



GİRESUN  
ÜNİVERSİTESİ . UNIVERSITY



# SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

## Graduate School of Social Sciences

**AVRASYA ARAŞTIRMALARI**  
**ANA BİLİM DALI**  
**Yüksek Lisans Tezi**

**Zaida KHUTSİSHVİLİ**  
**162028012**

**2019**

GİRESUN



T.C.

**GİRESUN ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**AVRASYA ARAŞTIRMALARI ANABİLİM DALI**

**TEK KUŞAK TEK YOL PROJESİ BAĞLAMINDA RUSYA - ÇİN  
İLİŞKİLERİ**

**RUSSIA - CHINA RELATIONS IN THE CONTEXT OF ONE BELT ONE  
ROAD PROJECT**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Zaida KHUTSİSHVİLİ**

**162028012**

**Tez Danışmanı:**


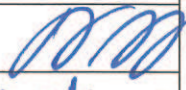

**Prof. Dr. Nur ÇETİN**

**GİRESUN-2019**

## JÜRİ ÜYELERİ ONAY SAYFASI

Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün 28.08.2019 tarihli toplantısında oluşturulan jüri, Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrasya Araştırmaları Anabilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi Zaida KHUTSİSHVİLİ'nin "Tek Kuşak Tek Yol Projesi Bağlamında Rusya-Çin İlişkileri" başlıklı tezini incelemiş olup aday 06.09.2019 tarihinde, saat 11:00 de jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Aday çalışma, sınav sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Sınav Jürisi	Unvanı, Adı Soyadı	İmzası
Üye (Başkan)	Prof. Dr. Fatih ÜNAL	
Üye	Prof. Dr. Nur ÇETİN (Danışman)	
Üye	Dr. Öğr. Üyesi Emrullah KALELİ	

ONAY

...../...../2019

Prof. Dr. Güven ÖZDEM

Enstitü Müdürü

## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Tek Kuşak Tek Yol Projesi Bağlamında Rusya - Çin İlişkileri” adlı çalışmamın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım kaynakların kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

06/09/2019

Zaida KHUTSİSHVİLİ

## ÖN SÖZ

İpek Yolu insanlık tarihinde kalıcı bir iz bırakmış ve önemli yere sahip olmuştur. Bu yol farklı coğrafyaları ve medeniyetleri birbirlerine bağlarken insanlar arası etkileşimin sağlanması için de önemli etken oluşturmuştur. İpek Yolu'nun devletler ve halkların gelişimi ve etkileşimi için asırlarca sağladığı katkı hiç bir zaman unutulmamıştır. Tarihi İpek Yolu'nun başlangıç noktası olan Çin, bugünlerde bu yolun farklı formatlarda canlanması ve günümüze uygun şekilde uygulanması için harekete geçmiş bulunmaktadır.

2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping eski İpek Yolu'nun modern haliyle canlandırılması ile ilgili projeyi Kazakistan'da dünya kamuoyuna duyurarak önemli bir adım atmıştır. Tarihi İpek Yolu'nun modern eşdeğeri olan Tek Kuşak Tek Yol projesi çok sayıda ülke ve şirketi kapsayan önemli bir girişimdir. Çin'in inisiyatifi ile gerçekleştirilmeye başlanan Tek Kuşak Tek Yol projesi tarihin en kapsamlı projelerinden birisidir. Bu kapsamda gerçekleştirilecek projeler vasıtasıyla katılımcı ülkelerin gelişmelerine önemli katkılar sağlanacaktır. Gerçekleştirilen ve planlanan projeler genel itibari ile altyapı projelerinden oluşmaktadır. Böylece ülkelerin ekonomik gelişmelerine büyük derecede katkı sağlanmış olacaktır. Tek Kuşak Tek Yol'un gerçekleşmesi sonucu Çin, Batı'ya uzanan yolunun kısaltılmasını ve daha kullanışlı hale gelmesini hedeflemektedir. Doğu ile Batı arasında mesafeler kısaltılarak etkileşimlerin arttırılması mümkün olacaktır. Hızlı gelişen Çin'in hedefleri için önemli olan bu projenin gerçekleşmesinde Rusya'nın rolü göz ardı edilemez. Batı ve Doğu arasında köprü vazifesini gören Rusya, bölgenin olduğu gibi uluslararası arenanın da önemli bir aktörüdür ve Çin gibi hızlı gelişen bir ülkenin ihtiyacı olan enerji kaynaklarına da sahiptir. Ayrıca, Rusya'nın bölgedeki otoritesi ve tarihsel tecrübesi de Çin açısından önemli bir yere sahiptir.

Rusya açısından Çin'in önderliğinde geliştirilen ve geliştirilmesi planlanan projeler ile Rusya ekonomisinin ve jeopolitik konumunun güçlendirilmesi hedeflenmektedir. Böylece Rusya'nın, yatırım zorlukları nedeniyle gelişmemiş bölgeleri altyapı çalışmaları ile desteklenecek, sahip olduğu fakat ekonomik koşulları sebebi ile faydalanamadığı kaynaklarını daha verimli bir şekilde kullanabilecektir. Bu

sayede de enerji ve silah ticareti kısılcacında sıkışan Rus ekonomisinin çeşitlendirilerek güçlendirilmesi hedeflenmektedir. Böylece, Tek Kuşak Tek Yol projesinin gerçekleşmesi Çin ve Rusya için önemli bir role sahiptir. Doğudan batıya nerdeyse tüm Avrasya'yı kapsayan bu proje aynı zamanda ABD'nin küresel hegemonyasına bir meydan okuma olarak ta değerlendirilebilir. Bu bağlamda Çin ve Rusya'nın çok kutuplu dünya görüşleri işbirliğinin gelişmesine ivme kazandırmaktadır.

Bu tez çalışmasında Tek Kuşak Tek Yol genel çerçevede ele alınarak anlamı, önemi ve kapsamı incelenmiştir. Bu bağlamda Çin ile Rusya arasındaki ilişkiler ele alınarak bu devasa projenin iki ülke için yarattığı etkiler, çıkarları ve bu bağlamda işbirlikleri irdelenmiştir.

Bu çalışmanın oluşturulması ve son haline gelmesinde değeri biçilmez katkıları sağlayan, her adımını yakından takip eden, zamanını asla esirgemeyen, yönlendiren ve cesaretlendiren değerli tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Nur Çetin'e sonsuz teşekkürlerimi ve saygılarımı sunuyorum.

**ÖZET**

Bu çalışmada, Çin'in başlattığı Tek Kuşak Tek Yol projesinin tarihsel dayanağı, kapsamı ve önemi ele alınmıştır. Bu bağlamda gerçekleştirilen projeler ve işbirliklerinin incelenmesine yer verilmiştir. Ayrıca tez çalışmamın ana başlığında da olduğu gibi proje kapsamında Rusya - Çin ilişkileri incelenmiştir. Projenin gerçekleşmesi için Rusya'nın rolü ve önemi ele alınırken bu proje kapsamında Rusya'nın çıkarlarına da değinilmiştir. Son olarak Çin ve Rusya açısından bu projenin getirileri ve ortaklaşa çalışmalarının sonuçları irdelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Tek Kuşak Tek Yol, Çin, Rusya, İpek Yolu, Ekonomi, Enerji

**ABSTRACT**

In this study, the historical basis, scope and importance of the One Belt One Road project initiated by China was discussed. In this context, the projects and collaborations are examined. Furthermore, as in the main title of the thesis, Russian - Chinese relations were scrutinized within the framework of the initiative. While discussing the role and importance of Russia for the realization of the project, it also discussed the interests of Russia within the One Belt One Road. Finally, in this study, in terms of China and Russia, benefits and consequences of this project and the results were examined comprehensively.

**Key Words:** One Belt One Road, China, Russia, Silk Road, Economy, Energy

**İÇİNDEKİLER**

<b>ÖN SÖZ</b> .....	<b>I</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>III</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>III</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>IV</b>
<b>KISALTMALAR DİZİNİ</b> .....	<b>VIII</b>
<b>ŞEKİLLER DİZİNİ</b> .....	<b>IX</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>

**BİRİNCİ BÖLÜM****TEK KUŞAK TEK YOL PROJESİ**

<b>1.1.Yeni İpek Yolu'nun Tanımı ve Kapsamı</b> .....	<b>5</b>
1.1.1. Tarihi İpek Yolu'nun Dünü ve Bugünü.....	5
1.1.2. Yeni İpek Yolu Ekonomik Kuşağı.....	12
1.1.3. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu.....	14
<b>1.2.Projenin Amacı ve Hedefleri</b> .....	<b>16</b>
<b>1.3.Projenin Partnerleri ve Yapılan Anlaşmalar</b> .....	<b>21</b>
<b>1.4.Projenin Gerçekleştirme Mekanizmaları</b> .....	<b>24</b>
1.4.1. BRICS.....	25
1.4.2. Şangay İşbirliği Örgütü.....	26
1.4.3. ASEAN.....	29
<b>1.5. Tek Kuşak Tek Yol'un Ekonomik Boyutu ve Gerçekleştirilen Projeleri</b> .....	<b>31</b>
1.5.1. Pakistan: M4 Otoyolunun İnşası (Shorkot-Khanewal) .....	35



1.5.2. Pakistan: Hidroelektrik Üretim Kapasitesi Geliştirme; Tarbela 5 (T5HEP).....	35
1.5.3. Bangladeş: Elektrik Dağıtım Sisteminin Geliştirilmesi Ve Modernizasyonu .....	36
1.5.4. Bangladeş: Doğal Gaz Temini İçin Altyapının İyileştirilmesi.....	36
1.5.5. Tacikistan: Duşanbe-Özbekistan Karayolunun Yenilenmesi.....	37
1.5.6. Tacikistan: Nurek Hidro Elektrik Santrali Rehabilitasyonu.....	37
1.5.7. Endonezya: Yeniden Kentsel Düzenleme Projesi.....	38
1.5.8. Endonezya: Bölgesel Altyapı Geliştirme Fonu.....	38
1.5.9. Endonezya: Endonezya Barajlarının İyileştirilmesi Operasyonları.....	39
1.5.10. Myanmar: Kombine Çevrim Termoelektrik Santrali (CCGT).....	39
1.5.11. Umman: Yeni Bir Demiryolu Sistemi İnşası.....	40
1.5.12. Umman: Duqm Limanı Modernizasyonu.....	40
1.5.13. Hindistan: Andra Pradeş 24 × 7 - Herkes İçin Enerji.....	41
1.5.14. Gürcistan: Batum Baypass Yol Projesi.....	41
1.5.15. TANAP (Trans-Anadolu Gaz Boru Hattı).....	42
<b>1.6. Tek Kuşak Tek Yol Projesi'nin Risk Analizi.....</b>	<b>42</b>

## İKİNCİ BÖLÜM

### RUSYA-ÇİN ORTAKLIĞININ GELİŞME DİNAMİKLERİ

<b>2.1. Rusya ile Çin Arasında Tarihi İlişkiler.....</b>	<b>45</b>
<b>2.2. Çin ve Rusya'nın Çok Kutupluluk Söylemi.....</b>	<b>51</b>
2.2.1. Rusya'nın Avrasyacılık Düşüncesi ve Çıkarları.....	54
2.2.2. Çin'in Çok Kutuplu Dünya Bakışı.....	59
<b>2.3. Rusya ve Çin'in Ekonomik İşbirlikleri.....</b>	<b>60</b>
<b>2.4. Rusya Çin arasında Askeri İlişkiler.....</b>	<b>64</b>

<b>2.5. Rusya ve Çin'in Enerji Alanındaki İşbirlikleri.....</b>	<b>67</b>
---	-----------

<b>2.6. Rusya ve Çin Arasında Diğer İşbirliği Alanları .....</b>	<b>71</b>
--	-----------

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### PROJE KAPSAMINDA RUSYA-ÇİN İŞBİRLİĞİ VE YAKLAŞIMLARI

<b>3.1. Rusya'nın Projeye Yaklaşımı ve Çıkarları.....</b>	<b>74</b>
---	-----------

<b>3.2. Çin'in Projeye Yaklaşımı ve Çıkarları.....</b>	<b>82</b>
--	-----------

<b>3.3. Tek Kuşak Tek Yol Projesi Bağlamında Kurulan Ortak Mekanizmalar.....</b>	<b>84</b>
--	-----------

3.3.1. Rusya Doğrudan Yatırım Fonu.....	84
---	----

3.3.2. Rusya-Çin Yatırım Fonu.....	85
------------------------------------	----

<b>3.4. Proje Kapsamında Gerçekleştirilen İkili Projeler.....</b>	<b>85</b>
---	-----------

3.4.1. Doğu Sibirya Pasifik Okyanusu Petrol Boruhattı.....	86
--	----

3.4.2. Sibirya Gücü.....	87
--------------------------	----

3.4.3. Yamal LNG Tesisi.....	88
------------------------------	----

3.4.4. Tianwan Nükleer Enerji Santrali.....	88
---	----

3.4.5. Demir Yolu Projesi.....	89
--------------------------------	----

3.4.6. Heihe-Blogoveshchens Karayolu ve Köprüsü.....	89
--	----

3.4.7. Çin'i Avrupa'ya Bağlayan Yol.....	90
--	----

3.4.8. Greenwood İş Merkezi.....	91
----------------------------------	----

3.4.9. Moskova'da Kargo Terminali İnşası.....	92
---	----

3.4.10. Baykal-Amur Demiryolu ve Trans Sibirya Demiryolu Hattının Yenilenmesi.....	92
---	----

3.4.11. Kuzeydoğu Geçidi.....	93
-------------------------------	----

3.4.12. Moskova-Kazan Hızlı Treni.....	94
--	----

3.4.13. Dakaitaowa Projesi.....	94
---------------------------------	----

3.4.14. Hainan Projesi.....	95
3.4.15. Primorye 1; Primorye 2 .....	96
<b>3.5. Tek Kuşak Tek Yol Girişimi'nin Güncel Durumu ve Değerlendirilmesi...</b>	<b>97</b>
<b>SONUÇ.....</b>	<b>103</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>106</b>
<b>ÖZ GEÇMİŞ.....</b>	<b>129</b>



**KISALTMALAR DİZİNİ**

<b>ABD:</b>	Amerika Birleşik Devletleri
<b>ADB:</b>	Asian Development Bank (Asya Kalkınma Bankası)
<b>AIIB:</b>	Asian Infrastructure Investment Bank (Asya Altyapı Yatırım Bankası)
<b>ASEAN:</b>	Association of Southeast Asian Nations (Güneydoğu Asya Uluslar Birliği)
<b>BM:</b>	Birleşmiş Milletler
<b>BRICS:</b>	Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika
<b>SCP:</b>	South Caucasus Pipeline (Güney Kafkasya Doğalgaz Boru Hattı)
<b>SSCB:</b>	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
<b>ŞİÖ:</b>	Şangay İşbirliği Örgütü
<b>TANAP:</b>	Trans Anatolian Natural Gas Pipeline Project (Trans Anadolu doğalgaz boru hattı)
<b>TAP:</b>	Trans Adriatic Pipeline (Trans Adriyatik Boru Hattı)

**HARİTALAR DİZİNİ**

Şekil 1: Tarihi İpek Yolu. Kaynak: <a href="http://www.silkroutes.net/orient/mapssilk_routestrade.htm">http:// www. silkroutes. net/orient/ mapssilk routestrade.htm</a> .....	12
Şekil 2: Tek Kuşak Tek Yol Kaynak; <a href="http://www.silkroutes.net/OBOR/9MapWallStreetJournal.jpg">http://www. silkroutes.net/ OBOR/9MapWallStreetJournal.jpg</a> .....	16
Şekil 3: Doğu Sibirya Pasifik Okyanusu Petrol Boruhattı ve Sibirya Gücü Boruhattı. Kaynak: <a href="https://alchetron.com/Eastern-Siberia%E2%80%93Pacific-Ocean-oil-pipeline#-">https://alchetron.com/Eastern-Siberia%E2%80%93Pacific-Ocean-oil-pipeline#-</a> .....	87
Şekil 4: Meridian Otoyolu. Kaynak; <a href="https://www.themoscowtimes.com/2019/07/08/russia-approves-shortest-europe-china-highway-reports-a66318">https://www. themoscowtimes.com /2019/07/08/russia-approves-shortest-europe-china-highway-reports-a66318</a> .....	91

## GİRİŞ

Tek Kuşak Tek Yol projesi dünya tarihinde girişilen en kapsamlı, en geniş çaplı ve en yüksek maliyetli projelerden biridir. Bu proje kapsamında Doğu - Batı yönlü ticaretin geliştirilmesi, tarihi İpek Yolu'nun Ekonomik Kuşak adıyla yeniden canlandırılarak yeni güzergahlar eklenerek işlerliğinin artırılması, Deniz İpek Yolu projesi ile Doğu - Batı yönlü limanların restore edilmesi ve yeni limanların yapılması, geçiş ülkelerindeki altyapıların modernleştirilmesi, bölge halkları ve toplumları arasındaki entegrasyonun artırılması ve dünya ticaretinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Tek Kuşak Tek Yol Projesi sadece geçiş ülkeleri ve genel olarak Avrasya bölgesini kapsamamaktadır. Bunun yanı sıra, Amerika ve Afrika kıtalarının da projeye dahil olmalarına açık bir girişimdir. Bu bakımdan Tek Kuşak Tek Yol projesinin Çin açısından bir küreselleşme modeli olduğu söylenebilir.

Geçtiğimiz yüzyıldan itibaren dünyadaki üretim olanaklarının Batı'dan Doğu'ya kaydığı gözlemlenmektedir. Özellikle Çin, demografik yapısı, siyasilerinin tutumu ve yetişmiş işgücünün ucuzluğu sebebiyle küresel bir üretim merkezi haline gelmiştir. Bunun sayesinde Çin ekonomisi inanılmaz derecede büyümüş ve büyüme hızıyla Amerikan ekonomisini geride bırakmayı başarmıştır. Çin, bu dönemde sadece yabancı ürünlerin Çinli işçiler tarafından üretildiği bir ülke olmaktan ziyade kendi markalarını dünya ticaret piyasasına sunmayı başaran bir ülke olmuştur. Tüm bu üretim ve ürün çeşitliliğini dünya pazarlarına arz edilmesi için de daha hızlı ve daha modern bir taşımacılık ağının kurulması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Genel itibariyle Tek Kuşak Tek Yol Projesi bu zorunluluğun meyvesidir.

Bu proje sayesinde Çin, üretimini çeşitlendirmeyi, katmadeğeri yüksek ürünler üretmeyi ve büyümesinin sürdürülebilir hale getirmeyi amaçlamaktadır. Bu üretim sistemi, Çin'i daha fazla enerjiye ihtiyaç duyan bir konuma getirmiştir. Kendi milli kaynaklarıyla üretimini sürdürülebilir hale getirilemeyeceğinin farkında olan Çin, Kuşak ve Yol Projesine entegre bazı enerji aktarım projelerini de bu kapsamda destekleyecek ve böylece kendisi için güvenilir bir enerji tedarik zinciri oluşturmayı hedeflemiştir.

Bu proje bağlamında Çin bölge ülkelerinin ekonomisini ve altyapı girişimlerini destekleyerek bölge ülkeleri nazarında kendi imajını güçlendirmeyi hedeflemektedir.

Bu proje Çin açısından ayrıca bir kültürel entegrasyon projesi olduğu için de bu projenin öncülüğünü yapan Çin'in kültürel etkileşimini arttırmayı, kendi kültürünün diğer halkların kültürleri ile kaynaşmasını ve kültürünün geçerliliğini de arttırmayı hedeflemektedir. Bu sayede insanların Çin'e olan ilgisini arttırmayı, ülkesini cazibe merkezi haline getirmeyi, yatırımları arttırmayı ve turizm gelirlerini de yükseltmeyi amaçlamaktadır.

Bu bağlamda ülkeler arası etkileşimi güçlendirmek için turizm ve öğrenci değişim programlarının artırılması hedeflenmektedir. Çin bu proje ile Amerika ve Çin arasındaki rekabet dolayısıyla deniz yollarında yaşadığı sorunları da aşmayı hedeflemektedir. Bu bağlamda yeni limanlar ve koridorlar inşa ederek sorun yaşadığı bölgeleri bypass etmeyi hedeflemektedir. Bu sayede deniz aşırı enerji tedarik zincirini güvence altına almayı planlamaktadır.

Çin'in gerçekleştirmek istediği bu proje büyük çaplı ekonomik yatırımların yanında önemli diplomatik girişimleri de gerektirmektedir. Çin'in kurmayı planladığı kara ve demir yolları, limanlar, boru hatları ağları, uluslararası çapta yatırımlardır ve çok taraflı projelerdir. Bu projelerin gerçekleştirilmesi için projelere muhattap ülkeler ile Çin arasında büyük bir diplomasi trafiğine ihtiyaç duyulmaktadır. Çin bu proje ile sadece kendi ekonomisini güçlendirmeyi değil proje ortaklarının da aynı ölçüde kazanacağını yani bu projenin kazan-kazan temeline dayalı olduğunu partner ülkelere kanıtlamak zorundadır. Çin kaynakları ile yapılacak olan altyapı yatırımları bu ülkelerin kendi kaynakları ile gerçekleştiremeyeceği çapta projeler olduğu için bu durumdan bu ülkeler de kazançlı çıkacaklardır.

Yıllardır kapalı bir siyasi yönelimle yönetilen Çin, yakın dönemde ekonomisini de bu şekilde geliştiremeyeceğini düşündüğü için daha küreselci bir politika izlemeye karar vermiştir. Kapalı politika sebebiyle yıllardır dünya tarafından tam olarak anlaşılamayan ve diğer halklar tarafından hak ettiği kadar tanınmayan Çin kültürü bu dönemde küresel çapta tanınan ve geçerliliği olan bir kültür haline getirilmeye çalışılmaktadır. Bu projenin hedeflerinden birisi de budur.

Uluslararası ilişkilerde en önemli unsurlardan birisi de devletlerin imajıdır. Devletlerin imajlarını geliştirmesini ve uluslararası çapta bilinirliğini arttırması için yapması gerekenler sadece kendi ülkesi içindeki sorunları halletmesi değildir. Bununla beraber uluslararası organizasyonlara imza atmalı, uluslararası yardım kuruluşlarını

doğrudan desteklemeli ve özellikle Birleşmiş Milletler nezdinde itibar edilen bir konuma sahip olması gerekmektedir. Bu açıdan bakıldığında özellikle son yıllarda Çin bu konuya daha fazla önem vermeye başlamıştır. BM Güvenlik Kurulu'nun beş daimi üyesinden birisi olan Çin, bu açıdan son derece güçlü bir konuma sahiptir. 2008 yılında düzenlediği Yaz Olimpiyatlarında milyonlarca dolar harcayarak o zamana kadar yapılmış en görkemli olimpiyat oyunlarına ev sahipliği yapmıştır. Aynı zamanda Çin'in Afrika açılımı kapsamında Afrika'nın ekonomik olarak zor durumda olan bölgelerinde sağlık taramaları, çeşitli altyapı yatırımları ve doğrudan destekler sağlayarak bu yönden de tanınırlığını arttırmayı hedeflemektedir. Tek Kuşak Tek Yol Projesi de Çin'in yıllardan beri oluşturmaya çalıştığı yeni Çin imajını destekleyen bir projedir.

Çin'in bir parçası olmak istediği ve çok kutupluluk temeline dayalı yeni dünya düzeninde en önemli partneri Rusya olarak görülmektedir. İki ülke de mevcut siyasal konjontürden son derece rahatsızdır ve bunu en üst kademe olan devlet başkanı makamından dile getirmeye çekinmemektedirler. Örneğin, Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin'in Münih konuşması ve Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in Şangay İşbirliği Örgütü zirvesinde yaptıkları konuşmalar bu durumu gözleri önüne sermektedir. Bu şekilde hareket eden iki aktörün ortak siyasal çıkarlarını arttırmak için işbirliklerine girişmeleri kaçınılmaz bir durumdur. Rusya ve Çin'in coğrafi olarak birbirlerine yakın olmaları ve birbirlerinin kaynaklarına ihtiyaç duymaları bu işbirliklerini derinleştirmektedir.

Rusya'nın geniş toprakları ve kuzeyden deniz ile çevrelenmiş olması ona büyük hareket kabiliyeti sunmaktadır. Rusya karadan ve denizden Avrupa'ya ulaşımı kolaylaştıran konumundadır ve diğer etkenlerin yanı sıra bu özelliği ile de dikkat çekmektedir. Böylece, bu projede istenilen partner haline gelmektedir. Çin, çok ihtiyacı olan enerjiyi çoğunlukla deniz yolları ile sağlarken bu deniz yollarının çok güvenilir olmaması ve bu bölgelerde rakibi olan ABD güçlerinin bulunması Çin'i alternatif yolları arayışına sokmuştur. Rusya'ya yapılan yatırımlar ve ilişkilerin istikrarlı tutulması için geliştirilen mekanizmalar bu gerekçelerle de anlamlandırılabilir.

Tek Kuşak Tek Yol Projesi, hem kapsadığı coğrafya hem de öncelikli ekonomik hedefleri bakımından Avrasya bölgesine son derece önem vermektedir, bu



sebeple de bu projede Rusya'nın ortaklığı kaçınılmaz bir durumdur. Rusya'yı dışarıda bırakan bir projenin başarıya ulaşamayacağı Çinli makamlar tarafından net bir şekilde bilinmektedir. Bu durumun farkında olan Rusya bu projeden faydalanmak istemekte silah ticareti ve enerji tedariki kıskacında sıkışan Rus ekonomisini bu sayede güçlendirmeyi ve çeşitlendirmeyi hedeflemektedir.

Çalışma üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Tek Kuşak Tek Yol Projesi kapsamlı olarak irdelenmiştir. Öncelikle projenin Tarihi İpek Yolu ile olan bağlantısı araştırılmış ve bu projenin tarihi İpek Yolu'ndan ayrıştığı noktalar tartışılmıştır. Bununla birlikte Tek Kuşak Tek Yol Projesinin ortaya çıkış süreci, Çin'in bu proje ile ilgili hedefleri ve diğer aktörlerin projeye yönelik tutumları ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Daha sonra bu proje kapsamında gerçekleştirilen ve halen sürdürülen projelere değinilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde Rusya-Çin ilişkileri mercek altına alınmıştır. Bu bölümde Rusya-Çin ilişkilerinin tarihsel gelişimi ele alınmış, bu bağlamda iki ülke arasında çeşitli alanlardaki ilişkiler irdelenmiştir. Özellikle Soğuk Savaş sonrası gelişen ve farklı dinamikler ortaya koyan Rusya-Çin stratejik ortaklığı sebep sonuç ilişkileri bağlamında incelenmiştir. Bu bağlamda özellikle, iki ülke arasındaki ekonomik, enerji ve askeri ilişkiler ele alınmış ve iki ülke arasındaki işbirliği artırmak için atılan ortak adımlara da yer verilmiştir.

Son olarak çalışmanın üçüncü bölümünde, Tek Kuşak Tek Yol projesi bağlamında Rusya-Çin ilişkileri ele alınmıştır. Öncelikle Rusya'nın projedeki yeri ve önemi üzerinde durulmuş ve Çin'in bu proje bağlamında Rusya'ya bakış açısı tartışılmıştır. Daha sonra iki aktörün projenin gerçekleştirilebilmesi için oluşturdukları uluslararası çaptaki mekanizmalar mercek altına alınmıştır. Ardından proje kapsamında iki ülke arasında gerçekleştirilen ve gerçekleştirilecek olan ortak altyapı yatırımları ve projeler ayrıntılı bir şekilde işlenmiştir. Son olarak ise projenin güncel durumu ve yapılan çalışmalar üçüncü bölümün sonunda değerlendirilmiştir.

## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **TEK KUŞAK TEK YOL PROJESİ**

#### **1.1.Yeni İpek Yolu'nun Tanımı ve Kapsamı**

2013 yılında Çin başkanı Xi Jinping tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması ve modern eşdeğerinin kurulması teklifinde bulunarak, Tek Kuşak Tek Yol Projesini dünyaya duyurmuştur. Projeyi kapsayan demiryolu ağları, kara ve deniz yolları, boru hatları ve şebeke ağları Çin'in Orta Asya, Batı ve Güney Asya üzerinden Avrupa ile bağlanmasını sağlayacaktır. Tek Kuşak Tek Yol'un daha önce gerçekleşen tüm projelerden daha büyük ve daha kapsayıcı olması hedeflenirken maliyeti de buna eşdeğer olarak çok büyük olması öngörülmektedir. Bazı verilere göre projenin tahmini maliyeti 4-8 trilyon ABD doları arası olacaktır (Desjardins, 2018). Proje çok sayıda ülkeyi kapsamayı amaçlamaktadır. Çin kaynaklarına göre, Tek Kuşak Tek Yol Projesi sadece fiziki bağlantıyı değil, aynı zamanda ekonomik işbirliğini, siyasi koordinasyonu, ticareti, finansal işbirliğini ve sosyokültürel birliği içeren, dünyanın en büyük platformunu oluşturacaktır. Çin Devlet Konseyi 2015 yılında Tek Kuşak Tek Yol hareket planını iki parça şeklinde yetkilendirmiştir; İpek Yolu Ekonomik Kuşak ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu (Jinchen, 2016).

#### **1.1.1. Tarihi İpek Yolu'nun Dünü ve Bugünü**

İpek Yolu insanlık tarihinin en büyük başarısı olarak görülebilir. İpek yolu yüzyıllarca Avrasya'nın önemli ticaret hattını oluşturmuştur. Tarihi İpek Yolu, Pasifik'ten Atlantik'e halkları ve ülkeleri birbirlerine bağlayan bir ticaret ağı olmasının yanı sıra yüzyıllarca insanlar, fikirler, teknolojiler ve farklı konularda etkileşimlerin gerçekleştirilmesine vesile olmuştur. Bu yolun zorlu ve çok uzun olması seyyahları korkutmamıştır. Hatta tarihi İpek Yolu çok uzun süre kullanılmıştır ve yüzyıllarca ekonomik, siyasi ve kültürel alanlarda önemli katkılar sağlamıştır (Savchenko & Smolina, 2015). Tarihi İpek Yolu sadece Doğu ve Batı'yı birbirine bağlamakla kalmamış, aynı zamanda ülkeler arasında ciddi iletişimler sağlamıştır. Bu yol sayesinde halklar arasında çeşitli irtibatlar oluşturulmuştur. Bu yolun önemi sadece

mal değişimlerini gerçekleştirmiş olmasından değil, aynı zamanda ũlkelerin kũltũrlerini zenginleştirmiş olmasından da kaynaklanmaktadır. Bilgi, felsefe ve hatta dinler arasında değişimler tarihi İpek Yolu sayesinde mũmkũn olmuştur. Bŕylece, ũlkelerin birbirlerini ve ũretimlerini tanıma fırsatları olmuştur. Tarihi İpek Yolu farklı isimlerle anılmıştır, bu isimleri genel olarak bu yol ũzerinde ticareti gerçekleşen mallar ũzerinden almıştır. Sonuç olarak bu uzun ve Avrasya kıtası için bũyũk ŕnem taşıyan yol 1877 yılında Alman coğrafyacı Ferdinand Von Richthofen tarafından “İpek Yolu” olarak adlandırılmıştır (Sack, 2017).

İpek en çok ticareti yapılan ve batılıların ilgisini çeken bir ũrũn olmuştur. İpeğin ũretimi asırlarca Çin sırrı olarak kalırken sonrasında yapılışı herkes için bilinir hale gelmiştir (Asia-Travel, 2019). İpeğin ũretimini Çin imparatorları gizli tutmaya çalışmış olsalar da bu bilgi ŕnce Hindistan’a, sonrasında ise Japonya’ya ve Fars İmparatorluğu’na, son olarak da Batı’ya kadar ulaşmıştır. Orta ağlardan 19. yũzyıla kadar bu yol aktif olarak kullanılırken sadece faydalı bir rota değil, aynı zamanda dŕnemin taleplerine de uygun hale gelebilen bir yol olmuştur. Yani keskin sınırları ve rotaları olmaksızın tũccarlara farklı yŕnler seçme olanakları da bu yol ũzerinden sunulmuştur. Buna ŕnek olarak Romalı’ların Fars devleti ũzerinden gitmek yerine Kafkasya ũzerinden geçmeyi tercih etmesi dŕnemin alternatif yollarının ŕnemli bir ŕrneęidir (UNESCO, 2019).

Tarihi İpek Yolu rotalarının bazıları ŕnem kazanırken, bazıları da zamanla ŕnemini kaybetmişlerdir. Bu durum dŕnelere gŕre değişim gŕstermiřtir. ŕrneęin, Çinli kaşif Zhang Jian milattan ŕnce 140-130 yıllarında Orta Asya ziyareti sırasında Hotan’da Nefrit taşının çıkarılmasının geliştiğini ve bu taşın Han İmparatorluğu’na taşınabileceğini dũřũnmũřtũr. Çin Hotan arasında Nefrit taşının ticaretini III. Yũzyıla kadar Yũeiler (eski Orta Asya halkı) gerçekleştirmişlerdir. Hexi koridoru, Tarım Havzası’ndan Hotan’a ulaşan yol çok eski dŕnemlerde oluşturulan ticari bir rotadır. Bu değerli taş için karşılık olarak Çinliler ipek gŕndermiřlerdir. Bu değişim ipeğin Orta Asya’ya ilk ulaşım ŕneklerinden birisidir. Bu dŕnemde Batı meridyen yolu ŕnemli rotalardan biri olmuştur. Bu yol Çin’in gũney kısmını Orta Asya ve Gũney Sibiryaya ile bağlamıştır. Milattan ŕnce birinci yũzyılın ortalarında “Kır” yolu faaliyette olmuştur. Kır yolu Kara Deniz ve Azov Deniz kıyılarını Orta Asya ile bağlamıştır. VI. Yũzyılda Kuzey Yolu aracılığıyla Orta Asya ve Bizans arasında ticari ilişkiler

kurulmuştur. Bu yol İsficab, Otrar ve Semerkand'dan Horezme uzandıktan sonra Aral Denizi güneyinden Kazak bozkırlarını geçerek İtil'e ulaşmıştır, oradan da Kafkas dağlarını aşarak Bizans'a kadar ulaşmıştır. Bu rota İpek Yolu açısından Avrasya'nın merkezinde yer alan Kazakistan topraklarının ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. VI-XIV. yüzyıllar arasında İpek Yolu üzerinde önemli ticari ve diplomatik kervanlar yolculuk yapmıştır. Bu dönem için Suriye – İran - Orta Asya – Güney Kazakistan – Talas Vadisi – Chuy Vadisi – Issık gölü – Doğu Türkistan istikametinde önemli yollar oluşturmuşlardır (Nurdzhalov & Karibdzhanova, 2019). İpek Yolu ticaretinin başlamasında halkların kendilerinde olmayan ve başka halklarda bulunan mallara duyulan ilgi önemli bir etken olmuştur. Bu ilgi ticareti tetiklerken ticari yolların gelişmesi için de önemli adımların atılmasını sağlamıştır. O dönemlerde deniz yollarının pek gelişmemiş olması kara yollarının gelişmesini ve daha fazla kullanılmasını sağlamıştır. İpek Yolu'nda ticaret dönem dönem değişiklikler göstermiştir. Bazı dönemlerde çok fazla ticaret yapılırken, bazı dönemlerde yavaşlamış ya da tamamen durmuştur. Savaş dönemlerinde ticaret dururken barış dönemlerinde artmış ve gelişmiştir.

İpek Yolu üzerinde ticaretin bitmesi nedenlerini incelediğimizde önemli gelişmeler göze çarpmaktadır. Bu gelişmeler arasında Batılıların ipek, porselen ve daha önce ticaret yaparak sahip oldukları malları kendilerinin üretmeye başlamaları, 1500 yıllarında artık Avrupalıların deniz yolları konusunda kendilerini geliştirmeleri ve böylece kara yolundan daha hızlı olan deniz yolu ile taşımacılığın sağlanmasının yanı sıra kıtada değişen politik durumlar da bu faktörler arasında yer almaktadır (China Highlights, 2019).

İpek Yolu insanlık tarihine çok önemli katkılarda bulunmuştur. Bu yol üzerinde bulunan ülkelere ekonomik artılar sağlarken, farklı medeniyetlerden gelen halklarla tanışmalarını, birbirlerini anlamalarını ve birbirlerinden yeni şeyler öğrenmelerini sağlamıştır. İpek Yolu, ülkeler arasında malların değiş tokuşunun yanı sıra kültürel, dini, felsefi anlamda da birbirleri ile kaynaşma, tanışma, öğrenme fırsatları sunmuştur. Tarihi İpek Yolu kültürel sınırların ortadan kaldırılması açısından da etkili olmuştur.

Tüm bu nedenlerden dolayı Tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması konusu gündemde kalmaya devam etmiştir. Özellikle Çin'in önderliğinde bu konu üzerinde daha fazla kafa yorulmuş ve çalışmalar başlatılmıştır. Devletler bu yolun tekrardan canlanmasının önemli olduğunun farkına varmışlardır. Bundan dolayıdır ki ülkeler, Çin'in önderliğini yaptığı Tek Kuşak Tek Yol Projesini desteklemektedirler. Tek Kuşak Tek Yol Projesi Yeni İpek Yolu olarak günümüze uyarlanacak ve mevcut talepleri karşılayacaktır. Tarihi İpek Yolu asırlarca üzerinde bulunan ülkeler için pozitif etkilere sahip olmuştur, onları ekonomik olarak güçlendirmiş ve zenginleştirmiştir. Aynı şekilde Çin, günümüzde bu yolun tekrardan canlanması ile ülkelerin refahının artacağını savunmaktadır. Bölge ülkeleri, Çin'in bu projesini ilk destekleyenlerden olmuşlardır. Bu bağlamda gerçekleşen projelere dahil olmuşlar ve altyapılarını geliştirmeye başlamışlardır.

Rusya, kendi açısından bu durumu önemli olarak değerlendirmiştir ve kendi toprakları üzerinde geçecek yol hatları için hazırlıklar başlatmıştır. Yüzyıllar geçerek farklı öncelikler gündeme alınmış olsa da Tarihi İpek Yolunu canlandırmak için atılan bu adımlar, tarihi İpek Yolu'nun öneminin unutulmadığını ve eskiden beri kıymetli olan bu güzergâhın günümüz için de önemli olduğu ve hala eski zamanlarda yarattığı etkiyi yaratabileceğini göstermektedir. Tarihi İpek Yolu'nun eşdeğeri olan Tek Kuşak Tek Yol için gelişmiş teknolojilerden faydalanılacaktır. Böylece, taşımacılık ve ulaşım hızlanarak halklar arasında iletişim daha kolay gerçekleşecek ve seçenekler artacaktır.

Tek Kuşak Tek Yol Girişimi aslında 2000'li yıllarda Çin'in Batı eyaletlerini geliştirmek için altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesi ile başlamıştır. Sonrasında ise daha da ilerleyerek komşuları ile altyapı bağlarının kurulması ve geliştirilmesi hedef alınırken, girişimin amacı kara ve deniz yolları ile Avrupa'ya uzanmak olmuştur. Çin'in Cumhurbaşkanı Xi Jinping 2013 yılında Kazakistan ziyareti sırasında Tek Kuşak Tek Yol projesi ile ilgili resmi açıklama yapmıştır ve Yeni İpek Yolu'nun bir parçası olan Ekonomik Kuşağı duyurmuştur. Bir ay sonra ise Endonezya'da bu projenin diğer bir parçası olan Deniz İpek Yolu'nu da kamuoyuna tanıtmıştır (Baruah, 2018).

Tek Kuşak Tek Yol projesinin en önemli özelliği Avrasya kıtasındaki ülkeleri birbirlerine bağlayacak olmasıdır. Kurulacak ağlar ve bağlar çeşitli alanları kapsarken ekonomik alandaki işbirliklerini daha da arttıracaktır. Bu doğrultuda çeşitli

projelerin gerçekleştirilmesi planlanmaktadır, projeler milli ve bölgesel gelişmenin sağlanması için öncelikle altyapıların geliştirilmesi ile başlayacaktır. Tek Kuşak Tek Yol projesi taşımacılık ağlarını genişletecek ve çeşitli pazarların bağlanmasını mümkün kılacaktır. Bunun yanı sıra, Avrasya'nın üretim kapasitesini genişletip geliştirecektir. Malların, sermayenin, ham kaynakların, enerjinin taşınmasını sağlarken insanlar arası iletişim, kültür ve bilgi değişimi gerçekleşecektir. Bu bağlamda büyük yatırımlara imza atılması beklenmektedir. Yatırımlar; yollara, demiryollarına, limanlara ve hava yollarına yapılacaktır. Bunların yanında enerji şebekeleri kurulacak, boruhatları ve yüksek hız fiber-optik kablolar bağlanacaktır (Ghiasi & Zhou, 2017).

Bazıları, Tek Kuşak Tek Yol girişimini, ikinci dünya savaşı sonrasında ABD tarafından Avrupa ülkeleri için geliştirilen Marshall Planı olarak adlandırılan ekonomik desteğe benzetmektedirler. Çin'in pozisyonu ise bu konuda farklı ve projeler arasında hiçbir benzerliğin olmadığı yönündedir. Çinli diplomat Le Yucheng "Finansial Times"e verdiği mülakatta diğer konuların yanında bu konuya da açıklık getirmiştir. Le Yucheng iki girişimin barış döneminde altyapı desteğini sağlaması haricinde hiçbir benzerliklerinin olmadığını, Marshall Planı'nın ABD ve Sovyetler Birliği arasında olan rekabet sırasında ortaya atıldığını ve bundan kaynaklanan bir ideolojik hedefi benimsediğini söylemiştir. Tek Kuşak Tek Yol girişimi ise ekonomik işbirliğini ve ülkelerin birbirine bağlanmasını amaçladığını söylemiştir. Ayrıca, Marshall desteğinin net sınırları olduğunu, Sovyet ülkeleri ve Doğu Avrupa ülkelerini kapsamadığını da ifade etmiştir. Le Yucheng geniş kapsamlı olan Tek Kuşak Tek Yol projesinin çerçevesinde karşılıklı danışma, işbirliği ve herkes için fayda (kazan-kazan) prensiplerini benimsendiğini dile getirmiştir (Anderlini, 2018).

Mevcut haliyle Tek Kuşak Tek Yol projesi Marshall planından yedi kat daha büyüktür. Tek Kuşak Tek Yol projesi kapsamında çeşitli bölgelerde birçok proje finanse edilmiştir ve edilecektir. Girişimin önemli yatırım kurumları olan Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ve İpek Yolu Fonu farklı coğrafyalarda geliştirilen çeşitli projelere destek vermektedirler. Buna örnek olarak, Tek Kuşak Tek Yol için ilk yapılan yatırımlardan biri olan Pakistan'da Gwadar limanının inşası olmuştur. Bu proje için çalışmalar 2013 yılında, Tek Kuşak Tek Yol projesinin duyurulmasının hemen ardından, başlatılmıştır. 2015 yılında Xi Jinping'in Pakistan ziyareti sırasında

proje resmi olarak duyurulmuştur ve 2017 yılında başlaması için planlar yapılmıştır. Bu projenin 2030 yılında bitmesi beklenmektedir. Bu projenin tahmini maliyeti 62 milyar dolara kadar ulaşmıştır (Merics, 2018) Gwadar limanı projesi bölgede çok önemli bir yeri olan Çin-Pakistan ekonomik koridorunun oluşması için atılan kayda değer bir adımdır. Gwadar Limanı, bu özel koridorun bitiş noktasıdır ve stratejik konumu ile açık bir odak noktası haline gelmektedir. Bitiş noktası Gwadar limanı olan bu koridor proje açısından çok büyük önem taşımaktadır (Irshad, Xin, & Arshad, 2015).

Tek Kuşak, Tek Yol Projesi kapsamında gerçekleştirilecek projelerin %70'ini enerji, demiryolları, boru hatları ve diğer ulaşım projeleri oluşturmaktadır. Tek Kuşak, Tek Yol'un kapsayacağı bölgelerin altyapı yatırımı talebi ve ihtiyaçları büyüktür. Asya Kalkınma Bankası, Asya'nın 2030 yılına kadar altyapı yatırımları için 26 trilyon ABD dolarına ihtiyaç olduğundan bahsetmiştir. Kuşak ve Yol girişimi bağlamında herkesin altyapı ihtiyaçlarını ve en önemlisi, Tek Kuşak Tek Yol projesi bağlamında gerçekleştirilecek projeler için yatırım yapılması beklenilmektedir. Bununla birlikte, Asya Kalkınma Bankası, Asya'nın altyapı faturasının karşılanması kamu ve özel sektörler arasında 40 / 60'a bölünmesinin muhtemel olduğunu vurgularken, Tek Kuşak Tek Yol projeleri, diğer kaynaklardan gelen yatırımların artması için temel oluşturacaktır. Tek Kuşak, Tek Yol için risklerin azaltılması büyük önem arz etmektedir. Tek Kuşak, Tek Yol tıpkı Marshall Planının yaklaşık 70 yıl önce yaptığı gibi savaştan zarar gören Avrupa'nın geri kazanılması ve yeniden inşasını tetiklediği gibi, erdemli bir ekonomik gelişme döngüsü için bir katalizör olabilme potansiyeline sahiptir. Kuşak ve Yol Girişimi, Trans-Asya Demiryolları gibi sınırları aşan projeleri destekleyerek Avrasya genelinde ekonomik bağları güçlendirmeye yardımcı olacaktır, bu vesileyle istikrarlı bir stratejik rol oynamasında etkili olacaktır (Balhuizen, 2017).

14-15 Mayıs 2017 tarihinde Pekin'de ilk Tek Kuşak Tek Yol uluslararası işbirliği zirvesi gerçekleştirilmiştir. Zirveye yaklaşık 60 ülke temsilcisi katılım sağlamıştır. Zirveye Avrupa liderlerinden Çekya Cumhurbaşkanı, İtalya ve İspanya Başbakanları ve farklı devlet kademelerinden diğer ülke temsilcileri katılmışlardır. Bu zirvede liderler serbest ticareti destekleyeceklerini ve korumacılık politikaları ile mücadele edeceklerini tekrarlamışlardır. Gerçekleşen ilk zirve Tek Kuşak ve Tek Yol projesini gerçek bir uluslararası girişim haline getirmek için önemli adımlardan biri

olmuştur. Bu zirvede tüm uluslararası kamuoyunun Tek Kuşak ve Tek Yol girişimine ne kadar ilgi duydukları görülmüştür. Diğer ülkeler bu projeye çeşitli şekillerde destek vereceklerini belirtirken, Çin bu toplantıda İpek Yolu Fonuna daha fazla kaynak sağlayacağı konusunda söz vermiş ve Yeni İpek Yolu boyunca sağlık ve barınma gibi insancıl programlara da daha fazla katkı sağlayacaklarını taahhüt etmiştir (OBOReurope, 2017). Atılan bu adım ülkelere Çin'in ne kadar istekli olduğunu ve maddi olarak kaynaklarını esirgemeyeceğini göstermiştir.

25-27 Nisan 2019 tarihleri arasında Çin'in başkenti Pekin'de İkinci Tek Kuşak Tek Yol zirvesi gerçekleştirilmiştir. Zirveye 37 devlet yüksek temsilcisi katılmıştır. Zirvede devletler arası anlaşmalar ve Xi Jinping söylemine göre şirketler arası 64 milyar dolar değerinde anlaşmalar imzalanmıştır ve bunun yanı sıra taraflar 283 projede anlaşmışlardır (Ria Novosti, 2019). Bu rakamlar girişimin bu zaman zarfında ne kadar büyüdüğünü ve ilgi çektiğini daha da belirgin hale getirmektedir.

Tek Kuşak, Tek Yol projesi için gerçekleşen ikinci zirvede Çin Devlet Başkanı Tek Kuşak, Tek Yol projesini şeffaf hale getireceklerini belirtmiştir. Bunun yanında finansal sürdürülebilirlik sağlayacaklarını ve yolsuzlukla mücadele edeceklerini de dile getirmiştir. Bu konu ile ilgili Disiplin Denetimi Merkez Komisyonu Sekreter Yardımcısı Li Shulei Tek Kuşak Tek Yol şirketlerini yolsuzluktan temizleyeceklerini ve Tek Kuşak Tek Yol projesine dahil olacak şirketler için kılavuzların hazırlandığını belirtmiştir (Manukov, 2019).

