



**T.C.**

**BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI**

**ULUSLARARASI İLİŞKİLER BİLİM DALI**

**KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ AÇISINDAN KARADENİZ  
HAVZASI**

**(YÜKSEK LİSANS TEZİ)**

**Agil MAMMADZADA**

**BURSA-2019**



**T.C.**

**BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI**

**ULUSLARARASI İLİŞKİLER BİLİM DALI**

**KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ AÇISINDAN KARADENİZ  
HAVZASI**

**(YÜKSEK LİSANS TEZİ)**

**Agil MAMMADZADA**

**Danışman:**

**Doç. Dr. Sezgin KAYA**

**BURSA-2019**

T.C.

**BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE**

Uluslararası İlişkiler Anabilim / Ana Sanat Dalı, Uluslararası İlişkiler Bilim Dalı'nda 701616024 numaralı Agil MAMMADZADA'nın hazırladığı "Kuşak-Yol İnisiyatifi Açısından Karadeniz Havzası" konulu Yüksek Lisans Tezi ile ilgili tez savunma sınavı, **24../07/2019** günü **10:00 - 12:00** saatleri arasında yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin / çalışmasının .....**başarılı**..... (başarılı / başarısız) olduğuna ..**oy birliği**..... (oybirliği / oy çokluğu) ile karar verilmiştir.

Üye (Tez Danışmanı ve Sınav Komisyonu Başkanı)

Üye

Doç. Dr. Sezgin KAYA

Doç. Dr. Çiğdem Aydın KOYUNCU

Bursa Uludağ Üniversitesi

Bursa Uludağ Üniversitesi

Üye

Doç. Dr. Zeynep Yücel

Bandırma 17 Eylül Üniversitesi

**24../07/2019**



**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**YÜKSEK LİSANS/DOKTORA İNTİHAL YAZILIM RAPORU**

**BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA**

Tarih: 24/07/2019

Tez Başlığı / Konusu: Kuşak-Yol İnisiyatifi Açısından Karadeniz Havzası

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 133 sayfalık kısmına ilişkin, 24/07/2019 tarihinde şahsım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından (Turnitin)\* aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 10'tür.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1- Kaynakça hariç
- 2- Alıntılar hariç/dahil
- 3- 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Özgünlük Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

24/07/2019

Tarih ve İmza

Adı Soyadı: Agil Mammdzada

Öğrenci No: 701616024

Anabilim Dalı: Uluslararası İlişkiler

Programı:

Statüsü:  Y.Lisans  Doktora

Danışman  
(Doç. Dr. Sezgin Kaya)  
24/07/2019

\* Turnitin programına Bursa Uludağ Üniversitesi Kütüphane web sayfasından ulaşılabilir.

## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Kuşak-Yol İnisiyatifi Açısından Karadeniz Havzası” başlıklı çalışmanın bilimsel araştırma, yazma ve etik kurallarına uygun olarak tarafımdan yazıldığına ve tezde yapılan bütün alıntılarının kaynaklarının usulüne uygun olarak gösterildiğine, tezimde intihal ürünü cümle veya paragraflar bulunmadığına şerefim üzerine yemin ederim.

Tarih ve İmza 24.07.2019



Adı Soyadı : Agil MAMMADZADA

Öğrenci No : 701616024

Anabilim Dalı : Uluslararası İlişkiler

Programı : Tezli Yüksek Lisans Programı

Statüsü : Yüksek Lisans

## ÖZET

Yazar Adı ve Soyadı : Agil MAMMADZADA  
Üniversite : Bursa Uludağ Üniversitesi  
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Anabilim Dalı : Uluslararası İlişkiler  
Bilim Dalı : Uluslararası İlişkiler  
Tezin Niteliği : Yüksek Lisans Tezi  
Sayfa Sayısı : ix + 133  
Mezuniyet Tarihi : .... / .... / 20.....  
Tez Danışman(lar)ı : Doç. Dr. Sezgin KAYA

### KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ AÇISINDAN KARADENİZ HAVZASI

**Kuşak-Yol İnisyatifi Çin ve ona komşu ülkeleri kapsadığı için bölgesel, Çin ve Avrupa arasında bağlantı kurarak 66 ülkeyi kapsadığı için ise küresel bir strateji olarak ele alınabilir. İnisyatifin inşasıyla ilgili Çin, Kuşak-Yol İnisyatifinin iki temel parçası olarak “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” projelerini ilan etmiştir. Kuşak-Yol İnisyatifi ülkelerinin çoğu gelişmekte olan ülkelerden oluştuğu için Çin inisiyatif ülkelerindeki faaliyetlerinde altyapı, kalkınma, finans, azgelişmişlik gibi bir takım sorunlarla karşılaşmıştır. İnisyatif ülkelerinin bu tarz sorunlarını çözmek ve Kuşak-Yol İnisyatifine hizmet eden projeler inşa etmek amacı ile Çin Kalkınma Bankası, Çin İhracat İthalat Bankası, Çin Bankası, Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, İpek Yolu Fonu, Asya Altyapısı Yatırım Bankası gibi çeşitli Çin merkezli finansal kuruluşlar ile inisiyatife destek sağlanmaktadır. Bölge olarak Karadeniz Havzasının seçilmesinin temel nedeni ise, bölgenin Kuşak-Yol İnisyatifi açısından anahtar konumda yer almasıdır. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi, Anaklia ve Pire limanları, 16+1 Platformu ve bu kapsamdaki Belgrad-Budapeşte hızlı tren hattı projesi ve diğer altyapı, kalkınma, enerji projeleri bu bölgenin Kuşak-Yol İnisyatifi için önemini vurgulayan önemli noktalar olarak değerlendirilebilir.**

**Anahtar Kelimeler: Çin, Kuşak-Yol İnisyatifi, Karadeniz Havzası, İş Birliği, Jeoekonomi.**

## **ABSTRACT**

Name and Surname : Agil MAMMADZADA  
University : Bursa Uludag University  
Institution : Social Science  
Institution Field : International Relations  
Branch : International Relations  
Degree Awarded : Master  
Page Number : ix + 133  
Degree Date : .... / .... / 20.....  
Supervisor : Assoc. Prof. Dr. Sezgin KAYA

### **THE BLACK SEA BASIN IN THE CONTEXT OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE**

**The Belt and Road Initiative can be evaluated as the regional strategy including China and its neighbors and the global strategy including 66 countries from Asia, Europa, and Africa. Building this initiative, China declared the Silk Road Economic Belt and 21. Century Maritime Silk Road project, which they are two fundamental parts of the Belt and Road Initiative. China encounters some problems based on infrastructure, development, finance, underdevelopment in Belt and Road Initiative countries because most of the initiative countries are developing ones. China supports the initiative by China headquartered financial institutions such as China Development Bank, Export-Import Bank of China, Bank of China, Industrial and Commercial Bank of China, Silk Road Fund, Asia Infrastructure Investment Bank in order to solve developing countries' these kinds of problems and to build projects serving to the Belt and Road Initiative. The reason for selection of the Black Sea Basin as the research region is on key position of the region for the Belt and Road Initiative. Baku-Tbilisi-Kars train project, Anaklia and Piraeus Ports, 16+1 Platform including Belgrade-Budapest high-speed railway project, and other infrastructure, development, energy projects are significant points highlighting the importance of this region for the Belt and Road Initiative.**

**Keywords: China, Belt and Road Initiative, Black Sea Basin, Cooperation, Geoeconomics.**

## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	iv
ABSTRACT .....	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
TABLOLAR.....	ix
GİRİŞ.....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE

1. BÖLGE VE HAVZA OLARAK KARADENİZ'İN TANIMLANMASI .....	4
2. ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE JEOPOLİTİĞİN YERİ .....	11
2.1. KARADENİZ HAVZASININ JEOPOLİTİK ÖNEMİ VE JEOPOLİTİK ÇALIŞMALARINDAKİ YERİ .....	15
3. JEOEKONOMİ: ULUSLARARASI İLİŞKİLER BAĞLAMINDA.....	20
3.1. JEOEKONOMİ'NİN ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE ARTAN ÖNEMİ.....	20
3.2. JEOEKONOMİ'NİN TANIMLANMASI VE KAVRAMSALLAŞMASINA YÖNELİK GİRİŞİMLER.....	23
3.3. JEOEKONOMİ KAVRAMININ TARİHSEL GELİŞİMİ VE MODERN JEOEKONOMİK DÜŞÜNCE .....	26
3.4. JEOPOLİTİK VE JEOEKONOMİ'YE KARŞILAŞTIRMALI BİR BAKIŞ .....	33

### İKİNCİ BÖLÜM

#### ÇİN'İN JEOEKONOMİK GİRİŞİMİ OLARAK KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ

1. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ'NİN ORTAYA ÇIKIŞI, AMACI VE İÇERİĞİ .....	38
1.1. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN İLKELERİ .....	41



1.2. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN ÇERÇEVESİ.....	42
1.3. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN HEDEFLERİ .....	44
2. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ DÜŞÜNCESİNİN DAYANAĞI.....	47
3. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN GEÇİŞ GÜZERGAHLARI.....	53
3.1. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN KARA ULAŞIMI.....	54
3.1.1. Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru .....	56
3.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru .....	57
3.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru .....	58
3.1.4. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru.....	59
3.1.5. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru.....	59
3.1.6. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru .....	60
3.2. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN DENİZ ULAŞIMI.....	62
3.3. ÇİN'İN BÖLGESEL YAPISININ KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNDEKİ YERİ.	65
4. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN GERÇEKLEŞTİRİLMESİNDE FİNANSAL KURULUŞLARIN ROLÜ .....	67
4.1. ÇİN KALKINMA BANKASI (CHINA DEVELOPMENT BANK) .....	68
4.2. ÇİN İTHALAT İHRACAT BANKASI (EXPORT-IMPORT BANK OF CHINA) .....	69
4.3. ÇİN BANKASI (BANK OF CHINA).....	70
4.4. ÇİN SANAYİ VE TİCARET BANKASI (INDUSTRIAL AND COMMERCIAL BANK OF CHINA) .....	70
4.5. İPEK YOLU FONU (SILK ROAD FUND) .....	72
4.6. ASYA ALTYAPI YATIRIM BANKASI (ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK).....	74

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN KARADENİZ HAVZASINA YANSIMALARI

1. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ'NİN HALKASI OLARAK KARADENİZ HAVZASI .....	78
2. KARADENİZ HAVZASINDA KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ KAPSAMINDAKİ ÇİN FAALİYETLERİ .....	79
2.1. TRANS-HAZAR ULUSLARARASI ULAŞTIRMA GÜZERGAHI'NIN KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNDEKİ YERİ .....	80
2.1.1. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı Projesi ve Karadeniz Havzası Ülkeleri Açısından Önemi .....	83
2.1.2. Gürcistan'ın Anaklia Limanının Kuşak-Yol İnisyatifindeki Yeri .....	90
2.2. 16+1 PLATFORMU ÇERÇEVESİNDE KARADENİZ HAVZASI'NDAKİ İŞ BİRLİĞİ.....	93
2.2.1. Çin'in Bölgesel Girişimi Olarak 16+1 Müzakereleri.....	95
2.2.2. Pire Limanı .....	100
2.2.3. Belgrad-Budapeşte Hızlı Tren Hattı.....	102
3. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ ÇERÇEVESİNDE KARADENİZ HAVZASINDAKİ REKABETTEN DOĞAN FIRSATLAR VE RİSKLER .....	104
3.1. KARADENİZ HAVZASI AÇISINDAN RİSKLER VE FIRSATLAR.....	105
3.2. ÇİN AÇISINDAN FIRSATLAR VE RİSKLER .....	106
3.3. AB AÇISINDAN FIRSATLAR VE RİSKLER.....	109
4. RUSYA'NIN İNİSİYATİFE YÖNELİK TUTUMUNUN KARADENİZ HAVZASINA YANSIMASI .....	112
SONUÇ .....	116
KAYNAKÇA .....	119
ÖZGEÇMİŞ.....	133

## TABLÖLAR

<b>Tablo 1:</b> Soğuk Savaş Dönemi ve Soğuk Savaş Sonrası Dönem Arasındaki Temel Ekonomik Farklılıklar .....	34
<b>Tablo 2:</b> M. Sparke'nin Jeopolitik ve Jeoekonomi Karşılaştırması.....	35
<b>Tablo 3:</b> Jeopolitik ve Jeoekonomi Stratejik Farkları .....	36
<b>Tablo 4:</b> Kuşak-Yol İnişyatifi Ülkeleri .....	39
<b>Tablo 5:</b> Kuşak-Yol İnişyatifini Destekledikleri Yıl Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin İhracat ve İthalatında Çin'in Payı.....	89
<b>Tablo 6:</b> 2017 yılında Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin İhracat ve İthalatında Çin'in Payı.....	89
<b>Tablo 7:</b> Orta ve Doğu Avrupa'nın Karadeniz Havzası Ülkelerinin İhracat ve İthalatında Çin'in Yeri (2013-2017 Yıllarına Göre).....	99

## GİRİŞ

Günümüzde Kuşak-Yol İnisyatifi tarihi ipek yolunun hem deniz hem de karadan devamı olarak görünmektedir. Söz konusu bu inisiyatifin temel gayesi üretilen ürünlerin dış piyasalara taşınması olduğu için ciddi anlamda ekonomik potansiyeli kendinde barındırmaktadır. Bu ekonomik potansiyelinden dolayı Afrika, Asya ve Avrupa gibi dünyanın farklı bölgelerinden birçok ülke Kuşak-Yol İnisyatifini desteklediğini belirtmişlerdir. Karadeniz Havzası ülkeleri de destekleyen ülkeler içerisinde yer almaktadır. Bölge her ne kadar AB gibi gelişmiş piyasa ekonomisine sahip ekonomik birliğe komşu olsa da ciddi anlamda ekonomik zorluklar ve sıkıntılar halen devam etmektedir. Bu ekonomik zorluklardan ötürü Karadeniz Havzası ülkeleri Kuşak-Yol İnisyatifini desteleyerek kendi gelişmişlik düzeylerini biraz daha ileri noktaya taşımak istemektedirler. Üstelik inisiyatif kapsamındaki iş birliği sadece ekonomik alanda kalkınmayı değil, aynı zamanda finansal, kültürel, altyapı gibi birçok alanlarda gelişimi teşvik etmektedir.

Kuşak-Yol İnisyatifinin kara ulaşım projesi olan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve deniz ulaşım projesi olan “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” tarihi ipek yolunun modern dünyamızdaki versiyonu olarak sunulmaktadır. Fakat hiç kuşkusuz Kuşak-Yol İnisyatifi tarihi İpek Yolundan gerek ulaşım çeşitliği açısından gerek amaç ve hedefleri açısından oldukça farklı bir izlenim uyandırmaktadır. Daha açık bir biçimde ifade edecek olursak, tarihi İpek Yolunda ana ulaşımı develer ve diğer yük hayvanlarından oluşan kervanlar aracılığı ile sağlanmaktaydı. Kuşak-Yol İnisyatifi kapsamında ise gemi, tren, yük taşıma araçları gibi modern ulaşım çeşitlerinden faydalanılmaktadır. Amaç ve hedefler açısından baktığımızda ise, tarihi İpek Yolu kapsamındaki ülkeler öncelikli olarak ticaret yaparak zenginleşmeyi temel gaye olarak benimsemişlerdir. Bazen de bazı devlet adamları tacirlerden istihbarat bilgileri toplamışlardır. Bunlara ek olarak farklı toplumlar ve milletler arasında şarkılar, hikayeler ve dini düşünceler temelindeki kültürel değişimler tarihi İpek Yolunun amacı olmasa da önemli sonucu olarak değerlendirilebilir. Fakat Kuşak-Yol İnisyatifinin temel hedefi ve gayesi ticaret başta olmak üzere politik koordinasyon, altyapı, finansal entegrasyon, kültürel etkileşim temelinde halklar arası bağların kurulması gibi konulardan oluşmaktadır.

Karadeniz Havzasının araştırma bölgesi olarak çalışmanın odak noktasında yer almasının temel nedeni ise söz konusu bölgenin Kuşak-Yol İnisyatifindeki anahtar

konumundan kaynaklanmaktadır. Çin'in Kuşak-Yol İnisyatifi ile hem kendi komşuları arasındaki bölgesel güç konumunu pekiştirmeye çalışması hem de küresel bir aktör olma yolunda bu inisiyatifi sıçrama tahtası olarak kullanmak istemesi bilinen bir gerçektir. İşte bu noktada Çin'in küreselleşmesi açısından önem arz eden Kuşak-Yol İnisyatifinin Avrupa'ya ulaşımındaki kritik nokta Karadeniz Havzasıdır. Zira bu havzadan geçen güzergah en kısa, en hızlı ve en az maliyetli ulaşım koridoru olma özelliğinden dolayı daha da çekicidir. Bundan dolayı Çin'in bölgeye olan yatırımları her geçen gün artmakta ve limanlar, kara ulaşım ağları, demiryolları gibi birçok alanı kapsamaktadır.

Çalışmanın kavramsal ve kuramsal çerçevesini oluşturan ilk bölümünde bölge, ve bölgesellik kavramlarına açıklık getirilerek Karadeniz bölgesinin hangi coğrafyayı kapsadığı üzerinde durulmuş, daha sonra ise Karadeniz Havzasının gerek coğrafya bilimi gerekse de uluslararası ilişkiler disiplini açısından kapsadığı coğrafya araştırılarak ilgili denizden ismini alan havza ve bölge arasındaki fark ortaya konulmuştur. Böyle bir araştırmanın yapılmasındaki temel amaç çalışma bölgesi olarak belirlenmiş Karadeniz Havzasının kapsadığı bölgenin teorik çalışmalar ışığında aydınlatılması gereğidir.

