Sempa, 2002: 111).

1740'tan günümüze değin deniz güçlerinin küresel siyasette oldukça başarılı olduğu söylenebilir. Colin S. Gray'ın "The Leverage of Sea Power" adlı eserinde özetlediği gibi "*modern tarihte büyük deniz güçleri veya koalisyonları her büyük savaşı kazanmış ya da öncülük etmişlerdir*". Fakat Gray şunu da belirtmektedir ki, deniz güçleri bu başarıları tek başlarına elde etmemişlerdir. Genellikle mücadele edilen kara güçlerine karşı diğer kara güçleri ile ittifaklar kurularak ve deniz gücünün sağladığı üstünlük ile başarı sağlamışlardır (Sempa, 2002: 111).

Tablo 4: Jeopolitiğin Dönemleri, Teorisyenleri ve Teorileri

Emperyalist Jeopolitik	Alfred Mahan	Denizgücü
	Friedrich Ratzel	Yaşam Alanı
	Halford Mackinder	Karagücü /Kalpgah
	Karl Haushofer	Karagücü /Kalpgah
	Nicholas Spykman	Kenar Kuşak
Soğuk Savaş Jeopolitiği	George Kennan	Çevreleme Teorisi
	Sovyet ve Batı Siyaseti ve Askeri Liderler	Uydu ve Domino olarak Birinci/İkinci/Üçüncü Dünya ülkeleri
		Doğu Bloğu X Batı Bloğu
Yeni Dünya Düzeni Jeopolitiği	Mihail Gorbaçov	Yeni Politik Düşünce
	Francis Fukuyama	Tarihin Sonu
	Edward Luttwak	Devletçi Jeo-Ekonomi
	George Bush	ABD Liderliğindeki Yeni Dünya Düzeni
	G7, IMF, WTO Liderleri	Ulusötesi Liberalizm/Neoliberalizm
	Pentagon ve NATO'daki Stratejik Planlamacılar	Haydut Devletler, Nükleer Haydutlar ve Teröristler
	Samuel Huntington	Medeniyetler Çatışması
Çevresel Jeopolitik	Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu	Sürdürülebilir Gelişme
	Al Gore	Stratejik Çevre Girişimi
	Robert Kaplan	Yaklaşan Anarşi
	Thomas Homer-Dixon	Çevresel Kıtık
	Michael Renner	Çevresel Kıtık

(Kaynak: Tuathail, 2003: 5)

Gearoid o Tuathail'in oluşturduğu jeopolitik dönemlerini, teorisyenleri ve teorilerini özetlediği Tablo 4'te görülebileceği üzere, jeopolitiğin gelişim tarihine baktığımızda farklı faktörler merkeze alınarak çeşitli jeopolitik bakış açıları ortaya konmuştur. Tabloya göre emperyalist bakış açısıyla başlayan jeopolitik dönem, Soğuk Savaş jeopolitiği, ardından da Yeni Dünya Düzeni jeopolitiği ve son olarak çevresel jeopolitik olarak kendini göstermiştir. İleride bazılarını daha da detaylandıracağımız teorilere baktığımızda, ilk dönem jeopolitik teoriler küresel hâkimiyeti ya da kontrolü esas alan emperyalist jeopolitik dönem içerisinde gösterilmektedir. Alfred Mahan, Friedrich Ratzel, Halford Mackinder, Karl Haushofer ve Nicholas Spykman'ın temsil ettiği bu teorilerde üç önemli merkez ortaya çıkmaktadır. Bunlar deniz gücü (seapower), Kalpgâh (landpower/heartland) ve Kenar Kuşak (Rimland)'tır. Friedrich Ratzel'in ise Sosyal Darwinizm'i esas alarak oluşturduğu *Lebensraum* ya da "Yaşam Alanı Teorisi" Nazi Almanyası'na esin kaynağı olarak II. Dünya Savaşı ile birlikte önemini yitirmiştir (Defay, 2005: 7).

Soğuk Savaş döneminde pratik ve teorik olarak olgunlaşan jeopolitik, genellikle Sovyetler Birliği'nin ve ABD'nin siyasi ve askerî liderleri öncülüğünde şekillenmiştir. ABD merkezli gelişim gösteren jeopolitikte Sovyetler Birliği karşıtlığı öyle bir yere gelmiştir ki, jeopolitiğin merkezinde bulunan coğrafya ile neredeyse iç içe geçmiştir. Soğuk Savaş jeopolitiği bu yönüyle emperyalist jeopolitikteki fiziki coğrafyanın, küresel strateji ve dış politikadaki belirleyici etkisinden farklı bir yöne evrilerek farklılaşmıştır (Tuathail, 2003: 5).

Tuathail'in jeopolitiği emperyal, Soğuk Savaş, yeni dünya düzeni ve çevresel olmak üzere dört başlığa ayırarak incelemesine karşın; Agnew, "Geopolitics/Re-visioning World Politics" adlı eserinde jeopolitiği 19. yüzyılın başlarından, 20. yüzyıl sonlarına kadar ideolojik, doğallaştırılmış ve medeniyet jeopolitiği olarak üç dönem içerisinde incelemiş ve sonrası için "yeni bir küresel jeopolitik çağ mı?" sorusunu sormuştur (Agnew, 2003: 85-115). Yani jeopolitiğin tanımı üzerinde net bir birlik olmadığı gibi dönemlere ayrılması ve tanımlamaları hakkında da ortak bir karar yoktur. Jeopolitiğin daha kolay anlaşılabilmesi için farklı araştırmacılar farklı temellendirmeler ve kıyaslamalarla jeopolitiği birbirlerinden farklı dönemlere ayırabilmektedirler.

Jeopolitik literatürde en sık karşılaşılabacak kavram Mackinder'in "büyük kıta" ya da Zbigniew Brzezinski'nin tanımlamasıyla "mega kıta" olarak karşımıza çıkan Avrupa ve Asya kıtalarının bir bütün olarak tanımlandığı "Avrasya" kavramıdır. Dünyadaki insan ve kaynakların çoğu bu coğrafyada olmakla birlikte tarihteki birçok önemli olay bu geniş kara kütlelerinde ya da yakın adalarda meydana gelmiştir. Dünya'nın geri kalan büyük bir kısmı ise Avrasya güçleri tarafından genişleme ya da kolonileştirme sahası haline almıştır. Bu yüzden olsa gerek, Mackinder'den Brzezinski'ye kadar jeopolitik alanında bir şeyler yazmış olan kişiler, sıklıkla Avrasya'nın tek bir güç ya da tek bir ittifakın kontrolü altında olması gerektiğini dile getirmişlerdir. 13. yüzyılda Moğol İmparatorluğu zirvedeyken, 1939-1941 arasında Japonya ve Sovyetler Birliği ile ittifak yapan Nazi Almanyası'nın kontrol ettiği Avrupa, 1950'lerde ise Çin ve Sovyetler Birliği'nin oluşturduğu blok, Avrasya'da hegemon olmaya en yakın güçler olmuşlardır (Sempa, 2002: 111-112).

Avrasya'da, bir kara gücü olarak, Sovyetler Birliği'nin hegemonya kurma girişiminin ABD önderliğindeki deniz koalisyonu tarafından engellenmesi ve Soğuk Savaş'ın son bulmasıyla birlikte ortaya çıkan süreçte jeopolitiğin tarihe karıştığını öne süren çeşitli çalışmalar ortaya çıkmıştır. Bu çalışmalara göre coğrafi konum, nüfus, askerî güç ve ekonomik güç gibi jeopolitik unsurlar yerini ticari ilişkilere, bölgesel işbirliklerine ve küresel bilgi sistemine bırakacaktı ve uluslararası ilişkiler artık toprak mücadelelerinin gerçekleştiği güç siyasetinin egemenliğinden kurtulacaktı. Fakat bu beklentiler ile birlikte Irak'ın Kuveyt'i işgali, Rusya'nın Çeçen ayrılıkçılara müdahalesi, eski Yugoslavya'da Sırp'ların hâkimiyet çabası, Kuzey Kore'nin füze geliştirme çalışmaları, Çin'in hem Tayvan hem de Güney Çin Denizi'ndeki kontrol çabaları ve Keşmir gibi kriz bölgelerinin ortaya çıkması jeopolitiğin önemini yeniden ortaya koyarak güç ve coğrafya arasındaki ilişkinin önemini devam ettirdiğini gösteren örnekler olarak belirtilmektedir (Sempa, 2002: 112).

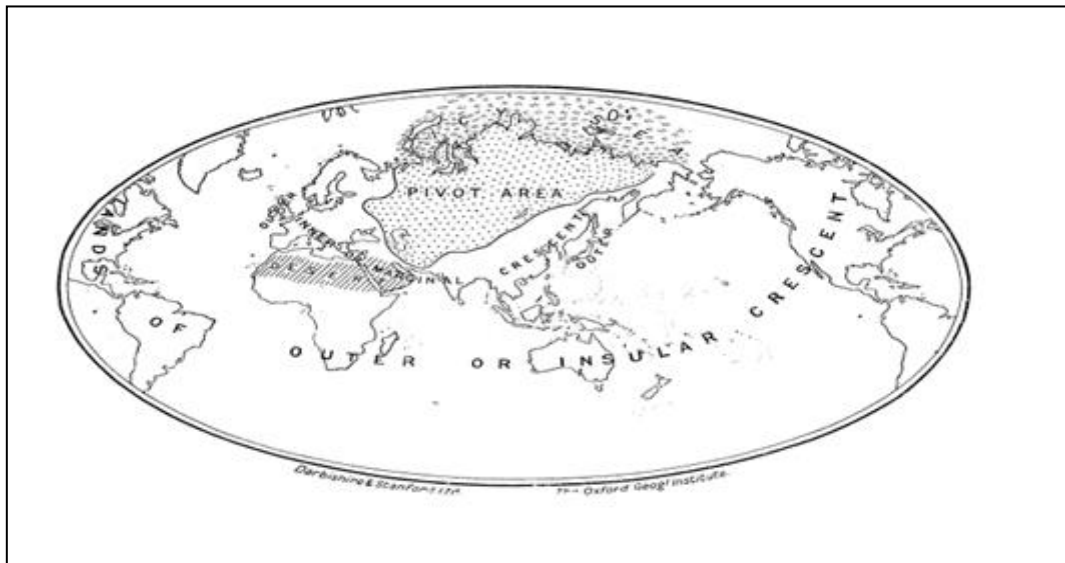
Gray'ın *Journal of Strategic Studies* dergisinde yazdığı bir makalesinde belirttiği gibi "tüm siyasi meselelerin jeopolitik bir boyutu vardır" ve uluslararası ilişkilerin incelenmesi ve uygulanması için coğrafya kaçınılmazdır (Sempa, 2002: 113). Bu çıkarımdan hareketle jeopolitiğin günümüzde önemsizleştiğine yönelik yorumların aksine her geçen gün önemini artırdığına yönelik yorum yapılabilmektedir.

1.2. Kenar Kuşak Teorisi

20. yüzyıla yaklaşırken ortaya çıkmaya başlayan hâkimiyet teorileri, geçmiş bilgi ve tecrübelerin bir toplamı olarak insanoğlunun doğuştan gelen hâkim olma ve hükmetme arzusunun bir yansımasıdır. Gelişim süreci takip edildiğinde emperyalizm ve küresel genişleme siyasetinin bir yansıması olarak I. ve II. dünya savaşlarına giden süreçlerde kendini göstermiştir (Tarakçı, 2003: 14).

Jeopolitiği kullanarak bütün dünyanın görünebilir ve bilinebilir olduğu inancıyla hareket eden teorisyenler, tüm dünyayı anlayabileceklerini iddia etmişler ve dünyayı belli bölgelere ayırarak, tarihsel eğilimleri de tanımlamışlardır. Örneğin; bunlardan belki de en tanınmışlarından olan Sir Halford Mackinder (1861-1947)'in ortaya koymuş olduğu "Heartland" yani Kara Hâkimiyet Teorisi'dir. ABD eski başkanı Ronald Reagan'ın nükleer politikalarını haklı çıkarmak için kullanılan bu teori günümüzde de akademisyenler ve siyasetçiler tarafından tartışılmaya devam etmektedir (Flint, 2006: 16-17). Örneğin bir diğer ABD eski başkanı Jimmy Carter'in Ulusal Güvenlik Danışmanlığını da yapmış olan çağdaş jeopolitikçilerden Brzezinski de kendisinden 70 yıl önce dile getirilen bu teoriyi desteklemiş ve küresel politikanın geleceği için önemli bir görüş olduğunu savunarak, hemen hemen aynı mantıkla Avrasya'yı kontrol edenin dünyaya hâkim olacağını savunmuştur (Dodds, Kuus and Sharp, 2016: 5).

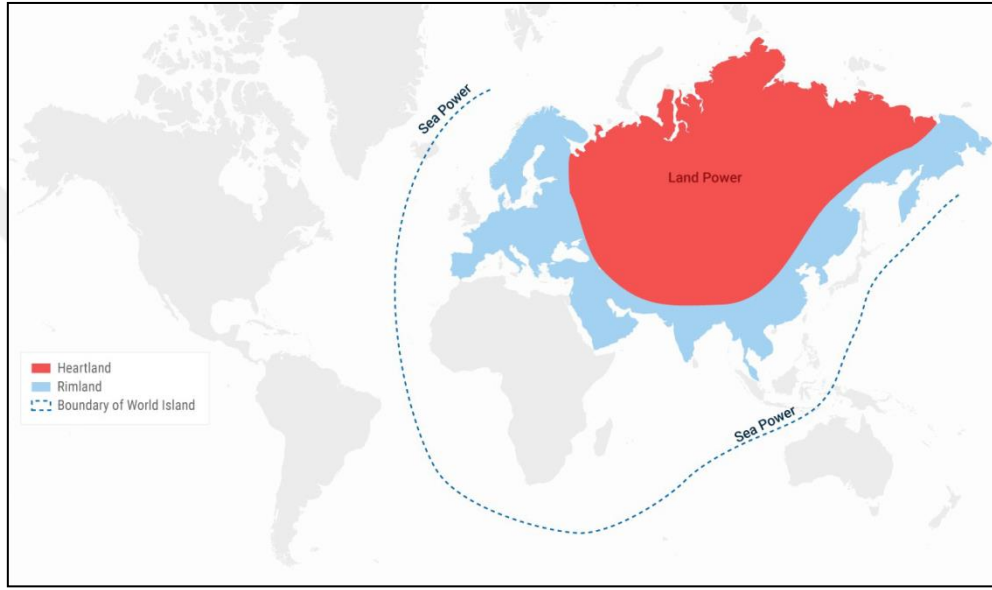
Harita 1: Kara Hakimiyet Teorisi



(Kaynak: Mackinder, 1904)

Mackinder bu teori ile Harita 2'de görüleceği üzere Dünya'yı üç bölüme ayırmaktadır. Buna göre doğuda Sibiryaya, batıda Volga nehri, kuzeyde Buz Denizi ve güneyde Himalayalar'ın kapsadığı bölge Heartland yani Kalpgâh olarak tanımlanmaktadır. Bu teori, *Doğu Avrupa'ya hükmeden Kalpgâh'a hükmeder. Kalpgâh'a hükmeden Dünya Adası'na hükmeder ve Dünya Adası'na hükmeden de dünyaya hükmeder*, önermesi üzerine kurulmuştur (Özsavaş, 2016: 147).

Harita 2: Kara Hâkimiyeti'nde Dünya'nın Bölümleri



(Kaynak: TASAM, 2020)

Mackinder'i bu çalışma açısından önemli kılan unsurlardan bir tanesi ise deniz yollarına hâkimiyetin artık geride kaldığı, yeni bir dünya gücünün artık demiryolu ağlarının ve teknolojilerinin gelişmesi ile birlikte düşünülmesi gerektiğine yönelik düşüncesidir. 1904'teki bir konferansta, Asya'nın tarihin eksenini olduğunu ve demiryolu teknolojisi ile birlikte küresel hâkimiyet kuracağı (Defay, 2005: 19) yönündeki söylemi de bu düşüncesini destekler niteliktedir. Aslında bu söylemin tarihi ve ortaya koymuş olduğu teori bağlamında bunu Kalpgâh'taki ülke yani Sovyetler Birliği için kurmuş olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Fakat günümüz özelinde de değerlendirebileceğimiz bu söylem İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın tam da Mackinder'in söylemine uygun olarak demiryolu ağı ve teknolojisini, kıtalararası bir boyutta içeriyor olması, Kara Hâkimiyet Teorisi'ni de bu proje bağlamında yeniden değerlendirilmesini mümkün kılabilir.

Deniz Hâkimiyeti teorisi ise Amerika Birleşik Devletleri eski amirali Alfred Thayer Mahan'ın (1840-1914), denizlere hâkim olanın dünyaya hâkim olacağı görüşü, denizleri dünya hâkimiyetinin anahtarı olarak değerlendirmesinin bir ürünüdür (İlhan, 1989: 26-27). Bir başka ABD'li Hava Albay Hausy Scitaklian'ın temellerini attığı hava hâkimiyeti teorisi ise kısaca havaya hâkim olanın dünyaya hâkim olacağını görüşünü içermekle birlikte, uzay jeopolitiği kavramının da temellerini oluşturmaktadır (Özey, 1998: 46-47).

Aslına bakılırsa Mackinder'in Kara Hâkimiyet Teorisi ile Amerikalı deniz tarihçisi Alfred Thayer Mahan'ın ortaya koyduğu Deniz Hâkimiyet Teorisi birbirine zıt değildir. İki teorisyen de dünyadaki geniş su kütesinin farkında olarak deniz gücünün avantajını bilmekteydi ve onlar için bu mücadelenin gerçekleşeceği coğrafya Avrasya kıtasıydı (Sempa, 2002: 111).

Avrasya söz konusu olduğunda Spykman'ın, "rim" (kenar) ile "land" (toprak, kara) kelimelerinin birleşimi ile oluşmuş olan "Rimland" (Kenar Kuşak) Teorisi küresel hakimiyette yön gösterici olarak önem arz etmektedir. Buna göre kenar kuşağı kontrol eden Avrasya'yı, Avrasya'yı kontrol eden ise Dünya'nın kaderini kontrol eder (Hasanov, 2012: 75). Mahan'ın dünyaya bakışını da yansıtan Rimland Teorisi, Mackinder'in coğrafya anlayışını da kapsamaktadır. Dünya hâkimiyetinin anahtarı zengin kaynaklar, nüfus ve iç deniz şeridine erişimi nedeniyle Avrasya'nın kıyı şeridi (Cohen, 2015: 26) yani kendi tanımlamasıyla Kenar Kuşak'tır.

Harita 3: Kenar Kuşak Coğrafyası



(Kaynak: TASAM, 2020)

Coğrafya ve Dış Politika (*Géographie et politique étrangère*, 1938) isimli eserinde devletlerin dış politikalarının, bölgesel ve küresel konumları ile yüzölçümlerinden etkilendiğini belirten Spykman, 1930'lara kadar ABD'nin güvenlik politikasında coğrafyadan kaynaklanan etmenlerin göz ardı edildiğini, bunun ise ABD'nin faydasına olmadığı savında bulunmuştur. Kendisini politik realizmin teorisini olarak tanımlayan Spykman, Batı Avrupa'dan başlayan ve Orta Doğu, Güneybatı Asya, ve Çin'den Uzak Doğu'ya uzanan bir coğrafyayı Kenar Kuşak olarak tanımlamış ve Mackinder ile aynı haritayı kullanarak Avrasya'ya hâkim olunması için bu coğrafyaya hâkim olunması gerektiğini savunmuştur (Boniface, 2018: 22). Spykman'ın ortaya koyduğu bu teori pratikte ABD'nin, Avrupa'dan başlayarak, İslam Dünyası'na, Güney Asya ülkelerinden Çin'e kadar, kısaca Avrasya'nın kıyı şeridini kontrol etmesi üzerine odaklanmıştır. Kara ve Deniz Hâkimiyeti teorilerinin çatıştığı süreçte zafere ulaşmak için kontrol edilmesi gereken bölgenin burası olduğunu savunmaktadır (Hasanov, 2012: 75).

Hâkimiyet teorilerinin başlıcalarından olan Rimland yani Kenar Kuşak Teorisi günümüzde Rusya Federasyonu'nu kapsayan toprakları çevreleyen bir yapıdadır. Bu bağlamda Rusya Federasyonu kendini korumak, ABD ve Çin gibi devletler ise bu alanda varlığını artırmayı amaçlamaktadır. Çin ekonomik bir güç olarak dünya üzerinde varlığını artırmaya çalışmakta ve askerî olarak henüz başat bir güç olmamasına karşın, ekonomik açıdan önemli bir jeopolitik aktör olarak kendini gösterme peşindedir. Bunun en büyük örneği, bu çalışmanın ana konusu olan “Bir Kuşak-Bir Yol” isimli girişimidir. Spykman'a göre zaten Çin'in Uzak Doğu'da, Sovyetler Birliği'nin ise Avrupa coğrafyasında hâkimiyet kuracağını, ayrıca ABD'nin yanında Hindistan'ın da küresel bir güç olacağını öngörmüştür (Boniface, 2018: 23). Sovyetler Birliği'nin dağılmasını öngörememiş olmamasına rağmen, onun yerine Rusya konularak, diğer öngörülerinin günümüzde yansımalarını görmek mümkündür.

Jeopolitiğin bir unsuru olan ekonomik faaliyetler de Rimland hâkimiyeti için önemli bir güç unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır. Unutulmamalıdır ki, kenar kuşak coğrafyası sadece stratejik değil, aynı zamanda çok önemli ticaret bölgelerini ve yollarını da kapsamaktadır. Strateji ve ekonominin birbirinden ayrılmaz parçalar olduğu düşünüldüğünde, ekonomik rekabetin her zaman jeopolitiğin bir parçası olduğu görülmektedir (Boniface, 2018: 22-27). Bu bağlamda ileride detaylı görüleceği üzere; İYEK, kenar kuşak ile sadece aynı coğrafyayı paylaşmamakta,

bunun yanında kenar kuşak jeopolitiğinin diğer birçok unsurunu da doğrudan barındırmaktadır.

Kenar Kuşak Teorisinin kurucusu olan Spykman, ABD'ye kenar kuşak üzerindeki ülkelerde hâkim bir konumda bulunması için tavsiye vermiş ve ABD'nin ulusal güvenliği için bu coğrafyada tek hâkim güç olarak başka bir devletin bulunmasının engellenmesi üzerinde ısrarla durmuştur (TASAM, agis, 2019). ABD, II. Dünya Savaşı'ndan sonra kenar kuşak teorisini uygulamaya koymuş ve bu çerçevede Sovyetler Birliği'ni çevrelemeye başlamıştır. Muzaffer Özdağ'a göre; *Kenar Kuşak Teorisi, Deniz ve Kara Hâkimiyet teorilerini Amerikan faydacılığına uygun bir şekilde birleştiren ve Avrasya Kalpgâhi'na yerleşerek, ABD'ye hasım olabilecek büyük güce karşı oluşturulması mümkün koalisyonları öneren bir yaklaşımdır* (TASAM, agis, 2019).

ABD'nin bu girişiminin Rusya Federasyonu için bir yansıması olarak; RF 1993 Nisan'ında dış politikasına bakış açısını ve askerî doktrinlerini içinde bulunduğu zamana göre yeniden düzenleyip, Sovyet sonrası ortaya çıkan ülkelerdeki nüfuzunu yeniden tesis edebilmek için "Yakın Çevre"² adını verdiği doktrinini ilan etmiştir (Uslubaş, 2005: 108). İlk defa dünyadaki iki kutuplu uluslararası sistemin çökmesi ile dile getirilen ve Rus siyasi eliti ve entelektüelleri tarafından jeopolitik bir anlam yüklenen ve ilan edilen yakın çevre doktrininde; Rusya'nın yakın çevresinde yer alan bölgenin Rusya'nın güvenliği ve ekonomik olarak gelişmesi açısından önemi vurgulanarak, Rusya'nın uluslararası sistem hiyerarşisinde bir üst sınıfa yükselmesi açısından kontrol altında tutulması gereken bir coğrafi alan olarak yer almıştır (Erol ve Amirbek, 2014: 157).

Rimland, sadece klasik jeopolitik üzerinden değil, bugün enerji jeopolitiği açısından da değerlendirilmelidir. Çünkü özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında petrol ve doğal gaz gibi kaynakların öneminin gittikçe artması ile enerji konusunun enerji jeopolitiği çerçevesinde ulusal güvenlik bağlamında değerlendirilmeye başlanması, (Sevim, 2012: 4380) devletlerin karasal hâkimiyeti kadar enerji kaynakları üzerindeki hâkimiyetini de önemli bir amaç haline getirmektedir. Bu açıdan, üretim merkezlerinin ve stratejik ticaret yollarının bulunduğu Rimland coğrafyası büyük

² Detaylar için bkz. Sönmez, S. (2015). Yakın Çevre Doktrini Bağlamında Yeltsin Dönemi Rusya Federasyonu'nun Bağımsız Devletler Topluluğu Ülkeleriyle İlişkileri, *Dumlupınar Sosyal Bilimler Dergisi*, 27, 277-290.

güçler için enerji jeopolitiği açısından da oldukça önemli hale gelmektedir ve enerji üzerine dış politika belirlerken bu coğrafyada varlık göstermek zorundadırlar.

Gündelik konuşmalarda giderek "uluslararası ilişkiler" kavramı yerine kullanılmaya başlanan "jeopolitik" kavramı dünyayı anlamlandırmanın bir aracı (Boniface, 2018: 30) olmanın yanında Çin'in giriştiği yeni KYG ve İYEK'İN de bölgesel ve küresel olarak anlamlandırılması için iyi bir araç olacaktır. Napoléon'un, "*her devlet kendi coğrafyasının siyasetini yapar*" (Defay, 2005: 13) sözü belki de Çin'in çok geniş bir coğrafyada jeopolitiğin birçok unsuruyla var olmayı istemesi, siyasetini yapmak istediği coğrafya hakkında bize ip ucu verebilmektedir.

1.3. İpek Yolu

Bize eski çağları çağrıştırırsa da İpek Yolu kavramı henüz yeni bir kavram olarak literatürde yer almaktadır. Endonezya ve Japon adalarından, Çin ve Hindistan üzerinden, Akdeniz'e varan ticaret yolunu tarif etmek için yaklaşık yüz elli yıl önce coğrafyacı Ferdinand Freiherr Von Richthofen tarafından kullanılmıştır. Günümüzde ise daha çok Çin ve Avrupa arasındaki ticaret yollarını tanımlamak için kullanılmaktadır (Yıldırım, 2016: 214). İpek Yolu üzerine yapılan ilk çalışmaların bir eksikliği olarak, İpek Yolu kavramını geniş olmayan bir coğrafyaya ve zaman dilimine yönelik bazı kaynaklar aracılığı ile sınırları net olarak belli olmayan Avrasya coğrafyasının geneline yaymaya çalışılmıştır. Bu da aslen doğu-batı arasındaki tek bir yol için kullanılmış olan İpek Yolu kavramının günümüzde Çin'den başlayan bütün yollar için kullanılmasına sebep olmuştur (Yıldırım, 2016: 298-300).

Şunu belirtmekte fayda vardır ki, İpek Yolu üzerine ortaya çıkmış olan kaynaklar, yol hakkında bütün detaylarının bilinmesi için yeterli değildir. Bunda Doğu ve Batı kaynaklarında yer adlarının farklı anılması gibi etmenler de etkili olmuştur (Mohammadi, 2016: 81). Dr. Öğr. Üyesi Kürşat Yıldırım'ın çalışmasında³ "İpek Yolu" kavramının detaylı analizini görebilirsiniz. Bu kaynakta belirtildiğine göre, Richthofen tarafından *seidenstrasse* şeklinde 1877'de kullanılmış olan İpek Yolu, bundan önceki tarihte kullanılmamıştır. Richthofen ise bu kavramı günümüzde anladığımız haliyle geniş ve birçok yolu kapsayan İpek Yolu yerine daha dar bir

³ Yıldırım, K. (2016). İpek Yolu Mefhumundaki Doğrular ve Yanlışlar, *İpek Yolu'nda Bilgi ve Siyaset; Yükselen İpek Yolu 2. Cilt*, 291-301.

anlamda, Çin'den başlayıp İç Asya'ya uzanan yol için kullanmıştır. Suriye'ye uzanan yol da buna dahil edilebilmektedir. Bu kavramda daha çok Doğu Türkistan'da bulunan şehirler aracılığı ile oluşan, buradan Maverâünnehir'e, oradan da Akdeniz'e uzanan yolun kastedildiği anlaşılabilir (Yıldırım, 2016: 292-293). Bu çalışma günümüzde İpek Yolu denildiğinde anlaşılan ve yeniden gündeme gelerek birçok devletin proje ürettiği bir coğrafi alanı tanımlayan İpek Yolu üzerinde duracağı için kavram üzerine yapılan tartışmalar detaylandırılmayacaktır. Fakat Yıldırım'ın çalışmasının yeni çalışmalara esin kaynağı olabileceği düşüncesi ile burada belirtmekte fayda görülmüştür.

MÖ 200'lü yıllarda Doğu ve Batı'yı birbirine bağlayan eski bir ticaret yolu olarak ortaya çıkan İpek Yolu;⁴ MÖ 100'lü yıllarda Çin'in ticaret ağını genişleterek, ticaret ortaklarını çeşitlendirme arayışı neticesinde Türkistan'ın da ötesine geçerek Batı'ya kadar ulaşmış ve böylece başta ipek olmak üzere birçok ürün Hint alt kıtası, İran, Arap ülkeleri, Anadolu ve Avrupa'ya ulaştırılmıştır. Bu ticaret ağından da anlaşılacağı üzere İpek Yolu tek bir yoldan ziyade, Doğu ve Batı arasındaki bu geniş ticaret ağının bütünüdür (Arslan, 2018: 7).

MÖ 138'de⁵ Çin Elçisi Zhang Qian siyasi faaliyetler için Türkistan'a gitmiş fakat Hunlar tarafından esir alınmıştır. 10 yıl boyunca Hunların esiri olan elçi kaçmayı başararak seyahatine devam etmiş ve MÖ 127'de geri dönerken tekrar Hunlara esir olmuş ve tekrar kaçarak MÖ 126 yılında İpek Yolu'na kaynak olan meşhur seyahatinin notlarını içeren raporu Çin İmparatoruna sunmuştur. Raporunda dönemin siyasi meselelerinin yanında ülkeler ve coğrafyalar hakkında da bilgiler mevcuttur. Raporda İpek Yolu'na kaynaklık eden, bizim için en önemli bölümlerden bir tanesi ise Çin'den Batı'ya giden yollar üzerine yazdığı bölümdür. Raporda yer alan bilgiler ile birlikte bölgenin zenginliği Çin'in dikkatini çekmiş ve böylece ticaretin geliştirilmesi için seyahatlerin devamı gelmiştir. İki bölgede yetiştirilen ve üretilen malların farklılığından kaynaklanan zenginlik anlayışı Doğu-Batı arasındaki ticareti cazip kılmış, böylece İpek Yolu dediğimiz ticaret yolları ortaya çıkmıştır. Bu ticaret yolları sadece ekonomik değil, kültürel ve siyasal olarak da etkileşimin yolu olmuştur (Ögel, 1981: 1-13; Düğen, 2011: 46).

⁴Daha önce belirtildiği gibi İpek Yolu tabirini ilk olarak 1877'de Alman coğrafyacı Ferdinand Von Richthofen tarafından kullanılmış ve günümüze kadar gelmiştir (Çakan,2017:36).

⁵Bazı kaynaklarda 139 olarak da geçmektedir. **Bkz.** Arslan, H. (2018). Budizm'in Çin'e Girişinde İpek Yolu'nun Önemi ve İşlevi, *Çukurova Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 18 (1), 1-21.

Ortaya çıktığı günden itibaren 1800'lere kadar önemini korumaya devam eden İpek Yolu, dört bölgenin etkileşime girmesinde oldukça büyük bir role sahip olmuştur. Farklı devletlerin ve medeniyetlerin birbiri ile tanışmasını sağlamanın yanında zaman zaman bu devletler arasındaki mücadele ve savaş alanı olarak da ortaya çıkmıştır. Çünkü İpek Yolu'nda hâkimiyet kuran devletin, hazinesini doldurmak için de önemli bir güç elde etmiş olduğu açıkça görülebilmektedir. Örneğin MÖ 209 yılında Hunların en parlak dönemini yaşamasının sebebi İpek Yolu'nda sağlamış oldukları hâkimiyettir. Bu hâkimiyet ile Çin İmparatorluğu'ndan dahi bu ticaret yolunu kullanabilmeleri için vergiler almıştır (İsayev ve Özdemir, 2011: 111-115). Görülmektedir ki, önemli olan ticaret yolunu ortaya çıkarmak değil, onu elinde tutabilmektir. Yola hâkim olan ticarete, ticarete hâkim olan paraya, paraya hâkim olan güce hâkim olur. Güce hâkim olanın ise düşmanlarının artması kaçınılmaz görülmektedir. Bu da gücü elinde bulunduranı, içeriden ve dışarıdan oluşabilecek tehlikelere karşı daha dikkatli olmaya sevk etmektedir.

İpek Yolu sadece Hunlar değil, tarihin çeşitli dönemlerinde Çinliler, Araplar, Moğollar ve 20. yüzyılda Sovyetler Birliği gibi çeşitli aktörler tarafından kontrol altına alınmıştır. Moğollar döneminde en parlak dönemini yaşayan İpek Yolu'nun önemi 20. ve 21. yüzyıllarda yeniden canlandırılmak istenmesine kadar geçen sürede yavaş yavaş azalmıştır (Ejaz ve Nauman, 2016: 107). 1400'lerin sonuna doğru Vasco de Gama tarafından Ümit Burnu'nun keşfi ile deniz yolu üzerinden Hindistan'a varılması da bu yolun öneminin azalmasında çok büyük oranda etkili olmuştur. Deniz yolunun daha uzun olmasına karşın kara yoluna tercih edilmesinde ekonomik açıdan daha uygun olması ve kara yoluna kıyasla daha güvenli olması açısından, deniz yolu daha iyi bir alternatif olarak ortaya çıkmıştır (Bakırcı, 2014: 68-69).