Tek Kuşak Tek Yol projesinin genişlemesinin açık göstergesi olarak İtalya ile imzalanan anlaşmalar görülebilmektedir. İtalya gelişmiş ekonomiler arasında Çin'in küresel yatırım programına dahil olan ilk ülke olmuştur. Xi Jinping Roma'ya ziyareti sırasında 2,5 milyar dolar değerinde 29 anlaşmaya imza atılmıştır. Ayrıca, ülkeler arasında şemsiye anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma İtalya'yı resmi olarak İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolu'nun bir parçası haline getirmiştir. Bu görüşmeleri takiben iki ülke bakanları enerji, finans ve tarım alanlarında anlaşmalar imzalamışlardır. Bu anlaşma ile Çin iletişim ve inşaat şirketinin Trieste limanına ulaşımına izin verilmiştir. Bunun yanı sıra Çin'in İtalya ile Genova limanının gelişmesine de katkıda bulunacağı konusunda anlaşma imzalanmıştır. Böylece, İtalya G7 ülkeleri arasında Çin'den para alan ilk ülke haline gelmiştir (BBC, 2019). Gelişen



bu durum proje sınırlarının genişlemesinin göstergesi olup, katılım sağlamak isteyen tüm taraflar için açık olduğunu göstermiştir.

Tek Kuşak Tek Yol Projesi'nin genel itibari ile ne kastettiğini ve neyi kapsadığını bilirse de proje detaylı şekilde açıklanmamıştır. Bazı yorumcular projeyi fazlası ile pahalı olan Çin'in Emperyalist gücünün yoğun genişlemesi olarak açıklarken, bir kısmı projenin faydalı olacağını söylemektedir; bazıları ise çeşitli tehditler ile karşılaşılabilineceğini, hatta başarısız olabilme durumlarını ele almışlardır. (Griffiths, 2017). Mevcut fikirler ve tereddütlere rağmen Çin bu projenin gerçekleştirilmesi konusunda çok ısrarlıdır ve başarılı olması konusunda çok gayret sarf etmektedir. Aynı zamanda bu girişimin en olumlu yönlerinden birisi herkesi kapsayacak olması ve kapsadığı ülkelerde önemli altyapı çalışmaları yürüterek mevcut sorunları temelden çözme potansiyeline sahip olmasıdır.



Şekil 1: Tarihi İpek Yolu. Kaynak: <http://www.silkroutes.net/orient/mapssilkroutrade.htm>

### 1.1.2. Yeni İpek Yolu Ekonomik Kuşağı

Otuz yıllık yapısal değişim ve dünyadaki diğer ülkelere kıyasla hızlı büyüme, Çin'i dünya ekonomisinin lokomotifi ve dünyanın iki önde gelen ekonomilerinden biri haline getirmiştir. Ayrıca bu dönemde Çin, dünyanın en büyük üreticisi ve çok çeşitli

endüstriyel ürünler ihracatçısı olmuştur. Bundan dolayıdır ki ülkeler ve ekonomilerinin gelişmeleri için etkili ekonomik koridorların oluşturulmasının, pazarların genişletilmesinin ve eşit altyapı koşullarının önemli faktörler olduğu çok iyi bilmektedir. Kuşak ve Yol projesi, tüm katılımcı taraflar için, kuşkusuz çeşitli ekonomik ve ticari alanlarda yeni ufuklar yaratacaktır (Idrissov, 2016).

Tek Kuşak Tek Yol'un kara kısmını oluşturan İpek Yolu Ekonomik kuşağı Çin'i Avrupa'ya bağlayan üç rotadan oluşmaktadır. Bunlar; Basra Körfezi, Ak Deniz (Batı Asya aracılığıyla) ve Hint Okyanusu'dur (Güney Asya aracılığıyla). İpek Yolu Ekonomik Kuşak, Tek Kuşak Tek Yol projesinin en önemli parçasıdır. Bu bağlamda Çin farklı ülkeler ile ikili işbirliği anlaşmaları imzalamıştır. Ekonomik Kuşağın parçası olan doğu Çin'i İran'a bağlayan demiryolu hattı dahil birkaç proje hazırlık aşamasındadır. Bu demiryolu hattı Avrupa'ya kadar uzanacaktır. Bu demir yolu Çin'in karadan Avrupa'ya bağlanması açısından çok büyük önem taşımaktadır. Çin bölgede de kara bağlantılarını güçlendirmektedir. Buna örnek olarak, proje bağlamında Laos ve Tailand ile yeni demiryolu bağlantıları oluşturmak amacıyla ve devamında Endonezya ile yüksek hızlı demiryolu projesi için çalışmalar başlatmış olmasını gösterebiliriz. Çin bu projeleri devletler ile gerçekleştirirken özel firmalar da bu projede yer almak için büyük çaba sarf etmişlerdir. 200'den fazla uluslararası şirket Tek Kuşak Tek Yol projesi bünyesinde ortaklık anlaşmaları imzalamıştır.

Finansal açıdan girişimi güçlendirmek ve bu bağlamda gerçekleşecek olan projelere yatırım yapmak için 2014 yılında Çin, 40 milyar Dolarlık İpek Yolu Fonu'nu kurmuştur. Bu çalışmalar sadece projeyi aktif hale getirmek için atılmış olan ilk adımlardan biridir. Proje çalışmaları başlıca altı önemli ekonomik koridorun gelişmesini amaçlamaktadır. Bunlar yeni Avrupa kara köprüsü, Çin – Moğolistan – Rusya, Çin – Orta Asya – Batı Asya, Hindistan – Çin Yarımadası, Çin – Pakistan ve Bangladeş – Çin – Hindistan – Myanmar'dır (Jinchen, 2016).

Çin tarafından başlatılan Tek Kuşak Tek Yol projesi çeşitli alanları kapsayan ve devamlı olarak gelişmekte ve genişlemekte olan bir dev projedir. Tek Kuşak Tek Yol projesinin rotaları ve alanları konusunda farklı çalışmalar yürütülmektedir. Demiryolu ağları bunlardan birisidir. Bu bağlamda üç demiryolu koridorunun inşa edileceği bilinmektedir. Bu demiryolları Kuzey, Orta ve Güney olarak ayrılmıştır. Kuzey koridoru Kazakistan ve Rusya Federasyonu üzerinden geçerek Baltık denizine

kadar gidecek ve oradan da batıya Belarus ve Polonya üzerinden Almanya ve Hollanda'ya ulaşacaktır. Orta Koridor Orta Asya ülkeleri üzerinden İran, Türkiye, Balkan yarımadası ve burdan da Fransa'nın limanlarına ulaşacaktır. Güney koridoru Bangladeş, Pakistan ve Hindistan üzerinden geçecektir (Tacc, 2017).

### 1.1.3. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu

Tek Kuşak Tek Yol projesinin kara yolu açısından en önemli ülkeler olarak Orta Asya ülkeleri belirirken, deniz yolları açısından Güneydoğu Asya ülkelerine büyük önem yüklenmektedir. Çin Cumhurbaşkanı Xi Jinping, Deniz İpek Yolu'nu Ekim 2013'te ilk defa Endonezya Parlamentosu'ndaki konuşma sırasında duyurmuştur. Çin liderleri eski Deniz İpek Yolunun yeni 21.Yüzyıl İpek Yolu olarak tekrar kurulmasının önemli olduğunun altını çizirken, aynı zamanda güçlü ekonomik işbirliklerinin, ortak altyapı projelerinde yakın işbirliğin, güvenlik işbirliğinin, deniz ekonomisinin güçlenmesinin, bilimsel teknolojik işbirliklerinin önemini vurgulamaktadırlar. Deniz İpek Yolu'nun Fujian eyaletinden başlanması planlanmaktadır; Guandong, Guanxi Hainan'ı, güneyde Malakka Boğazı üzerinden Kuala Lumpur'dan Kalküta ve Kolombo'ya uzanarak Hindistan Okyanusunu geçerek Nairobi'ye kadar, Nairobi'den Kuzeye Afrika Boynuzuna kadar ulaşacaktır. Oradan da Kızıl Deniz üzerinden Akdenize, akabinde Atina'ya kadar gidecektir, sonrasında ise Venedik'teki kara İpek Yolu ile birleşecektir.

Deniz İpek Yolu Çin'i sadece Avrupa'ya değil, aynı zamanda Afrika'ya da bağlayacak önemli bir girişimdir. Bu sayede Çin enerji kaynaklarının özellikle petrol ulaşım rotalarının güvenliğini sağlayacaktır. Çin ekonomisinin %60'ı dış ticarete bağlıdır ve dış ticaretin %80'i ise deniz yolu ile gerçekleşmektedir. Bu açıdan bakıldığında deniz yollarının gelişmesinin ne denli önemli olduğu gözler önüne serilmektedir. Kasım 2012'de Çin Komünist Partisinin 12. Milli Kongresinde Hu Jintao, deniz kaynaklarını güçlendirmek, deniz ekonomilerini geliştirmek, deniz ekosistemini korumak, deniz haklarını korumak ve Çin'i "Deniz Gücü" olarak inşa etmek için kapasitelerinin güçlendirilmesi gerektiğini dile getirmiştir (Yoshikawa, 2016).

Deniz İpek Yolu'nun inşasında Cibuti, Etiyopya, Gabon, Kenya, Mozambik, Mısır, Senegal, Tanzanya, Tunus gibi ülkeler önemli rollere sahiptirler. Bu açıdan Süveyş kanalı da büyük önem kazanmaktadır. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun gelişmesi için Çin şirketleri Tayland, Kamboçya, Endonezya, Malakka boğazı, Myanmar, Sri Lanka, Pakistan ve Cibuti gibi ülkelerde önemli yatırımlara imza atmaktadırlar (Keith Johnson, Dan De Luce, 2018).

21. Yüzyıl Deniz Yolu projesi, ekonomik entegrasyon, serbest ticaret, bilimsel ve insan kaynaklarının dolaşımını teşvik ederek deniz yollarının geliştirilmesini amaçlamaktadır. Yeni İpek Yolu için Ming hanedanlığı zamanında Zheng Hen'in seyahat rotasından esinlenilmiştir. 2017 yılında Çin, Deniz İpek Yolu'nu açıklarken, deniz sektörleri için sanayi bölgeleri oluşturulmasının ve Deniz İpek Yolu boyunca ekonomik ve ticari işbirliğin önemini vurgulamıştır. Ayrıca, benzer çalışmalarda Çin işletmelerine teşvik sağlayacağını duyurmuştur. Bunun yanı sıra Çin 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu üzerinde bulunan ülkelerde çalışmalar yaparak turistik rotaların ve yüksek kaliteli turistik tesislerin geliştirilmesini sağlayacağını ifade etmiştir. 2017 yılının Haziran ayında Pekin, Tek Kuşak Tek Yol Projesi kapsamında Deniz yolu işbirliğini açıklarken proje vizyonunu üç Mavi Ekonomik Pasaj olarak sınıflandırmıştır. Önerilerden ilki, Çin - Hint Okyanusu – Afrika – Akdeniz rotasında Mavi Ekonomik Pasajı kuşağın karadan devam eden kısmına bağlanacaktır. Çin - Endonezya yarımadası Ekonomik Koridoru, Çin Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) ve Bangladesh – Çin – Hindistan – Myanmar Ekonomik Koridoru bu kısmın parçalarıdır. İkincisi pasaj, Çin – Okyanusya – Güney Pasifik rotasında Mavi Ekonomik Pasajı Güney Çin denizinden Pasifik Okyanusuna ulaşmaktadır. Üçüncü pasaj ise; Çin'den Avrupa'ya giden Mavi Ekonomik Pasajdır ve Arktik Okyanusu'ndan uzanacaktır. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projesinin öncelikleri; Mavi ve Yeşil Gelişme; Okyanus Temelli Refah; Denizyolu Güvenliği; İnovasyonun Gelişmesi ve İşbirlikçi Yönetim olarak belirlenmiştir (World Tourism Organization, 2019).

Çin'in gerçekleştirdiği uluslararası ticaretin %80'lik ezici bir kısmı deniz yolları üzerinden gerçekleşmekteyken, Tek Kuşak Tek Yol Projesi gibi Çin'in çok büyük bir anlam yüklediği bu projenin deniz yolları üzerine de odaklanması kaçınılmaz bir durumdur. Deniz yollarının güvenliği Çin için güvenli ticaret rotaları ile birlikte enerji tedariki açısından da son derece önemlidir. Aynı zamanda Deniz İpek

Yolu Projesi, Tek Kuşak Tek Yol Projesinin sadece Avrasya bölgesine odaklanan bir proje olmaktan çıkmış olduğunu, projenin Afrika ve Okyanusya bölgelerine de ulaşım sağlanacağını göstermektedir.



Şekil 2: Tek Kuşak Tek Yol. Kaynak; <http://www.silkroutes.net/OBOR/9MapWallStreetJournal.jpg>

## 1.2. Projenin Amacı ve Hedefleri

Çin bu girişime önemli yatırımlar yaparken bu projeden büyük beklentilerinin olması gayet doğaldır. Bu bağlamda projeye bakışı açısından ortaya çıkan önemli beş hedef belirlenmiştir. Bunlar; siyasi koordinasyon, imkanlar birliği, engelsiz ticaret, ekonomik entegrasyon ve halklar arası bağlılıktır (Xinhuanet, 2015). Bu proje ile Asya, Afrika ve Avrupa arasında bağlantıların güçlendirilmesi amaçlanmaktadır. Bundan dolayı demiryolu ağları, deniz yolları, hava yolları daha da önemli bir hal almaya devam etmektedirler. Ayrıca, enerji altyapıları gelişecek ve boru hatları sayısı artmaya devam edecektir. Genel itibari ile projeye bakıldığında yeni ağların oluştuğunu görmek mümkündür. Tek Kuşak Tek Yol Projesi dünya ekonomisinin işleyişini değiştirebilecek kapasiteye sahip iddialı bir projedir.

Çin Kalkınma Bankası müdürü Hu Huaibang Tek Kuşak Tek Yol'un Çin'in ekonomik yapısal reformlar gerçekleştirmesine yardımcı olacağını söylemiştir. Böylece Çin, sanayisini yenileyecek ve ucuz toptan üretiminden uzaklaşacaktır. Çin, aşırı kapasiteli şirketleri Tek Kuşak Tek Yol ülkelerine dağıtmayı planlamaktadır. Bu az gelişmiş ülkelerde kendi sanayi temellerinin oluşturulmasına yardımcı olurken Çin'i de fazla üretimden kurtaracaktır. Çin'in doğu eyaletlerine kıyasla batı eyaletleri ekonomik açıdan daha az gelişmiştir, bu girişimle Orta Asya ile kara bağlantısı kurarak batı eyaletlerinin de gelişmesi sağlanacaktır (Cai, 2017).

Tek Kuşak Tek Yol Projesi, Çin'e önemli ekonomik ve siyasi kazanımlar elde etmesi için büyük fırsatlar sağlamaktadır. Bu kazanımlar arasında en önemlileri Çin için ihracat pazarının genişlemesi, Çin parasının uluslararası kur olarak teşvik edilmesi ve aynı zamanda ticaretteki mevcut kısıtlamaların azaltılması olarak açıklanabilir. Girişim sayesinde ülkeler arası ulaşım altyapısı güçlendirilerek mevcut masraflar azaltılacaktır. Çin birikimini daha faydalı kullanmak amacıyla yurtdışında altyapı projelerine yatırım yapmaktadır. Önemli bölgelere yatırım yapılarak taşıma rotaların çeşitlendirilmesi sağlanacaktır (China Power, 2019).

Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, Tek Kuşak Tek Yol Projesinin jeopolitik araç olmadığını, kapsayıcı işbirliği olduğunu ve eskimiş Soğuk Savaş mantalitesi ile bakılmaması gerektiğini söylemiştir (Müller-Markus, 2016).

Çin'in büyük bir ekonomiye ve dünyanın en büyük ihracat rakamlarına sahip olması nedeniyle ucuz ulaşım ve mallarını kolay ve hızlı taşıma yolunu araştırması ve geliştirmesi bu proje için büyük teşvik konusu olmuştur. Ekonominin ülke içinde altyapı yatırımlarına bağımlı olması da bu proje için önemli bir lokomotif oluşturmuştur. Gelişen ve yükselen şirketler ülke içinde zorlanırken dışarıda fırsatlar aramak durumunda kalmışlardır. Bu girişimin en önemli motivasyonu ise Çin'in enerji kaynaklarına güvenli ulaşım ihtiyacı olmuştur. 1980 yılından beri Çin'in enerji ihtiyacı %500 artmış ve dünyanın en büyük enerji tüketicisi haline gelmiştir. Ayrıca projenin Çin'e getireceği faydalar arasında; proje kapsamında altyapısı gelişen ülkelerin ekonomilerinin büyümesi ile birlikte, Çin'in mal ve hizmetlerine taleplerinin artması olacaktır (Djankov, 2016).

Tek Kuşak Tek Yol 24 Ekim 2017 yılında Çin Komünist Parti Anayasasına dahil edilmiştir. Bu gelişme Parti'nin dış politikaya ve bu projeye verdiği önemi daha da belirgin hale getirmektedir (Brenda Goh, 2017).

Tek Kuşak Tek Yol, bir rotadan daha fazlasıdır. Proje, içinde ekonomik yatırımlar ve kültürel etkileşimler gibi yumuşak güç unsurlarını da barındırmaktadır. Bu bağlamda Tek Kuşak Tek Yol Projesi markalaşmaya başlamıştır. Bu proje kapsamında Çin küresel çapta prestije sahip ve sorumluluk alabilecek bir figür haline gelmiştir. Yaptığı ve yapacağı yatırımları ile geri kalan dünyaya yardım eden, böylece siyasi sermaye ve etkisini yükselten Tek Kuşak Tek Yol Projesi, sıradan bölgesel bir proje olmaktan çıkmıştır. Kendi bünyesinde çeşitli alanları kapsarken bölgesel olarak da genişlemeye devam edecektir. İlk başlarda proje Avrupa, Asya ve Afrika'yı kapsayacak gibi görünmüştü de sonradan projenin gerçekten küresel olduğu anlaşılmıştır. 2017 yılının Mayıs ayında gerçekleşen zirvede Güney Amerika Devlet Başkanlarının katılımı bunu kanıtlamıştır. 22 Ocak 2018 yılında Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi Latin Amerika ülkeleri ile gerçekleşen bir zirvede onların projeye katılmaları gerektiğini ve doğal olarak zaten projede yerlerinin olduğunu söylemiştir (Brinza, 2018).

Çin kendi ulusal döviz kurunu, iş gücünü, teknolojisini ve diğer olanaklarını bu girişim çerçevesinde taşımacılık ve altyapıyı geliştirmek için paylaşmaya ve kullanmaya hazır olduğunu ve bu olanakların ülkeler için uygun şekilde sağlanacağını açıklamıştır. Tek Kuşak Tek Yol projesi ekonomik, siyasi, kültürel ve stratejik alanlarda önemli potansiyel yaratmaktadır.

Tek Kuşak Tek Yol projesi Çin dış politikasının önemli bir unsuru haline gelmiştir. Projeyi diplomatik açıdan değerlendirirsek Tek Kuşak Tek Yol'un Çin diplomasininin temel odağı olduğunu ve Çin'in bu konu ile ilgili ciddi uğraş sarf ettiğini fark ederiz. Swaine, Tek Kuşak Tek Yol Projesinin amacı, öncelikleri ve sonuçlarını değerlendirirken bu projenin amacını, genel olarak çok kutuplu dünyanın inşası, ekonomik küreselleşme ve kültürel çeşitliliğin sağlanması, bunun paralelinde de küresel serbest ticaret rejiminin desteklenmesi, açık bölgesel işbirliğine dayalı herkes için faydalı olacak bir sistemin kurulması olarak açıklamıştır. Temel olarak bu projenin amacı Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birleştirilmesidir. Yatırımları teşvik etmek, tüketimi, talep ve iş olanaklarını sağlamak, halklar arasında kültürel değişimi

geliştirmek şeklinde devam etmiştir. Çin Dışişleri Bakanlığı tanımıyla bu projenin amacı: Çin için Batı bölgelerinin geliştirilmesi ve böylece dış dünyaya bağlanması, dünya sanayi zincirinde Asya'nın rolünün büyütülmesi ve bu bölgeler ile kader birliğinin kurulması olarak açıklanmıştır (Swaine, 2015).

Mart 2015 yılında Çin Dışişleri Bakanlığı bir hareket planı açıklamıştır ve bu planda Tek Kuşak Tek Yol projesinin hedeflerini; devletlerarası iletişimin geliştirilmesi, üst düzey devlet ilişkilerinin geliştirilmesi, ekonomik stratejilerin oluşturulması, bölgesel iş birliklerin güçlendirilmesi, altyapı planlarının koordinasyonunun güçlendirilmesi, ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi, enerji nakil hatları gibi daha güçlü altyapı bağlantıların kurulması, ticaret anlaşmalarının imzalanması, denetleme standartlarının oluşturulması ve finansal entegrasyonun güçlendirilmesi, halklar arası bağlarının pekiştirilmesi amacıyla öğrenci değişim programlarının gerçekleştirilmesi, uzmanların yetiştirilmesi, kültürel değişimlerin teşvik edilmesi ve turizmin geliştirilmesi olarak sıralamışlardır (China Power, 2019).

Tek Kuşak Tek Yol Projesinin beşinci yıldönümü münasebetiyle 27 Ağustos 2018 tarihinde gerçekleşen sempozyumda Xi Jinping, yerli halklar için faydalı olacak projelerin hayata geçirilmesinin önemini vurgulamış, bunun yanı sıra pazarın genişlemesi sürdürülürken ticari dengenin korunmasının altını çizmiştir. Aynı zamanda Tek Kuşak Tek Yol sadece ekonomik işbirliğini amaçlamadığını, aynı zamanda küresel gelişme kalıbının iyileştirilmesi ve küresel ekonominin sağlıklı gelişmesinin teşvik edilmesi olarak açıklamıştır. Zhao Lei'ye göre Tek Kuşak Tek Yol girişimi tarihi İpek Yolu üzerinde ve ötesindeki ülkeler için çok ihtiyaçları olan desteği sağlayacaktır (Lei, 2018).

Xi, Tek Kuşak Tek Yol projesinin beşinci yıldönümü münasebetiyle gerçekleşen sempozyumda, Kuşak ve Yol projesini açıklarken bu girişimin jeopolitik müttefiklik veya askeri birlik değil de, ekonomik bir işbirliği girişimi olduğunu söylemiş ve bu süreci şeffaf ve herkese açık olan bir süreç olarak tanımlamıştır (Bloomberg N. , 2019).

Projenin amaçlarını incelerken, diğer hedefler ile birlikte sınırları aşan ticaret darboğazlarının hafifletilmesi de en önemli noktalardan biridir. Bu açıdan Kuşak ve Yol ülkeleri kargo nakliyatını hızlandırmak için taşımacılık altyapılarının inşasını hızlandırmışlardır. Sınırlararası elektronik ticaret hızlı şekilde büyümekte olup,



Alibaba raporlarına göre 100 milyon kişi yani müşterilerinin yarısı Kuşak ve Yol'un kapsadığı bölgelerdendir (Xiaotong Liu, 2018).

Ortak çıkarlar bu projeyi anlamlandırılan önemli bir unsurdur. Bu bağlamda ortak sorumluluklara sahip ve ortak geleceğe sahip bir topluluğun oluşması önemli yer almaktadır. Ticaret ve yatırım konularında işbirliğinin gelişmesi ülkeler arasında ortak çıkarların ve ekonomik tamamlayıcılığın gelişmesini tetikleyecektir. Çin haber ajansı bilgilerine göre, Tek Kuşak Tek Yol projesi ülkelerin ekonomik olarak büyümesini sağlarken, aynı zamanda ilgili ülkelerin ekolojik kapasitelerinin korunmasına da önem verecektir. Aynı şekilde kapsadığı ülkelerde toplumun genel sağlık konuları ile de ilgilenerken durumun iyileştirilmesini amaçlamaktadır. Yeteneklerin gelişmesi ve Yol Kuşak ülkelerinde kalifiye personellerin yetiştirilmesi de öncelik olacaktır. Kuşak ve Yol girişiminin gelişmesi ve sürdürülebilir olması için istikrar önemli bir faktördür ve bunun için Pazar ağlarının oluşturulması önceliklidir (Xinhua, 2017).

Tek Kuşak Tek Yol'un inşası, çok kutuplu dünya söylemlerine cevap vermekte olup, ekonominin küreselleşmesi, kültürel çeşitlilik, toplumun bilgilendirilmesi, açık bölgesel işbirliğinin ruhunu desteklemektedir. Ayrıca küresel serbest ticaret sisteminin korunmasına ve dünya ekonomisinin açıklığına katkıda bulunacaktır. Bir Kuşak Bir Yol girişiminin ortak inşasının amacı, ekonomik serbest dolaşımını teşvik etmek, kaynakların etkin bir şekilde tahsis edilmesini ve piyasaların derin entegrasyonunu teşvik etmek olacaktır. Girişim büyük bir ekonomik vizyon oluşturmaktadır. Yani, Yeni İpek Yolu boyunca ülkelerde ekonomik politikaların oluşturulmasını, üst düzey ve derin bölgesel işbirliğini teşvik etmekle birlikte bölgesel ekonomik işbirliği için açık, hoşgörülü, dengeli ve faydalı bir çerçeve oluşturmak bu hedefler arasındadır. Tek Kuşak Tek Yol boyunca yer alan devletler aralarında bilgi alışverişini, gümrük işbirliğini güçlendirecekler, birbirlerinin gümrük kontrol mekanizmalarını ve yasama organlarını tanıyacaklar, aynı zamanda denetim, karantina, sertifikalaştırma, akreditasyon ve istatistik konularında da ikili ve çok taraflı işbirliği sağlanacaktır. Böylece Dünya Ticaret Örgütü'nün ticareti kolaylaştırma anlaşmasının gerçekleşmesini sağlamış olacaklardır (Pasolstvo Kitaya v Rossii, 2015).

### 1.3. Projenin Partnerleri ve Yapılan Anlaşmalar

Tek Kuşak Tek Yol projesi sürekli gelişen ve genişleyen bir projedir. Her sene işbirliği yapılan ülke, şirket ve kurumların sayısının artması da tam olarak bu özelliğinden kaynaklanmaktadır. Tek Kuşak Tek Yol projesi kapsamında birçok anlaşmaya imza atılmıştır. Anlaşmaların belli amaçlara hizmet etmesi hedeflenmiştir. Bu hedefler genel itibari ile ele alındığında en önemli gündemlerinin stratejik ortaklıkların oluşturulması olduğu görülmektedir. Bu kapsamda önemli sayıda devletler arası anlayış ve ortaklık anlaşmaları imzalanmış ve çok sayıda proje gerçekleştirilmiştir. Proje kapsamında Rusya, Orta Asya ülkeleri, Pakistan, Endonezya, Sri Lanka, Brunei, Bangladeş vb. ülkeler ile önemli anlaşma ve projelere imza atılırken, son dönemde Afrika ve Latin Amerika ülkeleri de imzalanan önemli anlaşmalarla bu projeye dahil olmuşlardır. Yapılan anlaşmaların çoğu Tek Kuşak Tek Yol'un gerçekleşmesi için elverişli altyapı yatırımları kapsamaktadırlar.

Asya kıtasında projenin verimliliği için Pakistan kesinlikle göz ardı edilemez, bu nedenle Çin, Pakistan'da çeşitli projelere imza atmıştır. Çin Pakistan ekonomik koridoru için inşa edilen Gwadar limanı göze çarpan projelerden birisidir. Çin Pakistan arasında imzalanan diğer önemli bir proje Karachi-Lahore otoyolun inşaatıdır. Bu bağlamda 22 Aralık 2015 tarihinde Çin inşaat şirketi ile Pakistan Milli Otoyol Yönetimi arasında kontrat imzalanmıştır. Bu Pakistan-Çin ekonomik koridorunun taşımacılık altyapısının en büyük projesidir. Yolun toplam uzunluğu yaklaşık 1152 kilometredir. Ayrıca, Pakistan'da Ji Lahm nehri üzerinde 10 Ocak 2016 tarihinde Karot hidroelektrik santrali inşaatı başlatılmıştır. Bu, Tek Kuşak Tek Yol Fonu'nun ilk yabancı yatırım projesi olmuştur. Çin ve Pakistan projenin 2021 yılına biteceğini vaadinde bulunmuşlardır. Elektrik santrallerinin maliyeti toplam 1.74 milyar dolar tutarındadır (Xin Z. , 2019).

Tek Kuşak Tek Yol'un Endonezya için etkisini irdelersek Ya-Wan hızlı demiryolu yapımına değinmek gerekir. Hızlı tren başkent Jakarta'yı Endonezya'nın en büyük dördüncü şehri olan Bandung ile bağlayacaktır. İki ülkenin raporlarına göre hattın toplam uzunluğu yaklaşık 150 kilometre olacak ve Demiryolu inşaatında tamamen Çin teknolojisi kullanılacak ve Çin standartları ile yapılacaktır. Hızlı tren sayesinde Jakarta'dan Baldung'a yolculuk 40 dakika kısılacaktır. Jakarta-Bandung

arası hızlı tren yapımında kısa sürede önemli gelişmeler yaşanmıştır. Bu çerçevede 4000'den fazla kargo treni Çin'den Avrupa'ya ulaşmıştır. (Xinhua, 2017).

Afrika'daki projelerden birisi Kenya'da Mombasa-Nairobi demiryolu inşaatı olmuştur. Mayıs 2014 yılında Çin ve Kenya arasında Mombasa-Nairobi demiryolu inşaatı için anlaşma imzalanmıştır. Demiryolu 2017 yılında açılmıştır. Bu proje Kenya'nın bağımsızlığını kazanmasından bu yana gerçekleşen en büyük altyapı projesi olmuştur. İpek Yolu'nun canlanması için Afrika kıtasında en çok ekonomik yardım alan ülkelerden biri Kenya'dır (BBC, 2017).

Tek Kuşak Tek Yol projesi İran ulaşımı üzerinde de büyük etki yaratacaktır. Bu Tahran-Mashhad arasında hızlı tren inşaatı ile mümkün hale gelecektir. İran Cumhurbaşkanı, 6 Şubat 2016 yılında sözü geçen hızlı demiryolu projesi açılışına katılmıştır. Proje İranlı mühendisler ve Çin şirketi tarafından inşa edilecektir. Yaklaşık 1.8 milyar dolar değerindeki projenin 2021 yılında tamamlanması beklenmektedir (Global Construction Review, 2019).

Tek Kuşak Tek Yol'un Güneydoğu Asya ülkeleri üzerindeki tesiri de etkileyicidir. Girişim kapsamında Çin - Laos arasında demiryolu hattı inşaatı başlamıştır. 25 Aralık 2016 yılında başlayan projenin 2021 yılında tamamlanması beklenmektedir. Bu proje sayesinde Çin sınırından Laos'un Vientiane şehrine dört saatte ulaşım sağlanacaktır (One Belt One Road Initiative, 2018).

Bangladeş'te Tek Kuşak Tek Yol Projesi kapsamında Sheila GanJie Santrali'nin ikinci aşaması başarı ile tamamlanıp inşaat aşamasına geçmiştir. Yapım aşamasında olan proje bittikten sonra Bangladeş'teki elektrik kaynaklarının kıtlık sorununu çözecektir (Pasha, 2018).

Çin'de 14-15 Mayıs 2017 tarihleri arasında Tek Kuşak Tek Yol projesi kapsamında "Uluslararası İşbirliği için Kuşak ve Yol Forumu" adlı zirve gerçekleştirilmiştir. Zirve sonunda 30 dünya lideri arasında küreselleşme ve serbest ticaret konulu ortak protokol imzalandı. Bu zirve yılın en büyük diplomatik olayı olarak değerlendirilmiştir (Singh, 2017).

2018 yılında gerçekleşen zirve sırasında Çin, 37 Afrika ülkesi ve Afrika Birliği ile mutabakat zaptı imzalamıştır, tüm Afrika ülkeleri ile işbirliği belgelerinin imzalanmasını amaç edinmiştir. Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu Başkanı Xia Qing'e göre bu şekilde Çin Afrika halkları için faydalı

sonuçlar elde edebilecektir. Çin'in, Tek Kuşak Tek Yol'un gelişmesi için işbirliği yaptığı ölkeler sayısı gün geçtikçe artmaktadır. Çin bazlı Xinhua haber ajansına göre 2018 yılında işbirliği anlaşması imzalanan ölkeler sayısı 123'e ulaşmıştır. Bunlardan 105'i Asya, Afrika, Avrupa, Latin Amerika ve Güney Pasifik bölgesindeki ölkelerdir. Bunun yanı sıra, benzer işbirliği belgeleri 29 uluslararası organizasyon ile imzalanmıştır (Xinhua, Xinhuanet, 2018). “Kuşak ve Yol” bağlamında işbirliği belgeleri; Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı, Birleşmiş Milletler Sanayi Kalkınma Örgütü, Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Programı, Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu, Birleşmiş Milletler Nüfus Fonu, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı, Dünya Sağlık Örgütü, Dünya Fikri Mülkiyet Örgütü, Interpol ve benzeri örgütler ile imzalanmıştır.

Proje hedeflerinden birisi mevcut işbirlikleri derinleştirmek ve iletişim vasıtalarını geliştirmektir. Çin hükümeti bu amaçla, Özbekistan, Türkiye ve Belarus ile uluslararası taşımacılık ve stratejik ortaklık anlaşmaları imzalamıştır. Malezya hükümeti ile de suların barışçıl kullanımı için anlaşma imzalanmıştır. Başka ölkelerle de benzer ve farklı anlaşmalara imza atılmıştır (Xinhua N. A., 2017).

Çin'in bu proje vasıtasıyla ulaşmak istediği diğer hedef, sanayi yatırımları genişletmek ve kolaylaştırılmış ticareti sağlamaktır. Bu konuda ASEAN ile Serbest Ticaret Anlaşması, Hong-Kong ve Macau ile Yakın Ekonomik Partnerlik Anlaşmaları imzalanmıştır. Ayrıca, Çin-Pakistan, Çin-Körfez Arap Ülkeleri İşbirliği Konseyi, Çin-Sri Lanka, Çin-Gürcistan, Çin-Avrasya Ekonomik Birliği arasında Serbest Ticaret Anlaşmaları imzalanmıştır. Bunlar haricinde Çin Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma ASEAN'ın on üyesi (Brunei, Endonezya, Filipinler, Kamboçya, Laos, Malezya, Myanmar, Singapur, Tayland, Vietnam) ve diğer altı ölkeler (Çin, Güney Kore, Japonya, Avustralya, Hindistan, Yeni Zelanda) arasında imzalanmıştır (Devonshire-Ellis, 2017).

Projenin duyurulmasından 5 yıl sonra Çin'in Tek Kuşak Tek Yol projesi üzerinde bulunan ölkeler ile ticareti 5.5 trilyon ABD dolarını geçmiştir. Bu süreçte 82'den fazla yurtdışı ekonomik ve ticari işbirliği alanları oluşturulmuştur. Bu rakamlar Tek Kuşak Tek Yol projesinin gerçekleştirilmesi için harekete geçildiğini ve etkili adımların atıldığını göstermektedir (Xinhua, 2018).

Tek Kuşak Tek Yol Girişimi konsepti Birleşmiş Milletler Genel Kurulu ve Güvenlik Konseyi belgelerine de dahil edilmiştir. Çin ülkelerin gelişmeleri için yollarının yapılmasını desteklerken enerji altyapılarının gelişmesi için de ciddi çaba sarf etmektedir. Devletlerarası işbirliklerin geliştirilmesi karşılıklı ticaretin geliştirilmesi anlamına geldiğinden 2013 yılında girişimin ilanından hemen sonra 82’den fazla ekonomik ve ticari ağ kurulmuştur. Bu projeler için 28,9 milyar dolar yatırım yapılmış ve bunun karşılığında 244 bin iş yeri oluşturulmuştur. Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri Antonio Guterres Kuşak ve Yol girişiminin yeni bakış açısı yarattığını ve uluslararası işbirliği açısından önemli rol üstlendiğini söylemiş, yeni altyapı projeleri gerçekleştirilmesinin işsizlik sorununun çözümü için de etkili olduğunu ve bu girişimin tüm taraflar için yararlı ve avantajlı olduğunu vurgulamıştır (Dan, 2018). 25-27 Nisan 2019’da gerçekleşen İkinci Tek Kuşak Tek Yol zirvesinde Xi Jinping toplam maliyeti 64 milyar dolardan fazla olan 283 proje için anlaşmalar imzalandığını söylemiştir (Prime, 2019).

“Sanal İpek Yolu”nun kurulması Tek Kuşak Tek Yol projesinin önemli parçası haline gelmiştir. Bu bağlamda Çin, Mısır, Laos, Suudi Arabistan, Sırbistan, Tayland, Türkiye ve Birleşik Arap Emirlikleri ile birlikte, dijital ekonomi alanında uluslararası işbirliği girişimini başlatmıştır. Dijital İpek Yolu kurulumunda işbirliğini güçlendirmek için 16 ülke ile anlaşmalar imzalanmıştır. Kuşak ve Yol üzerinde bulunan ülkelerin standartların birliğini sağlamak için Çin bir eylem planı hazırlamıştır 49 ülke ve bölge ile 85 standardizasyon işbirliği anlaşması imzalanmıştır. Vergi rejimlerinin düzenlemeleri konusunda da 111 ülke ve bölgeye anlaşmalar imzalanmıştır (Portal, 2019).

#### **1.4. Projenin Gerçekleştirme Mekanizmaları**

2013 yılında Çin Tek Kuşak Tek Yol projesinin dünya kamuoyuna duyurması sonrası, proje herkesin ilgisini çeken bir unsur haline gelmiştir. Çünkü Çin projenin gerçekleştiği halde projeye dahil olan herkesin bu girişimden fayda sağlayacağı vaadinde bulunmuştur. Proje için devletlerarası çeşitli anlaşmalar imzalanmış ve fonlar kurulmuştur, fakat ilgi çeken detaylardan birisi Tek Kuşak Tek Yol adı altında herhangi bir birliğin veya kurumun oluşturulmaması olmuştur. Proje için siyasi açıdan

bir birlik kurulmadan mali giderlerin karşılanması için Asya Altyapı Yatırım Bankası ve İpek Yolu Fonu gibi mekanizmalar oluşturulmuştur. Çin'in bu inisiyatifini neden bir birlik haline getirmediği sorusuna cevap olarak Çin'in bu projeyi sınırlamaması isteği ile açıklayabiliriz. Çin projesinin sınırsız olması için çok aktif çalışmalar yürütmekte ve mümkün olduğu kadar daha çok tarafı projeye dahil etmeye çalışmaktadır.

Proje için, Çin'in de kurucu üyesi olduğu BRICS ve Şangay İşbirliği Örgütü önemli mekanizmalardır ve Çin bu mekanizmaları oldukça verimli şekilde kullanmaktadır. Çin, Tek Kuşak Tek Yol projesi açısından bu oluşumları iyi bir şekilde değerlendirmekte ve yaptığı yatırımlar ile onların da gelişmelerine katkı sağlamaktadır. BRICS ve Şangay İşbirliği Örgütü işbirlikleri için çok elverişli mekanizmalar sunmaktadırlar.

#### **1.4.1. BRICS**

BRIC kısaltması 2001 yılında Goldman Sachs bankasının Baş Ekonomisti Jim O'Neill tarafından ortaya atılmıştır. Jim O'Neill yükselen ekonomiler olan Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin'in dünya ekonomisini yeniden düzenleyeceklerini öngörmüştür (Hadavi, 2019). Ayrıca O'Neill, bu dört ülkenin nüfusu ve küreselleşme oranlarına bakarak BRICS'in Avrupa Birliği'nin ekonomisini Pazar alanı açısından geçeceğini tahmin etmiştir. Bunun yanı sıra 2050 yılı için bu ülkelerin birinci, üçüncü, beşinci ve altıncı büyük ekonomiler olacaklarını öngörmüştür. Bu ülkeler birlikte dünya nüfusunun yüzde 43'ünü, küresel işgücünün yüzde 46'sını ve dünya gayri safi yurtiçi hasılanın yüzde 25'ini oluşturmaktadır. BRICS ülkeleri, sanayileşmiş dünyanın en büyük kaynak tedarikçileri arasında yer almaktadırlar (Kundu, 2014).

Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin arasında resmi olmayan koordinasyon 2006 yılında New York'ta Birleşmiş Milletlerin Güvenlik Konseyi çerçevesinde bu ülkelerin Dışişleri Bakanlarının görüşmeleri ile başlatılmıştır. 2007 yılında ise bu görüşmenin organizasyonunu Brezilya devralmıştır. Bu durumda yakın diyalog kurma konusundaki ilgi, Dışişleri Bakanlarının periyodik aralıklarla toplanmalarını gerektirmiştir. Resmi olarak görüşmeler 2008 yılının Mayıs ayında Rusya'nın Yekaterinburg kentinde gerçekleşmiştir. 2009 yılından itibaren ise Devlet Başkanları

yıllık olarak toplanmaya başlamışlardır. 2010 yılında gerçekleşen Sanya zirvesinde Güney Afrika bu gruba katılmış ve kurum BRICS olarak tamamlanmıştır (BRICS, 2019).

BRICS'in kurulması, alternatif bir küresel ekonomik manzaraya doğru atılmış büyük bir adım olarak görülmektedir. BRICS, üye ülkelerinin uzun vadeli ortak ekonomik çıkarlarına odaklanmaktadır. Bu ise, küresel finansal ve ekonomik mimarinin reforme edilmesini, uluslararası hukukun standart ve prensiplerinin güçlendirilmesini ve ekonomilerinin birçok sektörde birbirlerini tamamlamasını desteklemektedir. (Kundu, 2014).

BRICS, kurulmasından bu yana temelini sağlamlaştırmış ve çeşitli alanlarda genişlemiştir. Bu artık zirvelerle yönetilen çok seviyeli, ulusal güvenlik toplantılarında onaylanan, Dışişleri Bakanları toplantıları ve ekonomi, ticaret, finans, iş, tarım, eğitim, sağlık, bilim ve teknoloji, kültür, düşünce kuruluşları ve dostluk şehirleri gibi çeşitli alanları da kapsayan bir süreç haline gelmiştir (BRICS Official Website, 2017). Bu bağlamda, Yeni Kalkınma Bankası, İş Konseyi ve Düşünce kuruluşları konseyi gibi işbirliği mekanizmaları oluşturulmuştur. Yeni Kalkınma Bankası 2014 yılında BRICS çerçevesinde kurulmuştur ve resmi olarak çalışmalarına bir sene sonra başlamıştır. Banka 100 milyar dolarlık bir sermayenin aktarılması ile oluşturulmuştur. Bankanın genel merkezi Şangay'dadır. Yeni Kalkınma Bankası hali hazırda 8 milyar dolar değerinde 30 projeyi onaylamıştır. Banka başkanı Kamath'ın söylemine göre 2021 yılın sonuna kadar 35-40 milyar dolar değerinde 100 projenin finanse edilmesi planlanmaktadır (Silk Road Briefing, 2019). Dünya genelinde önemli bir etkiye sahip olmak ve daha da verimli sonuçlar elde edebilmek amacıyla BRICS çerçevesinde olan pragmatik işbirliği daha da derinleşerek gelişmeye devam etmektedir.

#### **1.4.2. Şangay İşbirliği Örgütü**

Şangay İşbirliği Örgütü'nün kuruluş süreci 1996'ya kadar uzanmaktadır. 1996'da ilk defa Rusya, Çin, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan Devlet Başkanları aralarındaki sınır güvenliği konularını ele almak amacıyla görüşmüşlerdir. Görüşme başarılı şekilde gerçekleşmiş ve sonucunda katılımcılar askeri alan ve sınır güvenlikleri konularında güven anlaşması imzalamışlardır. Bu görüşme sonrası

“Şangay Beşlisi” adı altında siyasi bir birlik oluşmuştur. Bu birliğin en önemli amaçlarından birisi olarak eski Sovyet ülkelerinin ve Çin’in güvenlik ve istikrarının korunması olarak belirlenmiştir (TACC, 2016 ). Sonrasında bu topluluk üye ülkeleri arasında işbirliklerinin daha da genişletilmesi konusunda farklı anlaşmalar imzalanmaya devam edilmiştir.

15 Haziran 2001’de Kazakistan, Çin Halk Cumhuriyeti, Kurgızistan, Rusya Federasyonu, Tacikistan ve Özbekistan’ın Devlet Başkanları tarafından Şangay’da, Şangay İşbirliği Örgütü’nün uluslararası bir örgüt olarak kuruluşu ilan edilmiştir. Şangay Beşlisi mekanizmasının devamı olarak Şangay İşbirliği Örgütü sözleşmesi 2002 yılın Haziran ayında Petersburg’da gerçekleşen ŞİÖ Devlet Başkanları toplantısı sırasında imzalanmış ve 19 Eylül 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme, kuruluşun amaç ve ilkelerinin yanı sıra yapısı ve temel faaliyetlerini ana hatlarıyla gösteren temel yasal bir belgedir. 2017 yılında Hindistan ve Pakistan’ın tam üyelik statüsüne sahip olmasıyla örgüt genişlemiştir. ŞİÖ’nün başlıca amacı ortak güveni ve üye ülkeler arasında dostluğu, siyasette etkili işbirliği, ticaret, ekonomi, araştırma, teknoloji ve diğer alanlarda işbirliklerini arttırmaktır. Bunların yanında barışı korumak ve sağlamak için ortak bir çaba sarfetmek ve bölgesel güvenlik ve istikrarı sağlamak gibi amaçlarla hareket etmektedir (SCO, 2017). Bu ülkeler demokratik, adil ve rasyonel yeni uluslararası politik ve ekonomik düzenin kurulmasını desteklemektedirler. Bu arzu onları çok kutuplu dünya fikrine yakınlaştırırken, örgütün üye ülkelerinin bu bağlamda önemli adımlar atmalarını sağlamaktadır ve Şangay İşbirliği Örgütünü de bu amaçlar için önemli bir mekanizma olarak görmektedirler.

ŞİÖ ülkeleri güvenlik konusunda endişelenmektedirler ve bundan dolayı güvenlik konusuna büyük önem vermektedirler. Bu doğrultuda ŞİÖ üyeleri terörle mücadele, istihbarat paylaşımı ve askeri işbirliği gibi alanlarda işbirliği yapmaya yönelmektedirler. 2005’ten beri ŞİÖ altında Çin ve Rusya ortak askeri tatbikatlara katılmış ve ortak planlama ve operasyonel manevralar yönetmişlerdir. Ekim 2007’de Şangay İşbirliği Örgütü ve Rusya önderliğinde altı eski Sovyetler Birliği üyesi tarafından kurulan Kolektif Güvenlik Anlaşması Örgütü arasında güvenlik ve uyuşturucu kaçakçılığına karşı anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşma kapsamında terörizm ve ayrılıkçılık konularında işbirliklerin yanı sıra tüm Asya kıtasında



ekonomik entegrasyonu teşvik etmek için uzun vadeli çalışmalara girişmişlerdir (Rowden, 2018).

Şanghay İşbirliği Örgütü, tüm Avrasya bölgesinde mevcut olan ve birbirleri ile çakışan işbirliği anlaşmaları ve örgütlerin yanında son derece seçkin ve konsantre bir örnek olarak görünmektedir. ŞİÖ çok yönlü ve çok taraflı işbirlikleri geliştirme yolunda ilerlemektedir. Şanghay İşbirliği Örgütü; çok taraflı anlaşmalar ve ŞİÖ üyelerinin ortak milli çıkarlarının paylaşımı gibi gereksinimlerden hareket etmektedir. Şanghay İşbirliği Örgütü benzersiz parametrelerin her birinde muazzam potansiyele sahiptir. Ayrıca, devam eden yeni fırsatlar arayışı örgütün daha da derinleşmesi ve gelişmesini sağlamaktadır (Alimov, 2018).

Genel itibari ile değerlendirmek gerekirse Şanghay İşbirliği Örgütü mühtemelen tarihte ilk, farklı boyutlarda ve farklı etki seviyelerinde olan, farklı politik ve ekonomik potansiyellere sahip, çeşitli kültürel ve medeniyet özelliklerine sahip ülkeler arası eşit ortaklık kurma tecrübesi örneğidir. 2008 yılında Tacikistan başkenti Duşanbe’de Örgüt ile irtibatta olmak isteyen fakat gözlemci statüsünde olmayan ülkeler ve kuruluşların statülerini netleştirmek için Şanghay İşbirliği Örgütü bünyesinde diyalog ortaklığı mekanizması oluşturulmuştur. Bu mekanizma bu statüde olan ülkelerin sınırlı olsa da bu örgüt ile işbirliklerine olanak sağlamıştır. 2012 yılında Türkiye Şanghay İşbirliği Örgütüne Diyalog Ortağı statüsü ile katılmıştır. Yapılan anlaşma ile bölgesel güvenlik, terörle mücadele, uyuşturucu kaçakçılığı ve organize suçların önlenmesi ile ekonomik ve kültürel alanlar olmak üzere çeşitli konularda işbirliklerin geliştirilmesi öngörülmektedir (TC Dışişleri Bakanlığı, 2019). Türkiye’nin yanı sıra örgütün beş diyalog ortağı daha bulunmaktadır. Bunlar; Ermenistan, Azerbaycan, Kamboçya, Nepal ve Sri Lanka’dır. Şanghay İşbirliği Örgütü’ne Hindistan ve Pakistan’ın katılması sonrası örgüt Avrasya nüfusunun %60’ını kapsamaktadır. Buna gözlemciler ve diyalog ortakları eklendiğinde bu örgüt neredeyse dünyanın yarısını kapsamaktadır.