Karadeniz Havzası temelinde son zamanlarda artmaya devam eden güç mücadelesine baktığımızda bölgenin tarihin hiç bir döneminde şimdiki kadar önemsenmediğini söyleyebiliriz. Fakat bu durum havzanın hiç de önemsiz olduğu anlamına gelmemelidir. Zira klasik jeopolitik teoriler incelendiğinde Karadeniz Havzasının bazı bölgelerinin zaman zaman farklı jeopolitik teorilerde merkeze alınarak incelendiğini görmekteyiz. Ama Karadeniz Havzasının Soğuk Savaş sonrası dönemde, özellikle de büyük enerji projeleriyle hem jeopolitik hem de jeoekonomik önemi her geçen gün artmaktadır. Bu çalışmada günümüzde Karadeniz Havzasındaki rekabet ve güç mücadelesine dahil olan Çin'in faaliyetleri ise özellikle jeoekonomik teori temelinde araştırılmaktadır. Zira Kuşak-Yol İnisyatifini açıklamak için uluslararası ilişkiler teorileri içerisinde jeoekonominin önemli yeri bulunmaktadır.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise genel olarak Kuşak-Yol İnisyatifi ile ilgili genel bilgiye yer verilmiştir. Bu kapsamda inisiyatifin amacı, içeriği, ortaya çıkışı, güzergahları ve destekleyen finansal kuruluşlara yer verilmekle beraber, Kuşak-Yol

İnisiyatifinin arkasındaki motivasyon kaynağı olarak Çin dış politik kavram ve yaklaşımlara da değinilmiştir. Deng Xeoping döneminden bu yana Çin dış politikasına yön veren kavram ve yaklaşımlar incelendiğinde adeta birbirinin üzerine inşa edildiklerini görmekteyiz. Bu durum da bir önceki lider tarafından ortaya konulmuş olan uzun dönemlik stratejilerin kendinden sonraki lider tarafından devam ettirilerek uygulanması imkanı vermektedir. Kuşak-Yol İnisiyatifi de eskiden varolan dış politik kavram ve yaklaşımlara ters düşmeyerek modern koşullara uyum sağlayan bir proje olarak ortaya çıkmış ve her geçen gün yeni ülkelerin katılımıyla uygulanma sahasını genişletmektedir.

Karadeniz Havzasındaki Çin faaliyetlerini inceleyen son bölümde ise söz konusu havzanın Kuşak-Yol İnisiyatifi açısından kilit bir konumda yer aldığı gösterilmeye çalışılmıştır. Bu durum ise Çin'in bölgede gerçekleştirdiği projelerle daha iyi anlaşılmaktadır. Fakat bu noktada şunu belirtmemiz gerekmektedir ki, Kuşak-Yol İnisiyatifi kapsamında Güney Kafkasya'daki temel iki projesi olarak değerlendirilen Anaklia limanı ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projelerine Çin tarafından finansal destek sağlanmamıştır. Oysa ki, Bakü Çin ve Orta Asya'dan geçerek Hazar denizi üzerinden taşınan yüklerin demiryolu şebekesine aktarılmak üzere toplandığı merkez, Anaklia limanı ise Karadeniz üzerinden gemilerle taşınmak için yüklerin toplanması planlanan stratejik noktadır. Fakat Çin bu projelere finansal destek vermese de Azerbaycan ve Gürcistanda serbest ticaret bölgeleri oluşturmaktadır. Karadeniz Havzasının Güneydoğu kısmı olarak da isimlendirebileceğimiz Güney Kafkasya'dan farklı olarak havzanın batı kısmında, yani Orta ve Doğu Avrupa bölgesinde Çin'in daha aktif bir biçimde rol üstlenmeye çalıştığını görmekteyiz. 16+1 Platformu bu kapsamda Çin'in bölgedeki faaliyet istikametini çizmektedir.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE

### 1. BÖLGE VE HAVZA OLARAK KARADENİZ'İN TANIMLANMASI

Soğuk Savaş döneminde Karadeniz bölgesinde her ne kadar doğu - batı rekabeti söz konusu olsa da iki blok arasında sağlanan siyasi ve askeri denge doğrultusunda istikrar söz konusu olmuştur. Fakat Soğuk Savaş sonrasında Sovyetler Birliğinin çökmesi ile beraber bölgede istikrarsızlık ve belirsizlik de artmaya başladı.<sup>1</sup> Sovyetler Birliğinin çöküşü ile birlikte bölgede bağımsızlığını kazanan yeni devletler, bir yandan Soğuk Savaş sonrası koşullara uyum sağlamaya çalışırken, diğer yandan da ciddi ekonomik, siyasi ve güvenlik sorunları ile karşı karşıya kaldılar.

1992-2001 yılları arasında Karadeniz bölgesi ve Karadeniz meseleleri dünya politik gündeminde fazla yer almıyordu. Bir anlamda bölge kendi politik sorunlarını kendisi hall etmesi için yalnızlığa terk edilmişti. Fakat 11 Eylül saldırılarından sonra Karadeniz bölgesi önemli müzakere konusu olmaya başladı. Bölgeye yönelik dikkatlerin artmasının nedeni ise bölgenin Avrupa-Atlantik güvenliği için tehdit unsuru olarak değerlendirilen istikrarsız bölgelere yakınlığı ile ilgiliydi.<sup>2</sup>

Karadeniz bölgesinin hangi ülkeleri kapsadığını açıklamadan önce ise bölge (region) ve bölgesellik (regionalism) kavramlarının ne olduğunun açıklamakta fayda vardır. Bölge kavramı 1990 sonrasında iki farklı biçimde ele alınmıştır:<sup>3</sup> fiziksel bölge ve işlevsel bölge. Fiziksel bölge, belli bir coğrafi alandaki devletler grubunu ifade etmek için kullanılmaktadır. İşlevsel bölge ise komşu devletler arasında etkileşimle ve bu etkileşim sonucu ortaya çıkan iş birliği ile sağlanmaktadır. Ortak ticaret, ortak güvenlik, ortak enerji politikaları gibi belirli alanlarda komşu devletler arasında iş birliğinin olması, söz konusu bölgenin işlevsel bölge olduğunu göstermektedir.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Mustafa Aydın, "Europe's Next Shore: The Black Sea Region After the EU Enlargement", *EU Institute for Security Studies*, S. 53 (2004), s. 5.

<sup>2</sup> Mustafa Aydın, "Geographical Blessing versus Geopolitical Curse: Great Power Security Agendas for the Black Sea Region and a Turkish Alternative", *Southeast European and Black Sea Studies*, C. 9, S. 3 (2009), s. 273.

<sup>3</sup> Raimo Vayrynen, "Regionalism: Old and New", *International Studies Review*, C. 5, S. 1 (2003), s. 25.

<sup>4</sup> Edward D. Mansfield, Helen V. Milner, "The New Wave of Regionalism", *International*

Charles King'e göre bir bölgeyi diğer bölgelerden ayırmak için net bir kriter yoktur. Kültür, dil veya tarih açısından ortak değerleri paylaşan bazı bölgeler birbirlerine karşı veya düşman olan devletlere ayrılmıştır. Fakat buna karşılık, bazı ortak tarihi veya ortak sosyal özelliği olan diğer bölgeler ise, birliktelik duygusu oluşturmayı ve dış politikada ilişkilerini iş birliği biçiminde yürütmeyi ve geliştirmeyi başarmışlardır.<sup>5</sup>

Bölgesellik kavramı ile ilgili olarak ise bilim adamları arasında farklı görüşlerin olduğunu söyleyebiliriz. Bu bağlamda, Edward D. Mansfield ve Etel Solingen bölgeselliği, iş birliği ve politik koordinasyonla belirginleşen siyasi bir süreç olarak görmektedirler.<sup>6</sup> T. J. Pempel'e göre, bölgesellik kurum yaratma sürecini içermekte ve devletler arası iş birliğinin kasıtlı ürünü olarak ortaya çıkmaktadır.<sup>7</sup> Peter J. Katzenstein bölgeselliği kurumsallaşmış bir uygulama olarak görmektedir.<sup>8</sup> Louise Fawcett ise, bölgeselliği politik süreç olarak tanımlamaktadır.<sup>9</sup>

Karadeniz'de bölgesellik incelendiğinde bu bölgedeki bölgeselliğe yönelik gelişmeler içerisinde en önemli aşamanın 1990'lı yıllarda Soğuk Savaşın sona ermesinin ardından sistemsiz değişiklikler ve jeopolitik değişimler nedeniyle ortaya atılan iş birliği girişimleri ile beraber gerçekleştiğini görmekteyiz. Bu dönemde, yerel güçler bölgesel liderlik iddiasında yeni fırsatlar yakalarken, aynı zamanda yeni bağımsız devletler, bölgesel kalkınma söylemlerini benimsemiş ve gelişmelerini ve güvenlik kaygılarını gidermek için uluslararası statülerini yükseltmeye çalışmışlardır. Karadenizdeki bölgesellik açısından en önemli gelişme olarak ise, 1992 yılında Karadeniz Ekonomik İşbirliği'nin (KEİ) ortaya çıkmasını örnek gösterebiliriz. KEİ'nin kuruluş felsefesi, refah yoluyla istikrar ve barış ilkesine dayanıyor. KEİ, kurucu

---

*Organization*, C. 53, S. 3 (1999), s. 590.

<sup>5</sup> Charles King, "The Wider Black Sea Region in the Twenty-First Century", *The Wider Black Sea Region in the 21st Century: Strategic, Economic and Energy Perspectives*, ed. Daniel Hamilton, Gerhard Mangott, Washington: Center for Transatlantic Relations, (2008), s. 5.

<sup>6</sup> Edward D. Mansfield, Etel Solingen, "Regionalism", *Annual Review of Political Science*, C. 13, (2010), ss. 146-147.

<sup>7</sup> Edward D. Mansfield, Etel Solingen, "Regionalism", *Annual Review of Political Science*, C. 13, 2010, s. 147'den, T. J. Pempel, "Introduction Emerging Webs of Regional Connectedness", *Remapping East Asia: The Construction of a Region*, ed. T. J. Pempel, Ithaca: Cornell University Press, (2005), ss. 19-20.

<sup>8</sup> Edward D. Mansfield, Etel Solingen, "Regionalism", *Annual Review of Political Science*, C. 13, 2010, s. 147'den, Peter J. Katzenstein, "East Asia: beyond Japan", *Beyond Japan: The Dynamics of East Asian Regionalism*, ed. P. J. Katzenstein, T. Shiraishi, Ithaca: Cornell University Press, (2006), s. 1.

<sup>9</sup> Louise Fawcett, "Exploring Regional Domains: A Comparative History of Regionalism", *International Affairs*, C. 80, S. 3 (2004), s. 433.



üyeleri<sup>10</sup> tarafından bölgesel güvenlik ve siyasi istikrar için bir teşvik olarak algılanmış ve bu kapsamda iş birliği üç güdü üzerine kurulmuştur: iş birliğini teşvik ederek çatışmaları ve sorunları çözmeye; bölgeselleşmenin sağlanması ile küresel entegrasyonu hızlandırma; Avrupa’da yeni bölünmeleri önleme.<sup>11</sup> KEİ Yalta’da 5 Haziran 1998 tarihinde kurucu üyeler tarafından imzalanan ve 1 Mayıs 1999 tarihinde yürürlüğe giren KEİ Şartı ile bölgesel bir ekonomik işbirliği örgütüne, yani Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü’ne (KEİÖ) dönüşmüştür.<sup>12</sup> Günümüzde KEİÖ’nün Sırbistan, Arnavutluk, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Bulgaristan, Yunanistan, Moldova, Romanya, Türkiye, Rusya ve Ukrayna olmak üzere 12 üyesi bulunmaktadır.<sup>13</sup>

Hangi devletlerin Karadeniz bölgesi devletleri olarak değerlendirileceği ise önemli bir soru olarak sıkça karşılaşılmaktadır. Bu konu ile ilgili olarak Mustafa Aydın, Karadeniz bölgesine 6 kıyıdaş devleti (Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya, Gürcistan) ve bu bölgeye yakın olan diğer 9 devleti (Azerbaycan, Ermenistan, Arnavutluk, Beyaz Rusya, Yunanistan, Kuzey Makedonya, Moldova, Sırbistan ve Karadağ) dahil etmektedir.<sup>14</sup> C. King’e göre eğer Karadeniz bölgesine dahil olmanın temel kriteri Karadeniz’e sınır olmak ise o zaman Karadeniz bölgesi ülkeleri 6 kıyıdaş devlet olmalıdır. Bu yaklaşım dar bir tanımlamadır. C. King’e göre eğer Karadeniz bölgesi ülkeleri içerisine dahil olmanın temel kriteri politik bir örgüte üye olmak ise o zaman bölge olabildiğince daha geniş bir şekilde ele alınabilir. Burada politik örgüt ile bahsedilen şey Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİÖ)’dür. Bu çerçevede değerlendirildiğinde C. King, KEİÖ üye olan ülkelerin Karadeniz bölgesine dahil ülkeler olarak değerlendirilebileceğini ileri sürmektedir.<sup>15</sup>

---

<sup>10</sup> Kurucu üyeler Arnavutluk, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Bulgaristan, Yunanistan, Moldova, Romanya, Türkiye, Rusya ve Ukrayna’dır. Detaylı bilgi için bakınız: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, “Charter of the Organization of the Black Sea Economic Cooperation”, 01.05.1999, <http://www.bsec-organization.org/UploadedDocuments/StatutoryDocumentsAgreements/CHARTERFourthEdition.pdf>, (e.t. 01.03.2018).

<sup>11</sup> Panagiota Manoli, “Regional Cooperation in the Black Sea: Building an Inclusive, Innovative and Integrated Region”, Mayıs 2014, s. 13, [http://www.bstadb.org/Regional\\_Cooperation\\_in\\_the\\_Black\\_Sea.pdf](http://www.bstadb.org/Regional_Cooperation_in_the_Black_Sea.pdf), (e.t. 01.03.2018).

<sup>12</sup> Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, “Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ)”, [http://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu-kei\\_.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu-kei_.tr.mfa), (e.t. 01.03.2018).

<sup>13</sup> Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, “Member States”, <http://www.bsec-organization.org/member-states>, (e.t. 01.03.2018).

<sup>14</sup> Aydın, loc.cit.

<sup>15</sup> King, loc.cit.

Karadeniz bölgesinin nasıl isimlendirileceği ise bir diğer müzakere konusudur. Son zamanlarda ABD araştırmacılar ve politikacıları bölgeyi “Geniş Karadeniz” veya “Büyük Karadeniz” olarak isimlendirmeye çalışmaktadırlar. “Geniş Karadeniz” veya “Büyük Karadeniz” olarak isimlendirdikleri bu bölgeye ise 6 kıyıdaş ülkeyi ve bu ülkelerin çevresinde yer alan Azerbaycan, Ermenistan, Yunanistan ve Moldova’yı dahil etmektedirler.<sup>16</sup> AB yetkilileri ise bölgeyi “Karadeniz bölgesi” olarak isimlendirmektedirler. Onların da Karadeniz bölgesi devletlerinden kast ettikleri aslında Amerikanların belirttikleri devletlerle üst üste düşmektedir. AB’e göre Karadeniz bölgesine batıda Yunanistan, Bulgaristan, Romanya ve Moldova, Kuzeyde Ukrayna ve Rusya, doğuda Gürcistan, Azerbaycan ve Ermenistan, güneyde ise Türkiye dahil edilmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken husus Azerbaycan, Ermenistan, Moldova ve Yunanistan’ın Karadeniz’e kıyısı olmamasına rağmen bölgesel aktörlerle yakın bağlarından dolayı Karadeniz bölgesine dahil edilmeleridir.<sup>17</sup> KEİÖ ise üyesi olan tüm ülkeleri Karadeniz devletleri olarak görmekte ve genel olarak Karadeniz Bölgesi veya Geniş Karadeniz Bölgesi kavramlarını kullanmaktadır.<sup>18</sup>

Karadeniz Havzasının tanımlamasına bakacak olursak ilk önce coğrafi olarak Karadeniz Havzasına hangi bölgelerin dahil olduğunu incelememiz, daha sonra ise biraz da genişletilmiş şekli ile Karadeniz Havzasının hangi bölge ve ülkeleri kapsadığını incelememiz gerekmektedir. Çünkü sosyal bilimler açısından incelediğimizde sadece coğrafi gerçekliklere dayanarak yapılan bir tanımlamadan ziyade, ekonomik, siyasi ve kültürel faktörlerin de göz önüne alınarak yapılacak bir tanımlama daha doğru olacaktır.<sup>19</sup> Fakat Karadeniz Havzasının coğrafi tanımlaması yapılmadan yapılacak bir tanımlama eksik kalacağı için yukarıda belirttiğimiz üzere ilk önce coğrafya bilimi kapsamında Karadeniz Havzası incelenecektir. Daha sonra ise Karadeniz Havzasının uluslararası ilişkiler bağlamında ne ifade ettiği üzerinde durulacaktır.

---

<sup>16</sup> Halit Çapat, *Kopenhag Okulu Çerçevesinde Bölgesel Güvenlik Kompleksi Kavramı ve Karadeniz’de AB-ABD Güvenlik Algılamaları*, (Yüksek Lisans Tezi), Ankara: T.C. Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, 2008, s. iii.

<sup>17</sup> Avrupa Toplulukları Komisyonu, “The Black Sea Synergy - New Regional Cooperation Initiative”, S. 160 (11 Mayıs 2007), s. 2.

<sup>18</sup> Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, “The Declaration On the Occasion of the Fifteenth Anniversary Summit of the BSEC”, İstanbul: 25 Haziran 2007, ss. 1-2.

<sup>19</sup> Ronald Hatto, Odetta Tomescu, “The EU and the Wider Black Sea Region: Challenges and Policy Options”, *Garnet Policy Brief*, S. 5 (2008), s. 1.

Herhangi bir havzadan bahsedildiğinde ırmaklar veya akar sular da o coğrafi bölgeye yönelik yapılan analizlerde dikkate alınmaktadır. Uluslararası ilişkiler dahil olmakla sosyal bilimlerde de sık sık kullanılan havza kavramı aslında coğrafya bilimi kapsamında yer almaktadır. Türk Dil Kurumunda da açıklandığı üzere havza, “dağ veya tepelerle sınırlanmış, suları aynı denize, göle veya ırmağa akan bölgeyi” ifade etmek için kullanılmaktadır.<sup>20</sup> Bu tanımlamadan yola çıkarak Tuna, Dinyeper, Don vs. gibi nehirlerin Karadenize dökülmek için geçtiği yerler ve Balkan dağları, Transilvanya Alpleri, Kafkas Sıradağları ve Kuzey Anadolu Sıradağları ile çevrelenen coğrafi bölge Karadeniz Havzasını tanımlamak için kullanılmaktadır.<sup>21</sup> Yani bu durumda Karadeniz Havzası denildiğinde Balkanlar, Doğu Avrupa, Anadolu, Kafkaslar’la beraber, Ukrayna, Beyaz Rusya ve Rusya’nın da bir kısmını kapsayan coğrafi bölgeden bahsedebiliriz.