İpek Yolu, Xian'dan başlayarak Çin'in kuzeybatı istikametinde Afganistan'ı da geçerek Doğu Akdeniz'e varan İpek Yolu iki kola ayrılarak güneyde İran'a, oradan Suriye ve Anadolu'ya uzanarak, Akdeniz kıyılarına ulaşmıştır. İkinci yol ise Hazar Denizi ve Karadeniz'e kuzeyden ulaşan yoldur. Görülmektedir ki, zihinlerde sadece karayolu şeklinde canlanan İpek Yolu her iki istikamette de deniz ile buluşmaktadır. Bu şekliyle İpek Yolu gerçekte kanallar, boğazlar ve limanlar ile birlikte bir bütün olarak karma bir ağıdır (Kalaycı, 2014: 90-91).

İrfan Kalaycı tarafından derlenen aşağıdaki tabloda da açıkça gözüktüğü üzere, İpek Yolu ile birlikte Çin, bugün de yansımalarını görebileceğimiz kıtalararası bir yolun kapılarını aralamıştır (Frankopan, 2015: 10).

Tablo 5: İpek Yolu Rotaları

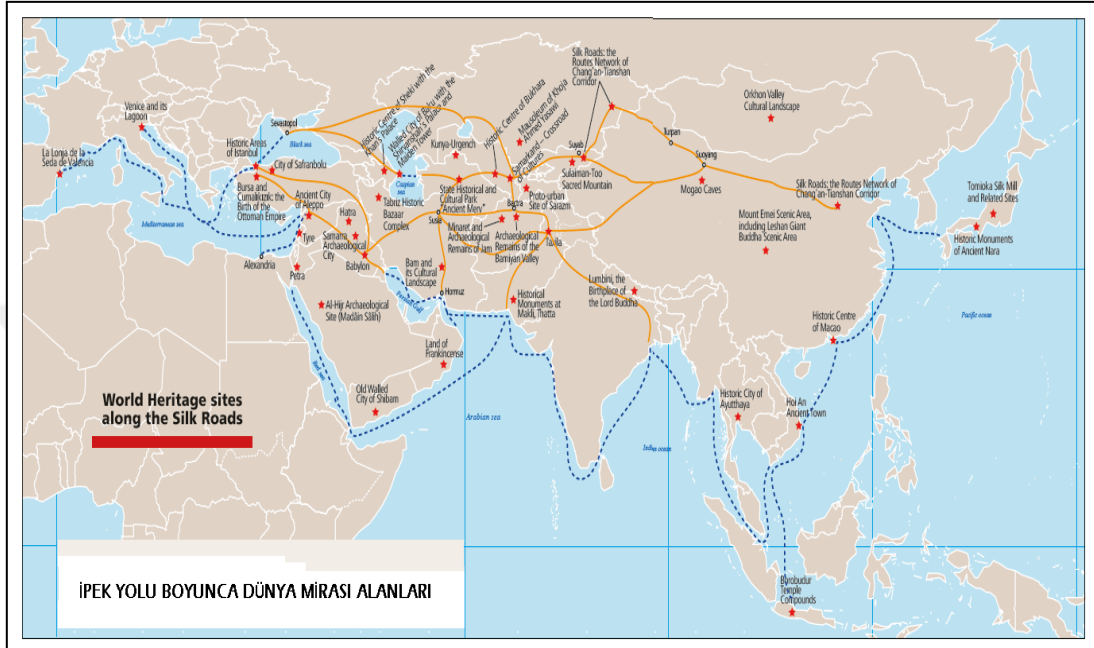
<i>İpek Yolu için denizden rota</i>	Debal, Quanzhou, Kanton, Kolombo, Goa, Bombay, Cochin, Masulipatnam, Lothal, Astrahan, Derbent, Aden, Süveyş, Basra, Ayas (Yumurtalık), Tarsus, Venedik, Roma, İzmir, İstanbul, Sinop, Trabzon
<i>İpek Yolu için nehirden rota</i>	Nil, Tuna, Volga, Fırat ve Dicle
<i>Baharat Yolu kısmı</i>	Mısır, Babil, Arabistan, İran, Hindistan, Seylan
<i>Güneydoğu Asya kısmı</i>	Kedah, Langkasuka, Ligor, Chi Tu, Gangga Nagara, Malacca, Pan Pan, Funan, Chenla, Khmer/Kambuja, Hoi An, Srivijaya, Pasai, Perlak, Sumatra, Kalküta
<i>Doğu Akdeniz Kıyı Şeridi</i>	Sür, Beyrut, Trablusşam, Akka, Hayfa, Sayda, İskenderiye
<i>Türkiye</i>	İstanbul, Bursa, İznik, Antakya, Konya, Adana, Ayas, Tarsus, İskenderun, Antep, Maraş, Kayseri, Sivas, Erzincan, Erzurum, Trabzon
<i>Suriye</i>	Şam, Halep, Lazkiye
<i>Irak</i>	Ramâdi, Fellüce, Ebu Gureyb, Bağdat, Musul, Bakuba
<i>İran</i>	Kirmanşah, Hemedan, Rey, Tahran, Tebriz, Şiraz, İsfahan, Herat, Hecatompylos, Sebzevar, Nişabur, Yezd.
<i>Türkmenistan</i>	Merv, Köhne Ürgenç
<i>Özbekistan</i>	Buhârâ, Semerkand, Taşkent, Şehrisabz
<i>Kazakistan</i>	Türkistan
<i>Çin</i>	Urumçi, Kaşgar, Aksu, Kuça, Korla, Jiaohe, Loulan, Turfan, Gaochang, Kumul/Hami, Hotan, Minfeng, Niya, Dunhuang, Miran, Anxi, Yumen, Zhangye, Wuwei, Lanzhou, Xi'an
<i>Afganistan</i>	Herat, Bamyan, Kâbil
<i>Pakistan</i>	Peşâver, Taksila, Multan, Debal
<i>Hindistan</i>	Ahmedâbâd, Bombay, Kalküta
<i>Kore</i>	Pyongyang (K.Kore) ve Seul (G.Kore)
<i>Japonya</i>	Nara

(Kaynak: Kalaycı, 2014: 91)

İpek Yolu ile birlikte sadece Çin'in ticari ürünleri değil, Türkistan coğrafyasındaki Türk yurtlarından da kılıç, zırh, kalkan, deri ve benzeri ürünler, Aşağı Türkistan coğrafyasının önemli ticaret merkezlerinden Semerkant ve Buhara gibi şehirlerden de halı, bal, etler, kürkler ile bunların yanında köleler de Batı'ya ve diğer İslam ülkelerine aktarılmaktaydı. Mezopotamya'dan zift, nakışlı kumaşlar, İran coğrafyasından değerli taşlar ve hurma gibi ürünler, Arabistan coğrafyasından ise

tütsü ve sümbül yağları gibi çeşitli ürünler bu ticaret yolu ile Batı'ya ulaşan ürünler arasında sayılabilir. Batı'dan Doğu'ya ise demir ve bronz madenleri, süslenmiş gümüş tabaklar ve sofrta takımları, erguvan renkli kaftanlar gibi birçok ürün gitmekteydi (Bedirhan, 1999: 239-240).

Harita 4: İpek Yolu Coğrafyasında Dünya Mirası Alanları



(Kaynak: World Heritage (2020). *The Silk Roads*, 93, 14-15.)

İpek Yolu ve Dünya Mirası alanlarını birlikte veren yukarıdaki haritada da açıkça görüldüğü üzere İpek Yolu sadece ticaret merkezli bir yapı olarak görülmemelidir. İpek Yolu'nun genişleyip ticaret ağlarının yayılması ile birlikte yollar üzerinde de birçok şehir büyüyerek sadece ticari ürünlerin değil, bilgi, inanç, kültür ve yeni fikirlerin de alışverişinde bulunulan, tüccarların yanında, misyonerlerin, zanaatkarların ve sanatçıların da seyahatte bulunduğu merkezler haline gelmişlerdir (Ejaz ve Nauman, 2016: 108). Cenova, Roma ve Venedik gibi Avrupa şehirlerinden Çin'deki Xian şehrine değin yaklaşık 12.000 km boyunca ilerleyen kervanlar sadece steplerden, çöllerden, dağlık bölgelerden geçmekle kalmamış, aynı zamanda kervanlar için tehdit unsuru olan soygunculardan, kervanların geçişini hoş karşılamayan yöneticilerden ve hastalıklar gibi birçok baş edilmesi zor sorunla karşılaşmışlardır. Bu uzun yol üzerinde farklı yapıdaki devletlerden ve kültürlerden geçilmesi, ticaretle beraber dolaylı olarak çatışmaları da meydana getirmiştir (Bakırcı, 2014: 67).

Görüldüğü üzere tarihi İpek Yolu ortaya çıktığı zamandan etkisini kaybettiği döneme kadar geçen yıllarda kültürel ve ticari entegrasyon için önemli bir araç olmuştur. Etkin olduğu dönem içerisinde medeniyetler arası bir köprüyü ve o zamanın bilinen dünyası için bütünlüğü temsil etmektedir (Momykulov, 2016: 282). Bu bütünlük, Türkistan merkezli bir küresel ekonomiyi beraberinde getirmiş, bu coğrafyadaki ülkelerin ekonomik ve siyasi yükselişlerinde, gelişmelerinde, refahlarında ya da çöküşlerinde etkili bir faktör haline gelmiştir. Kısaca bu yola hâkim olmak bir ülke için yükseliş, hâkim olamayanlar için ise çöküş ya da durağanlık anlamına gelmekteydi (Ahmetbeyoğlu, 2016: 131).

Jeopolitik unsurlar ve teoriler çerçevesinde İpek Yolu'nu ele aldığımızda açıkça görülmektedir ki, İpek Yolu coğrafyasının çok büyük bir bölümü "Kenar Kuşak"ta yer almaktadır. Bu yüzden Kenar Kuşak Teorisi çerçevesinde; İpek Yolu küresel güçlerin karşı karşıya geldiği, hem olası bir küresel savaşta hem de küresel barışın sağlanmasında merkezi öneme sahip bir coğrafya olarak değerlendirilmektedir (Özey, 2016: 245).

Uzun bir geçmişe sahip olana İpek Yolu'nun, geçmişten günümüze değişen ve değişmeyen bazı unsurları bulunmaktadır. Örneğin; İpek Yolu'nun coğrafi konumu, coğrafi karakteristiği, kapladığı alanın genişliği gibi unsurlar değişmemiştir. İpek Yolu içerisindeki güzergahları coğrafyanın getirmiş olduğu sınırlandırmalar şekillendirmiş, bu rotaların belirlenmesinde kolay ulaşım sağlanacak yolların seçilmesinin yanında coğrafyanın büyüklük ve şartlarından dolayı kervansaray gibi yapıların inşa edilmesine de yol açmıştır (Özey, 2016: 247-248).

Bu sabit coğrafi unsurların yanında, bu coğrafyanın üzerinde şekillenen siyasi, ekonomik, kültürel durumlar bölgenin hareketli yapısından dolayı değişkenlik göstermiştir. İpek Yolu üzerinde birçok devlet kurulmuş ve yıkılmış, birçok millet varlık göstermiş ve tarih sahnesinden silinmişlerdir. Bu değişimler bölgenin kimlik, kültürel, ekonomik, siyasi ve askerî açıdan değişken unsurları olarak sabit kalmamıştır (Özey, 2016: 248)

Bugünün öncüsü olan antik dünya, günümüz gibi oldukça canlı ve rekabetçiydi. Bu rekabetçiliğin devamı olarak; bir kuşak gibi Asya'dan Avrupa'ya uzanan antik İpek Yolu ile birlikte; Batı Doğu'ya, Doğu Batı'ya bakmaya başlamıştır (Frankopan, 2015: 26) ve bu, günümüzün İpek Yolu coğrafyasında da hızlı bir şekilde

devam etmektedir. Bilinen en eski ve kapsadığı alan itibariyle en büyük coğrafyaya hitap eden İpek Yolu'nun yeniden oluşturulması için jeopolitik bakış açıları içerisinde projeler, fikirler ve senaryolar üretilmektedir. Bu senaryoların temelinde 20. yüzyıl sonlarında iş gücünün ucuz olması, üretim maliyetleri ve lojistik maliyetlerinin daha uygun olduğu Asya'da yoğunlaşmaya başlaması vardır. Üretim yoğunluğunun arttığı bu bölgeden Batı'ya doğru ticaret hacminin ve yoğunluğunun artması, özellikle demiryolu ağlarının, tren yolu ve lokomotif teknolojisi ile birlikte gelişmesi yer almaktadır (Tezer, 2016: 15-31).

İpek Yolu coğrafyası üzerinde son çeyrek asırda hem birbirini tamamlayıcı hem de birbiriyle rekabet halinde çeşitli stratejiler ortaya çıkmıştır (Momykulov, 2016: 283). Bu rekabette içerisinde İpek Yolu'ndaki birçok sorun da yer almaktadır. Örneğin; devam eden sınır anlaşmazlıkları, çatışmalar, kültürel ve ekonomik sorunlar, teknolojik olarak bölgeler arasındaki fark, güvenlik ve BM gibi uluslararası örgütlerde yeterince temsil ve söz hakkının bulunmaması bu sorunların başlıcalarındandır (Özey, 2016: 263-264).

İKİNCİ BÖLÜM

İPEK YOLU'NUN YENİDEN CANLANDIRILMASI

Çalışmanın bu bölümünde İpek Yolu'nu yeniden canlandırma fikrinin tarihsel arka planına değinilerek, AB'nin ve diğer ülkelerin proje, strateji ve girişimlerine yer verilmiştir. Bu adımların amaçları ve içeriklerine yer vermenin yanında haritalarla konunun somutlaştırılması amaçlanmıştır. Ayrıca girişimlerin birbirleriyle kıyaslanması sağlanarak, çalışma içeriğinin zenginleştirilmesine çalışılmıştır.

2.1. İpek Yolu'nu Canlandırmanın Tarihi

21. yüzyılda petrol ve doğal gaz gibi enerji kaynaklarının stratejik öneme sahip olması ve günümüzde bilindiği kadarıyla bu kaynakların İpek Yolu coğrafyasında, özellikle bağımsızlığını 20. yüzyılın sonlarında kazanmış, ekonomik olarak gittikçe yükselen bir ivmeye sahip olan bölgelerde önemli bir miktarda bulunuyor olması ve de bu kaynakların uluslararası piyasaya dağıtılması için gerekli olan ulaşım, boru hatları gibi alanlardaki gelişmeler ile birlikte birçok ülkenin gözünü yeniden İpek Yolu coğrafyasına çevirmesine sebep olmuştur. Bu yönelimi tetikleyen diğer bir unsur ise enerji kaynaklarının yanında Asya'daki büyük hacimli üretimin hızlı, güvenli ve kolay bir şekilde diğer ülkelere ulaşması için gerekli olan teknolojiadaki gelişmelerin sağlanmaya başlanmış olmasıdır (Tezer, 2016: 14).

Bilinen Dünya petrol rezervlerinin yaklaşık % 20'sinin, doğalgazda ise yaklaşık yarısının İpek Yolu coğrafyasında bulunuyor olması, dünya ticaretinde dış ticaret hacmi bakımından lider konumda olan Çin'in ve aynı doğrultuda ilerleyen Hindistan'ın bulunması da İpek Yolu'nun dünyadaki konumunu anlamamız için önemli bir ölçüt olacaktır. İpek Yolu coğrafyasında özellikle Batı Türkistan ve Hazar bölgesinin sahip olduğu enerji kaynaklarının Avrupa ve Asya'ya ulaştırılması, günümüzde İpek Yolu'nun "enerji yolu" şeklinde tanımlanmasına da sebep olmaktadır. Çünkü modern İpek Yolu dendiğinde akla ticari transfer hatları ve demiryolu başta olmak üzere, ulaşım yolları ve enerji koridorları da akla gelmektedir (Momyunkulov, 2016: 283; Tezer, 2016: 14-27; Yıldırım, 2016: 214).

Günümüzde dünya nüfusunun yaklaşık olarak yarısı İpek Yolu coğrafyasında yaşamaktadır. 2050 dünya nüfus tahminlerine göre⁶ ise en çok nüfusa sahip olması öngörülen Hindistan ve Çin'in bu coğrafyada yer alıyor olması, bölgesel ekonomik ilişkiler bağlamında düşünüldüğünde İpek Yolu coğrafyasına ayrı bir önem kazandırmaktadır. Batı Türkistan coğrafyasında ise nüfus sayısının ve yoğunluğunun az olmasına karşın Çin'den Hazar'a kadar olan geniş bir coğrafi konuma sahip olması stratejik olarak bu coğrafyanın önemini artırmaktadır. Sahip olduğu coğrafi konumu itibarıyla yeniden tasarlanacak olan İpek Yolu'nda sahip olacağı öngörülen ticaret köprüsü konumu ile birlikte dünya ekonomisi içindeki payının yükselmesinde de önemli bir araç olacaktır (Tezer, 2016: 20-24).

Nitelik olarak üç dönemde incelenebilecek olan İpek Yolu, Rusların bu coğrafyada hâkimiyet kurmasına kadar geçen sürede etkin dönem, Rus hâkimiyetinde ise edilgen dönem olarak incelenebilir. Günümüzde ise ilk zamanlarında olduğu gibi jeopolitik önemi gittikçe artan ve Batı için yeniden keşfedilmeyi bekleyen bir coğrafya olan İpek Yolu'nun bu süreçte üçüncü dönem olarak edilgen dönemden etkin döneme geçiş içerisinde olduğu görülmektedir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra ortaya çıkan bağımsız Türk Cumhuriyetleri ile başlayan bu üçüncü dönem, ilk dönemde olduğu gibi, bu coğrafyadaki nüfuz mücadelesini yeniden canlandırmış ve Çin, Rusya, ABD ve AB başta olmak üzere Türkiye, Hindistan ve İran gibi ülkeler arasındaki güç mücadelesini İpek Yolu coğrafyasında da ortaya çıkarmıştır (Düğen, 2011: 46-50; Atasoy, 2016: 11).

Tarihte İpek Yolu'na hakim olmak, küresel siyasette de etkin olmak anlamına gelmekteydi. Bu hâkimiyet ise hâkim olan güç için askerî ve siyasi olarak her zaman güçlü kalmaya mecbur olmak anlamına gelmektedir. Tarihi İpek Yolu'nda ticaretin güvenli bir şekilde gerçekleşmesi ve tüccarların hoşgörü içerisinde ticaretini yapması önemli bir kuraldı. Fakat günümüz İpek Yolu'nda aynı hoşgörünün olması küresel rekabet içerisinde pek mümkün gözükmemektedir. Bunun en önemli sebebinden bir tanesi İpek Yolu'nun içeriğinin, yani taşınan malların değişmesi ve bu malların ilgili devletler için hayati derecede öneme sahip olmasıdır. İpek, kürk ve köle ticareti yerini öncelikli olarak petrol ve kömür gibi devletlerin enerji ihtiyacını karşılayacak ürünlere bırakmıştır. Diğer bir husus ise tarihte İpek Yolu'na hâkim olan güçler, bu ticaret yolu

⁶ BM'nin 2019 tarihli Dünya Nüfus Beklentileri,

Web: <https://population.un.org/wpp/Download/Probabilistic/Population/> , **Erişim Tarihi:** 22.08.2020.

üzerinde güvenliği büyük oranda sağlamışken günümüzde İpek Yolu coğrafyasının siyasi, ekonomik ve terörizm gibi sorunlar içerisinde bulunmasıdır. Günümüz İpek Yolu coğrafyasında yeni bağımsızlığını kazanmış devletlerin olması, tarihi İpek Yolu'nda olmayan kıta dışı bir gücün bugün İpek Yolu üzerinde çıkarlarının bulunması ve Rusya ve Çin gibi güçlerin sınırdaş olarak bu coğrafyada nüfuz mücadelesi içerisinde olması tarihi İpek Yolu ile günümüzün İpek Yolu arasındaki değişimi açıkça göstermektedir. Özetle; kaynakların ve taleplerin değişimi ile bu kaynaklara talip olanlar ile kaynaklara sahip olanlar arasında İpek Yolu'nun yeniden canlanması tarihte olduğu gibi İpek Yolu üzerinde yeni mücadelelerin kapısını aralamıştır (Düğen, 2011: 50-52; Ahmetbeyoğlu, 2016: 129).

Batı Türkistan ve Kafkasya'da Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte ortaya çıkan bağımsız devletlerin küresel sisteme uyumlu hale gelmeleri için bu coğrafyaların ortak bir değeri olan İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasına yönelik proje ve girişimler birçok devlet tarafından ortaya konmaya başlanmıştır. İpek Yolu'nun canlandırılması fikri bilindiği kadarıyla ilk olarak Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Dışişleri Bakanı Eduard Shevardnadze tarafından, Vladivostok Uluslararası Konferansı'nda, 1990 Eylül ayında dile getirilmiştir. Ticari olarak Orta Asya ve Kafkasya'nın pazarlarının genişletilmesi üzerine ortaya konan bu fikir, Sovyetler Birliği döneminde Avrupa Birliği ve Türkiye gibi ülkeler tarafından ilgiyle karşılanmıştır. İpek Yolu'nun canlandırılması fikri Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra da hem bölgelerde oluşan güç boşluklarının doldurulması, hem yeni kaynaklara erişim hem de bağımsızlığını yeni kazanmış ülkeleri bölgesel ve küresel sistemlere dâhil etme girişimi çerçevesinde; başta ABD, Çin ve Türkiye olmak üzere birçok ülke ve bir birlik olarak Avrupa Birliği'nin dikkatini celp etmiştir (Atasoy, 2010: 4-5).

Özellikle Orta Asya'nın Sovyetler Birliği'nden miras kalan Rusya'ya karşı ekonomik bağımlılığı, Sovyetler sonrasında Orta Asya ülkeleri için uluslararası sisteme uyum sağlama açısından zorlukları da beraberinde getirmiştir. Bu zorluk ise beraberinde İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması konusunu gündeme getirmiş ve ortaya birçok İpek Yolu projesi çıkmıştır. Orta Doğu'nun aksine enerji kaynakları küresel piyasaya aktarılmamış olan bu coğrafyaya yönelik geliştirilen İpek Yolu projeleri Türkiye, Çin, ABD, İran, Hindistan, Pakistan ve Japonya gibi diğer Asya ülkelerini kendine çekmiştir (Purtaş, 2011: 11).

Bu güzergâhın yeniden canlandırılması fikri sadece bu ülkeler tarafından değil, Batı Türkistan'da bağımsızlığını kazanmış yeni cumhuriyetler tarafından da desteklenmiştir. Örneğin; Kırgızistan'ın eski Devlet Başkanı Askar Akayev, Kırgızistan dış politikasında uygulanması üzerine 2000 yılına yaklaşırken, "Büyük İpek Yolu Diplomasisi" başlıklı bir yol haritası sunmuştur. Kırgızistan'ın coğrafi konumu itibariyle böyle bir stratejinin gerekli olduğunu düşünmesinin yanında İpek Yolu ülkeleri ile girişilecek ilişkilerde; karşılıklı verimin ön planda tutulması, geleceğe yönelik uzun vadeli hedefler, karşılıklı eşit haklara sahip olmak ve küresel iş birliğinin çok aktörlü olması gibi ilkeler belirlenmiştir. Bu ilkelere uyulmasının bölgesel istikrar ve güven ortamı içerisinde iş birliğinin geliştirilmesi için önemli olduğunu belirtilmiştir. Bunun yanında ve küresel boyutta siyasi, ekonomik ve kültürel etkileşim için İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasının önemine vurgu yapılmıştır (Kydryali, 2016: 98).

Bu konuda diğer önemli bir ülke olan Kazakistan'ı uzun yıllar yönetmiş olan eski Devlet Başkanı Nursultan Nazarbayev de Çin'den Avrupa'ya kara üzerinden ulaşacak olan bir yolun, İpek Yolu ülkelerinin hepsi için katkı sağlayacağını ve gelişimleri için önemli olacağını düşünmüştür. 1990'ların ortalarında İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması gerektiğini ifade etmiştir. Kazakistan'ın Nurlu Yol (Nurlu Jol) projesi de bu bağlamda hem ulusal hem de diğer bölgesel İpek Yolu projeleri ile entegrasyonunun sağlanması fikri konusunda oldukça önemlidir (Kydryali, 2016: 99).

2004 yılında Japonya da Central Asia Plus (Orta Asya Artı) planı içerisinde "İpek Yolu Diplomasisi"ne uyum sağlamaya çalışmıştır. 2006 yılında ise Birleşmiş Milletler, Singapur ve Türkiye arasında bir demiryolu yapılmasını öngören "İpek Yolu Girişimi"ni başlatmıştır. 2008 yılında ise Türkiye, Avrupa ve Asya pazarlarını birbirine bağlamak için İpek Yolu'nu canlandırmaya çalışmıştır. Aynı yıl Avrupa Birliği, Avusturya ve Hazar Denizi arasında 3.300 kilometrelik Güney Gaz Koridoru yapılmasını önermiştir (Rimmer, 2018: 5).

Her geçen yıl İpek Yolu üzerine fikir ve çalışmaların arttığı görülmektedir. Sovyetler Birliği'nin dağılması ile bu coğrafyada nüfuzunu kaybetmek istemeyen Ruslar ise Rusya Federasyonu öncülüğünde 2011'de Kırgızistan, Kazakistan, Ermenistan ve Beyaz Rusya (Belarus) ile Avrasya Birliği'ni ve İran ile Hindistan'ı bağlayacak Kuzey-Güney Koridoru'nun rotasını oluşturmuştur. Bundan iki yıl sonra

ise Güney Kore Başkanı Park Geun-hye Rotertam ve Busan'ı birbirine demiryolu ile bağlamak için oluşturulmuş olan "İpek Yolu Ekspresi"ni desteklemiştir (Rimmer, 2018: 5). 2011'de karar verilen Avrasya Birliği fikri, Avrasya Ekonomik Birliği adı altında 2014 yılında Avrasya Ekonomik Birliği Antlaşması'nın imzalanması ve bu antlaşmasının 2015'te yürürlüğe girmesi ile somutlaştırılmıştır (Eaeunion, agis, 2020).

İpek Yolu'nu yeniden canlandırmak üzere ortaya konan girişimlerin Kenar Kuşak coğrafyasında bir etkiye sahip olmasının kaçınılmaz olduğu düşünülürse bu girişimlerin aynı zamanda KKT'ye de önem kazandıran ve ona stratejik bir konum sağlayan girişimler olduğunu söylemek de yanlış olmayacaktır.

2.1.1. UNESCO ve İpek Yolu

İpek Yolu üzerine yapılan ilk girişimlerden bir tanesi, UNESCO tarafından 1987'de başlatılan "Büyük İpek Yolu" adlı projedir. Özellikle Soğuk Savaş sonrasında bu proje altında birçok kültürel ve bilimsel çalışma yapılmıştır (Yenipınar, 2019: 115). Diğer girişimlerin aksine kültür merkezli olan bu proje için çevrimiçi bir internet sitesi kurulmuştur. Bu sitede⁷ İpek Yolu tarihi hakkında bilginin yanında, İpek Yolu'ndaki festivaller, kültürel miras alanları, tarihi eserler, konuşulan ve tehlike altındaki diller, dünya doğal mirası gibi temalara da yer verilmiştir. Bu internet sayfası İpek Yolu üzerine yapılan kültürel ve bilimsel etkinliklerin duyurulması, yapılan çalışmaların toplandığı bir merkez olmak gibi bir işleve de sahiptir.

Bu alandaki çalışmalar İpek Yolu'ndaki turizm potansiyeline dikkat çekilmesini sağlamış ve 1993'te Endonezya'da gerçekleşen Genel Kurul Toplantı'nın ardından Dünya Turizm Örgütü⁸, İpek Yolu turizmini tanıtmak ve uzun vadeli projeleri uygulamak için karar almıştır. 1994'te Özbekistan'ın Semerkant şehrinde UNESCO ve Dünya Turizm Örgütü, İpek Yolu toplantısı gerçekleştirmiş ve 19 ülke tarafından Semerkant Deklarasyonu imzalanmış ve 1995'te Semerkant'ta İpek Yolu'nun kültürel mirasının tanıtımını sağlaması için Orta Asya Çalışmaları Enstitüsü (IICAS) kurulmuştur. Türkiye, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Pakistan, Tacikistan, Kore, İran ve Çin bu enstitüye üye ülkelerdir (Yenipınar, 2019: 124).

⁷ Detaylar için **Bkz.** <https://en.unesco.org/silkroad> , **Erişim Tarihi:** 24.01.2020

⁸ Detaylar için **Bkz.** <https://www.unwto.org/silk-road> , **Erişim Tarihi:** 24.01.2020

2.1.2. AB ve İpek Yolu: Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA)

Sovyetler Birliği'nin 1991'de dağılması ile değişen küresel ve bölgesel dengeler beraberinde yeni mücadeleleri de getirmiştir. Jeopolitik güç boşluğunun olduğu Kafkasya ve Orta Asya coğrafyalarında bu boşluğu doldurmak için bölgesel ve küresel güçler birçok farklı araç ile bölgede nüfuz kazanmaya çalışmaktadır. Bu güçlerden bir tanesi olan AB, enerji kaynaklarına erişim gibi önemli ve öncelikli konulardan dolayı bu bölgelerle ticari ilişkilerini geliştirmek için çalışmaktadır. Coğrafi uzaklığın bir sorun olmaktan çıkması için ulaşım projelerine ihtiyaç duyan AB, amaçlarına ulaşmak için "21. Yüzyılın İpek Yolu" olarak da ifade edilen Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru olan ve TRACECA olarak kısaltılan projesini ortaya koyarak Doğu-Batı arasındaki ticareti yeniden canlandırmayı amaçlamıştır (Akdeniz ve Üzümcü, 2014: 176-177).

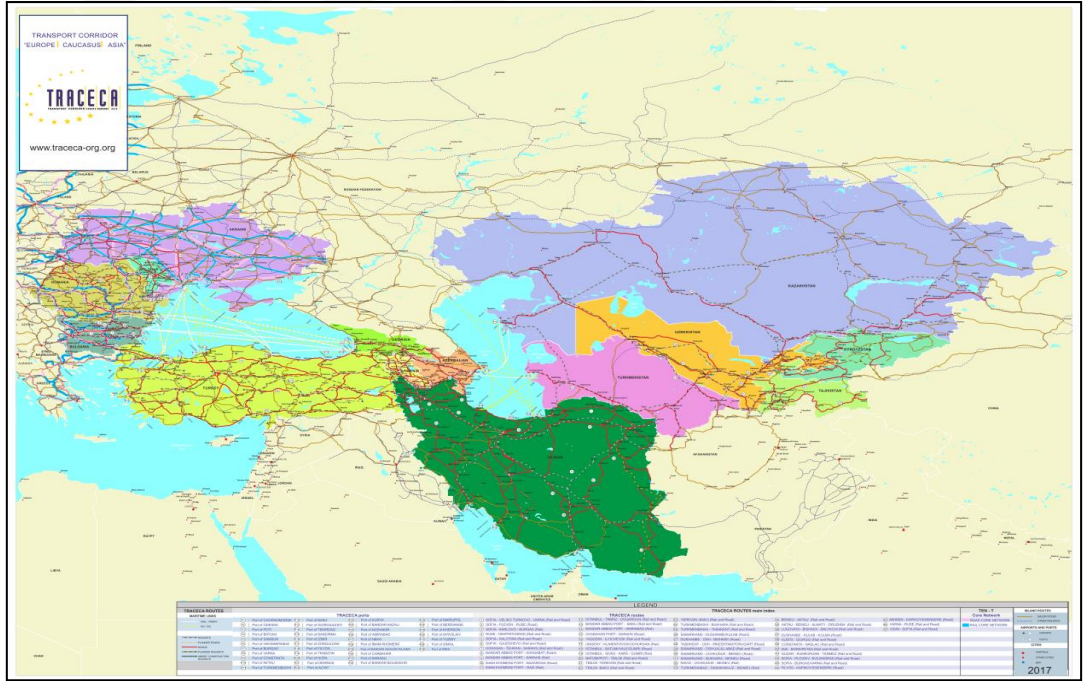
TRACECA'yı mümkün kılan çeşitli sebepler vardır. Bunlar öncelikle Sovyetler Birliği'nin dağılmış olması ve sonrasında Orta Asya ve Kafkaslar'da bağımsız devletlerin ortaya çıkmasıdır. Diğer bir husus ise gelişen siyasi ve sosyal şartlar ile birlikte Avrupa-Çin ilişkilerinin normalleşmesinin mümkün olmasıdır. Bu gelişmelerin önemi, Soğuk Savaş sürecinin keskin ideolojik sınırları düşünüldüğünde ne Sovyetler döneminin Orta Asya ve Kafkasya'sı ile ilişki kurmanın ne de Çin ile bağımsız ekonomik ilişki geliştirmenin mümkün olmamasına dayanmaktadır (Khalilov, 2016: 55).