Çin, Tek Kuşak Tek Yol Girişimini uluslararası bir örgüt statüsüne büründürmeden ya da mevcut olan herhangi bir örgütün alt kuruluşu haline getirmeden, mevcut mekanizmaları kullanarak hayata geçirmeyi planlamaktadır. Bu örgütler ise, Şangay İşbirliği Örgütü, ASEAN ve BRICS gibi örgütlerdir. Bu örgütler de Çin’in Tek Kuşak Tek Yol Projesini desteklemektedirler. Örneğin, 2016 yılında

ŞİÖ toplantısında üye ülkeler İpek Yolu Ekonomik Kuşağını desteklediklerini söylemişler ve bunu bölgesel ekonomik işbirliğinin gelişmesi için uygun bir araç olarak gördüklerini belirtmişlerdir. Şanghay İşbirliği Örgütü Başkanı Kuşağın uluslararası işbirliği modeli oluşturulması için katkı sağlayacağını, ülkeler arasında bağları güçlendireceğini, yatırımları çoğaltacağını ve yeni istihdam fırsatları yaratacağını söylemiştir (Bond, 2017).

### 1.4.3. ASEAN

Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN), 8 Ağustos 1967 tarihinde Tayland başkenti Bangkok'ta; Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur ve Tayland tarafından kurulmuştur. 1984 yılında Brunei, 1995 yılında Vietnam, 1997 yılında ise Laos ve Myanmar, 1999 yılında ise Kamboçya bu birliğe katılmışlardır. Papua Yeni Gine ise gözlemci statüsüne sahiptir. ASEAN'in amaçları; 1. Güney Asya ülkelerinin refahı ve huzuru için, ekonomik büyümeyi, sosyal ve kültürel gelişmeyi ortak çabalar ile hızlandırmak; 2. Bölge ülkeleri arasındaki ilişkilerde, adalete ve hukukun üstünlüğüne saygı göstermek, Birleşmiş Milletler Tüzüğü ilkelerine bağlı kalarak bölgesel barış ve istikrarı teşvik etmek; 3. Ekonomik, sosyal, kültürel, teknik, bilimsel ve idari alanlarda ayrıca ortak ilgi alanlarında da aktif işbirliğini ve karşılıklı yardımı teşvik etmek; 4. Eğitimsel, mesleki, teknik ve idari alanlarda birbirlerine eğitim ve araştırma olanakları sağlamak; 5. Yaşam standartlarının yükseltilmesi için ticareti ortak çabalar sayesinde geliştirmek; 6. Güney Asya araştırmalarını teşvik etmek, var olan uluslararası ve bölgesel kuruluşlar ile benzer amaç ve hedefler doğrultusunda işbirliği yapmaktır (ASEAN, 2019).

ASEAN ülkelerin ekonomik güçlenmelerini amaç edinmişken ortak pazar kurmayı da hedef edinmiştir. Bu doğrultuda 2015 yılında ASEAN Ekonomik Topluluğu kurulmuştur. ASEAN Ekonomik Topluluğu bölgesel ekonomik entegrasyonu tahayyül etmektedir. Yabancı yatırımları çekmek için bu topluluk ASEAN ülkelerinde mal, hizmetlerin, yatırımların, sermayenin ve vasıflı kadroların serbest dolaşımını sağlayacaktır. Ayrıca, finansal hizmetler, fikri mülkiyet hakları ve tüketicinin korunmasında ortak standartlar belirlenecektir. ASEAN Ekonomik Topluluğu buna benzer 611 tane hedef belirlemiştir.

Çin, ASEAN'ın en büyük ticari partneridir. 2016 yılında ASEAN ülkeleri, Çin ile 368 milyar dolar değerinde ticaret gerçekleştirmişlerdir. Avrupa Birliği ise 234 milyar dolar ile ikinci sırada yer alırken, ABD 212 milyar dolar ile üçüncü sırada yer almıştır (Amadeo, 2018 ). Bu rakamlar Çin'in Güneydoğu Asya Ülkeleri için ne denli önemli olduğunu göstermektedir. Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği'nin Çin için ekonomik olarak önemli olması ve coğrafi yakınlığı bu birliği Tek Kuşak Tek Yol projesi için de önemli hale getirmektedir.

Hali hazırda yüksek ticari ilişkilere sahip Çin ve ASEAN ülkelerini Tek Kuşak Tek Yol projesi daha da yakınlaştıracaktır ve bu rakamların daha da artmasını sağlayacaktır. Tek Kuşak Tek Yol girişimi ASEAN ülkelerinin altyapı eksikliklerini ele alırken sanayi alanında da kalkınmalarını sağlayacaktır. ASEAN Ekonomik Topluluğu Güneydoğu Asya ekonomilerini tek bir pazar ve üretim üssü olarak bir araya getirirken, Tek Kuşak Tek Yol girişimi, fiziksel altyapı ve sağlam bir ticaret rejimi geliştirerek daha fazla entegrasyonu gerçekleştirecektir. Bu Çin'in komşusu olan Asya ülkeleri ile de ilişkilerinin gelişmesini sağlayacaktır (Wong, 2017).

Tek Kuşak Tek Yol projesi altyapı ve bağlantılara önem vererek ASEAN ve Orta Asya ülkelerinin ticaret, yatırım, ulaşım, bilgi ve halklar arası değişimlerinin gelişmesini teşvik etmektedir. Tek Kuşak Tek Yol bu alanlarda çalışmalar yaparken ASEAN ve Çin arasındaki bağları da güçlendirmektedir. Örnek olarak 2015 yılında 48'inci ASEAN Dışişleri Bakanları toplantısında Çinli yetkililer ilişkilerinin derinleştirilmesi için söz vermiştir (Soong, 2018).

Tek Kuşak Tek Yol, ASEAN ülkelerinin çeşitli alanlarda gelişmeleri için önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu fırsatlar sayesinde bu ülkeler su yollarının daha aktif kullanılması konusunda da önemli bir adım atmış olacaktırlar. Asya Kalkınma Bankası raporuna göre bölgesel altyapının gelişmesi için 2016-2030 yılları arasında toplam 2.8 trilyon dolara ihtiyaç duyulacaktır (Mendoza, 2018).

ASEAN ülkeleri kaynak bakımından zengin olsalar da altyapı eksiklikleri onların daha fazla gelişmelerini engellemektedir. Bu bağlamda Tek Kuşak Tek Yol girişimi altında Çin sermayesinin limanlarda, ulaşım rotalarında ve teknolojiler konusunda yatırımları, ASEAN içinde de ticaretin ve yatırımların daha da kolaylaştırılmasını sağlayacaktır (Yiming, 2017).

ASEAN 2010 yılında Bağlanırlık Ana Planı (Master Plan on Connectivity) adlı fiziksel, kurumsal ve halklar arası bağlantı kurmak için bir planı yürürlüğe sokmuştur. Bu bağlamda önemli mesafeler kat edilmiştir. 2016 yılına kadar bu çerçevede 39 girişim hayata geçirilmiştir (ASEAN, 2016). ASEAN'ın Bağlanırlık Ana Planı ve Çin'in Tek Kuşak Tek Yol Projesi arasında büyük benzerlikler bulunmaktadır. İkisi de ülkeleri yakınlaştırmayı amaç edinmişlerdir. 2009 yılından beri önemli ticaret partnerleri olan Çin ve ASEAN ülkelerinin daha da yakınlaşması için Tek Kuşak Tek Yol girişimi bağlamında ASEAN ve Çin'in girişimleri büyük öneme sahiptir. Ayrıca, bu işbirliği ASEAN ülkelerinin büyük ölçüde ekonomik olarak gelişmesini sağlayacaktır. ASEAN Ekonomik Topluluğunun yanı sıra Tek Kuşak Tek Yol Projesi de ekonomilerin daha da birbirlerine bağlanması ile entegrasyonu geliştirecektir (Kapahi, 2018).

### **1.5. Tek Kuşak Tek Yolu'nun Ekonomik Boyutu ve Gerçekleştirilen Projeler**

Tek Kuşak Tek Yol projesi ekonomik temele dayanmaktadır ve bu çerçevede geliştirilen bir projedir. Çin bu projenin siyasi bir amaç için değil, esasen ekonomik amaçlar ile başlatıldığını savunmaktadır. Proje fikrini ortaya sunanlar bu girişimin herkes için büyük ekonomik faydalar sağlayacağını belirtmektedirler. Bazı bilim adamları bu girişim ile Çin dünya ticaret akışını değiştireceğini öngörmektedirler. Çin bu girişimini duyurmasının ardından büyük projelere imza atılmıştır. En önemli projelerden biri olan Pakistan Ekonomik Koridoru ve onun parçası olan Gwadar Limanı'dır; bu Liman Çin'in Sincan bölgesini Arap Denizine ve Hindistan Okyanusuna bağlayacaktır, böylece görece daha az gelişmiş Çin'in batı bölgelerinin de gelişmesini hedeflemektedir. Çin yapacağı altyapı yatırımları ile karayolu ağlarını ve denizyolu rotalarını zenginleştirmeyi hedeflemektedir. Bu durum Çin için alternatif rotalar sağlayacaktır. Bunun sayesinde hem kendisinin ticaretini daha güvenli şekilde yapmasını sağlayacak, hem de bu yeni yollar üzerindeki ülkeler ile etkileşimini artırıp kendine özgün bir küreselleşme modelini oluşturacaktır. Bununla birlikte, yalnızca ekonomik açıdan gelişmekte olan ülkelerin değil, gelişmiş olan ülkelerin şirketlerinin de projeden faydalanması sağlanacaktır. Singapur asıllı şirket

Surbana Jurong'un başkanı Liew Mun Leong'a göre Tek Kuşak Tek Yol projesi ekonomik olarak büyük katkılar sağlayacaktır, Yeni İpek Yolu'nun ekonomik ölçeğine bakmak gerekirse Asya Pasifiğin altyapı çalışmaları için 2030 yılına kadar 26 trilyon Amerikan doları harcaması gerek olacaktır. Tek başına Asya'da ekonomik büyüme oranlarının korunması için yıllık 1.7 trilyon ABD doları maliyetinde altyapı yatırımı yapılmasına ihtiyaç duyulacaktır. (Leong, 2017).

Çin'in bu proje kapsamındaki en büyük önceliği, altyapı yatırımlarının yapılması ve milletlerin ekonomik olarak kendisine bağlılığını arttırmayı hedeflemektedir. Bu şekilde bölgesel istikrarın ve barışın korunabileceğine inanmaktadır. Bunun sağlanabilmesi için de gelişmekte olan ülkelerin altyapılarını geliştirilmesine olan ihtiyaçları ve Çin'in bu ihtiyaca karşılık verebilme kapasitesi konunun dayanak noktasıdır. Tek Kuşak Tek Yol projesi genel olarak ekonomik reformunun önemli bir parçası olarak görülmektedir. Bölgesel ekonomik düzeninin değiştirilmesi ve geliştirilmesinin sağlanması beklenmektedir. Bu anlamda Silk Road Fund (İpek Yolu Fonu) ve Asia Infrastructure Investment Bank(AIIB)(Asya Altyapı Yatırım Bankası) gibi altyapıları geliştirmek ve yatırımları desteklemek için kurulmuş olan mekanizmalar önemli yere sahiplerdir (Swaine, 2015).

İpek Yolu Fonu 29 Aralık 2014 tarihinde Pekin'de kurulmuştur; Çin Gelişme ve İhracat İthalat Bankası ve başka önemli kuruluşlardan beslenmektedir. Toplam sermayesi 40 milyar Amerikan doları ve 100 milyar Çin Yuan'ı olarak belirlenmiştir. İpek Yolu Fonu yatırımları sadece yabancı kur ile desteklemektedir. İpek Yolu Yatırım Fonu'nun en önemli hedefi Çin'in komşu ülkeleri ile olan ticaretinin artırılmasıdır (Silk Road Fund, 2018).

Asya Altyapı Yatırım Bankası 2016 yılının Ocak ayında faaliyete başlamıştır. Bankanın kuruluş amacı, Asya'da sosyal ve ekonomik açıdan olumlu etki yaratmaktır. Günümüzde onaylanmış üye sayısı 97'e ulaşmıştır (Asian Infrastructure Investment Bank, 2019). Asya Altyapı Yatırım Bankası isminde de belirtildiği gibi altyapı projelerin finanse edilmesi, bu bankanın temel işlevidir. Ayrıca, yatırımlar sayesinde Asya bölgesinin altyapısını birleştirmek ve bunun sonucunda da bölgenin teknolojik ve ekonomik olarak gelişmesini sağlamaktır. Bankanın kurulması için anlaşma 2015 yılında 57 ülke arasında imzalanmıştır. Bankanın bütçesi 100 milyar dolardır, bunun %30'u Çin'in yatırımdır (Andreevna, 2018). Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB),

Asya'daki altyapıların geliştirilmesine finansal destek sağlamayı, sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı teşvik etmeyi, bağlantıları geliştirmeyi, bölgesel işbirliğini geliştirmeyi ve diğer çok taraflı ve iki taraflı kalkınma kurumları ile ortaklık kurmayı amaçlamaktadır. 56 devlet Çin'in AIIB kurulması teklifini desteklemiştir. AIIB, belirli yatırım projelerine odaklanacaktır. Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın işlevleri aşağıdaki gibidir;

- Finansman, ortak finansman veya doğrudan kredileri sağlamak;
- Bir kurum veya şirketin sermayesine yatırım yapmak;
- Ekonomik kalkınma için krediler sağlamak;
- Özel fon kaynaklarını, kullanımlarını belirleyen anlaşmalara uygun olarak yürütmek;
- Teknik destek sağlamak.

Şimdiye kadar AIIB'nin kurulmasından bu yana 13 proje onaylanmıştır. Projelerin birçoğu diğer uluslararası kurumlardan da eş finansman alacaklardır.

Çin Tek Kuşak Tek Yol'un ekonomik ve jeopolitik alanlarını genişletip geliştirmek için ülkeleri ve şirketleri teşvik etmektedir. Bu açıdan Çin'in Kuşak Yol girişimi kapsamında 1 trilyon dolardan fazla yatırım yapma sözünü vermiş olması kayda değer bir olaydır. Bu durum batılı şirketlerin de ilgisini çekmekte ve proje kapsamının farkında oldukları için onun bir parçası olmak için çabalamaktadırlar. Yerel şirketler projede yer almak için çok hevesli oldukları gibi uluslararası şirketler de projenin kapsamından dolayı onun bir parçası olmak istemektedirler (Bradsher, 2017).

Uzmanlara göre Tek Kuşak Tek Yol projesi dünya ekonomisinin gelişmesini hızlandıracaktır. Rus uzman Aleksey Maslov'a göre Çin için önemli sorunlarından biri ürettiği mallarının daha pahalıya mal olması ve dolayısı ile Meksika, Arjantin ve Asya ülkeleri ile bu konuda yarışmasının zor olmasıdır. Çin'in bu sorunu çözmesi için nakliye masraflarının azaltılmasına olan ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Uzmanlar bu girişimin Çin'i ekonomik olarak güçlendireceği gibi siyasi açıdan da etkili kılacağını belirtmişlerdir (novosti mira, 2018).

2008 yılında gerçekleşen küresel ekonomik krizden birçok Batılı devlet olumsuz etkilenmiştir ve toparlamaları çok zor olmuştur. Buna karşın Çin ekonomik olarak dengeli kalarak 2008 Pekin Olimpiyatları'nı başarılı bir şekilde geçirmiştir. Çin

bu dönemde de ekonomik açıdan büyümeye devam etmiş ve bu sırada kendi etkinliğini yeni bir aşamaya çıkarmıştır. Çin bölgesel ve küresel seviyede işleyecek mekanizmayı kurmak için çabalar sarfetmiştir. Tek Kuşak Tek Yol projesinden sadece Çin şirketleri değil, uluslararası şirketler de ekonomik olarak fayda sağlayacaklardır. Bu bağlamda bazı şirketleri örnek alabiliriz, bunlardan America's General Electrics 2016 yılında Tek Kuşak Tek Yol projesi için malzeme siparişinden 2.3 milyar dolar kazanmıştır. Caterpillar, Honeywell, ABB gibi küresel mühendislik devleri ve lojistik şirket DHL, Linde ve BASF, Maersk gibi şirketler Tek Kuşak Tek Yol çerçevesinde projelere imza atmaktadırlar. Deutsche Bank da Çin Kalkınma Bankası ile sekiz ticari antlaşmaya imza atmıştır. (Economist, 2017).

Tek Kuşak Tek Yol projesi kapsamında Çin'in yapacağı yatırım konusundaki tahminler 1-8 trilyon dolar arası olacağı yönündedir. Yatırımlar çeşitli alanları ve ülkeleri kapsamaktadır. Bunlar Kazakistan'daki yolların inşaatı, Pakistan ve Sri Lanka'da limanların kurulması, Belarus'ta yüksek teknolojik çalışmalar için sanayi parkı inşaatı, enerji projeleri, boruhatları, Orta Asya, İran ve Doğu Afrika'yı geçecek olan demiryolu ağları olarak sıralanmaktadır. Girişim sadece bahsi geçen projeler ile sınırlı değildir, çeşitli projeleri kapsarken dünya ekonomisi için de çok ciddi katkılar sağlama potansiyelini barındırmaktadır (The New Silk Road, 2019).

Çin'in Modern Uluslararası İlişkiler Enstitüsü Direktörü Kuşak ve Yol projesinin Çin tarafından uluslararası kamuoyuna kazandırılan bir varlık olarak nitelendirirken aynı zamanda işbirliğinin gelişmesi için uluslararası bir girişim olduğunu ve dünyada büyük bir popülerliğe sahip olduğunu belirtmiştir. Tek Kuşak Tek Yol projesinin geleceğine tüm dünya umutla bakmaktadır. Merkezi bankaların %92'si, Tek Kuşak Tek Yol girişimi çerçevesinde gerçekleşen projelerin ülkelerin ekonomik olarak büyüme ve güçlenmelerinde önemli payının olacağını düşünmektedirler (russian.people.cn, 2018).

Ekonomik entegrasyonun gerçekleşmesi için Tek Kuşak Tek Yol projesi önemli temel oluşturmaktadır. Çin bu bağlamda finansal işbirliğinin derinleşmesi için daha fazla çabanın sarf edilmesini desteklemektedir. Bu çabalar; istikrarlı yatırım ve finans sisteminin oluşturulması, Asya'da krediler için bilgi sisteminin geliştirilmesidir. Kuşak ve Yol üzerinde bulunan ülkeler arasında döviz değişiminin operasyonel

ölçeğinin gelişmesine yönelik çabalar da finansal entegrasyon girişiminin bir örneğini teşkil etmektedir (Mkvk, 2017).

Tek Kuşak Tek Yol Projesi bağlamında gerçekleştirilen ve temeli atılan projeler değerlendirildiği zaman, bölge gelişimine, özellikle altyapısına, çok büyük katkı sağlayacakları şüphesizdir.

### **1.5.1. Pakistan: M4 Otoyolunun İnşası (Shorkot-Khanewal)**

Tek Kuşak Tek Yol projesi çerçevesinde gerçekleşen ilk projelerden biridir. M4 otoyolu projesi, Asya Altyapı Yatırım Bankası ve Asya Kalkınma Bankası arasındaki işbirliği ile desteklenen ilk projelerdendir. Bu proje Pakistan'daki Punjab eyaletinde Shorkot'u Khanewal'a bağlayan 64 kilometre uzunluğunda M-4 otoyolunun yapımını kapsamaktadır. Bu inşaatın ekonomik desteğini başlıca Asya Altyapı Yatırım Bankası ve Asya Kalkınma Bankası sağlamaktadırlar. Maaliyeti 273 milyon dolar olan projenin inşaatı Nisan 2016'da onaylanmış olup, projenin 2020'de tamamlanması beklenmektedir. (CSIS, 2019).

### **1.5.2. Pakistan: Hidroelektrik Üretim Kapasitesi Geliştirme; Tarbela 5 (T5HEP)**

Bu projenin amacı, Pakistan'da düşük maliyetli, temiz ve yenilenebilir hidroelektrik üretimini tercih ederek, sürdürülebilir bir şekilde elektrik üretme kapasitesini arttırmaktır. Barajın genişletilmesi sayesinde barajdan daha fazla enerji temin edilmesi sonucu, benzin ve dizel jeneratörler ile ilgili karartma ve kirlilik sorunlarının azaltılmasına da yardımcı olacaktır. Ayrıca, temiz hidroelektrik enerji üretimi, sera gazı emisyonlarının önemli ölçüde azaltılmasını sağlayacaktır. Proje kapsamında, ülkenin kuzeyinde bulunan 1974 yılında İndus Nehri üzerinde inşa edilen Tarbela barajını genişletilecek, sulama ve hidroelektrik enerji üretimi için büyük miktarlarda su tahsis edilecektir. Bu genişleme sonrası barajın kapasitesi 6298MW'a ulaşacaktır (Omer, 2018). Tarbela santralinin kapasitesinin genişletmesi için proje 2012 yılında onaylanmış ve 2022 yılında tamamlanması beklenmektedir. Projenin toplam maliyeti yaklaşık 914 milyon dolardır. Projenin mali giderleri başlıca Dünya



Bankası ve Asya Altyapı Yatırım Bankası tarafından karşılanmaktadır (World Bank, 2019).

### **1.5.3. Bangladeş: Elektrik Dağıtım Sisteminin Geliştirilmesi Ve Modernizasyonu**

Projenin başlıca amacı enerji dağıtım sisteminin yenilenip genişletilmesidir. 160 milyon nüfusa sahip olan Bangladeş'in enerji tüketimi artarken mevcut olanaklar gerekli enerji kaynakların sağlanmasında yetersiz kalmaktadır. Bu sorunlar enerji dağılım sisteminin geliştirilmesi ve modernizasyonu projesinin ortaya çıkması için itici güç halini almıştır. Projenin finansmanı, diğer yatırımcıların yanında Asya Altyapı Yatırım Bankası tarafından desteklenmektedir. Nisan 2016'da onaylanan bu projenin uygulanması halinde, kırsal alanlarda yaklaşık 12.500.000 kişiye elektrik erişimi sağlanacak ve Bangladeş'te elektrik dağıtım sisteminin kalitesi ve güvenilirliği artacaktır. Projenin 2022 yılının Aralık ayında bitmesi beklenmektedir (AIIB, 2019).

### **1.5.4. Bangladeş: Doğal Gaz Temini İçin Altyapının İyileştirilmesi**

Bangladeş'te doğal gaz ana enerji kaynağıdır. Ülke, doğal gaz altyapısına önem vermesine rağmen, artan gaz talebi ile başa çıkmakta zorlanmıştır. Mevcut gaz üretimi günde 3.150 milyon metreküplük gaz talebine karşı günde 2.700 milyon metreküptür. Bu projenin amacı, Titas Gaz Sahası'ndaki doğalgaz üretiminin verimliliğini arttırmak ve Chittagong ile Bakhrabad arasındaki gaz transfer kapasitesini arttırmaktır. Tamamlanması sonrası, proje gaz tedarikinin operasyonel esnekliğini artırarak üretim seviyesini iyileştirmeye ve gaz iletim şebekesini daha verimli hale getirilmesine yardımcı olacaktır.

Proje üç kaynaktan beslenecektir; Asya Altyapı Yatırım Bankası, Asya Kalkınma Bankası ve Bangladeş Hükümeti finansmanları. Projenin toplam maliyeti 453 milyon dolardır. Bundan 60 milyonunu Asya Altyapı Yatırım Bankası sağlarken, 167 milyon ABD dolarını Asya Kalkınma Bankası verecektir ve geri kalan 226 milyon doları Bangladeş Hükümeti karşılayacaktır. Asya Kalkınma Bankası enerji uzmanı Hongwei Zhang bu projenin Bangladeş hükümetinin enerji krizini çözmesi ve ek temiz

enerji üretim yollarına başvurarak bu sorunları çözeceğini ve böylece sürdürülebilir ekonomik büyümeye katkı sağlayacağını söylemiştir (Tribune, 2016).

#### **1.5.5. Tacikistan: Duşanbe-Özbekistan Karayolunun Yenilenmesi**

Mayıs 2016'da Asya Altyapı Yatırım Bankası tarafından finanse edilen bu proje 3. Koridor olarak adlandırılan Rusya Federasyonu'nu Basra Körfezine bağlayan, yaklaşık 7000 kilometrelik bir yolun bir parçasını oluşturmaktadır. Bu proje Tacikistan başkenti Duşanbe'yi Özbekistan sınırına bağlanacak bir otoyolu kapsamaktadır. Bu koridor bölgesel ve uluslararası hareketliliğini arttıracaktır. Bölgesel ve uluslararası ticaret açısından önemli bir yol teşkil etmekte olup, taşımacılık masraflarını azaltırken, seyahat zamanını da kısaltacaktır (ADB, 2019). Projenin yaklaşık maliyeti 105.9 milyon dolardır ve 2020 yılında tamamlanması beklenmektedir (Reconnecting Asia, 2019).

#### **1.5.6. Tacikistan: Nurek Hidro Elektrik Santrali Rehabilitasyonu**

Bu proje Tacikistan Hükümeti, Asya Altyapı Yatırım Bankası, Asya Kalkınma Bankası ve Dünya Bankası tarafından desteklenmektedir. Dünya Bankası 2017 yılında 225,7 milyon dolar miktarında finansmanı onaylamıştır. Proje Hidro Elektrik santralini güvenli hale getireceği gibi Tacikistan için kışın güvenli enerji kaynağını sağlayacak ve bunun yanı sıra ülkenin ekonomisi için de olumlu katkısı olacaktır. Santralin rehabilitasyonu yaklaşık olarak 350 milyon dolar tutarındadır. Asya Altyapı Yatırım Bankası 60 milyon dolar yatırım yaparken, Asya Kalkınma Bankası 40 milyon dolarını karşılayacak ve 24 milyon dolar da farklı kaynaklardan temin edilecektir. Santralin yenilenmesi ve kapasitesinin artırılması enerji ihtiyacı olan komşu ülkeler için de faydalı olacak ve ekonomik faydalar sağlayacaktır. Roghun barajının inşaatı tamamlanana kadar bu proje Orta Asya'nın en büyük hidroelektrik santrali olacaktır (asia-plus media group, 2019).

### **1.5.7. Endonezya: Yeniden Kentsel Düzenleme Projesi**

Bu yeniden geliştirme projesinin genel amacı, Endonezya Őehirlerinin daha az gelişmiş bölgelerindeki altyapı ve hizmetleri iyileştirmektir. İnsanların yaşam kalitelerini arttırmak için gecekondulu mahallelerinin düzenlenmesi sağlanacaktır. Bu hedeflerle birlikte toplumun düzgün altyapıya erişimi, yerel h k metlerin güçlendirilmesi, toplumun geçiminin sürdürülür olması gibi önemli sonuçlar doğuracaktır. Endonezya'da yaklaşık 24 milyon insan gecekondularda yaşamaktadır, bunlardan 11 milyonunun hijyen malzemelerine ulaşımı olmazken 9 milyon insanın güvenli ve temiz suya erişimi bulunmamaktadır. Projeden yaklaşık olarak 10 milyon Endonezya vatandaşı faydalanacaktır, bu kapsamda bu proje sayesinde daha az gelişmiş bölgelerinde olan 154 kentin en yoksul bölgelerindeki insanların hayatlarında önemli gelişme sağlanacaktır. Altyapı ve mal hizmetleri modernize edilerek bu hedefe ulaşmak mümkün olacaktır.

Asya Altyapı Yatırım Bankası, projenin Haziran 2016'da finanse edilmesini onaylamıştır. Ayrıca projeyi ekonomik açıdan Dünya Bankası da desteklemektedir (The World Bank, 2016).

### **1.5.8. Endonezya: Bölgesel Altyapı Geliştirme Fonu**

Bölgesel Altyapı Geliştirme Fonu, bölgesel altyapı projelerinin mali desteğe erişimini sağlayacaktır. Bir finansal aracı rolünü üstlenecektir. Fon, yerel yönetimlerin ekonomik kapasitelerini büyütecektir. Bunun sayesinde yerel yönetimlerin altyapı projeleri için finansal kaynaklara erişimi mümkün olacaktır. Fonun finansal kaynağı çok taraflı kurumlar tarafından sağlanmıştır. Projeler için ayrılan kaynaklar toplam 200 milyon dolardan oluşturmuştur. Bunun 100 milyon dolarını Asya Altyapı Yatırım Bankası karşımlarken, 100 milyon dolarını da Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası karşılamıştır (SMI, 2018). Fon, 2017 yılında onaylanmıştır ve işlev süresi 2020 yılına kadar belirlenmiştir (The World Bank, 2019).

### **1.5.9. Endonezya: Endonezya Barajlarının İyileştirilmesi Operasyonları**

Endonezya önemli miktarda su kaynaklarına sahiptir, ancak bölgede yağışların düzensiz olarak meydana gelmesi ülke için büyük sorunlar yaratmaktadır. Bu proje, baraj işletmesinin iyileştirilmesine yöneliktir ve su yapılarının güvenliğini sağlayacak çalışmaları kapsamaktadır. Operasyonlar, sedimantasyon yönetimi, enstrüman onarımı ve mansap su sistemlerinin geri kazanımı gibi barajları güçlendirme çalışmalarını destekleyeceklerdir. Stratejik çalışmalar, acil durum planları, bakım planları, baraj yönetim planları ve farklı metotlar da uygulanacaktır. Endonezya Hükümeti baraj Operasyonu ve Güvenliğini geliştirme projesi için Dünya Bankası ile anlaşmıştır. Uzun vadeli proje barajların işlevini önemli derecede geliştirecektir. Ayrıca, barajlar ile ilgili olan diğer altyapı çalışmalarını da gerçekleştirecektir. Böylece Endonezya toplumunun su kaynaklarını etkin bir şekilde kullanması mümkün olacaktır. Projenin amacı, 34 büyük baraj ve su deposunun rehabilitasyon ve restorasyon çalışmaları ile performans ve güvenliğini arttırmak, nehir akışını ve tortusunu gözeterek 63 barajın operasyonel hidrolojisini geliştirmektir (Herawati, 2017). Projenin maliyeti 1.6 milyar dolardır ve 2022 yılında tamamlanması tahmin edilmektedir (The Straitstimes, 2018).

### **1.5.10. Myanmar: Kombine Çevrim Termoelektrik Santrali (CCGT)**

Bu proje Myanmar'da kombine 225 MW (CCGT) çevrim termoelektrik santralinin inşasını kapsamaktadır. Santral, Myanmar'daki ana enerji kaynağı olacaktır ve ülkenin temiz enerji üretme kapasitesini arttıracaktır. Bu proje ülkenin enerji açığını karşılamaya yardımcı olacaktır. Ayrıca, 2016 yılının Mart ayında Singapur asıllı Sembcorp şirketi Myanmar Elektrik Enerjisi Bakanlığı ile 22 yıllık elektrik alım sözleşmesi imzalamıştır. Projenin yaklaşık maliyeti 300 milyon dolardır. Finansmanını Uluslararası Finans Kurumu, Asya Kalkınma Bankası, Asya Altyapı Yatırım Bankası ve bunların yanında başka ticari bankalar sağlamaktadırlar (Power Technology, 2019). 2018 yılın Ekim ayında Sembcorp Myingyan Enerji şirketi, Myanmar Elektrik ve Enerji Bakanlığı ile çalışmalara başlamıştır. Bakanlık bu

santralin günlük 37 milyon standart kübik feet doğalgaz sağlayacağını taahhüt etmiştir (HTWE, 2019).

#### **1.5.11. Umman: Yeni Bir Demiryolu Sistemi İnşası**

Projenin amacı, ülkenin kalkınmasını, ekonomisinin çeşitlendirilmesini ve bu alanda bir lojistik kutup geliştirilmesini desteklemek amacıyla yeni bir demiryolu sistemini inşa etmektir. Bunun yanı sıra projenin gerçekleşmesi ve yeni demiryolu sisteminin inşası sayesinde Umman'ın ekonomik olarak çeşitlendirilmesi, taşımacılık merkezi ve maden ihracatçısı olarak geliştirilmesi sağlanacaktır. Projenin finansmanı Aralık 2016'da Asya Altyapı Yatırım Bankası tarafından onaylanmıştır: AIIB, 60 milyon dolar tutarındaki projenin 36 milyon dolarlık kısmını destekleyecektir (Asian Infrastructure Investment Bank, 2016).

#### **1.5.12. Umman: Duqm Limanı Modernizasyonu**

Projenin amacı, Umman'ın diğer ülkelerle olan deniz ticaretini iyileştirmek ve bu sayede ekonomisini geliştirmektir. Bunun yanında, yeterli altyapının oluşturulmasını destekleyerek ticari potansiyelinin kullanılmasını sağlamaktır. Bu projenin sayesinde Umman'ın bölgesel ticari bağlantıları artacaktır. Duqm limanının stratejik konumu ise lojistik merkezi olması için büyük bir avantajdır. Proje ticari terminal ve işletme alanından oluşuyor ve toplam maliyeti 353,33 milyon dolardır. Proje finansmanı Aralık 2016'da Asya Altyapı Yatırım Bankası tarafından onaylandı; AIIB, projenin toplam maliyetinin 265 milyon ABD Doları tutarını oluşturan kısmını finanse edecektir (Tam, 2016). Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın operasyon departmanı başkanı Pang Yee Ean, Duqm limanı projesinin çok hızlı geliştiğini ve daha fazla yatırım yapacaklarını söylemiştir. Ayrıca, Umman'ın hidrokarbona dayalı ekonomiden öteye giderek çeşitleneceğini ve bunun Umman için stratejik bir adım olduğunu, böylece sanayi ve madene dayalı ekonomisinin geliştirileceğini dile getirmiştir (Prabhu, 2017).

### 1.5.13. Hindistan: Andra Pradeş 24 × 7 - Herkes İçin Enerji

AIIB, Mayıs 2017'de enerji transferinin ve dağıtım sisteminin modernizasyonu yoluyla Andhra Pradesh (Hindistan) eyaletinde elektrik enerjisinin güçlendirilmesi için Dünya Bankası ile birlikte ortaklaşa finanse edilen bir proje için 160 milyon dolar tutarında bir fon sağlamıştır (projenin toplam maliyeti 571 milyon dolar). Projenin amacı elektrik arzını arttırmak ve elektrik dağıtım şebekesinin operasyonel verimliliğini ve güvenilirliğini sağlamaktır. Yatırımların yaklaşık yarısı kırsal bölgelerde enerji arzını iyileştirmek için kullanılacak, ekonomiyi ve yerel nüfusun yaşam standartlarını iyileştirecektir (IC Partners, 2017). Proje dört bileşenden oluşmaktadır: ilk bileşeni, enerji aktarım sistemlerinin artırılıp, güçlendirilmesi; ikinci bileşeni olarak, kentsel alanlarda akıllı şebekelerin oluşturulması ve Hindistan'daki bazı şehirlerin akıllı hale getirilmesidir. Üçüncü bileşen ise, kırsal bölgelerde dağıtım sisteminin güçlendirilmesidir. Dördüncü bileşen olarak yapısal gelişme ve kapasite artırılması, aynı şekilde ticari performansın yükseltilmesidir (The World Bank, Andhra Pradesh 24X7 Power for All, 2017). Hindistan Enerji ve Yenilenebilir Enerji Bakanı Raj Kumar Singh 2019 yılının Mart ayında proje kapsamında insanların temel hakkı olan enerjiye ulaşımı sağlanacağını belirtmiştir (The Hans India, 2018).

### 1.5.14. Gürcistan: Batum Baypass Yol Projesi

Gürcistan'ın yol ve ulaşım yeterliliğini geliştirmek amacıyla Asya Kalkınma Bankası 114 milyon dolar miktarında ekonomik kaynak sağlamaktadır. Proje çerçevesinde 14,3 km yolu inşa edilecek ve bu Batum şehrini baypass etmek için kullanılacaktır. Böylece ulaşım ve taşımacılık için yol mesafesi kısılacak ve bu çok açıdan faydalı olacaktır. Asya Kalkınma Bankası Gürcistan Ülke Direktörü Yeşim Elhan-Kayalar "Gürcistan, Kafkasya Bölgesinin Taşımacılık ve Lojistik merkezi olmak için hazırdır, Asya Kalkınma Bankası bu proje ile ülkenin taşımacılık bütünlüğünü ve yol bağlantılarının sürdürülebilirliğinin artırılmasını destekliyor" demiştir. Projenin tahmini maliyeti toplam 315 milyon dolardır (Tabula, 2017). Projenin gerçekleştirilmesinden Gürcistan Bölgesel Kalkınma ve Altyapı Bakanlığı ve

Gürcistan Yollar Departmanı sorumludur. Projenin 2023 yılına kadar bitmesi beklenmektedir (Asian Development Bank, 2019).

#### **1.5.15. TANAP (Trans-Anadolu Gaz Boru Hattı)**

TANAP (Trans Anadolu Gaz Boru Hattı) projesi, TAP (Trans-Adriyatik Boru Hattı, Yunanistan-Türkiye sınırından Yunanistan ve Arnavutluk üzerinden İtalya'daki Apulia bölgesine ulaşması için boru hattı) ile birlikte Güney Gaz Koridoru'nun ve SCP projesinin (Güney Kafkasya Boru Hattı, Azerbaycan'da Hazar Denizinde bulunan Şah Deniz bölgesinden Türkiye sınırına doğal gaz taşıyacak olan doğalgaz boru hattı) bir parçasıdır. Güney Gaz Koridoru, Azerbaycan'ın doğal gaz rezervinin Avrupa pazarına erişimini sağlayacaktır. TANAP projesi için AIIB'in finansmanı 600 milyon dolar olarak Aralık 2016'da onaylanmıştır. Projenin toplam maaliyeti 8,6 milyar ABD Dolarıdır. Proje Asya Kalkınma Bankası (ADB), Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD) ve Avrupa Yatırım Bankası (EIB) tarafından finanse edilecektir. Proje, TANAP Doğal Gaz İletim Şirketi tarafından yönetilecektir. Bu sayede Azerbaycan'ın ihracat ettiği doğal gaz için pazar çeşitlenecek olup, Türkiye ve Güney Doğu Avrupa için güvenli enerji tedariki mümkün olacaktır. Trans Anadolu doğalgaz boru hattı, toplam 3,500 km olan Türkiye'den İtalya'ya uzanan hattının 1850 km'sini oluşturmaktadır (TANAP, 2019). 1 Haziran 2019 tarihi itibari ile Güney Gaz Koridoru'nun büyük bölümü tamamlanmış ve Azerbaycan doğalgazını Avrupa'ya tedarik etmek için hazır hale gelmiştir (TANAP, 2019).

#### **1.6. Tek Kuşak Tek Yol Projesi'nin Risk Analizi**

Proje genel itibari ile çok önemli gelişmelere imza atmış ve atmaya devam edecektir. Birçok ülke için faydalı olması ile birlikte bazı yorumculara göre bu proje belli riskler de taşımaktadır. Proje için en büyük risk barındıran konular arasında Tek Kuşak Tek Yol üzerindeki ülkelerin aralarında oluşabilecek sorunlardır. Bilindiği üzere, Çin'in yol inşa etmek istediği ülkeler arasında büyük sorunlar ve anlaşmazlıklar mevcuttur. Çin'in kendisinin de bazı ülkeler ile çeşitli sınır ve çıkar problemleri vardır, fakat Çin bu sorunların proje ile çözülebileceği kanaatindedir. Çin, mevcut girişimin

lkeler arasındaki işbirliği sağlayarak bu tehditleri ortadan kaldıracasını tahmin etmektedir ki, bu anlaşmazlıklar ortadan kalkmazsa bile işbirlikler sonucu elde edilen avantajların yanında bu sorunlar önemini kaybedeceğini düşünmektedir.

Riskleri ele alırken değerlendirilmesi gereken durumlar arasında Çin'in daha önce anlaşma yaptığı devletlerde hükümet değişlikleri ile projeye bakış açılarının değişimi göz ardı edilmemelidir. Örneğin, Malezya'da gerçekleşen hükümet değişikliği sonucu yeni hükümetin gelmesi ve onlardan önce Çin ile yapılan antlaşmaların gözden geçirecekleri konusunda verdikleri söz ele alınabilir. Bu durumda bazı projelerden vazgeçme söz konusu olabilir veya farklı şekilde talepler olabilir (The Economic Times, 2018). Gelişmesi öngörülemeyen bu durumların girişim için risk faktörü olduğunu göz ardı etmemek gerekmektedir ve tüm olası gelişmeleri göz önünde bulundurarak hareket etmek en doğrusu olacaktır.

Ayrı bir endişe konusu olarak bölgesel güçlerin çatışması ve anlaşamamasıdır. Bu güçler küresel seviyede etkili olan güçlerdir ve etki alanları için anlaşmazlığa sürüklenebilmeleri mümkün olabilir. Bu bağlamda bölgede Rusya, ABD ve Çin'in yanında Avustralya'nın da etkisini gösterme isteği doğal karşılanabilir. Buna bir örnek olarak Avustralya Dışışleri Bakanı Julia Bishop'un Sunday Morning Herald gazetesine verdiği mülakatta "bölge ülkelerinin egemen devletler olduğunu ve egemenliklerini korumaya devam etmelerini istediklerini belirtmesi gösterilebilir (Wroe, 2018).

Bölgesel güçler arasındaki anlaşmazlıkların en önemlilerinden birisi de Hindistan Pakistan arasındaki sorunlardır. Bu gerginlik Tek Kuşak Tek Yol projesi için risk faktörleri arasında önde gelenlerden birisidir. Çin'in Tek Kuşak Tek Yol çerçevesinde Pakistan ile gerçekleştirdiği projeler ve özellikle ekonomik koridorun inşa edilmesi Hindistan'ı tedirgin etmiştir. (Maçães, 2019). Diğer taraftan, Haziran 2019'da G20 zirvesi çerçevesinde Osaka'da Rusya, Çin ve Hindistan liderlerinin üçlü görüşmesi Hindistan'ın da ileride bu projeye aktif şekilde katılabileceğini ve ekonomik çıkarlar dolayısıyla Pakistan ile olan sorunların çözülebileceğini göstermektedir. Tarihi geçmişte olduğu gibi, gelişmiş devletler tarafından yapılan yardımlar, beraberinde farklı konuları da gündeme getirmişlerdir. Bu konular arasında başlıca insan hakları ve demokratikleşme gibi meseleler öne çıkmaktadır. Tüm taleplerin ve zorlu prosedürlerin yerine getirilmesi durumunda dahi bu taleplere maruz kalan ülkeler için gerçekten faydalı olacak destekler sağlanmamıştır. Böyle



tecrübelerin sonucunda öne sürülen Tek Kuşak Tek Yol Projesi'nin ülkeler için nasıl etki yaratacağı sorusunun sorulması gayet doğaldır. Çin'in girişimi bu açıdan ele alındığında herşeyin henüz tam olarak netleşmediği görülmektedir. Fakat, Çinli yetkililer böyle bir durumun söz konusu olmayacağını altını çizmektedirler. Çinli yetkililer gerçekleştirilecek destekler karşılığında hükümetlerden siyasi taleplerinin olmayacaklarını belirtirlerken, ülkelerin iç işlerine karışmayacaklarını da taahhüt etmektedirler. Bu nedenle bu proje için Çin oldukça fazla destek bulmaktadır. Yine de, bazı uzmanlar yapılacak altyapı çalışmalarını kısmen riskli olarak değerlendirmektedirler. Örneğin, Diplomat dergisinde Kawashima “yapılan kara yolları, demir yolları, limanlar bölgeye ekonomik açıdan katkı sağlarken, aynı zamanda Pekin için verimli iletişim yolu sağlayacaktır ve bu da gerektiği zaman askerlerini rahat bir şekilde hareket ettirebileceği anlamına gelmektedir. Şu an için Çin bu yolları kesinlikle kendi güvenliği için kullanmamaktadır, fakat Somali kıyılarında korsanlara karşı savaşın ve Güney Sudan'da barış koruma operasyonlarının gerçekleştirilmesi bu yolların farklı amaçlar için kolaylıkla kullanabileceğini göstermektedir” şeklinde yorumlamıştır (Kawashima, 2018).

Uluslararası Para Fonu (IMF) Başkanı Christine Lagarde projenin 70'e yakın ülkeyi kapsamasının tam olarak altyapı ihtiyaçların belirlenmesini zorlaştırabileceği kanaatinde olduğunu söylemiştir. Eğer bazı yatırımlara yeterince önem verilmezse sadece kağıt üzerinde kalma riskinin olduğunu altını çizmiştir. “Önemli olan altyapı eksikliklerinin tamamlanması için doğru projelerin seçilmesi ve onlara yoğunlaşılmasıdır” diye sözlerine eklemiştir. Ayrıca, ekonomi-politiğin akıllıca yürütülmesi de vurguladığı konular arasında yer almıştır (Ria Novosti, 2018). Bazı ülkelerin bu projeyi başlatan Çin'e karşı siyasi bağımlılıklarının oluşmasından kaynaklanan tedirginlikleri ve bundan dolayı proje konusunda çekingen davranmaları riskler arasında değerlendirilmektedir. ABD'nin eski Dışişleri Bakanı Tillerson, Çin'e borç iadeleri konusunda tehlikelerle ilgili uyarılar yapmıştır ve bu tabii ki dünya kamuoyunda belli derecede çekinceler yaratmıştır. IMF de bu durum için kaygılarını belirtmiştir. Çin'in kendisinde de projenin maliyeti ve getirileri konusunda endişeler söz konusu olmuştur. Harcadıkları kaynaklar ve sarf ettikleri çabaların buna değer vermeyeceği konusundaki çekinceleri doğal reflesi teşkil etmektedir (Bulloch, 2018).

## İKİNCİ BÖLÜM

### RUSYA-ÇİN ORTAKLIĞININ GELİŞME DİNAMİKLERİ

#### 2.1. Rusya ile Çin Arasında Tarihi İlişkiler

Rusya ve Çin'in coğrafi olarak yakın olmalarından dolayı köklü bir ilişkilerinin olması doğal bir durumdur. Ancak, Çin ile ilgili bilgilerin Rusya'ya nasıl ve ne zaman ulaştığına dair bilgiler günümüzde de kesin olarak bilinmemektedir. Çin hakkındaki birliger ve onların kültürleri ile ilgili aktarımlar Rus tüccarların doğu ülkeleri ile yaptıkları ticaret yolu ile Rusya'ya gelmiş olduğu düşünülmektedir. Bitişik topraklara sahip olmaları da bu açıdan önemli faktör oluşturmuş olmalıdır. Çin'e Rusya ile ilgili bilgilerin ulaşmasının da aynı yol ile gerçekleştiği düşünülmektedir.

İlk diplomatik ilişkilerin kurulması Rus diplomatı İvan Petkin'in, Tobolsk'ten Pekin'e 1618 yılında ulaşması ile gerçekleşmiştir. Rus elçisi ve heyetinin Pekin ziyareti dört gün kadar sürmüştür. Ziyaret sadece kısa olması ile değil, aynı zamanda İvan Petkin'in İmparatorun huzuruna alınmaması da ilgi çeken bir durumdur. Rus diplomatın İmparatorun huzuruna alınmamasının nedeni olarak İmparator için hediye getirmemiş olması gösterilmiştir. Ziyaretin bu şekilde kısa ve çok etkili şekilde geçmemiş olmasına rağmen ikili ilişkiler ele alındığında ilk temas olarak büyük önem taşımaktadır. Bilinen yazılı kaynaklara göre bu olay, Rus temsilcilerinin Çin resmi makamları ile bilinçli şekilde iletişime geçmesinin ilk vakası olmuştur. 1689 yılında ise iki ülke arasında Nerchinsk anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmanın esas konusu Rusya ve Çin arasında sınırlarının belirlenmesinin yanı sıra ticaretin geliştirilmesi ve suçluların karşılıklı iadesi gibi konular da ele alınmıştır (Samoylov, 2013 ).