Bu coğrafi tanımlamadan ziyade uluslararası ilişkiler alanında Karadeniz Havzasının tam olarak hangi bölgeleri, hangi ülkeler kapsadığına yönelik fikir birliği söz konusu değildir. Çünkü yukarıda de belirttiğimiz üzere Karadeniz Havzası sosyal bilimler açısından incelendiğinde sadece coğrafi gerçeklere göre değil, ekonomik, siyasi ve kültürel faktörlere göre de değerlendirilmektedir.<sup>22</sup> Mustafa Aydın Karadeniz Havzası ülkelerini sınıflandırırken havzayı coğrafi olarak ele almış ve Arnavutluk, Avusturya, Beyaz Rusya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Gürcistan, Almanya, Macaristan, Moldova, Polonya, Romanya, Kuzey Makedonya, Rusya, Slovakya, Slovenya, Türkiye, Ukrayna, Karadağ, Sırbistan ve Çekya’yı dahil etmiştir.<sup>23</sup> Söz konusu bu tanımlama Resim 1’de kırmızı çember dışında kalan bölgeleri kapsamaktadır. Fakat Karadeniz Havzasının coğrafi tanımlanması dışında kalan bazı ülkeler Karadeniz merkezli yürütülen ticaret, ulaştırma ve enerji bağlamı politika ve projelerden dolayı olarak etkilendikleri için Karadeniz Havzası kapsamında değerlendirilebilirler. Bu ülkeler Azerbaycan, Ermenistan ve Yunanistan’dır.<sup>24</sup> Bundan dolayı çalışmamız kapsamında Karadeniz Havzası olarak değerlendirilen bölge

---

<sup>20</sup> Türk Dil Kurumu,

[http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5a9ac31e0fa350.432.58396](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5a9ac31e0fa350.432.58396), (e.t. 03.03.2018).

<sup>21</sup> Göktürk Tüysüzoğlu, “Savunmacı Realizm ve Saldırgan Realizm Bağlamında Karadeniz Havzası’ndaki Çatışma Gerçekliğinin Değerlendirilmesi”, *Avrasya Etüdüleri*, C. 19, S. 44 (2013), s. 61.

<sup>22</sup> Hatto, Tomescu, loc.cit.

<sup>23</sup> Aydın, loc.cit.

<sup>24</sup> Göktürk Tüysüzoğlu, “Karadeniz Havzası’ndaki Çatışma Gerçekliğinin Güvenlikleştirme Yaklaşımı Çerçevesinde Anlamlandırılması”, *Karadeniz Araştırmaları*, S. 41 (Bahar 2014), s. 89.

Aydın'ın ele aldığı ülkelerle beraber Azerbaycan, Ermenistan ve Yunanistan'ı da içermektedir. Harita üzerinde bakacak olursak Resim 1'de yer alan yeşil alandaki ülkelerle birlikte kırmızı çember içindeki ülkeler de çalışmamız kapsamında Karadeniz Havzası ülkeleri olarak değerlendirilmektedirler. Genel olarak ise Karadeniz Havzasının Balkanlar, Doğu Avrupa, Anadolu, Kafkaslar, Ukrayna ve Rusya'yı kapsadığını söyleyebiliriz.

**Resim 1. Karadeniz Havzası.**



**Kaynak:** Christiaan van Baak, "Mediterranean-Paratethys Connectivity During the Late Miocene to Recent", Utrecht Universitesi, [http://www.geo.uu.nl/~forth/people/ChrisvB/chrisvb\\_pd.htm](http://www.geo.uu.nl/~forth/people/ChrisvB/chrisvb_pd.htm), (e.t. 03.03.2018).

Karadeniz Havzasına yönelik bu tanımlamanın genel olarak Soğuk Savaş sonrasında ortaya çıktığını görmekteyiz. Soğuk Savaş döneminde Karadeniz denildiğinde sadece denize kıyısı olan ülkeler anlaşılmaktaydı. Fakat Soğuk Savaş sonrası dönemde Karadeniz'in sınırları genişletilmeye çalışılmıştır. Özellikle, Balkanlar, Ukrayna, Kafkaslar ve Anadolu'nun ekonomik, ticari, enerji odaklı ve çevresel anlamda birbirlerini tamamlayan bir coğrafi konuma sahip olmalarından dolayı Karadeniz Havzası'nın klasik tanımı değişmiştir.<sup>25</sup>

Karadeniz Havzasının genişleyerek bu kadar geniş coğrafyalara yayılmasının ise iki önemli nedeni vardır. Birincisi, KEİÖ üyeleri arasında hem Karadeniz Havzasının

<sup>25</sup> Göktürk Tüysüzoğlu, "Karadeniz Havzası'nda Dengeleyici Bir Aktör Olarak Türkiye", *The Journal of Academic Social Science Studies*, C. 6, S. 7 (Temmuz 2013), s. 1146.

coğrafi tanımlamasına dahil olmayan hem de Karadenize sınırı olmayan bazı ülkelerin (Azerbaycan, Ermenistan, Yunanistan) olması. İkinci neden ise bölge ülkeleri arasındaki ekonomik yakınlıktır. Karadeniz, tarih boyunca, doğudan batıya hareket eden ticaret yollarının üzerinde yerleştiğinden dolayı, bu bölgeyi kontrol eden güç de doğal olarak ticareti kontrol etmiş ve belirleyici role sahip olmuştur. Günümüzde de ticaretin ve insan hareketliliğinin arttığı göz önüne alındığında, Karadeniz’i kontrol edecek tek bir siyasal güç olmadığı için bölgede düzenin sağlanması adına bölge devletlerinin işbirliği içinde hareket etmeleri adeta bir zorunluluk halini almıştır.<sup>26</sup> Fakat buna rağmen Karadeniz Havzasında kapsayıcı bölgesel iş birliği ağının kurgulanmadığını ve bölgenin yekpare bir görünüm arz etmediğini görmekteyiz.<sup>27</sup> Bu durumu birçok faktörle ilişkilendirebiliriz:<sup>28</sup>

1. Karadeniz tabanlı güç mücadelesi havza ülkelerinin kutuplaşmasına ve birbirlerine karşı yabancılaşmalarına neden olmaktadır. Yani Karadeniz Havzasında yer alan AB ve NATO üyesi ülkelerle, üzerlerinde Rus baskısını hiss eden ülkelerin Karadeniz’e olan bakış açıları aynı değildir. Örneğin, Bulgaristan ve Romanya’nın havzaya bakış açısı ile Ermenistan ve Azerbaycan’ın havzaya bakış açısı arasında büyük fark vardır.

2. Karadeniz Havzasının batısına yönelik AB’nin reform girişimlerinin daha hızlı olmasına karşılık, havzanın doğusunda ve kuzeyinde bu reformların hızının azaldığı görülmektedir.

3. Karadeniz havza ülkelerinin çoğu üniter devlet yapısını benimsemiş olsalar da, çeşitli devletlerde yaşayan farklı etnik gruplar üniter devlet yapısını kabul etmek istememekte ve bu durum da bölgeler arası farklı bir görünümün ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Gerekli yönetsel reformları gerçekleştiremeyen ülkelerde ise Abhazya, Güney Osetya, Transdinyester gibi donmuş çatışma bölgeleri ortaya çıkmakta, hatta bu durum fiili bölünmeye kadar gidebilmektedir.

---

<sup>26</sup> Göktürk Tüysüzoğlu, “Savunmacı Realizm ve Saldırgan Realizm Bağlamında Karadeniz Havzası’ndaki Çatışma Gerçekliğinin Değerlendirilmesi”, op.cit., s. 62.

<sup>27</sup> Göktürk Tüysüzoğlu, “Karadeniz Havzası’nda Dengeleyici Bir Aktör Olarak Türkiye”, loc.cit.

<sup>28</sup> Göktürk Tüysüzoğlu, “Savunmacı Realizm ve Saldırgan Realizm Bağlamında Karadeniz Havzası’ndaki Çatışma Gerçekliğinin Değerlendirilmesi”, op.cit., ss. 62-64.

## 2. ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE JEOPOLİTİĞİN YERİ

Jeopolitiğin bir bilim alanı olarak gelişmesi için gerekli olan teorik ve metodolojik temelleri birdenbire atılmamıştır. Jeopolitik XIX yüzyılın sonlarından itibaren gelişmeye başlamış ve XX yüzyılın ilk yarısında özel bir bilim alanı haline dönüşmüştür. Jeopolitiğin ortaya çıkmasının ise devlet politikalarını planlama ve politikacılara pratik önerilerde bulunma ihtiyacından kaynaklandığını söyleyebiliriz.<sup>29</sup>

Jeopolitik kavramı her ne kadar XIX yüzyıldan itibaren gelişmeye başlasa da, jeopolitiğin coğrafya ile politika arasındaki ilişkiyi araştırdığı göz önüne alındığında antik çağdan itibaren birçok düşünürün fikir ve görüşlerinde jeopolitik düşüncenin izlerine rastlanmaktadır.

Antik Yunan düşünürlerinden olan Herodot tarihi olayları coğrafi açıdan, coğrafi bölgeleri ise tarihi bakış açısı ile değerlendirmiştir. Modern jeopolitik araştırmacılarına göre Antik Çağ düşünürlerinin jeopolitik yaklaşım sergilemeleri Herodot'la başlamaktadır.<sup>30</sup>

Bir diğer antik düşünür olan Aristoteles'e göre coğrafi konum halkların entellektüel ve manevi özellikleri üzerinde büyük ölçüde etkilidir ve doğanın, iklimin ve coğrafi şartların insan toplulukları üzerindeki etkisine vardır. Diğer yandan Aristoteles nüfusun niceliği ve niteliği, devletin yüzölçümü ve askeri gücü gibi özellikleri önemsemiş ve bu özellikleri önemsemeyen bir devletin mükemmel devlet olamayacağını ileri sürmüştür.<sup>31</sup>

Romalı düşünür olan Strabon ise devletlerin kendi amaçlarını gerçekleştirmeleri için coğrafyanın olanaklarını kullanması, kara ve deniz araçlarından yararlanma, insanları durumu ile doğal ortam arasındaki ilişki vs. konulara değinmiştir.<sup>32</sup>

Bir diğer önemli jeopolitik görüşe sahip düşünür ise İbn Haldun'dur. İbn Haldun iklimin insanlar ve toplumlar üzerindeki etkisinden bahs ediyor. İklim coğrafi bölgeler arasında farklılık gösterdiğinden dolayı her coğrafyanın farklı iklimi ve farklı toplumları vardır. Bu görüşten hareket edersek İbn Haldun'a göre, toplumların kaderini çizen en

---

<sup>29</sup> Ali Hasanov, *Jeopolitik*, 1. baskı, İstanbul: Babıalı Kültür Yayıncılık, 2012, s. 15.

<sup>30</sup> Ibid., s. 28.

<sup>31</sup> Ibid., ss. 29-30.

<sup>32</sup> Ibid., s. 31.

önemli etkenlerden biri coğrafyadır.<sup>33</sup> Yani iklimin toplum üzerinde, coğrafyanın ise iklim üzerinde etkisi vardır.

Bunlarla beraber, Jean Bodin, Charles Louis Montesquieu, Emmanuel Kant, Friedrich Hegel, Alexander Humboldt ve Carl Ritter gibi birçok düşünürün görüşlerinde jeopolitik görüşlere rastlanmaktadır.<sup>34</sup>

Şimdiye kadar açıkladıklarımızdan anlaşılacağı üzere XIX yüzyılın sonlarına kadar farklı düşünürlerin görüş ve düşüncelerinde jeopolitik görüşün izlerine rastlanmaktadır. Fakat kavram olarak jeopolitik ise ilk defa Rudolf Kjellen tarafından 1916 yılında yayımlanan “Devlet, Bir Hayat Şekli” kitabında kullanılmış, bilimsel anlamda ise kavramın temelleri Friedrich Ratzel tarafından atılmıştır.<sup>35</sup> F. Ratzel devletin ya belli bir toprak parçası veya saha kazanarak genişleyeceğini, yada bunları yapmazsa hastalanacağını ifade etmektedir.<sup>36</sup> F. Ratzelin görüşerinden önemli ölçüde etkilenen R. Kjellen ise, devleti canlı bir organizmaya benzetmekte ve hayatta kalması için mücadele etmesi gerektiğini belirtmektedir.<sup>37</sup>

Jeopolitiğin tanımlamasına baktığımızda ise bugüne kadar kavramın birçok tanımlaması yapılmıştır.

- R. Kjellen’e göre jeopolitik, coğrafi oluşum veya mekan içinde, bilimsel olarak devletin araştırılmasıdır.<sup>38</sup>
- Karl Haushofer’e göre ise jeopolitik, coğrafi bölgenin ve tarihi gelişmelerin etki altında politikanın (yani devletin) coğrafya ile (yani üzerinde yaşadığı toprakla) ilişkisidir.<sup>39</sup>
- Suat İlhan’a göre jeopolitik, coğrafyanın tüm türleri ve verileri ile aktifleşmesi ve aktif olarak değerlendirilmesidir.<sup>40</sup>

---

<sup>33</sup> Suat Gün, *Klasik Jeopolitiğin Soğuk Savaş Dönemine Etkileri*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006, s. 21.

<sup>34</sup> Detaylı bilgi için bkz: Hasanov, op.cit., ss. 15-40

<sup>35</sup> İsmail Hakkı İşcan, “Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları”, *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, C. 1, S. 2 (Yaz 2004), ss. 49-54.

<sup>36</sup> Sadi Bilgiç, “Rus Jeopolitiği: Avrasyacı Yaklaşım ve Türkiye’ye Etkileri”, *Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi*, S. 1317 (4 Mayıs 2016), s. 1.

<sup>37</sup> Ibid.

<sup>38</sup> Tayyar Arı, *Uluslararası İlişkiler Teorileri: Çatışma, Hegemonya, İşbirliği*, 8.baskı, Bursa: MKM Yayıncılık, 2013, s. 183.

<sup>39</sup> Suat İlhan, *Jeopolitik duyarlılık*, 1.baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1989, s. 13.

- Suat İlhan bir başka tanımlamasına göre ise jeopolitik, politika belirlenmesi amacıyla, bir ulusun, uluslar topluluğunun veya bölgenin jeopolitiğin tüm unsurları (değişen ve değişmeyen unsurlar) dikkate alınarak güç değerlendirmesi yapan, etkisi altında kaldığı o günkü dünya güç merkezlerini, bölgedeki güçleri inceleyen ve değerlendiren bilimdir.<sup>41</sup>

- Atilla Sandıklı'ya göre jeopolitik, insanlık ve coğrafya arasındaki karşılıklı ilişkiyi inceleyen bir bilim olmakla beraber, güç ve hedef arasındaki ilişkiyi fiziki ve siyasi coğrafyayı esas alarak politik temelde incelemektedir.<sup>42</sup>

- Yılmaz Tezkan'a göre ise jeopolitik bir devletin politikasının, dış ilişkilerinin, ulusal gücünün vs. ekonomik ve siyasi coğrafya açısından incelenmesi ve uygulanması olmakla beraber bir devlet yönetimi felsefesini de kendinde barındırmaktadır.<sup>43</sup>

Genel olarak jeopolitik tanımlamalara baktığımızda ise bugüne kadar yapılmış olan tanımlamalarda politika, devlet ve coğrafya kavramlarının ağırlık kazandığını görmekteyiz. Bu üç kavramı dikkate almadan yapılacak jeopolitik tanımlama eksik kalacaktır.<sup>44</sup>

Jeopolitik kavramı açıklanırken, jeopolitiğin bazen siyasi coğrafya ile aynı şey olduğu, bazen de siyasi coğrafyanın bir kolu olduğu ifade edilmektedir. Aslına baktığımızda jeopolitiğin bir bilim olarak gelişmesinde siyasi coğrafyanın büyük rolü olmuştur. Yukarıda da belirttiğimiz gibi, jeopolitik kavramı her ne kadar ilk önce R. Kjellen tarafından kullanılsa da bu kavramın bilimsel temelleri F. Ratzel tarafından atılmış ve onun kullandığı kavram jeopolitik değil siyasi coğrafya kavramı olmuştur. Her ne kadar jeopolitik siyasi coğrafyanın temelleri üzerine inşa edilse de bu iki kavram arasında farklılıklar söz konusudur ve jeopolitik siyasi coğrafyanın bir bölümü olarak görülemez. Jeopolitiğin siyasi coğrafyanın bir bölümü veya kolu olarak görülmesi,

---

<sup>40</sup> Ibid., s.15.

<sup>41</sup> Ibid., ss. 14-15.

<sup>42</sup> Atilla Sandıklı, "Jeopolitik ve Türkiye: Riskler ve Fırsatlar", *Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi*, S. 27 (27 Ocak 2011), s. 2.

<sup>43</sup> Yılmaz Tezkan, *Jeopolitikten Milli Güvenliğe*, 1.baskı, İstanbul: Ülke Kitapları Yayınları, 2005, s. 17.