15. yüzyıldan sonra coğrafi keşifler ile İpek Yolu önemini yitirmeye başlamış olsa da Asya ve Avrupa arasındaki kültürel, ticari, siyasi etkileşim farklı ulaşım koridorları aracılığı ile devam etmiştir. Günümüzde bu araçlardan bir tanesi ise TRACECA olarak kısaltılan (Euro-Caucasus-Asia Transport Corridor) Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru'dur (Yıldırım Keser, 2015: 170-171). İlk defa 1993 Mayıs'ında Brüksel'de toplanan sekiz ülkenin Ticaret ve Ulaştırma Bakanlıklarının katıldığı bir konferans ile gündeme gelerek temelleri atılmıştır. Bu ülkeler Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan ve Ermenistan'dır. Avrupa Birliği tarafından finanse edilen ve Avrupa'dan başlayarak Karadeniz, Kafkasya ve Hazar Denizi'ni geçerek Türkistan'a ulaşarak bu ülkeler arasındaki ilişkiyi ve ulaşım yollarını geliştirmeyi hedeflemektedir (traceca-org, agis, 2020). Kafkasya coğrafyası aracılığı ile Asya'daki cumhuriyetlerin çoğunu

demiryollarından oluşan ulaşım sistemiyle Avrupa'ya bağlamayı amaçlayan Doğu'dan Batı'ya uzanan kapsamlı bir ulaşım koridorudur. Avrasya bölgesindeki ulaşım koridoru ile ilgili uluslararası kuruluşların teknik ve büyük çaplı mali destek verdiği tek proje olan TRACECA, transit taşımacılık, sınır geçişleri, bürokratik süreçlerin kolaylaştırılması ile birlikte kara, deniz ve demiryollarının yenilenmesi ve geliştirilmesi açısından oldukça önem arz etmektedir (Ayan, 2016: 22).

Aşağıda yer alan TRACECA üyesi ülkeleri ve ulaşım ağlarını gösteren haritada görüleceği üzere Rusya hariç Karadeniz ve Hazar'ın etrafındaki bütün ülkeler projede yer almaktadır. Rusya'nın proje dışında tutulması Avrupa ve Asya arasındaki ulaşımın Türkiye'nin bir köprü vazifesi görmesine sebep olmuştur. Bu açıdan Türkiye'nin projedeki konumunun önem kazandığı söylenebilir.

Harita 5: TRACECA



(Kaynak: traceca, agis, 2020)

1995'te projenin ilk adımı olarak ulaşım yollarının yenilenmesi ve proje üyesi ülkelerin uyum süreci için gerekli olan yasal süreçlerin başlatılması ve gümrük düzenlemelerinin yapılması konuları çerçevesinde ilk Çalışma Grup Toplantısı, Kazakistan'ın eski başkenti olan Alma Ata'da 1995'te gerçekleşmiştir (Ovalı, 2008: 155).

8 Eylül 1998'de Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna gibi toplamda 12 ülkenin Hükümet ve Devlet Başkanları'nın Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridorunun Geliştirilmesi için MLA (Çok Taraflı Temel Anlaşma) 'nın imzalanması TRACECA programının temelini oluşturmaktadır. İran, 2009 yılında MLA'yı imzalayarak TRACECA üyesi olmuştur. Türkmenistan ise MLA'yı imzalamamış olmakla birlikte Tacis-TRACECA Programının katılımcısıdır. 2000 senesinde MLA'nın şartlarını uygulamaya koymak ve tamamlamak adına TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu (IGC), 2001 senesinde ise IGC'nin yürütücülük görevini yapacak olan IGC TRACECA Daimi Sekreterliği (PS) Bakü/Azerbaycan'da kurulmuştur (traceca, uab, agis, 2020).

Programın gelişimine kısaca bakıldığında 1993 Mayıs'ında Brüksel Konferansı ile başlayan süreç 1995-1999 arasında Çalışma Grupları ile devam etmiştir. Bu süreç Karayolu, Demiryolu, Deniz Taşımacılığı ve Ticareti Kolaylaştırma şeklinde dört sektörel grup aracılığıyla sürdürülmüştür. 1997'de Gürcistan-Tiflis'te Karadeniz ülkelerini Trans Avrupa Ağları'na dâhil etme isteği ile TRACECA-Karadeniz Ekonomik İşbirliği Konferansı düzenlenmiştir. 1998 yılında ise yukarıda da bahsedilen MLA'nın imzalanmasına yol açan TRACECA--Tarihi İpek Yolu Restorasyonu Konferansı yapılmış ve TRACECA için önemli bir adım olmuştur. Şubat 2001'de ise TRACECA-Hükümetlerarası Komisyonun Daimi Sekreteryaşının Bakü'de açılmasıyla birlikte belirli aralıklarla üye ülkeler toplantılarına devam etmişlerdir (traceca, agis, 2020).

Kenar Kuşak coğrafyasının önemli bir bölümüne ekonomik ve ticari işlevsellik kazandırmayı amaçlayan bu proje ile Kenar Kuşak coğrafyasının Avrupa için de önemli hale gelmesi ve Kenar Kuşak özelinde rekabete katılarak doğrudan siyasi nüfuz olmasa da ekonomik kazanımlar elde etmeye çalıştığı görülebilir. Bu proje ile KK'daki rekabete Avrupa'nın da doğrudan katıldığını söyleyebiliriz.

2.1.3. Türkiye ve İpek Yolu: TRACECA

Kenar Kuşak coğrafyasının neredeyse merkezinde yer alan Türkiye, 1990'larda bu tarihi yolu yeniden canlandırmak üzere girişimlerde bulunan Türkiye'de, 1997'de "İpek Yolu 2000" isimli bir konferans İstanbul'da toplanmış ve dönemin Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel, konferansta bu tarihi yolun yeniden canlandırılmasının önemine dikkat çekerek "*bu konferansın Modern İpek Yolu Rüyası*

için bir mihenk taşı olacağını" söylemiş ve devamında "Demir Perde'nin İpek Yolu, birleştirdiği insanlar arasında barışın ve ortak refahın gerçekleşmesini sağlayacak yeni fırsatları, yeni potansiyelleri ve yeni umutları beraberinde getirerek, dünya sahnesine bir kez daha çıkmaktadır" diyerek, Türkiye'nin o günden bu güne İpek Yolu'nun canlandırılması için uyguladığı stratejisinin bir özetini yapmıştır (Çakan, 2017: 44).

Türkiye, coğrafi konumu itibariyle hem Karadeniz hem de Akdeniz ülkesi olması, Asya ve Avrupa'da toprakları bulunması ve üç kıtanın bağlantı noktası olması sebebiyle bu kıtalar arasında gerçekleştirilecek uluslararası projelerde jeostratejik olarak önemli bir yere sahiptir. Bu sebeple, Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte ortaya çıkmış olan bağımsız devletlerin Avrupa ile ulaşım ve ticaret ilişkilerinin sağlanması ve geliştirilmesi ile AB ülkelerinin Asya'nın genelinde bir güç olması amacıyla ortaya konmuş olan TRACECA projesinde; aşağıdaki haritada da gözüktüğü üzere, Türkiye hem kara hem deniz üzerinden Asya'dan Avrupa'ya ulaşım konusunda oldukça merkezi bir konumdadır (Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 182-183).

Türkiye bu konumuna rağmen başlangıçta projenin dışında bırakılmıştır. Avrupa ile Asya bağlantısının Gürcistan'dan Bulgaristan'a bir güzergâh ile sağlanması düşünülmüş ve Rusya ile Türkiye projeye dâhil edilmemiştir. Türkiye'nin 1998'te MLA'ya taraf olmasının 2001'de onaylamasını takiben; güzergâh Türkiye'nin de içerisinde olduğu bir şekilde yeniden düzenlenmiştir (Ovalı, 2008: 163). Türkiye'nin de projeye dahil olması ile birlikte KKT içerisinde Türkiye'nin jeoekonomik öneminin arttığı ve proje içerisinde bulunduğu coğrafi konum itibariyle KKT içerisinde stratejik konumunun arttığı da düşünülebilir.

TRACECA ile birlikte kıtalar arası ve uluslararası köprü konumunu pekiştiren Türkiye'nin bu proje ile birlikte Asya ve Avrupa arasındaki ticaretten önemli bir döviz kazancı elde etmesi beklenmektedir. Ayrıca bu projenin, Türkiye'nin Avrupa ve Asya merkezli yatırımları çekmesi ve ulaşımın kolaylaşmasına bağlı olarak turist sayısının ve turizm gelirinin artmasına; böylece de hem ulusal hem de bölgesel olarak kalkınmanın merkezi olma yolunda önemli bir adım atmış olacağı yorumları yapılabilir (Ovalı, 2008: 165).

Harita 6: TRACECA içinde Türkiye



(Kaynak: traceca, agis, 2020)

Projenin sağlamış olduğu desteklerle birlikte Türkiye'de önemli bir altyapı gelişmesi yaşaması beklenmektedir. Özellikle bu proje kapsamında İpek Demiryolu olarak da adlandırılan demiryolu ile birlikte Türkiye- Kafkasya ulaşımı sağlanarak Avrupa'dan Türkiye'ye ve oradan diğer Türk Cumhuriyetlerine değin kesinti olmadan ulaşım mümkün olacaktır (Ovalı, 2008: 166). Sadece karayolu veya demiryolu değil aynı zamanda deniz ulaşımı da bu projenin önemli bir bileşenidir. Türkiye'nin konumu sadece kara değil aynı zamanda sahip olduğu deniz sınırları ile de ayrıca önem arz etmektedir. Dünya ticaretinin % 80'e yakınının deniz ulaşımı ile gerçekleşiyor olması, uluslararası ticaretin merkezine deniz ticaretini koymuştur (Kalaycı, 2014: 97). TRACECA içerisinde Türkiye'nin bölgesel olarak kurmuş olduğu ağların da açıkça gözüktüğü haritadan şu sonuca ulaşılabılır. Türkiye'de birçok liman proje dâhilindedir ve bu proje ile Türkiye sadece kara ve demiryollarını değil deniz yolları kapasitesini de geliştirmek için faydalanabilecektir.

2.1.4. ABD ve İpek Yolu: İpek Yolu İnisiyatifi

Kendi dış politika hedefleri çerçevesinde İpek Yolu'nu canlandırmak isteyen en önemli aktörlerden birisi ABD'dir. Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte Orta Asya ve Kafkasya'daki enerji kaynakları ilgisini çekmiş, bu bölgelerdeki Rus ve Çin nüfuzunu azaltmaya yönelik girişimlerde bulunarak bu coğrafyaları askerî açıdan bir üs gibi kullanmayı düşünmüş ve "Asya Ekseni" siyaseti çerçevesinde, Pakistan ve Afganistan yönetimleri ile ilişkiler geliştirmiştir. Fakat son yıllarda odağını Orta

Doğu'ya kaydırması Çin'in bu coğrafyalarda nüfuzunu artırmasına olanak sağlamıştır (Akbulut, 2016: 40).

"Silk Road Strategy Act of 1999" (İpek Yolu Strateji Yasası) isimli belge ile İpek Yolu üzerine ilk çalışmalardan birini yapan ABD, 2006 yılında bu belgeyi güncelleyerek konu ile ilgili uluslararası girişimlerde bulunmaya devam etmiştir. AB'nin İpek Yolu girişiminin aksine bu strateji belgesinin temelinde ulaşım ve ticaretin yanında Sovyetler Birliği'nin çöküşü ile birlikte ortaya çıkmış olan güç boşluğunu doldurmak yatmaktadır. Trans-Avrasya'nın güvenliği üzerine gelişen bu stratejide demokrasi, ekonomi, insan hakları gibi konular ön plandadır (Atasoy, 2010: 6; Ayan, 2016: 11).

Kenar Kuşak'ın anlatıldığı bölümde de görüleceği üzere KKT, ABD için bir dış politika önerisi taşımakta ve KK coğrafyasında ABD'nin etkin olması gerektiğini söylemekteydi. ABD'nin İpek Yolu coğrafyasında etkinliğini artırmasının aynı zamanda KKT'nin tavsiyesi yönünde bir adım olduğu da düşünülebilir. Bu da teorinin pratik uygulamasının artması ve teori özelinde küresel nüfuz mücadelesinin artmasına anlamına gelebilir.

Bölgedeki yolların modernizasyonu, ekonomik ve sosyal gelişme gibi amaçları olan bu proje ile birlikte Orta Asya coğrafyasında ticaret kapasitesinin artırılması, iş birliğinin artırılması ve liberal ekonomik sisteme buradaki ülkelerin uygun hale getirilmesi hedeflenmiştir. Bu hedefin gerçekleştirilmesine yönelik, enerji transfer yolları, kara ve demiryollarının inşası önerileri getirilmiş ve bunların gerçekleşmesi için Dünya Bankası, Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Asya Kalkınma Bankası (ADB) gibi finans sağlayıcılar devreye sokulmuştur (Momykulov, 2016: 284).

1999 tarihli kanunun İpek Yolu stratejisi olarak görülebileceğini içeren bu belgede, ABD'nin 1961 tarihli Dış Yardım Yasası, Orta Asya ve Güney Kafkasya ülkelerinin siyasi ve ekonomik olarak desteklenmesini de içerecek şekilde değiştirilmiştir. Bu strateji ile birlikte Güney Kafkasya ve Orta Asya ile Batı arasındaki ilişkilerin ekonomik, siyasi ve güvenlik bağlamında geliştirilmesinin bölgedeki istikrarı artıracığı düşünülmektedir. Ayrıca ABD'nin enerji güvenliği açısından bölgenin üreteceği petrol ve doğal gaz da diğer ülkeler için olduğu gibi ABD için de önem arz etmektedir. ABD'nin bu bölgedeki hedefleri ise ticari çıkarları bağlamında yatırımları desteklemek, ekonomik iş birliğini teşvik ederek dostane

ilişkiler geliştirmek, bölgedeki çatışmaların çözümüne yönelik aktif şekilde yardımcı olarak uluslararası ticareti engelleyici unsurların kaldırılmasına destek olmak ve Doğu-Batı arasındaki ulaşım, enerji, ticaret, eğitim gibi konularda gereken altyapının oluşturulmasına ve geliştirilmesine yardımcı olmaktır (SRS, 1999) .

2006 yılında güncellenen strateji belgesinde ise ABD'nin Güney Kafkasya ve Orta Asya devletlerinde uzun vadeli çıkarlarının olduğu belirtilerek güvenlik, enerji, ekonomik kalkınma gibi konular öncelikli olmak üzere siyasi, ekonomik ve sosyal ilişkilerde iş birliği yaparak istikrarın sağlanmasının hedeflendiği belirtilmektedir. "ABD'nin ulusal çıkarları" kapsamında bu bölgelerde bağımsız ve demokratik hükümetlerin teşvik etmek ve dini aşırılıklar, etnik ayrıştırmalar gibi konularla mücadele etmek, bölgesel çatışmaların çözümüne yönelik katkıda bulunarak güvenlik ve iş birliğini desteklemek amaçlanmaktadır (SRS, 2006).

1999 tarihli stratejinin güncellenmesinde en önemli etkenlerden birisi, şüphesiz 11 Eylül 2001 saldırısıdır. Bu bağlamda, bölge ülkelerinin demokratikleşmesi ABD için güvenliğini sağlamak adına önemli hale gelmiş ve bölgelerdeki ülkeler arasındaki karşılıklı güvenlik işbirliklerinin artırılmasının gerekli olduğu görülmüştür. Afganistan'daki sorunların giderilmesi ile ülkenin Orta Asya'ya entegrasyonunun mümkün olacağı sonucuna varılmıştır. Azerbaycan ve Kazakistan, ABD'nin enerji kaynaklarını çeşitlendirmek, ulaşım imkanlarını artırmak, enerji ve güvenlik açısından önemli konumda bulunan ülkelerdir. Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan gibi ülkelerle karşılıklı ilişkilerin önemi bu belgede belirtilmiş olmakla beraber, Hazar ve Orta Asya'daki doğal gaz ve petrol kaynaklarına ulaşım ABD için enerji güvenliği açısından öncelikli konulardan biri haline gelmiştir. Burada dikkat çeken bir diğer husus ise İran İslam Cumhuriyeti'nin bölgesel ve küresel olarak bir tehdit olarak görüldüğünün belirtilmesidir (SRS, 2006).

ABD, İpek Yolu stratejisinde Afganistan'ı merkezine koyduğu ve Orta Asya'ya entegrasyonunu sağladığı bir alan oluşturmayı hedeflemekte, bu hedef ile Afganistan'ı küresel ekonomik bütünleşmeye uyumlu hale getirmeyi amaçlamaktadır. Bu amaç ABD'nin güvenlik ve siyasi konularda iş birliğini de kapsamaktadır. Ayrıca bu strateji ile İpek Yolu'nun kendisi aracılığı ile yeniden canlandığını da gösterme çalışmaktadır (Şahin, 2016: 55). İpek Yolu üzerine ilk çalışmalardan birisi olması, çıkar ve hedeflerini açıkça belirtmesi açısından bu iki strateji belgesinin küresel bir meydan

okuma anlamına geldiği söylenebilir. Çünkü Çin, Rusya ve İran'ın, ABD'nin bu bölgelerdeki çıkarları için tehdit olduğu ifade edilmiştir.

ABD'nin İpek Yolu coğrafyasının geniş bir bölümünü oluşturan Orta Asya ve Güney Kafkasya ülkelerindeki siyasi ve ekonomik istikrarın doğrudan kendisi üzerinde bir etkiye sahip olduğunu belirtmesi, bu bölgelere yönelik ABD'nin verdiği önemi açıkça göstermektedir. Bu belgede dikkat çeken diğer bir husus ise bölgesel güç olarak tanımlanan ve bölgeler ile komşu olan Rusya ve Çin'in ABD'nin çıkarları ile çelişen girişimlerde bulduklarının belirtilmesidir. Türkiye'nin ise Orta Asya'ya ulaşım ve enerjinin taşınması için önemli bir konumda olduğu belirtilmiştir. Trans-Hazar Petrol ve Gaz Boru Hatlarının geliştirilmesine yönelik destek sağlamanın yanında Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan'ın enerji arama çalışmalarının, rezervlerini açık bir şekilde belirtmelerinin ve yatırımcıların desteklenmesi konusunda teşvik edilmesi, ABD'nin bölgesel çıkarları konusunda enerjinin ne kadar önemli bir konumda olduğunu açıkça göstermektedir (SRS, 2006).

Sonuç olarak ABD'nin İpek Yolu üzerine 1999 ve 2006 yılında yayınlamış olduğu strateji belgeleri göstermektedir ki, ABD'nin Orta Asya ve Güney Kafkasya'da kendisini doğrudan etkileyebilecek çıkarları vardır ve bu çıkarlar Rusya-Çin ve İran tarafından tehdit edilmektedir. Ticari ilişkilerin geliştirilmesi ve bu bölgelere yatırım ve teşviklerde bulunulmasının yanında ABD için belgelerde görüldüğü kadarıyla öncelikli konu enerji ve enerji güvenliğidir. Bu bağlamda Kazakistan, Azerbaycan ve Türkmenistan'a ayrı bir önem vermektedir. Enerjinin güvenli bir şekilde taşınması için ise Türkiye'nin enerji koridoru olması konusunda önemli bir yeri olduğu anlaşılmaktadır. İpek Yolu coğrafyasındaki jeopolitik güç ve çıkar mücadelesinin anlaşılması için özellikle 2006 tarihli strateji belgesi birçok şey anlatmaktadır. ABD'nin bakış açısı karşısında özellikle Çin ve Rusya'nın İpek Yolu üzerine ortaya koydukları girişimleri ve yapmayı planladıkları projeler ayrıca önem kazanmıştır.

ABD için İpek Yolu stratejisi için Afganistan, Azerbaycan, Kazakistan gibi ülkelerin yanında Hindistan'ın da önemli olduğu söylenebilir. Bu önemin bir yansıması olarak, ABD Dışişleri Bakanı Hillary Clinton'un 2011'deki Hindistan ziyaretinde tarihi İpek Yolu'nun geçmişteki önemini vurgulayarak, 21. yüzyılda bu yolun yeniden canlandırılması teklifinde bulunmuş olması ve bu yeni İpek Yolu için iş birliği teklif etmiş olması gösterilebilir. Ayrıca Clinton'un aynı konuşmasında

vurguladığı gibi bu sadece tek bir yol değil; enerji altyapısından transit bağlantılara, demiryolu, karayolu bağlantılarına kadar geniş bir ağ olmalıdır (Şahin, 2016: 54).

ABD İpek Yolu üzerine kendi stratejisini uygulamanın yanında bu coğrafyada diğer ülkelerin, özellikle de Çin'in, geliştirmiş olduğu İpek Yolu projelerine temkinli yaklaşmaktadır. Çin'in ortaya koymuş olduğu KYG'ye yaklaşımı oldukça eleştirel olmasına karşın, İngiltere merkezli olan Centre for Economics and Business Research (CEBR) tarafından yayınlanan raporda⁹; bu girişime ABD doğrudan katılmasa bile, Çin'den sonra en çok fayda görecektir. ABD olduğu söylenmektedir.

Yukarıda değerlendirilen konularla birlikte, İpek Yolu'nun Avrasya coğrafyasının büyük bir kısmını kapsıyor olmasından hareketle, Brzezinski'nin ABD için belirttiği jeopolitik ödül içerisinde İpek Yolu'nu da değerlendirebiliriz. Tıpkı Avrasya coğrafyası için yapılan küresel üstünlük mücadelesindeki satranç tahtası benzetmesinde (Brzezinski, 2016: 51-53) görüldüğü üzere, İpek Yolu coğrafyası için de yapılabilir. Çünkü ilerleyen sayfalarda detaylandıracağımız gibi İpek Yolu coğrafyası için AB ve ABD'nin yanında Çin ve Rusya gibi ülkelerin de çıkarları mevcuttur.

ABD özellikle Batı Türkistan bölgesinde Rusya ve Çin'i kontrol ederek etkinliklerini azaltmayı, böylece küresel rekabet içerisinde başat güç olarak konumunu korumayı istemektedir. Rusya'nın bölgedeki eski nüfuzunu yeniden kazanması ya da Çin'in Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) ile bölgedeki etkisini artırması yönündeki endişelerden kaynaklı olarak ABD'nin bölgenin kendisi dışında başka bir gücün hegemonyasına girmesi kendisi için doğrudan bir güvenlik tehdidi olarak algılanmaktadır (Kireççi, 2011: 34; Kulnazarov, 2015: 128; Pirinççi, 2008: 219).

2.1.5. Afganistan ve İpek Yolu: Trans Afgan Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TAPI)

İpek Yolu üzerinde önemli bir konuma sahip olan Afganistan'da İpek Yolu üç farklı rotaya ayrılmıştır. Bunlar; Herat şehri üzerinden İran'a, Belh şehriden Orta Asya'ya ve Gazne ve Kandehar üzerinden Pakistan/Hindistan hattına olan rotalardır. Afganistan'ın bu konumu itibariyle, burada hakimiyet kurmuş olan Gurlar, Gazneliler,

⁹ Rapor için bkz. <https://cebr.com/wp/wp-content/uploads/2019/05/Cebr-BRI-report.pdf> , Erişim Tarihi: 25.03.2020.

Selçuklular ve Moğollar gibi güçler kendi iktidarlarının anahtarını İpek Yolu'na hâkim olmayla eş değer görmüşlerdir. Afganistan'ın içerisinde bulunduğu Güney İpek Yolu güzergâhı Çin'den başlayıp, Orta Asya'dan Horasan ve Pers coğrafyalarını geçerek, batıya ulaşmaktadır. Hindistan'dan Afganistan'a ulaşan İpek Yolu genellikle Baharat Yolu olarak anılmaktadır (Mohammadi, 2016: 81-82).

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması söz konusu olduğunda genellikle Doğu ve Batı arasındaki yolları geliştirmek üzere projeler ortaya konmuş ve Güney Asya bu süreçte çok fazla göz önünde bulundurulmamıştır. Fakat özellikle ABD'nin Afganistan'a askerî olarak yerleşmesinden sonra Afganistan'ın Orta Asya ülkeleri ve bölgesinde bulunan diğer ülkeler ile iş birliğini geliştirmek amacıyla, İpek Yolu üzerinde kuzey-güney hattını geliştirmeyi hedefleyen girişimler kendini göstermiştir. Frederick Starr tarafından Afganistan'ı merkeze alan ve ABD'nin önderliğinde bölgede yeni bir iş birliği öngören çalışmasının¹⁰ ABD dış politikasında karşılık bulmasının akabinde, ABD'nin 2005'te başlatmış olduğu ve Güney Asya ile Orta Asya arasındaki ekonomik ve siyasi işbirliklerinin geliştirilmesini amaçladığı "Büyük Orta Asya İnisiyatifi" bu bağlamda önemlidir. Bu girişim, İpek Yolu üzerinde Avrasya'nın güvenliğinin sağlanması ve refahın artırılması için eksik olan halkanın inşa edilmesi için gerekli görülmektedir (Purtaş, 2011: 11-16).

ABD'nin bu girişim ile bölgedeki Çin ve Rusya nüfuzunu engellemeye çalıştığı eleştirilerinin yanında, ABD'deki iktidar değişikliğinin de etkisi ile birlikte, bölge ülkeleri ve Şanghay İşbirliği Örgütü'nün bu girişime daha fazla sahip çıktığı görülmüştür (Purtaş, 2011: 17-18). ŞİÖ'nün "Güney Asya İpek Yolu Projesi" buna iyi bir örnek olmakla birlikte, bölgedeki ABD girişimlerinin Rusya ve Çin'i engelleme amacı olduğuna yönelik eleştirilerin yerini, ŞİÖ'nün girişimi ile ABD ve Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO) başta olmak üzere Batı ülkelerinin eleştirileri almaktadır (Norughli, 2019: 355).

Güney Asya'da Pakistan ve Hindistan arasındaki sorunların çözülmesi ve dostane ilişkiler geliştirmeleri ile birlikte Orta Asya ile bölgesel iş birliğinin geliştirilmesi gibi amaçlara hizmet etmesi düşünülen ve Modern İpek Yolu Projesi olarak adlandırılan, Türkmenistan'dan başlayarak Afganistan, Pakistan ve Hindistan'ı

¹⁰ Starr, F. (2005). A Greater Central Asia Partnership for Afghanistan and Neighbours
Bkz. https://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/SilkRoadPapers/2005_starr_a-greater-central-asia-partnership.pdf , **Erişim Tarihi:** 11.04.2020

da içine alan Trans-Afgan Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TAPI), atılan somut adımlardan birisi olarak oldukça önemlidir (Purtaş, 2011: 27).

Bu proje ile birlikte Rusya'nın bölgedeki enerji kozunun zayıflama ihtimali olmakla birlikte, projenin bölgesel barış ve iş birliğine katkı sağlayacağı da düşünülmektedir. Afganistan ve Pakistan arasındaki siyasi ve ekonomik iş birliğine katkı sağlama potansiyeli olan bu proje, nükleer güce sahip olan Hindistan ve Pakistan arasındaki çatışma ihtimalini düşürmek için de önemli bir aracı olacaktır. Ayrıca Afganistan'ın kalkınması için de ekonomik getirisi olabilecek olan bu proje bölgesel ve küresel iş birliğini artırarak ülkedeki çatışmaların durdurulmasına katkı sağlayacağı söylenmektedir (Grossman, 2020). Afganistan'da istikrarın sağlanması ve bölgesel kaynakların küresel piyasaya güvenle aktarılmasının önemini farkında olan ABD, bölge ülkelere kredi sağlamakta ve bölge ülkelerin liberal politikalarla küresel piyasaya entegre olmalarına yönelik destek sağlamaktadır. Bu amaç için ABD büyük miktarda ekonomik destek sağlamakta ve güvenliği sağlamak için uyuşturucu ile mücadele gibi konularda da destek vermektedir (Topsakal, 2016: 231).

Afganistan'ın Orta Asya ülkeleri ile olan ilişkilerini bu proje dâhilinde geliştirmesi, ticaret ve enerji gibi konularda her ülkenin jeopolitik gelişimine katkı sağlayacaktır. Bölgesel olarak ortak bir ticari havzanın oluşturulması ekonomik olarak her ülkeye olumlu yönde bir katkı sağlayacaktır. Bunların bir getirisi olarak yükselecek olan refah seviyesi, bölgedeki çatışma ve kriz durumunun düzelmesine ve bölgenin istikrara kavuşmasına etkide bulunacaktır. Bölge insanların gelişen ticaret ve iktisadî şartlarda iş olanaklarına kavuşması, bu ülkelerin turizme açılması gibi olasılıkların toplumsal refah için oldukça etkili olacağı düşünülmektedir (Mohammadi, 2016: 82-83).

Görüldüğü üzere Kenar Kuşak özelinde nüfuz mücadelesinin en çok görüldüğü ülkelerden birisi olan Afganistan, sahip olduğu bu mücadele sahası ile Kenar Kuşak coğrafyasında stratejik olarak önem kazanmakta ve KKT'nin kendi coğrafyası üzerinde yansımalarını görebilmektedir. Bu yansımaların ise Afganistan jeopolitiğini bölgesel bir boyuta taşıdığı söylenebilmektedir.

Harita 7: Trans Afgan Doğal Gaz Boru Hattı



(Kaynak: Yaleglobal, agis, 2020)

Ayrıca yukarıdaki haritada da görülebileceği üzere, bu proje sadece Afganistan özelinde değil, Türkmenistan için de oldukça önem arz etmektedir. Türkmen gazının uluslararası piyasaya taşınması için alternatif yollar üretilmesi, Rusya'nın Türkmen gazının taşınmasına aracılık etmede tekelinin kırılması ve Hindistan'ın artan enerji ihtiyacının karşılanması açısından faydaları olacaktır. Fakat bölgenin istikrarsız yapısı projenin gerçekleştirilmesi için büyük bir engel teşkil etmektedir. Pakistan, Türkmenistan ve Afganistan'ın 2002'de iş birliği için anlaşmaya varmışlardır. 2008 yılında Hindistan da bu anlaşmaya dâhil olmuştur. 2010 yılında bu devletler arasında hükümetlerarası anlaşmanın da imzalanmış olmasına karşın, Türkmen gazının özellikle Afganistan ve Pakistan'ın içerisinde bulunduğu kaos durumunun çözüme kavuşturulamaması neticesinde, ne Hindistan'a ne de Umman Denizi'ne ulaşması şu an için oldukça zordur (Gökçe ve Işık, 2016: 205-206).

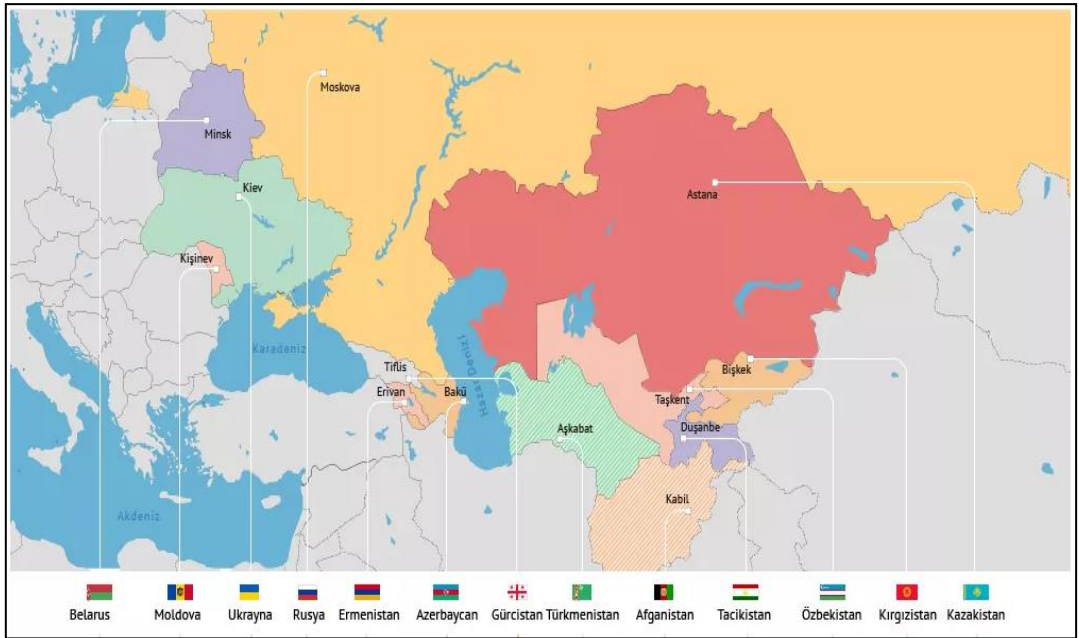
2.1.6. Rusya Federasyonu ve İpek Yolu

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması fikrinin ilk olarak 1990'larda Sovyetler Birliği tarafından dile getirilmesine rağmen bu konuda somut adımların daha fazla atılmasını tetikleyen şey, Sovyetler Birliği'nin dağılması olmuştur (Atasoy, 2010: 5). İpek Yolu üzerine ortaya konan projeler, doğrudan ya da dolaylı olarak Rusya ile ilgili görünmektedir. Bu durumun öne çıkan bazı sebepleri; Sovyetler Birliği döneminde

Orta Asya'daki ülkelerin enerji transfer hatlarının Rusya'dan geçecek bir biçimde tasarlanmış olması (Düğen, 2011: 52), Rusya'nın 1993'te ortaya koymuş olduğu "Yakın Çevre Doktrini" ile Sovyetler döneminde olduğu gibi Orta Asya ve Kafkasya'da nüfuzunu artırmaya yönelik girişimleri (Ayan, 2016: 19) ve üyelerinin çoğunun Sovyetler Birliği cumhuriyetlerinin oluşturduğu Bağımsız Devletler Topluluğu'dur.

Her ne kadar Soğuk Savaş bitmiş ve Sovyetler Birliği dağılmış olsa da, küresel güç mücadelesi bitmemiştir. İpek Yolu coğrafyası üzerinde devam eden bu mücadelede görüldüğü üzere, ABD'nin ortaya koymuş olduğu İpek Yolu stratejisi, Rusya'ya karşıdır ve küresel işbirliğine yeni açılmış bu coğrafyanın İran ve Çin gibi ülkelerin de nüfuzuna girmesini engelleme amacı barındırmaktadır. Özellikle Çin ve AB'nin bu bölgeye yoğunlaşması ile ABD de bölgeye olan ilgisini gittikçe daha fazla yoğunlaştırmaya başlamıştır. ABD'nin İpek Yolu stratejisi sadece insani yardım, ekonomik işbirliği ya da siyasi ilişkilerin geliştirilmesi değil; aynı zamanda askerî bir takım eylem planlarını da içermektedir ve bu askerî süreç bölgede Rus, İran veya Çin etkisine karşıdır (Ayan, 2016: 18-19).