Rusya ile Çin arasındaki ikili ilişkiler genel olarak yavaş gelişmiştir. 19. yüzyılın ortalarına doğru bazı önemli gelişmeler yaşanmıştır, Rus yerleşimleri Çin yönetimi altında olan Amur bölgesine kadar ulaşmıştır. 1858 ve 1860 yıllarında Rusya, zayıflamış Qing hanedanlığını Amur ve Ussuri nehirlerinin kuzey ve doğu bölgelerinden geri çekilmeleri için zorlamıştır. Çinlilerin geri çekildiği alan toplam 1 milyon metre kareyi oluşturmuştur. Genel olarak, ikili ilişkiler 1912 yılında Çin Cumhuriyeti ve 1917 yılında Sovyetler Birliği kurulana kadar zayıf kalmıştır. (Muzaffar & Khan, China-Russia Relations after the Cold War, 2016).

Rusya ile Çin arasında günümüzdeki anlamıyla diplomatik ilişkiler 2 Ekim 1949 yılında kurulmuştur. Bu dönemde Rusya yeni kurulan Çin Halk Cumhuriyetini tanıyan ilk ülke olmuştur (Novosti, Mexhgosudarstvennie otnosheniya Rossii i Kitaya, 2018). Bu gelişme Rusya-Çin arasındaki ilişkileri yeni aşamaya taşımıştır. 1950 yılından sonra ikili ilişkiler daha yoğun gelişmeye başlamış ve iki taraf arasında işbirliği pratik alanlarda devam etmiştir (Dueben, 2013).

İlişkilerin gelişmesine iki devlet liderinin Mao Zedong ve Stalin'in dünya görüşlerinin benzer olması büyük katkı sağlamıştır. Bu dönemde Rusya ve Çin arasındaki işbirliği alanları çeşitlendirilmiştir. Çin, Rusya'ya bazı çeşitli renkli madenler, tekstil ve hafif sanayi ürünleri ihraç ederken, Sovyetler Birliği Çin'de sanayi ve işletmelerin kurulmasında yardımcı olmuştur. Rusya, Çin bilim adamlarını ve teknik personelini eğitmiş ve yetiştirmiştir. Ayrıca, Rusya Çin'e askeri alanda teknik destek sağlamış ve Çin topraklarında askeri sanayiler kurmuş ve geliştirmiştir. Bu dönemde Rusya ve Çin arasında ilişkiler istikrarlı şekilde devam etmiştir. 1950 yılında Çin ve Sovyetler Birliği 30 yıllık barış, güvenlik, yardımlaşma ve dostluk anlaşması imzalamışlardır (Ria Novosti, 2014).

1953'te Sovyetler Birliği'nde Stalin'in vefatından sonra Nikita Kruşçev'in yönetime gelmesi ile birlikte ikili ilişkiler de değişime uğramıştır. Kruşçev Stalin'in şahsiyetini eleştirmiş ve yeni bir yol belirlemiştir, kapitalizm ile "barış içinde bir arada yaşama" söylemlerinde bulunmuştur. Çin, yeni Sovyet yönetiminin bu yaklaşımından hoşlanmamıştır ve Komünizm ideolojisine aykırı olduğunu düşünmüştür. Bu gelişmelerin üzerine Ağustos 1960 yılında Sovyetler Birliği Çin'deki tüm uzmanlarını çekmiş ve daha önce yapılan anlaşmaları feshetmiştir (Vyazgina, 2019).

1969 yılında Sovyetler Birliği Hükümeti Başbakanı Kosigin'in Çin'e gerçekleştirdiği resmi ziyareti ile ilişkilerin dengelenmesi sağlanmıştır. Fakat ilişkilerin belirgin şekilde düzelmesi Sovyetler Birliği'nde Perestroyka süreci sonrası 1989 yılında Gorbaçov'un Çin'e resmi ziyareti ile başlamıştır. Sovyetler Birliği'nin dağılması ile 24 Aralık 1991 yılında Çin Halk Cumhuriyeti, Rusya Federasyonu'nu resmi olarak tanımıştır. 1992 yılından bu yana ikili ilişkiler Moskova ve Pekin arasında iyi komşuluk ilişkilerinden stratejik ortaklık seviyesine kadar dinamik bir şekilde gelişmiştir. 28 Şubat 2002 yılında imzalanan "İyi komşuluk, dostluk ve işbirliği

Anlaşması” ile Rusya ve Çin arasında ilişkilerin temel ilkeleri ve iki taraflı işbirliği alanları belirlenmiştir (Akhmadeeva & Gayazov, 2017).

Rusya-Çin ilişkileri Sovyetler Birliği sonrası dönemde önemli gelişme göstermiştir. İki ülkenin uzun vadeli dostluğu, tek kutuplu dünya düzenine karşı yaklaşımları ile daha da güçlenmiştir. İki taraf da dünyanın Soğuk Savaş sonrası tek kutuplu hale gelmesinden rahatsızlıklarını belirtmişlerdir. İki ülkenin de ortak yaklaşımı çok kutuplu dünyanın kurulması yönünde olmuştur (Cheng & Lim, 2015). İki ülkenin çok kutuplu dünya hedefi Rusya ile Çin işbirliği için elverişli olmuştur. 1990’lı yılların ortalarında Çin lideri Jiang Zemin ve Rusya lideri Boris Yeltsin iki ülke arasında stratejik ortaklığı kurmaya karar vermişler ve Nisan 1996 yılında Rusya Devlet Başkanı Boris Yeltsin ve Çin lideri Jiang Zemin resmi olarak “Stratejik Ortaklık” anlaşmasını imzalamışlardır (Shtraks, 2015).

1999 yılında Rusya ve Çin bölgesel meseleleri ve ekonomik işbirliklerini konu edinen yaklaşık 100 anlaşma imzalamışlardır. 2000 yılında Putin’in iktidara gelmesiyle ilişkiler daha da yoğunlaşmaya başlamıştır. Putin, Çin ile iyi ilişkiler kurmanın Rusya’nın önemini arttıracaklarını düşünmüştür. Temmuz 2000’de Rusya Devlet Başkanı’nın Çin’e ziyareti sırasında eğitim, ekonomik ve askeri alanlarda ikili ilişkilerinin geliştirilmesi konusunda anlaşmalar imzalamışlardır. 16 Temmuz 2001 yılında Çin Devlet Başkanı Jiang Zemin ve Vladimir Putin aralarında “Çin ve Rusya arasında iyi komşuluk ve dostluk işbirliği Anlaşması” imzalanmıştır. (China, 2001).

2001 yılında iyi komşuluk ve dostluk işbirliği anlaşmasının imzalanması sonrası ilişkiler kapsamlı stratejik koordinasyon ortaklığına dönüşmüştür. Çin’in Rusya ile işbirliği kurmak ve ortaklıkları geliştirmek için kendi nedenleri bulunmaktadır. Bu nedenler arasında bölgede ve küresel anlamda ABD’yi dengelemek, askeri donanım ve gelişmiş savunma teknolojilerine sahip olmak, Rusya ile ticaret ve yatırım bağlarını genişletmek ve Rus enerji kaynaklarına ulaşımı sağlamaktır. (Chase, ve diğerleri, 2017). Çin’in hızlı ekonomik gelişmesi ile küresel konjonktür, son dönemlerde iki ülke arasında işbirliğinin geliştirilmesini ihtiyaç haline getirmektedir (Thomas Stephan Eder, 2014).

Rusya’nın uzak doğusu, Sibiry’a’nın ve Çin’in Kuzey Doğu bölgelerinin gelişmesi ve modernizasyonu konusu ikili ilişkilerin gündemine alınmıştır. Bu bölgelerin geliştirilmesi için iki tarafın iş adamları görüşmüşler ve 2004 yılında

Birleşmiş Milletlerin Genel Kurulun'da Çin tarafından bu konuda hazırlanan işbirliği anlaşmasının onaylanması ile bu konuda da gelişme sağlanmıştır (Tsaitisi, 2004).

İki ülke arasındaki sınırlar meselesi önceki dönemlerden itibaren sorun haline gelmiş olup iki ülke arasında rahatsızlıklara sebep olmuştur ve önemli ölçüde Rusya - Çin ilişkilerini etkilemiştir. Bu anlaşmazlıkları çözmek için uzun süreli müzakereler yapılmıştır ve sonucunda 2005 yılında imzalanan sınır anlaşması ile son bulmuştur. Bu anlaşmazlıkların sonuçlanması iki ülke arasındaki güven konusunu yeni bir aşamaya taşımıştır, Çin ve Rusya çeşitli alanlarda işbirliklerini geliştirmişlerdir. Örneğin, 2005 yılının Ağustos ayında ortak askeri tatbikat gerçekleştirmişlerdir (Lo & Rothman, 2006). İki ülkenin ortaklaşa gerçekleştirdiği bu ilk tatbikatın adı “Barış Görevi 2005” idi ve bu iki ülke arasındaki ilişkilerin yeni bir boyut kazandığının kanıtı olmuştur. İki tarafın beyanına göre bu tatbikat barış ve istikrarı amaç edinmiştir (Mannteufel, 2005).

Rusya ile Çin arasındaki ilişkilerin seyrine baktığımızda, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından 2006 yılına kadar olan zaman diliminde iki ülke arasında 13 görüşme yapılmıştır ve 160'dan fazla anlaşma imzalanmıştır. 2006 yılı Rusya'da Çin yılı olarak ilan edilirken, 2007 yılı da Çin'de Rusya yılı olarak kabul edilmiştir. Bu bakımdan 2007 yılında Rusya'da gerçekleşen Çin Milli Sergisini, Çin Devlet Başkanı Hu Jintao yurtdışında Çin'in kültürel ve ekonomik gelişmesinin büyük göstergesi olarak değerlendirmiştir (Kotkin, 2009).

Bazı bilim adamları Çin'in yükselmesi, ekonomik gelişmesi ve küresel ekonomiye entegre olmasını Rusya için bir “kazan-kazan” fırsatı yaratacağını düşünmektedirler. Daha 2010 yılının yorumlarında 2020'ye kadar Rusya ile Çin arasındaki ticari hacmin 60'den 80 milyar dolara ulaşacağı tahmin edilmiştir. Pekin'in, Moskova ile yakın stratejik işbirliğine yönelmesi çok kutuplu dünya bakış açısından da kaynaklanmaktadır. Çok kutuplu dünyanın oluşumu Çin'in milli çıkarları için çok önemlidir. (Yeung & Bjelakovic, 2010). Putin sonrası Medvedev döneminde de Çin ile ilişkilerin daha da güçlendirilmesi için çalışılmıştır. Medvedev'in Çin'e ilk resmi ziyareti 2008 senesinde gerçekleşmiştir (Muzaffar & Khan, 2016).

Rusya ve Çin devlet başkanları arasında yatırım işbirliği planları daha da öne çıkmıştır. Enerji konusunda ortaklaşa çalışmalar, petrol ve nükleer alanda işbirlikleri de öne çıkan konular arasında yer almıştır. Günümüzde de bu alanlar öncelikli işbirliği

alanları olarak görülmektedir. 2009 senesinde Rusya Devlet Başkanı Medvedev ve Çin Devlet Başkanı Hu Jintao özellikle, Tianwang Nükleer Santral inşasının ikinci aşamasında hızlı neutron reaktörü konusunu istişare etmişler ve ortak beyannamede farklı ekonomik, bilim ve insani alanları ele almışlardır. Bu beyannamede Rusya'nın ve Çin'in uluslararası güvenliğinin bölünmez ve evrensel unsuru olduğunu deklare etmişlerdir (Kremlin.ru, 2009).

Sovyetler Birliği'nden bu yana Rusya'nın Çin'e askeri malzemeler satması ilişkilerin önemli unsurunu oluşturmuştur. Daha önce de belirtildiği gibi, Rusya Stalin döneminden Çin'in askeri sanayisini geliştirmiş ve ihtiyacı olan silahların tedarikini sağlamıştır. ABD ve AB'nin 1989 yılında Çin'e uyguladığı silah satış ambargosu sonrası Pekin askeri teknolojilerini yenilemek için yönünü Moskova'ya doğru çevirmiştir. Bu durum Soğuk Savaş sonrası zor durumda olan Rusya'nın ekonomisi için de iyi bir gelişme olmuştur. Kevin Ryan'a göre Rusya'nın askeri ihracatının %40'ını Çin oluşturuyordu. Fakat sonrasında bu durum belli dönemlerde değişmeye başlamış ve bu durum Rusya'nın Çin'e askeri malzeme satışlarını yavaşlatmıştır (Bellacqua, 2010).

Bu gelişmeler, Rusya ile Çin arasındaki münasebetlerin Soğuk Savaş sonrasında olgunlaştığını göstermektedir. Ülkeler gelişirken aralarındaki dengeler de değişmeye başlamıştır. Daha önce pek çok açıdan üstün konumda olan Rusya, Çin'in hızlı gelişmesi ile bazı konularda geri kalmaya başlamıştır. Bunun en belirgin örneği; Çin modern ekonomisinin Rusya ekonomisini kat kat aşıyor olmasıdır. Rusya Çin arasındaki ilişkiler birbirlerini dengelemek ve desteklemek açısından önemlidir. Bundan dolayı devletler aralarındaki münasebetleri canlı tutmakta ve işbirliğine aktif şekilde devam etmektedirler. (Sutter, 2018).

13 Ekim 2009 yılında Putin Çinli meslektaşı ile Pekin'de görüşmeler gerçekleştirmiştir. Bu görüşmeler sırasında 20'den fazla anlaşma imzalanmıştır. Anlaşmalar belli konuları ve belli işbirliği alanlarını kapsamaktadır. Ortak tebliğde, balistik füzelerin ve füze rampalarının konuşlandırılması ve kültür merkezlerinin kurulması konuları ele alınmıştır. Ayrıca, gümrük kontrol prosedürlerini mükemmelleştirmek için muhtıra imzalamışlardır. Bunun yanında, hızlı ve yüksek hızlı demiryollarının Rusya Federasyonu topraklarında organize edilmesi, geliştirilmesi ve diğer konular ele alınmıştır (Lukin, 2009).

Moskova Devlet Diplomasi Enstitüsü'nden akademisyen Lukin'e göre Rusya'nın Çin ile siyasi konularda olduğu gibi ekonomik konularda da iyi ilişkilere ihtiyacı vardır. Çin Rusya'nın önemli stratejik ortağıdır. Çin ile işbirliği Sibiryaya ve Rusya'nın Uzakdoğu bölgelerinin geliştirilmesi için önemlidir. Ayrıca, Çin'in Rusya ve diğer komşuları ile sınırlarında güvenlik ve istikrarın sağlanması Çin'in ekonomisi açısından da önemli faktörlerden biridir. Bununla birlikte Batı ile yapısal ilişkilerin korunmasının önemini Moskova ve Pekin'de çok iyi anlamaktadırlar. Mevcut ilişkilerin korunması iki ülkenin uluslararası sahada kendi durumlarının güçlendirilmesi ve uluslararası öneme sahip olan konuların çözülmesi açısından önemlidir. Bundan dolayı Moskova ve Pekin Batı karşıtı askeri ittifakın kurulmasına karşıdır (Lukin, 2009).

Rusya ve Çin bağımsız olarak yürüttükleri ilişkilerinin yanında Şanghai İşbirliği Örgütü ve BRICS gibi mekanizmalar çerçevesinde beraberlik sağlamışlardır ve bu bağlamda önemli çalışmalar sürdürmektedirler. Bu iki mekanizma ülkelerin sadece ikisi arasında değil, bölgenin diğer ülkeleri ile de ortak değerler üzerinden ilişkilerin sürdürülmesini mümkün kılmaktadır. Şanghai İşbirliği Örgütü, Rusya ve Çin'in Orta Asya ülkeleri ile olan ilişkilerinde önemli rol oynamakta ve bölgenin güvenliği bakımından da önemli bir unsur teşkil etmektedir. BRICS çerçevesinde işbirliği alanı daha da genişlemiş ve daha fazla ülke ile işbirliğini mümkün hale getirmiştir. İki ülke BRICS çerçevesinde çok yönlü çalışmalarını sürdürmektedirler ve bu Tek Kuşak Tek Yol gibi projeler için de faydalı olmuştur. Rusya ve Çin 2015 yılında BRICS çerçevesinde Yeni Kalkınma Bankası kurmak için birlikte çaba sarf etmişler ve diğer BRICS ülkelerinin de katılımı ile bunu mümkün hale getirebilmişlerdir. Bunun yanında ortak yedek bir fon da kurmuşlardır. BRICS'in yanı sıra iki ülke "Kuşak ve Yol" projesi kapsamında Asya Altyapı Yatırım Bankası gibi kuruluşların ortak kurucuları olmuşlardır (Cheng & Lim, 2015).

Günümüzde küresel siyasette Rusya-Çin ilişkilerini destekleyen faktörler ele alınırken iki önemli faktör ortaya çıkmaktadır. İlki Rusya'nın ihracat odaklı bir ülke olması ve ekonomisinin istikrarlı büyümesinin enerji ve savunma sanayisine bağlı olmasıdır. İkinci faktör ise, Çin'in bu konularda büyük bir pazar olmasıdır. Çin, özellikle enerji ve savunma sanayisi alanlarında ithalata yönelimli bir ülkedir. Böylece, Çin'in enerji kaynaklarına mevcut talebi Rusya'nın enerji ihracat güvenliği

açısından önemli faktördür. Moskova enerji kaynaklarını satmak için pazar çeşitliliğini ararken, Çin'in önemli enerji tüketicisi haline gelmesi Rusya için büyük avantaj sağlamaktadır (Rekha, 2016 ).

Rusya-Çin ilişkileri genel itibari ile değerlendirmek gerekirse, iki ülke arasındaki ilişkiler tarihsel olarak konjonktürden kaynaklanarak değişiklikler göstermiştir. Ancak komşu olmaları her zaman bir şekilde yollarını kesiştirmiştir. İkili ilişkilerde Soğuk Savaş sonrası döneminde daha fazla gelişme yaşanmış ve ülkeler arasında yakınlaşma olmuştur. Bu yakınlaşma çeşitli alanlarda işbirlikleri ve anlaşmalar getirmiştir. Sınırlar gibi önemli sıkıntılı konuların çözülmesi mevcut tereddütleri ortadan kaldırmış ve ortaklıklarını güçlendirmiştir. Mevcut düzende iki ülkenin işbirliğine ihtiyacı olduğu kaçınılmaz bir gerçektir. Avrasya'nın iki önemli aktörü olan ülkelerin komşu olmaları ve çeşitli konularda birbirlerini tamamlamaları iki taraf için de faydalı sonuçlar yaratmaktadır. Ülkeler geliştikçe bazı öncelikleri değişmeye başlamış ve bu beraberinde siyasetlerinin de belli derecede değişmelerini sağlamıştır. Rusya ve Çin ilişkilerinde olduğu gibi iki ülke arasındaki ilişkilerin zamanla farklı boyutlara ulaştığını ve işbirliği alanlarının genişlediğini gözlemlemek mümkündür.

## **2.2. Çin ve Rusya'nın Çok Kutupluluk Söylemi**

Çok kutupluluk kavramı, uluslararası ilişkilerde tek kutuplu veya iki kutuplu uluslararası sistemin zıt anlamında kullanılmaktadır. Bu düzen uluslararası sistemde başak unsur haline gelmiş olan ve uluslararası sistemi şekillendiren bir veya iki aktörün olmasından ziyade daha fazla sayıda aktörün uluslararası sistemde söz sahibi olması gerekliliğine dayanmaktadır. Çok kutuplu uluslararası sistem konusu zaman zaman istikrar ve güvenlik tartışmalarını da beraberinde getirmektedir. Bu konuda Soğuk Savaş döneminde Kenneth Waltz "İki Kutuplu Dünyanın İstikrarı" argümanlarını ortaya sürerken, Karl Deutch ve David Singer 1964 yılında "Çok Kutuplu Sistem ve Uluslararası İstikrar" başlıklı tezlerini yayınlamışlardır. Bu iki yazar Kenneth Waltz'un aksine çok kutuplu sistemin uluslararası arenaya barış ve istikrar getireceğini iddia etmektedirler (Patriota, 2017). Soğuk Savaş bitiminden ve Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra 1990 yılından itibaren çok kutupluluk söylemi dünya genelinde ün kazanmaya başlamıştır.



Çok kutupluluk söylemi bağlamında Rusya ve Çin 1990 yılından itibaren koordineli bir şekilde çalışmaya başlamışlardır. Rusya ve Çin ortak faaliyetleri ile çok kutupluluk söylemini uygulama şeklinde gündeme getirmişlerdir. 1997 yılında Birleşmiş Milletler Genel Kurulunda Rusya ve Çin “Çok Kutuplu Dünya ve Yeni Dünya Düzeni Ortak Beyanname”ni imzalamışlardır. Rusya ve Çin, Birleşmiş Milletleri teşkilatını uluslararası sisteminin anahtar kurumlarından biri olarak görmektedirler. Bu şekilde düşünmelerinin en önemli sebebi ise kendilerinin de Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi’nin daimi üyesi statüsüne sahip olmalarıdır. Böylece Rusya ve Çin bağımsız iki ülke olarak işbirliklerini sürdürürken, dünyanın önemli mekanizmaları bünyesinde de ortaklıklarına devam etmektedirler (Stronski & Ng, 2018).

1997 yılında gündeme gelen çok kutupluluk söylemleri, ABD’deki 11 Eylül terörist saldırısı sonrası biraz yavaşlamış olsa da sonrasında tekrardan hız kazanmıştır. Çin ve Rusya ortak dünya perspektifi üzerine başarılı ve sağlam dostluk ilişkileri kurmuşlardır. 2002 yılında Rusya Devlet Başkanı Putin “Rusya ve Çin her zaman çok kutuplu dünyanın kurulmasından yana olduklarını ve Birleşmiş Milletlerin rolünün güçlendirilmesini istediklerini” belirtmiştir. Deng Xiaoping Çin’in çok kutupluluk konusundaki görüşünü resmen ifade etmiş, ondan sonra gelen Jiang Zemin çok kutuplu dünya konseptini Çin dış politikasına 1992 yılında uyarlamıştır. 2003 yılında Hu Jintao, Çin’in çok kutupluluk yaklaşımları ile “herhangi bir ülkeyi hedef almadığını ve geçmişte olduğu gibi hegemonya için münakaşaların yeniden sahnelenmesini” istemediklerini söylemiştir. Ona göre bu durum “dünya barışı ve istikrarının kesinleşmesi” için en önemli ihtiyaçlardan birisidir (Turner, 2009).

Rusya ve Çin mevcut dünya düzenini II. Dünya Savaşından kalan miras olarak görmektedirler. Onların bakış açısına göre bu düzen ortaya çıkan yeni çok-kutuplu dünyayı hesaba katmamaktadır. İki ülke bu sistemi taraflı bir sistem olarak nitelendirmektedir. Bundan dolayı Moskova ve Pekin mevcut dengesiz düzeni düzeltme niyetinde olduklarını söylemektedirler. İki ülke radikal bir değişim öngörmemelerine rağmen güç dengesinin adil dağılımından yana olduklarını belirtmişlerdir. Charles Grant’a göre; iki tarafın da görüşüne göre bu düzen “Batı çıkarları için, Batılılar tarafından teşvik edilen bir Batı konseptidir.” (Grant, 2012). Rusya ve Çin ülkelerin içişlerine karışmama prensibine bağlı kalarak güçlerin resmi

olmayan birleşimi diplomasisini, diğer küresel yönetimlere tercih etmektedirler. Moskova ve Pekin Birleşmiş Milletlerin reforme edilmesi gerektiğine inanırken, Birleşmiş Milletleri'nin günün gerekliliklerini yansıtmamasını ve yükselen güçlere önem vermesi gerektiğini savunmaktadırlar. Bunların yanı sıra ekonomik düzenin reforme edilmesi gerektiği kanatindedirler. Rusya ve Çin yeni beliren güçlerin finansal kurumlarda daha fazla ağırlık kazanmasını istemektedirler. Bu bağlamda belirlenen hedeflere ulaşmak için yeni kurulan uluslararası kurumları değerlendirmek istemektedirler. İki ülkenin bu konuda attığı ilk adımlardan birisi de yaptıkları kur işbirliği anlaşmasıdır. RMB ve Ruble'nin iki ülkenin ödemelerinde kullanılabilmesi için 23 Haziran 2011 yılında kur anlaşması imzalanmıştır (Unnikrishnan & Purushothaman, 2015). Çinli diplomat Yu Tszyun Rusya ve Çin'in açık bölgesel ekonomi ve istikrarlı küresel gelişmenin taraftarları olduklarını söylemiştir (Novosti, 2018).

Geçtiğimiz yirmi yıl boyunca Rusya ve Çin uluslararası ilişkilerin istikrarlı, güvenilir ve adil bir yapıya kavuşması için “çok kutuplu dünya” fikrini desteklemişlerdir. Rusya eski Dış İşleri Bakanı Igor İvanov'a göre “çok kutuplu dünya” inşa etmek için bütünsel bir konsept oluşturulmalıdır. Bu gelişmenin kısa sürede gerçekleştirilmesi gerektiğini, çünkü uluslararası ilişkilerin yeniden yapılanması için çok az vakitlerinin olduğunu dile getirmiştir. İvanov, Şangay İşbirliği Örgütü, BRICS, Avrasya Ekonomik Birliği gibi var olan çok taraflı mekanizmaların gelecekte yaratılacak olan uluslararası yapının unsurları haline gelebilecekleri konusunun altını çizmiştir (Ivanov, 2018).

2017 yılında Rusya ve Çin arasında stratejik ortaklık gelişmeye ve derinleşmeye devam etmiştir. İki ülke devlet başkanları aynı yıl BRICS zirvesinde görüşmüşlerdir. Zirvede Xi Jinping BRICS'in uluslararası konularda aktif rol alması gerektiğini ve böyle hareket etmenin BRICS ülkelerinin ortak çıkarı doğrultusunda olacağını söylemiştir. Ayrıca, Putin ile görüşmesinde “bu gelişmenin uluslararası kamuoyu için özellikle ortaya çıkan pazarların ve gelişen ülkelerin beklentileri doğrultusunda olduğunu” sözlerine eklemiştir (Bin, 2018).

2018 yılında Putin ve Xi Jinping gerçekleştirdikleri görüşme sonrasında yaptıkları ortak açıklamada “yeni tip uluslararası ilişkiler” söylemlerini desteklediklerini söylerken aynı zamanda önem verecekleri unsurları da ele

almışlardır. Bu unsurlar arasında; karşılıklı saygıya dayanan, adalet ve karşılıklı yarar sağlayan işbirliği ilkeleri, yüzleşmenin ve çatışmaların reddedilmesi, daha adil, rasyonel ve çok merkezli dünya düzeninin oluşturulmasına katkıda bulunmak maddeleri yer almaktadır (Ivanov, 2018).

Petersburg’da gerçekleşen 23’üncü Uluslararası Ekonomi Forumu’nda Çin Halk Cumhuriyeti lideri Xi Jinping “çok kutuplu dünyanın oluşması ve “küresel dünyada” sürdürülebilir barış ve istikrarı sağlamak, müreffeh ve daha güzel bir dünya oluşturmak için tüm taraflarla ortak çaba sarf etmek için hazır olduklarını” ifade etmiştir (Russian.News.Cn, 2019).

Interpreter’de yayınlanan yazısında Panevin “Rusya ve Çin’in küresellik ve çok kültürlü ve etnik çeşitliliğe sahip Avrasya ülkelerinin birleşmesi ve gelişmeleri için gereksinimlerini çok iyi anladıklarını” söylemiştir. Ona göre, beraberlik iki ülkenin de istikrarı için önemlidir ve bu ortak çalışmalar iki taraf için faydalı sonuçlar doğuracaktır. (Panevin, 2019).

### **2.2.1. Rusya’nın Avrasyacılık Düşüncesi ve Çıkarları**

Avrasya kelimesi yalnızca coğrafi bir terim değil, aynı zamanda siyasi açıdan da önemli anlam ifade etmektedir. Avrasya coğrafi olarak Asya ve Avrupa kıtalarını kapsamaktadır. Avrasyacılık terimi de burdan gelmektedir. Asya ve Avrupa arasında yer alan Rusya açısından bu mesele yüzyıllarca gündem konusu olmuştur. Avrasyacılık bu konu üzerine farklı bir felsefi ve ideolojik bakış yaratmıştır. Avrasyacılık, Avrasya coğrafyası üzerinden geliştirilen, siyasi bir ideolojidir. Avrasyacılık yaklaşımı esasen Ekim İhtilali sonrasında 1921 yılında Rusya’dan yurtdışına göç eden entelektüellerin yazdığı “Doğu’ya Çıkış Önceden Hissedilenler ve Hadiseler; Avrasyacıların Bir Tasdiki” kitabı ile başlamıştır. Bu dönemde Rusya’dan Avrupa’ya göç eden entelektüeller aktif şekilde Avrasyacılık çalışmalarını yürütmüşlerdir. Bu entelektüeller doğu-batı unsurlarını bir araya getirerek kendilerine özgü bir medeniyet olarak Rusya-Avrasya’yı tarihsel ve kültürel bir kavram olarak ortaya koymuşlardır. Avrasyacılar, Rusya’nın sosyo politik yapısını, komünist devletten otoriter ve otoriter bir modele dönüştürmeyi amaç edinmişlerdir (V.P.Kosharni, 2019).

Avrasyacılar tek yönlü dünya görüşüne karşı olmuşlardır ve ortak bir Avrasya medeniyetini yaratmak amaçları doğrultusunda hareket etmişlerdir. Bu bağlamda, Avrasya’da bulunan tüm kültürleri ve halkları kapsayıcı bir ideolojiyi ortaya koymuşlardır. Bu sebeple bütün tek taraflı bakış açılarına karşı çıkmışlardır. Örneğin, Petro’nun yalnızca Batıcı bakış açısını hiçbir zaman benimsememişlerdir. 1829 yılında Avrasyacı Rus filozof Pyotr Chadeev, “biz hiçbir insan ırkının büyük ailesine ait değiliz, biz Batılı da değiliz, Doğulu da değiliz ve bunlardan hiçbirinin geleneklerine de sahip değiliz” demiştir (Laruelle, 2008). Ünlü Rus Avrasyacı düşünürlerinden Savitsky, Lamansky’nin Atlantik ve Pasifik arasında üç ayrı kıtanın mevcudiyeti; Avrupa, Avrasya ve Asya konusundaki fikirlerine benzer fikirleri benimsemiştir. Bu yaklaşıma göre Rusya Avrasya ile aynı olmuştur (Goble, 2014). Avrasyacılar göre Birinci Petro’nun Rusya’yı Avrupalılaştırma çalışmaları yanlış olmuştur ve onlara göre bu hatayı Bolşevikler düzeltmeye çalışmışlardır. Fakat Bolşeviklerin ideolojisi olan Marksizm de Batılı köklere sahipti ve bundan dolayı Rusya için uygun bir düzen değildi. Avrasyacıların önemli hedeflerinden birisi doğru devlet inşa etmek olmuştur. Onlara göre doğru temel üzerine inşa edilmiş bir devlet kendi misyonunu doğru belirleyecek ve doğru yönetim şeklini sağlayacaktı. Yani Avrasyacılar Sovyetler Birliği devletinin kurulmasını yanlış bularak, bu devletin değiştirilmesini ve kendi bakış açılarına uygun hale getirilmesini amaçlamışlardır. Onlara göre devlet yönetimi iki önemli unsur barındırmalıydı. İlki, temsili ve seçilebilen bu unsur devlet yönetimi ve halk arasındaki bağı sağlayacaktı ve diğeri ise seçilmeyen, Avrasya ideolojisini paylaşan entelektüel seçkinler tarafından oluşan bir grup olacaktı (Higher School of Economics, 2015).

Kültürel anlamda Avrasyacılık, bölge milletleri arasında kültürel bağların güçlendirilmesi ve ortak sosyo kültürel bağların keşfedilmesine önem vermiştir. Avrasyacılar göre; Avrasya uygarlığı, özgün, bütünleşik bir kültürel-uygarlık ve medeniyeti oluşturmuştur. Avrasyacılık yaklaşımı bölgede birlik sağlarken dünyanın geri kalanı ile izole edilmeyi amaçlamamaktadır, aksine diğer bölgeler ile de diyalog kurmayı amaçlayan bir yaklaşımdır (Sagatova & B.K.Dyusalinova, 2009 ).

Sovyetler Birliği dağılması eşliğinde iken Avrasyacılık Gorbaçov’un yeni düşüncesine karşı entelektüel bir yaklaşım olarak tekrardan gündeme gelmiştir. Gorbaçov’un Rusya ve Batı’nın birbirlerine bağlı olması düşüncesinin Rusya’yı

zayıflatacağı düşünülmüştür. Bu fikir Neo-Avrasyacılığı beslemiş ve siyasi bir hareket olarak ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Neo-Avrasyacılık felsefi temellerini klasik Avrasyacılıktan almıştır. Neo-Avrasyacılık, Rusya'yı temel alan jeopolitik bir düşünce yapısıdır. Neo-Avrasyacılara göre dünya küresinin en önemli bölgesi Avrasya'dır ve Rusya da bu bölgenin en başat ülkesidir. Bu düşünce Mackinder'in Heartland yaklaşımı ile de benzerlik göstermektedir. Yani, Heartland'e (Avrasya'ya) hükmeden dünyaya hükmeder. Neo-Avrasyacılık, Soğuk Savaş sonrasında başat hale gelen Atlantik Anglo-Sakson dünya görüşüne tepki olarak ortaya çıkmıştır. Neo-Avrasyacılığın kurumsallaşmasında Aleksandr Dugin'in düşünceleri ve çalışmaları çok önemli bir yere sahiptir. Özellikle, 1990-2002 yılları arasında Neo-Avrasyacılığın kurumsallaşması için önemli adımlar atılmıştır. Aleksandr Dugin Ankara-Moskova Eksenli kitabında bu çalışmaları altı aşamada açıklamıştır. Birinci aşamada 1991-1993 yılları arasında Milliyetçi Muhafazakar Hareket içinde Sağcı Yeni Avrasyacılık ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda bu düşünceyi savunanlar komünizmi eleştirmişlerdir ve komünizmin görmezden geldiği değerlere sahip çıkılması gerektiğini savunmuşlardır. İkinci aşamada Neo Avrasyacı düşünce 1991-1993 yılları arasında bir siyasi hareket olan Yurtsever Muhalafete yaklaşmıştır. Üçüncü aşama 1994-1998 yılları arasında kapsamaktadır. Bu dönemde Neo Avrasyacı düşüncenin ideolojik temellerinin güçlendirilmesi ile ilgilenilmiştir. Dördüncü aşamada 1998-2001 yılları arasında yeni Avrasyacılar merkezi siyasi zeminde kendilerine yer bulmaya başlamışlardır. Bazı bürokratları destekleyerek bürokrasinin içerisinde yer almaya çalışmışlardır. Beşinci aşamada, 2001 Ocak ayından itibaren Avrasya Bütün Rusya Siyasal Toplumsal Hareketi (OPOD) kurulmuştur. Bu sayede Avrasyacılar siyasi parti olmamalarına rağmen yerel örgütlenmeler kurmayı başarmışlardır. Altıncı aşamada 30 Mayıs 2002'de Avrasya Siyasal Partisi kurulmuştur ve Dugin de partinin genel başkanı olarak seçilmiştir (Dugin, 2007). 2003-2004 yıllarında yapılan parlamento seçimlerinde parti başarısız olmuştur ve Dugin siyasi bir parti olmanın Avrasyacılık düşüncesine zarar verdiği kanaatine varmıştır. Avrasyacılık düşüncesinin sistematığı ve ideolojisi üzerine yoğunlaşan çalışmalar yapılmaya halen devam edilmektedir (Vasechko, 2007).

Neo-Avrasyacılar, Avrasya kavramını sosyo-kültürel gelenekleri içinde Avrasya'yı, Batı'yı taklit etmeden yeni bir gelişim yoluna girmesi gereken özel bir etnografik medeniyet türü olarak görmektedirler. “Avrasya Senaryosu” olarak adlandırılan bu bakış açısı Yeni-Batıcılar tarafından sunulan “Atlantikci Senaryosu”na karşı çıkmaktadır (Sokolov, 2003).

Neo-Avrasyacılık yaklaşımı, tek kutupluluğa karşı çıkmaktadır. Aleksandr Dugin yeni doktrinin ideolojik temelinde çok kutupluluğun olması gerektiği kanaatindedir. Ona göre, çok kutuplu sistemde Rusya yalnızca gelecekteki ulusal çıkarlarının bütünlüğünü, değer yönelimlerini ve özgünlüğünü tanımlamıyor, bunun yanında, tüm dünyayı tarihsel sürece ve dış politikada mevcut gelişmelere karşı yeniden düşünmeleri için davet ediyor. Dugin Avrasyacılığın karakterinde çok kutupluluğun olduğunu savunmaktadır. Dugin bağımsız ve kendine özgün Avrupa'yı da çok kutuplu dünyanın bir kutbu olarak tanımlıyor. Diğer kutuplar olarak ta bağımsız Çin'i, Hindistan'ı, İran'ı ve Latin Amerika'yı gördüğünü ifade ediyor. Dugin, Avrasyacılığın temeli çok kutupluluktan geldiğini savunuyor ve öncelikle Post Sovyet ülkelerinin entegrasyonu ve Avrasya Birliği'nin kurulmasının bu açıdan önemini vurgularken, Putin'in bu konudaki girişimlerini önemli buluyor. Dugin, Putin'in üçüncü Cumhurbaşkanlığı döneminde sunduğu fikirler ve politik yönlendirmelerini aralarında bağlantısı olmayan ayrı deklarasyonlar olarak değil bir sistemin parçaları olarak değerlendirmektedir (Ogonesian, 2019). Aleksandr Dugin, Rusya'yı Avrasya İmparatorluğu'nun merkezi olarak tanımlıyor ve Rus halkını da merkezde olmalarından dolayı doğal olarak bu birliğin itici gücü olarak görüyor. Dugin'e göre Soğuk Savaş sonrası iki kutuplu dünyanın bitmesi ile tek kutuplu dünya inşası süreci başlamıştır. Bu ise Avrasya'nın geleceği için tehlikeli bir durum oluşturmuştur. Bu anlamda Rusya için Eski Sovyet ülkeleri, Doğu Avrupa ülkeleri, Kıtasal Batı (NATO üyeleri) ve Kıtasal Doğu (Japonya, İran, Hindistan) ülkelerinden Avrasya Stratejik Bloğu oluşturmak önem arz ediyor (Kalinin, 2018). Avrasyacılık ideolojisi çerçevesinde bazı adımlar atılmıştır. Bu adımlardan en önemlisi ise Kazakistan Cumhurbaşkanı Nazarbayev öncülüğünde BDT ülkeleri arasında gümrük birliği sağlanması için Avrasya Ekonomik topluluğun kurulması olmuştur (Ismailov & Papava, 2019).

Avrasyacılık fikirleri günümüzde de popülerliğini korumaktadır. Rusya yönetimi Avrasyacı yaklaşımlarını sürdürdüğü politikalarla da belli etmektedirler. Avrasya Ekonomik Birliği'nin kurulması buna bir örnektir. Avrasya Ekonomik Birliği Avrasya bölgesindeki ülkeleri ekonomik açıdan birbirlerine yakınlaştırmayı ve bütünleştirmeyi amaçlayan bir oluşumdur (Fuller, 2016). Avrasya Ekonomik Birliği'nin ortaya çıkışı Nazarbayev, Putin ve Lukashenko'nun pragmatik Avrasyacılığa yönelmesi sonucu olarak da açıklanabilir. Nazarbayev modern Avrasyacılık entegrasyon prensiplerini belirlemiştir. Bu prensipler; ulusal egemenliğin üstünlüğü, toprak bütünlüklerine saygı duyulması, politik rejimlere dokunulmazlık, entegrasyon için gönüllülük, ülkelerin katılım için hazır olmaları, birlik altında ekonomik entegrasyonun üstünlüğü olarak sıralanmıştır (Evraziiskoe Dvizhenie, 2015).

1996-1998 yılları arasında Rusya Dışişleri Bakanı Yevgeni Primakov döneminde çok kutupluluk konsepti Rusya'nın dış politikasında yansıtılmaya başlamıştır. Bu yeni politika kurumsallık ve çok kutupluluğu benimsemiş ve Orta Asya, Asya kıtası, Afrika Kıtası gibi bölgeleri ön plana koymaya başlamıştır. Rusya, Birleşmiş Milletler çerçevesinde de çok kutuplu dünya düzeninin kurulması için çaba göstermiştir. Örnek olarak, Rusya Devlet Başkanı Yel'tin ve Çin Devlet Başkanı Zemin 1997 yılında "Yeni Uluslararası Düzen ve Çok Kutuplu Dünya Ortak Bildirisini" yayınlamışlardır. Rusya son dönem dış politikalarında çok kutupluluğa ve uluslararası ilişkilerde eşitlik ilkesine dayanan politikalar geliştirmiştir, çünkü güçlü olanın sesinin daha çok çıktığı ve diğerlerinin baskı altında tuttuğu bir uluslararası düzende ne Rusya'nın çıkarlarından ne de çok kutupluluktan bahsedilebilir (Srinivas, 2017).

Soğuk Savaşın sona ermesiyle oluşan tek kutuplu dünyadaki Amerikan hegemonyası Rusya'nın bölgesel ve ekonomik çıkarları açısından son derece tehlikeli bir durum oluşturmuştur. Rusya bu hegemonyayı kırmak için çok çaba sarf etmiştir ve bunun için çeşitli politikalar üretmiştir. Güçlü Amerika ekonomisi ve askeri gücü ile mücadele etmenin tek başına imkansız olduğunu fark etmiştir ve bunun için yeni ideolojik eğilimler geliştirmiştir. Avrasyacılık ideolojisi de bu açıdan Rusya için son derece önemlidir. Bu sayede Rusya daha güçlü olacağı bir ekonomi-politik içerisinde Amerika ile daha rahat mücadele edebileceğinin farkındadır. Bu sebeple Avrasyacı bakış açısı Rusya için hayati öneme sahiptir. Tek Kutuplu Dünya Sisteminin Rusya

tarafından onaylanmadığının göstergesi Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin 2007 yılında Münich'te yapmış olduğu konuşmadır. Bu konuşmada Putin tek kutuplu sistemin sadece kabul edilmez olduğunu değil ayrıca bugünkü dünyada imkansız olduğunu dile getirmiştir. Bu yapı tüm aktörlere zarar verdiği gibi sistemin başat gücüne de zarar vermekte ve onu içten tüketmektedir (Liik, 2017).

### 2.2.2 Çin'in Çok Kutuplu Dünya Bakışı

Çinli siyaset bilimciler çok kutupluluk doktrinlerini Soğuk Savaş döneminden beri geliştirmektedirler. Ortak ve barışçıl yaşam prensipleri 1954 yılında Hindistan ve Çin arasında imzalanan anlaşma ile belirlenmiştir. Çin Devlet Başkanı Deng Xiaoping'in Milli Güvenlik Danışmanı Huan Xiang 1984 yılında yayınladığı yazısında eski dünya düzeninin dağıldığını ve ne kadar tam oluşmamış olsa da yeni dünya düzeninin şekillendiğini söylemiştir. Xiang Amerika'nın Asya-Pasifik'teki gücünü kaybedeceğini belirtirken, Çin'in de gerçek anlamda güç kazanması için 30-50 sene çok çalışması gerektiğini söylemiştir (Savin, 2018).

Çok kutupluluk söylemi 1990'lar sonrası daha fazla gündeme gelmiştir. Çin Devlet Başkanı Hu Jintao çok kutupluluğun gezegende barışın oluşturulması için önemli temel oluşturduğunu dile getirmiştir. Çin'in eski dışişleri bakanı Qian Qichen çok kutupluluğun Çin dış politikasının mevcut prensip çizgisi ile uyumlu olduğunu söylemiştir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Çin, iki kutuplu dünyadan ziyade çok kutuplu bir dünya düzeninin kurulacağını hayal etmiştir. Lakin, reelpolitik bunun tam tersi şeklinde işlemiş ve iki kutuplu dünya Soğuk Savaş sonrası tek kutuplu bir Amerikan hegemonyasına dönüşmüştür. Çin Devlet Başkanı Zemin başarılı devlet algısını ve mevcut dünya eğilimini üç prensiple açıklamıştır. Bu prensipler; çok kutupluluk, küresel ekonomi ve teknolojik gelişme olarak sıralanmıştır (Womack, 2004). Jiang Zemin 1992 yılında 14. Çin Komünist Partisi Genel Kongresinde çok kutupluluğu Çin dış politikasının amaçlarından birisi olarak belirlemiştir (Guerrero, 2013).

Singapurlu siyasetçi Bilahari Kausikan Çin'in yükselişini daha geniş ve karmaşık bir uluslararası düzeninin yeniden kurulmasının hem işareti hem de sonucu olarak değerlendirmiştir. Ayrıca, Çin'in yükselişinin Amerika'nın düşüşü anlamına gelmediğini, Soğuk Savaş sonrası dünyanın iki kutupluluktan ziyade daha kompleks



bir hal aldığını dile getirmiştir. Kausikan'a göre ABD ve Çin mevcut düzenin belirsizliğinden rahatsızlık duymaktadır. Çin'in Yol ve Kuşak Projesi de duyduğu bu rahatsızlık sebebiyle alternatif arayışın göstergesi olarak değerlendirilebilir (Today, 2018).

Freiburg Üniversitesi'nin Arnold Bergstrasse Enstitüsü'nün Başkanı Heribert Weiland 6 Haziran 2011 tarihinde kendisi ile yapılan söyleşide ekonomik gücün küresel politikada en etkili güç faktörü olduğunu ifade etmiştir. Heribert Weiland Çin'in ABD'den sonra dünyanın en büyük ekonomisine sahip olduğunu ve en geç önümüzdeki 20 yıl içerisinde ekonomik olarak dünyanın en büyük gücü olacağını, ABD'nin ise ekonomik olarak güç kaybedeceğini de ileri sürmüştür. Bütün bu faktörler ABD ve Çin arasında yeni bir çift kutuplu siyasi yapının işaretlerini vermektedir (Güneş, 2012).

Dünyanın en gelişmiş ekonomilerinden biri olan Çin tek kutuplu dünyada çıkarlarını koruyamayacağını ve gelişim çizgisini muhafaza edemeyeceğinin farkındadır. Bu sebeple Soğuk Savaşın hemen ardından tek kutuplu Amerikan hegemonyasına karşı çıkmış ve çok kutupluluğu dış politikasının en önemli amaçlarından birisi haline getirmiştir. Kendisi gibi çok kutuplu söyleme sahip ulusları ve uluslararası organizasyonları ekonomik olarak desteklemiş ve bu talebinin daha geniş kitleler tarafından benimsenmesini dile getirilmesini amaçlamıştır.

Çin'in bu konudaki en büyük destekçisi ve ortağı Rusya'dır. Rusya ve Çin bölgesel yakınlıkları, birbirlerini farklı alanlarda tamamlamaları ve destek sağlayabilmelerinden dolayı birlikte hareket ettiklerinde önemli güç teşkil etmektedirler. Bu onların tek kutupluluk mücadelesi için önemli zemin oluşturmaktadır. Bu iki devlet Birleşmiş Milletler zemininde birçok kutuplu düzeni tahayyül etmişlerdir.

### **2.3. Rusya ve Çin'in Ekonomik İşbirlikleri**

Rusya-Çin ilişkilerinde ekonomik ilişkiler en önemli faktörlerden biridir. Bu alan iki taraf için de kazançlıdır. Soğuk Savaş sonrası dönemde ekonomik olarak zayıflayan Rusya, Çin ile ticaret yaparak kendini toparlamaya çalışırken, Çin de bu durumda Rusya'dan kendisini geliştirmek için ihtiyacı olan önemli kaynakları elde

etmiştir. 1990 yılından 2006 yılına kadar yıllık ortalama bir-iki milyar dolarlık hacmi ile Moskova Pekin'in önemli silah tedarikçisi olmuştur. 2008 yılında Dmitri Medveden ilk yurtdışı ziyareti olarak Çin'i seçmiştir ve Çin ile Rusya arasındaki ticari ilişkiler önemli hal almıştır. Son sekiz yılda ikili ticaret hacmi yedi kat büyüyerek 48 milyar dolara ulaşmıştır. Rusya doğal kaynaklar tedarik ederken Çin tüketim mallarını, sanayi ekipman ve üretim mallarını ihraç etmiştir (Global Security org, 2019).