<sup>44</sup> Suat İlhan, "Jeopolitik Kavram ve Unsurları", *Avrasya Dosyası*, C. 8, S. 4 (2002), s. 319.



siyasi coğrafyayı olduğundan daha fazla, jeopolitiği ise olduğundan daha dar bir alana yerleştirecektir.<sup>45</sup>

Bu iki kavram arasındaki farklılıklara baktığımızda, siyasi coğrafyanın siyasi topluluklar ile coğrafi unsurlar arasındaki ilişkileri incelediğini ve bunların özelliklerini ortaya koyduğunu görmekteyiz. Jeopolitik ise bu analizleri dış politika belirlenmesi ve uygulanmasında kullanmaktadır. Yani jeopolitik siyasi coğrafyadan farklı olarak uygulamaya yöneliktir.<sup>46</sup> Aynı zamanda jeopolitik sadece siyasi coğrafyadan değil, fiziki coğrafya, beşeri coğrafya, biyolojik coğrafyadan da faydalanmaktadır. Jeopolitik geleceğe ait hükümler çıkarmak zorundadır. Fakat siyasi coğrafyada böyle bir zorunluluk yoktur.<sup>47</sup> Bununla beraber siyasi coğrafyada coğrafya politik açıdan incelenmektedir. Jeopolitikte ise bunun tam tersinin yapıldığını söyleyebiliriz. Yani politika coğrafi açıdan incelenmektedir.<sup>48</sup>

Jeopolitiğin siyasi coğrafya ile olan bu farklılıklarına karşılık realizm ile bazı benzerliklerinin olduğunu görmekteyiz. Bu benzerliklerden ilki her iki teorinin de güç unsurunu temel almasıdır. Hem realizmde hem de jeopolitik teorilerde güç devletin yayılmacı ve emperyalist politikalarının bir aracı olarak görülmektedir. Her iki teori savaşları doğal olarak görmekte ve uluslararası ilişkileri mücadele süreci olarak değerlendirmektedirler. Realizmde olduğu gibi jeopolitik teoriler de devleti uluslararası ilişkilerin tek aktörü olarak görmekte, analiz birimi olarak ise devleti temel almaktadır. Bu yaklaşımdan dolayı jeopolitik teoriler realizm gibi devlet merkezli paradigmaya dahil edilmektedir.<sup>49</sup>

Yukarıdaki benzerliklerle beraber gücün unsurları bakımından da realizm ile jeopolitik teoriler arasında önemli benzerliğin olduğunu görmekteyiz. Örnek olarak, Alfred Mahan, Hans Morgentau, Frederich H. Hartmann gibi düşünürlerin gücün unsurları ile ilgili düşüncelerine baktığımızda<sup>50</sup> aralarında benzer öğelerin olduğunu görmekteyiz.

---

<sup>45</sup> İlhan, *Jeopolitik duyarlılık*, op.cit., ss. 17-20.

<sup>46</sup> İşcan, op.cit., s. 51

<sup>47</sup> İlhan, *Jeopolitik duyarlılık*, op.cit., s. 19.

<sup>48</sup> Ahmet Gözlü, *Kıbrıs Eskiçağı ve Jeopolitiği*, (Doktora Tezi), Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011, s. 29.

<sup>49</sup> Arı, op.cit., s. 184.

<sup>50</sup> A. Mahan'a göre gücün unsurları- coğrafi konum, topografik özellik, ülke büyüklüğü, nüfus, askeri güç, ulusal karakter, hükümetin karakteri, H. Morgentau'ya göre gücün unsurları- coğrafya, doğal

Yukarıdaki bilgilerin ışığında Karadeniz Havzasının jeopolitik önemine bakacak olursak herşeyden önce Karadeniz'in coğrafi olarak yer aldığı bölgenin uluslararası politika, güç ve çıkar mücadelesindeki yerini incelememiz gerekmektedir.

## 2.1. KARADENİZ HAVZASININ JEOPOLİTİK ÖNEMİ VE JEOPOLİTİK ÇALIŞMALARINDAKİ YERİ

Karadeniz Havzasının jeopolitik konumuna baktığımızda basitçe havzanın Avrupa ve Asya'nın kesişme noktasında yer aldığını görmekteyiz. Karadeniz Havzasının söz konusu jeopolitik önemi ise özellikle Soğuk Savaş sonrasında daha belirgin şekilde ortaya çıkmaya başlamıştır. Çünkü Soğuk Savaş döneminde Türkiye dışındaki tüm Karadeniz kıyıları Sovyet etki alanı içerisinde yer almakta idi. Bundan dolayı da bu dönemde Karadenizin jeopolitik önemine yeteri kadar dikkat edilmemiştir. Aslında tarihen baktığımızda da Karadenize hiçbir zaman şimdiki kadar büyük önem atfedilmemiştir. Zira 15. ve 16. yüzyıllarda Karadeniz Osmanlı imparatorluğunun egemenliği altında bir iç deniz olarak görülmekte idi. 17. Yüzyıldan sonra ise Çarlık Rusya'sının Karadenize açılması ile artık Karadeniz bir güvenlik sorunu olarak ortaya çıkmaya başladı ve zamanla Karadeniz ve Karadeniz'in jeopolitik önemini daha da artıran Boğazlar, güç mücadelesinin ve çatışmaların nedenleri arasında yer almaya başladı.<sup>51</sup> Soğuk Savaş sonrasında, özellikle de 21. yüzyılda ise Karadeniz Havzasının jeopolitik önemini artıran, coğrafi konumu ile beraber sahip olduğu ekonomik ve ticari potansiyel ve enerji nakil hatları üzerinde yerleşmesidir.<sup>52</sup> Karadeniz Havzasının ekonomik ve ticari potansiyeline örnek olarak, Orta Asya, Kafkasya, Orta Doğu ile Avrupa arasındaki ticari yollarının bölgeden geçtiğini gösterebiliriz. Enerji nakil hatlarına ise örnek olarak Bakü-Supsa, Bakü-Novorossiysk, TAP, TANAP vs gösterilebilir.

---

kaynaklar, endüstriyel kapasite, askeri güç, nüfus, ulusal karakter, ulusal moral, diplomasinin niteliği, hükümetin niteliği, F. H. Hartmann'a göre gücün unsurları- askeri durum, altyapı, nüfus, coğrafya, ekonomik durum, bilimsel teknolojik düzey, psikolojik durum. Ayrıntılı bilgi için bkz; Tayyar Arı, *Uluslararası İlişkiler Teorileri: Çatışma, Hegemonya, İşbirliği*, 8.baskı, Bursa: MKM Yayıncılık, 2013, s. 184.

<sup>51</sup> İsmail Saygın, *Değişen Avrasya Jeopolitiğinde Karadeniz'in Yeri: Aktörler, Politikalar Süreçler*, (Yüksek Lisans Tezi), Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009, ss. 144-145.

<sup>52</sup> Nadire Filiz İrge, "Karadeniz Havzası Jeopolitiğinde Güç Mücadelesinin Arka Planı ve Bölgesel Güvenliğin Uluslararası Önemi", *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, C. 5, Özel Sayı (Nisan 2017), s. 81.

Karadeniz Havzası yukarıda bahsettiğimiz jeopolitik öneminden dolayı zaman zaman gerek klasik gerekse de modern jeopolitik teorilerin araştırma konusunu oluşturmuştur. Karadeniz Havzasının jeopolitik öneminin daha iyi anlaşılması için bu bölgeyi araştırmalarında konu edinen bazı jeopolitik teorilerin ve düşüncelerin incelenmesinde fayda vardır.

➤ Halfrod Mackinder ve “Kara Hakimiyet Teorisi” – teorinin ana düşüncesi dünyaya sahip olabilmek için en önemli bölge olarak nitelendirilen ve Doğu Avrupa ve Sibiryadan oluşan Heartland (Anakara) olarak adlandırılan bölgeyi kontrol etmenin önemi üzerine kurulmuştur. Mackinder’e göre, Doğu Avrupa’yı ele geçiren Heartland’a sahip olur, Heartland’ı ele geçiren “dünya adası”na yani Avrasya’ya sahip olur, “dünya adası”na sahip olan ise dünyaya sahip olur.<sup>53</sup> Buradan da anlaşılacağı üzere teorinin kilit noktası Heartland, Heartlandın kilit noktası ise Doğu Avrupadır. Doğu Avrupa ülkelerinin<sup>54</sup> ise bir kısmı yukarıda açıkladığımız Karadeniz Havzası ülkeleri kapsamına girmektedir. Mackinder “Kara Hakimiyet Teorisinde” Heartland dışında dünyayı iç hilal (inner crescent) ve dış hilal (outer crescent) olarak iki kısma ayırmıştır. İç hilal Heartland’ın çevresinde, Almanya, Avusturya, Balkanlar, Türkiye, İran, Pakistan, Hindistan ve Çin’i kapsayan bölgedir.<sup>55</sup> Bu bölge içerisinde yer alan Türkiye, Almanya, Avusturya ve Balkanlar Karadeniz Havzası tanımlamasında yer almaktadırlar. Dış hilal ise İngiltere, Kuzeybatı Afrika, Avustralya, ABD ve Kanada’dan oluşan bölgedir. Bu iki kuşak Heartland’ı kontrol etmek için ve aynı zamanda burada oluşturulacak güç merkezleri ile Heartland’a sahip olacak herhangi bir gücün yayılmasını önleyebilmek için önemlidir.<sup>56</sup> Genel olarak Karadeniz Havzası Mackinder’in “Kara Hakimiyet Teorisi”nde ifade ettiği gerek Heartland gerekse de iç hilal bölgeleri bakımından önemli yere sahiptir ve bu teori incelendiğinde doğrudan olmasa da dolaylı olarak Karadeniz Havzasının teori açısından önemini farkedebiliriz.

➤ Nicholas J. Spykman “Kenar Kuşak Teorisi” – Spykman Mackinder’le hemen hemen aynı jeopolitik levhaları kullanmış olsa da, bu teoriyi Mackinder’in “Kara Hakimiyet Teorisi”ne karşı ortaya atmıştır ve Heartland’ın jeopolitik öneminden ziyade

---

<sup>53</sup> Arı, op.cit., s. 189.

<sup>54</sup> Doğu Avrupa ülkelerinin tam listesi için bakınız. World Atlas, <https://www.worldatlas.com/articles/what-countries-are-in-eastern-europe.html>, (e.t. 21.04.2018)

<sup>55</sup> İşcan, op.cit., ss. 60-61.

<sup>56</sup> Ibid.

Rimland'ın (kenar) jeopolitik önemi üzerinde durmuştur. Spykman'a göre merkez bölgeye değil, bu bölgeyi çevreleyen kuşağa hakim olan güç Avrasya'ya hakim olacak, Avrasya'ya hakim olan güç ise dünyaya hükmedecektir. Spykman'ın Rimland olarak tanımladığı bölge ise Balkanlardan Çin'e kadar uzanan bölgeyi kapsamaktadır.<sup>57</sup> Bu bölgeye Karadeniz Havzası temelinde baktığımızda Balkanlar, Anadolu, Kafkasya bölgeleri Rimland'ın bir parçası olarak değerlendirilebilir. Yani dolayısı ile Karadeniz Havzasının bir kısmı Spykman'ın "Kenar Kuşak Teorisi"nde önemli bir yere sahiptir denilebilir.

➤ Samuel P. Huntington "Medeniyetler Çatışması Tezi" – Soğuk Savaş sonrasında uluslararası ilişkiler disiplininde en çok tartışmalara sebep olan modern jeopolitik teorilerinden biridir. Huntington'un düşüncesine göre Soğuk Savaş sonrası yeni dünyada bölünmeler ve mücadelenin temel kaynağı ideolojik ve ekonomik olmaktan ziyade kültürel olacaktır. Huntington, dünyadaki gelişmelerde yine en önemli aktörün devletler olacağını, ama en önemli mücadelelerin farklı medeniyetlere ait grup ve milletler arasında olacağını belirtmektedir. Medeniyetler arasındaki bu mücadeleyi ise dünyadaki mücadele evriminin nihai aşaması olarak değerlendirmektedir.<sup>58</sup> Huntington, dünyayı sekiz büyük medeniyete ayırıyor: Batı, Konfüçyüs, Japon, İslam, Slav-Ortodoks, Latin Amerika, Hint ve Afrika. Huntington'a göre, dünya bu sekiz medeniyet arasındaki mücadele ile şekillenecek ve geleceğin en büyük mücadeleleri bu medeniyetlerin birini diğerinden ayıran kültürel fay kırıklarında ortaya çıkacaktır.<sup>59</sup> Medeniyetler çatışması iki düzeyde ortaya çıkmaktadır. Mikro düzey; farklı gruplar, medeniyetler arasındaki fay kırıkları boyunca toprak kazanmak ve biri diğerinin üzerinde kontrol kurmak amacı ile ortaya çıkan çatışmalardır. Makro düzey; devletlerin askeri ve ekonomik üstünlük kurmak, uluslararası kurum ve kuruluşları kontrol etmek amacı ile ortaya çıkan çatışmalardır.<sup>60</sup> Huntington kendi çalışmasında yukarıda belirtilen sekiz medeniyet arasında en büyük rekabetin özellikle Batı ve İslam medeniyeti arasında yaşanacağını ileri sürmektedir.<sup>61</sup> Huntington'un bu görüşü çoğu eleştirisinin ana konusunu oluşturmaktadır. Çünkü mesele eğer, Huntington'un söylediği

---

<sup>57</sup> Ibid., s. 63.

<sup>58</sup> Samuel. P. Huntington, *Medeniyetler Çatışması*, der: Murat Yılmaz, Ankara: Vadi Yayınları, 2002, s. 22.

<sup>59</sup> Ibid., s. 25.

<sup>60</sup> Ibid., s. 29.

<sup>61</sup> İşcan, op.cit., s. 74.

gibi olsaydı o zaman muhakkak ki, Batı ve İslam medeniyetinin ayrılma noktasında yer alan Karadeniz Havzasının, medeniyetler arası büyük çatışmalara sahne olması gerekiyordu. Ve yine eğer mesele Huntington'un söylediği gibi olsaydı o zaman ABD'deki ikiz kulelere saldırıyı İslam İşbirliği Örgütü'nün alkışlaması gerekiyordu.<sup>62</sup> Fakat bu tür eleştirilere rağmen Karadeniz Havzasında S. P. Huntington'un tezini destekler nitelikte bazı gelişmelerin olduğunu da gözardı edemeyiz. Örnek olarak Balkanlardaki Boşnaklar ve Sırpalar, Kafkasya'daki Azerbaycanlılarla Ermeniler arasındaki çatışmalar vs. gösterilebilir. Bu noktada Karadeniz Havzasında Medeniyetler Çatışması tezini destekler nitelikte örneklerin olmasına rağmen bu tezi çürütür nitelikte de örneklerin olduğu unutulmamalıdır. Örneğin: Gürcü-Abhaz savaşı, Gürcü-Oset savaşı, Ukrayna-Rusya arasındaki Kırım sorunu vs. Yani genel olarak ifade edecek olursak, Karadeniz Havzası Huntington'un tezini destekler nitelikte, yani Batı ve İslam medeniyetlerinin çatışması örneklerini, aynı zamanda bu tezi eleştiren görüşleri destekleyen örnekleri kendi içerisinde barındırmaktadır.

➤ Zbigniew Brzezinski "Büyük Satranç Tahtası"– Brzezinski 1997 yılında yayınladığı Büyük Satranç Tahtası kitabında, Soğuk Savaş sonrası dünyada tek süper güç haline gelen ABD'nin bu gücünü nasıl koruması ve sürdürmesi gerektiği konusunda kendi öneri ve görüşlerini ileri sürmüştür. Brzezinski Avrasya'yı küresel üstünlük kurma yolundaki mücadelede bir satranç tahtasına benzetmektedir.<sup>63</sup> Kitabında, Avrasya'da önem verdiği bazı ülkeleri jeopolitik oyuncular ve jeopolitik eksen olarak iki gruba ayırmıştır. Brzezinski'ye göre Fransa, Almanya, Hindistan, Rusya ve Çin jeopolitik oyuncular (jeopolitik oyuncu olarak nitelendirilen ülkeler içerisinde Karadeniz Havzası çerçevesinde değerlendirebileceğimiz ülke Almanya ve Rusya'dır), Ukrayna, Azerbaycan, Türkiye, İran ve Güney Kore ise jeopolitik eksen (jeopolitik eksen ülkeleri içerisinde Karadeniz Havzası çerçevesinde değerlendirebileceğimiz ülkeler Ukrayna, Azerbaycan ve Türkiye'dir) ülkeleridir. Bu ülkelerden Türkiye ve İran ise jeopolitik oyuncu potansiyeline sahip ülkelerdir.<sup>64</sup> Brzezinski Balkanlar kelimesini istikrarsızlık, etnik çatışmalar ve bölgesel güç rekabetini ifade etmek için kullanmakta ve bu çerçevede "Avrasya Balkanları" denilen bir bölge ileri sürmektedir.

---

<sup>62</sup> Ibid.

<sup>63</sup> Atilla Sandıklı, op.cit., s. 8.

<sup>64</sup> Zbigniew Brzezinski, *Büyük Satranç Tahtası*, çev: Yelda Türedi, Ankara: İnkılap Yayıncılık, 2005, s. 65.

Bu bölge ise Güney Kafkasya'dan üç bağımsız ve eski Sovyet ülkesi olan Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan'ı, Orta Asya'dan ise Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Afganistan'ı kapsamaktadır (Avrasya Balkanları ülkeleri içerisinde Karadeniz Havzası çerçevesinde değerlendirebileceğimiz ülkeler Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan'dır). Türkiye ve İran'ı ise etnik ve politik açılardan istikrarsızlaşması durumunda Avrasya Balkanlarına dahil edilecek potansiyel adaylar olarak görmektedir. Bununla beraber Brzezinski bölgeyi etnik kazan olarak görmektedir.<sup>65</sup> Buraya kadar yaptığımız genel değerlendirmelerden de görüldüğü üzere Brzezinski "Büyük Satranç Tahtası" kitabında Karadeniz Havzası ülkelerinden bazılarına büyük önem vermektedir. Genellikle, Brzezinski'nin Karadeniz Havzasında özellikle bahsettiği ülkeler Rusya, Türkiye, Ukrayna, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan'dır. Brzezinski Rusya'yı ABD'nin Avrasya'daki üstünlüğüne bir tehdit olarak görmesine karşılık (Büyük Satranç Tahtası kitabının Kara Delik isimli dördüncü bölümünün neredeyse tamamı Rusya'ya aittir) sözünü ettiği diğer Karadeniz Havzası ülkelerine yönelik pozitif düşünce içerisindeydi. Brzezinski Türkiye'nin öneminden bahsederken, Türkiye'nin Karadeniz'de istikrarı sağladığını, Karadeniz'den Akdeniz'e giden ulaşım yollarını kontrol ettiğini, Kafkasyada Rusya'yı dengelediğini, İslam muhafazakarlığına karşı önemli bir ülke olduğunu ve NATO'nun güneydeki en önemli müttefiki olduğunu belirtmektedir.<sup>66</sup> Ukrayna ise Karadeniz'e keçi noktasında yer alması, doğal kaynakları, nüfusu, Balkanlarla sınır olması, Rusya'nın gelişiminin frenlenmesi pozisyonunda olması vs. nedenlerden dolayı önemli bir ülkedir.<sup>67</sup> Azerbaycan ise enerji kaynakları ve jeopolitik konumu açısından büyük önem taşımaktadır. Brzezinski'ye göre Orta Asya ülkelerinin bağımsızlığı Azerbaycan'ın bağımsızlığına bağlıdır. Yani, eğer Azerbaycan Rusya'nın kontrolü altına girerse, o zaman bu Orta Asya ülkelerinin de bağımsızlıklarını kaybetmesi anlamına gelir. Aynı zamanda Brzezinski'ye göre, Rusya topraklarından geçmeden enerji kaynaklarını Batıya ulaştırıran Azerbaycan, gelecekte Orta Asya ve Batı arasındaki muhtemel enerji trafiğinde önemli bir yer tutabilirdi. Bu bakımdan, ona göre Orta Asya eğer enerji şişesi ise, Azerbaycan da bu şişenin tıpası olarak görülebilir.<sup>68</sup>

---

<sup>65</sup> Ibid., ss. 75-78.