Harita 8: Bağımsız Devletler Topluluğuna Üye Ülkeler



(Kaynak: sputniknews, agis, 2020)

Rusya Federasyonu'nun bu ülkeler üzerindeki tekeli kırma yönelik AB tarafından geliştirilen ve daha önce yukarıda ayrıntıları verilmiş olan TRACECA, bölgede Rusya ve İran'ı projenin dışında bırakarak uygulanmaya çalışılan bir proje

olarak görülmektedir. Bunun en önemli sebebi AB'nin daha önce, Ukrayna krizinde oluşan doğal gaz krizi gibi olaylarla, Rusya'ya karşı güveninin sarsılmış olmasıdır. Bu ise AB için Kafkasya ve Orta Asya'da Rusya'nın nüfuzunu azaltarak bölge ülkeleri ile siyasi, ekonomik ve enerji alanında ilişkileri geliştirme inisiyatifine dönüşmüştür (Erdoğan, 2011: 6-52).

ABD ve AB'nin ortaya koymuş olduğu İpek Yolu girişimleri Rusya karşıtı olsa da bugün Rusya, Çin'in öncülüğünde ortaya konmuş olan KYG'nin ortaklarından birisidir. Aslında Çin, ilk başta Rusya'yı proje dışında bırakmayı düşünse de yukarıda değindiğimiz sebeplerden dolayı Orta Asya'daki cumhuriyetlerin projeye mesafeli duracağını düşünerek, projeye mecburen dâhil etmiştir. Rusya'nın ilk başlarda projeye dahil olmaması, Rusya'yı bu projeye karşı temkinli yaklaşmaya ve Avrasya Ekonomik Birliği'ne rakip olarak algılamasına sebep olmuştur (Özdaşlı, 2015: 591).

Rusya'yı tedirgin eden diğer bir konu ise Orta Asya'daki ulaşım ağları üzerinde kurmuş olduğu tekelin bu proje ile kırılacak olmasıdır. Rusya Orta Asya'da varlık gösterecek her gücü kendisi için bir güvenlik endişesi olarak algılamaktadır. Bu nüfuz rekabetine rağmen, 2015'te Çin, Hindistan ve Rusya dışişleri bakanları ortak bir mutabakata varmış, akabinde de bu üç ülke ekonomik olarak "*tek yol-tek kuvvet*" ilkesi içerisinde iş birliği yapmayı kabul ettiklerini ilan etmişlerdir (Özdaşlı, 2015: 591-592).

Çin öncülüğünde ortaya konmuş olan KYG'de Rusya'nın içerisinde bulunduğu diğer bir önemli proje ise Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (China-Mongolia-Russia Economic Corridor, CMREC)'dur. 2016'da taraf ülke liderleri tarafından ŞİÖ zirvesinde gündeme getirilerek, üzerinde görüş birliğine varılan bu proje ile bu ülkeler arasındaki ticaret ve altyapı gibi konularda ortak girişimlerde bulunulması ve küresel ekonomik rekabette ortak bir çıkar ve başarı sağlanması amaçlanmaktadır. Bu proje Moğolistan'ın da KYG içerisinde aktif olarak yer alması anlamına gelmektedir. Böylece Moğolistan yatırım çekerek, altyapı ve ulaşım gibi konularda gelişim göstererek ticaretini de geliştirmeyi amaçlamaktadır (Taldybayeva, 2019).

Çin bu girişimin başarılı olması için Rusya'ya ihtiyacı olduğunu bilmekle birlikte, iki ülke uzun vadede Batı ile ortaya çıkabilecek sorunlarda birbirine ihtiyaç duymaktadır. Rusya ve Çin'in kendilerine uygulanan yaptırımlar karşısında yekdiğeri

için gerekli bir müttefik olmaları stratejik önem arz etmektedir (Ordabayev, 2018). Rusya, KYG'de Orta Asya ülkelerinin projede yer alması için önemli olsa da KYG içerisinde bulunan altı ekonomik koridorun ikisinde de doğrudan yer almaktadır.

Bu başlığı ayrıca jeopolitik teoriler özelinde incelediğimizde görülecektir ki, Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte Rusya stratejik konumunu kaybetmemek için "Yakın Çevre Doktrini"ni ortaya koymuştur. Fakat Sovyetler'in dağılması ile ortaya çıkan yeni devletlerin KHT ve KKT arasında jeostratejik bir boşluk oluşturduğu ve bu boşluğun doldurulmaya çalışıldığı görülebilmektedir. Belki burada Sovyetleri çevreleyen Kenar Kuşak'ın burada oluşan boşluğu da doldurması ile birlikte Rusya'yı çevreleyen güncel bir KKT'nin ortaya konması da düşünülebilir.

2.2. Çin ve İpek Yolu: Kuşak-Yol Girişimi

Bu çalışmanın ana konusu olan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'na bir giriş ve temel oluşturması açısından, İYEK'in de bir bölümünü oluşturduğu KYG'ye değinmenin faydalı olacağı düşünülmüştür. Fakat bu girişimi anlamak için öncelikle kısa da olsa Çin'i anlamak için bir bölümün faydalı olacağı öngörülerek, Çin ve Dünya başlığı oluşturulmuştur. Bu girişimin temelinde Çin'in dünyaya bakışının etkisinin ve siyasi ve kültürel etkilerin yanında, ulusal diğer unsurlarının da neler olduğuna yönelik bilgiler verilmektedir. Devamında ise KYG'ye değinilerek, İYEK'e bir başlangıç oluşturulmuştur.

2.2.1. Çin ve Dünya

Devletlerin ortaya koymuş oldukları projelerin kısa ve uzun vadeli amaçlarını ve proje içerisinde ortaya koydukları çalışmaları anlamak için, devletleri kısmen de olsa tanımak önemlidir. Genel olarak Avrupa, Rusya ve ABD'yi tanıyorsa da Çin'in bu konuda bizlerin dimağında eksik kalmıştır. Bu yüzden KYG'ye başlamadan, Çin'i anlamak üzere bir şeyler yazmak uygun olur. Bu başlangıç, İYEK üzerine yapılan eleştirileri ve jeopolitik yaklaşımların arka planını anlamamıza yardımcı olacaktır.

David Shambaugh'un dediği gibi *"geçen otuz yıl boyunca gözlemciler dünyanın Çin'i nasıl etkilediğini izlediler. Şimdi işler tersine döndü. Artık Çin'in dünyayı nasıl etkileyeceğini anlamak gerekir"* (Shambaugh, 2016: 21). Çin'in bu

girişimini anlamak için öncelikle Çin'i anlamak üzere bir giriş yapmak uygun olacaktır.

Kenar Kuşak Teorisini ortaya koyan Spykman tarafından küresel bir olacağı öngörülmüş olan, ekonomik olarak 1978'den itibaren ortalama % 10 büyüyen Çin, 2011'de 1977'deki ekonomisine kıyasla 25 kat büyümüştür. Bu büyüme günümüz dünyasında Çin'i en büyük ihracatçı ve en büyük ikinci ithalatçı konumuna getirmiştir. Döviz rezervi bakımından en çok rezerve sahip ülke olan Çin, yabancı sermayenin en çok bulunduğu iki ülkeden biridir. Bu büyüklük Çin'in dünyadaki demir, alüminyum ve bakır gibi ürünlerin yaklaşık yarısını kullanıyor olmasını da beraberinde getirmiştir. Bu tüketim Çin'e birçok hammaddenin fiyatını belirleyen bir konum kazandırmaktadır. Bu belirleyicilik ve ekonomik büyüklüğün bir getirisi olarak, Çin'in küresel siyasi ve ekonomik düzenin değişmesinde etkili olabilecek bir konuma sahip olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır (Oktay, 2019: 1-9). Bu konumda Çin, Kenar Kuşak coğrafyasının sadece batısında yer almamakta, teori içerisinde güç mücadelesi verebilecek bir konuma da yükselmektedir.

Çin'i uluslararası arenada diğer ülkelerden ayrıdan önemli özelliklerinden bir tanesi, uluslararası sisteme olan bakış açısıdır diyebiliriz. Çin, başta Konfüçyüsçülükten kaynaklı olmak üzere hiyerarşi temelli bir inanca sahiptir (Harris, 2014: 26). Çince'de "merkez ülke" anlamına gelen Çin¹¹, kendisini dünyanın merkezi olarak görmektedir. Diğerleri ise Çin'in gözünde "barbar"dır. Bu üstünlük anlayışı içerisinde dışarıda olup bitenlerle yeterince ilgilenmeyen Çin, Avrupalı tacirleri ise *Çin kültürünün ürünlerine ihtiyaç duyan barbarlar olarak* görmekteydi (Oktay, 2019: 39). Tıpkı Roma'nın kendi dilini konuşmayan diğer kavimleri barbar olarak tanımlaması ve diğerlerini kendileri ile eşit saymaması gibi (Çoban, 2019: 62). Çin'in de diğer ülkeleri böyle tanımladığı söylenebilir. Bu açıdan İpek Yolu'nun iki ucundaki ülkenin kendisini konumlandığı yer açısından benzerlik olduğu söylenebilir.

Diğer bir farklılık ise; Batı için uluslararası sistem anarşik bir yapıdayken, Çin tarafından bu tamamen böyle kabul edilmemektedir. Çin'in seçkinleri için uluslararası politika, *"hegemonik güçlerin yükselişi ve düşüşü"* ile alakalıdır. Bu şu demektir;

¹¹ Çin'in kendi yazı dilinde ifade edilen şekli olan "Zhōngguó", merkez veya orta anlamına gelen "zhōng" ve devlet anlamına gelen "guó" sözcüklerinin birleşiminden oluşmaktadır. **Bkz.** Naran,B. (2015). Reconstructing China beyond homogeneity: an interdisciplinary view. Kwak, J. and Matsuda, K. (Ed.), *Patriotism in East Asia*, Abingdon: Routledge, s.105.

devletler genişlemekle beraber küresel hâkimiyeti hedefler, devamında kendi kapasitelerini aşmış bir konuma gelirler ve en sonunda düşüş yaşayarak etkin konumlarını kaybederler (Harris, 2014: 27). Ekonomik olarak Çin'in milâttan itibaren 19. yüzyılın ortalarına kadar dünyanın en büyük ilk iki ekonomisi içerisinde yer alması ve düşüşünün ardından yeniden dünyanın ekonomik olarak en büyüğü olması, Çin için *tarihsel bir normal duruma geri dönüş* şeklinde yorumların yapılmasına sebep olabilmektedir (Oktay, 2019: 38).

Bu hiyerarşik bakış açısı, Çin toplumunu da temsil etmektedir. Çin toplumu kültürel ve tarihi geçmişi ile birlikte devletini istisna bir konumda görmektedir. Bu konum anlayışı *Çinli liderlerin kendilerini bir kez daha "dünya düzeninin yüce ahlâk doğrultucuları olarak ortaya koyup koymayacaklarına* yönelik sorular, uluslararası sistemde Çin'e yönelik eleştirilere temel oluşturmaktadır. Çünkü Çin'in uluslararası sisteme karşı hiyerarşik bakış açısı dış politikasına ve liderlerinin de dünyaya bakış açısına yansımaktadır. Bu bakış açısı, toplumu Batı'nın aksine bireyden üstün tutan ve devlet liderliğini merkeze alan farklılığı içermektedir (Harris, 2014: 25-82).

Bu üstün gören bakış açısına karşın Şi Cinping'in 2014'te Paris'te, Fransa ile diplomatik ilişkilerin başlamasının 50. yılı için yaptığı konuşmada: "*Napolyon Çin'in uyuyan bir aslan olduğunu, o uyandığında dünyanın titreyeceğini söylemişti. Aslan uyandı, ancak bu aslan barışçıl, sevimli ve uygar bir aslandır*" demiş ve Çin tehdidi eleştirilerine cevap vermişti (Xinning, 2019: 14).

Şi Cinping'in 2016'da 18. Halk Kongresinde yaptığı konuşmada "Çin mucizesi"ni açıklarken, Çin'in tarihte zengin ve büyük bir ülke olduğuna fakat sanayi devrimi sonrasında kendi kendine yeten bir ülke olmaktan çıkarak, çağın gerisine düştüğünü söylemesi ve "son birkaç on yılda ise gelişmiş ülkelerin birkaç yüzyılda geçmiş olduğu gelişme sürecini tamamlayarak, dünyada bir kalkınma mucizesi yarattık" demesi, Çin'in kendi hakkında düşüncesini de özetler niteliktedir (Xinning, 2019: 119-120).

Lu Xinning'in, Şi Cinping'in açıklamalarını verdiği ve analiz ettiği "Xi Jinping, Anekdotlar" adlı eserinde birçok anektot ile Çin'in uluslararası ilişkilerine yönelik kendi bakış açısını sunduğunu görmekteyiz. Örneğin; Nobel Edebiyat Ödülü almış olan Şilili Pablo Neruda'nın Çin'i "büyük kardeş" olarak aldırmasından ve Şili ile Çin halkları arasındaki dostluktan bahsetmesi, Peru ve Çin halklarının benzer duygu

dünyaları olduğundan, Zimbabwe ile Çin arasındaki coğrafi uzaklığa rağmen halklarının arasındaki dostluktan ve burada yaşayan Çinlilerin kurduğu, "Afrika Sevgisi" adındaki anneler grubundan, Brezilyalı bir adamın Çin'e olan sevgisinden, Çin Rüyasının¹² Arap Rüyası ile örtüşmesinden ya da Çin'in İpek Yolu coğrafyasındaki İran ve Pakistan ile olan dostluğundan ve bunlara benzer birçok ülkeden bahsetmesi, Şi Cinping önderliğindeki Çin'in dış politikada ilgilendiği coğrafyalara ve ülkelere yönelik bilgi edinmemiz için önemli bir bakış açısı sunmaktadır (Xinning, 2019: 170-217).

Çin Rüyasını bir tehlike olarak gören eski ABD eski başkanı Barack Obama'nın "Asya'daki ticaretin yönünü Çin'in belirlemek istediğini, ABD'nin ise buna müsaade etmemesi gerektiğine yönelik konuşması", ABD'nin Çin'e yönelik yaklaşımını göstermektedir. Fakat ABD-Çin arasındaki ekonomik alandaki bu çekişme, Çin'i yavaşlatmış olsa da henüz engelleyememiştir. Bu çekişmenin yönünün sadece ekonomik mi olacağı, diğer alanlara da etki edip etmeyeceği merak konusu olmaya başlamıştır. Bu merakla yönelik verilen cevaplar, tarihteki başat aktörlük değişimi yaşanan durumların çoğunun savaş ile sonuçlanmış olmasının göz önünde bulundurulmasına yol açmaktadır. Ayrıca realist bakış açısına göre yapılan değerlendirmelerde, böyle bir olasılığın yüksekliğinden ziyade bunun kaçınılmaz olduğuna yönelik yaklaşımlar da mevcuttur (Oktay, 2019: 539-549).

Çin'in bu yükselişi bazı yorumcular tarafından Çin'in "dünyayı yöneteceğine" yönelik bir zafer olarak yorumlanmış olsa da Shambaugh'a göre Çin, müttefiksiz ve dostsuz bir güçtür ve Çin'in dünyayı yönetme ihtimali için daha ilerlemesi gereken çok yolu olduğunu ama bu ihtimalin dahi asla gerçekleşmeyeceğini iddia etmiştir. Bu güçlü iddiaya karşın Çin'in *dünyadaki ayak izlerinin* arttığını da inkar etmemiş fakat bunun oldukça yüzeysel olduğunu da eklemiştir (Shambaugh, 2016: 22).

Dünyada Çin hakkında çeşitli görüşler olması, Çin'in kendi hakkında tek bir görüşü olduğu anlamına gelmemektedir. Çin'deki birçok akademisyen de Çin'in yükselişi hakkında farklı yorumlara sahiptir. Örneğin Prof. Yan Xuetong'a göre Çin küresel liderlik için hazır değildir ve Çin de aslında ne olmak istediğini

¹² Şi Cinping dönemini şekillendiren kavram olarak görülen "Çin Rüyası", sosyalizm ve Çin'in değerlerini birleştirerek Çin Komünist Partisi'nin kuruluşunun 100. yılı olan 2021 ve Çin Halk Cumhuriyetinin 100. yılı olan 2049'da ulaşılmış olması düşünülen iki hedefi belirtmektedir. Bunlar 2021'de "orta halli refah toplumu" ve 2019'da "güçlü, demokratik, çağdaş ve medeni bir sosyalist ülke" olmak üzerine hedeflerdir (Karamurtlu, 2020: 63-64).

bilmemektedir. Prof. Shen Dingli'ye göre ise Çin büyük bir güç olarak her ülkeyle karşılıklı mücadele edebilir ve hiçbir ülke Çin'i yönlendiremez (Shambaugh, 2016: 29). Bu iki Çinli akademisyenin görüşü bize Çin'in de kendi içerisinde Çin'in küresel konumunun ne olduğuna yönelik birbirine zıt yorumların olduğunu göstermektedir.

2.2.2. Kuşak-Yol Girişimi

İpek Yolu'ndan bahsederken bu konuyu Çin'den bağımsız düşünmek çok mümkün gözükmemektedir. Çünkü günümüzde, Çin'den başlayan ve Batı'ya kadar uzanan yolların tümünü tanımlamak için kullanılan İpek Yolu, *Çin'in batıya genişleme siyasetinin temelini teşkil etmektedir* (Yıldırım, 2016: 295-298). Hunlar karşısında verdiği ağır kayıplar ve MÖ 126'da Chang Çien'in raporunda dikkat çekilen coğrafya bilgilerinin dikkate alınması ile birlikte, Çin yönünü MÖ 119'da batıya yöneltmiştir (Ögel, 1981: 54).

Bu temelin günümüz için de büyük oranda doğru olduğu görülmektedir. Çin'in şirketler aracılığı ile bölgesel ve deniz ötesi yatırımlar yapması ve bunu teşvik etmesi "dışa açılma" siyaseti neticesinde kendini göstermeye başlamıştır. KYG bunun gözle görülen en önemli göstergesinden biridir. Çin'in bu yatırımlar ile birlikte birçok bölgede varlık göstermesi, Çin'in hegemon olmasına yönelik eleştirileri de beraberinde getirmektedir (Harris, 2014: 70).

Tek kutuplu sistemin ve komşu ülkelerinin çoğunun ABD ya da NATO ile askerî iş birliği içerisinde olması Çin'i ve Rusya'yı rahatsız etmiştir. Şanghay İşbirliği Örgütü ile bu sisteme karşı bir adım atan Çin, BM daimi üyeliği ile eleştirilerini en üst seviyede dile getirmeye başlamıştır. Askerî olarak ABD ve NATO ile rekabet edebilecek seviyede olmadığı farkında olan Çin, askerî gücün ikamesi olarak ekonomik gücünü kullanarak, siyasi ve yumuşak güç elde etmeye yönelik olduğu öne sürülen Yeni İpek Yolu Girişimi'ni ortaya koymuştur. Bu girişim Şi Cinping'in ABD karşısında Çin'i küresel güç yapma hedefinin bir yansıması olarak da yorumlanabilmektedir (Çakan, 2017: 43-47).

2013 yılındaki 18. Parti Kongresi'nden önce Çin dış politikasının yönünün ve komşuları ile olan ilişkilerinin nasıl olması gerektiğine yönelik yoğun tartışmalar yaşanmıştır. Bu tartışmaların bir yansıması olarak 2013 Ekim'inde Pekin'de "çevre diplomasisi/peripheral diplomacy" merkezli bir konferans düzenlenmiştir. Bu

konferansta Çin Devlet Başkanı Şi Cinping, komşu ülkelerin son derece stratejik önemde olduğunu ve Çin'in komşuları ile olan ekonomik ve güvenlik ilişkilerinin güçlendirilmesi gerektiğini söylemiştir. Çin dış politikasının yönü hakkında fikir veren bu cümlelerin somut bir adımı olarak ise Cinping konuşmasının devamında, çevresel diplomasinin temel amacının istikrarı korumak olduğunu söylemiş ve bölgesel ekonomik entegrasyonun teşvik edilmesinin ve bunun hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesine yönelik açıklamalarda bulunmuş, konuşmasının sonunda da şunu vurgulamıştır: “*İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu inşa ederek yeni bir bölgesel ekonomik düzen oluşturmalıyız*”. Buradan şu anlaşılmaktadır ki, Şi Cinping Çin'in ekonomik gücünün, bölgesel istikrarın korunması ve komşuluk ilişkileri içerisinde liderliğini savunmak için kilit bir öneme sahip olduğunu düşünmektedir (Cai, 2017: 3). Tarihte sadece malların değil; kültür, bilgi ve iş birliğinin Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında yayılmasına hizmet etmiş olan İpek Yolu'nun yeniden canlandırılarak 21. yüzyılda da bu amaçlara hizmet edeceğini ifade etmiş olan Şi Cinping, İpek Yolu'nun canlandırılmasına yönelik bakış açısını kendi penceresinden dile getirmiştir (Çakan, 2017: 42).

Şi Cinping'in açıklamasından yaklaşık bir sene önce Çin Başbakanı olan Ven Ciabao'nun Urumçi'de düzenlenmiş olan Dış Ekonomik ve Ticaret Fuarı'nda, “İpek Yolu'nun geçmişte olduğu gibi yeniden yükselişe geçeceğine” yönelik açıklamaları, 2013'ün bir habercisi olarak da düşünülebilir (Kydyrali, 2016: 96). Bu açıklama KYG'nin 2013'ten önce düşünölmeye başlandığı şeklinde de yorumlanabilir.

İpek Yolu'nu yeniden canlandırmaya yönelik olan bu girişimin temelinde Şi Cinping'in 2013 Eylül'ünde Kazakistan ziyaretinde İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nı oluşturma teklifi yer almaktadır. Ekim 2013'te ise Endonezya ziyareti sırasında ise buna paralel bir proje olan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun dile getirilmesinin ve Çin'de "Bir Kuşak ve Bir Yol" şeklinde sloganlaşması yatmaktadır. Bir süre bu söylemlerin somutlaşması belirgin bir hal almamış olsa da 2014 sonlarında Çin hükümeti bu Yeni İpek Yolu'nun ekonomik çerçevesini oluşturmuş ve yaklaşık 40 milyar dolarlık bir fon kurulacağı Şi Cinping tarafından ilan edilmiştir (Kaczmariski, 2015: 1). Bu girişim, Çin'in ekonomik yükselişinin önündeki en büyük engel olan pazar sorununu çözmek için büyük bir atılım olarak görölebilir. Çünkü Çin'in yükselişinin önündeki en büyük engel kaynaklar değil, ürettiği ürünü satabilmektir (Oktay, 2019: 5).

İlk başta ticaret ve yatırımı kolaylaştırmayı, yerel para birimleri ile ekonomik ilişkileri geliştirmeyi hedeflese de 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu fikrinin eklenmesi ile birlikte Çin'in Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği olan ASEAN ile entegrasyonu da amaçlanarak, Çin dış politikasının çok yönlü bir boyut kazanmasına aracılık etmiştir. Çin'i, en büyük ticaret ortağı Avrupa ile arasında; yüksek hızlı tren, limanlar, havaalanları, telekomünikasyon ve enerji taşıma altyapısı gibi altyapıların oluşturulmasını ve mevcut olanların modernize edilmesini içeren ulaşım ağları ile birbirine bağlamak anlamına gelen bu Yeni İpek Yolu projesi, Çin dış politikasının bir enstrümanı ve kilit bir aracı haline gelmiştir (Kaczmarek, 2015: 2).

Kuşak-Yol çift yönlü vizyonu olan bir girişimdir. Bunlardan ilki "modernizasyon", ikincisi ise "ortak kader"dir. Bu vizyonlardan ilki ekonomik, ikincisi ise siyasi. İlki Çin'in ekonomik refahına katılmak olarak görülürken, ikincisi ise önceden bölge ülkeleri için olan "ortak kader topluluğu", Şi Cinping'in 2017 Davos zirvesinde yaptığı konuşmada "insanlık için ortak kader"e dönüşmüştür. Bu dönüşüm, girişimin ABD'nin kurucu dış politika ilkesi olarak görülen "Manifest Destiny/Açık Kader"¹³ ile benzer bir stratejik önemde görülmesine sebep olarak, Çin'in yeni dünya düzeni için kendi versiyonuna yönelik bir arayış olarak değerlendirilmiştir. Shirley Yu'ya göre girişimin başarısı, bu iki vizyonun uyumuna ve elde edilen başarıların bütünlüğüne bağlıdır (Yu, 2019: 3-4).

KYG birden ortaya çıkmamıştır. Uzun süren siyasi ve ekonomik işbirliklerinin sağlamış olduğu bir geri plana sahiptir. Kuşak-Yol'a gelen süreci anlamamız için bunlara göz atmakta fayda olacağı düşünülmektedir.

Buna göre:

* 1989'da Çin ve 20 üye ülkenin katılımı ile Asya-Pasifik Ekonomik Komisyonu (Asia-Pacific Economic Commission/APEC),

* 1992'de Çin'in Yunnan ve Guangxi eyaletleri ile Vietnam, Tayland, Kamboçya, Laos ve Myanmar arasında Büyük Mekong Alt Bölgesi Ekonomik İşbirliği (Greater Mekong Subregion Economic/GMS),

¹³ ABD'nin genişleme siyasetinin kendi kıtası ile sınırlı kalacağına yönelik ABD'nin kuruluş dönemindeki dış politika yaklaşımı (Gündüz ve Göçoğlu, 2020: 729-730).

- * 1996'da Çin ve 52 ülke ile birlikte Asya-Avrupa Toplantısı (Asia-Europe Meeting/ASEM),
- * 1996'da Asya Kalkınma Bankası ve Çin öncülüğünde Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği (Central Asia Regional Economic Cooperation/CAREC),
- * 1997'de Çin ve Güney Asya Ülkeler Birliği arasında Çin-ASEAN İşbirliği Mekanizması (China-ASEAN Cooperation Mechanism/ASEAN(10+1),
- * 1999'da Asya'da Etkileşim ve Güven Artırıcı Önlemler Konferansı (Conference on Interaction and Confidence-Building Measures in Asia(CICA), Çin ve 24 üye ülkenin katılımı ile,
- * 2000 yılında Çin ve 51 Afrika devleti ile Çin-Afrika İşbirliği Forumu (Forum on China-Africa Cooperation/FOCAC),
- * 2001 yılında Çin öncülüğünde Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Rusya, Hindistan, Pakistan ve Tacikistan ile birlikte Şanghay İşbirliği Örgütü (Shanghai Cooperation Organization/SCO),
- * 2002 yılında Çin, Türkiye, Özbekistan, Pakistan, Japonya, Tayland, Sri Lanka, Endonezya, Kuveyt ve Katar arasında Asya İşbirliği Diyalogu (Asia-Cooperation Dialogue/ACD),
- * 2004'te Çin ve Arap Ligi üyesi 21 ülkeyle birlikte Çin-Arap Devletleri İşbirliği Forumu (China-Arab States Cooperation Forum/CASCF),
- * 2010 yılında Çin ve altı Körfez devleti arasında Çin-Körfez İşbirliği Konseyi (China Gulf Cooperation Council/CGCC),
- * 2012'de ise 11 tanesi Avrupa Birliği üyesi, beş tanesi Baltık ülkesi olmak üzere 16 tane devlet ve Çin arasında Çin ile Orta ve Doğu Avrupa Arasındaki İşbirliği [Cooperation between China and Central and Eastern European Countries/CEE (16+1)], Çin'i Kuşak-Yol Girişimi'ne götüren en önemli adımlar olmuştur (Rimmer, 2018: 6).

Görüldüğü üzere, Çin projenin altyapısını oluşturmaya uzun yıllar önce başlamıştır. Peki, Çin'in KYG ile amacı nedir? Çin, amaçları için ne söylemekte, diğer ülkeler ise bu girişime yönelik çekincelerini hangi düşüncelerle dile getirmektedirler.

KYG'nin makro hedefleri Çin tarafından şu başlıklar altında sıralanmaktadır:

- * Ortak ilgi alanlarının paylaşılması: Her ülkenin güçlü yönünden faydalanarak, ortak bir çaba ile ekonomik tamamlayıcılık anlayışı içerisinde kazan-kazan stratejisine dayalı yeni bir ekonomik anlayışın teşvik edilmektedir.
- * Sorumluluğun paylaşılması: Proje Çin tarafından başlatılmış olsa da diğer ülkelerle yapılacak olan istişareler olmazsa olmazdır. Ortak çaba ile sorumlulukların paylaşılması, projenin önündeki engelleri kaldırmak için gereklidir.
- * Barış Yolu: Kuşak-Yol Girişiminin hedefe ulaşması, bu amaçla ticaret ağlarının kurulabilmesi için istikrar ortamı önemlidir. Ticaret ağlarının kurulması ise bölgesel istikrar ve barışı sağlamak için ortak bir çaba göstermek gerekmektedir.
- * Geleceğin Paylaşılması: Ortak bir gelecek, ortak sorumluluk ve ortak çıkarlar içerisinde inşa edilebilir. Bu yüzden her ülkenin çıkarları neticesinde yatırım ve ticaret işbirliklerini artırmalı, ülkelerin birbirini ekonomik olarak tamamlamasını yeni bir kalkınma modeline dönüştürmek için çabalamak gerekmektedir.
- * İstihbaratın Paylaşılması: Kuşak-Yol ülkelerinin birbirleri ile yetiştirilmiş personeller üzerinden iş birliğini geliştirmek, girişimin önündeki engellerin aşılması için gerekli olan uzmanlık ve beyin gücünün sağlanması için ülkelerin ortak bir çözüm bulmasını sağlamak.
- * Çevre ve Sağlık Alanlarında İşbirliği: Kuşak-Yol ülkelerinde halk sağlığını geliştirmeyi hedefleyerek gerekli olan dayanışmanın sağlanması ve ülke ekolojilerinin korunması, temiz enerji ve çölleşmenin önlenmesi gibi amaçlar olarak açıklanmaktadır. (Xinhuanet, agis, 2020).

Fakat Çin tarafından yapılan bu açıklamalar, her ülke tarafından iyimser bir şekilde tanımlanmamaktadır. Çin kaynaklı bu açıklamalar doğal olarak kendi bakış açılarını yansıtmaktadır. Bu yüzden her ülkenin görüşünü değerlendirerek eleştirel bir bakış açısı ile girişimi ele almanın daha uygun olacağı düşünülmektedir.

Örneğin, projenin Ciping'in "bir ve tek büyük dış politika girişimi"nin realpolitik hedeflerini gizlediği düşünülmektedir. Sidaway ve Woon'a yapılan atıfta belirtildiği üzere Kuşak-Yol Girişimi ekonomik gerekçelerle ortaya konmuş olsa da

"jeopolitik bir strateji"dir. Bölgesel kalkınma yerine Çin için "net kazanç" demektir (Sternberg, Ahearn and McConnell, 2017: 2).

Çin'in açıklamalarının aksine Kuşak-Yol Girişimi'nin altında yatan nedenler ne olarak görülmektedir?

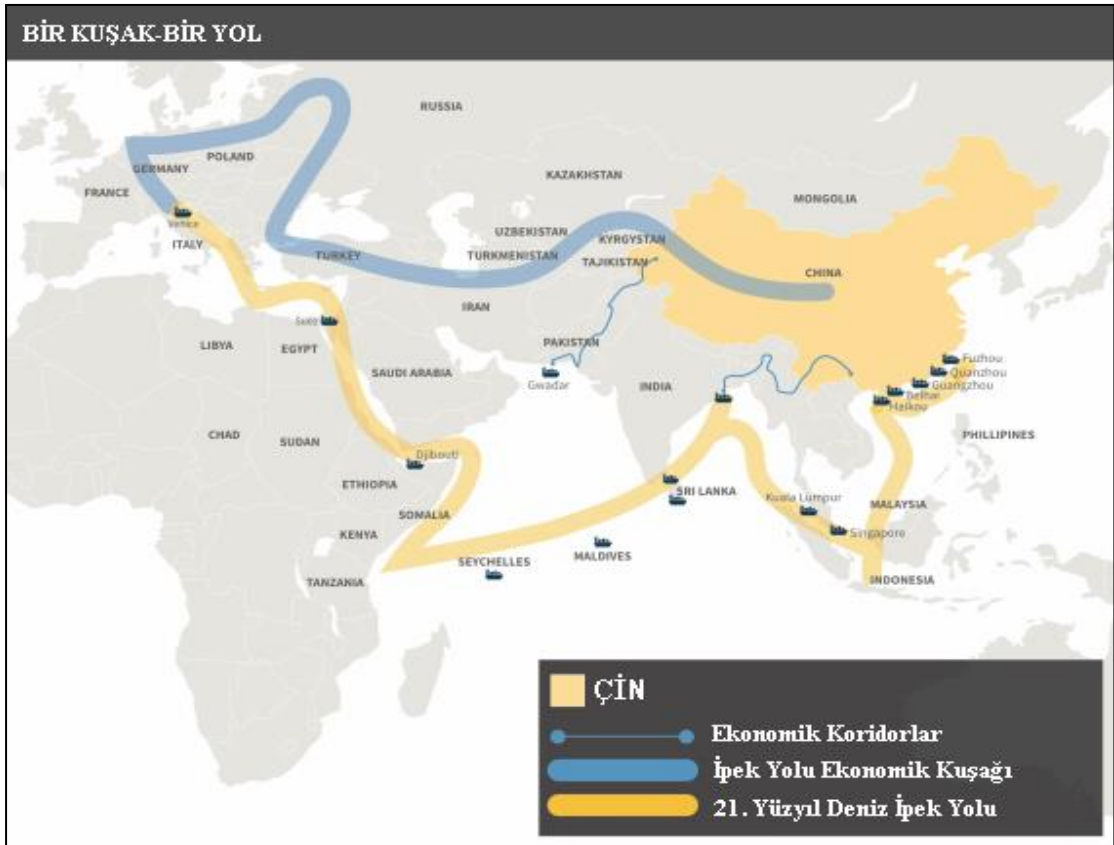
- * Çin para birimini küresel bir para birimi yapma.
- * Üretimi ve tüketimi artırma: Çin'in üretim kapasitesinin artması ile ürettiği malları uluslararası piyasaya ulaştırması öncelikli konulardan biri haline gelmiştir. Bu önceliğin kendisi için ne kadar önemli olduğunun farkına varan Çin için İpek Yolu, stratejik öneme sahip bir konuma gelmiştir. Ortaya koymuş olduğu proje ile de "*İpek Yolu eşittir Çin*" algısına sebep olmuştur.
- * Petrol ve doğal gaz gibi doğal kaynaklara erişme: Ekonomi merkezli politika ile özellikle Orta Asya üzerinde nüfuzunu artıran Çin, ağırlıklı olarak demiryollarını içeren İpek Yolu projesine odaklanmıştır. Orta Asya'daki enerji kaynakları büyüyen ekonomisi için stratejik bir önemdedir. Bu stratejik önem öyle belirlidir ki, İpek Yolu'nun Çin için enerji güvenliği anlamına geldiği de söylenmektedir.
- * Bölgesel ulaşım hatlarını geliştirme ve iyileştirme.
- * Yumuşak gücü artırma.
- * Çin merkezli tek kutuplu bir Asya yaratma.
- * İmparatorluğa giden bir yol inşa etme.
- * Çin için dış politika inşa etme.
- * Çin'deki vasıfsız işçiliği azaltma.
- * 2050 yılına kadar Avrasya entegrasyonunu sağlamak gibi amaçlar Çin'in asıl niyeti olarak görülmektedir (Atasoy, 2016: 11; Akbulut, 2016: 40; Brugier, 2014: 3; Sternberg, vd., 2017:3).