Rusya-Çin ticareti 2018 yılında %27 büyüme kaydetmiştir, büyüme 2019 yılında da devam etmiş ve ilk çeyrekte yaklaşık %10 büyüme kaydedilmiştir. Xi Jinping Çin-Rusya ticaretini dünya geneline kıyasla pozitif olarak değerlendirmiştir. Buna ek olarak ticaret hacmini büyütme ve ikili ticaretin yüksek kalitede gelişmesini sağlamak için iki hükümetin de kayda değer çabalar sarf ettiği söylenebilir. Örneğin, 2007 yılında Rusya Çin'in onuncu en büyük ticari ortağı olmuş olsa da, genel itibari ile Rusya Çin ihracatının sadece %2'sini oluştururken ithalatının da yalnızca %2'den biraz fazlasını oluşturmaktaydı. Bu durum iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin daha fazla yol kat etmesi gerektiğini göstermekteydi. İli taraf da bu durumun geliştirilmesi gerektiğinin farkındaydı ve 2011 yılında ortak ticaret hedefi belirlemişlerdir; bu hedefler çerçevesinde 2015 yılında ikili ticaret hacmini 100 milyar dolara ve 2020 yılı içinse 200 milyar dolara çıkarmayı hedef edinmişlerdir. Bu sebeple 2014 yılında ikili ticaret hacmi 90 milyar dolara ulaşmıştır (Tiezzi, 2019).

2015 yılında Çin-Rusya ticaretinde bir düşüş sergilenmiştir, bu nedenle hedeflenen ticaret hacmine ulaşamamıştır. Ancak, Pekin Batı tarafından Rusya'ya uygulanan ekonomik yaptırımların hafifletilmesi için çok destek vermiştir. Çin Rusya'ya çok önemli teknolojik destek de sağlamıştır. Bu sayede, Rusya Ukrayna tarafından bloke durumunda olan Kırım yarımadasına denizaltı elektrik kabloları vasıtasıyla altyapı yatırımlarını gerçekleştirebilmiştir. (Gabuev, 2017).

Rusya ve Çin'in çok derin temelleri olan ekonomik ve ticari ilişkilerine karşın iki ülke bu ticaret hacmini geliştirmekte çok zorlanmaktadır. İkili ticaret hacmi 100 milyar dolar barajını aşmakta çok geç kalmıştır. Örneğin, aynı dönemde Rusya'nın Avrupa Birliği ile olan ticareti 267 milyar dolar, Çin'in Avrupa Birliği ile olan ticareti 665 milyar dolara ulaşmıştır. İki ülke arasındaki ticaret hacminin gelişmesindeki en büyük engel Rus şirketlerinin Çin'deki çok uluslu şirketlere entegre olmakta zorlanması, Rusya'nın rekabeti yüksek Çin pazarına yalnızca akaryakıt ve hammadde

satabilmesidir. Kültürel farklılıklardan dolayı da hizmet sektöründe de beklendiği gibi bir ilerleme, turizm dışında gerçekleşmemiştir. (Kaczmarek, Katz, & Tiilikainen, 2018).

2014 yılın Mayıs ayında başta Başbakan yardımcısı İgor Shuvalov öncülüğünde üst düzey Rus yetkililer Çin'e resmi ziyaret gerçekleştirmişlerdir. Ziyaret sırasında ele alınan konular arasında Batı kredilerinin Çin finansal kurumları tarafından yeniden gözden geçirilmesiydi. Çin tarafı ikili ticari ilişkilerde milli kurların kullanılmasının arttırılacağını ve böylece Euro ve Dolara bağımlılıklarını azaltılacağını açıkladı. Ayrıca, Rusya şirketleri için Çin devlet bankalarından borç arttırılması, borç özkaynak oranının Hong-Kong'da listelenmesi ve yabancı şirketler için Şanghai borsasının açılması konuları ele alındı. Bu toplantı sonrası bazı değişiklikler gerçekleşti, bu değişiklikler Moskova ve Pekin arasında finansal ortaklığın potansiyelini yükseltti. Bu konulardan en önemlisi ikili işlemlerde milli kurların olası kullanılması konusuydu. 2014 yılın Ekim ayında Rusya Merkez Bankası ve Çin Halk Bankası arasında üç yıllık kur değişim anlaşması imzalandı. İkili ticaretlerinin %50'sinin milli kurlar üzerinden gerçekleştireceği dile getirildi (Gabuev, 2015).

Rusya'nın Federal Gümrük Hizmetleri verilerine göre 2016 yılında Rusya-Çin arasındaki ticari döngü 66,1 milyar dolar olmuştur. Rusya'nın Çin ile ticaretinde cari açığı mevcuttur. Negatif ticari bakiyesi 2016 yılında 10 milyar dolar tutarında gerçekleşmiştir (2015 yılında bu rakam 7 milyar dolardı). Rusya'nın dış ticaretinde Çin'in payı 2015 yılından 2016 yılına kadar %12,1'den %14,1'e ulaşmıştır. Rusya'nın Çin'e ihracatının yarısından fazlası, madeni yakıt, petrol ve petrol ürünleri üzerinden gerçekleştirilmektedir (% 60.7), ardından kereste ve kereste ürünleri (% 9.4), demir dışı metaller (% 9), balık ve deniz ürünleri (3.5 %), kimyasal ürünlerdir (% 3.3). Çin Halk Cumhuriyeti'nden, Rusya Federasyonu'na yapılan başlıca ithalat kategorileri ise makine ve teçhizat (% 35,9), giyim (% 13,7), kimyasal ürünler (% 9,1), kürk ve kürk ürünleri (% 5,6), ayakkabı (% 5,3) ve mobilyadır (% 3) (TACC, 2016).

2018 yılında Rusya'ya Çin mallarının ihracatı 11 ayda %12 arttı ve 43,5 milyar dolara ulaştı. Buna karşılık Rus mallarının Çin'e ithalatı, % 44,3 artışla 53,7 milyar dolara ulaştı (Lekuh, 2018). Bu rakamlar 2017 ve hatta 2016 yılına kıyaslandığında çok ciddi bir değişimi gösteriyor. Çin-Rusya arasındaki ticari döngü 90 milyar doları

aşmış durumda ve bu iki ülke arasındaki hedeflenen ticari döngüye yaklaştıklarının göstergesidir. Bu durum çeşitli faktörlerin sonucu olarak görülebilir. Öncelikle Rusya ve Çin hali hazırda ticari döngülerini genişletmek isterken ABD ile Çin arasındaki gerginlik Çin'in ABD ile ticaretini kısıtlamıştır ve bu açık farklı ülkeleri ile ticareti yoğunlaştırma yolu ile çözülmüştür ki bu ülkelerden biri de Rusya'dır. Çin'deki Rusya Federasyonu Büyükelçisi Andrey Denisov, Moskova ve Pekin'in ABD yaptırımlarının kurbanları olduğunu söylemiştir. Rusya 2014 yılında Kırım sonrası ABD ve Batılı ülkelerin yaptırımlarına maruz kalmış ve Çin şirketleri de İran'a uygulanan yaptırımları takip etmedikleri için kendileri yaptırımlara maruz kaldıklarını söylemiştir. Bu durumlar ticaret yapmayı zorlaştırmıştır ve bazı işlemleri kısıtlamıştır, bundan dolayı iki taraf uluslararası ödemelerin yapılması için dolara dayalı olmayan verimli sistemin kurulması için çalıştıklarını söylemiştir. Rusya'nın Çin'de şu an için çalışan tek bir bankası bulunuyor ve Çin'in Rusya'da iki bankası vardır. Kasım ayında Rusya Başbakanı Medvedev Çin ziyareti sırasında iki milletin yuan ve ruble kullanarak sınırlar arası ödeme sistemlerini oluşturmak için çalışmalar gerçekleştirdiklerini söylemiştir (Ma, 2019).

Rusya-Çin arasındaki ekonomik ilişkiler her ne kadar gelişmekte olsa da henüz hedeflendiği seviyeye ulaşmamıştır. Moskova Carnegie Merkezinden Ivan Zuenko'nun ifadesine göre 2009 yılında dönemin devlet Başkanı Dmitri Medvedev ve Çin Devlet Başkanı Hu Jintao 91 ortak yatırım projesi gerçekleştirileceğine dair anlaşma imzalamışlardır, fakat bu programın altıncı yılında bu projelerden sadece 11'inin finanse edildiğini ve geri kalan projelerin ertelendiğini açıklamıştır. Ertelenen projeler arasında 55 milyar dolar değerindeki Sibiry boru hattı için 25 milyar dolar yatırım yapma planı da bulunmaktadır (Aron, 2019). Tarafların ikisi de bu durumun farkındadır ve ekonomik ortaklıklarını kuvvetlendirmek için adımlar atacaklarını ve diğer alanlarda olduğu gibi ekonomik alanda da ilişkilerini derinleştireceklerini vaat etmişlerdir. Bu gelişme ilişkilerin stratejik bir doğaya sahip olduğunu gösteriyor. İki ülkenin öncülüğünü yaptığı Şanghay İşbirliği Örgütü ve BRICS gibi mekanizmalar kuruluşlarından bu yana katılımcı ülkelerin pratik işbirliklerinin güçlendirilmesinde önemli rol oynamaktadır. Bu mekanizmalar uluslararası krizlere karşı işbirliği temeline dayanmaktadır. Rusya ve Çin bu mekanizmalar çerçevesinde çok iyi etkileşim ve işbirlikleri sağlıyorlar (Belolipetskaya & Komarov, 2015).

Çin Ticaret Bakanlığı'nın sağladığı bilgiye göre, 2019 yılının ilk çeyreğinde, Çin-Rusya ticareti 164.8 milyar yuan yani 24.2 milyar dolara ulaşmıştır, 2018 yılın aynı dönem verilerine göre %9.8 oranında artış sağlamıştır. Luo Weidong, Çin tarafının beklentisinin ikili ticaretteki artış hızının korunması yönünde olduğunu söylemiştir. Luo aynı zamanda Çin yatırımlarının Rusya'da; altyapı inşaatı, ekipman üretimi, petrol ve kimya endüstrisi, bilgi teknolojileri alanlarında sürdürüleceğini eklemiştir. Bunun yanı sıra Rus şirketleri de yüksek rekabet içeren Çin pazarına girmek için yarışmaktadırlar (Russia Business Today, 2019).

Çin ekonomik ve sosyal reformlara dayanan, yenilikler içeren, verimliliği arttıran ve gelişmiş teknolojilerden oluşan yeni bir döneme giriş yaptı. Yerel tüketim pazarı için üretimin artırılmasına önem verilmesi, eğitim ve yönetim modernizasyonu, demokrasinin genişletilmesi ve karar verme mekanizmasında tabanların katılımı ve sürdürülebilir kalkınmaya geçiş yapılması bu yeni dönemin önemli bileşenleridir. 2050 yılına "gelişmiş, modern sosyalist toplumun" oluşması için bu değişimler önemlidir. Bu değişimlerin gerçekleşmesi gelişen küresel ekonomi, istikrarlı küresel ticaret sistemi, işbirlikler ve barışa dayanacaktır (Bachtell, 2018).

#### **2.4. Rusya ve Çin Arasındaki Askeri İlişkiler**

Soğuk Savaşın bitmesi ve Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrası Rusya'nın askeri bütçesinde hızlı düşüş oldu. Sovyet Birliği'nin askeri gideri 1988 yılında yaklaşık 350 milyar ABD dolarına ulaşmıştı, 1992 yılında ise bu rakam 60 milyar dolara düşmüştü, 1998 yılında ise bu rakam sadece 19 milyar dolardı. Bunun yanı sıra Rus askeri sanayisi önemli askeri silah alıcılarının kaybolduğunu gözlemlemişti. Tam bu dönemde Çin askeri modernizasyonuna girişmişti ve 1989'dan itibaren askeri harcamalarını arttırmaya başlamıştı (Wezeman, 2017).

Sovyetler Birliği yıkıldıktan sonra Rusya Federasyonu Çin'in başlıca silah ve askeri teknolojiler tedarikçisi oldu. Rusya 1989 yılında Pekin için askeri malzeme tedariki için tek kaynaktı. Çin Rusya'nın askeri silahlar satışının %50'sini oluşturuyordu. Askeri işbirliğin bu yönü iki ülke çıkarlarına da hizmet ediyordu. Rusya için silah satışından kaynaklanan ortaklığın faydaları savunma sanayisinin ayakta tutulması anlamına geliyordu ve ayrıca iş alanları da yaratıyordu. Çin için ise bu işbirliğinin getirisi kuvvetlerinin yeniden silahlanması ve yeni teknolojilere sahip

olması, aynı zamanda ekonomik amaçlar açısından da milli endüstrinin gelişmesi için faydalıydı. Çin'in Rusya'dan temin ettiği savaş uçakları, hava savunma sistemleri, savaş gemileri ve denizaltıları gibi askeri malzemelerin sayısı istikrarlı şekilde artmaya devam etti (Haas, 2013).

Çin'in ekonomik açıdan büyümesi ile Rusya-Çin arasında silah ticareti daha da gelişti. 1996 yılında Çin iki tane "Sovremenny" sınıfı imha ediciler satın aldı. 2000 yılında ise askeri ekipmanların tedarikini genişletmek için 15 yıllık askeri ortaklık planı imzaladılar. 2001 yılında 1.7 milyar dolar maaaliyetinde askeri harcama yapıldı, 2002 yılında ise 3 milyar dolara ulaştı. 2005 yılında silah satışları 3.2 milyar dolara ulaştı. 1999 yılından 2005'e kadar askeri ekipman harcamaları yıllık yaklaşık 2 milyar dolara ulaştı. Bu silah satışların yanında 2000'e yakın Rus bilim adamı Çin savunma tesislerinde çalışıyorlardı. Böylece Çin savunma endüstrisi modernizasyonunda önemli gelişme sağladı (Schwartz, 2014).

2003 yılında ikili askeri teknoloji ortaklığı, Rusya'nın lisans yükseltme anlaşması ile daha da genişlemiştir. Çinlilerin nükleer denizaltı, stratejik bombalama havaaracı, önleme uçağı, uçak gemisi, füze donanımlı krüvazör gibi yüksek teknolojik silah sistemlerine ulaşımını sağlamıştır (SIPRI, 2019). 1999 ve 2006 yılları arasında Çin, Rusya için hedef alıcıydı, Rusya'nın Çin'e silah ihracatı hacmi yıllık %34'ten %60'a ulaşmıştır. 2015 yılında yıllar süren müzakereler sonrası Pekin Moskova ile anlaşmaya vardılar ve Rusya en gelişmiş askeri silahlarını satmaya karar verdi. Yaklaşık 7 milyar dolar maliyetinde olan 24 adet Suhoi Su-35 ve dört adet S-400 orta menzilli hava savunma sistemini gelecek beş sene içerisinde ulaştırılması konusunda uzlaşmışlardır (Kruglov, 2019 ).

Rusya-Çin arasındaki askeri malzemeler ticareti ve bu alanda olan irtibatları Çin'i askeri alanda geliştirdi. Çin kendi silahlarını üretmeye başladı. Bazı kaynaklar Rus silahlarının Çin askeri üretimi için prototip oluşturduğunu dile getiriyor ve silahları birbirlerine benzetiyorlar. Örnek olarak Çinlilerin ürettiği Shenyang J-11 savaşçısı Rusların Su-27 K'ya benzediğini, HQ-9 hava ve yüzey misilleme aracını da Rus SU-300'e benzediğini ve ondan esinlendiğini söylüyorlar. Rusya'dan 2012 ve 2016 yılları arasında Çin 420 adetten fazla havaaracı motoru ve dört adet Suhoi Su-35 satın almıştır (Power, 2017).

2017 yılında Rusya Çin'e 15 Milyar dolar değerinde silah satmıştı. Hindistan, Pakistan, Birleşik Arap Emirlikler ve Suudi Arabistan'ın yanısıra Çin, Rusya'nın en büyük silah satın alan müşterilerindendir. Rusya'nın Çin'e ihrac ettiği malzemelerden bazıları; Suhoi Su-35 savaş uçağı, S-400 Hava koruma sistemi (40km'dan 400km menziline hedef vurma kapasiteli), Kamov helikopterleri, AL-31F Motorlar, D-30 Motorları (Elmer & Zhen, 2018). Askeri sanayi üretiminde Çin kendisini geliştirmiş ve kendi silahlarını üretmeye başlamış olmasına rağmen Rusya ile askeri malzemeler ve silahlar ticaretine devam etmektedir. Diğer ülkeler yeni teknolojilerini Çin'e satmak konusunda isteksizken Rusya'nın kendi ürettiği yeni teknolojilerini Çin'e sunması iki taraf için de faydalı olmuştur. Rusya kendi askeri sanayisini ayakta tutarken, Çin de askeri alanda modernleşmeyi başarmıştır.

Rusya ve Çin silah ve askeri teknolojiler ticaretinin yanı sıra, beraber askeri eğitimler ve tatbikatlar da gerçekleştirmektedirler. Asian Times haberine göre 2012 yılından itibaren Rus ve Çin deniz güçleri birlikte tatbikatlar yapmaktadırlar. İki filo uçaksavar ve denizaltı savunma tatbikatları gerçekleştirmişlerdir. Rus askeri kaynaklarına göre bu tatbikatların amacı ticaret gemilerini korsan saldırılarına karşı korumak ve kurtarmaktır (Lintner & Mai, 2019). 2017 yılın Temmuz ayında iki ülke iki defa Baltık Denizinde birlikte askeri tatbikat gerçekleştirdiler (Higgins, 2017).

Çin devlet başkanı Xi iktidara geldikten sonra Rusya'nın başkenti Moskova'yı diğer başkentlerden daha fazla ziyarette bulunmuştur. Çin başkanı 2018 yılında Putin'e "en iyi, en yakın arkadaşım" adında bir madalya taktim etmiştir (Dobbins, Shatz, & Wyne, 2019).

2018 yılında Rusya en büyük tatbikatını gerçekleştirdi. Bu tatbikata Rus askerinin yanı sıra Çin askerleri de ilk defa katılmışlardır. Vostok-2018 adlı bu tatbikat iki hafta sürdü. Tatbikata yaklaşık 300,000 Rus askeri, 36,000 askeri araç, 80 gemi ve 1000 havaaracı, helikopter ve dronlar katılmıştır. Tatbikata Çin tarafı 3,500 asker göndermiş (Guardian, 2018).

Nisan 2019 yılında Sarı Deniz kıyılarında Çin Halk Kurtuluş Ordusu Deniz Kuvvetleri ve Rus Donanması ortak 6 günlük bir deniz tatbikati gerçekleştirmiştir. Tatbikat iki bölüme ayrılmıştır; birinci bölüm 29-30 Nisan tarihleri arasında gerçekleşmiş ve bu tatbikat kıyı bölgelerini kapsamıştır. Tatbikatın ikinci bölümü ise 1-4 Mayıs tarihleri arasında açık denizi kapsamıştır. Tatbikata Çin tarafından bir

denizaltı, iki tane güdümlü füze destroyer, üç tane güdümlü füze fırkateyn ve denizaltı kurtarma gemisi gönderilmiştir. Rusya ise tatbikata pasifik filosundan Steregushchiy-class fırkateyn, Slava-Class güdümlü füze krüvazör, Ropucha-class büyük çıkarma gemisi, Igor Belousov-class demiz arama kurtarma destek gemisi ve Kilo-las dizel-elektrik atak denizaltı gemisini sevk etmiştir (Gady, 2019).

Soğuk Savaşın bitmesinden itibaren Çin ve Rusya askeri alanda sürekli artan bir ivme ile işbirliklerini geliştirmişlerdir. Bu işbirliği başlangıçta Çin ordusunun modernizasyonu amacını taşıırken daha sonraki dönemlerde kapsamını genişletmiş ve ortak sorunlara karşı ortak hareket etme kabiliyetini arttırmak amacıyla yapılan tatbikatlarla yeni bir boyut kazanmıştır. İki ülkenin gerçekleştirdiği tatbikatlar adeta tek kutuplu dünyaya meydan okuma niteliği taşımaktadır.

## **2.5. Rusya ve Çin'in Enerji Alanındaki İşbirlikleri**

Ülkelerin gelişmesi ve güçlenmeleri için enerji çok önemli faktördür. Ülkenin üretimi ve tüm alanlarda gelişimi enerji kaynaklarına bağlıdır. Bundan dolayıdır ki ülkeler güvenli enerji tedarik kaynaklarına yönelmekte ve bu konularda risk almaktan çekinmektedirler. Rusya-Çin ilişkilerinde enerji önemli bir konumdadır. Rusya, enerji kaynaklarına sahip ve ihracatını yapan ülke iken, Çin ise enerjiye ihtiyaç duyan ve yükselen bir güçtür. Bu durum iki ülke arasında karşılıklı bağımlılığın olduğunu göstermektedir. Çin büyümeye devam ettikçe enerjiye ihtiyacı artmıştır ve artmaya devam etmektedir. Bu faktörlerden kaynaklı olarak da Çin yakın komşusu olan Rusya ile enerji ilişkilerini daha da genişletmiştir. Rusya, Çin için önemli enerji kaynakları tedarikçisi haline gelmiştir.

Çin Halk Cumhuriyeti Başkanı Hu Jintao ve Rusya Federasyonu Devlet Başkanı Putin 2005 yılında çeşitli anlaşmalar imzalamışlardır. İmzalanan anlaşmalar arasında önemli ölçüde enerji alanını da ilgilendiren anlaşmalar vardı. Bu anlaşmalar petrol, doğalgaz, kömür enerji kaynakları gibi konuları kapsıyordu. Rusya Çin'in beşinci en büyük petrol tedarikçisidir. 2005 yılında Putin'in ziyareti sırasında petrol konusunda ortaklıklar ve Rosneft ile Çin devlet petrol ve doğalgaz şirketi arasında anlaşma imzalandı ve 2006 yılı için Rusya Çin'e 15 milyon ton(Çin petrol ithalatının yaklaşık %10) ham petrol tedarik etmesi için anlaşılmıştır. Rusya Çin'e yıllık olarak



500 ve 900 milyon kilowatt saat elektrik enerjisi tedarik etmekteydi ve o dönem için iki taraf 2010 yılı için bu miktarı 18 milyar kilowatt saate çıkarmayı planlamışlardır (Pan, 2006).

Bu durum 2015 yılında emtia fiyatlarının düşmesi ile azalma gösterip 18,9 milyar doları oluşturmuş olsa da, Rusya'nın toplam enerji ihracat hacmi 27,76 milyar dolar ile zirveye ulaşmıştır. Çin'in genel talebine orantılı olarak, kömür ticareti 2008 yılında büyük derecede artmıştır. Fakat bu durum 2015 yılında değişmiştir, ham petrol ihracatı artarken kömüre olan talep Çin genelinde çevre ile ilgili oluşan kaygılar sonucunda azalma göstermiştir.

Çin ile petrol tedarik konusunda ilk müzakereler yürüten şirket YUKOS olmuştur. Başlangıçta petrol ihracatı demir yolu ile gerçekleşmiştir. Çin Sinopek ile 1999 yılında 500,000ton ham petrol tedariki için anlaşılmıştır ve sonraki sene için de yıllık olarak 1 milyon ton taahhüt etmiştir. Bu ilk anlaşma sonrası taraflar görüşmelere devam etmişlerdir. 2000 yılında Çin'in keskin biçimde petrole ihtiyacı artınca YUKOS şirketi ile Angarsk'den Daqing'e boruhattı inşası görüşmeleri başlatılmıştır. China National Petroleum Corporation projenin %50 sini finanse etmek taahhütünde bulundu ve bu rota ile gelen petrolü tamamen satın almaya hazır olduğunu belirtti. YUKOS şirketinin iflas etmesi sonrası 2004 yılında Rosneft ana üretici bayisi olan Yuganskneftgaz'i satın aldı. Çin'in petrol ulaştırılması için yaptığı 6 milyar dolar ön ödeme sayesinde alınan krediler ödenmiş ve o dönemde Rusneft ve Çin Petrol şirketi arasında beş yıllık petrol tedarik anlaşması imzalanmıştır (Henderson & Mitrova, 2016).

2013 yılında Rosneft'in Çin'e petrol ithalini ikiye katlayacağını, ticaret hacmini 270 milyar dolara ulaşacağı konusunda anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşma Reuters haberine göre küresel petrol endüstrisi tarihinin en büyük anlaşması olacaktı ve Rosneft'e 60-70 Milyar dolar ön ödeme yapılacaktı. Böylece şirket borçlarını öderken uzaktaki Arktik sahalarının geliştirilmesini sağlayacaktı (Pinchuk, 2013). Bu anlaşma ile Rosneft 2018 yılı için Çin'e yaptığı petrol ihracatını 15 milyon tondan 30 milyon tona çıkarmayı planlamıştır. Kontrat 25 senelikti ve ek olarak 5 sene uzatma hakkı ile anlaşma sağlanmıştır. Kazakistan-Çin ham petrol boruhattı ile 2014 yılının Ocak ayından itibaren 7 milyon tona çıkartılması planlanmıştır. Ayrıca, Rosneft faaliyete geçtikten sonra iki şirketin Tianjin'deki ortak girişim rafinerisine yıllık 9,1

milyon ton ham petrol tedarik edilmesi planlanmıştır. Bu Çin'in Rusya'dan tedarik ettiği petrolün 2014 yılı için 46.1 milyon tona çıkarması sağlanmıştır (CNPC, 2013).

Radio Free Asia haberine göre, 2018 yılında Pekin'de yapılan enerji konulu ikili görüşmelerde, Rosneft başkanı Igor Sechin, Çin'e 50 milyon ton (366.5 milyon barel) ham petrol tedarik edeceklerini söylemiş, bu veri önceki senenin verilerinden yaklaşık 40 milyon tondan fazladır. Buna ek olarak Rosneft, Çin Milli Kimyasal Kurumu'na (ChemChina) 2.4 milyon ton petrol sağlayacaktı (Lelyveld, 2018). Çin için 2018 yılı sonunda Rusya en büyük petrol tedarikçisi haline gelmişti. Aralık ayı verilerine göre Rusya'nın Çin'e ihracat ettiği petrol günlük 7.04 milyon tona ulaştı. Bu 2017 verilerine göre %19.7 artış olduğunu gösteriyor. Rus ham petrolüne olan talep, Çin'in özel rafinelerinden gelen destekle arttı ki jeopolitik belirsizlikler Çin'i İran ve Venezüella gibi ülkelerden daha az ithalat yapmaya zorladı (Reuters, Russia seals position as top crude oil supplier to China, holds off Saudi Arabia, 2019).

Çin'de eski ve küçük kömür üreten şirketlerin kapanması ve devletin bu konuda düzenlemelerin getirmesi (kömür kullanılmasının azaltılması konusunda) sonucu kömür fiyatları artış göstermiştir. 2013 yılından itibaren kömür tüketiminin Çin'de azaldığı görülmüştür. Fakat, 2017 yılında Financial Times bilgilerine göre bu durum değişmeye başlamış ve %0,4 ile artış başlamıştır. Aynı Financial Times'e göre Çin'de kömür tüketiminin artışı %5,7 ile elektriğe talebin artışı ve ağır inşaat faaliyetlerinden dolayı kaynaklanmıştır. Bu nedenlerden dolayı Çin'in kömür ithal etmesine ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu durumda Rus şirketleri Çin'e kömür ihrac etmeye başlamıştır. Rusya'nın enerji devi olan Mechel kendi kömür ihtacatının %11'ini Çin'e yapmıştır (Brokeš, 2018). Çin'in Rusya'dan kömür alımının artışında, Kuzey Kore'den kömür alımında yaptığı kısıtlamanın da etkisi büyük olmuştur. Bundan kaynaklanarak rakamlar da değişim göstermiş, 2016 ve 2017 rakamları kıyaslandığında Gümrük genel İdaresi rakamlarına göre, %25.3'ten %36.3'e yükseldiğini görebiliriz (Reuters, 2018).

Avrupa Birliği'nin, Rusya'ya uyguladığı yaptırımlar sonrası Rusya enerji kaynakları için Pazar çeşitlendirme girişimlerine başlamış ve bu süreçte en çok Çin'e önem verilmiştir. 2014 yılında Şanghay'da Gazprom ve China National Petroleum Corporation arasında çok önemli bir anlaşma imzalanmıştır. Anlaşma 30 yıllık süre ile Rusya'nın Çin'e 400 milyar değerinde gaz tedarik edeceğini içermektedir. Anlaşmaya

göre Çin yıllık olarak 387 milyar metre küp gaz tedarik edecektir. Bu anlaşma Rus tarafı için daha önce benzeri görülmeyen bir anlaşma olmuştur. Gazprom başkanı Gazprom için bu kontratın çok büyük olduğunu ve böyle bir anlaşmanın geçmişte başka hiçbir şirketle olmadığını söylemiştir. Uzmanlar ise bu anlaşmanın Gazprom'a Çin pazarına sürekli olarak girme fırsatını verdiği için çok önemli olarak değerlendirmişler (Vasetsova, 2017 ). Çin ve Rusya bu gazın sağlanması için 2014 yılında Sibirya'dan Çin'e uzanan boruhattının inşasına başladılar. Rusya bu boruhattının inşası için 55 milyar ABD doları yatırım yapacak ve Çin de en az 20 milyar Amerikan doları değerinde yatırım yapacaktır. Rusya bu durumda doğalgaz sahalarının ve boruhatlarını geliştirmeleri için Çin şirketlerine kapılarını açmış gibi görünmektedir (Macalister & Luhn, 2014).

Rusya Power of Sibiria boruhattının yanı sıra Altai Route adı altında diğer boruhattının da inşasını planlamaktadır. Adı geçen projelerin tamamlanması sonrası Rusya, 2020 yılı için Çin enerji pazarının %35'ine hakim olacaktır (Nassan, 2017). Ekonomi yılda ortalama % 4,5 oranında hızla büyümeye devam ettiğinden, bu enerji yoğunluğunda yılda% 3,4 oranında bir artışa eşittir. Bu oran 2040 yılına dünya çapında görülen en hızlı gelişme olacaktır (Agency, 2017).

Rusya ve Çin arasında enerji işbirliği alanlarını ele alırken ülkeler arası nükleer enerjisi işbirlikleri de göz ardı edilmemelidir. İki ülke bu konuda da çeşitli adımlar atarak ilişkileri geliştirmeye çalışmaktadırlar. Bu bağlamda, Rus ve Çin devlet nükleer kurumları Tianwan Nükleer Enerji Tesisinde yedinci ve sekizinci enerji bölümünün inşası için genel bir anlaşma yapmışlardır. Yedinci bölümünün 1200 megavat olacağı ve çalışmalara 2021 yılında başlanacağına ve 2026-2027 yılı için bitmesi beklendiğine dair açıklamalar yapılmıştır. Bu anlaşma iki ülke arasında ortak yapılan en büyük nükleer santral projesidir. Bu anlaşma 2019 yılının Mart ayında Çin Milli Nükleer Kurumu ve Rusya'nı Rosatom arasında imzalanmıştır. Rusya devlet kurumu tarafından yapılan açıklamaya göre, taraflar Xubao Nükleer Enerji Santralinin üçüncü ve dördüncü bölümlerinin temel tasarımı için de anlaşmışlardır (Russia Today, 2019).

Rusya devlet nükleer kurumu genel direktörü Aleksey Likhachov Rus tasarımlı Nükleer enerji santrali inşası projesini yeni bir sahaya uygulamasını pratik aşamasına getirdiklerini ve 2018 yılı için Çinli partnerleri ile beraber dört adet son nesil 3+ enerji birimini inşa edeceklerini söylemiştir (World Nuclear News, 2019).

Hızla büyüyen Çin ekonomisinin enerji talebinin aynı hızla artıyor olması kaçınılmaz bir gerçektir. Bu sebeple sağlam tedarikçiler bulmak zorundadır. Dünya enerji piyasasının en büyük tedarikçi ülkesi olan Rusya bu konuda Çin için kaçınılmaz bir ortaktır. Bununla beraber, yaşadığı politik sorunlardan dolayı Avrupa Birliği ile istikrarlı ilişkileri olmayan Rusya da kendisi için yeni pazarlar aramak durumundadır. Çin'in artan enerji ihtiyacı ile beraber bu iki faktör kaçınılmaz olarak bir araya gelmiştir. Çin ve Rusya'nın stratejik ortaklığı iki ülkenin enerji alanında da işbirliklerini geliştirmelerinde önemli faktör olmuştur. Başta kömür, petrol ve doğalgaz ticaretiyle başlayan bu süreç günümüzde nükleer enerji alanında ve karşılıklı altyapı yatırımları olarak devam etmektedir.

## 2.6. Rusya ve Çin Arasında Diğer İşbirliği Alanları

Rusya-Çin arasında siyasi, askeri, ticari ve diğer alanların yanında kültür, eğitim ilişkilerinin de ele alınması çok önemlidir. Bazı bilim adamları Rusya ve Çin arasındaki kültürel ilişkilerin Altın Orda döneminde başladığını ileri sürmektedirler. Çin-Rus ilişkilerinde çeşitli gelişmeler olmuş ve inişli çıkışlı devam etmiştir. Buna rağmen kültürel ilişkiler her zaman önemini korumuştur. (Fenglin, 2007).

1992 yılında kültürel işbirliği konusunda devletlerarası anlaşma imzalanmıştır. 1990-2000 yılları arasında iki ülke arasında devletlerarası, bölgesel ve alansal seviyelerde kültürel işbirlikleri gelişmiştir. Bu bağlamda şehirlerarası dostlukların kurulması ile kültür ve spor değişimleri gerçekleştirmişlerdir. 1997-1998 yılları arasında iki tarafın kültür bakanlıkları tarafından desteklenen Petersburg'da Çin kültür günleri düzenlenmiş, Pekin ve Şanghay'da ise Rus kültür günleri düzenlenmiştir. 1999 yılında Çin kültür topluluğu Puşkin'in doğumun 200'üncü yıl dönümünü kutlamışlar, Çince şiirler koleksiyonu tekrardan basılmış ve yayınlanmıştır. 2000 yılında Rus devlet Folklor ve dans akademisi korusu Çin'de Performans sergilemiştir. Bu koro Çin'de o sene düzenlenen uluslararası folklor dansları arasında en iyi performans olarak görülmüştür. Ayrıca, aynı sene II. Dünya Savaşı'nın 55'inci yıl dönümü için Rus grupları Pekin, Şenyang ve Çangçun'da programlar düzenlemişlerdir.

31 Ekim 2005 yılında Pekin'de, Rusya ve Çin'in eğitim, kültür, sağlık ve spor alanlarında işbirliği komisyonu görüşmesi gerçekleştirilmiştir. 2008 yılında ise

ekonomik, bilim, teknoloji, kültür, spor ve diğer alanlarda değişimler için anlaşmaya varılmıştır ve bu konulardan en çok gençler arasındaki iletişime önem verilmiştir. 2009 yılı için Çin'de Rus dili senesi ilan edilmesi için anlaşılmış ve 2010 yılında da Rusya'da Çin dili senesi ilan edilmesi için taraflar arasında anlaşmaya varılmıştır (Valeev & Alikberova, 2015).

Rus ve Çinli üst düzey görevlileri halklar arası kültürel programları daha da etkili hale getirmek için beraber çalışma üzerine anlaşmışlardır. Başbakan yardımcısı Olga Golodets ve Çinli Liu Yandong geçmiş beş sene içinde halklar arası kültür işbirliği programının eğitim, turizm, medya ve diğer alanlarda ikili ilişkileri güçlendirmek konusunda etkili olduğunu belirtmişlerdir (Chinadaily, 2012).

İki ülkede karşılıklı olarak birbirlerinin kültürlerini tanıtan çeşitli sergiler yapılmıştır. 2017 yılında Rusya tarihi devlet müzesi Çin başkentinde sergi düzenlemiştir. Bu sergi Çin Milli Müzesinde sergilenmiştir. Serginin açılışı Ekim devriminin 100'üncü yıl dönümüne denk getirilmiştir. Rus devrimi liderlerinin Lenin ve Stalin'in özel eşyaları, o dönemin afişleri, dökümanları, resimleri sergide yer almıştır. Bu eşyaların bazıları, özellikle ressam Pavel Sokolov-Skalya'nın Kışlık sarayının alınması isimli tablosu, daha önce Rusya dışında hiç sergilenmemiştir. Rusya'nın Çin Büyükelçisi Andrey Denisov iki müzenin etkileşimde olmasının iki ülke arasındaki kültürel bağlarının güçlenmesi için güçlü bir motivasyon olduğunu ifade etmiştir (Foundation, 2017). 2019 yılında ise Rusya-Çin Expo'su düzenlenmiştir. Bu sergide insanları sanat aracılığıyla bir araya getirmek amaçlanmıştır (ChinaDaily, 2019).

İki millet arasında kültürel bağların çeşitli boyutlarda geliştiğini gösteren en önemli örnekler arasında öğrenci değişimleri yer almaktadır. Öğrenci değişim programları gençlerin birbirlerini, kültürlerini tanıma fırsatı sağlarken aralarında bağ kurmalarına da fayda sağlamaktadır. Rusya ve Çin ortak değişim programlarına katılan öğrencilerin sayısını arttırmayı planlamıştır. 2014 yılında gelecek beş sene içerisinde değişim öğrenci sayılarının 100,000'e kadar ulaşacağı planlanmıştır. O dönem için 25000 Çinli öğrenci Rus okullarında okurken 15,000 Rusyalı da Çin'de eğitim görmekteydi. 2020 yılı için Rusya ve Çin bu rakamı 100,000'e çıkarmayı planlamışlardır.

Yetkili makamların yaptığı açıklamalarına göre 2014 yılının ilk 6 ayında Rusya'ya 500.000'e yakın Çin vatandaşı ziyaret gerçekleştirmiştir (Dolgov, 2014). Rusya devlet Duması Dışişleri Komitesi'nin ilk başkan yardımcısı Dmitry Novikov Rus-Çin dostluğunun iki ülkenin uzun vadeli çıkarlarına hizmet ettiğini söylemiştir. Novikov ikili ortaklıklar günümüzdeki dünya için yüksek seviye ortaklık modelidir, bu durum sadece iki ülke için kazançlı değil aynı zamanda küresel olarak da kazan-kazan işbirliği modelidir diye sözlerine devam etmiştir (Xinhua, Xi's visit to open new prospects for China-Russia ties, 2019).

Turizm konusunda da işbirliklerini güçlendiren Rusya ve Çin her geçen yıl daha fazla turist değişimi sağlıyorlar. Rusya ve Çin arasında turist sayısı artmaya başlamıştır. Çin, eski Sovyet ülkelerinden başka, dış ülkeler arasında Rusya'ya en çok ziyaretçi gönderen ülkedir ve Rus turistler için de Çin ikinci en çok ziyaret edilen yerdir. 2017 yılında Ocak-Eylül arasında Çin turistlerin sayısı 1.478 milyona çıkmış, yani %16 artmıştır ve Rusya'dan Çin'e giden turist sayısı da 1.243 milyon olmuş, yani %25 artmıştır. Bu rakamlar iki ülkenin gösterdiği çabalar sayesinde bu seviyeye ulaşmıştır. Rusya ve Çin aralarında birbirlerinin kültürlerini tanımaya teşvik eden girişimlerde bulunmaktadır ve sonuçlar bu konuda başarılı olduklarını göstermektedirler (Suhag, 2019). Bu gelişmeler ülkeler arası ilişkileri güçlendirmekte ve ilerisi için sağlam temel hazırlamaktadır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### PROJE KAPSAMINDA RUSYA-ÇİN İŞBİRLİĞİ VE YAKLAŞIMLARI

#### 3.1. Rusya'nın Projeye Yaklaşımı ve Çıkarları

Tek Kuşak Tek Yol Projesi 2013 yılında Çin Devlet Başkanı tarafından dünya kamuoyuna duyurulmuştur. Girişimi en baştan destekleyen ülkeler arasında olan Rusya, bu projenin önemini anlayarak, en başından beri bu projeye destek vermektedir. Bu girişimi başlatan Çin'in en yakın komşusu olan Rusya, bölgede eskiden beri olan etkisi ile proje içinde önemli bir role sahip olmuştur. Çin de Rusya'yı bu projeye dahil ederek elde edeceği kazanımları gözardı etmemiştir. Tsinghua Üniversitesi uluslararası ilişkiler dekanı Yan Xuetong 21 Century Business Herald'a verdiği mülakatta projenin başlarında Rusya'yı bypass edip demiryolu ve petrol, doğal gaz boruhatlarını inşa etmeyi düşünmüş olmalarına rağmen sonrasında planlarını değiştirerek Rusya'nın Kuşak ve Yol projesine dahil olmasını sağladıklarını söylemiştir. Ona göre bu adım Rusya'nın tereddütlerini hafifletmiştir ve ayrıca diğer ülkeleri Çin ve Rusya arasında tercih yapmak zorunda bırakmamıştır. Xuetong ayrıca Çin devlet başkanının, Rusya'nın Ekonomik Kuşak ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'na katılması fikrine açık olduğunu belirtmiştir. (Xuetong, 2014).

Çin-Rusya Yatırım İşbirliği Geliştirme Forumu'nda yapılan açıklamada "Rusya, Tek Kuşak Tek Yol Projesi bağlamında Çin'in en önemli partneridir, bu bağlamda üst düzey politik ilişkiler sayesinde kapsamlı ve karşılıklı yarar sağlayan işbirliği mümkün kılınmıştır" denilerek durum değerlendirilmesi yapılmıştır (Novosti, 2018).

Tüm Avrasya'yı kapsayan devasa Tek Kuşak Tek Yol projesi kendi içerisinde çeşitli projeleri barındırmaktadır. Bu projeler genellikle altyapı projeleridir, yol ve kuşağın geçtiği ülkelerde altyapı yatırımları yapılacak ve geliştirilecektir. Başlarda Rusya proje konusunda biraz tereddütlü olsa da, 2014 Kırım Krizi sonucu Batı ile arasında oluşan gerginlik, yaptırımlar, petrol fiyatının düşüşü ve bunun getirdiği ekonomik zorluklar Rusya'nın tutumunu değiştirmiştir (Lukin, 2018). Hali hazırda Kuşak ve Yol Projesinin getireceği artılar Rusya'nın yaklaşımını daha da olumlu yönde etkilemiştir. Tam da bu nedenle bu girişim çoğu ülke için olduğu gibi Rusya için de büyük önem taşımaktadır. Gerçekleşen ve gerçekleşecek projelerle Rusya'nın

kendisinin geliştiremediği bölgeler gelişecek ve yapılan yollar ile diğer altyapı yatırımları sayesinde Rus bölgelerinin ekonomileri güçlenecektir.

Rusya'nın Uzak Doğu Araştırmaları Enstitüsü Müdür Yardımcısı Andrey Ostrovsky verdiği bir mülakatta, Rusya için Kuşak ve Yol projelerinin önemini Transsibirya'nın Sibirya şehirleri için önemini açıklayarak anlatmıştır. Ona göre ulaşım altyapısı ekonomi ile direkt bağlantılıdır: “ulaşım altyapısı yoksa elektrik yoktur, elektrik yoksa da ekonomi yoktur” diyerek savını açıklamıştır (Pravda.ru, 2019). Proje ile sunulan imkanlar çok moderndir ve güncel taleplere cevap vermektedir. Bundan dolayı Rusya “Kuşak Yol” girişimini sadece desteklemeyecek aynı zamanda projelerin gerçekleşmesi için önemli derecede katılım sağlayacaktır. Rusya Devlet Başkanı bu girişim için ana kriter olarak “ortak çıkar” yaklaşımını belirlemiştir ve görüşmeler esnasında ortak çıkara hizmet etmeyen her şeyin Rus tarafından kabul edilemeyeceğini söylemiştir. Rusya Devlet Başkanı Putin entegrasyon konusuna vurgu yaparken bu gelişmelerin Avrupa ve Asya ekonomileri için önemli fırsatlar sunduğunu belirtmiştir (Shevshov, 2017).

Tek Kuşak Tek Yol Projesinin inşasında Rusya jeopolitik konumu sebebiyle en başat ortaktır. 2015 Mayıs ayında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping ve Rusya Devlet Başkanı Putin, Avrasya Ekonomik Birliği ve “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın” geliştirilmesi için, iki ülke arasında stratejik ortaklık ve iş birliklerinin derinleştirilmesi için anlaşmalar imzalamışlardır. İki ülkenin ortak çabaları sayesinde, öncelikle enerji alanında ortaklığın ilk meyveleri alınmaya başlanmıştır. Çin-Rus doğalgaz boru hattının doğu kolunun inşası başarıyla ilerlerken ve bu sayede Çin'e doğrudan doğalgaz tedariki, planlandığı gibi sağlanması mümkün olacaktır (Hui, 2017).

Rusya, Çin yatırımlarını çekme konusunda çok isteklidir. Tek başına gerçekleştirmesi zor olan büyük çaplı projeler için kısmi de olsa destek aramaktadır. Çin ve Rusya'nın birlikte çalışma konusunda istekleri de Avrasya'ya verdikleri önem ve bu konuda birbirlerine karşı olan bağımlılıklarını ortaya koymaktadır. İki taraf da birbirleri için önemli olabilecek kaynaklara sahiptir. Çin maddi kaynaklara sahipken, Rusya da farklı siyasi ve bölgesel avantajlara ve enerji kaynaklara sahiptir. Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin “Tek Kuşak, Tek Yolu” önemli ve geleceği olan bir girişim olarak değerlendirmiş ve sanayi işbirliğinin alanları ve demiryolu altyapısının geliştirilmesi için önemli planlarının olduğunu vurgulamıştır. Ayrıca bu girişimin



faydalı, önemli ve perspektifi olan bir girişim olduğunu ve aynı zamanda iki ülkenin ortak çabasıyla Avrasya ekonomik birliğinin oluşması çabaları ile de uyumlu bir proje olduğunu eklemiştir (Novosti, 2018).

Rusya ve Çin çıkarları için önemli olanı sadece taşıma koridorlarını kurmak ve yenilemek değil, aynı zamanda, tüm Avrasya'nın iletişim altyapılarını kurmaktır. İki ülkenin girişimde bulunduğu bu projede iki ülke arasındaki jeopolitik esnekliği de desteklenmektedir. Bunun sayesinde Rusya ve Çin arasındaki güvenlik politikası ve sosyal istikrar konuları da çözüm bulmaktadır (A.G. & Ya, 2018).

Kuşak ve Yol konsepti Rusya'da büyük ilgi görmektedir ve neredeyse itiraza meyil vermeden kabul edilmekte, ancak Rusya kendi tarafından "Avrasya Entegrasyonu" terimini kullanırken, Orta Asya bölgesinde eşit ortaklığın yerine bölgede kendi geleneksel etkisinin korunmasını tercih etmektedir (Lukin A. V., 2014). Bu durumda Rusya Kuşak ve Yol girişimini açık bir biçimde ve hoşgörü ile karşılarsa da Avrasya geleceği için kendi modelinin olduğunu düşünebiliriz.

2013 yılında Rusya ve Çin Devlet Başkanlarının görüşmesi ticari ve ekonomik ilişkilerin kuvvetlendirilmesi için önemli bir adım olmuştur. Görüşme sırasında otuzdan fazla anlaşmaya imza atılmıştır. Bu belgeler çeşitli konuları kapsamaktadır. Fakat bu anlaşmalar arasında en dikkat çeken "Avrasya Ekonomik Birliği ve Kuşak ve Yol Girişimi konusunda Ortak İşbirliği Anlaşmasıdır" (Berezhnikh, 2015). Bu belgede Rus tarafının Ekonomik Kuşak yolunun inşasını desteklediği belirtilmiştir. Aynı zamanda Çin tarafı, Rus tarafının Avrasya Ekonomik Birliğinin entegrasyonu için verdiği aktif çabalarını desteklediklerini, ticari ve ekonomik işbirlikleri konusunda müzakereler başlatacaklarını bildirmişlerdir. Tarafların bölgede sürdürülebilir ekonomik büyümenin, barış ve işbirliğin gelişiminin sağlanması hedefi ile hareket ettikleri bildirilmiştir (kremlin.ru, 2015).

2019 yılında gerçekleşen Tek Kuşak Tek Yol ikinci zirvesinde Putin, Kuşak ve Yol girişiminde Rusya'nın önemini vurgulayan bir konuşma yapmıştır. Bu girişimin Avrasya ülkelerinin arasındaki işbirliğini güçlendirdiğini söylemiştir. Bunun yanında Kuşak ve Yol Projesinin Avrasya bölgesinde başlıca politik ve bölgesel zorlukları aşması için Rusya işbirliğinin önemini vurgulamıştır. Putin altyapı eksikliklerinin modern ve iyi planlanmış ulaşım ve taşımacılık koridorlarının oluşturulması ile aşılabileceğini sözlerine eklemiştir. Ayrıca, Putin Rusya'nın kendi özel

coğrafi konumundan dolayı bu altyapı yatırımı projelerinden gerekli katkıyı almak istediğini de dile getirmiştir (Dasgupta, 2019).