<sup>66</sup> Ibid., s. 73.

<sup>67</sup> Ibid., ss. 71-72.

<sup>68</sup> Ibid., s. 72.

### 3. JEOEKONOMİ: ULUSLARARASI İLİŞKİLER BAĞLAMINDA

Bu kısımda jeoekonomik düşüncenin ortaya çıkışından, tarihsel gelişiminden, kavrama yönelik tanımlamalardan, önemli bilim adamlarının çalışmalarından ve jeopolitikle jeoekonomi arasındaki önemli farklılıklardan bahsedilecektir.

#### 3.1. JEOEKONOMİ’NİN ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE ARTAN ÖNEMİ

Jeoekonomi kavramını açıklamaya geçmeden önce ekonominin uluslararası ilişkilerde önemli bir öge olarak nasıl geliştiğini kısaca açıklamakta fayda vardır. Çünkü ileride daha kapsamlı olarak açıklayacağımız jeoekonomi kavramının kabaca coğrafya, politika ve ekonominin toplamından ibaret olduğunu söyleyebiliriz. Ekonominin uluslararası ilişkilerde ağırlık kazanmasının Soğuk Savaş sonrası dönemde olduğunu görmekteyiz. Bu döneme kadar olan süreci incelediğimizde ise uluslararası ilişkilerde hangi konulara öncelik verileceği ile ilgili temel görüşlerin dönemin hakim teorisi olan realizm tarafından belirlendiğini görmekteyiz. Realizme göre devletlerin temel amacı güvenliklerini sağlamaktır ve güvenliklerini sağlamak için ise güç peşinde koşmaktadırlar (burada güç denildiğinde daha çok askeri güç kastedilmektedir).<sup>69</sup> Uluslararası ilişkilerde güvenlik çalışmaları İkinci Dünya savaşının ortaya çıkması ile ivme kazanmıştır diyebiliriz. İkinci dünya savaşı öncesinde uluslararası ilişkiler disiplindeki güvenlik çalışmaları bir alt dal konumundaydı ve iki savaş arası dönem olarak tanımlanan 1918-1939 arası dönemde ve İkinci Dünya savaşı sonrası erken dönemde güvenlik kavramı disiplinler arası ve çok boyutlu bir kavram olarak anlaşılmaktaydı.<sup>70</sup> Az önce söylediğimiz gibi, İkinci Dünya savaşının başlaması ile güvenlik çalışmalarında bir artış yaşanmaya başlamış ve bundan dolayıdır ki, dönemin en çok araştırılan konularının başında gelmekteydi. Soğuk Savaş döneminde ise güvenlik çalışmaları en çok önem verilen konulardan olmuş ve bundan dolayıdır ki,

---

<sup>69</sup> Arı, op.cit., ss. 108, 109.

<sup>70</sup> Zerrin Ayşe Bakan, “Soğuk Savaş Sonrasında Yeni Güvenlik Teorileri ve Türkiye'nin Güvenlik Algılamaları”, *21. Yüzyıl Dergisi*, C. 1, S. 3 (2007), s. 37.

Soğuk Savaş dönemine, güvenlik çalışmalarının “Altın Çağı” denilmektedir. Bu dönemde uluslararası politikada nükleer silahların öne çıkmaya başladığını görmekteyiz. Aynı zamanda nükleer savaş, silahların kontrolü, sınırlı savaş gibi konuların devletler tarafından öncelikli hale getirildiğini görmekteyiz.<sup>71</sup> Yani askeri güce sahip olmak, bu gücü geliştirmek ve kullanmak devletlerin temel odak noktası haline gelmiştir.<sup>72</sup>

Realist düşüncede uluslararası ilişkiler gündemine yönelik hiyerarşi belirlenirken “yüksek politika (high politics) ve “alçak politika (low politics)” ayrımına gidilmiştir. Yüksek politika denildiğinde aslında ulusal güvenlik vurgulanmaya çalışılmaktadır. Ulusal güvenlikle kastedilen ise güç merkezli askeri güvenlik ve stratejik konulardır. Alçak politikada ise ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel konular yer almaktadır.<sup>73</sup> Buradan da anlaşılacağı üzere Soğuk Savaş döneminde uluslararası ilişkilerin ana gündeminde askeri konular önemli ve birincil konuma sahip konular olmuş, buna karşılık ekonomik, siyasal, kültürel konular ise ikincil dereceden öneme sahip olmuştur.<sup>74</sup> Fakat bu durum hiç de ikincil öneme sahip olan bu konuların önemsiz olduğunu göstermez. Zira Soğuk Savaş döneminde ABD ve SSCB tarafından politik amaçlarla yapılan ekonomik yardımların var olması (ABD tarafından Truman Doktrini ve Marshall yardımı, SSCB’nin COMECON’u (Karşılıklı Ekonomik Yardımlaşma Konseyi) kurması ve Molotof planı) söz konusu blok lideri olan bu iki ülke tarafından zaman zaman ikincil öneme sahip alçak politikaya da başvurulduğunu göstermektedir. Fakat önemli olan nokta bu dönemde devletlerin alçak politika olarak belirledikleri bu ikincil önemde olan konuların güvenlik çalışmaları kapsamında değerlendirilmemesidir.

Devletlerin yüksek politika kapsamındaki askeri rekabet alanında kullandıkları güç araçları füzeler, uçaklar, savaş gemileri, bombalar, tanklar vs. olmuştur. Alçak politika kapsamındaki ekonomik rekabet alanında, güç araçları ise üretkenlik, piyasa kontrolü, ticaret fazlası, güçlü para birimi, döviz rezervleri, fabrikalar, teknoloji vs.dir.<sup>75</sup>

---

<sup>71</sup> Ibid., s. 38.

<sup>72</sup> Ibid., s. 39.

<sup>73</sup> Atilla Sandıklı, “Güvenlik Yaklaşımında Değişim ve Dönüşüm”, *Teoriler Işığında Güvenlik, Savaş, Barış ve Çatışma Çözümleri*, ed. Atilla Sandıklı, İstanbul: BİLGESAM Yayınları, 2002, ss. 7-8.

<sup>74</sup> Kadir Sancak, “Güvenlik Kavramı Etrafındaki Tartışmalar ve Uluslararası Güvenliğin Dönüşümü”, *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 1, S. 6 (2013), s. 128.

<sup>75</sup> Sanjaya Baru, “Geo-economics and Strategy”, *Survival: Global Politics and Strategy*, C. 54, S. 3 (2012), s. 3.



Soğuk Savaş bittikten sonra ise devletlerin gündemi artık çeşitlenmeye başlanmış ve gündem konuları arasında bir hiyerarşi belirlemek zorlaşmıştır. Bundan dolayı artık “yüksek politika-alçak politika” ayrımının sonlandığını, askeri güvenlik konularının artık en önemli gündem konusu olmaktan çıktığını görmekteyiz.<sup>76</sup> Yani ülkenin güvenliğini artık sadece askeri-stratejik çerçeveden yorumlamak yetersiz kalmıştır. Ekonomik faktörler, toplumsal refaha ilişkin unsurlar, teknoloji, çevre vs. konular (bu konular Soğuk Savaş döneminde alçak politika olarak görüldüğü için güvenlik konuları dışında değerlendirilmekte idi) güvenlik konuları kapsamında değerlendirilmeye başlanılmıştır.<sup>77</sup> Aslında Soğuk Savaşın bitmesi ile ortaya çıkan bu gelişmeler üzerinde Robert Keohane ve Joseph Nye'nin de belirttiği gibi devletler arasındaki karşılıklı bağımlılığın artması ve bunun sonucu olarak askeri konuların öneminin azalmasının da etkisi olmuştur.<sup>78</sup> Özellikle, karşılıklı bağımlılık devletleri ekonomik konulara daha fazla önem vermeye itmiştir.

Ekonomik konulara önem verilmeye başlanması ile beraber artık uluslararası ilişkiler literatüründe jeoekonomi kavramı giderek gelişmeye ve devletler tarafından önemsenmeye başlanmıştır. Jeoekonominin önemindeki bu artışta ekonominin uluslararası ilişkilerdeki belirleyiciliğinin artması ile beraber Soğuk Savaş sonrasında jeopolitiğin giderek öneminin azalmasının da etkisi olmuştur. Jeoekonominin uluslararası ilişkilerdeki öneminin artmasında, Ümit Özdağ'a göre iki temel nedeninin olduğunu söyleyebiliriz:

1. Jeopolitik, ekonomik ve politik olarak küreselleşme veya bölgeselleşme ile yeniden şekillenen dünyayı açıklamakta yetersiz kalmıştır.<sup>79</sup>

2. Soğuk Savaş döneminin çatışan iki kutbunun lideri olan ABD ve SSCB jeopolitiği ve siyasal önceliklerini daha çok önemsediklerinden dolayı kendi bloklarındaki ülkelere yönelik ekonomik tavizler vermişlerdir. Örneğin, ekonomik yardımlar ABD ekonomisine zarar verse de, SSCB'yi zayıflatmak için Japonya ve AB'ye yönelik ekonomik tavizler ve blok ülkelerine gerektiğinde yapılan ekonomik

---

<sup>76</sup> Arı, op.cit., s. 326.

<sup>77</sup> Hasan Aykın, “Jeopolitikten Jeoekonomiye: Ekonomik Güvenliğin Yükselişi”, der. Süleyman Aydın, *Ekonomik Güvenlik*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2015, s. 30.

<sup>78</sup> Arı, op.cit., s. 327.

<sup>79</sup> Ümit Özdağ, “Jeopolitikten Jeoekonomiye, Jeoekonomi”, *Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi*, C. 1, S. 1 (1999), ss. 3-5.

yardımlar, SSCB'nin de aynı şekilde kendi bloğundaki ülkelere yönelik yaptığı ekonomik yardımlar vs. (bazı ekonomik yardımlarla ilgili yukarıda kısaca değinilmiştir.)<sup>80</sup> Bunların aslında jeopolitik gereklilikten ortaya çıktığını söyleyebiliriz. Fakat Soğuk Savaşın bitimi ile beraber ABD ve SSCB'nin mirascısı Rusya'nın jeopolitik gerekliliklerinin ve önceliklerinin yerini artık jeoekonomik gereklilikler ve öncelikler almaya başlamıştır.<sup>81</sup>

### 3.2. JEOEKONOMİ'NİN TANIMLANMASI VE KAVRAMSALLAŞMASINA YÖNELİK GİRİŞİMLER

Jeoekonomi sözcük olarak geo (toprak) ve economics (ekonomi) sözcüklerinin bileşiminden oluşmaktadır. Fakat kavrama epistemolojik açıdan yaklaştığımızda coğrafya, ekonomi ve politikanın sentezi olarak ele alındığını görmekteyiz. Ekonomi, politika ve coğrafya arasındaki karşılıklı etkileşimin aslında insanlık tarihi boyunca var olduğunu görmekteyiz. Coğrafya, ekonomik kalkınma için önemli olan doğal kaynakların, bölgenin, iklimin ve diğer önemli faktörlerin varlığını belirlemektedir. Başka bir deyişle coğrafya, ekonomide belirleyici bir faktördür.<sup>82</sup> Bununla beraber ekonomi ve politikanın birbirilerini karşılıklı biçimde etkilediklerini, yani politikanın ekonomik uygulamalar üzerinde, ekonominin de politik kararlar ve uygulamalar üzerinde etkili olduğunu, aynı zamanda coğrafyanın da bazen politika sonucunda değişebileceğini (genişleme veya toprak kaybı ile) söyleyebiliriz. Bundan dolayı jeoekonominin geniş biçimde yapılan tanımlamalarında coğrafya, ekonomi ve politikanın bileşimi olarak ifade edilmiştir.

Bununla beraber jeoekonomi mantıksal olarak, eskiden askeri, stratejik açıdan ele alınan rekabet ve çatışma düşüncesinin ekonomik, ticari alana transformasyonunu ifade etmek için de kullanılmaktadır. Bir başka ifade ile jeoekonominin temelindeki düşünce, ekonomik ve ticari alanda rekabete veya iş birliğine dayanmaktadır.<sup>83</sup> Konunun daha iyi

---

<sup>80</sup> Detaylı bilgi için bkz. Fahir Armaoğlu, *20 Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)*, 11. Baskı, Ankara: Alkım Yayınevi, 2002, ss. 396-407.

<sup>81</sup> Özdağ, loc.cit.

<sup>82</sup> Vusal Gasimli, *Geo-economics*, Baku: Center for Strategic Studies under the President of the Republic of Azerbaijan (SAM), 2015, ss. 10-11.

<sup>83</sup> Aykın, op.cit., s. 20.

anlaşılması için bazı bilim adamlarının jeoekonomi ile ilgili tanımlamalarını incelememiz gerekmektedir.

Edward Luttwak'a göre jeoekonomi, devletlerin bölgesel güç olmak için değil, ekonomik güç olma için yaptıkları rekabet veya çatışmayı konu alan kavramdır.<sup>84</sup>

Pascal Lorot'a göre jeoekonomi, devletlerin ekonomik stratejilerinin (özellikle uluslararası ticaretle ilgili) analizidir.<sup>85</sup>

Krzysztof M. Ksiezopolski'ye göre ise jeoekonomi ulusal güç ve jeopolitik değişimle ekonomi politik arasındaki ilişkiye dayanarak iki farklı şekilde tanımlanabilir. Birinci tanımlamaya göre jeoekonomi ekonomik uygulamaların jeopolitik sonucudur (örnek olarak "bayrak ticareti izler (the flag follows trade)" ifadesini kullanıyor). İkinci tanımlamaya göre ise jeoekonomi jeopolitik trendlerin ve ulusal gücün ekonomik sonucudur (örnek olarak "ticaret bayrağı izler (the trade follows flag)" ifadesini kullanıyor).<sup>86</sup>

Micher Foucher jeoekonomiyi yeni bir dogma olarak tanımlamakta ve jeoekonominin devletler arasında artık savaşların uygulanabilir olmadığı için önemsendiğini belirtmektedir.<sup>87</sup>

Robert D. Blackwill ve Jennifer M. Harris, jeoekonomi ile ilgili iki farklı tanımlama yapmıştır. Birinci tanımlamada jeoekonomi "ulusal çıkarları geliştirmek ve savunmak için ekonomik araçların kullanılması ve faydalı jeopolitik sonuçlar üretilmesidir" şeklinde, ikinci tanımlamada ise "bir ülke veya ülkelerin ekonomik eylemlerinin bir başka ülke veya ülkenin jeopolitik hedefleri üzerindeki etkileridir" şeklinde tanımlamışlardır.<sup>88</sup>

Sören Scholvin ve Mikael Wigell'e göre ise jeoekonomi hem dış politika stratejisi hem de analitik bir yaklaşımdır. Dış politika stratejisi olarak, jeoekonomi devletler tarafından stratejik amaçların gerçekleştirilmesi için ekonomik gücün kullanılması anlamına gelmektedir. Burada jeoekonomi kavramı askeri temelde olan güç

---

<sup>84</sup> Virginie D. Mamadouh, "Geopolitics In The Nineties: One Flag Many Meanings", *Geojournal*, C. 46, S. 4 (1998), s. 239.

<sup>85</sup> *Ibid.*, s. 241.

<sup>86</sup> Krzysztof M. Ksiezopolski, "The geo-economics of climate change regime- Polish perspective", *Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania*, C. 1, S. 29 (2012), s. 109.

<sup>87</sup> Mamadouh, *loc.cit.*

<sup>88</sup> John F. Troxell, "Goeconomics", *Military Review*, S. 1 (2018), s. 8.

politikalarına alternatif bir seçenek sunmaktadır. Yazarlar jeoekonominin analitik bir yaklaşım olması ile ilgili ise, dış politikada karşılıklı bağımlılık ve ekonomik araçların önemini vurgulaması yönü ile liberalizmle benzerliğinin bulunduğunu, ancak ekonomik güce verdiği önemden dolayı da realizmle ters düştüğünü vurgulamaktadırlar. Çünkü, realizm, askeri olmayan güç biçimlerine az önem vermekte ve alçak politika olarak değerlendirmektedir.<sup>89</sup>

Ümit Özdağ'a göre ise, jeoekonomi, "en kısa şekli ile uluslararası ekonomik, finansal ve teknolojik gelişimi uluslararası ilişkilerdeki güç kategorileri ile yorumlayan kuramsal açıdır."<sup>90</sup>

Ali Hasanov'un jeoekonomi ile ilgili görüşlerini incelediğimizde ise iki ayrı tanımlama karşımıza çıkmaktadır. Birinci tanımına göre jeoekonomi "bir devlet veya devlet grubunun ekonomik güç temelinde uyguladığı jeopolitik"tir. İkinci tanımına göre ise jeoekonomi "küresel veya bölgesel hegemonyaya, dış politika hedeflerine ekonomik yöntemlerin kullanılarak ulaşılması"dır. Jeoekonominin araştırma konusu olarak ise uluslararası ekonomik ilişkilerdeki değişiklikler, küreselleşme ortamında rekabete dayanlı üretim şartlarının oluşturulması ve ekonomik entegrasyon gibi konuları belirlemektedir.<sup>91</sup>

Tüm bu söylenen düşüncelerden hareketle jeoekonominin genel bir tanımlamasını "bir bölge veya ülkenin, uluslararası ekonomik ve politik ilişkileri içerisinde coğrafya ve ekonomisinin teknolojik öğelerinin de dikkate alınarak stratejik kullanımıdır" şeklinde yapabiliriz.<sup>92</sup>

Jeoekonomi ile ilgili tanımlamaların genel olarak üç önemli düşünce etrafında yapıldığını görmekteyiz. Birinci düşünce ile jeoekonomi belli bir ülke, bölge, veya coğrafyanın sahip olduğu doğal kaynaklar ve bu kaynakların işletim ve denetim politikası olarak görülmektedir. İkinci düşüncede özellikle ekonomi söyleminden hareket edilerek küresel ekonomi ile bağlılık vurgulanmaktadır. Üçüncü düşüncede ise

---

<sup>89</sup> Sören Scholvin, Mikael Wigell, "Geo-Economics As Concept And Practice In International Relations", *The Finnish Institute of International Affairs Working Paper*, S. 102 (Nisan 2018), s. 4.