Bu girişim daha önce küresel ekonomiye entegre olamamış Afrika, Orta Asya ve Ortadoğu coğrafyalarındaki ülkelere önemli bir fırsat sunmaktadır. Uluslararası piyasaya açılma ve doğal kaynaklarını kazanca çevirme imkanına ulaşacak olan bu

lkeler hem ulusal kalkınmaları hem de diğer ülkelerle siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarda iş birliği imkanına kavuşabileceklerdir (Karagl, 2014: 6).

Her ne kadar Çin tarafından farklı hedefler belirtilmiş olsa özellikle enerji konusu gündeme gelmektedir. Özellikle Çin'in önümüzdeki on beş yıl içerisinde ham petrol ithalatının iki katına çıkacağına yönelik öngörüler, bu girişimi Çin için enerji güvenliği bağlamında değerlendirilmesine de yol açmaktadır (akan, 2017: 39).

Harita 9: Bir Kuşak-Bir Yol



(Kaynak: Cai, 2017: 2)

Son olarak projenin ortaya konuğu günden itibaren 2019 verilerine göre nelerin gerçekleştiğine bakmakta fayda vardır:

* Gelişmekte olan ülkeler ve gelişmiş ülkeler dâhil olmak üzere 126 ülke ile Çin arasında iş birliği belgeleri imzalandı.

* 29 uluslararası kuruluş ile iş birliği belgesi imzalandı,

* Yaklaşık 40 ülkeden hkmet ve devlet başkanlarının katılımı ile 25-27 Nisan 2019 tarihlerinde Pekin'de Kemer ve Kuşak için Uluslararası İşbirliği Forumu'nun ikincisi düzenlendi,

- * 2013-2018 arasında Kuşak-Yol içerisinde yer alan ülkelere 90 milyar doları aşkın doğrudan yatırım yapıldı,
- * 28 Kuşak-Yol ülkesinde Çin'in finanse ettiği 11 banka, 76 tane birincisi sınıf kurumun kurdu, 22 Kuşak-Yol ülkesinden ise 50 banka Çin'de 7 şirket bankası, 19 şube ve 34 tane temsilcilik açtı,
- * Asya Altyapı Bankası'nın üye sayısı 57'den, 2018'de 93'e yükseldi,
- * Türkiye, Azerbaycan, Pakistan, Tacikistan, Endonezya ve Mısır gibi ülkelerde projeler gerçekleştirildi,
- * Çin ve Kuşak-Yol ülkeleri arasında 46 bilim ve teknolojiye iş birliği anlaşması imzalandı,
- * 57 Kuşak-Yol ülkesi ve Çin arasında farklı pasaport türleri için vize muafiyeti getirildi, 15 ülke ile ise vize işlemlerinin kolaylaştırılması için anlaşma yapıldı, (xinhuanet, agis, 2020)¹⁴.

David Shambaugh'a göre; Çin, küresel güç konumuna gelmiş ülkelerin çok yönlü bir güce sahip olduğunu gözlemlemiş ve bir kaç açıdan güçlü olanların çöküşünden bilgece sonuçlar çıkarmıştır. Bunun sonucu olarak, gücün bir bütün olduğu anlayışı içerisinde; teknoloji, ekonomi, kültür, diplomasi, bilim ve ordu gibi alanların tümüyle birlikte kapsamlı bir güç olma arayışına girmiştir. Çin günümüzde gücün sadece askerî ya da sanayi gücü olmadığını yumuşak gücü yansıtacak değerlerin de olması gerektiğinin farkındalığı içerisinde çok yönlü bir çaba içerisinde (Shambaugh, 2016: 21-22). Shambaugh'un düşüncesinden hareketle Çin'in Kuşak-Yol Girişimi'nin bu çok yönlü güç arayışının neredeyse tamamını içerdiği açıkça gözükmektedir.

¹⁴ Girişimin ilerlemesine yönelik maddelerin tamamı belirtilen kaynaktan 11 Nisan 2020'de alınmıştır. Detaylar için **bkz.** http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/26/c_138013178.htm, **Erişim Tarihi:**11.04.2020.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İPEK YOLU EKONOMİK KUŞAĞI

Bu çalışmanın merkezini oluşturan İYEK bu bölümde genel olarak tanımlanmış olmakla birlikte, araştırma sorusuna uygun olarak jeopolitik açıdan da değerlendirilmiştir. Bu kuşakta yer alan ekonomik koridorlar ulaşılan kaynaklar neticesinde ele alınmış ve haritalarla çalışma zenginleştirilmeye çalışılmıştır. İYEK'in sadece uluslararası değil, ulusal yansımalarının yanında gerçekleşmesinin önündeki ulusal ve uluslararası engellere de değinilerek, farklı bakış açıları sunulmuştur.

3.1. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı

İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'na kıyasla Çin için daha stratejik bir öneme sahiptir ve Çin'in özellikle deniz coğrafyasında yaşadığı ve yaşanma ihtimali olan krizler için kaçınılmaz bir alternatif olduğu bu çalışmanın iddialarından birisidir. Çin için önemli olan enerjinin ve ticaretinin büyük bir kısmının deniz üzerinden taşınıyor olması ve olası bir kriz aşamasında ABD öncülüğünde kurulacak ittifak ile Çin'in denizden kuşatılması ve denize erişiminin engellenmesinin büyük bir güvenlik sorunu olacağına yönelik getirilen yaklaşımlar bu iddianın ortaya atılmasında etkili olmaktadır (Okur, 2017: 48-49).

Çin'in tarihinden referansla hak iddia ettiği ve petrol-doğalgaz rezervlerinin bulunduğu Çin Denizi'nin önemli bir bölümünde, Japonya veya başka bir ülke ile oluşabilecek bir sorun olması ve ABD'nin Japonya ile olan güvenlik anlaşmasından doğan yükümlülüğü üzerinden olaylara müdahil olabilme ihtimalinin, Çin için sorun teşkil ettiği söylenebilir. ABD'nin Çin'in hak iddialarına karşı çıkması ve sadece Japonya ile değil, Çin'in Filipinler ile olan anlaşmazlıklarında da Filipinler'i desteklemiş olması (Oktay, 2019: 551-554); Çin'in girişiminin deniz bölümünde karşılaşacağı zorlukları artırarak, İYEK'in Çin için önemini daha da artırdığı düşünülebilir.

KYG'nin ilk açıklanan ve kara bölümünü oluşturan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Avrasya karası üzerindeki ülkeleri ve ekonomilerini projelerle birbirine

bağlamak üzere, ulusal ve bölgesel kalkınmayı teşvik etmek üzere planlanmıştır. Bu planı başlıca üç amaç üzerinden tanımlanabilir. Bunlar:

- * Pazarları ve ulaşım ağlarını birbirine bağlamak ve genişletmek,
- * Avrasya coğrafyasının üretim kapasitesini geliştirmek ve coğrafyanın geneline yayılmak,
- * Enerji, hammadde, mal ve sermayenin yanında insan, bilgi ve kültür alışverişini de kolaylaştırmaktır.

Bu amaçlarla ise temel olarak şunlar hedeflenmektedir;

- * Siyasi koordinasyon sağlamak,
- * Ekonomik entegrasyonu sağlamak,
- * İnsanlar arası bağlantı
- * Ticaretin önündeki engelleri kaldırma ve
- * Bağlantıları/İlişkileri kolaylaştırmak (Ghiasi and Zhou, 2017:2)¹⁵.

İYEK, bu bağlamda içerisinde altı tane ekonomi koridorunu¹⁶ barındırmaktadır.

3.1.1. Ekonomik Koridorlar

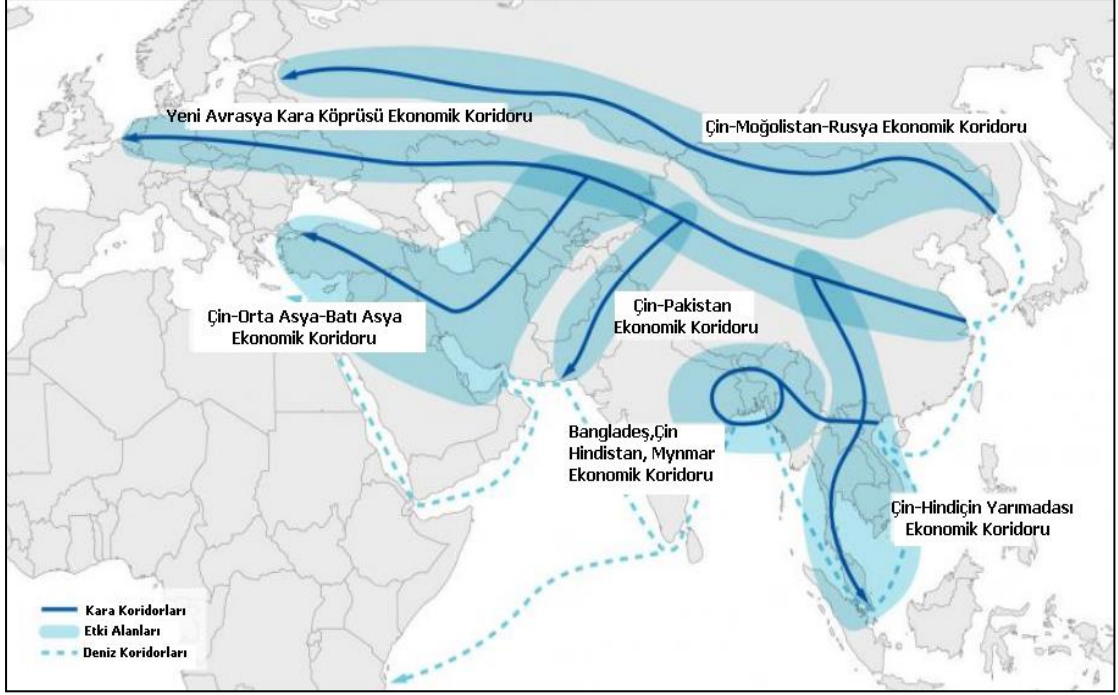
Ekonomik koridorların etki alanlarının (Harita 10'daki mavi çizgiler koridor, etrafındaki açık mavi bölüm ise etki alanını göstermektedir) da yer aldığı aşağıdaki haritadan da açıkça görüleceği üzere ekonomik koridorlar, neredeyse Avrasya'nın tamamında bir etki sahasına sahiptir. Bu etkinin Avrasya coğrafyası üzerine temellendirilmiş bütün jeopolitik teoriler için yeni bir bakış açısı sağlayabileceğini söylemek yanlış olmayacaktır. Bu bağlamda İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın Heartland ve Rimland arasında bir bütünlük sağladığı da görülmektedir. Altı ekonomik koridordan iki tanesinin Heartland, dört tanesinin ise Rimland

¹⁵ Referans yukarıdaki bütün amaçları kapsamaktadır.

¹⁶ Ekonomik koridor, altyapı gelişimi ve ekonomik fırsatların bütünleşmesine dayanan ve coğrafyalar arasında karayolları, demiryolları ve diğer fiziki ulaştırma araçları ile birbirinden bağımsız üretim, tüketim ve dağıtım merkezleri arasında iş birliğini oluşturan ya da geliştiren siyaset üreterek bu merkezler arasında kurumlar inşa edilmesini sağlayan bir bütün şeklinde tanımlanabilir (Gökten, 2019: 101).

coğrafyasından geçiyor olması bu teorilerin kesiştiğini ve farklı ekonomik koridorlarla güncel bir önem kazandığını da gösterebilmektedir. Kenar kuşak coğrafyasında dört ekonomik koridorla varlık göstermeye çalışan Çin için, Spykman'ın bakış açısıyla ABD'nin Çin ile mücadele etmesi gerektiği sonucuna da varılabilir.

Harita 10: Ekonomik Koridorlar



(Kaynak: iru, agis, 2020)

Bu ekonomik koridorlar ve içerdiği ülkeler şu şekildedir:

- * Yeni (ikinci) Avrasya Kara Köprüsü: Kazakistan, Rusya, Belarus ve Polonya üzerinden Avrupa'ya uzanan demiryolu ağlarını da içeren koridor.
- * Çin, Moğolistan, Rusya Ekonomik Koridoru: Adından da anlaşılacağı gibi Çin'i Moğolistan üzerinden Rusya'ya bağlayacak olan ekonomi koridorudur. Bozkır Yolu ve demiryolu ağları ile bağlantı kuracaktır.
- * Çin, Orta Asya, Batı Asya Ekonomik Koridoru: Kazakistan'dan Türkiye'ye kadar bağlantı sağlayacak, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan ve İran'ı geçen ekonomi koridorudur.

* Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru: Çin'i, Vietnam, Tayland ve Laos Demokratik Halk Cumhuriyeti, Kamboçya, Myanmar ve Malezya ile bağlayacak olan ekonomik koridordur.

* Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru: Doğu Türkistan'ın oldukça önemli olduğu bu koridorda Doğu Türkistan'ın Kaşgar şehri Pakistan'ın askerî ve ticari amaçlar için de kullanılan Gwadar limanı ile bağlantı kuracaktır.

* Çin, Bangladeş, Hindistan ve Myanmar Ekonomik Koridoru: Çin ve Hindistan arasındaki ihtilaflardan dolayı ilerlemesi zor gözükse de fakat gerçekleşmesi halinde iki ülke için de önemli olacak olan ekonomik koridordur (OECD, 2018).

Bu proje ile birlikte Çin, enerjiye olan ihtiyacı, ekonomik ve siyasi çıkarları için sağlamış olduğu kredi imkanları, yatırımları ve projeler için sağlamış olduğu insan gücü ile birlikte Orta Asya ve Güney Asya'nın altyapı çalışmalarında olumlu bir rol üstlenmiş ve bölgenin kalkınması için katkı sağlamıştır. Bu katkı ile birlikte Kazakistan'ın batısında yer alan enerji üretim merkezleri ile Çin arasında boru hatları, Türkmenistan'ın doğalgazını Çin'e ulaştırmak için Özbekistan ve Kazakistan'ı da içeren doğalgaz boru hattı, Kazakistan-Çin arasında lojistik ve ulaşım merkezi, Özbekistan'dan Kırgızistan'a ve oradan Çin'e ulaşan demiryolu projeleri gibi bazı projeler hem uygulanmakta hem de geliştirilmektedir (Momynkulov, 2016: 284).

Çin, bu proje ile birlikte projenin kapsadığı alan itibariyle küresel anlamda daha fazla söz söyleme yetkinliğine erişebilecek ve proje içerisindeki diğer ülkelere "yumuşak güç politikası" çerçevesinde alternatif bir yön olabilecektir. Projeye dâhil olan ülkelerin çoğunun gelişmemiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkelere oluşması (Balcı, 2018: 6), farklı sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu ülkeler için ticari gelişme olanağı sağlamasının yanında, Çin ile diğer ülkeler arasındaki ekonomik uçurum projeye dâhil olan ülkelerin aleyhine işleyerek, Çin'e bağımlılıklarını arttırabilecektir.

Ekonomik koridorlara geçmeden önce şunu vurgulamakta fayda görülmektedir. Bu girişimin başarısının kilit unsurlarından bir tanesi yüksek hızlı tren teknolojisidir. Çünkü bu ekonomik koridorların deniz ve hava taşımacılığı ile rekabet edebilmesi için hız ve maliyet konularında başarı sağlaması gerekmektedir. Almanya ve Japonya'nın yanında Çin'in ucuz ve hızlı inşaat süresi Çin demiryolu şirketlerinin

bir avantajdır (Luft, 2016: 30). Çin'in bu girişimleri bu açıdan düşünüldüğünde daha da anlam kazanmaktadır.

3.1.1.1. Yeni (ikinci) Avrasya Kara Köprüsü

İkinci Avrasya Kara Köprüsü olarak da bilinen Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin'in Pasifik kıyısında yer alan Lianyungang limanından Hollanda'nın Rotterdam, Belçika'nın Anvers şehrine kadar yaklaşık 10.800 km'lik bir hattı birbirine bağlayan bir demiryolu hattıdır. Çin'in Avrupa ile ticaretinde oldukça önemli olan bu köprü sayesinde ticaret hacmi 600 milyon dolardan 16 milyar dolara çıkmış, Rusya, Kazakistan, Polonya ve Almanya gibi şehirlerin yanında 30'dan fazla ülke ve bölge birbirine bağlanmıştır (Hou, 2019: 23; Xinhuanet, agis, 2020).

Trans-Sibirya hattındaki yolculuk süresini, yüksek hızlı tren hattı ile altı günden iki güne indirmeyi amaçlayan bu projenin maliyetinin 230 milyar dolardan fazla olacağı öngörülmektedir. Bu hızlı ulaşım sayesinde, Çin'den Avrupa'ya ulaşacak konteynerlerin teslim süresini azaltılması ve diğer ulaşım yollarından daha cazip bir seçenek haline gelmesi düşünülmektedir. Bu girişim sayesinde, Rusya ana ulaşım güzergâhı haline gelecektir (Luft, 2016: 31). Fakat Rusya'nın bu konumunun Avrupa için bir endişe kaynağı olabileceği de göz ardı edilmemelidir. Dolayısıyla, Rusya için avantaj sağlayabilecek bu konumun proje için bir dezavantaj olması muhtemeldir.

Doğu Türkistan'ın başkenti Urumçi, Çin'in merkezî batısı ve Orta Asya'daki en büyük şehirdir. Denize olan uzaklığına rağmen bu proje ile kara ve demiryolu bağlantılarını geliştirerek, Asya'da bir merkez haline gelebilecektir. Rusya'nın Yekaterinburg ve Krasnodar, Kazakistan'ın Almatı ve Astana, Doğu Türkistan'ın Urumçi ve Çin'in Lanzhou şehirleri bu koridorda köprü vazifesi gören şehirlerdir (Derudder, Liu and Kunaka, 2018: 36).

Mackinder'in, Kalpgâh'ta kıtalararası demiryollarının¹⁷ kara gücünü dönüştürdüğünü ve bu demiryollarının Avrasya'nın kalbinde etkili olduğu gibi başka

¹⁷ Teknik bilgi ve imkanların artmasıyla birlikte sürekli gelişen demiryolu ve lokomotif teknolojisi günümüzde yüksek hızlı trenler aracılığıyla kendi göstermektedir. 19. yüzyılın ortalarında 130 km/saat hıza ulaşabilen tren, 1930'larda 180 km/saat, 1938'de ise 203 km/saat hıza ulaşacak kadar gelişmiştir. Günümüzde ise Çin azami çalışma hızı 350 km/saat olan ve 501 km/saat hıza ulaşabilen yüksek hızlı trene sahiptir. Japonya'nın sahip olduğu yüksek hızlı tren ise 603 km/saat hıza kadar ulaşabilmektedir. Mackinder'in çalışmasını ortaya koyduğu dönemde haklı olduğu varsayımını günümüzdeki hızlı tren teknolojisi ile birlikte düşündüğümüzde yaşanacak olan jeopolitik dönüşümün somut etkilerini görmenin kaçınılmaz olduğunu düşünmekteyim.

hiçbir yerde bu kadar etkili olamayacağını hatırlatan bu demiryolu hattı, Mackinder'in teorisinin yüzyılı aşkın zaman önce bugünlere ışık tuttuğuna yönelik yorumların yapılmasına da sebep olabilmektedir. Bu düşünceden hareketle, Avrasya Kara Köprüsü'nün sadece ekonomik değil, jeopolitik etkilere de sahip olduğu sonucuna da varılabilir (Hou, 2019: 24).

3.1.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru

Harita 11: Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru



(Kaynak: beltandroad.venturas, agis, 2020)

İlk defa 2014 Eylül'ünde Moğolistan, Rusya ve Çin Zirvesi'nde Şi Cinping'in önce sürdürdüğü bu fikir, 2015'te ŞİÖ'nün Ufa'daki zirvesinde yeniden gündeme gelmiş ve hem Vladimir Putin hem de Moğolistan eski Cumhurbaşkanı olan Tsakhiagiin Elbegdorj bu proje fikrini desteklemişlerdir. ŞİÖ'nün 2016 Haziran'ındaki zirvesinde ise fikir birliğine varılarak, projenin ülkeler arasındaki ticareti artırma, altyapıyı geliştirme ve ulaşım imkânları sağlama suretiyle her ülkeye katkı sağlaması düşünülmüştür (Taldybayeva, 2019).

Çin, Moğolistan'ın en büyük ticaret ortaklarından ve en büyük yatırımcılarından birisidir. Bunun bir yansıması olarak, Moğolistan başlangıcından

Bkz. Yüksek hızlı trenlerin dünü, bugünü ve yarını (2018). Web: <https://www.anadoluraylisistemler.org/content/upload/document-files/hizli-trenlerin-tarihi-dr-20180428170750.pdf>, **Erişim Tarihi:** 19.11.2020

beri KYG'ye aktif olarak katılan ülkelerden bir tanesidir. Moğolistan'ın ekonomik kalkınması ve ülkenin uluslararası alandaki varlığını artırması için oldukça önemli gördüğü bu projede Moğolistan, Rusya ve Çin'den daha fazla çaba beklemektedir (Xinhuanet, agis, 2020). Moğolistan coğrafyasının zorluğunun bilincinde olan Moğol yetkililer, karayolu ve demiryolu altyapılarının geliştirilmesinin Moğolistan'ın kalkınması ve büyümesi için ne derece önemli olduğunu farkındadırlar. O yüzden bu projeye önem verilmesini ve finansman sağlanması sıklıkla dile getirmektedirler. (beltandroad.ventures, agis, 2020).

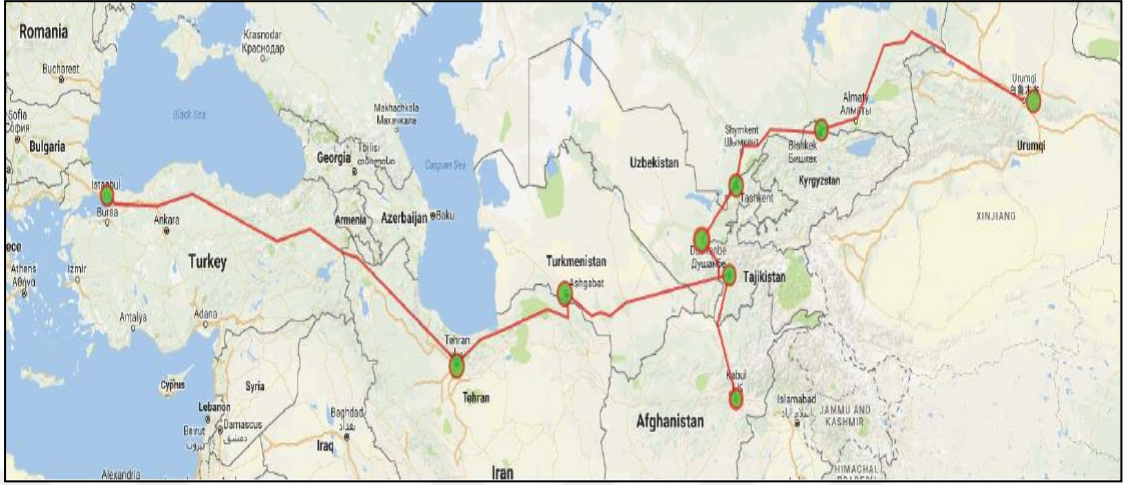
Moğolistan'ın eski Rusya büyükelçisi Luvsandandar Khangai, bu koridoru yeni milenyumun Çay Yolu olarak tanımlamıştır. Bunun sebebi tarihte bu yol aracılığı ile Çin'den Avrupa'ya ulaşan ana ticaret ürününün çay olduğuna yaptığı atıftır. Kullanımı uzun yıllara dayanan bu yolun geliştirilmesinin sadece Moğolistan ekonomisine değil Çin ve Rusya'nın da gelişimine katkı sağlayacağını ve Avrasya kıtasında entegrasyonun sağlanmasına önemli bir ilerleme olacağını da eklemiştir (Xinhuanet, agis, 2020).

Projenin Moğolistan'a sağlayacağı katkının yanında, Moğolistan'ın ihracatının yaklaşık olarak % 90'ını, ithalatının ise yaklaşık % 30'unu Çin ile yapıyor olmuş olması Moğolistan için temkinli olunması gereken bir durum olarak değerlendirilebilir (Taldybayeva, 2019). Bu durumun bir yansıması olarak Moğolistan projeye tam destek vermekle birlikte, uluslararası yatırımcı ve diğer ülkeler ile siyasi ilişkilerini geliştirmeye çalışmaktadır. Bunun yanında Çin'in Moğol madenciliğine ilgiyle yaklaşmasına rağmen, Moğolistan, madenlerinin işletmelerini uluslararası diğer maden şirketlerine kiralamaya devam etmektedir (beltandroad.ventures, agis, 2020).

2019 Nisan'ında yayınlanan ilerleme raporuna göre, 2018 yılında "Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridorunu İlerletmek İçin Ortak Bir Mekanizma Oluşturma Anlaşması" imzalayarak iş birliğinin artırılması ve geliştirilmesi için fikir birliğine varmışlardır. Tongjiang ve Nizhneleninskoye şehirleri arasındaki demiryolu Çin tarafından 2018 Ekim'inde tamamlamıştır. Bunun yanında "Asya Karayolu Ağı Boyunca Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Hükümetler Arası Antlaşma" üç ülke tarafından imzalanarak yürürlüğe girmiştir. Rusya, Moğolistan ve Çin arasındaki sınır ötesi karasal kablo sistemi de tamamlanan projeler içerisindedir (yidaiyilu, agis, 2020).

3.1.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru

Harita 12: Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru



(Kaynak: Luft, 2016: 28)

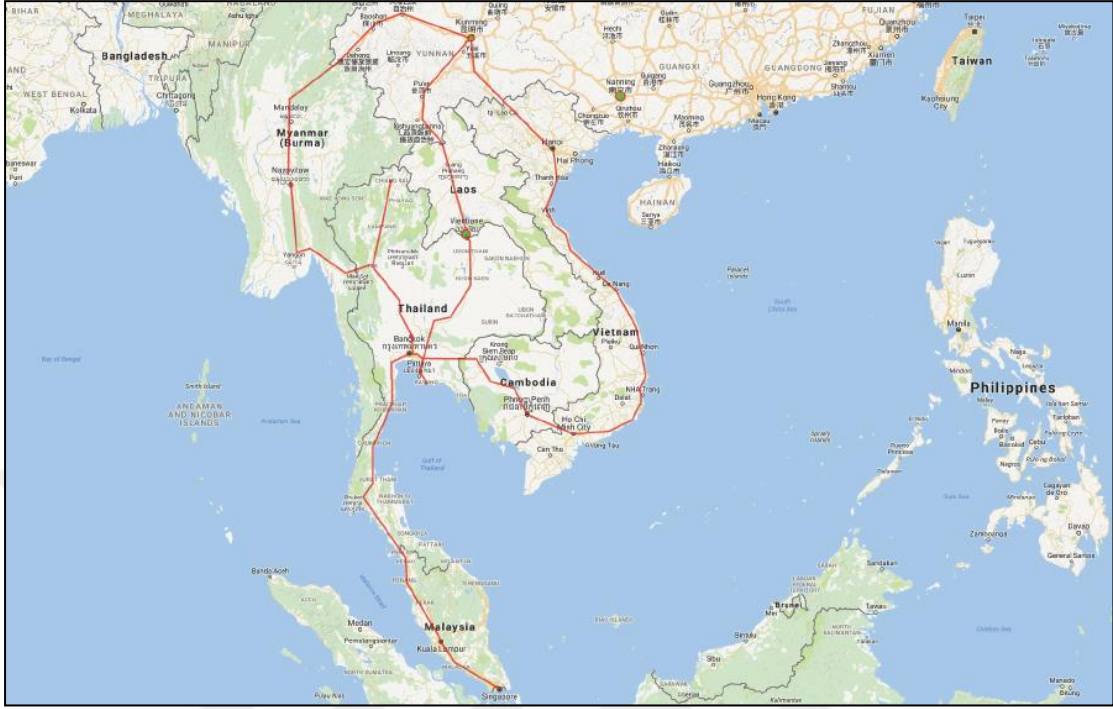
Tarihi İpek Yolu ile büyük oranda örtüşen bu koridor, Çin'den başlayarak Orta Asya'daki devletlerin yanında Afganistan, İran ve Türkiye'yi kapsamaktadır. Uzun vadede Azerbaycan, Gürcistan ve Rusya üzerinden Ukrayna'nın da koridora dâhil edilebilmesi mümkündür (Luft, 2016: 27).

Bu koridorun oluşturulmasında enerji işbirliği oldukça büyük bir paya sahiptir. Çin'i Özbekistan ve Kazakistan ile bağlayan Orta Asya-Çin doğalgaz boru hatları, Tacikistan'daki Nurek hidroelektrik santrali gibi projeler bu enerji ağının içerisinde yer almaktadır. Diğer bir önemli bir husus ise Çin'in finanse ettiği Konfüçyüs Enstitülerinin bu koridor boyunca birçok şehirde kurulmuş olmasıdır. Bu enstitüler, Orta Asya cumhuriyetleri üzerinde Çin'in kültürel nüfuzunu artırıcı bir araç olarak değerlendirilebilmektedir (Hou, 2019: 27).

Bu koridor ile jeopolitik açıdan stratejik bir ikilem de ortaya çıkmaktadır. İlki İran'ın Çin-Orta Asya ve Avrupa ticari içerisindeki konumu ve ABD'nin İran'a karşı tutumudur. İkincisi ise Rusya'nın bu koridoru Avrasya ticaretini azaltma girişimi olarak görme ihtimalidir (Luft, 2016: 27-28).

3.1.1.4. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru

Harita 13: Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru



(Kaynak: Luft, 2016: 25)

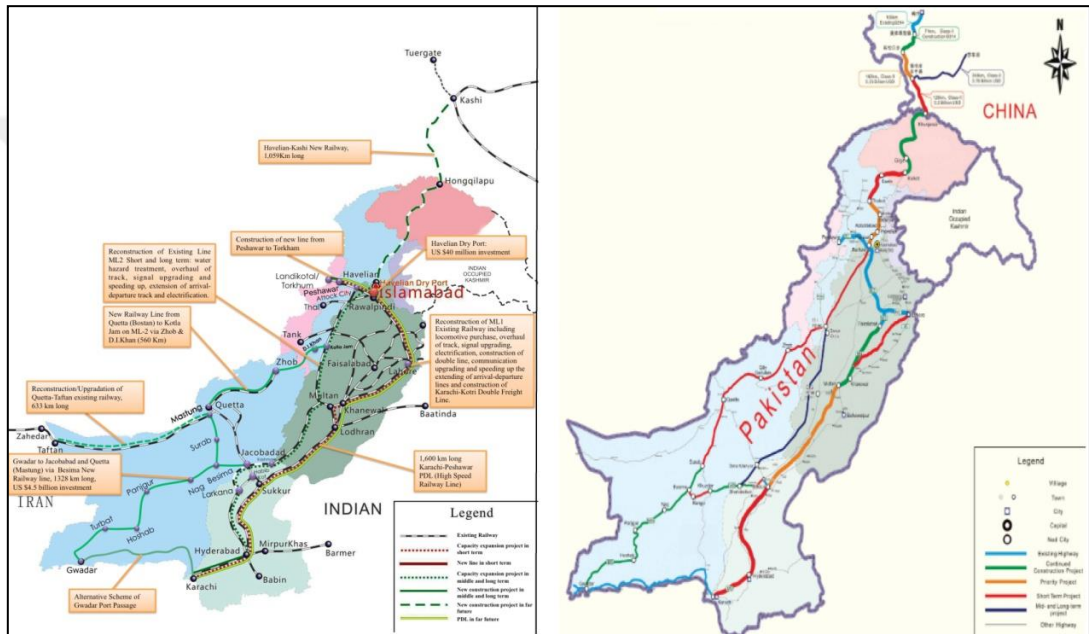
Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru, Nanning-Singapur Ekonomik Koridoru olarak da bilinmektedir. Çin'i, komşusu olan ASEAN ülkeleri ile birbirine bağlamayı amaçlayan bu koridor ile Singapur, Bangkok, Kuala Lumpur, Hanoi, Vientiane, Guangzhou gibi büyük ekonomik merkezleri ek bağlantılarla genişleterek, toplamda 50 milyondan fazla nüfusa sahip olan 10 şehri birbirine bağlayacak bir koridor olacaktır (Derudder, vd., 2018: 11).