Rusya Devlet Başkanı Putin “Kuşak ve Yol” projesini önemli ve gelecek vaad eden bir girişim olarak gördüklerini ve bu girişimin sanayi alanında da işbirliği sağlayacağını söylemiştir (Sputnik, 2018). Çin de kendi açısından Tek Kuşak Tek Yol’un gerçekleşmesinde Rusya’ya daha fazla rol yüklemektedir. Rusya ile olan ticari ekonomik ilişkilerin daha da güçleneceğini ve dinamikleşeceğini umut ettiklerini dile getirmişlerdir (TACC, 2019). Eski Çinli diplomat Wang Yiwei “Rusya’nın Tek Kuşak ve Tek Yol Projesi için çok önemli olduğunu ve Avrasya ülkelerinde başarıya ulaşmak için Rusya’ya ihtiyaç duyulduğunu ve bu sebeple de Rusya’nın baypas edilemeyeceğini” dile getirmiştir (Bloomberg, 2019).

Rusya, Tek Kuşak ve Tek Yol projesine katılımının politik güvenilirlik ve sağlayacağı ekonomik yararların farkındadır ve projenin gerçekleşmesinde yer almak için tamamen hazırdır. Rusya Avrasya bölgesinde istikrarı ve güvenliği garanti altına almak istemektedir, bunun yanı sıra projelerin gerçekleştirilmesi için gerekli durumlarda politik esnekliklerin de gösterilmesi gerektiğinin de farkındadır. Çin ve Hindistan arasındaki anlaşmazlıklar düşünüldüğünde, Rusya’nın Tek Kuşak Tek Yol projesinin anahtar ülkelerinden biri olan Hindistan ile de dostluk ilişkilerini koruyor olması Rusya’yı ayrıcalıklı bir konuma taşımaktadır (Latishev, 2017).

Stratejik bakış açısından da bu girişim son derece önemlidir. Bu proje, güvenlik, ekonomik büyüme, altyapı yatırımları ve sağlayacağı diğer yararlar ile başta Rusya ve Çin olmak üzere tüm bölge ülkeleri için hayati bir öneme sahiptir. Yapılacak olan altyapı yatırımları yalnızca uluslararası ticaretin değil, ulusal ihtiyaçları da karşılayacak, iş imkanları yaratacak, yabancı çalışanlar ve ziyaretçileri de kendine çekecektir. Bu gelişmeler bölgenin gelişme ve büyümesi için etkili olacaktır. Ekonomik olarak da bu olanaklar sayesinde Rusya ekonomisine yıllık yaklaşık 50 milyar dolar katkı sağlanacaktır. Bu proje Rusya’yı en önemli ticaret rotası haline getirebilir. Böylece Rusya’nın ekonomik çeşitliliğine önemli katkısı olacaktır (Magid, 2017). Rusya Devlet Başkanı Putin ekonomik gelişim kuşağının oluşturulmasını ve Asya ile Avrupa arasında ticaretin organize edilmesini önemli olarak görmüştür. Ona göre, bu girişim modern ekonominin gereksinimlerine cevap vermektedir. Ayrıca,

Putin'e göre Tek Kuşak Tek Yol, Avrasya bölgesi diğer bölgeler ile entegre edeceği için de önemlidir (News.ru, 2019).

Kuşak ve Yol Projesinin başlıca hedefi Çin'i geri kalan Avrasya bölgesi ile bütünleştirmektir. Yeni İpek Yolu Rusya'nın eski etki alanları olan ülkelerden geçecektir. Moskova'daki uzmanlar Kuşak ve Yol Girişiminin ekonomik öneminin yanı sıra jeopolitik öneme de sahip olduğunu düşünmektedirler. Örneğin, uzman Viktor Larin; Kuşak ve Yol girişimi her şeyden evvel jeopolitik bir girişim olduğunu söylemektedir. Rus uzman Larin'e göre, Xi Jinping, Deng Xiaoping'in "açıklık" politikasına devam ettiğini ve Jiang Zemin'in "öteye geçmek" sloganına uyumlu davrandığını düşünmektedir. "Çin, büyümekte ve büyük pazarlara ve büyük miktarda hammaddeye ihtiyaç duymaktadır" diyerek sözlerine devam etmiştir. Xi Jinping Rusya ile işbirliğine önem verdiğini, Rusya Devlet Başkanı Putin ile görüşmelerinde "Rusya ve Çin, genel barış ve istikrarı sağlamak için denge taşları rolünü oynamışlardır" diyerek, ikilinin birlikte ortak hedefler için çalıştıklarının önemini vurgulamıştır (Inozpress, 2017).

Kuşak ve Yol projesinin Avrasya Ekonomik Birliğini destekliyor olması Rusya açısından en önemli çıkar başlıklarından birisidir. Kendi ekonomik imkânları ile finanse edemeyeceği bu birlik Rusya'nın politik çıkarlarına da hizmet edememekteydi. Ancak bu konuda Çin'in desteğini almasıyla beraber Avrasya Ekonomik Birliği konusunda da hızlı gelişmeler yaşanmaya başlanmıştır. Bu da Rusya'nın bölgesel bazda oluşturmak istediği yapıya hizmet etmektedir.

Avrasya Ekonomik Birliği'nin kuruluşu 1995 yılının Ocak ayına kadar uzanmaktadır. Rusya, Belarus ve Kazakistan'ın gümrük birliği anlaşması imzalamaları ile temeli atılmıştır, sonrasında ise Kırgızistan ve Tacikistan bu gümrük birliğine katılmışlardır. Bu gelişmelere rağmen 2000 yılına kadar Avrasya Entegrasyonu için somut bir adım atılmamıştır (Kirkham, 2015). Avrasya Ekonomik Birliği bölgenin ekonomik entegrasyonu için son derece önemli bir teşkilattır. 1999 yılında Belarus, Kazakistan, Kırgızistan, Rusya ve Tacikistan Gümrük Birliği ve Ortak Ekonomik Alan anlaşmaları imzalamışlardır. Bu anlaşma entegrasyonun üç aşamasını belirlemiştir. Bu alanlar; Avrasya Ekonomik Birliği, Ortak Eonomik Alan ve Gümrük Birliğidir. Son aşama olarak ortak pazarın oluşturulması, uyumlu yasal düzenlemelerin yapılması, birbiriyle bağlantılı enerji, ulaşım ve iletişim altyapılarının kurulması, koordineli bir

vergi sisteminin oluşturulması, malların, servislerin, sermayenin ve iş gücünün serbest dolaşımını sağlamaktır. Ortak Pazar konusu hala plan aşamasında olmasına rağmen kurumsal bir mekanizma oluşturmakta belli derecede başarılı olmuşlardır (Gussarova, Aminjonov, & Khon, 2017 ).

Temmuz 2010’nda Belarus, Kazakistan ve Rusya arasında Gümrük Birliği yürürlüğe girmiştir. 2011 yılın Kasım ayında Kazakistan, Rusya ve Belarus Avrasya Ekonomik Entegrasyon deklarasyonuna imza atmışlardır. 2012 yılında 17 tane uluslararası anlaşma yürürlüğe girmiştir. Ayrıca Avrasya Ekonomik Birliği için hukuki altyapı oluşturulmuştur. Kolaylaştırılmış gümrük birliğinin yerini alan Avrasya Ekonomik Komisyonu oluşturulmuştur (Federalnaya Nalogovaya Sluzhba, 2017). Birlik fikri ilk başta dönemin Rusya Federasyonu Devlet Başkanı olan Medvedev, Belarus Devlet Başkanı Lukashenko ve Kazakistan Devlet Başkanı Nursultan Nazarbayev tarafından dile getirilmiştir (TACC, 2016).

Avrasya Ekonomik Birliği bölgesel ekonomik entegrasyonunu oluşturan uluslararası yasal kimliğe sahip bir organizasyondur. Bu entegrasyon malların, servislerin, iş gücünün ve sermayenin serbest dolaşımının sağlanmasının yanı sıra bunun sağlanması için ülkeler arasında uyumlu ve ortak siyaset, anahtar rol oynamaktadır. Avrasya Ekonomik Birliği kuruluş anlaşması 29 Mayıs 2014 yılında Belarus Cumhuriyeti, Kazakistan Cumhuriyeti ve Rusya Federasyonu arasında Kazakistan Başkenti Astana’da imzalanmıştır. Bu anlaşma 2015 yılında yürürlüğe girmiştir. Gümrük kanunu anlaşması ise 2018 yılında yürürlüğe girmiştir (Belarusian Diplomatic Service, 2019). Birliğin kurulmasını Nazarbayev, tamamen yeni bir dönemin başlangıcı olarak değerlendirmiştir. Kazakistan Devlet Başkanı Nazarbayev birlik içerisinde tüm aşamalarda alınacak kararların ortak anlaşmaya dayalı olacağını belirtmiştir. Putin ise yeni ortak Pazar konusu ile ilgili konuşmasında, Birliğin Dünya Ticaret Örgütü prensiplerine dayandığını belirtmiştir (Tengri News, 2014). Avrasya Ekonomik Birliği, gümrük birliği ve tek ekonomik alan temelinde oluşturulmuştur.

Genel itibari ile Avrasya Ekonomik Birliği bir entegrasyon modelidir. Bu birliğin asıl amaçları incelendiğinde birlik üyelerinin istikrarlı ekonomik gelişiminin sürdürülmesi ve halklarının yaşam kalitesini arttırmaktır. Yüksek Avrasya Ekonomik Konseyi, Avrasya Ekonomik Birliği’nin üst kuruluşudur. Bu kuruluş üye devlet başkanlarından oluşmaktadır. Bu kuruluş Avrasya Ekonomik Birliğinin temel

meselelerini ele almakta ayrıca, birliğin stratejisini, hareket yönünü ve perspektiflerini belirlemektedir. Yüksek Konsey toplantısı yılda en az bir kez gerçekleştirilmektedir (Ria Novosti, 2018).

Avrasya Ekonomik Birliği üye ülkeleri Çin'in Kuşak ve Yol inisiyatifini desteklemektedirler. Bu proje, Avrasya Ekonomik Birliği'nin uluslararası ticaret siyasetini geliştirip, daha büyük hedeflerin gerçekleştirilebilmesi açısından büyük bir öneme sahiptir. Bu bağlamda en büyük ticari partnerleri olan Çin ile işbirliğini anlamlı bulmaktadırlar. Avrasya Ekonomik Birliğinin oluşturduğu pazar Çin iş dünyası açısından da çok ilgi çekicidir. Fakat, bunlara rağmen Avrasya Ekonomik Birliği ve Çin arasındaki ticari döngü Avrasya Ekonomik Birliği ülkeleri ile çok dengeli yürüyememiştir, bunun nedeni ise Avrasya Ekonomik Birliğini oluşturan en büyük iki aktör olan Rusya ve Kazakistan'da bir ekonomik durgunluğun olmasıdır (Gussarova, Aminjonov, & Khon, 2017 ).

Çinli uzmanlar Rusya'nın Kuşak ve Yol Projesi açısından önemli olduğunun farkındadırlar. Onlara göre Tek Kuşak Tek Yol uzun vadeli bir girişimdir ve Rusya'nın tarafsızlığını koruyup dahil olmadığı veya Rusya'nın karşı çıktığı bir projenin başarılı olamayacağını farkındadırlar. Hatta bu girişim açısından Çin için Rusya ile beraber çalışmak faydalı ve gereklidir. Bu bağlamda Rusya'nın eskiden beri gelen Orta Asya üzerindeki etkisi göz önünde bulundurulmuştur. Çinli uzmanlar Avrasya Ekonomik Birliği üye ülkelerinin tedirginliklerinin geçici olduğunu düşündüklerini belirtmişler ve Çin'e karşı olan önyargılarının yavaş yavaş yok olacağı kanaatinde olduklarını dile getirmişlerdir (Bond, 2017).

Çin ve Avrasya Ekonomik Birliği arasındaki diyalog Kuşak ve Yol girişiminin ilanından önce başlamıştır. 2012 yılında Çin Halk Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı ve Avrasya Ekonomik Birliği arasında ticaret konuları üzerine mutabakat zaptı imzalanmıştır. 2014 yılının sonunda ise Avrasya Ekonomik Birliği ve Çin arasında araç taşımacılığı konusunda düzenlemelerin yapılması anlaşması için görüşmelerin başlatılması konusunda karar alınmıştır. 2015 yılında ise Rusya ve Çin, Avrasya Ekonomik Birliği ve Kuşak ve Yol İnisiyatifinin işbirliği konusunda ortak bir bildiri yayınlamışlardır. Rusya, Kuşak ve Yol için desteğini belirtirken, Çin de Rusya'nın Avrasya Ekonomik Birliği bağlamında ekonomik entegrasyonun geliştirmesi için gösterdiği çabayı onaylamışlardır. Ayrıca, iki taraflı işbirlikler gerçekleştirirken

Şanghay İşbirliği Örgütü platformunda ortak çalışmalar yapmak için anlaşmışlardır. Bu bağlamda işbirliği alanları da belirlemişlerdir. Ticaret ve yatırımların kolaylaştırılması, ortak yatırım projeleri, altyapı bağlantılarının güçlendirilmesi, Avrasya Ekonomik Birliği ve Çin arasında serbest ticaretin önünün açılması, ödemelerin milli dövizle gerçekleştirilmesi gibi konularda işbirliği sağlanmıştır. Ayrıca, Avrasya Altyapı Yatırım Bankası, İpek Yolu Fonu, Şanghay İşbirliği Örgütü ve bankalararası işbirliği kurumları bünyelerindeki işbirlikleri için ortak açıklamada bulunmuşlardır.

Tek Kuşak Tek Yol Projesi bağlamında görüşmeler ülkeler arasında ikili ilişkiler düzeyinde gerçekleşmektedir. Profesör Cheng'e göre, Kuşak ve Yol girişimi bir ekonomik modelden ziyade daha çok bir işbirliği platformu olarak görülmelidir. Ayrıca, Kuşak ve Yol Girişimi diğer bölgesel entegrasyon projeleri ile değil mevcut ekonomik entegrasyon projeleri ile karşılaştırılabilir. Projenin işlevselliğini arttırmak için ve projeyi daha kısa sürede başarıya ulaştırabilmek için daha önceden var olan projeler ve anlaşmalarla uyumlu hale getirilmeye çalışılmaktadır. Böylece Tek Kuşak Tek Yol Projesi gerçeklikten kopuk olmayan ve uluslararası organlarla koordineli çalışan yeni bir bakış açısı sunmaktadır (Svetlicinii, 2018).

Avrasya Ekonomi Birliği Dünya Ticaret Örgütü normlarına göre teşekkül etmiş ve bu yönde gelişmeye devam etmektedir. Ancak, Tek Kuşak Tek Yol Projesi herhangi bir kurumun veya uluslararası örgütün normlarına bağlı kalmadan daha önce gerçekleştirilmemiş bir modele doğru ilerlemeyi amaçlamaktadır. Bunun için halihazırda mevcut kuruluşları ve kendisinin de kuruluşunda katkısı bulunan Şanghay İşbirliği Örgütü gibi örgüt ve kurumları yeterli görmektedir. Bunların yanı sıra Çin Kuşak ve Yol Girişimi için finansal kaynakları sistemli bir biçimde yönetmek için bankalar ve finans kuruluşları kurmuştur ve bu proje bağlamında finanse edilmesi gereken projeleri bu kaynaklardan desteklenmektedir.

Tek Kuşak Tek Yol girişiminin bu özelliğine bakılacak olursa Avrasya Ekonomik Birliği de Çin açısından fonksiyonel bir kurum olma potansiyeline sahiptir. Hali hazırda resmi olarak bir araya gelmiş kuruluşlar ile işbirliği yapmak Çin açısından faydalı olurken, bu durum Rusya açısından da verimli olacaktır. Çünkü Rusya bu örgütlerin çoğunun ya en önemli üyesi ya da kurucu üyesidir. Böylece, Rusya da işbirliği yapmak için ikna olmakta zorlanmayacaktır, hatta Rusya Devlet Başkanı

Putin Avrasya Ekonomik Biliğinin Kuşak ve Yol projelerine dahil olması ve onunla aktif çalışması için her seferinde olumlu yorumlar yapmaktadır.

Avrasya Ekonomik Birliğı, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı için önemli bir kurumdur. Avrasya Ekonomik Birliğı 170 milyon kişiden oluşan ortak bir pazarı oluşturmaktadır ki, Avrasya Ekonomik Birliğı ekonomisinin 2030 yılına kadar %25 oranında büyüyeceğı tahmin edilmektedir. Yukarıda da belirtildiğı gibi, bu işbirliğı iki taraf için de faydalıdır. Çin birliğinin sunduğı kolaylıklardan faydalanırken, Avrasya Ekonomik Birliğı de Çin ekonomisinin birliğı desteklemesiyle hedeflenen ekonomik büyüme oranlarını aşma potansiyeline sahip olacaktır (Cheng & Lim, 2015).

8 Mayıs 2015 tarihinde Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin ve Çin Devlet Başkanı Xi Jinping Kuşak ve Yol Girişimi ve Avrasya Ekonomik Birliğı'nin entegrasyonu için Moskova'da ortak bildiri imzalamışlardır. Rusya ile Çin, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Batı Çin-Batı Avrupa uluslararası otoyolu projeleri için işbirliğı yapmışlardır. 2018 yılının Haziran ayında Çin Kalkınma Bankası Rusya'nın Vneshekonombank Bankasına 9,6 milyar dolar değerinde borç vermiştir. Böylece Avrasya Ekonomik Birliğı ile Kuşak ve Yol girişiminin entegrasyonu mekanizmasının oluşumu için finansal destek sağlanmıştır (Xin, 2019).

### **3.2. Çin'in Projeye Yaklaşımı ve Çıkarları**

Tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması fikri Çin tarafından duyurulduktan sonra dünya kamuoyunun büyük ilgisini çekmiştir. Çin'in ortaya sunduğı projenin katılımcı taraflar için çok elverişli olacağı düşünülmüştür. Çin, bu proje uğruna büyük yatırımlar ve çok ciddi çalışmalar yapmak için hazır olduğunu gösterince kendisi için nasıl getirisi olacağı sorusu ilgi çekici bir hal almıştır. Çin, Tek Kuşak Tek Yol projesinin hayata geçirilmesi için yapılan çalışmalara çok büyük bir anlam yüklemektedir. Bu projenin Çin için getireceğı faydalar ekonomik, siyasi, sosyo-kültürel olarak sıralanabilir. Kuşak ve Yol Projesi Çin'in gelişmemiş bölgelerindeki altyapısını geliştirerek dış dünya ile olan bağlantısını arttıracak ve neticesinde tüm bölgeler ekonomik olarak kalkındırılacaktır.

Büyüyen bir ekonomi olarak Çin'in enerji kaynaklarına güvenli ulaşımı konusu son yıllarda daha da büyük önem kazanmıştır. Çin bu proje çerçevesinde gerçekleştirilecek olan altyapı yatırımları kapsamında boru hatları ve güvenli limanların inşası sayesinde enerji tedariki konusunda yaşadığı sorunları aşmanın yolunu bulmuş olacaktır. Buna ek olarak taşımacılık maliyetlerini düşürülmesini ve zamanın daha verimli kullanılmasını sağlayacaktır. Çin proje kapsamında yapılan yatırımlarda kendi para birimini kullanılmasını teşvik etmektedir. Ayrıca, bu bağlamda geliştirilecek yeni standartlar sayesinde gümrük tarifelerinin de Çin lehine değişeceği söylenebilir (China Power, 2019). Bu alan "Gelişim ve Huzur Kuşak alanı" olacaktır. Tek Kuşak Tek Yol projesi kapsamında ulaştırma koridorları bu hedeflerin gerçekleştirilmesi için önemli enstrümanlardır (Regiony Online, 2015).

Çin gerçekleştirilecek olan bu projelerde kendi vatandaşlarını istihdam ederek ülkedeki işsizlik sorunu ile de mücadele etmiş olacaktır. Örneğin, 2016 yılında gerçekleştirilen bu projeler çerçevesinde 376 bin Çinli yurtdışında istihdam edilmişlerdir (Silin, Kapustina, Trevisan, & Drevalov, 2017). Ayrıca, Çin için Rusya'nın bu projenin içine dahil olması son derece önemlidir. Rusya'nın görece üstün olduğu konular Çin'in görece güçsüz olduğu konuları oluşturmaktadır. Örneğin, Rusya'nın bir enerji tedarikçisi olması ve gelişmiş bir savunma sanayisine sahip olması Çin'in geliştirmek istediği noktalaradır.

Çin ve Rusya arasındaki işbirliği Tek Kuşak Tek Yol açısından çok önemli bir yere sahiptir. Çin, Rusya ile ortaklığın kendisi için getireceği faydaların farkındadır. Rusya, Çin'in ihtiyaç duyduğu çoğu bileşene sahiptir. Bundan dolayıdır ki Rusya ile işbirliklerine önem vererek hareket etmektedir. 2015 yılında Çin ve Rusya İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Avrasya Ekonomik Birliği'nin inşasına ilişkin İşbirliği Ortak Bildirimi imzalamışlardır. Bu bildiri Çin'in Rusya ve Avrasya Ekonomik Birliği ülkeleri ile çalışmak istediğinin göstergesidir. Çin, Tek Kuşak Tek Yol bağlamında Avrupa ve Doğu Asya ile bağlantılar kurmak isterken Rusya ve Orta Asya ülkelerinin baypass etmesi imkansızdır (Guanchen & Syuemei, 2019).

Rusya ile işbirliği Çin'in Tek Kuşak Tek Yol Projesi açısından çıkarları doğrultusundadır. Rusya kendisinin kurduğu Avrasya Ekonomi Birliği ile Tek Kuşak Tek Yol'u harmonize edeceği sözünü vermiştir. Bu gelişme Rusya'nın çıkarları doğrultusunda olduğu gibi Çin için de faydalı olacaktır. Bu yolla sadece Rusya ile



değil bu kuruluşun üye ülkeleri ile de ilişkilerinin geliştirilmesi için faydalı olacaktır. Bu ortaklık enerji, tarımsal ürünler ticareti, askeri ve savunma sanayisi işbirliği, Çin'in ürettiği malların Avrupa'ya taşınması konularında da faydalı olacaktır. (Trenin, 2019).

Tüm bu verilerin ışığında anlaşılacağı üzere Tek Kuşak Tek Yol Projesi bölgesel bazda gerçekleştirilen küresel çıkarlara hizmet eden büyük çaplı bir projedir. Çin ve Rusya hem jeopolitik hem ekonomik hem de siyasi büyüklüklerinden kaynaklanarak bu projenin lokomotif ülkeleridir. Projenin geliştiricisi olan Çin, kendi ekonomik gelişmişliğini ülkesinin kuzey doğu kesimlerine yayarak ekonomik büyümesini istikrarlı hale getirmeyi hedeflemektedir. Bunu yanı sıra, enerji tedarikini garanti altına almayı hedeflemekte, kendi para birimini bölgesel bir güç haline getirmek istemektedir. Ayrıca, kendi kültürünü de gerçekleştireceği entegrasyon projeleri çerçevesinde bütün dünyada tanınan bir kültür haline getirmeyi hedeflemektedir. Rusya açısından ise Tek Kuşak Tek Yol Projesi enerji tedariki ve savunma sanayisi ihracatı kısılcacında sıkışmış Rus ekonomisi için yeni bir vizyon ortaya koymaktadır. Ekonomik çıkarların yanı sıra Rusya bu projeden edineceği fayda ile bölgesel gücünü de arttırmayı hedeflemektedir.

### **3.3. Tek Kuşak Tek Yol Projesi Bağlamında Kurulan Ortak Mekanizmalar**

#### **3.3.1. Rusya Doğrudan Yatırım Fonu**

Rusya Doğrudan Yatırım Fonu, uluslararası yatırımcılar ile birlikte Rusya'da önemli ve geleceği olan şirketlere doğrudan yatırımları gerçekleştiren bir kurumdur. Bu Fon 2011 yılında Rusya Devlet Başkanı ve hükümet temsilcilerinin girişimi ile kurulmuştur. Bu kurumun en önemli görevi yabancı yatırımcılar ile birlikte projeleri desteklemek, yatırımcı ve yatırım yapılan şirketler veya kurumlar arasında aracılık yapmaktır. Ayrıca, yabancı yatırımcıları ülkeye çekmek gibi bir özelliğe de sahiptir. Günümüze kadar bu Fon 1.5 trilyon Ruble'den fazla yatırım yapmıştır. Bu yatırımların 100 milyardan fazlası Rus menşeyli kaynaklardan oluşurken, 1.4 trilyon Ruble'den fazlası da yabancı kaynaklardan oluşmaktadır. Rusya Doğrudan Yatırım Fonu, ayriyeten 40 milyar dolar miktarında yabancı yatırım çekmiştir ve Rusya'nın ekonomisine katkı sağlanmıştır (RFPI, 2019). Rusya'nın gelişmesi için bu kurum çok

önemli bir yere sahiptir. Görevleri olan, girişimcileri ve yatırımcıları koordine etmek, ilişkilerini düzenlemek tüm taraflar için büyük önem arz etmektedir. Yönetim kurulu başkanı Kirill Dmitriev ortakları ile beraber Rusya'nın dijital ekonomide lider olmasını sağlamak amacıyla teletıp ve internet altyapısını geliştiren projeler için yatırım sağladıklarını söylemiştir. Yönetim kurulu başkanı bu yatırımların Rusya'nın geleceği için önemli olduğunu ve ilerde sürekli gelişimini sağlayacağını vurgulamıştır (Russian Direct Investment Fund, 2019). Örneğin, 30 Mayıs 2019 tarihinde Rusya Doğrudan Yatırım Fonu yabancı yatırımlardan 2 milyar dolar değerinde destek almıştır ve bu desteğin Rusya'daki yapay zeka üzerinde çalışan şirketlere dağıtılması planlanmaktadır (TADVİSER, 2019).

### **3.3.2. Rusya-Çin Yatırım Fonu**

Rusya ve Çin arasında ikili ekonomik işbirlikleri geliştiren, projelere yatırım yaparak getiri elde etmeyi amaçlayan özel bir sermaye fonudur. Fon 2012 yılın Haziran ayında iki ülkenin yatırım araçları olan Rusya Doğrudan Yatırım Fonu ve Çin Yatırım Kurumu destekleri ile kurulmuştur. Rusya-Çin Yatırım Fonu iki tarafın da destekleri ile 2 milyar dolar kaynak edinmiştir. Ayrıca, diğer uluslararası kurumsal yatırımcılardan da 2 milyar dolarlık bir kaynak sağlanması beklenmektedir. Bu fon iki milletin ekonomik işbirliklerine dayanan projeleri desteklemeyi amaç edinmiştir. Yatırımların %70'i Rusya Federasyonu ve BDT ülkelerinde yapılacak, geriye kalan %30'u da Çin'deki yatırımlar için ayrılacaktır. Rusya-Çin Yatırım Fonu, ikili yatırımları teşvik etmek ve Çin-Rusya arasında ticaretin geliştirilmesine adanmış bir kurumdur. Fonun yönetim kadrosunun Rusya ve Çin pazarını çok iyi derecede bilen insanlardan oluşuyor olması fonun doğru yatırımlar yapmasını mümkün kılmaktadır (Russia-China Investment Fund, 2019).

### **3.4. Proje Kapsamında Gerçekleştirilen İkili Projeler**

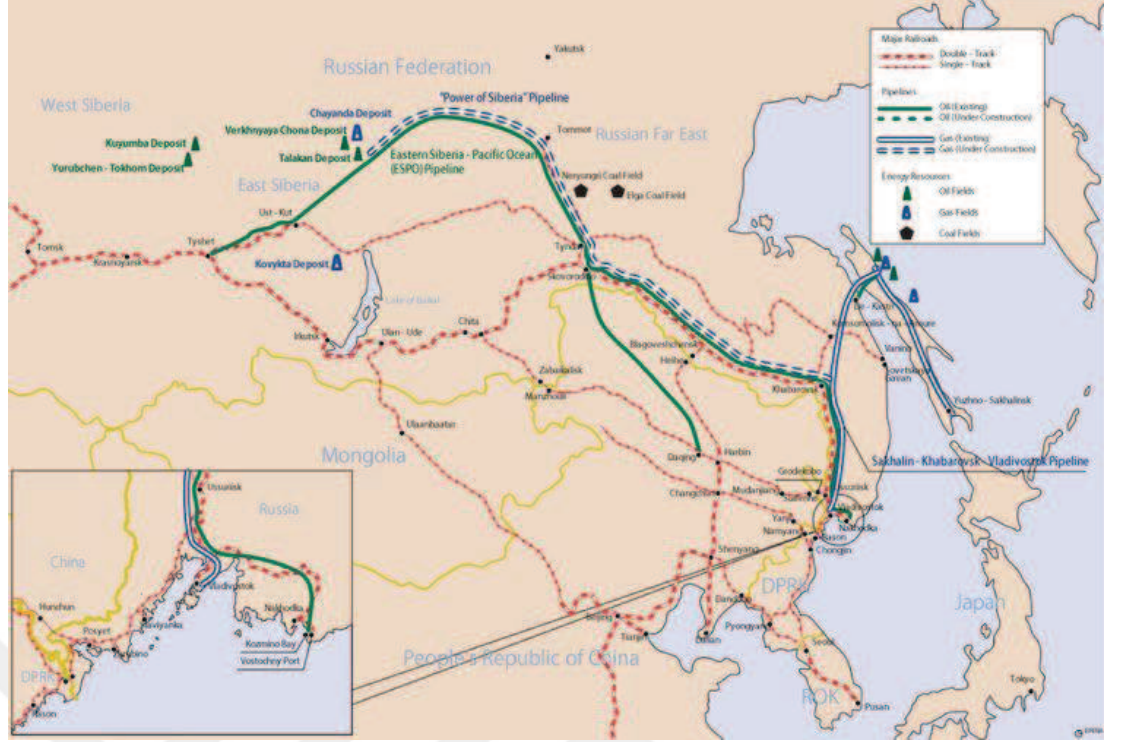
Rusya ve Çin çeşitli alanlarda işbirlikleri kurarken önemli projelere imza atmaktadırlar. Bu bağlamda enerji projeleri çok önemli bir rol oynamaktadır. Daha önce de belirtildiği gibi Çin devamlı büyüyen bir ekonomiye sahiptir ve enerji

kaynaklarına olan ihtiyacı günden güne artmaktadır. Rusya ise büyük enerji kaynaklarına sahip bir ülkedir ve Çin'in ihtiyacı olan enerjiyi sağlayabilecek kapasitesi bulunmaktadır. Bundan dolayı iki taraf da bu durumu fırsata çevirmekte ve iki taraf için de yararlı olacak girişimler başlatmaktadırlar.

Bu girişimlerin en önemli odak noktası enerji altyapılarının geliştirilmesidir. Rusya, Çin'e gerekli olan kaynakları ulaştırmak için altyapı hizmetlerinin geliştirilmesine ihtiyaç duymaktadır ve ikili işbirliğiyle bunun sağlanması için projelere imza atılmıştır. Ayrıca, projeler için araştırmalar sürdürülmektedir.

### **3.4.1. Doğu Sibirya Pasifik Okyanusu Petrol Boruhattı**

2006 yılında başlatılan Doğu Sibirya Pasifik Okyanusu Petrol Boru hattı projesi Rusya için stratejik açıdan çok önemli bir projedir. Boru hattının inşası Doğu Sibirya petrol sahasını geliştirilmesi açısından çok büyük önem arz etmiştir. Proje sayesinde Uzak Doğu bölgesinin gelişmesi sağlanacaktır. Ayrıca bu proje Rusya'nın petrol ve gaz ihracat pazarını çeşitlendirecek ve Asya pazarındaki Rus varlığını daha da artıracaktır. 4188 kilometrelik boru hattının Rus ham petrolünü Çin, Kore ve Japonya pazarlarına taşınması planlanmıştır. Bu proje Rus şirketi Transneft tarafından iki aşamalı olarak inşa edilmiştir. İlk aşaması 2009 yılında tamamlanmış, ikinci aşaması da 2012 yılının Aralık ayında başlatılmıştır. Boruhattı 2757 kilometredir ve İrkutsk bölgesinden Amur bölgesine ve oradan da Çin'in Daqing şehrine uzanmaktadır. 2014 yılında iki tane petrol pompalama istasyonu bu projeye eklenmiştir. Böylece, kapasitesi 58 milyon ton'a ulaşmıştır. Boruhattının ikinci aşaması 1963 kilometredir ve Skovorodino şehrinden Pasifik okyanusuna Kozmino'daki terminale ulaşacaktır. İkinci aşamasının çalışmaları CJSC Stroytransgaz, Velesstroy, Stroynovatsiya ve HMS Group-Hydromashservice tarafından gerçekleştirilmiştir (hydrocarbons technology, 2019). Doğu Sibirya Pasifik Okyanusu Boru hattı genişletilmiş haliyle 2018 yılında faaliyete başlamıştır. İhracat hacmini yıllık olarak 15'ten 30 milyon tona çıkarmıştır. Petrol sağlayıcısı Rosneft iken, PetroChina alıcıdır. Petrol, Çin'in kuzeydoğusundaki üç rafineride işlenecektir (Slav, 2018).



Şekil 3: Doğu Sibirya Pasifik Okyanusu Petrol Boruhattı ve Sibirya Gücü Boruhattı. Kaynak; <https://alchetron.com/Eastern-Siberia%E2%80%93Pacific-Ocean-oil-pipeline#>

### 3.4.2. Sibirya Gücü

Rusya ve Çin için çok önem arz eden projelerden birisi de “Sibirya Gücü” olarak adlandırılan projenin amacı, doğalgaz boruhattını geliştirerek Rusya’dan Çin’e doğalgazın ulaştırılmasıdır. Rusya’nın Gazprom ve China National Petroleum Corporation 30 yıllık anlaşma imzalamışlardır. Bu anlaşmaya dayanarak Rusya, Çin’e yıllık 38 milyar metre küp gaz sağlayacaktır. Sibirya Gücü boruhattının inşaatı Nisan ayında son aşamalara gelmiştir. Bu hat Rusya’nın doğalgazını Çinli tüketiciyle direkt bağlayan ilk hatlardandır. Rusya kısmının %99’u bitmiştir, Rusya’nın Blogovoshchensk şehrinde Çin’e bağlanan kısmın çalışmaları tamamlanmaktadır (Milenkovic, 2019) Gazın Çin’e tedariki 1 Aralık 2019 yılında başlanması taahhüt edilmiştir (Gazprom, 2019).

### 3.4.3.Yamal LNG Tesisi

Rusya ve Çin sıvılaştırılmış gaz ticareti de yapmaktadırlar, bu bağlamda Yamal sıvılaştırılmış doğalgaz projesi önemlidir. Yamal Rusya Federasyonu'nun Sabetta bölgesinde bulunuyor. Yamal projesi Güney Tambey doğalgaz sahasının geliştirilmesini de kapsamaktadır. Projenin toplam maaliyeti 27 milyar dolardır. Projeyi Novatek şirketi gerçekleştirecektir ve şirket projenin %50,1 ine, Total %20sine, CNPC %20 ve İpek Yolu Fonu da 9,9% una sahiptir. Sıvılaştırılmış gaz projesi dört işleme istasyonundan oluşacaktır. İlk istasyon 2017 yılında işleme girdi, ikincisi Temmuz 2018 ve üçüncüsü de Kasım 2018 de işleme başlamıştır. Dördüncü istasyonun 2020 yılı için işleme girmesi beklenmektedir (hydrocarbons-technology, 2019). Proje kapsamında inşaatı tamamlanmış istasyonların işe başlamaları itibari ile 2019 yılına kadar 20 milyon ton LNG taşınmıştır (Yamal LNG, 2019). Petersburg'daki Arktik Forumu'nda Rus şirketi Novatek CEO'su Leonid Mikhelson tesisin dördüncü istasyonu inşaatının 2019 yılın sonlarında sonuçlanacağını dile getirmiştir (Sea News, 2019).

### 3.4.4.Tianwan Nükleer Enerji Santrali

Rusya ve Çin'in enerji projelerinden birisi de nükleer enerji santrali projesidir. Tianwan nükleer enerji santralinin inşaatı 1992 yılında başlamıştır, birinci ve ikinci ünitesi 2007 yılında çalışmaya başlamıştır. İkinci aşamadaysa üçüncü ve dördüncü bölümlerinin açılması sağlanmış, bu üniteler Hidropress tarafından tasarlanmış ve Rosatom tarafından kaynak sağlanmış. Üçüncü ünitenin inşaatı 2012 yılında, dördüncü ünitenin de 2013 yılında başlamıştır. Tianwan Nükleer santrali inşaatının üçüncü aşaması olarak belirlenen beşinci ve altıncı ünitelerinin inşaatı 2011 yılında planlanmış olsa da Japonya'da olan Fukushima Daichi nükleer santrali kazasından dolayı Çin hükümeti tarafından ertelenmiştir. İnşaata 2015 yılında devam edilmiştir. 2018 yılında santralin yedinci ve sekinci üniteleri, reaktörler inşaatı için anlaşmalar imzalanmıştır. Anlaşma Ekim ayında CNNC ve Rosatom arasında imzalanmıştır (News, 2018). Santralin dördüncü ünitesinin inşaatı Aralık 2018 tarihinde tamamlanmıştır. Ayrıca, bu proje kapsamında 5 inci ve 6 inci ünitenin inşaatı devam

ederken Jiangsu Enerji Santral Kurumu Rusya'nın Atomstroyexport şirketi ile aynı sene 7 inci ve 8 inci ünitelerinin inşası için anlaşma imzalamıştır (Proctor, 2018).

### **3.4.5. Demir Yolu Projesi**

Rusya ve Çin enerji projeleri ile beraber farklı projeler de gerçekleştirmektedirler, demir yolu projeleri de bunlardan birisidir. Rusya ve Çin arasında ilk demiryolu köprüsü olan ve Rusya'nın Nizhneleninskoye ve Çin'in Tongjiang şehirlerini birleştiren 2200 metrelik köprü inşası 2014 yılında başlamıştır. Köprü 355 milyon ABD doları maliyetinde olup yirmi yıllık görüşmeler sonrası yapımı kararlaştırılmıştır (Belt and Road News, 2019). Köprü inşası çalışmaları 2019 yılının Mart ayında bitmiştir. Bu köprü taşımacılık masraflarını önemli derecede düşürecektir. Örneğin, bir Çinli kereste ihracat şirketi sahibi olan Xu Zhaojun'un ifadesine göre demiryolu köprüsü devreye girdikten sonra bu yol üzerinden tüm yıl ithalat yapılması mümkün olacak ve nakliye maaliyeti metreküp kereste başına 14.50 dolar azalacaktır (Hughes, 2019)

### **3.4.6. Heihe-Blogoveshchens Karayolu ve Köprüsü**

Kuşak ve Yol girişimi bağlamında en büyük önem karayolu yapımına verilmiştir. Rusya ve Çin arasında karayollar yapılmıştır ve yapılmaya devam edilmektedir. 2015 yılında anlaşmasına imza atılan Heihe-Blogoveshchens projesi hem yol hem de köprü inşaatını kapsamaktadır; yol 19,9 kilometre ve köprü de 1,28 kilometre uzunluğundadır. Projenin yaklaşık maaliyeti 358 milyon dolardır. Maliyetinin 81.7 milyonluk bölümü Çin tarafından karşılanacaktır. Otoban ve köprüünün oluşturacağı avanlajların en başında Çin-Moğolistan ve Rusya arasında ekonomik koridorun oluşması olacaktır. Böylece Kuşak ve Yol projesi için önemli bir adım atılmış olacaktır. Bu rotanın açılması ile Rusya için Uzak Doğu yolu 3500 kilometre kısalmaktadır. Bu projenin taşımacılık için de çok faydalı bir girişim olduğu söylenmektedir. Bu sayede taşımacılık hacmi on kat artacaktır (roadtraffic-technology, 2019). Köprü inşası 2016 yılında başlamıştır ve 2019 yılının Ekim ayında biteceği tahmin edilmektedir. Köprü sayesinde iki şehir arasında yolcu akışı 2020 yılına kadar

1,4 milyona ulaşması beklenmektedir ki bu rakam mevcut rakamın üç katıdır (Xinhua, 2019).

### **3.4.7. Çin'i Avrupa'ya Bağlayan Yol**

Kuşak ve Yol girişiminin en önemli özelliği yol yapımlarının desteklenmesi ve bunun için önemli kaynaklar ayrılmasıdır. Yol olmadan gelişmenin olmayacağına farkında olan Çin tarafı buna büyük önem vermektedir. Rusya da, Kuşak ve Yol girişiminin önemli parçası olan kıtalararası rotanın inşasına başlamıştır. Bu yol dört şeritli olacak ve Çin'i Avrupa'ya bağlayacaktır. Rusya'nın yapmasına başladığı yolun uzunluğu 2000 kilometredir. Projenin yapımını Meridian şirketi üstlenmiştir. Projenin maliyeti kesinleşmemiş olsa da yaklaşık 10 milyar dolar olacağı tahmin edilmektedir (World Highways, 2018). Çin'den Avrupaya uzanan yolun tamamı yaklaşık 8445 kilometre olacaktır. Bu yol yük ve kargo taşımacılığı için tasarlanacak ve taşımacılığı kolaylaştırırken hızını da arttıracaktır. Bu yolun çok önemli bir ticari rota olması beklenmektedir (Russia Business Today, 2018). 2019 yılında başbakan Dmitri Medvedev otoyol projesini onaylamıştır. Projenin fikir babası olan Gazprom şirketinin eski başkan yardımcısı Alexander Ryazanov projenin maliyetini 594 Ruble yani 9.3 milyar dolar olarak değerlendirmiştir (The Moscow Times, 2019). Yolun inşasının tamamlanması 2024 yılı için planlanmaktadır (Adamchuk, 2018 ).



Şekil 4: Meridian Otoyolu. Kaynak; <https://www.themoscowtimes.com/2019/07/08/russia-approves-shortest-europe-china-highway-reports-a66318>

#### 3.4.8. Greenwood İş Merkezi

Rusya, Çinli yatırımcıların ilgisini daha fazla çekmeye çalışmaktadır. Bu bağlamda Çin ve Rusya'nın ortaklaşa açtıkları iş merkezi göze çarpmaktadır. Merkez, Rus ve Çinli girişimcilerin haklarını savunmak için ve herhangi bir sorunun çıkması durumunda prosedürlerin kolaylaşması amacı ile Moskova'da açılmıştır. Greenwood Business Park her iki tarafın da iş adamları için kolaylık sağlamaktadır. Merkezin başkanı olan Zhou Liqun'un sözlerine göre, bu alanın daha da genişletilmesi planlanmakta ve daha fazla sergi alanlarının eklenmesi ve e-ticaret firmalarının katılımlarının artırılması beklenmektedir (Belt and Road News , 2019). Greenwood İş Merkezi iş dünyasının büyümesi ve gelişmesi için komforlu ortamı sağlamıştır. Ayrıca, girişimciler ve iki devlet arasında ticareti yeni seviyeye ulaştırmıştır. Greenwood İş Merkezi Rus tüketicilerin yüksek kalite Çin üreticilerine direct ulaşımını sağlamıştır (Greenwoodpark, 2019).



### 3.4.9. Moskova'da Kargo Terminali İnşası

Rusya ve Çin arasında gün geçtikçe hızlı bir şekilde gelişen ticari ilişkiler ticari kargo taşımacılığının hacmini de arttırmaktadır. Tek Kuşak ve Tek Yol Girişiminin gerçekleşmesi ile kargo taşımacılığının daha da artacağı öngörülmektedir. Bundan dolayı ulaşımın maliyetini düşürmek için pratik çözümlerin üretilmesi gerekmektedir. Bu anlamda demir yollarının kullanımı çok önemli hal almıştır. Kargoların demiryolları üzerinden konteynırlar ile taşındığı için bu konteynırlar için terminallerin yapılması zorunluluk haline gelmiştir. 2017 yılında Rus Demiryolları devlet şirketi ve Çin'in Liaoning limanı güçlerini birleştirip Rusya'nın en büyük kargo konteynır terminalini inşa etmeye karar vermişlerdir. Projenin gerçekleştirilmesine 2018 yılında başlanmıştır, proje maaliyeti yaklaşık 300 milyon ABD dolarıdır. Bu terminalin inşasının 2022 yılında biteceği tahmin edilmektedir. Terminalin yapımı bittikten sonra yıllık 600.000 ton kargo taşıma kapasitesine ulaşacağı düşünülmektedir. Terminalin Lojistik merkezi müdürü Ma Yunchi bu projenin Tek Kuşak ve Tek Yol girişimi ile uyumlu olduğunu ve Avrasya Ekonomik Birliği ile de stratejik olarak bağlantılı olduğunu söylemiştir. Ayrıca, Berelast Lojistik merkezi bu terminalin güncel lojistik şartlarına ve dünya pazarlarına uyarlanmış olduğunu ifade etmiştir (Milenkovic, 2019).

### 3.4.10. Baykal-Amur Demiryolu ve Trans Sibirya Demiryolu Hattının Yenilenmesi

Baykal-Amur demiryolu Rusya'nın, Tayşet şehrinden başlayıp Sibirya'yı geçerek Pasifik Okyanusu'na ulaşan demir yolu hattıdır. Yolun toplam uzunluğu 4300 kilometredir. İnşasının tamamlanmasında yaklaşık 2 milyon insan istihdam edilmiştir. Bu yol 11 nehir ve 7 dağı geçmektedir. Demiryolu hattının yapım çalışmaları çok öncelere dayanmaktadır. 1924 yılında Trans Sibirya demiryolu hattının yanı sıra yeni bir yolun yapılmasının önemi üzerine konuşmalar yapılmış ve inşası için çalışmalar başlatılmıştır. Bu yolun önemi, öncelikle bu demiryolu vasıtasıyla Rusya'nın Uzak Doğusu ve Kuzeyinde önemli ekonomik gelişmeler sağlanmıştır. Bunun yanı sıra Japonya, Çin, Kore gibi doğu ülkeleri ile ilişkilerin kurulması

açısından da büyük role sahiptir. (Ria Novosti, 2009). Tek Kuşak ve Tek Yol girişiminin ortaya çıkması ile diğer rotaların önemi arttığı gibi bu rotanın da önemi artmaya başlamıştır. Rusya Devlet Başkanı Putin demiryolu kapasitesinin 2025 yılına kadar arttırılması çalışmalarının başlatılmasını stratejik öneme sahip bir görev olarak belirlemiştir. Demir yolu ile taşınan yükün hacminin 210 milyon tona kadar arttırılması planlanmaktadır. Bu gelişme ülkenin iç gereksinimlerini karşılamasının yanı sıra Avrasya genelinde de ticaretin gelişmesinde faydalı olmasını amaçlamaktadır (Dni.ru, 2019).

### 3.4.11. Kuzeydoğu Geçidi

Kuzeydoğu deniz yolu Karadeniz, Laptev Denizi, Doğu Sibirya Denizi, Çukçi Denizinden geçmektedir. Bu yol Kuzey Avrupa ve Sibirya'dan Asya'ya uzanan en kısa yoldur. Günümüzde bu rotanın önemi daha da artmakta ve giderek gelişen bir ekonomik anlam kazanmaya başlamaktadır. Gündemde bu bölgeyi geliştirirken ayrıca, Arktik bölgenin doğal yapısının korunması da önem kazanmıştır. Bu anlamda farklı alanlarda çalışmalar devam etmektedir. Bu alanlar; Genel Mevzuat düzenlenmesi, Kuzeydoğu Geçidinin altyapısının geliştirilmesi, tarife düzenlemesi ve gemi rotalarının organizasyonudur (Budushee Arktiki Rf, 2019). Bu anlamda Rusya özel buz kıran gemilerin yapımını hızlandırmıştır. Kuzeydoğu geçidi Süveyş Kanalı'nın yükünün biraz olsun hafifletilmesi için çok önemli bir yol olacaktır. Mevcut doğal engeller ve Kuzey Denizi'nin kendine özgü zorlukları (buzdağları) gibi tehlikeler şimdilik bu yolun ek bir geçit kanalı olarak hedefe alınmasını sağlamaktadır. Kuzeydoğu geçidinin zamanla daha da gelişeceği ve yıllık 80 milyon tondan fazla yük taşınacağı konusunda bir fikir birliği mevcuttur. Bu yolun önemini anlamak için taşımacılıktaki rotaların nasıl kısaltılabileceğini görmek yeterlidir. Bu yol üzerinden Petersburg'dan Vladivostok'a ulaşmak 14000 kilometredir, buna alternatif olan Süveyş kanalından ise 23000 km'dir. Bu rakamlar yolun ne kadar kısaltıldığını göstermektedir (Matsiong, 2019). Bu yol Çin'in ilgisini çekmektedir, çünkü gelecekte bu yola olan ihtiyacının daha da artacağını farklıdır. Rusya, Kuzeydoğu geçidinin geliştirilmesi için diğer ülkeler ile görüşmek için hazır olduğunu ifade etmiştir. Nikolay Korçunov'a göre Rusya bu konuda Çin'i önemli partner olarak görmektedir.