<sup>90</sup> Özdağ, op.cit., s. 5.

<sup>91</sup> Hasanov, op.cit., s. 400.

<sup>92</sup> Ibid., s. 87.

finans, sermaye ve ticari hareketlilikler ve bu hareketlilikleri arkasında yatan politik nedenlerden bahsedilmektedir.<sup>93</sup>

### 3.3. JEOEKONOMİ KAVRAMININ TARİHSEL GELİŞİMİ VE MODERN JEOEKONOMİK DÜŞÜNCE

Jeoekonominin bilimsel olarak gelişiminin ise XX yüzyılın sonlarına doğru özellikle uluslararası ilişkilerde ekonomiye verilen önceliğin artması ile başladığını söylesek de, aslında modern anlamda jeoekonomi düşüncesine yönelik gelişmelerin ortaya çıkması, özellikle ABD ve Avrupada, aynı yüzyılın başlarından itibaren olduğunu görmekteyiz.<sup>94</sup> Fakat bu hiç de jeoekonominin köklerinin XX yüzyıla dayandığı anlamına gelmemelidir. Çünkü, erken jeoekonomik düşünce olarak da ifade edebileceğimiz görüşlere hem Antik Yunanda hem de Merkantilist felsefe içerisinde rastlanmaktadır. Antik Yunanla ilgili erken jeoekonomik düşünceye örnek olarak Thucydides'in "Peloponnesos Savaşları" eserinde ifade ettiği "savaş, bazı insanların düşündüğü gibi, Atina'da değil, Atina'nın kaynaklarının çıkarıldığı yerlerde yapılacaktır"<sup>95</sup> düşüncesi gösterilebilir. Yazarın bu söz konusu eserinde Atina ve Sparta arasındaki Peloponnesos savaşlarının nedeni olarak Atinalıların aşırı güçlenmeleri ve Spartalılar'ın onları tehdit olarak görmesi belirtilse de, yukarıdaki düşünceden aslında savaşın bir diğer nedeni olarak, tarafların doğal kaynaklar ve ekonomi üzerinde üstünlük kurma mücadelesi olduğunu anlaşılmaktadır.

Erken jeoekonomik düşünce çerçevesinde Merkantilizmin (XV-XVIII yüzyıllar arasında gelişen felsefi ekonomik düşünce) temel felsefesine ve uygulamasına bakıldığında ise temel amacın güce ulaşmak olduğu ve güce ulaşmanın en önemli yöntemi olarak zenginliğin görüldüğü anlaşılmaktadır. Altın, gümüş ve diğer değerli madenler zenginliğin ve gücün kaynağı olarak gözükmektedir. Yani, "bir ülke ne kadar değerli madene sahipse o kadar güçlüdür" düşüncesi vardır. Ülkenin sahip olduğu

---

<sup>93</sup> Şükrü İnan, "Dünyada ve Türkiye'de Jeoekonomi Çalışmaları ve Jeoekonomi Öğretimi", *Bilge Strateji*, C. 2, S. 4 (Bahar 2011), s. 86.

<sup>94</sup> Stanislav S. Lachininskii, Anatoly A. Anokhin., "Evolution of the Ideas and Contents of Geoeconomic Studies", *Regional Research of Russia*, C. 5, S. 1 (2015), s. 90.

<sup>95</sup> Crete Üniversitesi, "The Evolution of Geoeconomics: From its historical origins to a Geoeconomic network", s. 2, [http://economics.soc.uoc.gr/macro/docs/Year/2016/papers/paper\\_1\\_135.pdf](http://economics.soc.uoc.gr/macro/docs/Year/2016/papers/paper_1_135.pdf), (e.t. 12.10.2018).

değerli madenlerin miktarını artırmak için Merkantilizmin ileri sürdüğü formül ise ihracatın ve ticaretin artırılması, buna karşılık ithalatın azaltılmasıdır.<sup>96</sup> Merkantilizmin günümüz düşüncesinde geçerliliği kalmamakla beraber konuyu jeoekonomik düşünce perspektifinden ele aldığımızda o dönem koşulları içerisinde zenginliğin ve ticaretin politikanın temel araç ve yöntemi olarak kullanılmaya çalışıldığını görmekteyiz. Zira zenginlik güce, güç ise güvenliğe işaret etmekteydi. Bir başka ifade ile özelde zenginlik, genelde ise güç politikanın özünü oluşturmaktaydı.

Modern jeoekonomik düşüncede gelişmelerin XX yüzyılın başlarından itibaren ortaya çıktığını söyledik. Bu noktadan hareketle modern jeoekonominin gelişimini üç temel aşamaya ayırarak inceleyebiliriz.<sup>97</sup>

Birinci aşama 20. Yüzyılın ilk otuz yılında Batı Avrupa ve ABD’de gelişmeye başlayan dönemdir. Bu dönemde özellikle ekonomi coğrafya<sup>98</sup> düşüncesi etrafında gelişmeler kaydedilmiş ve jeoekonominin temelleri atılmıştır denilebilir.

İkinci aşama 1940-1970 yılları arasını kapsayan dönemdir. Bu dönemde özellikle askeri terminoloji çerçevesinde şekillenen jeoekonomi kavramının ilk kim tarafından kullanıldığı üzerine tartışmalara yoğunlaşmıştır. Stanislav S. Lachininskii ve Anatoly A. Anokhin’e göre jeoekonomi kavramını ilk kullanan düşünürlerden biri 1942 yılında konuya yönelik ilk yayınları ile George T. Renner olmuştur.<sup>99</sup> Deborah Cowen’e göre ise jeoekonomi kavramı ilk defa 1966 yılında Fransalı ekonomi coğrafya düşünürü olan Jacques Boudeville tarafından “Problems of Regional Economic Planning (Bölgesel Ekonomik Planlamanın Sorunları)” isimli çalışmasında kullanılmıştır. J. Boudeville bu çalışmasında büyüme kutupları teorisini jeoekonomi açısından değerlendirmiştir.<sup>100</sup> Fakat, sık sık rastlandığı gibi jeoekonomi kavramının da ilk defa kullanılması yanlışlıkla kavrama politik ve jeostratejik anlam yükleyen E. Luttwak’a atfedilmiştir. Fakat küresel ekonomik ilişkilerin ve etkileşimlerin yükselmeye başladığı dönemde jeoekonomi kavramının daha güncel ve yeniden biçimlendirilmiş versiyonunun E.

---

<sup>96</sup> Cahit Aydemir, Hüseyin Haşimi Güneş, “Merkantilizmin Ortaya Çıkışı”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 5, S. 15 (2006), ss. 136-146.

<sup>97</sup> Lachininskii, Anokhin, loc.cit.

<sup>98</sup> Ekonomi coğrafya, coğrafyanın bir dalı olarak ekonomi ve ticari konuları incelemektedir. Bkz. Nurettin Özgen, “Bilim Olarak Coğrafya ve Evrimsel Paradigmaları”, *Ege Coğrafya Dergisi*, C. 19, S. 2 (2010), ss. 1-25.

<sup>99</sup> Lachininskii, Anokhin, loc.cit.

<sup>100</sup> Deborah Cowen, Nail Smith, “After geopolitics? From the geopolitical social to geoeconomics”, *Antipode*, C. 41, S. 1 (2009), s. 38.

Luttwak tarafından ileri sürüldüğü de bilinen bir gerçektir. E. Luttwak'ın çalışmaları ile (en önemlileri olarak “From Geopolitics to Geoeconomics: The Logic of Conflict, Grammer of Trade” başlıklı makalesi, “The Endangered American Dream: How to Stop the United States from Becoming a Third World Country and How to Win the Geo-Economic Struggle for Industrial Supremacy” isimli kitabı, “Turbo Capitalism Winners and Losers in the Global Economy” başlıklı kitabı) jeoekonomi uluslararası ilişkiler çalışmalarında sık başvurulan kavramlardan biri haline gelmiştir.<sup>101</sup>

Jeoekonominin gelişiminin üçüncü ve en önemli aşaması ise 1980-1990'li yıllarda farklı ülkelerden birçok bilim adamının katkıları ile olmuştur. Bu dönem Soğuk Savaşın bitmeye başladığı ve bitiminden sonraki erken dönemi kapsamaktadır. Soğuk Savaşın bitimine kadarki süreçte varolan baskın düşünce ekonomiden ziyade ideolojilerin baskı altında geliştiği için jeopolitik ön planda idi. Fakat Soğuk Savaşın sonlarına doğru yumuşama döneminin de etkisi ile ideolojilerin baskısının büyük ölçüde kırıldığını görüyoruz. Bundan dolayı da jeoekonomiyi belirleyen önemli çalışmaların Soğuk Savaşın bitimine doğru ortaya çıktığını görmekteyiz.<sup>102</sup>

Bu çalışmalardan ilki Paul Kennedy'nin 1987 yılında yazdığı “The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and to Military Conflict From 1500 2000” çalışmasıdır. Bu çalışmasında emperyal yayılcılık tezini ortaya atıyor ve ulusal güç ve projeksiyonu üzerinde mali ve diğer ekonomik sınırlamalara dikkat çekiyor. Bu eserin dikkat çeken bir diğer tarafı ise Soğuk Savaş daha resmi olarak sonlanmadan yazılmış olmasıdır. P. Kennedy'e göre dünyanın askeri güç dengelerindeki tüm büyük değişimler, üretim dengesindeki değişimleri takip etmiştir ve ayrıca, uluslararası sistemde devletler ve imparatorlukların yükselişi ve düşüşü, Büyük Güçlerin savaşları sonucu büyük maddi kaynağa yani ekonomik kaynağa sahip olan tarafın kazandığı zafer ile belirlenmektedir.<sup>103</sup>

Bir diğer önemli çalışma 1990'da Edward Luttwak'ın yazdığı, “From Geopolitics to Geoeconomics: The Logic of Conflict, Grammer of Trade” isimli çalışma olmuştur. Bu çalışma ile jeoekonominin uluslararası ilişkiler literatüründe popülaritesi artmıştır. E. Luttwak devletler arasındaki çatışmalara uluslararası ticaretteki piyasa payı

---

<sup>101</sup> İnan, op.cit. s. 103.

<sup>102</sup> Baru, op.cit., s. 3.

<sup>103</sup> Ibid.

çerçevesinden bakılması gerektiğini ileri sürmektedir. İçinde bulunduğumuz çağı jeoekonomi çağı olarak tanımlamaktadır.<sup>104</sup> E. Luttwak'a göre günümüzde, ekonomik güç askeri güçten daha önemlidir. Örnek olarak ise SSCB'nin ekonomik gücünün yetersiz olmasından dolayı çöktüğünü belirtmektedir. Devletlerin artık bölgesel güç olmaktan ziyade ekonomik güç olmak için birbirileri ile rekabet ettiklerini ileri sürmektedir.<sup>105</sup> Ona göre, ekonomik rekabette devletlerin kullandıkları temel jeoekonomik "silahlar" ise araştırma ve geliştirmenin finanse edilmesi için devletin sistematik biçimde artan desteği, üretim sektörüne yönelik hibeleri ve düşük faizli kredilerdir.<sup>106</sup>

E. Luttwak'a göre günümüzde artık silahların yerini sermaye, askeri gelişimin yerini sivil yenilikler, garnizon ve üslerin yerini ise piyasalara nüfus etme almıştır. Ona göre, devletler azalan jeopolitik rollerini telafi edebilmek için kendi odak noktalarını jeoekonomiye çevireceklerdir.<sup>107</sup>

Bununla beraber E. Luttwak jeoekonomiyi ticari yöntemlerle, çatışma ve rekabet mantığının karışımını ifade edecek en iyi terim olarak gördüğünü, jeoekonomik gücün doğasının ise devlet ve ekonomi arasındaki ilişki tarafından belirlendiğini ifade etmektedir.<sup>108</sup>

Jeoekonomi ile ilgili Samuel Huntington'un 1993'de yazmış olduğu "Why International Primacy Matters" isimli çalışmada da bazı yön verici bilgilere yer verilmiştir. S. Huntington bu çalışmasında Denile Bell'in "ekonomi savaşın diğer yöntemlerle devamıdır" şeklindeki düşüncesinden etkilenmiştir. S. Huntington'a göre:

"Önümüzdeki yıllarda, ABD dahil diğer büyük güçlerin çıkar çatışmaları muhtemelen ekonomik meseleler üzerinden olacaktır. ABD'nin ekonomik önceliği şimdi Japonya tarafından meydan okunma ile karşı karşıyadır, gelecekte ise muhtemelen Avrupa tarafından meydan okunma ile karşı karşıya kalacaktır. Açıkçası, ABD, Japonya ve Avrupa'nın ekonomik gelişim ve uluslararası ticareti teşvik eden ortak çıkarları olmuştur. Ama bu ülkelerin aynı zamanda ekonomik büyümenin fayda ve maliyetlerinin dağılımı ve ekonomik durgunluk ya da kriz maliyetlerinin dağılımı üzerinden ciddi çıkar çatışması da vardır."

<sup>104</sup> Ksiezopolski, op.cit., ss. 105-106.

<sup>105</sup> Mamadouh, op.cit., s. 239.

<sup>106</sup> Ksiezopolski, loc.cit.

<sup>107</sup> Edward Luttwak, "From Geopolitical to Geo-economics, Logic of Conflict, Grammar of Commerce", *The National Interest*, S. 20 (1990), s. 17.

<sup>108</sup> Ibid., s. 19



Bununla beraber S. Huntington ekonominin gücün önemli bir kaynağı olduğunu belirterek, büyük devletler arasında askeri çatışmaların olmadığı bir dünyada ekonomik gücün öneminin artacağına ve devletlerin önceliği haline geleceğine işaret etmektedir.<sup>109</sup> S. Huntington, ekonomistlerin ekonominin gücün kaynağı olması konusunda kör olduklarını belirterek şunları eklemiştir:<sup>110</sup>

“Askeri rekabet alanında gücün araçları misilleme, savaş, tank, bomba, ordu vs.dir. Ekonomik rekabet alanında ise gücün araçları üretim verimliliğine, piyasa kontrolüne, ticaret fazlasına, güçlü döviz, güçlü borsa kaynaklarına, yabancı şirketlere, fabrikalara ve teknolojiye sahip olmaktır.”

Fransız bilim adamı ve politikacı Jacques Attali, 1990 yılında yayınladığı “Ufuk Çizgisi” kitabında paranın her türlü değer evrensel ölçütü olduğuna işaret ederek gelecek dünyayı “para asırı” ve “para düzeni” olarak gördüğünü belirtiyor. J. Attali, parayı toplumsal hareketliliğin ve kalkınmanın temeli olarak kabul etmektedir. Ona göre, teknolojik gelişim ve küreselleşmenin hız kazanması ile beraber dünya artık bütünleşme yolunda ilerlemektedir.<sup>111</sup>

J. Attali, piyasa ilişkilerinin tüm dünyada egemen olduğunu belirterek, bu ilişkilerin sadece finansal kaynakların serbest dolaşımını kapsamadığını, aynı zamanda bilişim teknolojilerinin de serbest dolaşımını içerdiğini ifade etmektedir. Aynı zamanda J. Attali, coğrafi, etnik, dinsel, kültürel vs. ayırt edici etkenlerden ziyade, bütünleştirici ekonomik etkenleri ön planda tutmakta, jeoekonomik ilkeler temelinde ortak pazar oluşturulması ve küreselleşmenin artık kaçınılmaz olduğunu belirtmektedir.<sup>112</sup> Yani, yeni dünya düzeninin jeoekonomik temellere dayanarak kurulduğunu belirtmektedir.<sup>113</sup> Bu yeni düzendeki siyasal sistemin demokratik, ticari sistemin serbest piyasa ilkelerine uyumlu olması gerektiğini belirterek sivil ve özgür yönetime üstünlük vermektedir.<sup>114</sup>

Matthew Sparke “Excavating The Future In Cascadia: Geoeconomics And The Imagined Geographies Of A Cross-Border Region” isimli çalışmasında jeoekonomiyi, küresel ekonomide konumsallık üzerinden daha genel bir mücadeleyi tanımlamak anlamında kullanmaktadır. Buradaki mücadele sözü ile anlatmaya çalıştığı şey, belli

---

<sup>109</sup> Troxell, op.cit., s. 7.

<sup>110</sup> Baru, loc.cit.

<sup>111</sup> Hasanov, op.cit., ss. 100-101.

<sup>112</sup> Ibid.

<sup>113</sup> Ibid., s. 375.