Bölgesel iş birliğini artırmayı hedefleyen bu koridor içerisinde Çin-Laos, ve Çin-Tayland arasında demiryollarının inşası için işbirliği yapılmış, Çin ve Laos arasında bölgesel ekonomin geliştirilmesi için ise Mohan-Boten Ekonomik İşbirliği Merkezi oluşturulmuştur (Tamer, 2019: 4). Bu koridor ile ASEAN üyesi olan Vietnam, Laos, Malezya, Tayland ve Kamboçya'nın ekonomi başta olmak üzere Çin ile ilişkileri gelişebilecektir. Fakat bu ilişkilerin artırılmasıyla Çin'in ASEAN üzerindeki nüfuzu artacağı için, Çin'in Güneydoğu Asya'da daha etkin bir hale gelebileceği öngörülmektedir (Hou, 2019: 33).

3.1.1.5. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru

Pakistan, Soğuk Savaş süresince anti-komünist blokta yer almış olmasına rağmen Çin ile ikili ilişkilerinin seyri oldukça iyi olmuştur. Bu iyi ilişkinin yansıması olarak Çin'deki Komünist Parti rejimini tanıyan ilk Müslüman ülke olmuş ve Çin de ABD'nin Pakistan'daki nüfuzuna rağmen, Pakistan'a nükleer çalışmalarında yardım etmiş ve silâh ihraç etmiştir (Gökten, 2019:162). Bu iyi ilişkilerin Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ile devam ettiğini söyleyebiliriz.

Harita 14: ÇPEK Demir ve Karayolu Haritası



(Kaynak: Cpec, agis, 2020)

Bu koridor ile Çin yaklaşık olarak 2.900 km'lik bir otopanı, bir demiryolu hattını ve bir de petrol boru hattını finanse edeceğini açıklamıştır. Bu koridorun merkezinde Çin ve Pakistan'ı birleştirecek dünyanın en uzun karayollarından birisi olan Karakorum Karayolu yer almaktadır (Luft, 2016: 19). Sadece Pakistan değil, bölgesel olarak Afganistan, Hindistan, İran ve Orta Asya'da da olumlu etkisi olması düşünülen Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, bölgesel bir projedir. Bu proje sayesinde demiryolu, karayolu ve hava taşımacılığının geliştirilmesi ile birlikte, bölgesel olarak coğrafi ilişkilerin güçlendirilmesinin yanında kültürel ve bilimsel ilişkilerin güçlendirilmesine de katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Enerji, tarım, turizm, sosyo-ekonomik kalkınma ve finans da projede yer alan diğer alanlardır (Cpec, agis, 2020).

Stratejik olarak Güney ve Orta Asya'daki güç dengesini bozma potansiyeline sahip olan ÇPEK'nin, hem Hindistan hem de ABD için endişe verici olduğu düşünülmektedir. Çin ve Pakistan arasında gelişmekte olan ilişkilerin bir sonucu olarak; ABD'nin Pakistan'ı terörle mücadele, Afganistan ve nükleer silahların yayılması gibi konularda etkileme gücünü yitirebileceği düşünülmektedir. Diğer bir endişe ise Pakistan ile sınır anlaşmazlıkları olan ve bölgesel olarak stratejik rekabet içerisinde olduğu Hindistan'dır. Pakistan'ın Çin ile ilişkilerini geliştirmesindeki bu rahatsızlıkta, Çin-Hindistan arasındaki rekabet ve sınır sorunları da etkili olmaktadır (Luft, 2016: 21). Projenin diğer stratejik önemi ise Güneydoğu Asya'da, özellikle Malakka Boğazı'nda¹⁸ oluşabilecek bir soruna karşı Umman Denizi ile bağlantı kurmasına olanak sağlayacağını düşünülmesidir (merics, agis, 2020).

Pakistan'ın Gwadar Limanı'na odaklanan bir proje olan bu koridor için Ortak İşbirliği Komitesi kurulmuş ve bu projenin üçüncü tarafların iş birliğine açık olduğu beyan edilmiştir (yidaiyilu, agis, 2020). Çin ve Pakistan 2018'de ortak bir bildiri yayınlanmıştır.¹⁹ Pakistan Başbakanı İmran Khan, Şi Cinping'in Kuşak-Yol Girişimi'ni överek, ülkelerin ekonomik kalkınmaları ve refahlarını artırmak için yeni fırsatlar sunduğunu bildirmiştir. Çin ise Pakistan'ı Çin'in çıkarları konusundaki tutarlı oluşu ve verdiği destek için takdir ederek Pakistan'ın egemenlik, toprak bütünlüğü ve güvenliği konusunda destek ve dayanışma içerisinde olacağını bildirmiştir. Buna karşılık Pakistan, Çin'in "Tek Çin" siyasetini desteklediğini ve Çin'in ulusal yeniden birleşmesi için gösterdiği gayreti takdir ettiğini eklemiştir (yidaiyilu, agis, 2020).

Bu koridor ile enerji ve lojistik maliyetlerinin azaltılması hedeflense de koridorun ekonomik hedeflerinden daha çok jeostratejik hedefleri olan bir proje olarak görülmesi ve koridor içerisinde yürütülen projelerin süreçlerinde yeterince şeffaf olunmaması, ayrıca koridor ile Pakistan'daki bölgesel gelişmişlikte görülen farklılıkları gidereceğine yönelik düşüncelerde bir gelişme sağlanamamış olması ve

¹⁸ Hint ve Pasifik Okyanusu arasındaki bağlantıyı sağlayan Malakka Boğazı, günümüzde enerji ticareti için oldukça önemlidir ve bu önem enerjiye ihtiyaç duyan ülkeler için stratejik bir hal almaktadır. Özellikle petrol ithalatının neredeyse % 80'ini bu güzergah aracılığı ile karşılayan Çin için enerji güvenliği bağlamında alternatifi bulunması gereken bir konuma sahiptir (Tekir, 2015: 382). Detaylar için **bkz.** Tekir, O. (2015, 28-30 Mayıs). *Küresel Güç Mücadelesinde Enerji Faktörü..* 1. Uluslararası Avrasya Enerji Sorunları Sempozyumunda sunuldu, İzmir.

¹⁹ **Tam metin için bkz;** <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/sbwj/70841.htm> , **Erişim Tarihi:** 22.06.2020.

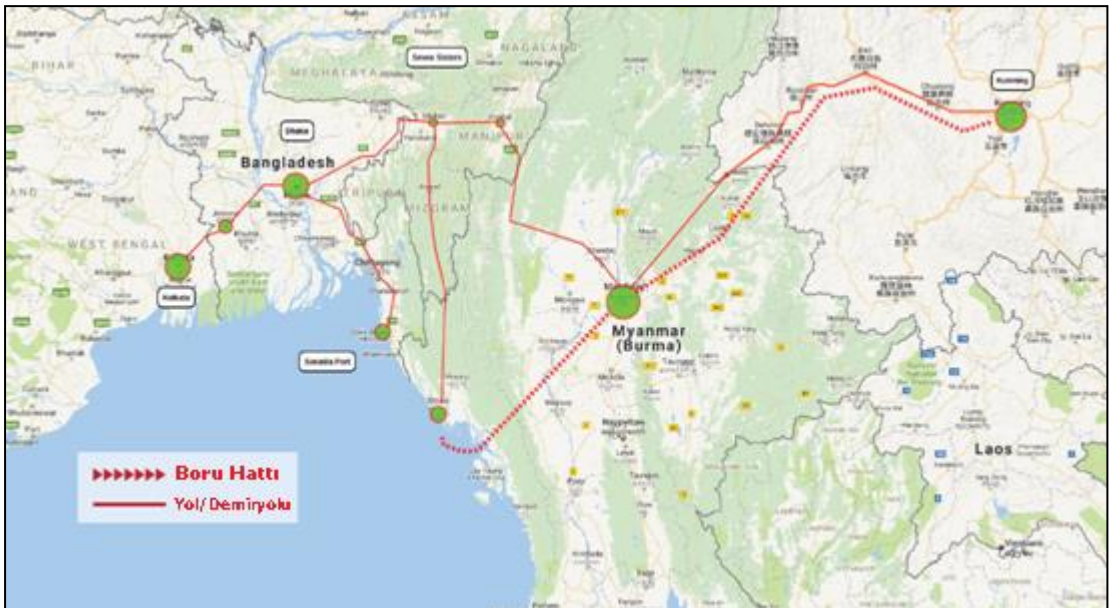
Pakistan'daki eyaletlerin yatırımlardan eşit olarak faydalanamıyor olması, koridora yönelik eleştirilerin ve engellerin temelini oluşturmaktadır (Gökten, 2019: 169-170).

Hindistan'ın sorunlu olduğu bu iki ülkenin ilişkilerini geliştirmesi ve Çin'in, Pakistan'ın Gwadar limanının Çin donanması için bir üs olabileceğine yönelik endişeler, ABD ve Hindistan'ın Hint Okyanusu'nda ve Basra Körfezi'nde bir meydan okumayla karşılaşabilme ihtimalini gündeme getirmektedir. Bu ihtimale karşı Hindistan, 2016 yılında İran ve Afganistan ile Gwadar'ın yaklaşık olarak 50 km batısında bulunan, Arap Denizi'nin İran kıyısında olan Chabahar'da alternatif bir ticaret ve ulaşım koridoru inşa etmeye yönelik anlaşmaya varıldığını duyurarak karşılık vermiştir (Luft, 2016: 21)

Diğer bir endişe kaynağı ise Çin'in Pakistan aracılığı ile özellikle Keşmir bölgesinde askerî varlığa sahip olma ihtimalidir. Bu ihtimalin Hindistan'ın güvenlik ve savunma önceliklerini etkileyeceği ve Hindistan için stratejik ve acil bir tehdit oluşturacağı düşünülmektedir. Hindistan'a göre Pakistan'ın dış politikadaki yeni ortağı Çin olmuştur. Pakistan dış politikasında ABD'nin konumundaki bu görelî düşüş, ABD-Çin arasındaki ilişkilerin kötüleştiği, ABD-Hindistan ilişkilerinin ise iyileştiği bir dönemde yaşanmaktadır. Yine bu dönemde Çin-Hindistan arasında yeni gerginliklerin olduğu da bilinmektedir (Baruah, 2018: 16).

3.1.1.6. Çin-Bangladeş-Hindistan ve Myanmar Ekonomik Koridoru

Harita 15: Çin-Bangladeş-Hindistan ve Myanmar Ekonomik Koridoru



(Kaynak: Luft, 2016: 23)

Çin, Bangladeş, Hindistan ve Myanmar Ekonomik Koridoru, aynı ülkeler arasında 1999'de "Kunming Girişimi" olarak bilinen ve Güneybatı Çin, Kuzeydoğu Hindistan'ın nispeten geri kalmış bölgelerini, Myanmar ve Bangladeş aracılığı ile birleştirmeyi hedefleyen Bölgesel İşbirliği Forumu'nun tarihi mirasına sahiptir. Bu forum ile Eski Güney İpek Yolu'nu çağrıştırdığı düşünülen karasal bağlantıların enerji, telekomünikasyon ve ulaşım ağları ile yeniden canlandırılması amaçlanmıştır (Islam, Ailian and Jie, 2018: 614-615).

Bu koridor, Myanmar ve Bangladeş'e yatırımlar, dış yardımlar ve bölgesel ticari ilişkilerin gelişmesi ile birlikte ekonomik kalkınmalarına katkı sağlanması açısından önemli fırsatlar sağlayabilecektir. Örneğin; Bangladeş ekonomik olarak düşük gelirli bir ülke konumunda olsa da Bengal Körfezi'nde bulunan limanlarının sağlamış olduğu stratejik önemle birlikte, ekonomik fırsatlar açısından avantajlı bir konuma gelmiştir. Özellikle Chittagong Limanı'nın Çin'in Yunnan eyaletine, denize erişim konusunda kendi limanlarından daha çok kolaylık sağlayabilecek olmasının bir getirisi olarak Çin firmaları burada yatırım yapmaya başlamışlardır (Gökten, 2019: 102-105).

Bölgedeki siyasi gerginliği gidermek ve diplomatik hedeflere yönelmek için insanlar arasındaki temasın artmasının faydalı olacağı göz önünde bulundurulduğunda, bu koridorun bölge için önemli olacağı düşünülmektedir. Koridordaki her ülke için "kazan-kazan" düzeni içerisinde bir koridor olabileceği öngörülen bu koridor ile Güney Asya'nın da Doğu Asya gibi bir başarı sağlaması konusunda oyun değiştirici olabileceği söylenebilir (Islam, Hossan and Matin, 2015: 136).

Koridorun faydalarını birçok başlık altında incelemek mümkündür. Bağlantı ve altyapı açısından koridorun demiryolu, karayolu, su ve hava yolları ile bölgesel kalkınma ve büyümeye sağlayabileceği faydadan ve enerji açısından da bölgedeki yenilenemez enerji kaynaklarının yanında önemli bir hidroelektrik kaynaklarına sahip olmasından bahsedilebilir. Özellikle bu alanlardaki iş birliğinin Bangladeş ve Kuzeydoğu Hindistan'a katkı sağlayabilecek fırsatlar sunduğu düşünülmektedir. Ülkelerin birbiriyle ulaşımının kolaylaşmasının bir getirisi olarak, ticaret ve yatırımların artması beklenmektedir. Bu sayede bölgesel kalkınmaya katkı sağlanmış

olacaktır. Ayrıca ülkeler arasındaki bilgi ve teknoloji transferleri ile de tarım alanında gelişmeler sağlanmasına katkıda bulunabilecektir (Islam, vd., 2015: 135-136).

Bu faydalara rağmen, Hindistan mevcut jeopolitik ortamdan ve artan güvensizlikten dolayı bu koridor aracılığı ile Çin'in alt kıtada yayılması riski taşıdığı düşünülmektedir. Bu düşünceden dolayı bu ekonomik koridor gibi Çin ile girişilecek diğer girişimlerde de Hindistan'ın çekimser tavrının devam edeceği ve Çin ile girişilecek bu tür işbirlikleri yerine, Çin'in olmadığı diğer Bengal Körfezi toplulukları ve Japonya gibi ülkelerle de ikili ilişkileri geliştirmek aracılığı ile işbirliklerini sürdüreceği görülmektedir (Baruah, 2018: 18-26).

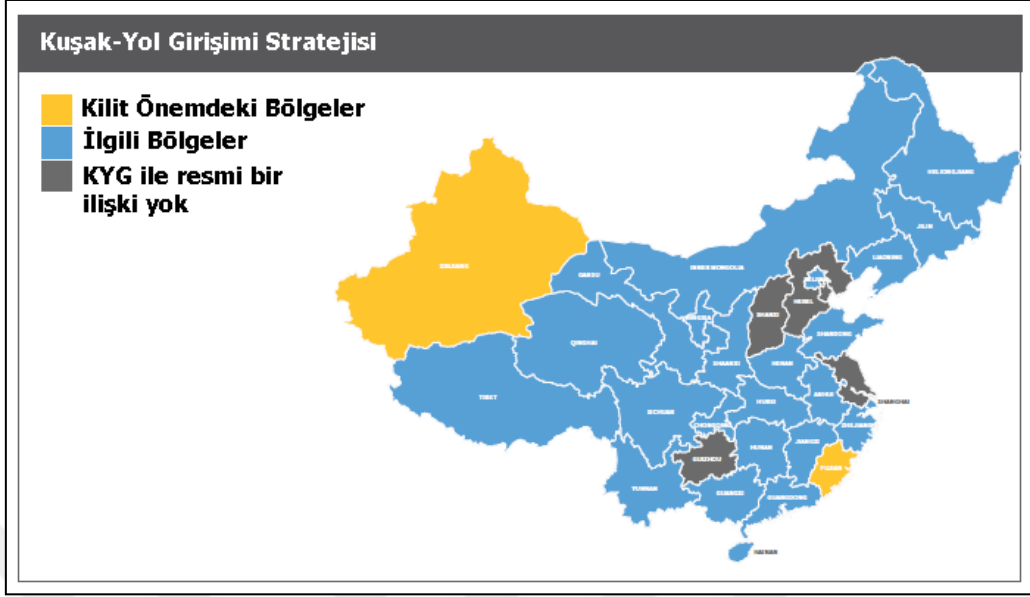
3.1.2. Ekonomik Koridorların Kilit Noktası: Doğu Türkistan

Shambaugh'un Pekin üniversitesinde profesörlük yapan Wang Jisi'ye yaptığı referansla aktardığına göre, Çinli liderler dış politikadaki her eylemin iç politikadaki yansımalarını hesap ederler (Shambaugh, 2016: 32). Bu hesap, KYG'nin Çin'deki ulusal yansımalarını da görmemiz için bize referans vermektedir. Buna göre girişim neredeyse Çin'in tamamına yakınında bir etkiye sahiptir. Bu etki Doğu Türkistan'da ve Fujian'da daha da önemli hale gelmekte, buralara stratejik bir önem kazandırmaktadır.

İYEK için Doğu Türkistan konusu daha çok önem arz etmektedir. Çünkü girişimin kara bölümünü oluşturacak olan Ekonomik Kuşak'ta Doğu Türkistan merkez konumdadır. O yüzden buradaki uygulamalar ulusal olduğu kadar uluslararası etkiye de sahip oldukları söylenebilir.

Kuşak- Yol Projesi hem ulusal hem de uluslararası hedefleri olan bir projedir. Birçok devlet için olduğu gibi kendi eyaletlerinin hemen hemen hepsi için de birçok açıdan önem arz etmektedir. Çinli sermaye analisti olan Guan Youqing'e göre bütün eyaletler Kuşak-Yol içerisindeki projeler için birbiriyle rekabet etmektedirler. Her eyalet ulusal stratejide kayda değer bir merkez olmayı istemektedir. Kuşak-Yol ile karayolu, demiryolu ve havayolu yatırımlarının yapılacak olması, her yerel yönetim için cazip gelmektedir (Cai, 2017: 8). Aşağıda, girişimde yer alan Çin eyaletlerinin ve Doğu Türkistan'ın belirtildiği haritada da açıkça görülebileceği üzere, Doğu Türkistan ve Fujian eyaletleri projede merkezi öneme sahiptirler.

Harita 16: Kuşak-Yol Girişimi'nde Yer Alan Çin Eyaletleri ve Doğu Türkistan



(Kaynak: Cai, 2017: 8)

Doğu Türkistan, Çin'in "Asya Rüyası"na ulaşmasında önemli ve stratejik bir konumdadır. Fakat Urumçi'ye yapılan yatırımlara, kara ve tren yollarına rağmen bölgesel gelişme ve kalkınmadan Uygurların faydalanamıyor olması, Çin'in propagandasını yaptığı ilkelere zıt olan uygulamalar gerçekleştirmesi ve Uygurların sahip oldukları inanç, dil ve kültüre yönelik saldırılar bu bölgeyi diğer ülkeler için de bir endişe kaynağı yapmaktadır (Çakan, 2017: 40).

Doğu Türkistan, hem girişim için hem de Çin'in uluslararası imajı açısından önemlidir. Son zamanlarda Doğu Türkistan'da yaşanan zorla asimilasyon süreci ve baskıcı uygulamalar özellikle Türk ve İslam dünyasının Çin'e karşı bakışında olumsuz etkiler yaratabilir. Buradaki zora dayalı uygulamalar, girişime dâhil olan ülkeler açısından da olumsuz yorumlanarak, girişime dâhil olmama konusunda onları yönlendirebilir (Okur, 2017: 53).

3.2. Meydan Okumalar, Zorluklar ve Jeopolitik Yorumlar

Girişime yönelik ilgi ve Çin'in iyimser tondaki yaklaşımına rağmen bazen birbiriyle kesişen bazen birbirini tamamlayan dört coğrafi bölgede zorluklarla karşılaşmak kaçınılmaz gözükmektedir. Bunlar;

1- Deniz İpek Yolu ve Pasifik Kıyılarını kapsayan Ekonomik Kemer,

2- Orta ve Güney Asya-Rusya,

3- Kuşak-Yol'un Afrika Bölümü,

4- Girişime dâhil olmuş AB ülkeleri ile girişimdeki arabirim merkezleri (Cau, 2018: 51-52, girişimde sorun olabilecek bölgelerdir²⁰).

Bu coğrafyalarda sorun çıkma ihtimalinin yüksek olmasında birçok neden etkilidir. Bölge ülkelerinin ucuz Çin malı ve projelerde çalışacak olan Çinli işçilerin işsizliğe sebebiyet vermesi korkusu, birçok ülkenin arasında tarihsel sorunların mevcut olması ve bu sorunların işbirliklerini zorlaştırması, ülkeler arasındaki siyasi, kültürel ve sosyal farklılıklar, büyük güçlerin girişime yönelik olumsuz bakış açıları ve Çin'in niyetine yönelik duydukları güvensizlik, Çinli şirketlerin projelerde Çinlileri çalıştırma isteği ve birçok şirketin uluslararası faaliyetlerde alışlagelmiş standartlara uyum sağlayamaması gibi nedenler girişimin önündeki önemli engellerdendir (Durdular, 2016: 86-88).

Büyük güçlerin girişime yönelik yaklaşım ve eleştirilerini ABD üzerinden örneklendirebiliriz. ABD, İpek Yolu Strateji Yasası ile daha önceden Çin'i dengelemeye çalışmış olsa da Obama döneminde "Asya'ya geri dönüş" siyaseti ve "Asya Ekseni/Asia Pivot" programı ile Çin'i kuşatma stratejisine yönelmiş; bu adımlar Çin ve ABD arasında İpek Yolu coğrafyasında üstü kapalı bir rekabeti ortaya çıkarmıştır. Bu rekabete ABD'nin müttefiki olarak görülen AB de dâhil olmuş ve AB öncülüğünde daha önce değindiğimiz TRACECA ile ilgili ilerleme kaydedilmesinden kısa bir zaman sonra, Çin tarafından Kırgızistan ve Özbekistan ile demiryolu projesinin gerçekleştirilmesi için çalışmalara başlamıştır (Özdaşlı, 2015: 589-590).

Girişime yönelik eleştirilere realizm ve liberalizm temelli bakış açılarının oluşturduğu farklılık da etki etmektedir. Realizmin bakış açısına göre ortaya konan hipotezlerde; Kuşak-Yol Girişimi Çin için bir uluslararası siyaset aracı olup, küresel ekonomik sistemin değişimini tetiklemek ve yeni uluslararası kuruluşlar ile güç kaymasına öncülük etmeyi amaçlamaktadır. Liberal bakış açısına göre ise uluslararası ticareti artırarak serbest piyasa kurallarını desteklemekte ve uluslararası kooperatif

²⁰ Detaylar için "Geopolitical Implications of the Belt and Road Initiative: The Backbone for a New World Order?" başlıklı Enrico Cau'nun çalışmasında bu maddelerin analizlerini görebilirsiniz.

kuruluşları ve entegrasyonu teşvik etmesi gibi hipotezler ortaya konmaktadır (Karlis and Polemis, 2019: 6-8).

Karlis ve Polemis tarafından hazırlanan "The Belt and Road Initiative: A Geopolitical Analysis" başlıklı çalışmada, Çin'in son jeopolitik dönemde ortaya koyduğu çok yönlü bir stratejisi olan bu girişimin geri dönüşü olmayan bir süreci başlattığı, girişimin sürekli aktif tutulmasının gerekli olduğu, başarısız olmasının ise sadece küresel değil, Çin'in tek kişi merkezli yönetim anlayışına sahip rejimi için de etkileri olabileceği düşünülmektedir. (Karlis and Polemis, 2019: 15).

Çin'in Asya Altyapı Yatırım Bankası'nı kurarak, Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankası dışında ABD'yi dışlayan bir seçenek ortaya koyması, ABD için bir tehdit algısı oluşmasına sebep olabilmekte, bu da Çin'in dış politika yaklaşımında tehdit olmadan sadece ekonomik büyüme üzerine kurulu yaklaşımda bir değişikliğe gittiğini göstermektedir (Oktay, 2019: 551). Bu değişiklik ABD başta olmak üzere, Çin'i doğrudan birçok ülkenin hedefine koymakta ve Çin için doğrudan bir zorluk doğurmaktadır.

Clinton tarafından 2011'de yazılan "Amerika'nın Pasifik Yüzyılı" adlı yazıda, Asya'daki büyümeden faydalanmanın ABD için ekonomik ve stratejik önemi olduğunun belirtilmesi ve her alanda ABD yatırımlarının artırılacağı yanında bölgede yeni güvenlik ve ekonomik işbirliklerinin inşa edildiğini, bölgedeki yatırım ve ticaretin artırılmasının yanında askerî varlığın da güçlendirilmesine yönelik girişimlerin artırılması konusundaki vurgusuyla birlikte; Obama'nın da o dönemde Güneydoğu Asya'ya yaptığı gezi, ABD'nin Çin'i ciddiye aldığı ve bölgedeki varlığını birçok alanda artıracak somut bir örneğidir (Oktay, 2019: 552).

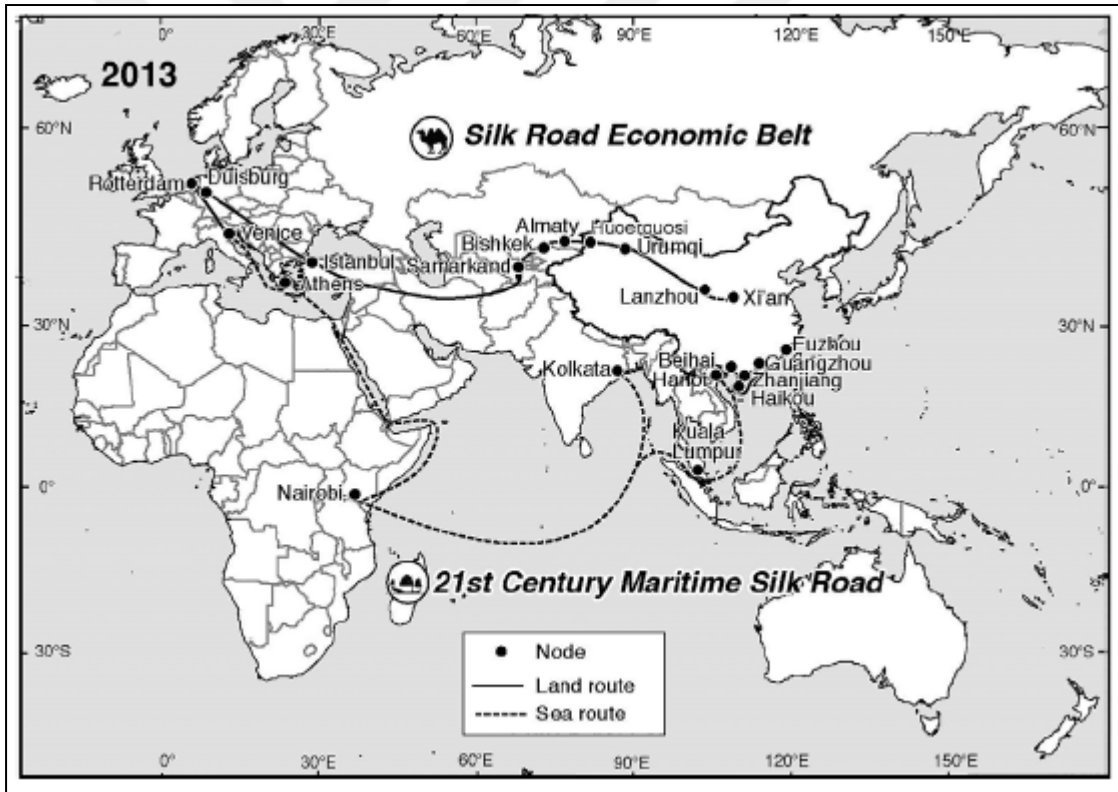
3.2.1. Orta Asya ve Rusya

Girişimin coğrafi olarak büyük bir bölümünü oluşturan Orta Asya, Çin'in enerji güvenliği için "kilit bölge" konumundadır. Fakat bu bölgenin eski bir Sovyet coğrafyası olması ve Avrasya Ekonomik Birliği, kültürel öğeler, siyasi nüfuz ve askerî güvenlik gibi faktörlerin Rusya ile ilişkili olması; özellikle Orta Asya üzerinde Rusya ve Çin arasında bir ikilik ortaya çıkarmıştır. Şanghay İşbirliği Örgütü içerisinde Orta Asya, Rusya ve Çin arasında üçlü bir ittifak olsa da Rusya'nın Orta Asya üzerinde nispeten daha fazla nüfuza sahip olduğu düşünülmektedir (Stenberg, vd.

,2017: 3-5). Bu nüfuzun farkında olan Çin ise ilk başta Rusya'yı proje dışında bırakan bir anlayışa sahipti. Bu anlayışın bir sonucu ise Orta Asya cumhuriyetlerinin girişime karşı mesafeli yaklaşımları olmuştur (Özdaşlı, 2015: 589).

Orta Asya'da bağımsız yeni Türk devletlerinin ortaya çıkması ile güvenlik paradigmasına yeni boyutlar eklenen Çin, özellikle Uygurlar ile akraba olan bu devletlerin bölgedeki terörizm faaliyetlerini tetikleyeceğini düşünmüştür. Bu ülkelerin ABD ve NATO ile kuracağı ittifak ihtimallerinin de bölgesel istikrarı olumsuz etkileyeceğine yönelik endişesi ve bölgedeki Rus nüfuzu, Orta Asya'da Çin'in tek başına bir aktör olamayacağını gerçeğini ortaya çıkarmıştır. Çin ve Rusya arasındaki güvensizliğin büyük olmasına karşın, Orta Asya'da enerji tabanlı kurulacak olan ittifakta her iki ülke de kazanabilir (Petersen and Barysch, 2011: 39-59).

Harita 17: Kuşak- Yol Güzergâh Haritası-2013

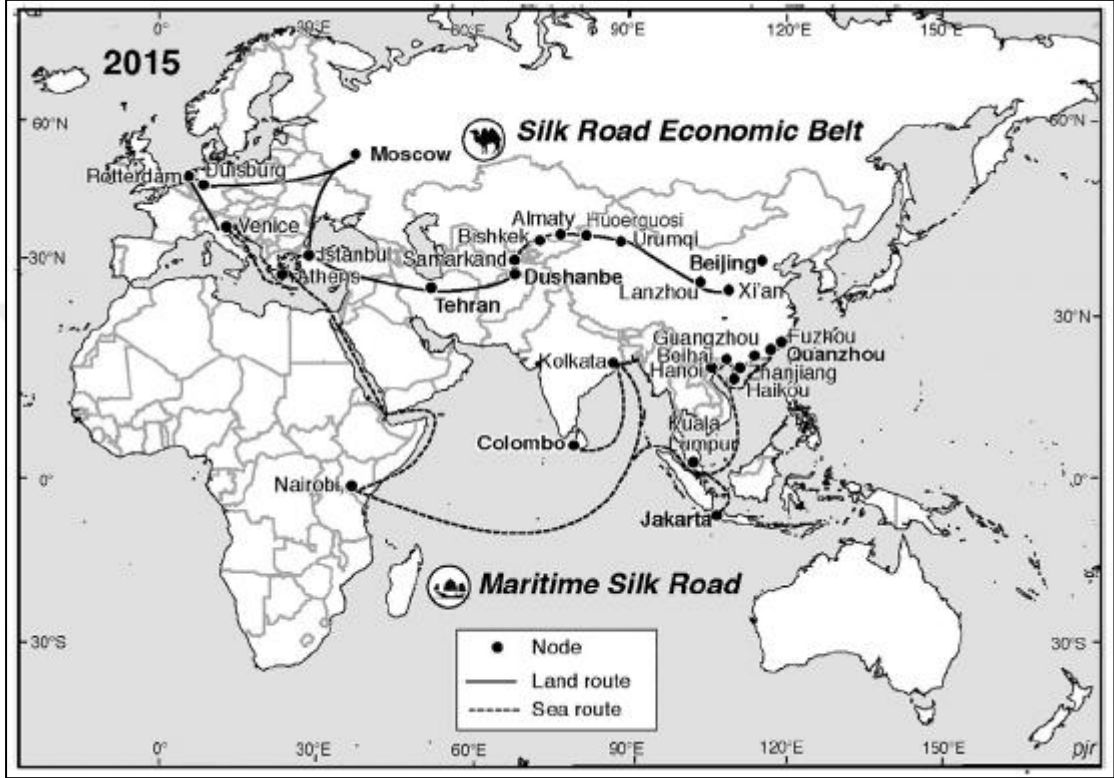


(Kaynak: Rimmer, 2018: 9)

Rusya topraklarını kullanmadan Avrupa'ya ulaşmayı hedefleyen Çin'in, bu amacının altında birçok farklı neden olduğu söylenebilir. Enerji kaynaklarında olduğu gibi ticari ilişkilerde de Rusya lehine koz vermekten kaçınmak, AB-Rusya arasında olası bir gerginlikte ticaretin olumsuz etkilenme ihtimalinin olması ve bu etkinin Rusya'nın Çin karşısında nüfuz elde etmesi anlamına gelmesi başlıca sebeplerdir. Bu

düşünce Rusya-Çin arasındaki mücadeleyi açıkça göstermektedir. Fakat bunu sadece Orta Asya üzerindeki nüfuz mücadelesi ile sınırlandırmamak gerekir (Brugier, 2014: 4). Ancak Çin her ne kadar bunu amaçlamış olsa da gelişmeler tam olarak Çin'in istediği gibi olmamıştır.