Rusya'nın Çin Büyükelçisi Andrey Denisov Kuzeydeniz yolu projesinin önemli çaba ve yatırıma ihtiyacı olduğunu ve Rusya'nın tek başına bunu gerçekleştirmesinin zor olacağını söylemiştir (Ria Novosti, 2019). Kuşak ve Yol Projesinin gelişmesi ile bölgede ticari taşımacılığın artması beklenmektedir. Bu bağlamda rotaların daha kısa alternatiflerinin oluşmasını sağlamak, taşımacılık masraflarının azaltılması anlamına gelmektedir. Rusya gelecekte buradan büyük kazanç sağlayacağını bildiği için bu projenin gelişmesini istemektedir. Bölgenin küresel ekonominin en önemli hatlarından birine dönüştürülmesi açısından bu rotanın anahtar rol oynayacağı dile getirilmektedir. Ayrıca, bölgede mevcut yer altı zenginliklerine de ulaşılması kolaylaştırılacaktır.

#### **3.4.12. Moskova-Kazan Hızlı Treni**

Moskova-Kazan arasında yapılacak olan hızlı tren hattı için görüşmeler çok önceden başlamış ve Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan yaklaşık 7000 kilometrelik hızlı tren hattının bir parçası olarak düşünülmüştür. Fakat bu projenin gerçekleşmesi için Rusya'nın ciddi kaynaklara ihtiyacı olduğundan dolayı proje ertelenmiştir. Çin bu projeye Moskova ve Pekin arasında hızlı tren bağlantısının bir parçası olacağı için büyük ilgi göstermiştir ve 2016 yılında bu proje için 6.2 milyar dolar civarında bir bütçe ayırmak için Rusya ile anlaşmıştır. Trenlerin hızı saatte 360 kilometre olacak ve maksimum hızı saatte 440 kilometreye kadar ulaşacaktır. Projeye katkı sağlamak için Çin tarafının tek şartı bu projenin gerçekleşmesinde kendi teknolojilerinin kullanılması olmuştur. Rusya tarafı bu durumu kabul etmiştir. Hızlı tren hattının çalışmaya başlaması ile 10.5 milyon yolcuya hizmet verebileceği ve sonrasında ise bu rakamın 2035 yılında 20 milyona, 2050 yılında ise 25 milyona çıkması beklenmektedir (Railway-Technology, 2018).

#### **3.4.13. Dakaitaowa Projesi**

Rusya Doğrudan Yatırım Fonu ve Çin-Rusya Yatırım Fonu, Rusya'dan Çin'e ihracatı arttırma konusunda çalışmalar için ortak anlaşma imzalamışlardır. Bu anlaşma gereği "Dakaitaowa" isimli ortak proje ile Rusya'dan Çin'e organik ve ekolojik olarak temiz mamüller ulaştırılacaktır. Bu proje ile satışları arttırmak, perakende zincirleri ve

elektronik ticaret platformları ile işbirliğini teşvik etmek amacıyla yatırımlar yapılacaktır. Rusya tarafı Çin Pazarının çok büyük olduğunun farkında ve bu pazarın belli alanlarında hakim olmak istemektedirler. Hali hazırda büyük Çin pazarının belli mamüllere ihtiyacı da bulunmaktadır. Çin büyüyen bir ekonomiye sahip olduğu için ülkenin orta sınıfı da buna paralel olarak artmakta ve böylece insanların daha kaliteli gıdaya olan talebi de artmaktadır. Rusya Tek Kuşak Tek Yol girişimi ülkesi olması ve bu pazarın ihtiyaçlarını karşılayacak bir güce sahip olmasından dolayı bu konuda Çin ile işbirliği yapmak için elverişli bir devlettir. Bu bağlamda iki taraf da kazançlı durumdadır. Rusya-Çin yatırım Fonu başkanı Bing Hu, Rusya'nın uzun vadede Tek Kuşak ve Tek Yol girişiminin getirdiği avantajlardan daha fazla faydalanacağını ve Çinlilerin Rus gıdasına olan ihtiyaçlarının yanı sıra kültürlerine de olan ilgilerinin arttığını söylemiştir (Russia-China Investment Fund (RCIF), 2017). Dakaitaowa web sitesi açıldığında Çinli tüketicilere 30 Rus üreticisinin ürününü sunmuştur. 2016 yılın sonunda ise web sitede 500 ürün içerirken 2019 yılında 4000 çeşit ürüne ulaşmıştır (East Russia, 2016).

#### **3.4.14. Hainan Projesi**

2017 yılında Xi Jinping ve Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin arasında gerçekleşen görüşme sırasında imzalanan anlaşmada, Rusya ve Çin'in Hainan eyaleti arasında ortak projelerin gerçekleştirilmesi maddesi de yer almıştır. Bu projeler Tek Kuşak ve Tek Yol girişimini ve Rusya ile Çin arasındaki ikili yatırım işbirliklerini destekleyecektir. Bu anlaşma bağlamında sanayi ve inovasyon parklarının gelişmesi sağlanacak ve öncelik olarak; yüksek teknolojik sağlık servisleri, turizm ve sosyal altyapı, kültür ve sanat girişimleri ele alınacaktır. Projelerin maliyeti 500 milyon dolardır. Hainan eyaleti, Tek Kuşak ve Tek Yol girişiminin parçası olan Deniz İpek Yolu için önemli bir geçit oluşturmaktadır. Hainan eyaleti, Rus turistlerin de ilgisini çeken bir yerdir. Ayrıca, Rusya-Çin Yatırım Fonu başkanına göre, bu bölgede zamanla inovasyon ve teknoloji, sağlık ve kültür gibi alanlarına da önem verilecektir (China Briefing, 2017).

### 3.4.15. Primorye 1, Primorye 2

“Rusya Federasyonu taşımacılık sistemini geliştirme” federal hedefler programı çerçevesinde Primorski bölgesinde uluslararası ulaştırma koridorları olan Primorye 1 ve Primorye 2 projelerinin geliştirilmesine devam etmektedir. Voksochni Limanı Primorye 1 koridoruna bağlıdır. Bu koridor Çin'in kuzey eyaletlerinden Asya-Pasifik bölgesindeki ülkelere konteyner nakliyesi için tasarlanmıştır. Dalian limanından geçen geleneksel transit yolun uzunluğu 1.3 bin kilometreydi ve taşımacılık bakımından büyük zaman kaybı yaşanmaktaydı. Buna karşılık, Uluslararası Taşımacılık Koridoru olan Primorye 1'in geliştirilmesiyle Çin'deki nakliyatçılardan Vostochny limanına giden yol kısalmış ve transit kargo teslimatı önemli ölçüde hızlanmıştı. Bu yolun uzunluğu ise yaklaşık 500 kilometredir. Primorye 1 Projesi, Tumen Nehri'ni genişleterek kurulmuştur. Bu girişim Rusya Federasyonu, Çin Halk Cumhuriyeti, Kore Cumhuriyeti ve Moğolistan Cumhuriyeti'nin ortak çabaları ile gerçekleştirilmiştir. Primorye 1 çerçevesinde ilk yük Ağustos 2014 yılında taşınmıştır (DVTU, 2019). Avrasya ulaşım arterlerinin gelişimi modern Rus ekonomisinin anahtar kaynaklarından. Bu Rusya'nın kıtalararası coğrafi konumuna ve Avrasya'daki ekonomik etkileşimlerin artmasına dayanmaktadır.

Uluslararası Taşımacılık Koridorunun amacı yüklerin kesintisiz taşınmasını sağlamaktır. Primorye 1 projesi Heilongjiang'i Nahodka ve Vladivostok ile bağlamaktadır. Primorye 2 projesi ise Güneyden geçmekte ve Jilin Eyaletine ve oradan da Khasan bölgesindeki limanlara ulaşım sağlamaktadır. Rusya hükümetinin Primorye 1 ve Primorye 2'nin gelişimini sağlaması için altyapının yenilenmesi ve/veya kurulması konusunda plan oluşturması önemlidir. Bu planlar; yapılmakta veya yenilenecek olan altyapı tesisleri için finans kaynaklarını belirlemek, Rusya Federasyonu ve Çin Halk Cumhuriyeti hükümetleri arasında anlaşmalar kurmaktır. (Petrafov & Lukin, 2018). Bu yollar hem Çin açısından hem Rusya açısından stratejiktir. Çin bu yollar sayesinde Kuzey-Doğu bölgelerinin denize kısa yol ile çıkışını sağlayacak ve yükün taşıma süresini azaltmaktacaktır. Aynı zamanda bu yol Rusya'nın Uzak Doğu bölgelerinin gelişmesini sağlayacaktır. Bu proje, Rusya ve Çin'in Uzak Doğu ülkelerinin 2018-2024 yılları arasında ticari-ekonomik ve yatırım alanlarında geliştirilmesi programının bir parçasıdır. Uluslararası Ulaştırma koridoru

konusunda görüşmeler daha önceden başlamış olsa da, bu konuda önemli adımlar Rusya hükümetinin 2016 yılının Aralık ayında projelerin ekonomik desteğini onaylaması ile başlamıştır. Bu belge; sınır altyapısının yenilenmesini, limanların genişletilmesini ve inşasını, geçit noktalarının, otomobil ve demir yollarının altyapılarını ve sınırlar arası prosedürlerin kısaltılmasını kapsamaktadır. Rusya ve Çin arasında Uluslararası Ulaştırma Koridorları konusunda işbirliği protokolü 2017 yılında imzalanmıştır (Drobisheva, 2019). 2030 yılı için Primorye 1 ve Primorye 2 projeleri, tahmini Rusya'nın Gayri Safi Yurtiçi Hasılasını yıllık olarak 29 milyar Rubleye çıkaracaktır. Ayrıca, vergi ve harçları da 5,7 milyar Rubleye çıkaracaktır. Uluslararası Ulaştırma Koridorunun yenilenmesi çeşitli Çinli yatırımcıların ilgisini çekmektedir. Bu şirketler arasında Çin iletişim İnşaat Şirketi, Çin Demiryolu Grubu, Gunada ve diğerleri bulunmaktadır (TACC, 2019).

### **3.5. Tek Kuşak Tek Yol Girişimi'nin Güncel Durumu ve Değerlendirilmesi**

Tek Kuşak Tek Yol Projesi için en önemli gelişmelerden biri Pekin'de 25-26 Nisan 2019 tarihleri arasında düzenlenen İkinci Tek Kuşak Tek Yol zirvesinin gerçekleşmesi olmuştur. 2017 yılında gerçekleşen ilk zirvenin devamı olan 2019 Uluslararası İşbirliği için Tek Kuşak Tek Yol zirvesi iki yıl içerisinde proje gelişmelerin değerlendirilmesi bakımından önemli bir adım olmuştur. 2017 zirvesine 29 lider katılım sağlarken, 2019 zirvesine 40 dünya lideri katılım sağlamıştır. Bu gelişme dünyada Tek Kuşak Tek Yol'un imajının ne denli değiştiğinin göstergesi olarak algılanmıştır. Bu zirve Çin'in dünyaya sunduğu projenin daha iyi tanıtımı için önemli fırsat oluşturmuştur. Bundan dolayı Xi zirve boyunca gerçekleştirecekleri altyapı yatırımları ve geliştirecekleri alanları anlatırken aynı zamanda ülkelerin güvenlerini arttırmak için de çaba göstermiştir. Xi, proje kapsamında rüşvet konusunda sıfır tolerans göstereceklerini de özellikle belirtmiştir. Ayrıca, uluslararası standartlara uygun olan yüksek kalitede hizmetler sağlayacaklarını da taahhüt etmiştir (Dwivedi, 2019).

2017 yılında gerçekleşen ilk Tek Kuşak Tek Yol zirvesinden bu yana gelişmeler ele alınmış ve gelecek için atılacak adımlar değerlendirilmiştir. Tek Kuşak Tek Yol projesi önemli ölçüde büyümüş ve bu güne kadar önemli adımlar atılmıştır.

Tek Kuşak Tek Yol projesi ilanı sonrası dünya kamuoyunun ilgisini çekmiş ve günümüzde de dünya için en önemli projelerden birisi sayılmaktadır.

Ayrıca, İkinci Tek Kuşak Tek Yol zirvesinde Çin ve Avrupa ülkeleri arasındaki ilişkilerin gelişmesi için de önemli adımlar atıldı. Bu adımlardan bazıları Avrupa Birliği ve Çin arasında demiryolu ağlarının geliştirilmesi, ekonomik işbirliklerinin sağlanması ve Avrupalı şirketlerin Tek Kuşak Tek Yol bağlamında Çin ile işbirliği anlaşmalarının imzalanmasıdır. (OBOR Europe, 2019).

2019 yılında gerçekleşen Uluslararası İşbirliği için İkinci Tek Kuşak Tek Yol zirvesi çok kutuplu dünya söyleminin hayata geçmeye başladığının bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Bu zirvede altyapı hizmetlerinin gelişmesi, siyaset koordinasyonunun artırılması ve halklar arasındaki işbirliğinin artırılması gibi konular da dahil olmak üzere 283'ten fazla noktada karara varılmıştır. Tek Kuşak Tek Yol küresel dayanışmanın gelecek modeli olarak görülmektedir. Bu durumda en önemli noktalardan birisi çok kutupluluk konseptidir. Tek Kuşak Tek Yol projesinde görülen dayanışma çok farklı bakış açıları yaratmaktadır. Bu anlayış jeopolitik ve jeo-ekonomik meseleleri tehlike kaynağı olarak değil, bölgesel ve küresel anlamda alternatif işbirliği fırsatları olarak değerlendirmektedir (Yakunin, 2019).

Uluslararası İşbirliği için İkinci Tek Kuşak Tek Yol Zirvesinin açılış konuşmasında Xi Jinping devletlerin küresel endüstriye, arz fiyat zincirine iyi entegre olması açısından altyapı yatırımlarının önemini vurgulamıştır. Bu zirvede karara varılan 283 anlaşma altı kategoriye ayrılmaktadır. Bunlar;

1. Çin tarafından teklif edilen veya başlatılan girişimler;
2. Zirve sırasında veya hemen sonrasında imzalanan iki taraflı veya çok taraflı anlaşmalar;
3. Zirve çerçevesinde çok taraflı işbirliği mekanizmaları;
4. Yatırım projeleri ve proje listeleri;
5. Projelerin finansmanı;
6. Yerli otoriteler ve girişimlerin projeleri.

Örneğin, Çin, Yeşil İpek Yolu Diplomatlar Programını gerçekleştirmeye devam edecektir. Bu bağlamda Tek Kuşak Tek Yol ülkelerinden 1500 çevreci yetkilinin üç sene boyunca eğitimi sağlanacaktır. Ayrıca Çin Tek Kuşak Tek Yol Çevre Platformunu oluşturmuştur. Bunun yanı sıra iklim değişikliğinin önlenmesi için

Güney işbirliği Girişimi başlatmıştır. Zirvede Çin'in Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu (UNICEF) ile bağlantılı olarak Kuşak ve Yol Projesi Ülkeleri ve partner ülkelerinde çocuklar için Sürdürülebilir Gelişim Hedefleri'nin hızlandırılması beyannamesi üzerinde karara varılmıştır (Wahlén, 2019).

Xi Jinping 2019 Tek Kuşak Tek Yol zirvesi çerçevesinde 64 milyar dolar değerinde anlaşmaların imzalandığını belirtmiştir. Pekin'deki Tsinghua üniversitesinden Tek Kuşak Tek Yol Girişimi Enstitüsü başkanı Shi Zhiqin Tek Kuşak Tek Yol projelerinin net sonuçlarının olmasının halkların dikkatini çektiğini dile getirmiştir. Örneğin Çinli bir şirket tarafından yönetilmeye başlanan Yunan limanı Piraeus, Avrupa'nın en yoğun 15'inci limanı halinden 6'ncı en yoğun limanı haline gelmiştir. Aynı şekilde Sırbistan'ın Smederevo çelik fabrikası Çin'in en büyük demir ve çelik üretici şirketi tarafından satın alınmasından önce iflas durumundayken, satınalma işleminin ardından ülkenin en büyük ihracatçısı haline gelmiştir (Zhou, 2019).

Tek Kuşak Tek Yol zirvesinde proje imajının iyi yönde geliştiğini gösteren çok sayıda örnek ve veri katılımcılarla paylaşılmıştır. Avrupa ülkelerinin zirveye katılmasının yanı sıra, daha önce bu projeye çekingen bakan Malezya'nın da zirve sırasında 10.7 milyar Dolar değerinde anlaşmalar imzalaması bu açıdan önemli örnekler oluşturmuştur (Belt & Road News, 2019).

İkinci Tek Kuşak Tek Yol zirvesinde Rusya ve Çin liderleri birbirlerine yakınlık göstermişlerdir. Xi ülkeler arasında 70 yıl önce kurulan diplomatik ilişkilerin karşılıklı güvene, işbirliğine ve stratejik değere sahip olduğunu dilegetirmiştir. Xi, iki ülke ile ilgili olarak, birbirlerinin gelişmesi ve canlanması iki ülke için de hayati öneme sahip olduklarını belirtmiştir. Çin Devlet Başkanı Rusya'yı Tek Kuşak Tek Yol projesi için en önemli partner olarak değerlendirmiştir. Tek Kuşak Tek Yol Projesi'nin Avrasya Ekonomik Birliğiyle işbirliğinin, bölgesel ekonomik işbirliğinin önemli bir örneği olduğunu da söylemiştir. Bunların yanı sıra Xi iki ülke arasında; ekonomi, ticari, enerji, bilim, teknoloji, uzay, halklararası kültürel değişimler alanlarının da önemine değinmiştir. Aynı zamanda Xi iki ülkenin dış politikada da ortak çalışmalarının önemini vurgulamıştır (Belt & Road News, 2019).



Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin ikinci Tek Kuşak Tek Yol Zirvesinde yaptığı konuşmasında “Büyük Avrasya Ortaklık” entegrasyon projesini sunmuştur. Bu anlamda Avrasya Ekonomik Birliği ülkelerinin Çin ve Tek Kuşak Tek Yol Projesi ülkeleri ile bağlarının güçlenmesini umduğunu dile getirmiştir. Putin konuşmasında üç öncelikli işbirliği alanı belirlemiştir. İlki ulaşım altyapısı ile ilgilidir. Böylece, Rusya Trans-Sibirya demiryolu hattını modernize ederek Avrupa ve Asya arasındaki başlıca ticaret güzergahını bu eksen üzerinden belirlenmesini istemektedir. Ayrıca, bu bağlamda Arktik rotanın geliştirilmesi, kuzey güney yönlü uluslararası ticaretin kolaylaştırılmasını sağlayacaktır. Putin’in ikinci değindiği alan ise, enerjidir. Putin Avrasya’daki enerji altyapısının geliştirilmesini istemektedir. En güçlü doğalgaz tedarikçilerinden birisi olan Rusya çeşitli altyapı projelerinin desteklenmesi aracılığıyla Uzak Doğu ile enerji ticaretini geliştirmek istemektedir. Putin Tek Kuşak Tek Yol inisiyatifinin uluslararası ticaret, bölgesel entegrasyon ve Avrupa ile Asya’da ticaretin geliştirilmesi amacıyla dijital çözümlerin geliştirilmesi için işbirliği çağrısında da bulunmuştur. Üçüncü değindiği konu ise Avrupa ve Asya arasındaki ticareti kolaylaştırmak için dijital çözümlerin geliştirilmesi alanında sıkı işbirlikler olmuştur (OBOR Europe, 2019).

Putin Nisan 2019’da Pekin’de düzenlenen ikinci Tek Kuşak Tek Yol zirvesinde bu proje hakkında, Çin ve Rusya ilişkileri hakkında ve Avrasya bölgesinin geleceği hakkındaki görüşlerini dile getirmiştir. Putin’e göre Çin ve Rusya, ikili ilişkilerinin tarihinde zirveye ulaşmıştır. Ayrıca, Tek Kuşak Tek Yol Projesinin Avrasya devletleri arasındaki işbirliğinin güçlendirilmesinde yaratıcı bir rol oynadığını da dile getirmiştir. Putin’in Tek Kuşak Tek Yol projesine bu kadar büyük bir hevesle sahip çıkmasının altında farklı bir neden de yatmaktadır. Rusya’nın öncülüğünü yaptığı ve ekonomik kaynakların yetersizliğinden dolayı gerektiği gibi faaliyete geçiremediği Avrasya Ekonomik Birliği projesine Çin’i dahil etme arzudur. Putin, Avrasya Ekonomik Birliği’ni siyasi, ekonomik ve Avrasya ülkelerinin altyapı inşasını güçlendirmek amacıyla faaliyete geçirmek istemekte ve öncülüğünü yaparak bölgesel gücünü farklı bir zemine oturtmak istemektedir. Bu sebeple de güçlü Çin ekonomisinin desteğine ihtiyaç duymaktadır (Korybko, 2019).

Putin; ASEAN, Avrasya Ekonomik Birliği, ŞİÖ gibi kuruluşların Tek Kuşak Tek Yol İnisiyatifi ile entegre olmasını ve böylece ortak hareket edilmesi gerektiği

kanısındadır. Putin'e göre Pekin'in eski politikası olan "tüm yollar Pekin'e çıkar" anlayışı tek taraflıdır ve tek taraflı projelerin geri tepme ihtimali son derece yüksektir. Lakin tüm kuruluşların entegrasyonu ortak çıkarı yükselttiğinden projelerin başarıya ulaşma ihtimali da artmaktadır. Putin'in ifadesine göre Çin ve Rusya arasında bir pazarlık söz konusudur. Rusya, ekonomik imkanları yeterli olmadığından kendi başına üretmek istediği politikalarda başarıya ulaşamayacağını farkındadır. Ancak, Çin'in ekonomik gücünden de yararlanarak bölgedeki çıkarlarını maksimum seviyede tutmaya çalışmaktadır. Çünkü Rusya'nın Orta Asya'da Çin'in gözardı edemeyeceği şekilde bir etkinliği mevcuttur. Çin ise, Rusya ile ortak hareket etmediği projelerde başarıya ulaşamayacağını farkındadır (Dasgupta, 2019).

Her geçen gün daha da küreselleşen çok kutuplu uluslararası bir sistemde, ulusal ve uluslararası çıkarlarını temsil eden merkezi bir unsuru oluşturan ve uluslararası arenada imaj belirtisi olarak görülen "kültürel diplomasiye" ülkeler büyük önem vermektedirler. Çin de bu ülkelerden biridir. Yeni İpek Yolu girişimi ile kültür diplomasisinde yeni çağa adapte olmuştur. Mayıs ayında gerçekleşen Uluslararası İşbirliği için Kuşak ve Yol Forumu'nun açılış töreninde Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, atalarının daha iyi bir yaşam arzusu üzerine odaklanan antik İpek Yolu'nun, Asya ve Avrupa'daki ulusları birbirine bağladığını, kültürel alışverişi ve Doğu ile Batı arasında karşılıklı öğrenmeyi katalize ettiğini ve medeniyetlerdeki ilerlemelere önemli katkılarda bulunduğunu belirtmiştir (Dahlia Patricia Sterling, 2018).

Tek Kuşak Tek Yol projesi çok farklı alanları kapsamaktadır. Girişim genel itibari ile ekonomik alanlarda büyük etkiler yaratmayı hedeflese de projenin kültürel alanlarda da önemli decede bir etkisi olacaktır. Li Tao'ya göre "proje sadece üretim kapasitesi ve sermaye ile ilgili değil, bunlardan ziyade kültürel entegrasyon ile bağlantılıdır." (Xiaobo, 2017).

Proje ile inşa edilen yollar farklı kültürleri birbirlerine bağlayacak ve böylece kültürler arası etkileşimleri arttıracaktır. Bu bağlamda ülkeler arası yolculuklar artacak ve insanların birbirlerini tanımaları için fırsatlar sunulacaktır. En önemlisi de bu zamana kadar ulaşılamaz olarak görülen kültürlerin dünyaya açılması sağlanacak ve tanınırlıklarını arttıracaktır. Çin hükümeti bu konuda şimdiden adımlar atarak çeşitli festivaller düzenlemektedir. Ayrıca, müzeler, sergiler ve çeşitli kültürel etkinlikler için yatırımlar gerçekleştirmektedir (Winter, 2016).

Kültürel değerler Tek Kuşak Tek Yol projesinin ilerlemesine yardım etmektedir. Prestij konusu, Çin toplumu hiyerarşisinde önemli yere sahip olmuştur ve siyasileri etkilemeye halen devam etmektedir. Çin siyasileri ve halkı kendi uygarlıklarının sömürge döneminde aşağılandığını düşünmektedirler ve kültürlerinin küresel çapta tanınırlığı hak ettiğini düşünmektedirler (Pethiyagoda, 2017). Proje ile Çin her yaş kategorisinden insana ulaşmaya çalışmaktadır (Ma, 2018). Bundan dolayı, gençler için çeşitli projeler gerçekleştirmektedir. Bu bağlamda öğrenci değişim programlarını ve kültürel programları desteklemektedir.

Çin açıklık ve kapsayıcılık çerçevesinde Kuşak ve Yol üzerinde yer alan ülkeler ile yakın kültürel iletişim sürdürmektedir. Örnek olarak, 2018 yılında Şangay uluslararası film festivalinde, Kuşak ve Yol Film Festivali Birliği yer almıştır. Bu birlik Kuşak ve Yol girişimine dahil olan 29 ülkeden gelen 31 film festivali organizasyonu kurumu ile yapılan işbirliği anlaşması ile kurulmuştur. Bu kurulan birliğin manifestosunda daha fazla bilgi ve film paylaşacakları ve ortak projeler gerçekleştirecekleri söylenmektedir. Film endüstrisinin yanı sıra Mayıs ayında Kütüphane birliği oluşturulmuştur. Birlik, belge paylaşımı, klasiklerin korunması ve dijitalleşme konularında işbirliği yapmaktadır. Bu birlik Bangladeş, Belarus, Malezya, Moğolistan, Tayland ve Vietnam gibi 24 ülke ve bölgeden oluşmaktadır. Girişim kapsamında Çin, 81 eğitim kurumunu faaliyete geçirmiş ve önemli projeleri hayata geçirmiştir. Ayrıca, Kuşak Yol üzerindeki ülkelerde 35 kültür merkezi kurulmuştur. Eğitim konusunda da önemli yatırımlar yapmaya devam edilmektedir (Chinadaily, 2018).

## SONUÇ

Mevcut haliyle Tek Kuşak Tek Yol Projesi, belli bir dönemde belli bir yatırımla gerçekleştirilebilecek bir proje anlamından çıkmış ve daha kapsamlı anlam kazanmış durumdadır. Bu sebepten dolayı artık proje olarak değil bir girişim olarak adlandırılmaya başlamıştır. Çünkü bünyesinde birçok altyapı ve ekonomik modelini barındırmakla beraber dünya ticaretinin yönünü değiştirebilecek birçok farklı alternatifi de kapsamaktadır. Kapsadığı alan sadece coğrafi bir alan değil, neredeyse tüm dünya küresini kucaklayan bir bakış açısı ortaya koymaktadır. Bir projeden daha fazlasını ifade eden Tek Kuşak Tek Yol küresel bir ekonomik model olmanın yanı sıra, aynı zamanda medeniyetler arasındaki bağları güçlendiren bir entegrasyon modeli olmayı hedeflemektedir. Bu sebepten dolayı girişim Çin'in küreselleşme modeli olarak da konumlandırılabilir.

Başlangıçta eski İpek Yolu'nu modernize etmeyi ve yeniden canlandırmayı hedefleyen Çin, bunu 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile de destekleyip uluslararası ticaretini güvenilir yollarla sağlamayı amaçlamıştır. Ancak, daha sonraki süreçte Çin bu yaklaşımını değiştirmiş ve yalnızca Avrasya bölgesini kapsayan bir proje olmaktan öteye taşımış ve bu girişime dahil olmak isteyen tüm ülkelere kapılarını açmıştır. Bu kapsamda ortak projelerin desteklenmesi, kültürel entegrasyonların artırılması ve karşılıklı çıkarların göz önünde bulundurulması hedeflenmektedir. Bunun yanı sıra Çin, gerçekleştirdiği bazı projeler ve fon sağladığı bazı altyapı yatırımları ile bu girişime ne kadar önem verdiğini ve bu yolda harcamalar yapmaktan kaçınmayacağını herkese göstermiştir. Bundan dolayı da ülkeler bu projenin getirilerinden faydalanmak istemektedirler. Bu sayede girişim farklı bölgelerden partnerler bulma konusunda zorlanmamaktadır.

Tarih boyunca inişli çıkışlı gelişen ve çelişkilerle dolu Rus-Çin ilişkileri 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından yeni bir döneme girmiştir. Rusya Federasyonu bir süre batıcı bir politika izlemiş, lakin 1999 yılında Putin'in başa gelmesinin ardından Rusya kendine özgü bir gelişim modeli izlemeye çalışmıştır. Avrasya'nın tam kalbinde yer alan Rus coğrafyasının tek taraflı bir dış politika anlayışıyla yönetilemeyeceği bu dönemde daha belirgin olarak ortaya çıkmıştır. Bu döneme paralel olarak Çin'in ekonomisinin de inanılmaz derecede yükselmesi Rusya - Çin ilişkilerinin yeni bir boyut kazanmasında önemli bir etken olmuştur.

Tarihi düzlemde bakıldığında, günümüzde Rusya - Çin ilişkileri tarihin en önemli ve en güçlü olduğu dönemi yaşamaktadır. İki ülkenin ortak çıkarları ve ortak amaçları aktörleri birlikte hareket etmeye zorlamaktadır. Amerikan hegemonyasında girilen 21. Yüzyılda bu iki aktör bu hegemonyanın kırılması için yoğun çaba harcamaktadırlar. Rusya'nın askeri gücü ve Çin'in ekonomik gücü dikkate alındığında bu iki aktörün ortak hareket etmeksizin bu amaca ulaşamayacakları ikisi tarafından da kabul edilmektedir. Büyüyen ekonomisiyle enerji ihtiyacı her geçen gün artan Çin, bu konuda en büyük tedarikçisi olarak Rusya ile işbirliği yapmak durumundadır. Ayrıca Çin, askeri altyapısının modernizasyonunda ve güçlendirilmesinde de Rusya ile işbirliği yapmaktadır.

Rusya açısından ise özellikle Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra neredeyse tamamen çöken Rus ekonomisinin yeniden güçlendirilmesi ve uluslararası rekabet düzeyinin artırılması için Çin ile işbirliği yapmak kaçınılmazdır. Dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olan ve satın alma paritesi bakımından da Amerika'yı geride bırakan Çin, Rusya için son derece iyi bir ortak konumundadır.

Tek Kuşak Tek Yol Girişimi Çin açısından son derece önemlidir. Çin'in küreselleşmesi, ekonomik büyümesinin sürdürülebilmesi, bölgesel entegrasyonunun kuvvetlendirilmesi ve kendi kültürünü uluslararası tanınır hale getirmesi bu projenin başarısına bağlıdır. Bu açıdan Rusya, Çin için bu girişimdeki en önemli aktördür. Özellikle Orta Asya bölgesindeki Rusya'nın halen devam eden etkisi Çin'in kurmayı planladığı kara yolu ticaret hatlarının bu bölgeden geçecek olması Rusya'nın projedeki etkisini bir kat daha arttırmaktadır. Bunun yanı sıra geniş Rus topraklarının Çin'in Avrupa pazarlarına ulaşmasında stratejik bir rolü bulunmaktadır. Ayrıca, Rusya tıpkı Çin gibi Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi beş daimi ülkesinden birisidir ve Rusya'nın desteği Çin'in girişimlerinin meşrutiyyetinin sağlanması açısından da son derece önemlidir. Bu sebepten dolayı projelerin şekillendirilmesinde Rusya çıkarlarının Çin tarafından desteklenmesi ve Rusya'yı tedirgin edebilecek ve çekimser kalmasını sağlayacak adımların atılmamasına önem verilmektedir.

Tek Kuşak Tek Yol Girişimine Rusya tarafından bakıldığında sadece Rus ekonomisinin güçlendirilmesi ve ekonomik çıkarların maksimize edilmesi şeklinde görülmemektedir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından Avrasya bölgesinde kendi entegrasyon modelini oluşturmak isteyen Rusya bunu gerçekleştirmek için

yeterli ekonomik güce sahip değildir. Bu sebepten dolayı da bölge ülkeleri tarafından bir cazibe merkezi oluşturamamaktadır. Kendi başına uzun vadede bölgede mevcut siyasi üstünlüğünü de koruyamayacağını farketmiştir. Gürcistan ve Ukrayna bunun en önemli göstergeleridir. Tüm bu sebeplerden dolayı Rusya Çin ile ortak hareket etmeyi kendi çıkarları açısından da hayati olarak değerlendirmektedir. Bölgede yapılacak olan yatırımlar Çin'in ekonomik büyümesinin devamlılığını sağlarken Rusya'nın da bölgedeki siyasi üstünlüğünün devamlılığını sağlayacaktır.

Sonuç olarak, küresel bir kalkınma ve entegrasyon projesi olan Tek Kuşak Tek Yol Girişimi özü itibarıyla Çin ticaret güvenliğini ve Çin'in küreselleşme modelini oluşturmasının yanı sıra diğer bölge ülkelerinin de altyapı ihtiyaçlarının karşılanması ve ekonomik büyümelerinin desteklenmesini sağlayacaktır. Bu projenin başarılı olabilmesi için vazgeçilmez bir partner olan Rusya sadece ekonomik çıkarlarını maksimize etmeyi değil, bölgesel ve küresel anlamda gücünü de korumayı hedeflemektedir.

## KAYNAKÇA

- A.G., D., & Ya, D. (2018). Odin Poyas-Odin Put: Vozmozhnosti dlya Regionov Zapadnogo Porubezhya Rossii. *Ekonomicheskaya Geografiya*, 39-55.
- ADB. (2019, March 23). *Tajikistan: CAREC Corridor 3 (Dushanbe-Uzbekistan Border) Improvement Project*. Asian Development bank: <https://www.adb.org/projects/42052-022/main#project-pds> adresinden alındı
- AGENCY, I. E. (2017, November 14). *World Energy Outlook 2017: China*. International Energy Agency: <https://www.iea.org/weo/china/> adresinden alındı
- AIIB. (2019, March 26). *Bangladesh: Power System Upgrade and Expansion Project*. Asian Infrastructure Investment Bank: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2019/power-system-upgrade-expansion.html> adresinden alındı
- AKHMADEEVA, B., & GAYAZOV, I. (2017, October 30). Vzaimootnosheniya Rossii i Kitaya: Istoricheskoe Naslediye i Perspektivi Razvitiya. "Economics", s. 13-22.
- ALIMOV, R. (2018). The Shanghai Cooperation Organisation: Its role and place in the development of Eurasia. *Journal of Eurasian Studies*, 114-124.
- AMADEO, K. (2018 , December 31). *ASEAN, Its Members, Purpose, and History*. The Balance: <https://www.thebalance.com/what-is-asean-3305810> adresinden alındı
- ANDERLINI, J. (2018, September 26). *Transcript of Vice Foreign Minister Le Yucheng's Exclusive Interview with the Financial Times*. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China: [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjbxw/t1598897.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjbxw/t1598897.shtml) adresinden alındı
- ANDREEVNA, A. K. (2018). Initsiativa Poyasa i Puti: Soderzhanie, Tseli i Znachenie. *Sravnitel'naya Politika* , 63.
- ARON, L. (2019, April 4). *Are Russia and China Really Forming an Alliance?* Foreign Affairs: [https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-04-04/are-russia-and-china-really-forming-alliance?utm\\_campaign=reg\\_conf\\_email&utm\\_medium=newsletters&utm\\_source=fa\\_registration](https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-04-04/are-russia-and-china-really-forming-alliance?utm_campaign=reg_conf_email&utm_medium=newsletters&utm_source=fa_registration) adresinden alındı
- ASEAN. (2016). *Master Plan On Asean Connectivity 2025* . Jakarta: The ASEAN Secretariat .
- ASEAN. (2019, July 28). *Association of Southeast Asian Nations*. <https://asean.org/asean/about-asean/overview/> adresinden alındı

- ASIAN DEVELOPMENT BANK. (2019, June). *Batumi Bypass Road Project: Poti-Grigoleti Road Section (Lot 2, Stage 1) Updated Environmental Impact Assessment*. <https://www.adb.org/projects/documents/geo-50064-001-eia-0> adresinden alındı
- ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK. (2016). *Project Summary Information*. Oman: AIIB.
- ASIA-PLUS MEDIA GROUP. (2019, March 11). *The work on rehabilitation of the Nurek hydropower plant will start this moth*. asia-plus media group: <https://news.tj/en/news/tajikistan/economic/20190311/the-work-on-rehabilitation-of-the-nurek-hydropower-plant-will-start-this-moth> adresinden alındı
- ASIA-TRAVEL. (2019, June 9). *Velikii Sholkovi Put- Goroda, strani i istoria sholkovo Puti*. Asia-Travel: <http://www.asia-travel.uz/uzbekistan/articles/great-silk-road/> adresinden alındı
- BACHTELL, J. (2018, July 27). *China embraces rather than fears a multi-polar world*. Peoples World: <https://www.peoplesworld.org/article/china-embraces-rather-than-fears-a-multi-polar-world/> adresinden alındı
- BALHUIZEN, A. (2017, September 26). *China's Belt and Road Initiative, episode two: A vision encased in steel*. <https://www.bhp.com/media-and-insights/prospects/2017/09/belt-and-road-initiative> adresinden alındı
- BARUAH, D. M. (2018). *India's Answer to Belt and Road: A Road Map for South Asia*. *Carnegie India*, 5.
- BBC. (2017, May 31). *Kenya opens Nairobi-Mombasa Madaraka Express railway*. BBC: <https://www.bbc.com/news/world-africa-40092600> adresinden alındı
- BBC. (2019, March 23). *Italy joins China's New Silk Road project*. BBC News: <https://www.bbc.com/news/world-europe-47679760> adresinden alındı
- BELARUSIAN DIPLOMATIC SERVICE. (2019). *Eurasian Economic Union*. <http://mfa.gov.by/en/organizations/membership/list/aa16658947a49c28.html> adresinden alındı
- BELLACQUA, J. (2010). *The Future of China-Russia Relations*. Knetucky: The University Press of Kentucky.
- BELOLIPETSKAYA, A., & KOMAROV, S. (2015). *Ekonomicheskie Vzaimootnoshenia Rossii i Kitaia*. KONTSEPT.
- BELT & ROAD NEWS. (2019, April 28). *Chinese, Russian Presidents hold talks*. Belt & Road News: <https://www.beltandroad.news/2019/04/28/chinese-russian-presidents-hold-talks/> adresinden alındı
- BELT & ROAD NEWS. (2019, April 29). *Three Key Takeaways: Second Belt & Road Forum*. <https://www.beltandroad.news/2019/04/29/three-key-takeaways-second-belt-road-forum/> adresinden alındı



- BELT AND ROAD NEWS. (2019, April 11). <https://www.beltandroad.news/2019/04/11/china-builds-landmark-projects-in-russia/> adresinden alındı
- BELT AND ROAD NEWS. (2019, May 11). <https://www.beltandroad.news/2019/05/11/first-railroad-bridge-between-russia-china-set-to-open/> adresinden alındı
- BEREZHNIKH, V. (2015, September 14). *Shelkoviy manifest "Odin poyas-odin put"*. <https://www.gosrf.ru/news/20354/> adresinden alındı
- BIN, Y. (2018). *Between the Past and the Future. Comparative Connections*.
- BLOOMBERG. (2019, April 26). *Putin Rides to Xi's Rescue on Battered Silk Road as the West Stews*. <https://www.themoscowtimes.com/2019/04/26/putin-rides-to-xis-rescue-on-battered-silk-road-as-the-west-stews-a65397> adresinden alındı
- BLOOMBERG. (2019, April 3). *China Moves to Define 'Belt and Road' Projects for First Time*. Bloomberg: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-04-03/china-moves-to-define-belt-and-road-projects-for-first-time> adresinden alındı
- BOND, I. (2017). *The EU, the Eurasian Economic Union and One Belt, One Road can they work together?* centre for european reform.
- BRADSHER, K. (2017, May 14). *U.S. Firms Want In on China's Global 'One Belt, One Road' Spending*. The New York Times: <https://www.nytimes.com/2017/05/14/business/china-one-belt-one-road-us-companies.html> adresinden alındı
- BRENDA GOH, J. R. (2017, October 24). *Pressure on as Xi's 'Belt and Road' enshrined in Chinese party charter*. Reuters: <https://www.reuters.com/article/us-china-congress-silkroad/pressure-on-as-xis-belt-and-road-enshrined-in-chinese-party-charter-idUSKBN1CT1IW> adresinden alındı
- BRICS. (2019). Ministry of Foreign Affairs Brazil: <http://www.itamaraty.gov.br/en/politica-externa/mecanismos-inter-regionais/7505-brics-brazil-russia-india-china-south-africa> adresinden alındı
- BRICS Official Website. (2017, January 26). *What is BRICS*. <https://www.brics2017.org/English/AboutBRICS/BRICS/> adresinden alındı
- BRINZA, A. (2018, March 20). *Redefining the Belt and Road Initiative*. The Diplomat: <https://thediplomat.com/2018/03/redefining-the-belt-and-road-initiative/> adresinden alındı
- BROKEŠ, F. (2018, May 2). *The booming Russian coal industry*. Central European Financial Observer: <https://financialobserver.eu/cse-and-cis/the-booming-russian-coal-industry/> adresinden alındı

- BUDUSHEE ARKTİKİ RF. (2019). <https://xn----8sbbmfaxaqb7dzafb4g.xn--p1ai/severnyj-morskoj-put-glavnaya-transportnaya-arteriya-rossii/> adresinden alındı
- BULLOCH, D. (2018, April 18). *After A Brief Silence, Skeptics Of China's Belt And Road Initiative Are Speaking Up Again*. Forbes: <https://www.forbes.com/sites/douglasbulloch/2018/04/18/china-belt-road-initiative-obor-silk-road/2/#4fd34cf56eea> adresinden alındı
- CAI, P. (2017). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative/>: Lowy Institute.
- CHASE, M. S., MEDEIROS, E. S., ROY, J. S., RUMER, E. B., SUTTER, R., & WEITZ, R. (2017). *Russia-China Relations Assessing Common Ground and*. Washington: the national bureau of asian research.
- CHENG, A., & LIM, H. (2015). *China And The Eurasian Economic Union: Prospects For Silk Road Economic Belt – Analysis*. Eurasiareview.
- CHINA BRIEFING. (2017, July 13). <https://www.china-briefing.com/news/far-reaching-chinese-russian-silk-belt-road-jv/> adresinden alındı
- CHINA HIGHLIGHTS. (2019, July 16). *The History of the Silk Road in China*. China Highlights: <https://www.chinahighlights.com/silkroad/history.htm> adresinden alındı
- CHINA POWER. (2019, May 29). *China Power*. Şubat 22, 2019 tarihinde China Power: <https://chinapower.csis.org/china-belt-and-road-initiative/> adresinden alındı
- CHINA POWER. (2019, May 29). *How will the Belt and Road Initiative advance China's interests?* <https://chinapower.csis.org/china-belt-and-road-initiative/> adresinden alındı
- CHINA, M. O. (2001). *Treaty of Good-Neighborliness and Friendly Cooperation Between the People's Republic of China and the Russian Federation*. [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjdt\\_665385/2649\\_665393/t15771.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/t15771.shtml) adresinden alındı
- CHINA DAILY. (2012, June 12). *China, Russia vow to advance cultural exchange*. [http://www.chinadaily.com.cn/china/2012-12/06/content\\_15991317.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2012-12/06/content_15991317.htm) adresinden alındı
- CHINA DAILY. (2018, August 28). *Belt and Road Initiative yields fruitful results in the cultural arena*. <http://www.chinadaily.com.cn/a/201808/28/WS5b850dfaa310add14f3883b5.html> adresinden alındı
- CHINA DAILY. (2019, June 17). *China-Russia Expo exhibit boosts cultural bonds*. [http://www.chinadaily.com.cn/a/201906/17/WS5d073552a3103dbf14328a57\\_1.html](http://www.chinadaily.com.cn/a/201906/17/WS5d073552a3103dbf14328a57_1.html) adresinden alındı

- CNPC. (2013, June 24). *CNPC and Russian oil and gas giants conclude agreements*. cnpc:  
<https://www.cnpc.com.cn/en/nr2013/201306/e5beb7d7c97745ddbb47fbe0694c5ec1.shtml> adresinden alındı
- CSIS. (2019, April 25). *M-4 Shorkot-Khanewal Motorway*. Center for Strategic and International Studies: <https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/m-4-gojra-shorkot-khanewal-section-additional-financing/2c5711fa-41e7-4e2a-b18a-9cfae52c237/> adresinden alındı
- DAHLIA PATRÍCIA STERLING. (2018). *A New Era in Cultural Diplomacy: Promoting*. Jinan: Open Journal of Social Sciences.
- DAN, L. (2018, November 6). «*Odin Poyas-Odin Put*» kak prakticheskaya platforma dlya pratsvetaniya vsex stran. Izvestia: <https://iz.ru/808958/reporter-financial-times-lian-dan/odin-poyas-odin-put-kak-prakticheskaya-platforma-dlya-protsvetaniya-vsex-stran> adresinden alındı
- DASGUPTA, S. (2019, May 4). *Putin Demands a Role in Eurasian Part of Belt and Road*. <https://www.voanews.com/world-news/europe/putin-demands-role-eurasian-part-belt-and-road> adresinden alındı
- DESJARDINS, J. (2018, March 18). *MAPPED: China's most ambitious megaproject — the new Silk Road*. Business Insider: <https://www.businessinsider.com/chinas-most-ambitious-megaproject-the-new-silk-road-mapped-2018-3> adresinden alındı
- DEVONSHIRE-ELLIS, C. (2017, May 12). *Understanding China's Free Trade Agreements Along The OBOR Routes*. Silk Road Briefing: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/05/12/understanding-chinas-free-trade-agreements-along-obor-routes/> adresinden alındı
- DJANKOV, S. (2016, Mart). *THE RATIONALE BEHIND CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE*. Şubat 22, 2019 tarihinde [https://piie.com/system/files/documents/piieb16-2\\_1.pdf](https://piie.com/system/files/documents/piieb16-2_1.pdf) adresinden alındı
- DNİ.RU. (2019, February 22). <https://dni.ru/economy/2019/2/22/418519.html> adresinden alındı
- DOBBINS, J., SHATZ, H. J., & Wyne, A. (2019, April 18). <https://www.rand.org/blog/2019/04/a-warming-trend-in-china-russia-relations.html> adresinden alındı
- DOLGOV, A. (2014, October 13). *Russia and China Boost Student Exchange Programs*. <https://www.themoscowtimes.com/2014/10/13/russia-and-china-boost-student-exchange-programs-a40341> adresinden alındı
- DROBİSHEVA, I. (2019, January 20). *Koridori Nadezhdi*. <https://rg.ru/2019/01/20/reg-dfo/mezhdunarodnye-koridory-optimiziruiut-logistiku-gruzoperevozok-primoria.html> adresinden alındı

- DUEBEN, B. A. (2013). *China-Russia Relations after the Cold War*. London: THE LONDON SCHOOL OF ECONOMICS AND POLITICAL SCIENCE.
- DUGİN, A. (2007). *Ankara-Moskova Ekseni: "Avrasya Hareketi"nin Temel Görüşleri*. İstanbul: Kaynak Yayınları.
- DVTU. (2019). *Razvitie MTK "Primore -1 " prodolzhaetsya*. [http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=15919:-1-1r-&catid=49:press-cat&Itemid=100](http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=15919:-1-1r-&catid=49:press-cat&Itemid=100) adresinden alındı
- DWİVEDİ, G. G. (2019, May 23). *Xi's Belt-Road Initiative: Recalibration, Strategic Imperatives – Analysis*. Eurasiareview: <https://www.eurasiareview.com/23052019-xis-belt-road-initiative-recalibration-strategic-imperatives-analysis/> adresinden alındı
- ECONOMİST, T. (2017, August 3). *Western firms are coining it along China's One Belt, One Road*. The Economist: <https://www.economist.com/business/2017/08/03/western-firms-are-coining-it-along-chinas-one-belt-one-road> adresinden alındı
- ELMER, K., & ZHEN, L. (2018, September 21). *What Russian weapons are being bought by China?* South China Morning Post: <https://www.scmp.com/news/china/military/article/2165182/what-weapons-china-buying-russia> adresinden alındı
- EVRAZİİSKOE DVİZHENİE. (2015, December 2). *Evraziistvo: Klassicheskoe, Pragmaticheskoe, Obshestvennoe*. <http://eurasian-movement.ru/archives/747> adresinden alındı
- FEDERALNAYA NALOGOVA YA SLUZHBA. (2017). *Evraziiski Ekonomicheski Soyuz*. [https://www.nalog.ru/rn77/about\\_fts/inttax/eec/](https://www.nalog.ru/rn77/about_fts/inttax/eec/) adresinden alındı
- FENGLİN, S. (2007). *Questions Regarding Past and Present Sino-Russian Cultural Exchange*: [http://src-h.slav.hokudai.ac.jp/coe21/publish/no16\\_2\\_ses/04\\_su.pdf](http://src-h.slav.hokudai.ac.jp/coe21/publish/no16_2_ses/04_su.pdf) adresinden alındı
- FOUNDATION, R. M. (2017, Kasım 8). *NATIONAL MUSEUM OF CHINA HOSTS EXHIBITION ABOUT RUSSIAN OCTOBER REVOLUTION*. <https://russkiymir.ru/en/news/233188/> adresinden alındı
- FULLER, G. E. (2016, September 18). *What Is Eurasianism?* Lobe Log: <https://lobelog.com/what-is-eurasianism/> adresinden alındı
- GABUEV, A. (2015 ). *A "Soft Alliance? Russia-China Relations After The Ukraine Crisis"*. London: ecfr.eu European Council on Foreign Relations.
- GABUEV, A. (2017, April 7). *China and Russia: Friends With Strategic Benefits*. <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/debate/wary-embrace> adresinden alındı

- GADY, F.-S. (2019, April 29). *China, Russia Kick Off Bilateral Naval Exercise 'Joint Sea'*. The diplomat: <https://thediplomat.com/2019/04/china-russia-kick-off-bilateral-naval-exercise-joint-sea/> adresinden alındı
- GAZPROM. (2019). *Power of Siberia*. <http://www.gazprom.com/projects/power-of-siberia/> adresinden alındı
- GHÍASY, R., & ZHOU, J. (2017). *The Silk Road Economic Belt*. Berlin: Friedrich Erbert Stiftung.
- GLOBAL CONSTRUCTION REVIEW. (2019, June 10). *Iran to draw \$2.4bn Chinese credit line for Tehran–Isfahan high-speed railway*. Global Construction Review: <http://www.globalconstructionreview.com/news/iran-draw-24bn-chinese-credit-line-tehranisfahan-h/> adresinden alındı
- GLOBAL SECURITY ORG. (2019). *China-Russia Relations*. <https://www.globalsecurity.org/military/world/china/forrel-ru.htm> adresinden alındı
- GOBLE, P. (2014, June 3). *How Eurasianism Became the Neo-Eurasianism of Today*. <http://www.interpretermag.com/how-eurasianism-became-the-neo-eurasianism-of-today/> adresinden alındı
- GRANT, C. (2012). *Russia, China and Global Governance*. London: Centre for European Reform (CER).
- GRİFFİTHS, J. (2017, May 12). Just what is this One Belt, One Road thing anyway?
- GUANCHEN, S., & SYUEMEİ, V. (2019, April 25). *Poyas i Put: Kitay nuzhdaetsya v sotrudnichestve s Rossii na strategicheskome urovne*. Valdai Club: <http://ru.valdaiclub.com/a/highlights/kitay-nuzhdaetsya/> adresinden alındı
- GUARDIAN, T. (2018, September 11). *Russia begins its largest ever military exercise with 300,000 soldiers*. <https://www.theguardian.com/world/2018/sep/11/russia-largest-ever-military-exercise-300000-soldiers-china> adresinden alındı
- GUERRERO, D.-G. (2013, March 21). *The Rise Of China And Brics: A Multipolar World In The Making?* Focus On the Global South: <https://focusweb.org/the-rise-of-china-and-brics-a-multipolar-world-in-the-making/> adresinden alındı
- GÜNEŞ, E. (2012). *Günümüz Uluslararası Siyasal Sistemin Yapısı Ve Güç Dağılımı*. *Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi*, 78-101.
- GUSSAROVA, A., AMİNJONOV, F., & KHON, Y. (2017). *The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt*. Almaty: Friedrich Erbert Stiftung.
- HAAS, M. d. (2013). *Russian-Chinese Security Relations Moscow's threat from the east?* Netherlands: Clingendael.