<sup>114</sup> Ibid., s. 102.

bölgelerin, şehirlerin ve kıtaların kendi çıkar alanlarını genişletmek için görüşlerini yaymalarındır. M. Sparke, jeoekonominin E. Luttwak tarafından “ticaret üzerinden yürütülen devletler arası rekabet” olarak görülmesine karşı çıkıyor ve devlet merkezli olmayan bir duruş sergiliyor.<sup>115</sup>

Jeoekonomik düşüncenin oluşmasında önemli rol oynayan bir diğer düşünür Pascal Lorot’tur. P. Lorot gelişmiş ülkeler arasındaki ilişkilerin askeri çatışmalardan ziyade ekonomik rekabete dayandığını ifade etmektedir. Ama yine de, 1991 sonrasında askeri çatışmaların sayısı arttığını belirterek, çatışmaların büyük devletlerin jeopolitik ve ekonomik çıkarları ile belirlendiğini söylemektedir. P. Lorot dış piyasalara girme ve teknolojik üstünlük kazanma yolunda devletlerin anahtar pozisyonda olduklarını belirtmektedir. Bundan dolayı, devletlerin jeoekonomik stratejilerde önemli rolü vardır.<sup>116</sup>

P. Lorot, ekonomik stratejilerin analizi şeklinde yorumladığı jeoekonominin iki önemli amacından bahsetmektedir. Bunlardan birincisi, ulusal ekonomilerini korumaya çalışan devletin kritik öneme sahip olduğunu düşündükleri teknolojiler üzerinde denetim sağlamak, ikincisi ise ulusal şirketlerin dünya piyasasının belli bir kısmı üzerinde etkili olması veya ele geçirmesi için politika uygulamaktır.<sup>117</sup>

Bununla beraber P. Lorot, ABD ulusal politik-ekonomik sisteminin, jeoekonomik üstünlük veya hegemonya için en uygun sistem olduğunu belirtiyor. Bunun nedeni ise, ABD’nin uluslararası ekonomik kurumların yapısını şekillendirebilmesi, etkin bir ekonomik istihbarat sistemine sahip olması ve Amerikan çıkarlarının başarısı için birlikte çalışan Hazine, Tarım ve Devlet Güvenliği departmanlarından oluşan bir savunma ağına güvenebilmesidir.<sup>118</sup>

---

<sup>115</sup> Matthew Sparke, “Excavating The Future In Cascadia: Geoeconomics And The Imagined Geographies Of A Cross-Border Region”, *BC Studies*, S. 127 (2000), ss. 12-13.

<sup>116</sup> Lachinskii, Anokhin, op.cit., s. 91.

<sup>117</sup> İnan, op.cit., s. 103.

<sup>118</sup> Nicolò Biscottini, “A Middle Power in a Regional Context: Italy’s Economic Security, the MENA Region and the Leonardo-Finmeccanica Case”, (Master Thesis), Roma: LUISS Guido Carli University Department of Political Science, 2016, s. 53.

Son olarak ise şunu belirtelim ki, P. Lorot, devletlerin ekonomik zenginliğini gücün ölçülmesi için bir standart veya ölçü olarak görmekte ve devletlerin ekonomik çıkarlarının politik çıkarlarına öncülük ettiğini ileri sürmektedir.<sup>119</sup>

Jeoekonomik düşüncede önemli olan yaklaşımlardan biri de Klaus Solberg Sølein'in "Goeconomics" isimli kitabındaki düşüncelerdir. K. S. Sølein, jeoekonomiyi, içinde bulunduğumuz küreselleşme döneminde jeopolitik mantığın bir devamı olarak görmektedir. Ona göre jeoekonomi, sürdürülebilir bir rekabet avantajı elde etmek amacıyla kaynakların mekansal, kültürel ve stratejik yönlerinin incelenmesidir. Bununla beraber jeoekonominin askeri ve politik faaliyetlerle ilgilenmediğini, buna karşılık ekonomik faaliyetlerle ilgilendiğini ileri sürmektedir.<sup>120</sup>

Carlo Jean ve Paolo Savona'ya göre ise jeoekonomi endüstriyel olarak gelişmiş ülkelerde, askeri jeopolitiğinin yerini alacak ekonomik jeopolitiktir. Onlar jeoekonominin jeopolitik temellerini vurgulamakta ve jeoekonomini, uluslararası sistemin halen kilit unsurları olarak kalan devletlerin rekabet gücünü artırmak için politika ve stratejileri araştıran bir disiplin olarak tanımlamaktadırlar.<sup>121</sup>

C. Jean ve P. Savona, jeopolitiğin önemli aracı olan ve devletler arasında hiyerarşiyi belirleyen askeri gücün, artık geleneksel rolünü kaybettiğini vurguluyorlar. Aynı zamanda iki kutuplu dünya düzeninin ortadan kalkmasından sonra jeoekonominin uluslararası düzenin temel parametresi haline geldiğini belirtiyorlar.<sup>122</sup>

Daha sonra her iki yazar kendi çalışmalarını jeoekonomi ve jeopolitik ekonomi arasındaki farkı açıklamak üzerine yoğunlaştırıyorlar. İlk bakışta bu iki kavram arasında fazla bir farklılık gözükmesine de aslında aralarında ince bir farkla da olsa farklılık vardır. C. Jean'a göre jeopolitik ekonomi saf jeoekonomiden farklıdır. Çünkü, jeopolitik ekonomi pratik olarak teknoloji ve ekonomi ile toplum ve kamu kurumları arasındaki ilişkilere daha fazla yoğunlaşmaktadır. Hedef uluslararası piyasalarda daha büyük pay alabilmek için ulusal politik-ekonomik sistemin geliştirilmesidir. Jeoekonomi ise,

---

<sup>119</sup> Ksiezopolski, op.cit., ss. 108-109.

<sup>120</sup> Klaus Solberg Sølein, *Goeconomics*, 1. Edition, Frederiksberg: Ventus Publishing ApS, 2012, s. 8.

<sup>121</sup> Lachininskii, Anokhin, loc.cit.

<sup>122</sup> Ibid.

küresel piyasalarda rekabete dayalı bir ulusal politik-ekonomik sistem oluşturan önkoşulları incelediğinden daha genel kavramdır.<sup>123</sup>

Jeopolitik ekonomi ile jeoekonomi arasında farklılık olması ile ilgili P. Savona da C. Jean ile aynı görüştedir. Ona göre, jeoekonomi belli bir ülkenin coğrafi, demografik ve politik özelliklerini dikkate alınması ile ekonomiye öncelik verilmesini savunan bir disiplindir. Jeopolitik ekonomi ise daha çok ülkelerin coğrafi konumu ve demografik özelliklerini hesaba katarak, uluslararası ilişkilerin küresel kalkınma üzerindeki etkisinin araştırılmasına daha fazla odaklanmaktadır. P. Savona'ya göre, jeopolitik ekonominin amacı tüm dünyada insanların ekonomik ve sosyal koşullarının iyileştirilmesidir.<sup>124</sup>

Sonuç olarak, jeoekonomi kavramı ile ilgili görüşlerini ifade eden yazarların bu bilim dalına yönelik sergiledikleri yaklaşımları üç ayrı grupta toplayabiliriz.

1. Jeoekonomi jeopolitik kapsamında gelişen ve jeopolitiğe dahil olan bir kavramdır.

2. Dünya sisteminin jeoekonomik ilerleyişi ekonomik üstünlük veya hegemonya ile açıklananlıdır.

3. Jeopolitik artık modası geçmiş bir kavramdır ve yeni dünya düzenine geçişle beraber söz konusu kavramın önemi azalmakta, buna karşılık jeoekonominin ise önemi artmaktadır.<sup>125</sup> Bu grubu savunanlar jeopolitiğin jeoekonomiye doğru evrilmesinden ve giderek bağımsızlaşmasından bahsetmektedirler.

### 3.4. JEOPOLİTİK VE JEOEKONOMİ'YE KARŞILAŞTIRMALI BİR BAKIŞ

Yukarıda da belirttiğimiz gibi jeoekonomi kavramını jeopolitiğinin bir parçası olarak gören yaklaşımlarla beraber, jeoekonomiyi ayrı bir disiplin, ayrı bir bilim dalı olarak görenler de vardır. Bundan dolayı jeoekonomi kavramının daha iyi anlaşılması için jeopolitikle aralarındaki farkın da araştırılması gerekmektedir.

---

<sup>123</sup> Biscottini, op.cit. ss. 54-55.

<sup>124</sup> Biscottini, op.cit., s. 55.

<sup>125</sup> Scekcic Radenko, Draskovic Mimo, Delibasic Milica, "Neoliberalism in geoeconomics: the case of Southeast Europe", *Journal of International Studies*, C. 9, S. 1 (2016), s. 69.

Şimdiye kadarki açıklamalarımızdan da belli olduğu üzere jeoekonomi politikaya önem vermekle beraber, ekonomiye, teknolojiye ve coğrafyaya da büyük önem atfetmektedir. Bununla beraber jeoekonomi, devletlerin temel çıkarlarının ekonomik öncelikler olduğu düşüncesinden hareketle buna uygun stratejiler üretmektedir. Aslında ise ekonominin devletler arasındaki ilişkilerde belirleyici statüsü yeni bir yaklaşım değildir. Bu statü insanlık tarihi kadar eskidir de diyebiliriz.

Buna karşılık jeopolitik de yeni bir kavramsallaşma olsa da temellerinin antik çağda olduğunu belirtmiştik. Bununla beraber jeopolitiğin “altın çağı” olarak belirteceğimiz dönemin ise Soğuk Savaş dönemi olduğu bilinmektedir. Ama Soğuk Savaşın bitimi ile beraber mevcut konjektürü yorumlamada jeopolitik yetersiz kalmıştır. Jeopolitikten geri kalan bu boşluğu doldurmak için ise jeoekonomi kavramı geliştirilmeye başlanmıştır. Jeopolitikle jeoekonomiyi karşılaştırmadan önce jeopolitiğin temsil ettiği Soğuk Savaş dönemi ile jeoekonominin üstünlük kazandığı Soğuk Savaş sonrası dönemde ekonomiyi baz alarak temel farklılıklarına kısaca değinelim.

**Tablo 1:** Soğuk Savaş Dönemi ve Soğuk Savaş Sonrası Dönem Arasındaki Temel Ekonomik Farklılıklar.

<b>Soğuk Savaş Dönemi</b>	<b>Soğuk Savaş Sonrası</b>
Almanya ve Japonya'nın yeniden inşası	Almanya ve Japonya'nın önemli ekonomik merkezler haline gelmeleri
Batı bloku, Doğu bloku ve Bağlantısızlar olmakla üç dünya ve iki süpergüç	Tek kutuplu düzen ve ardından hegemonyası sorgulanan ABD, ekonomik çokkutupluluk.
Zayıf Çin, SSCB	Yükselen Çin, toparlanan Rusya
Karmaşık karşılıklı bağımlılığı ortaya çıkması	Küreselleşme içinde karmaşık karşılıklı bağımlılığı yükselmesi
İdeoloji, ittifak, askeri güce dayalı jeopolitik	Ekonomik, teknoloji, doğal kaynaklara dayalı jeoekonomi
İkitaraflılık, altulusculuk	İki taraflılık ve çok taraflılık, ulusalcılık ve ulusüstücülük
Borç krizi ve devrimlerle anılan Üçüncü Dünya	Etnik, dinsel, ulusal krizler, parçalanma ve entegrasyon

Karteller (OPEC)	Bölgeselcilik (APEC, NAFTA) ve bölgeselleşme (büyüme üçgenleri)
Uluslararası politikanın üstünlüğü	Ulusal politikanın üstünlüğü

**Kaynak:** Şükrü İnan, “Dünyada ve Türkiye’de Jeoekonomi Çalışmaları ve Jeoekonomi Öğretimi”, *Bilge Strateji*, C. 2, S. 4 (2011), s. 83.

Jeopolitik ve jeoekonomi arasında farklılıkla ilgili olarak ilk önce şunu söyleyebiliriz ki, jeopolitiğin daha çok askeri ve politik güç, imparatorluklar vs. ile özdeşleşmesine karşılık jeoekonomi, “bölgesel ekonomi”, “bölgesel ekonomik birlikler”, “ekonomik dünya”, “ekonomik egemenlik”, “küresel iletişim alanı ve bu alanın yönetimi”, “küresel internet alanı ve bu alanın kontrolü”, “bölgesel ekonomik çıkarlar” gibi konuların üzerine yoğunlaşmıştır.<sup>126</sup>

Jeopolitik ve jeoekonomi arasında yapılan önemli karşılaştırmalardan biri M. Sparke tarafından yapılmıştır.

**Tablo 2:** M. Sparke’nin Jeopolitik ve Jeoekonomi Karşılaştırması.

<b>Jeopolitik</b>	<b>Jeoekonomi</b>
İmparatorluklar çağının sonunda ortaya çıkmıştır	Soğuk Savaşın sonunda ortaya çıkmıştır
Serbest ticaretin azaldığı, ulusal otarşinin arttığı dönemde gelişmiştir	Serbest ticaretin arttığı, ulusal özerkliğin azaldığı dönemde gelişmiştir
Dünya sistemi üzerinde üstünlük kurmak için devletler arasında hegemonya üzerinden yapılan mücadeleyi yansıtmaktadır	ABD’nin üstün olduğu fakat emperyal üstünlüğün olmadığı, küresel hegemonik sistem içindeki mücadeleyi yansıtır
Teorik temeli askeriye tabanından gelen yazarlar tarafından oluşturulmuştur	Teorik temeli iş dünyasından gelen yazarlar tarafından oluşturulmuştur
“Egemenlik”, “ittifak” ve “düşman” dili ile içişleri ve dış işlerini ayırımı yapılmıştır	İç ve dış işler ayrımı “egemenlik”, “ortak riskler” ve “intermestic politika” <sup>127</sup> dili ile daha da karmaşıklaşmıştır

<sup>126</sup> Hasanov, op.cit., s. 235.

<sup>127</sup> Intermestic politika – Hem uluslararası hem de ulusal konularla ilgili politika anlamına gelmektedir. International ve domestic sözcüklerinin bileşiminden oluşmaktadır. Detaylı bilgi için bakınız: <http://www.yourdictionary.com/intermestic>, (e.t. 15.10.2018).

Politika “güvenlik” amacı ile kurulan ittifaklara ve hakimiyetlere odaklanmıştır	Politika “ekonomik kaldıraç” amacı ile rekabete ve ortaklıklara odaklanmıştır
İdealleştirilmiş konu: vatandaşlar ve askerler	İdealleştirilmiş konu: tüketiciler ve yatırımcılar
“Demir perde”, bloklar, ulus devletler etrafında oluşturulmuş bölgesel oluşumlar	Bağlılık, bölgesel devletler, internet etrafında oluşturulmuş bölgesel oluşumlar
Sınırlarla bellidir	Sınırsızlıklar, iletişim ağı ile bellidir

**Kaynak:** Matthew Sparke, “Excavating the Future in Cascadia: Geoeconomics and the Imagined Geographies of a Cross-Border Region”, *BC Studies*, S. 127 (2000), s. 14.

Jeopolitik ve jeoekonomiyi güç dengesi açısından karşılaştıracak olursak jeopolitik için iki önemli unsur vardır: coğrafya ve ideoloji. Jeoekonomi için ise önemli unsurları, dış piyasalara olan bağımlılığın azaltılması, enerji başta olmakla doğal kaynaklara kolay yoldan ulaşım veya kendi ihtiyacı karşılayabilme imkanı, yeterli ve ucuz işgücü imkanı biçiminde sıralayabiliriz.<sup>128</sup>

Son olarak ise jeopolitik ve jeoekonomi arasındaki stratejik farkları incelemek için aşağıdaki tabloya bakabiliriz.

**Tablo 3:** Jeopolitik ve Jeoekonomin Stratejik Farkları.

<i>Hegemonik Güçte</i>	<b>Jeoekonomik</b>	<b>Jeopolitik</b>
Operasyonel birim	Ekonomik	Askeri
Görünürlük	Gizli	Açık
Mantık	Selektif destekler	Karşılaşma (savaş gibi)
<i>Hedef Ülke veya Bölgede</i>		
Tehdit Algısı	Düşük-orta	Yüksek
Etki – tepki	Merkezden uzaklaşan	Merkeze yönelen

<sup>128</sup> Aykın, loc.cit.

Davranışsal eğilim	Görünür olmadığından dengeleme yönünde karşı tepki oluşturma	Dengeleme stratejisi veya hegemonik güç ile iş birliği
--------------------	--	--

**Kaynak:** Kemal Erkişi, “İktisadi Gücün Stratejik Kullanımı: Jeoekonomi”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 10, S. 52 (Ekim 2017), s. 1033.

Bu noktada şunu belirtmemiz gerekmektedir ki, çoğu zaman askeri yöntemleri kullanarak savaş veya çatışma olarak karşımıza çıkan jeopolitikte yapılanı inkar etmek zordur. Buna karşılık ekonomik yöntemlerle özellikle selektif ekonomik desteklerle yürütülen jeoekonomik operasyonlarda ise gizlilik ön plandadır. Bununla beraber jeoekonomik bir operasyon jeopolitik bir operasyonla karşılaştırıldığında görünür olmadığından dolayı hedef ülke veya koalisyon arasında merkezden uzaklaşma eğilimini artırarak parçalanma ve bölünmelere neden olabilir.<sup>129</sup>

---

<sup>129</sup> Kemal Erkişi, “İktisadi Gücün Stratejik Kullanımı: Jeoekonomi”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 10, S. 52 (Ekim 2017), ss. 1031, 1032.



## İKİNCİ BÖLÜM

### ÇİN'İN JEOKONOMİK GİRİŞİMİ OLARAK KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ

#### 1. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ'NİN ORTAYA ÇIKIŞI, AMACI VE İÇERİĞİ

Çin'in küresel dünyaya yönelik bir atılımı olarak değerlendirilen Kuşak-Yol İnisiyatifi birbirine bağlı olan iki önemli projeden oluşmaktadır. Bunlardan ilki "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı", ikincisi ise "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" projeleridir. "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" projesini, Çin Devlet Başkanı ve Çin Komünist Partisi Genel Sekreteri ünvanlarını taşıyan Xi Jinping Eylül 2013 tarihinde Kazakistan ziyareti sırasındaki konuşmasında ifade etmiş ve ortak bir girişimle bu projenin gerçekleştirilmesinin önemini vurgulamıştır. "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" projesi ise Ekim 2013'te X. Jinping'in Endonezya ziyareti zamanı parlamentoda yaptığı konuşmasında dile getirilmiştir.<sup>130</sup> Her iki projenin ilan edilmesinin arkasında yatan en önemli nedenlerden biri Çin'in komşuları ve çevresindeki ülkelerle ilişkilerini açıklayacak net bir stratejiye sahip olmayışı, bir diğeri ise Çin'in küresel ölçekte girişimlerde bulunma zorunluluğu olmuştur. Çin bu iki alanda olan boşluğu doldurmak amacı ile yukarıdaki söz konusu iki projeyi gerçekleştirmeye çalışmaktadır.