Harita 18: Kuşak-Yol Haritası -2015



(Kaynak: Rimmer,2018:11)

2015 Şubat'ında Pekin'de, Hindistan ve Rusya dışişleri bakanlarının katılımı ile üçlü bir görüşme gerçekleşmiş ve bunun neticesinde Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, "tek yol-tek kuvvet" ilkesi etrafında projeler için işbirliği yapmak amacıyla mutabakata vardıklarını açıklamıştır. Çin ve Rusya'nın birbirine karşı endişesi, bu iki ülkeyi "zorunlu" bir işbirliğine yöneltmiştir (Özdaşlı, 2015: 591-592). Bazı çalışmalarda bu işbirliği, Çin'in, Rusya'nın desteği ile Soğuk Savaş sonrası oluşan tek kutuplu sistemi değiştirmeyi hedeflediği şeklinde yorumlanmıştır (Çakan, 2017: 38).

3.2.2. NATO ve ABD

İYEK'in önündeki en büyük engellerden birisi, şüphesiz ABD'nin Asya-Pasifik bölgesindeki çıkarları ve girişime karşı bakış açısıdır. Bu bağlamda, ABD ve NATO'nun Asya-Pasifik politikalarına bakmakta fayda vardır. Gelecekte, Çin'in Asya-Pasifik bölgesinde potansiyel bir tehdit haline gelme ihtimaline karşı, bu bölgedeki ülkelerin NATO'ya ihtiyaç duyabileceğine yönelik düşünceler de bu fikri desteklemektedir (Masala, 2010: 32). Ayrıca Mohan Malik'in de Çin'in İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Rusya ile birlikte, ABD ve müttefiklerinin inşa ettikleri uluslararası sisteme yasal ve güvenlik kurumları çerçevesinde meydan okuduğunu belirtmesi (Smith-Windsor, 2016: 10) Çin'in bu girişiminin ABD-NATO çerçevesinde değerlendirilmesinin gerekli olduğunu göstermektedir.

ABD, Asya'nın güvenliği için önemli bir rol oynamaktadır. Bu rol güvenlik garantileri, teknoloji transferleri ya da ekonomik ilişkiler içerisinde kendini göstermiştir. Bu ilişkilerin yanında, ABD'nin genel olarak Asya'daki stratejik hedefleri sabit kalmıştır. Bu hedefler ittifakların güçlendirilmesi, Kuzey Kore'nin nükleer silahlardan arındırılması, Asya pazarına erişim ve Çin'in barışçıl gelişimini teşvik etmek gibi başlıklar altında sıralanabilir. Fakat Çin'in bölgesel ve küresel olarak attığı adımlar ve girişimleri ABD'nin Asya'daki nüfuzunun sorgulanmasına sebep olmaya başlamıştır. (Loke, 2010: 195) Bu da ABD'nin bölgeye olan stratejilerinde değişikliklere sebep olmuştur.

ABD'nin bölgeyle ilgili değişen stratejilerini ABD eski Başkanı George W. Bush döneminde 2002 ve 2006 yıllarında ortaya konan Ulusal Güvenlik stratejilerindeki farklılıklardan anlamamız mümkündür. 2002 yılında genel olarak 11 Eylül olaylarına odaklanılmış ve Asya-Pasifik bölgesi, Japonya, Avustralya, Tayland, Güney Kore ve Filipinler gibi müttefikler bağlamında ele alınmıştır. Bunun yanında bölgedeki değişimi yönetmek, ikili ve bölgesel stratejilerin bir karışımını geliştirmek için ASEAN ve Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği forumu gibi kurumlara da yer verilmiştir. 2006 yılındaki Ulusal Güvenlik Stratejisinde ise çoğu Çin'i kapsamakla birlikte, Doğu Asya'nın bölgesel analizine yer verilmiştir. Ayrıca Doğu Asya'nın büyük fırsatlar barındırmasına ve ABD'nin Doğu ve Güneydoğu Asya'da geniş ilgi alanına sahip bir Pasifik ülkesi olduğuna değinilmiştir (Schnaubelt, 2016: 44).

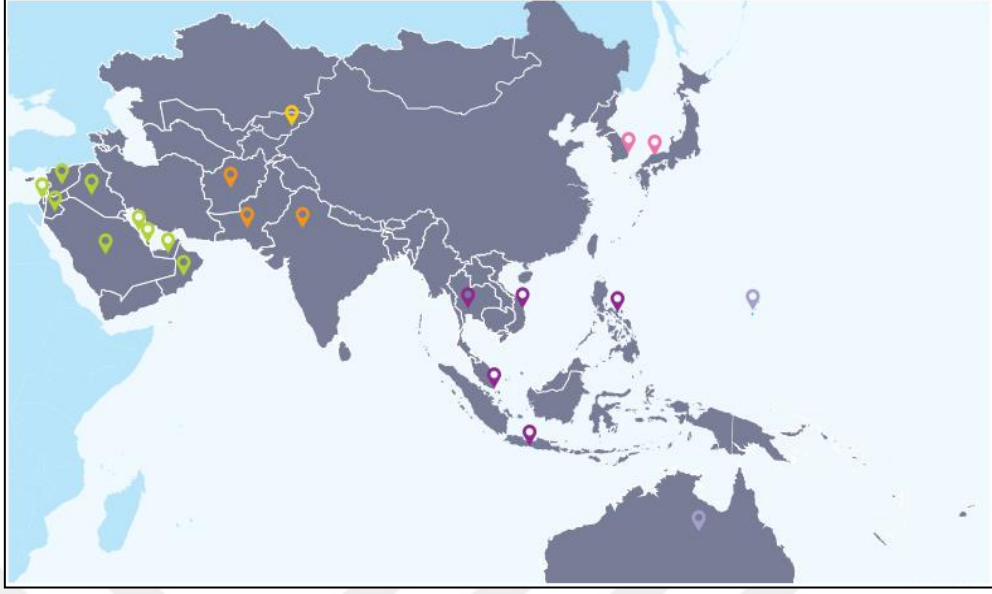
ABD'nin bu tutumunu ABD eski Dışişleri Bakanı Hillary Clinton'un 2011 Kasım'ında, "*Foreign Policy*"de yer alan makalesinde de görmek mümkündür. Clinton'a göre;

...jeopolitik geleceğe Asya'da karar verilecek... ve ABD bu eylemin tam merkezinde olmalıdır. Amerikan işletmeleri için yeni pazar açmaktan nükleer silahların yayılmasını önlemeye, deniz yollarının serbest ticaret ve denizcilik için açık kalmasına kadar, yurtdışındaki çalışmalarımız ulusal güvenlik ve refahımızın anahtarıdır (Smith-Windsor, 2016: 1).

ABD'nin mevcut Başkanı Donald Trump yönetiminin de Çin'e bakışını 2017'de yayınlanan "Ulusal Güvenlik Strateji Belgesi"nde görmemiz mümkündür. Bu belgede Çin, ABD'nin çıkar, nüfuz ve gücüne karşı bir rakip ve sistemin yeniden gözden geçirilmesini savunan devletler arasında gösterilmiştir (Bayram ve Arafat, 2018: 92). Çin'in İYEK ile birlikte birçok ülkedeki yatırım yaparak ticareti geliştirmeyi amaçlaması, ABD tarafından jeopolitik bir girişim olarak görülmekte ve Çin'in kazan-kazan olarak tanımladığı bu karşılıklı ilişkiler sonucunda bölge ülkelerinin nüfuzlarının azalarak, Çin'in egemenliğinin artacağı düşünülmektedir (Göktepe, 2019: 69).

Bu strateji belgesinde; Singapur, Endonezya, Malezya ve Vietnam ABD'nin güvenlik ortakları olarak tanımlanmaktadır. Hindistan, Avustralya, Japonya ve Güney Kore ile olan işbirliklerinin ise artırılacağına yer verilmiştir. Japonya, Güney Kore ve ana savunma ortağı olarak tanımlanan Hindistan ile savunma ve güvenlik işbirliklerinin güçlü bir şekilde sürdürüleceğine yer verilerek, Tayvan ile olan güçlü bağların da devam edeceği söylenmiştir. Çin'in bölgesel nüfuzunun artmasına karşı Güney Asyalı devletlere yardıma devam edileceğinin belirtildiği bu belge, Çin'in girişiminin bir tehdit olarak algılandığının ve Rusya ile birlikte azımsanmayacak bir potansiyeli olduğunun bir gerçeklik olduğu kabul edilmiştir (Göktepe, 2019: 65-69).

Harita 19: Yatırımlarını Savunmak için ABD'nin Asya-Pasifik'teki Varlığı



(Kaynak: aprnet, agis, 2020)

Yukarıdaki haritada²¹ da görüleceği üzere, Çin'in ekonomik koridorlar ile bağlantı kurduğu bölgelerde ABD'nin güvenlik ve ekonomik iş birliği geliştirdiği birçok ülke mevcuttur. Bu bağlamda Çin ve ABD çıkarlarının kesiştiği açıkça görülmektedir. Malakka Boğazı ve Güney Çin Denizi'ndeki ABD varlığının Çin'i stratejik olarak kara coğrafyasına daha çok bağımlı haline getirdiği söylenebilir. Fakat ABD'yi endişelendiren diğer bir hususun Çin-Rusya ittifakı olduğu görülmektedir. Bu endişe, ABD'nin İYEK girişimine karşı önemli bir engel unsuru olacağını göstermektedir.

3.2.3. Türkiye Örneği

Çin'in Kuşak-Yol Girişimi'ne yapılan eleştirilerden bir tanesi, Çin ve ilişki içerisinde bulunduğu ülke arasındaki ticari açığın büyüklüğüdür. Bu büyüklüğün Çin lehine siyasi ve ekonomik bir nüfuz oluşturacağı düşünülmektedir. Burada, Türkiye örneği üzerinden bu eleştirel durum ele alınmaya çalışılacaktır. Konunun daha iyi anlaşılması amacıyla, Türkiye-Çin ilişkilerinin güncel durumunun Çin'in birçok ülke ile olan ilişkilerinde benzerlik gösterdiği düşüncesi ile böyle bir başlığın ele alınması gerekli görülmüştür.

²¹ ABD varlığının bölgelerdeki ve ülkelerdeki varlığının detaylı olarak incelenmesi için: <https://aprnet.org/infographic-in-defense-of-investments-us-hegemony-in-asia-pacific/>, **Erişim Tarihi:** 15.07.2020.

Tarihi çok eskilere dayanan Türkiye-Çin ilişkileri, tarihi İpek Yolu aracılığı ile çok uzun bir süre sürmesine karşın, 1900'lerin ilk yıllarından 1970'in başına kadar geçici bir kesinti yaşamıştır (Durdular, 2016: 90). Türkiye-Çin ilişkilerinin yeniden resmî olarak başladığı 1971 yılından günümüze değin sabit bir şekilde ilerlememiştir. Örneğin, ilişkilerin başladığı 1970'lerde iki ülke arasında daha düşük düzeyde bir ilişki mevcut iken, 1980'li yıllarda ilişkilerin oldukça canlandığı görülmüştür. 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılması ile Türkiye'nin Orta Asya siyaseti Çin'i endişelendirmiş olsa da 2000'li yıllar ile birlikte ilişkilerin 1980'lerdeki gibi arttığı görülmektedir. 1981'de Türkiye Dışişleri Bakanı İler Türkmen'in Çin'e ziyareti ile birlikte Türkiye ve Çin arasında ticaret işbirliğinin altyapısını oluşturan teknik ve ekonomik işbirliği anlaşması, iki ülke tarafından imzalanmıştır (Çolakoğlu, 2012: 54). Başlarda Türkiye-Çin ilişkileri sınırlı bir seviyede ilerlemiştir. Fakat Çin'in ekonomik olarak yükselişi ve genel olarak Doğu Asya'nın dinamik bir ekonomik merkeze dönüşmüş olması nedeniyle, Türkiye bölgeyle daha tutarlı ve süreklilik arz edebilecek siyaset geliştirmiştir. Türkiye'nin ekonomik olarak yükselişte olan bu bölge ile ilişki kurmaktan uzak olması, telafi edilemeyecek zararlara sebep olabileceği için, Türkiye'nin başta Çin olmak üzere Doğu Asya ekonomileri ile ilişkilerini gözden geçirmesi kaçınılmaz olmuştur (Akdağ, 2019: 41).

Çin diplomasisinin 1990'larda gelişmeye başlaması ve Çin'in küreselleşmiş bir yapıya bürünmesi, o tarihlerde Türkiye-AB arasındaki ilişkilerin olumsuz seyrinin de etkisi ile Türkiye'nin yeni politika üretme arayışı içerisinde yeniden bir Asya açılımını meydana getirmesi, kısa bir süre için de olsa Türkiye-Çin ilişkileri için önemli bir stratejik dönüşüm gerçekleşmiştir. Böylece Soğuk Savaş sürecinin meydana getirdiği ideolojik ayrışmaların etkili olduğu ikili ilişkiler değişmeye başlamıştır (Akdağ, 2019: 47). 1971 yılında başlayan diplomatik ilişkiler 2010 yılında "Stratejik İşbirliği"ne yükselerek, gittikçe artan Türkiye-Çin ilişkilerini geliştirmeye devam etmektedir (MFA, 2020).

Türkiye'den Çin'e yapılan ihracat ürünlerinin çeşitlendirilemeyerek ürün sayısının sınırlı kalması Türkiye adına bir sorundur. Türkiye'nin Çin ile ticari ilişkiler bakımından rekabet edemeyecek durumda olmasının birçok sebebi vardır. Bu sebeplerden kaynaklı olarak birçok sorun meydana gelmektedir ki; bu sorunlar sadece Türkiye'nin değil, birçok ülkenin de sorunu olarak "Çin Sendromu" adı altında kendini göstermektedir. Türkiye ve Dünya'nın Çin Sendromu'nun altında:

- * Çin'deki işgücü maliyetinin çok düşük olması,
- * Çin'de uygulanan düşük kur politikası,
- * Çin'in uygulamakta olduğu dış ticaret mevzuatındaki belirsizliklerin Türkiye'deki ihracatçıları çekimserliğe sürüklemesi,
- * Çin'in üretimde uygulamış olduğu kuralsızlık politikası (çocuk işçi çalıştırmak ya da uluslararası piyasaların kurallarına uymaması gibi) ve buna ek olarak Çin devletinin ihracat hibeleri ile ihracatçıları destekleyerek, uluslararası piyasalarda yer edinme şanslarını artırması,
- * Türkiye'nin istikrarlı ve sabit bir ticaret siyaseti yürütememesi,
- * Çin'in telif gibi konuları göz ardı ederek taklitçik yaparak ürettiği ürünleri, ürünün asıl fiyatının altında piyasaya sürmesi,
- * Üretim için gerekli olan enerjinin Türkiye'de oldukça maliyetli olması gibi birçok sebep sayılabilir (Şimşek, 2006: 14-17).

Türkiye ve Çin arasındaki ticaret hacmi bütün bu sorunlara rağmen 2018 yılında 23 milyar dolar seviyesine gelmiştir. Dünyada üçüncü, Doğu Asya'da en büyük ticaret ortağımız olan Çin, 2018'de Türkiye'nin ihracatında 16'ncı, ithalatında ise Rusya'nın ardından ikinci sırada yer almaktadır (MFA, 2020).

Tablo 6: 2013-2019 Tarihleri Arasında Çin-Türkiye Ekonomik Verileri

<u>Ticari Veriler:</u>				
YILLAR	İHRACAT	İTHALAT	HACİM	DENGE
2013	3,6	24,68	28,29	-21,08
2014	2,86	24,92	27,78	-22,05
2015	2,41	24,86	27,27	-22,45
2016	2,32	25,44	27,76	-23,12
2017	2,93	23,37	26,30	-20,43
2018	2,91	20,71	23,63	-17,80
2019	2,58	18,49	21,08	-15,90

(Kaynak: MFA,2020)

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verileri ile oluşturmuş olduğu yukarıdaki tabloda açıkça gözükmemektedir ki, ticaret hacminin artışında sürekli bir artış veya azalış gözükmemektedir. 2018 yılında ithalattaki % 3'lük azalış, dengede de % 3'lük bir azalışa sebebiyet vermiştir. Yani bu azalışın sebebi ihracattaki artış olmamış, hatta ihracatta bir önceki seneye göre azalma bile yaşanmıştır.

Türkiye, Çin için sadece ticari veya siyasi bir ortak değil, aynı zamanda Çin'in Balkanlar ve Avrupa'ya çıkış kapısı konumundadır. Türkiye'nin konumu gereği, Çin'in Ortadoğu ve Orta Asya'daki ekonomik partneri olabilecek bir yapıdadır. Gelişen bu ilişkilere ek olarak, Türkiye'nin Çin'in Kuşak-Yol Girişimi içerisinde önemli bir konumda bulunması, Türkiye'nin Çin için önemini daha da artırmakta ve bunun iki ülke arasındaki siyasi, ekonomik, askerî ve diğer birçok alanda olumlu etkisi olabileceği düşünülmektedir (Durdular, 2016: 91).

KYG ile birlikte dış politikada uyguladığı diplomasiyi ekonomik temelde yürüten Çin, bu proje ile kazan-kazan politikasını esas almaktadır. Ekonomik krizi aşmak için uğraşan Avrupa Birliği ülkelerinin de çıkarıdır. Çünkü 2003 yılından beri AB, Çin'in en önemli ticaret ortağıdır. Çin'in, Avrupa'ya ulaşması için önemli bir konumda yer alan Türkiye ile Çin arasında, Mayıs 2017'de gerçekleşen zirve ile birlikte Modern İpek Yolu başlatılmıştır. Çin'den Türkiye'ye gelen ürünlerin ulaşım süresinin on gün gibi kısa sürelerle düşmesi, Çin'i Türkiye için *“uzaktaki bir ticari ortak olmaktan çok, daha yakın ticari ilişkilerin olduğu ortak bir ülke konumuna”* getirmiştir (İkiz, 2019: 1692-1694).

Girişimin Türkiye-Çin ilişkilerine çok boyutlu getirilerinin yanında bazı sorunlar da mevcuttur. Türkiye'nin bölgesel olarak içerisinde bulunduğu olaylar ve sahip olduğu jeopolitik açmazlar, Çin'i Türkiye'ye karşı daha temkinli yaklaşmaya itmektedir. İki ülkenin birbirleri arasında ilişkileri geliştirecek personel ve uzmanların yeterli sayıda olmaması da ilişkilerin istenilen düzeyde ilerlemesini ve gelişmesini engellemektedir. Kuşak-Yol projesinin bazı devletler tarafından olumsuz karşılanarak, Çin'in hegemon güç olma yolundaki araçlarından birisi olarak değerlendirilmesine rağmen, Türkiye'nin projeye bölgesel ülkelerle ilişkileri artırıcı ve ticari ilişkileri canlandırıcı bir fırsat olarak yaklaşması, Çin ile Türkiye'nin projeye farklı yaklaşımlar sergilediğini göstermektedir (Çatal, 2019: 115-116).

KYG sadece Çin-Türkiye ikili ilişkilerinde ekonomik olarak yer almamaktadır. Türkiye'nin tarihi ve kültürel ilişkilerini devam ettirdiği ve özellikle Sovyetler Birliği'nin dağılması ile birlikte bağımsızlıkları ve diğer ülkelerin nüfuzlarından kurtulmaları için çaba gösterdiği Orta Asya devletleri (Brzezinski, 2016: 191) üzerinden de ikili ilişkileri çeşitlenmektedir. KYG ile Orta Asya'daki devletler ile ekonomik ilişkileri sistemli bir şekilde geliştiren Çin, genel olarak başarılı gözükse de Rusya ile ikili ilişkilerinin Kuşak-Yol çerçevesindeki girişimlerini olumsuz etkileyebileceğinin de farkındadır (Alperen, 2018: 35). Bölgeye en önemli yatırımları yapan Çin, ekonomik olarak bölgesel hâkimiyetini sağlamış olmakla birlikte, diğer devletler gibi Çin de bölgedeki çıkarlarını en üst seviyeye çıkarmak istemektedir (Azer, 2012: 237). Sonuç olarak Türkiye, KYG ile girişim içerisinde yer alan ülkeler ile ticari ilişkilerini geliştirmeyi hedefleyerek projeye destek sağlasa da Orta Asya üzerindeki Çin'in ekonomik gücüne karşı yatırımlar yapması zor gözükmektedir.

3.2.4. Jeopolitik Yorumlar

Çin'i hem elde edeceği ekonomik kazanımları korumaya yöneltecek hem de küresel olarak jeopolitik rekabete sürükleyecek olan KYG, Çin'i *jeopolitiğin demir kanunlarıyla yüzleşmek* zorunda bırakacaktır. Bu yüzleşme Çin'in bölge ülkelerinde uyandıracığı endişeyle birlikte küresel güç anlayışı içerisinde başat güç olarak kendini konumlandırmış olan ülkenin bu girişimi kendi liderliğine karşı bir meydan okuma olarak yorumlamasıyla ortaya koyacağı sınırlama ve engelleme stratejileri şeklinde olacaktır (Okur, 2017: 47). Ekonomik ve siyasi olarak Çin merkezli bir dünya ihtimalinin giderek artıyor olması, Okur'un da belirttiği gibi, Çin'i sınırlandırma ve engelleme çalışmalarının kaçınılmaz olarak artmasına ve Çin-ABD merkezli bir soğuk savaş yorumlarının yapılmasına sebep olmaktadır (Oktay, 2019: 563).

Her ne kadar Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, KYG'nin Marshall Planı gibi Soğuk Savaş'tan ilham almadığı ve jeopolitik hedeflere değil, işbirliği temeline dayandığını söylese de birçok ülke, siyasetçi ve analizi bunun aksini söylemektedir. Şi Jinping de girişimin hedeflerinin jeopolitik olmadığını; devletlerin içişlerine müdahale edilmemesi, hâkimiyet ya da hegemonya kurmak için çabalamadıklarını belirtmiştir. BM'nin “Barış İçinde Bir Arada Yaşamak için Beş Kriter”i (Five Principles of Peaceful Coexistence) egemenlik ve toprak bütünlüğüne saygı, karşılıklı

saldırmazlık (hoşgörü), içişlerine karışmama, barış içinde yaşam, eşitlik ve karşılıklı fayda gibi kriterlere uyacaklarını vurgulamaktadır. KYG için proje, program ya da strateji gibi kavramlar kullanılmasından kaçınılmasının temelinde de girişime yönelik eleştirilerden kaynaklı endişeler yatmaktadır (Cau, 2018: 48-49).

Girişim için en çok yapılan tartışmalardan bir tanesi; jeopolitik bir strateji mi, yoksa Çin'in açıklamalarına göre sadece ekonomik ve sosyal çerçevede kazan-kazan merkezli bir girişim mi olduğuna ilişkindir. Çin'in açıklamaları jeopolitik bir girişim olmadığı yönünde olsa da girişimin açıklandığı 2013 yılından beri birçok Çin gözlemcisi bu girişimin yeni bir küresel sistemi teşvik ettiği ve Çin'in etki alanını genişletmeyi amaçladığı için bunun uluslararası işbirliğinden ziyade yeni bir jeopolitik strateji olduğu şeklinde açıklamalarda bulunmuştur. Kuşak-Yol Girişimi'nin jeopolitik bir ağırlık taşımaya kesinlikle katılmadığını belirten Zhexin ise buna farklı bir yaklaşım getirmiştir. Zhexin'e göre KYG güç sağlamak ve kontrol etmek yerine özgür irade ve eşitlik temelinde ortak bir gelişimi teşvik etmektedir. Ayrıca güvenlik ya da siyasi işbirliği gibi konularda jeostratejik unsurlar yerine sosyal ve ekonomik projelere odaklanmıştır. Kapsayıcı ve herkese açık olma ilkesi dâhilinde, ABD dâhil bütün ülkelere açık bir girişimdir. Bundan dolayı KYG jeopolitik etkileri olan fakat jeopolitik bir stratejiden ziyade uluslararası bir iş birliği stratejisidir (Zhexin, 2018: 328-331).

Girişimin Çin'in "gizli jeopolitik gündemi" olduğuna yönelik yaklaşımın temelinde üç ana sebep olduğu söylenebilir. Bu yaklaşımın ilk ve belki de en önemli nedeni Kuşak-Yol Girişimi için net bir plan ve program olmaması, bunun da girişimin amaçlarının net olmasına imkân vermemesidir. Kuşak-Yol'un bir "girişim" olarak tanımlanması bile zaman almış, Kuşak-Yol hakkında strateji, politika ya da inisiyatif gibi farklı tanımlar kullanılarak birçok akademik çalışma yayınlanmıştır. İkinci sebep ise Çin'in eylem ve söylem tutarsızlığıdır. Bu tutarsızlık; Çin'in barışçıl kalkınma söyleminin yanında Kuzey Kore, İran ve Suriye politikaları üzerinden ABD ile "büyük güç" ilişkisi inşa etmeye yönelik çalışmalarıdır. Çin Halk Kurtuluş Ordusu'nun askerî modernizasyon çalışmaları ve komşuları ile olan bazı anlaşmazlıklardaki sert tutumu da bu düşünceye etki etmektedir. Üçüncü ve genel bir eleştiri de Çin'in bu girişim ile geliştirmekte olan devletleri borçlandırarak ve Çin malları için pazar yaparak, "yeni-sömürgecilik" anlayışı içerisinde siyasi ve ekonomik nüfuzunu artırarak jeopolitik etki alanını genişletmeyi amaçladığıdır. Fakat Zhexin'e göre 2017'de

düzenlenen "Uluslararası İşbirliği için Kuşak ve Yol" adlı forumda gelişmekte olan ülkelerin girişime yönelik ilgisi, bu son eleştiriyi geçersiz kılmakta ve sömürü ya da tek taraflı kazanç yerine bu girişim ortak dayanışma ve ortak çaba içerisinde birlikte kalkınmayı amaçlamaktadır. (Zhexin, 2018: 334-336).

Bu girişim ile Çin küresel bir büyümeyi teşvik ederek, özellikle Güney Doğu Asya ve Orta Asya ülkelerinin çoğunun gelişimini sağlayarak istikrarlı bir düzeni teşvik etme amacını güttüğünü söylüyor olsa da, girişimin kapsadığı coğrafyanın çok geniş olması ve ekonomik kapsamının büyüklüğü göz önüne alındığında girişim jeoekonomik ve jeopolitik sapmalar kaçınılmaz olacaktır. Çünkü bu Çin için bölgesel ve küresel ekonomiyi bir kaldıraç olarak kullanarak, uluslararası düzeni değiştirmek ya da yeni bir uluslararası düzen yaratarak küresel bir meydan okuma için eşsiz bir fırsattır (Cau, 2018: 40). Bu düşüncenin temellerinden bir tanesi Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın, Uluslararası Para Fonu (IMF)'nin rakibi olarak görülmesidir. Çin'in bu banka ile Asya'daki mali boşluğu doldurmak ve bunu yeni bir küresel sistem kurmak için araç olarak kullandığına yönelik yorumlar yapılmaktadır. Bunun yanında Çin ve birçok ülke IMF'nin yeniden yapılanarak dolar merkezli sistemi değiştirmesini istemektedirler. Bu istek yükselen güçlerin kendilerini ve jeopolitik ağırlıklarını kabul ettirmek için bir araçtır. 2008 ekonomik krizi ise bu talep için devletlere gereken kozu sağlamaktadır (Cau, 2018: 41-42).

Girişim birçok devlet tarafından eleştiriliyor ve tehdit olarak algılanıyor olsa da birçok Çinli akademisyen Kuşak-Yol'un geleceği hakkında endişelere sahiptir. Çin'in bu girişimi başarıya ulaştırması için gereken ekonomik ya da yumuşak güce sahip olup olmamasından ziyade, "Çin tehdidi" algısının artacak olmasının kaçınılmaz oluşudur. Bu algıyı dengelemek için ise Çinli akademisyenler uluslararası arenada daha "düşük profilli bir Çin" ve bölgesel entegrasyonları teşvik eden bir anlayış önermektedirler. Diğer bir endişe ise Çin'in uzun vadede bu girişimden ne kadar faydalanacağıdır. Çin'in henüz Kuşak-Yol Girişimi'nden fayda sağlamadığına yönelik düşünceler mevcuttur (Zhexin, 2018: 337).

Shirley Yu'ya göre, yüzyıl önce olduğu gibi Avrasya Kalpgâh'ının "*dünyanın jeopolitik pivotu*" olduğu fikri bugün de devam ediyor. Fakat Mackinder'e yaptığı atıf ile kendi yorumu arasında fark vardır. Yu'ya göre Avrasya'nın Kalpgâh'ı Kuşak-Yol'un doğduğu yer ve Çin tarafından başlatılan bölgesel güvenlik paktı olan Şanghay

İşbirliği Örgütü'dür (Yu, 2019: 10). Yu'nun çalışmasında, "The Return of Mackinder's Eurasian Heartland Pivot" başlığını taşıyan bölümde Mackinder'in Kara Hâkimiyet Teorisi'nin yeniden dönüşüne atıf yapmasına rağmen, bu çalışma tamamen bu fikre katılmamaktadır. Bu çalışma Kuşak-Yol Girişimi ile KKT'nin (Rimland) geri dönüşüne yönelik bir teze sahiptir. Birinci bölümde görüldüğü üzere Yu'nun iddiasının aksine, Kuşak-Yol Girişimi'nin coğrafyası Kalpgâh coğrafyasından ziyade KK coğrafyasını kapsamaktadır. Fakat şunu da belirtmek gerekir ki; tamamen aynı coğrafyayı paylaşıp bile doğrudan KKT ya da KHT'nin tamamen geri dönüşünden bahsetmek doğru bir yaklaşım olarak görülmemelidir.

Eski bir Beyaz Saray stratejik danışmanı olan Steve Bannon ise Kuşak-Yol Girişimi'ni küresel hâkimiyet üzerine odaklanmış olan Kara Hâkimiyet, Deniz Hâkimiyet ve Kenar Kuşak Hâkimiyet teorilerinin bir birleşimi olarak somutlaştırdı. Fakat Teng Jianqun tarafından Kuşak-Yol'u bu üç teori içerisinde inceleyen yazısında, bu klasik teorilerin devletlerin sömürgeci, emperyalist, saldırgan ve savaş isteklerinin teorik bir arayışının sonucu olduğu, sadece güç ve coğrafyaya odaklandığı ve bu teorilerin zamanın gerisinde kaldığı anlatılmıştır. Kuşak-Yol'un ise bunların aksine zamana uygun olarak karşılıklı işbirliği ve istişareye odaklandığı, ortak bir gelecek inşa etmeyi amaçladığıdır. Çin'in ise ne Kalpgâh'ı ne Rimland'ı ne de denizleri kontrol etmek gibi bir niyeti vardır (Caifc, agis, 2020). Shambaugh'un adını vermediği bir bilim insanından yaptığı atfa göre; zaten Çin'in küresel bir hegemon olmak gibi bir niyeti de yoktur. Bu yüzden Çin, sürekli olarak uluslararası bir güç olsa bile kesinlikle hegemon olmak için çalışmayacağını yinelemektedir (Shambaugh, 2016: 43).

Jianqun'un aksine Adam Leong Kok Wey, KYG'nin arkasındaki jeostratejik mantığın Mackinder ve Mahan'ın teorileri ile açıklanabileceğini söylemektedir. Wey'e göre günümüzde bu girişim ile Çin, Rusya toprakları hariç büyük bir alanı kaplayan kendi ve Orta Asya coğrafyasına Doğu ve Batı Avrupa'nın bazı bölümlerini de ekleyerek, Mackinder'in Heartland'ına benzer bir coğrafya oluşturabilir. Bu bağlamda Kuşak-Yol için Çin Kalpgâhı (Chinese Heartland) yorumları yapılabilir (Wey, 2019: 1-3)²².

²² Çalışma genel olarak İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'na, yani girişimin kara bölümüne odaklandığı için deniz kısmı detaylandırılmayacaktır. İlgilenenler, Colin Flint ve Jean-Marc F. Blanchard'ın The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative adlı çalışmasını inceleyebilirler.

SONUÇ

Ulaşılan kaynaklar ve edinilen bilgiler ışığında görülmektedir ki, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, Çin'in inkar etmesine rağmen Avrasya coğrafyasının tamamında yeni bir jeopolitik meydan okuma olarak somutlaşmış gözükmektedir. Jeopolitiğin hem klasik hem de modern ilkeleri ile karşılaştırma yaparak bunu görebiliriz. İYEK, teknolojinin ve Çin'in fiziki coğrafi şartlarının kendisine getirdiği bir zorunluluk olarak; ulusal gücünü artırmak, Doğu Türkistan ve Güney Çin Denizi'nde karşılaşılabileceği zorlukların üstesinden gelmek için bir mecburiyet olarak da görülebilir.

Çağdaş jeopolitiğin ilkeleri çerçevesinde, Çin'in İYEK içerisindeki uluslararası işbirliklerini Avrasya'nın hemen hemen her bölgesi ile artırmak, teknolojinin kendisine sağladığı imkânlarla birlikte coğrafyasının dezavantajlarını gidermeye çalışarak, hem ekonomik hem de kültürel olarak genişleyerek, yeni bir jeopolitik düzen talebinde bulunduğu sonucuna ulaşılabilir. Bu işbirliklerinde Türkiye örneğinde de görüldüğü üzere baskın taraf olmasının ve ekonomik koridorlardaki ana finansmanın kendisi olmasının getirdiği uluslararası somut ve soyut destekleri kullanarak bunu sağlamaya çalışacağı görülmektedir. Bunu sadece İYEK'in unsurları değil, jeopolitik bir teorinin ortaya çıkışında etkili olan öznelerin de gösterdiği söylenebilir. Şöyle ki; İYEK ile birlikte ulaşılan coğrafyalarda Konfüçyüs Enstitüleri'nin kurulması, Çin'in kendine has üstünlük anlayışı, Çin'in aydın kesiminin ve ulusal kurumlarının bir bütün olarak ele alınması bizi bu sonuca götürebilmekte ayrıca jeopolitiğin uzun vadeli bir bakış açısı olmasının ve İYEK ile de Çin'in oldukça uzun vadeli hedeflere sahip olması bu iddiayı desteklemektedir.