- HADAVI, T. (2019, April 14). *The BRICs were supposed to take over the global economy. What happened?* CNBC: <https://www.cnbc.com/2019/04/11/what-happened-to-brazil-russia-india-and-china-as-the-brics.html> adresinden alındı
- HENDERSON, J., & MITROVA, T. (2016). *Energy Relations between Russia and China: Playing Chess with the Dragon*. Moscow: Oxford Institute for Energy Studies.
- HERAWATI, T. N. (2017, January 01). *Indonesia - Second Phase of the Dam Operational Improvement And Safety Project : environmental assessment : Environmental and social management framework* . La Banque Mondiale : <http://documents.banquemondiale.org/curated/fr/998461482219247303/Environmental-and-social-management-framework> adresinden alındı
- HIGGINS, A. (2017, July 25). *China and Russia Hold First Joint Naval Drill in the Baltic Sea*. New York Times: <https://www.nytimes.com/2017/07/25/world/europe/china-russia-baltic-navy-exercises.html> adresinden alındı
- HIGHER SCHOOL OF ECONOMICS. (2015, December 18). *Классическое евразийство и «Восток»*. HSE: <https://www.hse.ru/news/communication/168628832.html> adresinden alındı
- HTWE, C. M. (2019, March 18). *New Sembcorp Myingyan plant to generate power for 5.3 million people*. <https://www.mmtimes.com/news/new-semcorp-myingyan-plant-generate-power-53-million-people.html> adresinden alındı
- HUGHES, C. (2019, March 21). *Rail bridge connecting Russia, China completed*. UPI: [https://www.upi.com/Top\\_News/World-News/2019/03/21/Rail-bridge-connecting-Russia-China-completed/6291553174668/](https://www.upi.com/Top_News/World-News/2019/03/21/Rail-bridge-connecting-Russia-China-completed/6291553174668/) adresinden alındı
- HUI, L. (2017). «Один пояс, один путь» и глобальное сообщество. *международная жизнь*, 25-30.
- HYDROCARBONS TECHNOLOGY. (2019). *The ESPO (Eastern Siberia Pacific Ocean) Oil Pipeline, Siberia, Russia*. <https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/espipeline/> adresinden alındı
- HYDROCARBONS-TECHNOLOGY. (2019). *Yamal LNG Project, Sabetta*. <https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/yamal-lng-project-russia/> adresinden alındı
- IC Partners. (2017, September 15). *The projects funded by AIIB along One Belt, One Road*. IC Partners: <https://www.icpartners.it/en/the-projects-funded-by-aiib-along-one-belt-one-road/> adresinden alındı
- IDRISSOV, A. (2016, July 21). *Экономический пояс Шелкового пути и евразийская интеграция: конкуренция или новые возможности?* International Centre for Trade and Sustainable Development : <https://www.ictsd.org/bridges-news> adresinden alındı
- INOZPRESS. (2017, June). <http://inozpress.kg/news/view/id/51601> adresinden alındı

- IRSHAD, M. S., XIN, Q., & ARSHAD, H. (2015). One Belt and One Road: Does China-Pakistan Economic Corridor benefit for Pakistan's Economy? . *Journal of Economics and Sustainable Development*, 200-207.
- ISMAILOV, E., & PAPAVAL, V. (2019). *Eurasianism and the Concept of Central Caucaso-Asia* .
- IVANOV, I. (2018, June 9). *Rossiya, Kitai i novii miroporyadok*. Rossiiskii Sovet po mezhdunarodnim delam: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/rossiya-kitay-i-novyy-miroporyadok/> adresinden alındı
- IVANOV, I. (2018, June 19). *Russia, China and the New World Order*. Russian International Affairs Council: <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/russia-china-and-the-new-world-order/> adresinden alındı
- JINCHEN, T. (2016, June). *"One Belt and One Road" Connecting China and the world*. McKinsey&Company: <https://www.globalinfrastructureinitiative.com/article/one-belt-and-one-road-connecting-china-and-world> adresinden alındı
- KACZMARSKI, M., KATZ, M. N., & TIILIKAINEN, T. (2018, December 12). The Sino-Russian and US-Russian relationships: Current developments and future trends. *Publications of the Government's analysis, assessment and research activities*, s. 1-80.
- KALININ, K. (2018). *Russian Elites and Dugin's Neo-Eurasianism: Empirical Analysis of 2012 and 2016*. The Hoover Institution on War, Revolution and Peace.
- KAPAHİ, A. (2018, April 24). *New Silk Road's Impact on ASEAN*. <https://intpolicydigest.org/2018/04/24/new-silk-road-s-impact-on-asean/> adresinden alındı
- KAWASHIMA, S. (2018, April 23). *The Risks of One Belt, One Road for China's Neighbors*. The Diplomat: <https://thediplomat.com/2018/04/the-risks-of-one-belt-one-road-for-chinas-neighbors/> adresinden alındı
- KEITH JOHNSON, DAN DE LUCE. (2018, April 17). *One Belt, One Road, One Happy Chinese Navy*. Foreign Policy: <http://foreignpolicy.com/2018/04/17/one-belt-one-road-one-happy-chinese-navy/> adresinden alındı
- KIRKHAM, K. (2015). *The formation of the Eurasian Economic Union: How successful is the Russian regional hegemony?* London: Journal of Eurasian Studies.
- KORYBKO, A. (2019, April 27). *Towards Russia-China Economic Integration: Interpreting President Putin's Speech at the 2019 Beijing BRI Forum*. Global Research: <https://www.globalresearch.ca/president-putins-speech-2019-bri-forum/5675801> adresinden alındı

- KOTKIN, S. (2009, September). The Unbalanced Triangle: What Chinese-Russian Relations Mean for the United States. *Foreign Affairs*, s. 130-138.
- KREMLIN.RU. (2009, June 17). *Dmitry Medvedev and President of China Hu Jintao adopted a joint declaration on the results of their summit*. President of Russia: <http://en.kremlin.ru/events/president/news/48747> adresinden alındı
- KREMLIN.RU. (2015, may 8). *Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути*. <http://kremlin.ru/supplement/4971> adresinden alındı
- KRUGLOV, A. (2019 , April 22). *Business booming for Russia's arms traders*. Asia Times: <https://www.asiatimes.com/2019/04/article/business-booming-for-russias-arms-traders/> adresinden alındı
- KUNDU, P. (2014). *BRICS Prospects and Challenges*. New Delhi: CBGA.
- LARUELLE, M. (2008). *Russian Eurasianism: An Ideology of Empire*. Washington D.C.: Woodrow Wilson Press/Johns Hopkins University Press.
- LATISHEV, S. (2017, May 17). *Pochemu Ekonomicheski Poyas Shelkogovo puti tak nuzhdaetsya v Rossii*. [https://tsargrad.tv/articles/pochemu-jekonomicheskij-pojas-shelkovogo-puti-tak-nuzhdaetsja-v-rossii\\_63851](https://tsargrad.tv/articles/pochemu-jekonomicheskij-pojas-shelkovogo-puti-tak-nuzhdaetsja-v-rossii_63851) adresinden alındı
- LEI, Z. (2018). Belt and Road lifts off. *China Insight Monthly*, 2.
- LEKUH, D. (2018 , December 11). *Rossia i Kitai doshli do cherti: schet na sotni milliardov*. Sputniknews: <https://tj.sputniknews.ru/columnists/20181211/1027687331/russia-china-cherta-milliardy-ekonomika.html> adresinden alındı
- LELYVELD, M. (2018, December 17). *China, Russia in Uneasy Energy Embrace*. Radio Free Asia: [https://www.rfa.org/english/commentaries/energy\\_watch/embrace-12172018103835.html](https://www.rfa.org/english/commentaries/energy_watch/embrace-12172018103835.html) adresinden alındı
- LEONG, L. M. (2017, June 1). *To view 'One Belt One Road' from a geo-economy perspective*. Surbuna Jurong: <https://surbanajurong.com/resources/perspectives/view-one-belt-one-road-geo-economy-perspective/> adresinden alındı
- LIIK, K. (2017, May 26). *What does Russia want?* European Council on Foreign Relations: [https://www.ecfr.eu/article/commentary\\_what\\_does\\_russia\\_want\\_7297](https://www.ecfr.eu/article/commentary_what_does_russia_want_7297) adresinden alındı
- LINTNER, B., & MAI, C. (2019, April 6 ). *Eye on America, China-Russia flex naval muscles*. Asia Times: <https://www.asiatimes.com/2019/04/article/eye-on-america-china-russia-flex-naval-muscles/> adresinden alındı



- LO, B., & ROTHMAN, A. (2006). *China and Russia Common interests, contrasting perceptions*. Shanghai: CLSA.
- LUKİN, A. (2018, February 8). *Putin's Silk Road gamble*. [https://www.washingtonpost.com/news/theworldpost/wp/2018/02/08/putin-china/?noredirect=on&utm\\_term=.e8ed4c141432](https://www.washingtonpost.com/news/theworldpost/wp/2018/02/08/putin-china/?noredirect=on&utm_term=.e8ed4c141432) adresinden alındı
- LUKİN, A. V. (2009, December 12). Rossiisko-Kitaiskie Otnosheniya: ne osloblyat usilii. MGIMO: <https://mgimo.ru/about/news/experts/130656/> adresinden alındı
- LUKİN, A. V. (2014). *İdea « ekonomicheskogo poyasa shenkogo puti » i evraziiskaya integraciya*. Institute For Humanities and Political Studies: [http://igpi.ru/bibl/other\\_articl/1406820606.html](http://igpi.ru/bibl/other_articl/1406820606.html) adresinden alındı
- MA, A. (2018, January 31). *Inside 'Belt and Road,' China's mega-project that is linking 70 countries across Asia, Europe, and Africa*. Business Insider: <http://www.businessinsider.com/what-is-belt-and-road-china-infrastructure-project-2018-1> adresinden alındı
- MA, J. (2019, April 20). *Russia, China keen to increase use of yuan, rouble in trade settlement, ambassador Andrey Denisov says*. South China Morning Post : <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3006988/russia-china-keen-increase-use-yuan-rouble-trade-settlement> adresinden alındı
- MAÇÃES, B. (2019, February 17). *China tunnels into India's idea of Kashmir*. Live Mint: <https://www.livemint.com/news/india/china-tunnels-into-india-s-idea-of-kashmir-1550421875933.html> adresinden alındı
- MACALİSTER, T., & LUHN, A. (2014, May 21). *Russia signs 30-year deal worth \$400bn to deliver gas to China*. The Guardian: <https://www.theguardian.com/world/2014/may/21/russia-30-year-400bn-gas-deal-china> adresinden alındı
- MAGİD, M. (2017, December 12). RUSSIA'S ROLE IN THE NEW SILK ROAD: OPPORTUNITIES AND CHALLENGES. <https://strelkamag.com/en/article/silkroad> adresinden alındı
- MANNTEUFEL, I. (2005, August 18). *Rusya ve Çin'den ortak tatbikat*. DW: <https://www.dw.com/tr/rusya-ve-%C3%A7inden-ortak-tatbikat/a-2524044> adresinden alındı
- MANUKOV, S. (2019, May 3). «Odin Poyas, Odin Put»: Utochnenie Puti İ Rassherenie Poyasa . Eurasia Daily: <https://eadaily.com/ru/news/2019/05/03/odin-poyas-odin-put-utochnenie-puti-i-rassherenie-poyasa> adresinden alındı
- MATSIÖNG, E. (2019, January 28). *Riski Arktiki*. <https://rg.ru/2019/01/28/mozhet-li-severnoy-morskoj-put-sostavit-konkurenciiu-iuzhnomu.html> adresinden alındı
- MENDOZA, D. J. (2018, November 12). *The Belt and Road Initiative and ASEAN: Cooperation or Opportunism?* Business World:

<https://www.bworldonline.com/the-belt-and-road-initiative-and-aseancooperation-or-opportunism/> adresinden alındı

MERİCS. (2018, September 18). *The BRI in Pakistan: China's flagship economic corridor*. <https://www.merics.org/en/bri-tracker/the-bri-in-pakistan> adresinden alındı

MİLENKOVIĆ, A. (2019, June 2). *Reporter's Diary: Russia, China building largest railway cargo terminal near Moscow*. <https://news.cgtn.com/news/3d3d774e3551444d35457a6333566d54/index.html> adresinden alındı

MİLENKOVIĆ, A. (2019, April 10). *Russian Gas Exports: Power of Siberia, power of future*. CGTN: <https://news.cgtn.com/news/3d3d674e7751544f33457a6333566d54/index.html> adresinden alındı

MKVK, N. (2017). *Informatsionii Sbornik*. Tashkent: Nits Mkvk.

MÜLLER-MARKUS, C. (2016, Mayıs). *One Belt, One Road: the Chinese Dream and its Impact on Europe*. Şubat 22, 2019 tarihinde [https://www.cidob.org/ca/publicacions/series\\_de\\_publicacio/notes\\_internacionals/n1\\_148\\_one\\_belt\\_one\\_road\\_el\\_sueno\\_chino\\_y\\_su\\_impacto\\_sobre\\_europa/one\\_belt\\_one\\_road\\_the\\_chinese\\_dream\\_and\\_its\\_impact\\_on\\_europe](https://www.cidob.org/ca/publicacions/series_de_publicacio/notes_internacionals/n1_148_one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa/one_belt_one_road_the_chinese_dream_and_its_impact_on_europe) adresinden alındı

MUZAFFAR, M., & KHAN, I. (2016, December). China Russia Relations after the Cold War. *Orient Research Journal of Social Sciences* , s. 151-169.

MUZAFFAR, M., & KHAN, I. (2016, December). China-Russia Relations after the Cold War. *Orient Research Journal of Social Sciences*, s. 151-169.

NASSAN, M. (2017, October 22). *Russia-China Pipeline deal, political or economic move? Polemics*: <http://www.polemics-magazine.com/int/russia-china-pipeline-deal-political-or-economic-move-2> adresinden alındı

NEWS, W. N. (2018, December 27). *Fourth Tianwan unit enters commercial operation*. <http://world-nuclear-news.org/Articles/Fourth-Tianwan-unit-enters-commercial-operation> adresinden alındı

NEWS.RU. (2019, April 26). *Putin spoke at the One Belt One Road forum*. News.ru: <https://news.ru/en/asia/putin-spoke-at-the-forum-one-belt-one-road/> adresinden alındı

NOVOSTI MIRA. (2018, March 13). *Kitay zavizivaet mirovuyu ekonomiku na sebya* . novosti mira: <http://xn----8sbeybxidibym.ru-> adresinden alındı

NOVOSTI, R. (2018, June 8). *Mezhgosudarstvennie otnosheniya Rossii i Kitaya*. Ria Novosti: <https://ria.ru/20180608/1522040243.html> adresinden alındı

- NOVOSTI, R. (2018, June 6). *Rossia schitaet vazhnoi initsiativu "Odin Poyas i Odin Put", zayavil Putin*. Ria Novosti: <https://ria.ru/20180606/1522142879.html> adresinden alındı
- NOVOSTI, R. (2018, September 15). *V kitae Nazvali Rossiyu Glavnim Partnerem Initsiativi "Odin Poyas, Odin Put"*. <https://ria.ru/20180915/1528631341.html> adresinden alındı
- NURDZHALOV, A., & KARİBDZHANOVA, E. (2019). Velikiy Sholkovy Put-Put Tsivilizatsii. *Vestnik Kaznpy*. Stati. adresinden alındı
- OBOR EUROPE. (2019, April 30). *Second Belt and Road Forum (2): the world is embracing the BRI!* <https://www.oboreurope.com/en/second-belt-and-road-forum-2/> adresinden alındı
- OBOR EUROPE. (2019, April 29). *Second Belt and Road Forum (1): Europe in the BRI*. OBOR Europe: <https://www.oboreurope.com/en/second-belt-and-road-forum-1/> adresinden alındı
- OBOR EUROPE. (2017, May 16). *The first "Belt and Road" Forum: Developing new Silk Roads*. OBOR Europe: <https://www.oboreurope.com/en/first-belt-road-forum/> adresinden alındı
- OGONESIAN, A. (2019). *Mnogopoliarni mir i Rossiiskaia Vneshnaia Politika*. <https://interaffairs.ru/jauthor/material/737> adresinden alındı
- OMER, S. (2018, July 3). *Work on Tarbela 5th extension adding 1,410MW to national grid to begin this year*. Daily Times : <https://dailytimes.com.pk/261826/work-on-tarbela-5th-extension-adding-1410mw-to-national-grid-to-begin-this-year/> adresinden alındı
- ONE BELT ONE ROAD INITIATIVE. (2018). Şubat 23, 2019 tarihinde Top China Travel: <https://www.topchinatravel.com/silk-road/one-belt-one-road.htm> adresinden alındı
- PAN, E. (2006, April 5). *Sino-Russian Energy Ties*. Council on Foreign Relations: <https://www.cfr.org/backgrounder/sino-russian-energy-ties> adresinden alındı
- PANEVİN, A. (2019, May 15). *The Sino-Russian relationship is being misunderstood*. The Interpreter: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/sino-russian-relationship-being-misunderstood> adresinden alındı
- PASHA, M. D. (2018, Eylül 23). *Belt and Road (B&R) Initiative: Infrastruktur Perekayasa Peradaban*. Şubat 23, 2019 tarihinde <https://medium.com/@sultanpasha13/belt-and-road-b-r-initiative-infrastruktur-perekayasa-peradaban-2ab3060f4142> adresinden alındı
- PASOLSTVO KİTAYA V ROSSİİ. (2015, April 23). *Videnie i deistvie napravleniye na prodvizhenie savremennovo straitelstva "Ekonomicheskogo poyasa Sholkovo Puti" i "Morskogo shelkovo puti 21-go veka"*. Посольство Китая в России: <http://ru.china-embassy.org/rus/ggl/t1257296.htm> adresinden alındı

- PATRIOTA, A. D. (2017). Is the World Ready for Cooperative Multipolarity? *Rising Powers Quarterly*, 15-29.
- PETHİYAGODA, K. (2017, May 17). *What's driving China's New Silk Road, and how should the West respond?* BROOKINGS: <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/17/whats-driving-chinas-new-silk-road-and-how-should-the-west-respond/> adresinden alındı
- PETRAKOV, V. V., & LUKIN, A. L. (2018). Mezhdunarodnie transportnie koridori «Primore-1». *Izvestiya Vostochnogo instituta*, 88-94.
- PİNCHUK, D. (2013, June 21). *Rosneft to double oil flows to China in \$270 billion deal*. Reuters: <https://www.reuters.com/article/us-rosneft-china/rosneft-to-double-oil-flows-to-china-in-270-billion-deal-idUSBRE95K08820130621> adresinden alındı
- PORTAL, ". P.-O. (2019, April 24). *İnitsiativa sovместnogo stroitelstva "Odnovo Poyasa, Odnogo Puti" progress, vklad i perspektivi*. <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm> adresinden alındı
- POURTAJRİSHİ & SHİRVANİ. (2018, February 21). *Cultural Considering New Silk Road: One Belt One Road One Culture*. <http://www.tehrantimes.com/news/421446/Cultural-considering-New-Silk-Road-One-Belt-One-Road-One-Culture> adresinden alındı
- POWER TECHNOLOGY. (2019, March 15). *Myingyan Combined-Cycle Gas Turbine Power Plant*. <https://www.power-technology.com/projects/myingyan-combined-cycle-gas-turbine-power-plant/> adresinden alındı
- POWER, C. (2017). *How dominant is China in the global arms trade?* China Power: <https://chinapower.csis.org/china-global-arms-trade/> adresinden alındı
- PRABHU, C. (2017, July 11). *AIIB affirms commitment to Omani infrastructure projects*. Oman daily Observer: <http://www.omanobserver.om/aiib-affirms-commitment-to-omani-infrastructure-projects/> adresinden alındı
- PRAVDA.RU. (2019, April 26). <https://www.pravda.ru/economics/1414841-forum/> adresinden alındı
- PRİME. (2019, April 27). *На форуме "Один пояс - один путь" подписаны соглашения на \$64 млрд*. [https://1prime.ru/state\\_regulation/20190427/829936346.html](https://1prime.ru/state_regulation/20190427/829936346.html) adresinden alındı
- RAILWAY-TECHNOLOGY. (2018, December 5). *Russian revolution: is the Moscow-Kazan high-speed rail project on track?* <https://www.railway-technology.com/features/moscow-kazan-high-speed-rail/> adresinden alındı
- RECONNECTİNG ASİA. (2019). *Dushanbe-Uzbekistan Border Road Improvement Project*. <https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/dushanbe->

uzbekistan-border-road-improvement-project/d62c0503-fa20-451f-8bcb-83a84d278084/ adresinden alındı

REGIONY ONLINE. (2015, September 14). *shelkovy Manifest "Odin Poyas-Odin Put"*. <https://www.gosrf.ru/news/20354/> adresinden alındı

REKHA, C. (2016 ). Evolution of Russia-China bilateral relations. *Air power*, 145-177.

REUTERS. (2018, January 25). *UPDATE 2-China's 2017 coal imports from Russia surge after N.Korea ban -customs*. Reuters: <https://uk.reuters.com/article/china-economy-trade-coal/update-2-chinas-2017-coal-imports-from-russia-surge-after-n-korea-ban-customs-idUKL4N1PK2JM> adresinden alındı

REUTERS. (2019, January 25). *Russia seals position as top crude oil supplier to China, holds off Saudi Arabia*. <https://www.reuters.com/article/us-china-economy-trade-crude/russia-seals-position-as-top-crude-oil-supplier-to-china-holds-off-saudi-arabia-idUSKCN1PJ05W> adresinden alındı

RFPI, R. F. (2019). <https://rdif.ru/About/> adresinden alındı

RIA NOVOSTI. (2009, April 27). *BAM: istiria stroitelstva i znachenie mahistrali. Spravka* . <https://ria.ru/20090427/169317712.html> adresinden alındı

RIA NOVOSTI. (2014, May 15). *Межгосударственные отношения СССР - России и Кумая*. Ria Novosti: <https://ria.ru/20140515/1007631495.html> adresinden alındı

RIA NOVOSTI. (2018, December 6). *Evraziiski Ekonomicheski Soyuz* . <https://ria.ru/20181206/1543500043.html> adresinden alındı

RIA NOVOSTI. (2018, April 12). *Lagard : Proekt "Odin Poyas-Odin Put" nuzhdaetsa v razumnoy politike*. Ria: <https://ria.ru/world/20180412/1518441664.html> adresinden alındı

RIA NOVOSTI. (2019, April 27). *Na Forume "Odin Poyas- odin Put" podpisali sogloshenia na 64 mlrd dollarov*. Ria Novosti: <https://ria.ru/20190427/1553109201.html> adresinden alındı

RIA NOVOSTI. (2019, April 8). *Rossia rassmatrivaet Kitai kak partnera po razvitiyu severnogo morskogo puti*. <https://ria.ru/20190408/1552467012.html> adresinden alındı

ROADTRAFFIC-TECHNOLOGY. (2019). *Heihe-Blagoveshchensk Heilongjiang Highway and River Bridge, China*. <https://www.roadtraffic-technology.com/projects/heihe-blagoveshchensk-heilongjiang-highway-river-bridge-china/> adresinden alındı

ROWDEN, R. (2018). *The rise and rise of the Shanghai*. Sheffield: SPERI.

- RUSSIA BUSINESS TODAY. (2018, August 13). *Russia to Spend Almost \$30bn on Two Road Construction Projects*. <https://russiabusinesstoday.com/infrastructure/russia-to-spend-almost-30bn-on-two-road-construction-projects/> adresinden alındı
- RUSSIA BUSINESS TODAY. (2019, April 20). *China-Russia Trade up Almost 10% in First Quarter of 2019*. Russia Business Today: <https://russiabusinesstoday.com/economy/china-russia-trade-up-almost-10-in-first-quarter-of-2019/> adresinden alındı
- RUSSIA TODAY. (2019, March 17). *Russia & China sign agreement on construction of 2 power units at Tianwan nuclear power plant*. Russia Today: <https://www.rt.com/business/454053-russia-china-nuclear-plant-units/> adresinden alındı
- RUSSIA-CHINA INVESTMENT FUND (RCIF). (2017, July 4). *RDIF AND RCIF TO INVEST IN FACILITATING EXPORTS OF ECOLOGICALLY CLEAN FOOD TO CHINA*. [http://rcif.com/en/articles/articles\\_1499131096027.htm](http://rcif.com/en/articles/articles_1499131096027.htm) adresinden alındı
- RUSSIA-CHINA INVESTMENT FUND. (2019). <http://www.rcif.com/> adresinden alındı
- RUSSIAN DIRECT INVESTMENT FUND. (2019). *Message from the CEO* . [https://rdif.ru/Eng\\_message-CEO/](https://rdif.ru/Eng_message-CEO/) adresinden alındı
- RUSSIAN.NEWS.CN. (2019, June 11). Spetsialnii Reportazh: Kitai i Rossia vistupayut za mnogopolyarni mir. [http://russian.news.cn/2019-06/11/c\\_138133922.htm](http://russian.news.cn/2019-06/11/c_138133922.htm) adresinden alındı
- RUSSIAN.PEOPLE.CN. (2018, August 7). Pyat Let Initiative «*Odin poyas, Odin Put*». russian.people.cn: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0807/c95181-9488532.html> adresinden alındı
- SACK, H. (2017, May 5). *Ferdinand Freiherr von Richthofen and the Silk Road*. SciHi Blog: <http://scihi.org/ferdinand-freiherr-von-richthofen-silk-road/> adresinden alındı
- SAGATOVA, A., & B.K.Dyusalinova. (2009 ). *Idea Evraziistva v kontekste Sovremennoi Ob Shestvenno-politicheskoi Misli Kazakhstana* . Vestnik KapTV,
- SAMOYLOV, N. (2013 ). *Ot Balensa k kolonializmu. Rossiisko-Kitayskie otnosheniya ot ix zarozhdeniya do 1917 g.* A. Lukina içinde, *Rosia i Kitai Chetire veka szaimodeistvia* (s. 15-119). Moskov: Diplomatic Academy of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation.
- SAVCHENKO, V., & SMOLINA, E. (2015). *The Great Silk Road: History and Economics* . *Gumanitarnoe Isledovania*, 124-126.

- SAVIN, L. (2018, September 12). *CHINA AND MULTIPOLARITY*. <https://www.geopolitica.ru/en/article/china-and-multipolarity> adresinden alındı
- SCHWARTZ, P. (2014, June 13). *Evolution of Sino-Russian Defense Cooperation since the Cold War*. THE ASAN FORUM: <http://www.theasanforum.org/evolution-of-sino-russian-defense-cooperation-since-the-cold-war/> adresinden alındı
- SCO. (2017, January 9). *The Shanghai Cooperation Organisation*. [http://eng.sectsco.org/about\\_sco/](http://eng.sectsco.org/about_sco/) adresinden alındı
- SHEVSHOV, O. (2017, May 17). *"Odin Poyas-Odin Put"- sami ambitsiozni geoekonomicheski groekt.* souzveche: <https://www.souzveche.ru/articles/blogs/37149/> adresinden alındı
- SHTRAKS, G. (2015, April 13). *Sino-Russian Relations and the Lessons of 1996*. The Diplomat: <https://thediplomat.com/2015/04/sino-russian-relations-and-the-lessons-of-1996/> adresinden alındı
- SİLİN, Y., KAPUSTİNA, L., TREVİSAN, I., & DREVALEV, A. (2017). *China's economic interests in the "One Belt, One Road" initiative*. Ekaterinburg: SHS Web of Conferences .
- SİLK ROAD BRIEFİNG. (2019, March 8). *BRICS New Development Bank on Course to Lend US\$40 Billion in Green Infrastructure Projects*. Silk Road Briefing: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/03/08/brics-new-development-bank-course-lend-40-billion-green-infrastructure-projects/> adresinden alındı
- SİLK ROAD FUND. (2018, December). Mart 5, 2019 tarihinde <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html> adresinden alındı
- SINGH, S. (2017, May 9). *China to hold grand Belt and Road Forum meet next week: will India skip biggest diplomatic event of the year?* FIRSTPOST: <https://www.firstpost.com/world/china-to-hold-grand-belt-and-road-forum-meet-next-week-will-india-skip-biggest-diplomatic-event-of-the-year-3432194.html> adresinden alındı
- SIPRI. (2019). *Arms Transfers Database 1991–2011*. SIPRI: <https://www.sipri.org/databases/armstransfers> adresinden alındı
- SLAV, I. (2018, January 2). *New Pipeline Doubles Russian Oil Supply To China*. OilPrice: <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/New-Pipeline-Doubles-Russian-Oil-Supply-To-China.html#> adresinden alındı
- SMI. (2018, November 5). *Regional Infrastructure Development Fund (RIDF)*. SMI: <https://www.ptsmi.co.id/regional-infrastructure-development-fund-ridf/> adresinden alındı
- SOKOLOV, S. (2003). *Filosofiya Russkogo zarubezhya: evraziistbo* .

- SOONG, J.-J. (2018). China's One Belt and One Road Initiative Meets ASEAN Economic Community: Propelling and Deepening Regional Economic Integration? *The Chinese Economy*, 291-297.
- SPUTNIK. (2018, June 6). *Russia Considers China's 'One Belt, One Road' Initiative Important, Promising*. <https://sputniknews.com/asia/201806061065142987-russia-china-one-belt-one-road/> adresinden alındı
- SRINIVAS, J. (2017). Changing Russian Foreign Policy in a Multipolar World . *International Journal of Research in Social Sciences*, 340-355.
- STRONSKI, P., & NG, N. (2018, February 28). *Cooperation and Competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic*. <https://carnegieendowment.org/2018/02/28/cooperation-and-competition-russia-and-china-in-central-asia-russian-far-east-and-arctic-pub-75673> adresinden alındı
- SUHAG, V. (2019, April 29). *China's attractiveness as a tourist destination for the Russian traveler. Inferences India should draw*. *Eurasian Studies*: <http://greater-europe.org/archives/6859> adresinden alındı
- SUTTER, R. (2018). *china-russia relations Strategic Implications and U.S. Policy Options*. Washington : the national bureau of asian research.
- SVETLIČINIĀ, A. (2018). *China's Belt And Road Initiative And The Eurasian Economic Union: "Integrating The Integrations"*. Macau: Public Administration Issues.
- SWAINE, M. (2015, July 14). Chese views and Commentary on the "One Belt One Road Initiative". *China Leadership Monitor*.
- TABULA. (2017, March 29). *Asian Development Bank Approves 114 million USD Batumi Bypass Road*. Tabula: <http://www.tabula.ge/en/story/118760-asian-development-bank-approves-114-million-usd-batumi-bypass-road> adresinden alındı
- TACC. (2016, May 18). *Evraziiski Ekonomicheski Soyuz. Dosye*, <https://tass.ru/info/2545319> adresinden alındı
- TACC. (2019, February 15). *Mezhdunarodnie transportnie koridori v primore polnotsenno mogut zarabotat ta 2025 goda*. <https://tass.ru/forumsochi2018/articles/4960828> adresinden alındı
- TACC. (2019, April 25). *V Pekine otkrivaetsya forum "Odin Poyas-Odin Put" s uchastsem Rossii*. <https://tass.ru/ekonomika/6373631> adresinden alındı
- TADVISER. (2019). *TADVISER*. <http://www.tadviser.ru/index.php/> adresinden alındı
- TAM, N. (2016, December 21). *AIIB Approves Two Standalone Projects in Oman*. Infrastructure Investor: <https://www.infrastructureinvestor.com/aiib-approves-two-standalone-projects-in-oman/> adresinden alındı



- TANAP. (2019, July 1). <https://www.tanap.com/media/press-releases/> adresinden alındı
- TANAP. (2019, May 23). *TRANS ANATOLIAN NATURAL GAS PIPELINE PROJECT*. <https://www.tanap.com/tanap-project/why-tanap/> adresinden alındı
- TC DIŞIŞLERİ BAKANLIĞI. (2019). *Őanhay İŞbirliği Örgütü (ŞİÖ)*. <http://www.mfa.gov.tr/sanghay-isbirligi-orgutu.tr.mfa> adresinden alındı
- TENGRİ NEWS. (2014, May 29). *Eurasian Economic Union Treaty signed in Astana*. [https://en.tengrinews.kz/politics\\_sub/Eurasian-Economic-Union-Treaty-signed-in-Astana-253845/](https://en.tengrinews.kz/politics_sub/Eurasian-Economic-Union-Treaty-signed-in-Astana-253845/) adresinden alındı
- THE ECONOMIC TIMES. (2018, June 17). *Malaysia gives a big jolt to China's One Belt, One Road projects*. The Economic Times: <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/malaysia-gives-a-big-jolt-to-chinas-one-belt-one-road-projects/articleshow/64620929.cms> adresinden alındı
- THE HANS INDİA. (2018, May 14). *24x7 Power for All by March 2019*. <https://www.thehansindia.com/posts/index/Hans-Classroom/2018-05-14/24x7-Power-for-All-by-March-2019/381096> adresinden alındı
- THE NEW SILK ROAD. (2019, May 10). *The New Silk Road Project*: <https://www.thenewsilkroadproject.com/the-new-silk-road> adresinden alındı
- THE STRAITSTİMES. (2018, October 21). *Indonesian hydroelectric dam project backed by China threatens world's rarest orang utan*. <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/indonesian-hydroelectric-dam-project-backed-by-china-threatens-worlds-rarest-orangutan> adresinden alındı
- THE WORLD BANK. (2016, July 12). *Indonesia: Improving Infrastructure for Millions of Urban Poor*. The World Bank: <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2016/07/12/indonesia-improving-infrastructure-for-millions-of-urban-poor> adresinden alındı
- THE WORLD BANK. (2017, May 26). *Andhra Pradesh 24X7 Power for All*. The World Bank: <http://projects.worldbank.org/P155038?lang=en> adresinden alındı
- THE WORLD BANK. (2019). *Regional Infrastructure Development Fund*. The World Bank,: <http://projects.worldbank.org/P154947/?lang=en&tab=financial> adresinden alındı
- THOMAS STEPHAN EDER. (2014). *China-Russia Relations in Central Asia*. Wien: Springer VS.
- TİEZZİ, S. (2019, June 6). *Can China and Russia Cash in on Their 'Best Period' of Relations?* *the Diplomat*: <https://thediplomat.com/2019/06/can-china-and-russia-cash-in-on-their-best-period-of-relations/> adresinden alındı

- TODAY. (2018, July 12). *China's rise must be seen 'in context of re-emergence of multipolar world'*. Today: <https://www.todayonline.com/singapore/chinas-rise-must-be-seen-context-re-emergence-multipolar-world> adresinden alındı
- TRENİN, D. (2019, June 5). *Russia, China Are Key and Close Partners*. Carnegie Moscow Center: <https://carnegie.ru/2019/06/05/russia-china-are-key-and-close-partners-pub-79262> adresinden alındı
- TRİBUNE, D. (2016, November 21). *ADB approves \$167m loan to improve Bangladesh's gas production efficiency*. Dhaka Tribune : <https://www.dhakatribune.com/uncategorized/2016/11/21/adb-approves-167m-loan-improve-bangladeshs-gas-production-efficiency> adresinden alındı
- TSAİTSİ, L. (2004). *kitaisko-rossiiskie otnosheniya v 1991-2003 gg: Politiko-diplomaticheskie aspekti*. <https://www.dissercat.com/content/kitaisko-rossiiskie-otnosheniya-v-1991-2003-gg-politiko-diplomaticheskie-aspekty> adresinden alındı
- TURNER, S. (2009). Russia, China and a multipolar world order: the danger in the undefined. *Asian perspective*, 159-184.
- UNESCO. (2019, July 16). *About the Silk Road*. <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road> adresinden alındı
- UNNİKRIŞNAN, N., & PURUSHOTHAMAN, U. (2015). *Trends in Russia-China Relations Implications for India*. Delhi : Vinset Advertising.
- V.P.KOSHARNİ. (2019, June 28). Entsiklopedia Vsemirnaia Istorija: <https://w.histrf.ru/articles/article/show/ievraziistvo> adresinden alındı
- VALEEV, R. M., & ALİKBEROVA, A. R. (2015). Russian-Chinese Relations in the Field of Culture (1990-s – 2000-s). *Journal of Sustainable Development*, 132-138.
- VASECHKO, B. (2007). Staroe i Novoe Evraziistvo: Kontseptsiya Religii i Politiki. *Vestnik Rostovskogo Gosudarstvenogo Ekonomicheskogo Universiteta*, 140-146.
- VASETSOVA, E. S. (2017 ). Problemi i Perspektivi Rossiisko-Kitaiskogo Vzaimodeistvia V Oblasti Energetiki. *RUSSIAN POLITICAL SCIENCE*, 9-14.
- VYAZGİNA, E. (2019, July 31). *Konflikt Mezhdru Krupneyshimi Sotsialisticheskimi Stranami, Voznikshii iz za ideologicheskikh raznoglasii posle smerti Stalina*. Vsemirnaia Istorija: [https://w.histrf.ru/articles/article/show/sovietsko\\_kitaiskikh\\_konflikt](https://w.histrf.ru/articles/article/show/sovietsko_kitaiskikh_konflikt) adresinden alındı
- WAHLÉN, C. B. (2019, May 2 ). *Second Belt and Road Forum Results in Over 283 Deliverables*. IISD: <https://sdg.iisd.org/news/second-belt-and-road-forum-results-in-over-283-deliverables/> adresinden alındı

- WEZEMAN, S. T. (2017, July 5). *China, Russia and the shifting landscape of arms sales*. <https://www.sipri.org/commentary/topical-backgrounder/2017/china-russia-and-shifting-landscape-arms-sales> adresinden alındı
- WINTER, T. (2016, March 29). *One Belt, One Road, One Heritage: Cultural Diplomacy and the Silk Road*. *The Diplomat*: <https://thediplomat.com/2016/03/one-belt-one-road-one-heritage-cultural-diplomacy-and-the-silk-road/> adresinden alındı
- WOMACK, B. (2004). Asymmetry Theory and China's Concept of Multipolarity. *Journal of Contemporary China*, 351-366.
- WONG, P. (2017, January 8). *How China's belt and road is transforming Asean*. *South China Morning Post*: <https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/2059916/how-chinas-belt-and-road-transforming-asean> adresinden alındı
- WORLD BANK. (2019, July 20). <http://projects.worldbank.org/P115893/tarbela-fourth-extension-hydropower-project?lang=en> adresinden alındı
- WORLD HIGHWAYS. (2018, June). *Russia's trans-continental route*. <https://www.worldhighways.com/categories/auctions-equipment-supply-servicing-finance/features/russias-trans-continental-route/> adresinden alındı
- WORLD NUCLEER NEWS. (2019, June 6). *China and Russia sign general contract for two Xudabao units*. <https://www.world-nuclear-news.org/Articles/China-and-Russian-sign-general-contract-for-two-Xu> adresinden alındı
- WORLD TOURISM ORGANIZATION. (2019). *The 21st Century Maritime Silk Road. The 21st Century Maritime Silk Road – Tourism Opportunities and Impacts*, 44-48. <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418749> adresinden alındı
- WROE, D. (2018, June 18). *Australia will compete with China to save Pacific sovereignty, says Bishop*. *The Sunday Morning Herald*: <https://www.smh.com.au/politics/federal/australia-will-compete-with-china-to-save-pacific-sovereignty-says-bishop-20180617-p4zm1h.html> adresinden alındı
- XIAOBO, W. (2017, May 12). *Culture an essential piece for Belt and Road Initiative*. [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content\\_29312197.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/12/content_29312197.htm) adresinden alındı
- XIAOTONG LIU, K. Z. (2018). Analysis of logistics service supply chain for the One Belt and One Road initiative of China. *Research Gate*, 2.
- XIN, L. (2019, May 1). *What makes Russia an important player in BRI?* <https://news.cgtn.com/news/3d3d674d7a41444e34457a6333566d54/index.html> adresinden alındı
- XIN, Z. (2019, May 8). *Chinese company to complete Pakistan hydropower project in 2021*. *Chinadaily*:

<http://www.chinadaily.com.cn/a/201905/08/WS5cd23ee1a3104842260ba7dc.html> adresinden alındı

XINHUA. (2017, September 9). *Asnovnie tseli initsiativi "Odin Poyas Odin Put"*. CRI Online: <http://russian.cri.cn/3060/2017/05/09/1s604179.htm> adresinden alındı

XINHUA. (2017, Ağustos 17). *XinhuaNet*. Şubat 23, 2019 tarihinde [http://www.xinhuanet.com/english/2017-08/17/c\\_136534087.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-08/17/c_136534087.htm) adresinden alındı

XINHUA. (2018, August 26). *Factbox: Belt and Road Initiative in five years*. [http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/26/c\\_137420914.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/26/c_137420914.htm) adresinden alındı

XINHUA. (2018, Eylül 7). *Xinhuanet*. China signs MOUs with 37 African countries, AU on B&R development: [http://www.xinhuanet.com/english/2018-09/07/c\\_137452482.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-09/07/c_137452482.htm) adresinden alındı

XINHUA. (2019, May 31). *2 sides of China-Russia highway bridge connected*. Global Times: <http://www.globaltimes.cn/content/1152607.shtml> adresinden alındı

XINHUA. (2019, June 5). *Xi's visit to open new prospects for China-Russia ties*. en.people.cn: <http://en.people.cn/n3/2019/0605/c90000-9584587.html> adresinden alındı

XINHUA, N. A. (2017, May 17). *Ledmy*. List of "One Belt and One Road" Strategic Results: <http://www.ledmy.com/en/show-226.html> adresinden alındı

XINHUANET. (2015, March 28). [http://news.xinhuanet.com/english/china/2015-03/28/c\\_134105858.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2015-03/28/c_134105858.htm) adresinden alındı

XUETONG, Y. (2014, February 27 ). *Silk Road Economic Belt Shows China's New Strategic Direction: Promoting Integration With Its Neighbors*. Carnegie-Tsinghua Center for Global Policy: <https://carnegietsinghua.org/2014/02/27/silk-road-economic-belt-shows-china-s-new-strategic-direction-promoting-integration-with-its-neighbors-pub-54989> adresinden alındı

YAKUNİN, V. (2019, Nisan 30). *The Belt and Road Initiative as a new model for global inclusive development and solidarity*. Doc research Institute: <https://doc-research.org/2019/04/the-belt-and-road-initiative-as-a-new-model-for-global-inclusive-development-and-solidarity/> adresinden alındı

YEUNG, C., & BJELAKOVIĆ, N. (2010). The Sino-Russian Strategic Partnership: Views from Beijing and Moscow. *The Journal of Slavic Military Studies*, 243-281.

YİMİNG, S. (2017, October). *China's Belt & Road Initiative: Opportunities and risks for ASEAN*. Asia Insurance Review: <https://www.asiainsurancereview.com/Magazine/ReadMagazineArticle?aid=39940> adresinden alındı

YOSHIKAWA, S. (2016). China's Maritime Silk Road Initiative and Local Government. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 79-89.

ZHOU, L. (2019, April 27). *China's Belt and Road Forum ends with more support and US\$64 billion in new deals, but is it job done for Beijing?* South China Morning Post:  
<https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3007967/chinas-belt-and-road-forum-ends-more-support-and-us64-billion> adresinden alındı

TACC. (2016 , June 14). *15 let IIIOC: istoria i razvitia Shanxaiskoi Organizatsii sotrudnichestva* <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/3355240> adresinden alındı

TACC. (2016, May 26). *Rossiisko-Kitaiskoe ekonomicheskie otnoshenie* <https://tass.ru/info/1956459> adresinden alındı

TACC. (2017, July 3). *Proekt "Odin Poyas, Odin Put"*. Tacc: <https://tass.ru/info/4383152> adresinden alındı

## ÖZ GEÇMİŞ

Zaida KHUTSİSHVİLİ, 15.04.1994 tarihinde GÜRCİSTAN / Akhaltsikhe’de doğdu. İlköğrenimini ve orta öğrenimini Akhaltsikhe’deki 6 numaralı okulda tamamladı, lisans öğrenimini 2012-2016 yılları arasında Giresun Üniversitesin’de İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü’nde tamamlayarak mezun oldu. Lisans öğrenimi sürecinde Erasmus değişim programından yararlanarak Polonya’da eğitim görmüştür.

2017 yılında Giresun Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Avrasya Araştırmaları Anabilim Dalı’nda Tezli Yüksek Lisans öğrenimine başladı. Öğrenim sırasında Çin ile ilgilenirken Çince öğrenmeye başladı.

Eylül 2019 yılında “Tek Kuşak Tek Yol Projesi Bağlamında Rusya-Çin İlişkileri” başlıklı tezi ile yüksek lisans eğitimini tamamladı.