Çalışmamız, İYEK'i Kenar Kuşak özelinde ele almış olmasına karşın, İYEK'i anlamak için tek başına bu teori yeterli olmamaktadır. İYEK ile Kenar Kuşak coğrafyası yeniden önemli bir jeopolitik mücadele sahasına dönüşmektedir. Fakat bu girişim çerçevesinde KHT ve KKT'nin birlikte ele alınmasının ve Deniz Hâkimiyet Teorisi ile karşılaştırmalı olarak değerlendirilmesinin daha verimli sonuçlar ortaya koyacağı düşünülmektedir. Çünkü İYEK içerisinde yer alan ekonomik koridorların liman ve deniz ticareti yatırımlarını da içeriyor olması, Çin'in deniz coğrafyasında

yaşayabileceği sorunlar için İYEK'in kaçınılmaz bir yol olmuş olması ve Deniz Hâkimiyeti Teorisi ile bağlantılı olarak bu teoride yer alan coğrafyaların önem kazanması ve ayrıca Rusya ile birlikte uygulanmaya çalışılan koridorların Kara Hâkimiyet Teorisi içerisinde de önem kazanmış olması sayesinde İYEK'in diğer klasik teorilerle birlikte ele alınmasının gerekli olacağı düşüncesini ortaya çıkarmıştır.

İkinci bölümde ele alınan proje ve girişimler değerlendirildiğinde ise 21. yüzyılda İpek Yolu coğrafyasındaki rekabeti anlayabilmek için İpek Yolu coğrafyasını merkezine alan yeni bir kontrol/hâkimiyet teorisinin gerekli olduğu görülmektedir. Devletlerin İpek Yolu coğrafyasında kültürel, ekonomik, siyasi ve askerî güç sağlayabildikleri kadar küresel sistemde konumlanabileceği temeline dayanan bu teori için bu çalışmanın bir temel oluşturması mümkündür. Kara Hâkimiyet ve Kenar Kuşak Teorilerinin bir birleşimi ve yeniden ele alınmış bir biçimi olarak İpek Yolu Hâkimiyet Teorisi şeklinde tanımlanabilecek bu teorisinin oluşturulması ve uluslararası literatüre kazandırılması gerektiği düşünülmektedir.

Jeopolitiğin bir gerekliliği olarak ileriye yönelik öngörülerde de bulunulması gerekmektedir. Öncelikle belirtmekte fayda vardır ki, İYEK ile geri dönülemez bir döneme girilmiştir. Bu bağlamda İYEK'in başarılı, başarısız ya da kısmen başarılı olması ihtimalleri dâhilinde üç farklı senaryodan bahsetmek mümkündür. Burada Çin'in tam olarak İYEK'ten ne beklediğini, kendisi için neyin başarı ya da başarısızlık sayılacağına yönelik tam bir tanımlama yapamıyor olmamıza karşın, ekonomik koridorlarda ,bildiğimiz kadarıyla, kurmak istediği ilişkileri tam olarak gerçekleştirdiği varsayımı "başarı" olarak tanımlanmış, bunun karşıtı olarak ise koridorların çöküşü ve İYEK ile birlikte KYG'nin sonlandırılması "başarısızlık" olarak tanımlanmıştır.

İYEK'in tamamen başarılı olduğu düşünülüğünde, Asya merkezli yeni bir dünya düzeninin oluşacağı öngörülebilir. Çin'in sürekli olarak yeni bir sistem talebi de bu öngörümüzü desteklemektedir. Bu yeni sistemde Çin'in olduğu kadar Rusya'nın da pay sahibi olması kaçınılmazdır. Çünkü İYEK'in içerisinde yer alan ekonomik koridorların büyük bir kısmında Rusya faktörü öncelikle önem arz etmektedir. Bu bağlamda İYEK'in başarılı olmasını "yeni bir jeopolitik inşa" olarak görmemiz mümkündür.

Bu girişimin tamamen başarısız olmasının ise küresel bir jeopolitik depreme sebebiyet vermesi ihtimal dâhilinde görülmektedir. Çünkü birçok bölgede yatırımlar ve işbirlikleri mevcuttur. Çin'in tamamen başarısız olmasının Çin için ulusal yansımalarının kaçınılmaz olmasının yanında, bölgesel ve küresel bir unsur olmaktan çıkması, ilk senaryonun aksine daha güçlü bir ABD hegemonyası sağlayabilir. Çin'in, devletler için ABD'ye karşı önemli bir ekonomik alternatif olması durumunun ortadan kalkması Rusya'yı önemli bir müttefikten mahrum bırakacak ve Çin ile sağlamış olduğu kısmi ittifakı elinden kaybederek, Çin ile kazanmış olduğu jeostratejik önemi yitirerek bu avantajlardan da mahrum kalacak bir şekilde sonuçlanabilir.

Diğer bir senaryo ise girişimin kısmi başarısızdır ki, edinilen bilgiler ışığında en olası senaryo bu olmaktadır. İYEK'in tamamen başarılı olmasının bölgesel ve küresel sorunlar çerçevesinde mümkün gözükmemesinin ve de bazı projelerin uygulanmaya başlanmasının inkâr edilemeyecek olmasının bir sonucu olarak, Çin'in kısmi başarı sağladığını ve sağlamaya devam edeceğini söylemek mümkündür. Bu durumun uzun vadede yansımalarının ise bu kısmi başarının oranı ile paralel olduğu söylenebilir. Eğer Çin, Güney Çin Denizi'ndeki olumsuz durumu Pakistan'daki Gwadar Limanı'nı etkin bir şekilde kullanmaya başlayarak ve hem Rusya hem de Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşmayı etkin bir şekilde sürdürebilirse, Avrasya coğrafyasında Rusya ile birlikte etkin bir güç olacaktır. Eğer İYEK'in başarı oranı düşük olur ve kara coğrafyası etkin bir şekilde kullanılmaz ise bu, Çin için uzun vadede büyük problemlerin başlangıcı olur. Çünkü böyle bir durumda Malakka Boğazı'na mahkûmiyeti sürecek ve Güney Çin Denizi'nde karşılaşacağı sorunlar için istediği hareket özgürlüğüne sahip olamayacaktır. Bu senaryonun bir sonucu olarak ise "jeopolitik kaos dönemi"nden bahsedilebilir.

Bu senaryolar ABD için ele alındığında ise Mehmet Akif Okur'un belirttiği gibi (kişisel görüşme, 24 Ekim 2019) ABD'nin bir karar vermesi gerekmektedir. ABD, sadece Çin'i mi yoksa Çin ve Rusya'yı birlikte mi çevreleyecek? İYEK içerisinde Çin ve Rusya'nın ortaklığı ele alındığında ABD'nin ikisini birden çevrelemesinin olası olduğu düşünülmektedir. Fakat Çin ve Rusya ortaklığının tamamen sağlam bir temele oturmadığını da belirterek Çin'in Rusya için bölgesel bir tehdit unsuru olmaya başladığında Rusya'nın politikalarında değişikliğe gitme ihtimalinin yüksek olduğu söylenebilir.

Son olarak Şunu da eklemek gerekir ki; İYEK lider merkezli ve uzun vadeli bir girişimdir ve gerek Çin'deki gerekse İYEK içerisinde yer alan ülkelerdeki iktidar değişikliklerinin uzun vadede hesaba katılması gerekmektedir. Her ne kadar projeler ikili ve çok taraflı anlaşmalarla kuruluyor olsa da ABD'nin, İYEK içerisinde yer almaktan vazgeçecek her ülke için siyasi ve askerî bir destek unsuru olma ihtimali, anlaşmaların bağlayıcılığının ne kadar etkili olacağı sorusunu ortaya çıkarmaktadır. Sonuç olarak İYEK, Avrasya coğrafyasını merkeze almakla birlikte küresel bir jeopolitik rekabetin merkezini oluşturarak, klasik jeopolitik teorilerin yeniden önem kazanmasını ve bu teorilerin yeniden ele alınmasını sağlamaktadır.



KAYNAKÇA

- Agnew, J. (2003). *Geopolitics, re-visioning world politics*, London: Routledge.
- Ahmetbeyoğlu, A. (2009). Türkistan Hakkında Coğrafi, Siyasi, Tarihi ve İstatistiki Malumat, *Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22, 1-21.
- Ahmetbeyoğlu, A. (2016). Siyasi Hakimiyet Tesisinde İpek Yolu'nun Önemi, *İpek Yolu'nda Bilgi ve Siyaset; Yükselen İpek Yolu 2. Cilt*, 123-134.
- Akbulut, G. (2016). 21.Yüzyıl'ın Eko-Politik Ürünü Demir İpek Yolu, *İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm, Yükselen İpek Yolu 1.Cilt*, 37-56.
- Akdağ, Z. (2019). Türkiye-Çin İlişkilerinin Tarihsel Gelişimi. *Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 40-57.
- Alperen, Ü. (2018). "Bir Kuşak Bir Yol" Girişimi ve Çin'in Orta Asya Politikası. *Bilge Strateji*, 10(19), 17-38.
- Aprnet (2020). In Defense of Investments: US Hegemony in Asia Pacific, Web: <https://aprnet.org/infographic-in-defense-of-investments-us-hegemony-in-asia-pacific/>, 15 Temmuz 2020'de alınmıştır.
- Arslan, H. (2018). Budizm'in Çin'e Girişinde İpek Yolu'nun Önemi ve İşlevi, *Çukurova Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 18 (1), 1-21.
- Atasoy, F. (2010, 16 Ekim). *Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu*, Bir Kültür Koridoru Olarak İpek Yolu Sempozyumunda sunuldu, Antalya.
- Atasoy, F. (2016). Günümüzde Yeniden Yükselen İpek Yolu, *İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm; Yükselen İpek Yolu 1.Cilt*, 10-12.
- Ayan, E. (2016). Yeni İpek Yolu Stratejileri ve Trans-Avrasya Güvenlik Sistemleri, *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 2(3), 9-24.
- Azer, Ö. Z. (2012). Çin'in Enerji Güvenliği Bağlamında Kafkasya ve Orta Asya Politikası. *International Conference on Eurasian Economies*, 4B, 233-240.

- Bağımsız Devletler Topluluğuna Üye Ülkeler (2017). Web: <https://tr.sputniknews.com/infografik/201701121026740030-bdt-rusya-ukrayna-beyazrusya-ermenistan-azerbaycan-kazakistan/>, 17 Şubat 2020'de alınmıştır.
- Bakırcı, M. (2014). Coğrafi Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu, *Avrasya Etüdleri*, 45, 63-68.
- Balcı, Z. (2018). Çin'in Yeni "İpek Yolu" Projesi, *İNSAMER*, 52, 1-9.
- Baruah, M.D. (August, 2018). India's Answe to the Belt and Road: A Road Map for South Asia, *CARNEGIE INDIA, Working Paper*.
- Bayram, D. ve Arafat, M. (2018). Hindistan-Çin-ABD Üçgeninde "Hint-Pasifik" Kavramsallaştırması. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 2(2), 69-102.
- Bedirhan, Y. (1999). Türk Tarihinde İpek Yolu Hakimiyeti ve Çin'in Türkistan'ı İlk İstila Projesi, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4, 237-256.
- Beltandroad.ventures (2020). What does the China-Mongolia-Russia Economic Corridor mean for Mongolia? Web: <https://beltandroad.ventures/beltandroadblog/china-mongolia-russia-economic-corridor>, 11 Haziran 2020'de alınmıştır.
- BM'nin 2019 tarihli Dünya Nüfus Beklentileri (2020). Web: <https://population.un.org/wpp/Download/Probabilistic/Population/>, 18 Ağustos 2020'de alınmıştır.
- Boniface,P. (2018). *Herkes İçin Jeopolitik* (çev. M.Guaye ve F. Süverdem). İstanbul: Erdem Yayınları.
- Brugier, C. (2014). China's Way: The New Silk Road, *European Union Institute for Security Studies*, 14, 1-4.
- Brzezinski, Z. (2016). *Büyük Satranç Tahtası*, (Çeviri: Y. Türedi), İstanbul: İnkilap Kitapevi.
- Cai, P. (March, 2017). Understanding China's Belt and Road Initiative, *Low Institute for International Policy*, 1-22.

- Caifc (2018). Three Geopolitical Theories and the "Belt and Road Initiative By TengJianqun, Web: <http://www.caifc.org.cn/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=22&id=539>, 30 Haziran 2020'de alınmıştır.
- Cau, E. (2018). Geopolitical Implications of the Belt and Road Initiative: The Backbone for a New World Order? *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal*, 4(1), 39-105.
- CEBR (2019). From Silk Road to Silicon Road, How the Belt and Road Initiative will Transform the Global Economy, Web: <https://cebr.com/wp/wp-content/uploads/2019/05/Cebr-BRI-report.pdf>, 25 Mart 2020'de alınmıştır.
- Cohen, S. B. (2015). Geopolitics, The Geography of International Relations. (Third Edition). Boulder, New York, London: Rowman and Littlefield, Lanham.
- Cpec (2020). China Pakistan Economic Corridor, Web: <http://cpec.gov.pk/introduction/1>, 14 Haziran 2020'de alınmıştır.
- Çakan, V. (2017). Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler Sorunlar ve Gerçekler, *Asya Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 35-52.
- Çatal, S. (2019). Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Türkiye'nin Ekonomi Güvenliğine Etkileri. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(15), 101-124.
- Çoban, H. (2019). Atilla ve Avrupa Hunları-Batı Roma İlişkilerinde Evlilik Meselesi, *Avrasya Uluslararası Araştırma Dergisi*, 7(14), 57-68.
- Çolakoğlu, S. (2012). Türkiye-Çin İlişkileri: Tek Taraflı Aşk mı?, *Ortadoğu Analiz*, 4(45), 53-66.
- Defay, A. (2005). *Jeopolitik* (çev. İ. Yerguz). Ankara: Dost Kitabevi.
- Derudder, B., Liu, X. and Kunaka, C. (October, 2018). Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative, *MTI Global Practice, Discussion Paper*, No 6.

- Doods, K., Kuus, M. ve Sharp, J. (2013). *The Ashgate Research Companion to Critical Geopolitics*, London: Routledge.
- Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi, *Avrasya Etüdüleri*, 49, 77-97.
- Düğen, T. (2011). 21. Yüzyılda İpek Yolu, *21.Yüzyıl*, 35, 46-52.
- Düğen,T. (2019). *Kazakistan'ın Kimlik İnşa Politikasının Tarihi, Sosyokültürel ve Güvenlik Boyutları*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Dünya Turizm Örgütü /UNWTO (2020). Web: <https://www.unwto.org/silk-road/>, /, 24 Ocak 2020'de alınmıştır.
- Ejaz, K. and Naiman, N. (July-December, 2016). Geopolitics of Silk Road, *Journal of Politics and International Studies*, 2(2), 106-112.
- Erdoğan, M. (2011). Avrupa Birliği'nin Orta Asya Politikaları, *Hoca Ahmet Yesevi Türk-Kazak Üniversitesi; İnceleme-Araştırma Dizisi*, 8.
- Erol, M. S. ve Amirbek, A. (2014). Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Rusya'nın Dış Politikasında Yakın Çevre ve Orta Asya. *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi / Journal of Turkish World Studies*, XIV/1 (Yaz), 155-178.
- Eurasian Economic Union (2020). Timeline, Web:<http://www.eaeunion.org/?lang=en#about-history>, 20 Mart 2020'de alınmıştır.
- Flint, C. (2006). *Introduction to Geopolitics*, London and New York: Routledge.
- Flint,C. ve Taylor, J.P. (2014). *Siyasi Coğrafya, Dünya-Ekonomisi, Ulus-Devlet ve Yerellik* (çev. Fulya Ereker). İstanbul: Nobel Yayınları.
- Frankopan, P. (2015). *The Silk Roads: A New History of the World*, London: Bloomsbury.

- Full Text of China-Pakistan Joint Statement (2018). Web: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/sbwj/70841.htm>, 22 Haziran 2020'de alınmıştır.
- Ghiassy, R. and Zhou, J. (February, 2017). The Silk Road Economic Belt, Considering Security Implications and EU-China Cooperation Prospects, SIPRI.
- Gökçe, M. ve Işık, H. (2016). Orta Asya Enerji Nakil Hatları Yeni İpek Yolu Mu?, *İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm; Yükselen İpek Yolu 1.Cilt*, 201-211.
- Gökten, K. (2019). Güvenlik ile 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.
- Göktepe, O. (2019). Trump'ın Ulusal Güvenlik Stratejisi ve Küresel Bazda Ortaya Çıkabilecek Yeni Riskler, *Lectio Socialis*, 3(1), 59-76.
- Granieri, J.R. (2015). What is Geopolitics and Why Does It Matter? *Foreign Policy Research Institute*, 29, 491-504.
- Grossman, M. (August, 2014). Trans-Afghan Pipeline Initiative: No Pipe Dream, Web: <https://yaleglobal.yale.edu/content/trans-afghan-pipeline-initiative-no-pipe-dream>, 22 Şubat 2020'de alınmıştır.
- Gündüz, O. ve Göçoğlu, V. (2020). Ulusal Güvenlik Politikası Çerçevesinde ABD'nin Güvenlik Anlayışına Kronolojik Bir Bakış, *OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 15(21), 725-755.
- Harris, S. (2014). *Çin Dış Politikası*. (çev. A.Y. Şir). İstanbul: Matbuat Yayın Grubu.
- Hasanov, A. (2010) *Jeopolitik* (çev. A. Ağaoğlu, F. Şammedov). İstanbul: Babıali Kültür-BKY.
- Hou, Y. (2019). Impact of China's One Belt One Road Initiative at Different Geographical Scales, *Undergraduate Honors Theses*, Paper 1280.

- Islam, M. S., Ailian, H. and Jie, Z. (2018). Major Challenges and Remedies in Building the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor, *China Quarterly of International Strategic Studies*, 4(4), 613-629.
- Islam, N.I., H, M.M. and Matin, S. (2015). Bangladesh, China, India and Myanmar Economic Corridor (BCIM-EC): Next Window for Economic Development in Asia, *Daffodil International University Journal of Business and Economic*, 9(1), 131-149.
- İkiz, A. (2019). Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 17(72), 1688-1700.
- İlhan, S. (1989). *Jeopolitik Duyarlılık*. Ankara: Türk Tarihi Kurumu Basımevi.
- İsayev, E. ve Özdemir, M. (2011). Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası, *Zeitschrift für die Welt der Türken*, 3(1), 111-120.
- İsmayılov, M. (2011). *Avrasyacılık*, Ankara: Doğu Batı Yayınları.
- Kaczmarek, M. (2015). The New Silk Road: A Versatile Instrument in China's Policy, *Centre for Eastern Studies*, 161, 1-9.
- Kalaycı, İ. (2014). Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler, *Avrasya Etüdleri*, (45), 2014-1, 87-122.
- Karagöl, E. (Mayıs 2017). Modern İpek Yolu Projesi, *SETA Perspektif*, 174.
- Karamurtlu, B. (2020). Kuşak Yol Projesi Bağlamında Çin Halk Cumhuriyeti'nin Küresel Hegemonya Girişimi. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 3(6), 54-81.
- Karlis, T. and Polemis, D. (June, 2019). *The Belt and Road Initiative. A geopolitical Analysis*. Paper presented at the IAME 2019 Conference, Athens.
- Khalilov, S. (2016). Duğu'dan Batı'ya Medeniyet Köprüsü, *İpek Yolu'nda Bilgi ve Siyaset; Yükselen İpek Yolu 2. Cilt*, 53-59.
- Kireççi, M.A. (2011). Amerika Birleşik Devletleri'nin Orta Asya Politikaları, *Hoca Ahmet Yesevi Türk-Kazak Üniversitesi; İnceleme-Araştırma Dizisi*, No.3.

- Kocakenar, M. (Eylül, 2015). Amerikan Dış Politikasında Jeopolitik Teoriler ve Pratikler. Web: https://tasam.org/tr-TR/Icerik/19571/amerikan_dis_politikasinda_jeopolitik_teoriler_ve_pratikler adresinden 21 Aralık 2019'da alınmıştır.
- Kulnazarov, R. (2015). New Geopolitical Role of Central Asia within Foreign Policy Interest of World Powers, *Asian Socian Science*, 11(12), 125-130.
- Kydyrali, D. (2016). Medeniyetler Diyalogu İnşasında İpek Yolu'nun Önemi, *İpek Yolu'nda Bilgi ve Siyaset, Yükselen İpek Yolu 2. Cilt*, 89-103.
- Loke, B. (2010). Panorama: Insights into Asian and European Affairs. W. Hofmeister (Ed.), *Renegotiating Asia's Regional Security Order: The Role of the United States* (pp. 193-206). Singapore: Konrad-Adenauer-Stiftung.
- Luft, G. (November, 2016). It Takes a Road, China's One Belt One Road Initiative: An American Response to the New Silk Road, IAGS.
- Mackinder, H. J. (1904). The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, 170(4) December 2004, 298–321.
- Marshall, T. (2018). *Coğrafya Mahkumları*, (çev. M. Doğruer), İstanbul: Epsilon Yayınevi.
- Masala, C. (2010). Panorama: Insights into Asian and European Affairs. W. Hofmeister (Ed.), *NATO and Asia* (pp. 25-34). Singapore: Konrad-Adenauer-Stiftung.
- Merics (2020). The BRI in Pakistan: China's Flagship Economic Corridor, Web: <https://merics.org/en/analysis/bri-pakistan-chinas-flagship-economic-corridor>, 17 Haziran 2020'de alınmıştır.
- MFA (2020). *Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkileri*. Web: <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-cin-halk-cumhuriyeti-ekonomik-iliskileri.tr.mfa>, 15 Mart 2020'de alınmıştır.

- Mohammadi, A. (2016). Tarihi İpek Yolu'nun Tekrar Canlanması (Afganistan-Orta Asya Hattı), *İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm; Yükselen İpek Yolu 1.Cilt*, 75-84.
- Momynkulov, Z. (2016). Yeni İpek Yolu Üzerinde Ulaşım Projelerinin Önemi, *İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm; Yükselen İpek Yolu 1.Cilt*, 282-286.
- Naran,B. (2015). Reconstructing China beyond homogeneity: an interdisciplinary view. Kwak, J. and Matsuda, K. (Ed.), *Patriotism in East Asia* (pp. 101-108). Abingdon: Routledge.
- New Eurasian Land Transport Initiative (NELTI) (2020). Web: <https://www.iru.org/where-we-work/iru-in-eurasia-and-russia/new-eurasian-land-transport-initiative-nelti>, 3 Nisan 2020'de alınmıştır.
- Norughli, G. S. K. (2019). Tarihi ve Modern İpek Yolu Ticaretinde Afganistan'ın Rolü, *Anadolu Kültürel Araştırmalar Dergisi*, 3(3), 346-358.
- OECD (2018). China's Belt and Road Initiative in the Global Trade Investment and Finance Landscape, *OECD Business and Finance Outlook 2018*, Paris: OECD Publishing.
- Oktay, F. (2019). *Çin, Yeni Büyük Güç ve Değişen Dünya Dengeleri*. (3.Basım). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Okur, M. A. (2017). "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesi'nin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygurlar. *Akademik Hassasiyetler*, 4(8), 45-54.
- Ordabayev, A. (2018). Fith Anniversary of Belt and Road Initiative: Results and Prospects, *Eurasian Research Institute, weekly e-bulletin*, 181.
- Ovalı, S. (2008). TRACECA Projesi ve Türkiye, *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 1(1), 151-170.
- Ögel, B. (1981). *Büyük Hun İmparatorluğu Tarihi I*, Ankara.: Kültür Bakanlığı Yayınları.

- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri, *International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume, 10(14)*, 579-596.
- Özey, R. (1998). *Jeopolitik ve Jeostratejik Açından Türkiye*. İstanbul: Marifet Yayınları.
- Özey, R. (2016). Siyasi Coğrafya Açısından İpek Yolu'ndaki Değişimler, *İpek Yolu'nda Bilgi ve Siyaset; Yükselen İpek Yolu 2. Cilt*, 244-265.
- Özsavaş Atay, S. (2016). Klasik Jeopolitik Yaklaşımlar ve Eleştirel Jeopolitik Söylem. *Aksaray Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8(2), 144-155.
- Petersen, A. and Barysch, K. (2011). *Russia, China and the Geopolitics of Energy in Central Asia*, London: Centre for European Reform.
- Pirinççi, F. (2008). Soğuk Savaş Sonrasında ABD'nin Orta Asya Politikası: Beklentiler ve Gerçekler, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 63(1), 207-235.
- Purtaş, F. (2011). Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi, *Hoca Ahmet Yesevi Türk-Kazak Üniversitesi; İnceleme-Araştırma Dizisi*, No.6.
- Rimmer, J. P. (2018). China's Belt and Road Initiative: Underlying Economic and International Relations Dimensions, *Asian-Pacific Economic Literature*, 32(2), 3-26.
- Schnaubelt, C. (2016). NATO and Asia-Pacific. A. Moens and B.A. Smith-Windsor (Eds.), *The Military Aspects of the US Rebalance to the Asia-Pacific* (pp. 39-58). NATO Defense College "NDC Forum Papers Series", 25.
- Sempa, F. P. (2002). *Geopolitics, From the Cold War to the 21st Century*, New Brunswick and London: Transaction Publishers.
- Sevim, C. (2012). Küresel Enerji Jeopolitiği ve Enerji Güvenliği, *Journal of Yasar University*, 26(7), 4378 – 439.

- Shambaugh, D. (2016). *Çin Küreselleşme Yolunda*. (çev. L. Boyacı). İstanbul: Yarı Yayınları.
- Sholvin, S. (2016). Geopolitics, An Overview of Concepts and Empirical Examples from International Relations. *FIIA Working Paper*, 91.
- Smith-Windsor, B. (2016). NATO and Asia-Pacific. A. Moens and B.A. Smith-Windsor (Eds.), *The Future of Geopolitics will be decided in Asia* (pp. 1-14). NATO Defense College "NDC Forum Papers Series", 25.
- Sönmez, A. (2015). Yakın Çevre Doktrini Bağlamında Yeltsin Dönemi Rusya Federasyonu'nun Bağımsız Devletler Topluluğu Ülkeleriyle İlişkileri, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 27, 277-290.
- SRS (1999). Silk Road Strategy Act of 1999, Web: <https://www.govtrack.us/congress/bills/106/hr1152/text>, 11 Nisan 2020'de alınmıştır.
- SRS (2006). Silk Road Strategy Act of 2006, Web: <https://www.govtrack.us/congress/bills/109/s2749/text>, 11 Nisan 2020'de alınmıştır.
- Starr, F. (2005). A Greater Central Asia Partnership for Afghanistan and Neighbours, Web: https://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/SilkRoadPapers/2005_starr_a-greater-central-asia-partnership.pdf, 11 Nisan 2020'de alınmıştır.
- Stenrberg, T., Ahearn, A. and McConnel, F. (2017). Central Asian 'Characteristics' on China's New Silk Road: The Role of Landscape and the Politics of Infrastructure, *Land*, 6, 55.
- Şahin, Ç. (2016). "Çin ve Avrupa Birliği'nin Yeni İpek Yolu Girişimleri ve Orta Asya'ya Yansımaları, *III Beynəlxalq Türk Dünyası Araşdırmaları Simpoziumunun Materialları*, 3, 53-58.
- Şimşek, M. (2006). Değişen Dünya Koşullarında Çin Halk Cumhuriyeti ve Dış Ticaret Bakımından Türkiye-Çin Arasındaki Yaşanan Sorunlar ve Çözüm

- Önerileri. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 26, 1-24.
- Taldybayeva, D. (2019). Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru: Tarafların Menfaatleri, *Eurasian Research Institute, weekly e-bulletin*, 195.
- Tamer, C. (Eylül, 2019). Çin-Hindişin Yarımadası Ekonomik Koridoru, *ANKASAM Stratejik Bakış*, 64(17).
- Tarakçı, N. (2003). *Devlet Adamlığı Bilimi: Jeopolitik ve Jeostrateji*, İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Tekir, O. (2015, 28-30 Mayıs). *Küresel Güç Mücadelesinde Enerji Faktörü*. 1. Uluslararası Avrasya Enerji Sorunları Sempozyumunda sunuldu, İzmir.
- Tezer, H. (2016). 21. Asır'da İpek Yolu Ekonomileri ve Türk Dünyası'nın Ekonomik Gelişim Süreci, *İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm; Yükselen İpek Yolu 1.Cilt*, 13-36.
- Topsakal, İ. (2016). İpek Kuşak/Turan Yazgan Üzerine Düşünceler, *İpek Yolu'nda Bilgi ve Siyaset; Yükselen İpek Yolu 2. Cilt*, 229-237.
- Traceca (2020). History of TRACECA, Web: <http://www.traceca.org/en/traceca/history-of-traceca/>, 22 Mart 2020'de alınmıştır.
- Traceca.uab. (2020). TRACECA- Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru, Web: <https://traceca.uab.gov.tr/traceca-avrupa-kafkasya-asya-ulasim-koridoru>, 22 Mart 2020'de alınmıştır.
- Tuathail, G. (2003). Thinkinh Critically About Geopolitics. Tuathail, G., Dalby, S. ve Rutledge P. (Eds). *The Geopolitics Reader* (pp.1-12). Taylor and Francis Group: London.
- UNESCO İpek Yolu Programı (2020). Web: <https://en.unesco.org/silkroad/>, 24 Ocak 2020'de alınmıştır.
- Uslubaş, F. (2005). *İmparatorlukların Bataklığı*. İstanbul: Toplumsal Dönüşüm Yayınları.

- Üzümcü, A. ve Akdeniz, S. (2014). İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi, *Avrasya Etüdleri*, 45, 171-199.
- Wey, A.L.K. (Temmuz, 2019). A Mackinder-Mahan Geopolitical View of China's Belt and Road Initiative, *RUSI Newbrief*, 39(6).
- World Heritage (2019). *The Silk Roads*, 93.
- Xinhuanet (2019). Chinese, Mongolian President Hold Talks, Web: http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/25/c_138009213.htm, 22 Nisan 2020'de alınmıştır.
- Xinhuanet (2019). Interview: Mongolian Diplomat Says China-Mongolia-Russia Economic Corridor Tea Road of New Millennium, Web: http://www.xinhuanet.com/english/2019-12/05/c_138607938.htm, 29 Haziran 2020'de alınmıştır.
- Xinhuanet (2019). Xi Focus- Backgrounder: Belt and Road Initiative Progress, Web: http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/26/c_138013178.htm, 11 Nisan 2020'de alınmıştır.
- Xinning, L. (2019). *Xi Jinping, Anektodlar*. (Çev. G. Fidan). İstanbul: Kopernik Kitap.
- Yenipınar, U. (2019). Batı İpek Yolu Turizm Projeleri ve Türkiye, *Uluslararası Medeniyet Çalışmaları Dergisi*, 4(1), 112-132.
- Yıldıran, M. (2016). Ucuz Enerjinin İpek Yolu Ekonomilerinin Geleceğine Etkileri: Gerçekler, Kaygılar ve Alternatifler Üzerine Analiz, *İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm; Yükselen İpek Yolu 1. Cilt*, 212-223.
- Yıldırım, K. (2016). İpek Yolu Mefhumundaki Doğrular ve Yanlışlar, *İpek Yolu'nda Bilgi ve Siyaset; Yükselen İpek Yolu 2. Cilt*, 291-301.
- Yıldırım Keser, H. (2015). "Importance of Transport Corridors in Regional Development: The Case of TRACECA", *Sosyoekonomi*, 23(24), 163-182.

Yidaiyilu (2019). The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects,
Web: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86739.htm>, 29 Haziran 2020'de
alınmıştır.

Yu, S. (2019). The Belt and Road Initiative: Modernity, Geopolitics and the
Developing Global Order, *Asian Affairs*, 1-15.

Yüksek hızlı trenlerin dünü, bugünü ve yarını (2018). Web:
<https://www.anadoluraylisistemler.org/content/upload/document-files/hizli-trenlerin-tarihi-dr-20180428170750.pdf>, 19 Kasım 2020'de alınmıştır.

Zhexin, Z. (2018). The Belt and Road Initiative: China's New Geopolitical Strategy,
China Quarterly of International Strategic Studies, 4(3), 327-343.

EK-1

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı ve Soyadı : Murat DÖNMEZ
Doğum Yeri ve Tarihi : Aksaray/1995
Medeni Hali : Bekar
İletişim Bilgileri : m.donmez95@outlook.com



EĞİTİM

2009-2013 Aksaray/Taşpınar Lisesi
2013-2014 Akdeniz Üniversitesi Fransızca Hazırlık
2014-2018 Akdeniz Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü
2016-2017 Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi Uluslararası
İlişkiler Bölümü
2018-2020 Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Sosyal Bilimler
Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Ana
Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı

İŞ DENEYİMİ

1 Ağustos-1 Eylül 2017 Avrasya İncelemeleri Merkezi - Stajyer Araştırmacı

YAYINLARI

Makaleler

1. DÖNMEZ, M. (2020). TÜRK DÜNYASI JEOPOLİTİK BİR KAOSUN ORTASINDA MI? *Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 3 (1) , 1-16 .

Bildiriler

1. DÖNMEZ, M. (2019). : Dönmez,M. (2019). *21. Yüzyılda Jeopolitiği Lanetlemek*. Uluslararası Kapadokya Sosyal Bilimler Öğrenci Kongresi, s.116.

Erişim:<http://static.ohu.edu.tr/uniweb/media/portallar/kapsosbil2019/sayfalar/26940/45h5oncr.pdf>

2. DÖNMEZ, M.(2018). *BM'nin 21. YY'daki Barışı Koruma Operasyonlarının Enerji Jeopolitiği ile İlişkisi*, Siyasi İlimler Türk Derneği XVI. Lisansüstü Konferansı, s.42.

Erişim:<http://www.siyasiilimler.org.tr/images/docpdf/S%C4%B0TD-Konferans-2018-%C3%B6zet%20kitap%C3%A7%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf>