24-25 Ekim 2013 tarihinde gerçekleştirilen "Çin'in Periferyal Diplomasisi" isimli konferansta X. Jinping Çin ile komşu ülkeler arasındaki ilişkilerin önemine vurgu yaparak, Çin'in periferiyal diplomasisinin temel hedefinin komşular arasındaki dostluk ve ortaklık ilişkilerinin geliştirilmesi olduğunu belirtmiş ve komşulardaki istikrar ve gelişimin Çin'i de olumlu yönde etkileyeceğini bildirmiştir.<sup>131</sup> Bu konferans Çin'in komşularına yönelik strateji oluşturma isteğinin bir göstergesi olmuştur. Aynı yılın Kasım ayında gerçekleştirilen Çin Komünist Partisinin 3. Genel Oturumu'ndan sonra

---

<sup>130</sup> Huang Ying, "Enhancing Foreign Direct Investment in South Asia: Case of One Belt One Road and Asian Infrastructure Investment Bank", *Strengthening Peace and Cooperation in South Asia: Incentives and Constraints*, ed. Sarah Siddiq Aneel, Islamabad: Islamabad Policy Research Institute, Haziran 2017, s. 39.

<sup>131</sup> Çin Çevre ve Kalkınma Uluslararası İşbirliği Konseyi, "Important Speech of Xi Jinping at Peripheral Diplomacy Work Conference", 30.10.2013, [http://www.cciced.net/cciceden/NEWSCENTER/LatestEnvironmentalandDevelopmentNews/201310/t20131030\\_82626.html](http://www.cciced.net/cciceden/NEWSCENTER/LatestEnvironmentalandDevelopmentNews/201310/t20131030_82626.html), (e.t. 27.12.2018).

ise “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” projelerinin artık Kuşak-Yol veya Kuşak-Yol olarak isimlendirilmesi kararı verilmiştir. Yani Kuşak-Yol İnisyatifinin bir ayağını “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı” oluştururken, diğer ayağını “21. Yüzyılın Deniz İpek Yolu” oluşturmaktadır. Bu oturumda söz konusu projeye olan desteğin artırılmasının önemi vurgulanmıştır. Böylece, Kuşak-Yol İnisyatifi Çin’in dış politika stratejisi olarak kendi yerini almıştır.<sup>132</sup>

Kuşak-Yol İnisyatifi Güney Asya’dan 7, Güneydoğu Asya’dan 11, Doğu Asya’dan 1, Orta Asya’dan 6, Güney Kafkasya’dan 3, Orta Doğu’dan 15, AB üyesi ülkeler’den 14, AB üyesi olmayan Avrupa ülkeleri’nden 8, Afrika’dan 1 ülke olmak üzere toplam 66 ülke tarafından desteklenmektedir. Son olarak İtalya’nın da katılımı ile bu sayı 66’ya ulaşmıştır. İtalya Kuşak-Yol İnisyatifi’ni destekleyerek inisiyatife katılan ilk G7 üyesi devlet olmuştur.<sup>133</sup> Kuşak-Yol İnisyatifi’ni destekleyen ülke sayısını 65’e çıkaran ilk büyük dalga genişleme 14-15 Mayıs 2017 tarihinde gerçekleştirilen “Kuşak ve Yol” isimli toplantı ile gerçekleştirilmiştir. Söz konusu toplantıya 29 ülke lideri ile beraber, 130 ülkeden 1500 üzeri temsilci katılmıştır.<sup>134</sup> Günümüzde Kuşak-Yol İnisyatifi’ni destekleyen ülkeler Tablo 4’te gösterilmiştir.

**Tablo 4:** Kuşak-Yol İnisyatifi Ülkeleri.

Güney Asya	Hindistan, Pakistan, Bangladeş, Nepal, Butan, Sri Lanka ve Maldivler
Güneydoğu Asya	Endonezya, Malezya, Singapur, Tayland, Vietnam, Laos, Myanmar, Kamboçya Filipinler, Brunei ve Doğu Timor
Doğu Asya	Moğolistan
Orta Asya	Afganistan, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Tacikistan ve Kırgızistan
Güney Kafkasya	Ermenistan, Gürcistan ve Azerbaycan

<sup>132</sup> Arzu Durdular, “Çin’in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi”, *Avrasya Etüdlere*, C. 49, S. 1 (2016), s. 79.

<sup>133</sup> Habertürk, “İtalya ile Çin, 'Yeni İpek Yolu' için mutabakat imzaladı”, 25.03.2019, <https://www.haberturk.com/italya-ile-cin-yeni-ipek-yolu-icin-mutabakat-imzaladi-2412043#>, (e.t. 14.04.2019).

<sup>134</sup> Baker Mckenzie, “Belt & Road: Opportunity & Risk, The prospects and perils of building China’s New Silk Road”, *Silk Road Associates Report*, s. 8, [https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker\\_mckenzie\\_belt\\_road\\_report\\_2017.pdf](https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker_mckenzie_belt_road_report_2017.pdf), (e.t. 14.04.2019).

Orta Doğu	İran, Irak, Türkiye, Suudi Arabistan, Yemen, Umman, Birleşik Arap Emirlikleri, Katar, Bahreyn, Kuveyt, Suriye, Ürdün, Lübnan, İsrail ve Filistin
AB üyesi ülkeler	Polonya, Litvanya, Estonya, Letonya, Çekya, Slovakya, Macaristan, Slovenya, Hırvatistan, Romanya, Kıbrıs, Bulgaristan, Makedonya ve İtalya
AB üyesi olmayan Avrupa ülkeleri	Arnavutluk, Bosna Hersek, Karadağ, Sırbistan, Rusya, Belarus, Ukrayna ve Moldova
Afrika	Mısır

**Kaynak:** Fei Xu, *The Belt and Road: The Global Strategy of China High-Speed Railway*, Şangay: Truth and Wisdom Press, 2018, s. 50.

Çin Kuşak-Yol İnisiyatifi kapsamındaki “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” projesini ilan etmeden önce AB ve ABD tarafından benzer isimli projeler gündeme getirilmiştir. Bunlardan ilki AB tarafından SSCB dağıldıktan sonra ortaya çıkmış yeni devletlere yönelik geliştirdiği projedir. Bu proje “21. Yüzyılın Yeni İpek Yolu” olarak da isimlendirilen TRACECA projesidir. Projenin temel amacı AB’nin yardımları ile eski İpek Yolu olarak tanımlanan bölgede doğu-batı ticaretinin yeniden canlandırılması, ulaştırma ağlarının genişletilmesi, yük taşımacılığının geliştirilmesi, teknik yardımın sağlanması olmuştur.<sup>135</sup> Eski İpek yolunu canlandırılması düşüncesi ilk defa 1990 yılının Eylül’ünde Eduard Shevardnadze tarafından Uluslararası Vladivostok Konferansında ortaya atılmıştır.<sup>136</sup> Daha sonra bu düşünce TRACECA çerçevesinde geliştirilmeye başlanmış ve birçok devlet tarafından ilgi ve destek görmüştür. Günümüzde TRACECA’ya üye olan 13 devlet bulunmaktadır: Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna ve Özbekistan.<sup>137</sup> Yani genel olarak TRACECA veya “21. Yüzyılın Yeni İpek Yolu”, Avrupa ve Asya arasında köprü kurmak için Karadeniz Havzası, Hazar Havzası, Orta Asya ile AB arasındaki ulaşım ve iş birliği projedir.

<sup>135</sup> Adem Üzümcü, Sıdıka Akdeniz, “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”, *Avrasya Etüdüleri*, C. 45, S. 1 (2014), ss. 177-178.

<sup>136</sup> Teimuraz Gorshkov, George Bagaturia, “TRACECA- Restoration of Silk Road”, *Japan Railway & Transport Review*, S. 28 (28 Eylül 2001), s. 51-52.

<sup>137</sup> TRACECA, “TRACECA Member Countries”, 2017, <http://www.traceca-org.org/en/countries/>, (e.t. 27.12.2018).

Daha sonra ise “Yeni İpek Yolu” ifadesi 2009-2013 yılları arasında ABD Dışişleri Bakanlığı görevi yapan Hillary Clinton’un Temmuz 2011’de Hindistan’da yaptığı konuşmasında kullanılmıştır. H. Clinton:

“Hindistan piyasasının dünyaya açılması daha zengin bir Hindistan ve aynı zamanda, daha zengin Güney Asya demektir. Bu zenginlik daha sonra Orta Asya ve Asya Pasifik coğrafyasına doğru yayılacaktır... Tarihsel olarak, Güney ve Orta Asya ülkeleri, İpek Yolu adı verilen geniş yayılmış ticaret ağı ile birbirine ve kıtanın geri kalan kısımlarına bağlanmakta idi. Hint tüccarları, Çin Seddi’nden, Bosfor boğazının kıyılarına kadar her yerde, baharatlar, değerli taşlar ve tekstil ürünlerinin yanı sıra fikir ve kültürlerle ticaret yapıyorlardı. Yeni İpek Yolu’nu oluşturmak için birlikte çalışalım. Bu Yeni İpek Yolu adaşı gibi tek bir güzergah değil, aynı zamanda ekonomik ve transit bir ağ oluştursun. Bu da demiryolları, hızlı tren hatları, otoyollar, enerji hatları gibi altyapısı projelerinin oluşturulması anlamına gelmektedir.” diye belirtmiştir.<sup>138</sup>

Bu incelemelerden de görüldüğü üzere eski İpek Yolunun yeniden canlandırılması düşüncesi 1990’lı yıllardan itibaren ortaya atılmış bir düşüncedir. Günümüzde ise Çin bu düşüncüyü yeniden ele alarak biraz daha ileri taşımak sureti ile revize etmiştir. Şöyle ki, AB ve ABD’nin İpek Yolu konseptlerinden farklı olarak Çin’in “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” projeleri kara ile beraber deniz üzerinden iletişime de önem vermektedir. Yani AB ve ABD’nin öngördüğü “İpek Yolu” sadece kara bağlantısını içerirken, Çin’in Kuşak-Yol kapsamında öngördüğü güzergahlar hem karadan hem de deniz üzerinden gerçekleştirilmektedir. Güzergahlarla ilgili detaylı bilgiye ileride değinilecektir.

## 1.1. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN İLKELERİ

Kuşak-Yol İnisyatifinin temel ilkeleri Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Çin Halk Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı ve Ulusal Gelişim ve Reform Komisyonluğu tarafından 28 Mart 2015 tarihinde ortak yayınlanmış, “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolunun Ortak İnşa Edilmesi ile ilgili Vizyon ve Eylemler” isimli bildiri ile belirlenmiştir. Bildiriye dayanarak söz konusu ilkeleri şu şekilde sıralayabiliriz:<sup>139</sup>

<sup>138</sup> ABD Dışişleri Bakanlığı, “Remarks on India and the United States: A Vision for the 21st Century”, 20.08.2011, <https://2009-2017.state.gov/secretary/20092013clinton/rm/2011/07/168840.htm>, (e.t. 27.12.2018).

<sup>139</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 07.01.2019).

- Kuşak-Yol İnisyatifi BM amaç ve ilkeleri ile aynı çizgidedir. Söz konusu inisyatif barış içinde birarada yaşamının beş ilkesini<sup>140</sup> desteklemektedir.
- Kuşak-Yol İnisyatifi iş birliğine açıktır. İnisyatif Tarihi İpek Yolunu kapsamaktadır, fakat bu tarihi bölge ile de sınırlandırılmamalıdır. Zira tüm ülkeler, bölgeler ve uluslararası organizasyonlarla iş birliği yapılabilir ve böylece daha geniş bölgeler bu iş birliğinden faydalanabilir.
- Kuşak-Yol İnisyatifi, uyumlu ve kapsayıcıdır. Yani inisyatif, medeniyetler arası hoşgörüyü savunuyor, farklı ülkeler tarafından belirlenmiş farklı gelişim yöntemleri ve usullerine saygı duyuyor ve kültürler arası diyalogu destekliyor.
- Kuşak-Yol İnisyatifi piyasa işlemlerine uyumludur. İnisyatif, piyasa kurallarına ve uluslararası normlara uyacak, işletmelerin temel rolü ve kaynak paylaşımında piyasa belirleyici rol oynayacak ve hükümetlerin görevlerini yerine getirmelerine olanak tanınacaktır.
- Kuşak-Yol İnisyatifi karşılıklı fayda sağlamaya savunmaktadır. İnisyatif, ilgili tüm tarafların çıkarlarını ve kaygılarını uzlaştırmakta, iş birliği için “en büyük ortak paydaya” gelmeye ve çıkarların uyumunu sağlamaya ve bu çerçevede tüm tarafların bilgeliği ve yaratıcılığını, güçlü yönlerini ve potansiyellerini tam anlamıyla göstermeye çalışmaktadır.

## 1.2. KUŞAK-YOL İNİSYATİFİNİN ÇERÇEVESİ

“İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolunun Ortak İnşa Edilmesi ile ilgili Vizyon ve Eylemler” isimli bildiriye Kuşak-Yol İnisyatifinin ilkeleri ile beraber çerçevesi ile ilgili de önemli bilgilere yer verilmiştir. Bunlar:

- Kuşak-Yol İnisyatifi kazan-kazan iş birliği için bir yol sunmaktadır. Söz konusu inisyatif ortak gelişimi ve refahı teşvik etmekte, karşılıklı uzlaş ve

<sup>140</sup> Beş ilke: ülke bütünlüğüne ve egemenliğine karşılıklı saygı, karşılıklı saldırmazlık, içişlerine karışmama, eşitlik ve karşılıklı fayda, barış içinde bir arada yaşama. Bkz: Ömer Göksel İşyar, *Karşılaştırmalı Dış Politikalar*, 2. baskı, Bursa: Dora Yayıncılık, 2013, s. 158.

güveni sağlamak yolu ile barış ve dostluklara yönelik bir girişimi ifade etmektedir. Çin hükümeti barışı ve iş birliğini, açıklığı ve kapsayıcılığı, karşılıklı bilgi edinme ve karşılıklı faydayı desteklemektedir. İnisiyatif, tüm alanlarda pratik iş birliğini teşvik etmekte ve karşılıklı politik güven, ekonomik entegrasyon ve kültürel kapsayıcılık ile karakterize edilen ortak kader, çıkar ve sorumluluk toplumu inşa edilmesine çalışmaktadır.<sup>141</sup>

- Kuşak-Yol İnisiyatifi Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarından geçmekle beraber, Doğu Asya ekonomisi ile gelişmiş Avrupa ekonomisi arasında ilişki kurmakta ve ekonomik gelişme için büyük potansiyeli olan ülkeleri kapsamaktadır. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı projesi ile Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa'nın bir araya getirilmesine odaklanılmıştır. Bunun için de Çin'in hem Güney Asya, Güney Doğu Asya ve Hint okyanusu ile hem de Orta Asya ve Batı Asyadan geçerek Akdeniz ve Basra Körfezi ile bağlantısının kurulması gerekmektedir. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projesi ise Güney Çin denizinden geçerek Çin kıyılarından Güney Pasifik'e ulaşmakla beraber, aynı zamanda Güney Çin denizi ve Hint okyanusunu geçerek Çin kıyılarından Avrupa'ya ulaşmak için tasarlanmıştır<sup>142</sup> (güzergahlarla ilgili detaylı bilgiye ileride değinilecektir).

- Kuşak-Yol İnisiyatifi karada uluslararası taşıma güzergahlarını kullanarak, güzergah üzerindeki merkezi şehirlerden geçerek ve sanayi şehirlerini kullanarak “Avrasya Ekonomik Köprüsü”nün ortak inşasına ve Çin-Moğolistan-Rusya, Çin-Orta Asya-Batı Asya ve Çin-Hindistan ekonomik kuşaklarının geliştirilmesine önem vermektedir. Bildiride bu dört güzergaha ek olarak Çin-Pakistan ve Çin-Hindistan-Myanmar ekonomik koridorlarının Kuşak-Yol İnisiyatifi ile yakından bağlantılı olmasından dolayı aralarında daha yakın iş birliği ve uyum sağlanması gerektiğinin üzerinde durulmuştur. Söz konusu inisiyatif denizde ise deniz güzergahı boyunca önemli limanlar arasında bağlantı

---

<sup>141</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 07.01.2019).

<sup>142</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 07.01.2019).

kurarak güvenli ve etkin taşıma güzergahlarının oluşturulmasını sağlamaya çalışmaktadır.<sup>143</sup>

- Bildiride, Kuşak-Yol İnisiatifi, onu destekleyen ülkeler arasında açılım ve iş birliğinin hırslı ekonomik vizyonu olarak değerlendirilmektedir. Bundan dolayı devletler uyum içerisinde çalışmalı ve karşılıklı çıkar ve ortak güvenlik hedeflerine uygun biçimde hareket etmelidirler. Daha açık bir biçimde ifade etmek gerekirse, devletlerin altyapılarını geliştirmeleri ve bağlantılarını daha yüksek bir seviyeye taşıyarak güvenli ve verimli bir kara, deniz ve hava yolu ağı kurmaları, ticareti ve yatırım kolaylığını daha da artırmaları, yakın ekonomik bağlarını korumaları ve politik güveni derinleştirmek için bir serbest ticaret alanları ağı oluşturmaları, farklı medeniyetleri birbirlerinden öğrenmeye ve birlikte gelişmeye teşvik etmeleri, kültürel alışverişi geliştirmeleri, tüm ülkelerin halkları arasında karşılıklı anlayışı, barışı ve dostluğu teşvik etmeleri gerekmektedir.<sup>144</sup>

### 1.3. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN HEDEFLERİ

Kuşak-Yol İnisiatifi iş birliği bakımından büyük bir alana ve potansiyele sahiptir. Bundan dolayı Kuşak-Yol İnisiatifi ülkeleri “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolunun Ortak İnşa Edilmesi ile ilgili Vizyon ve Eylemler” isimli bildiride kapsamlı ele alınan aşağıdaki beş hedefi desteklemektedir.

- Politik Koordinasyon- Kuşak-Yol İnisiatifinin uygulanması için politik koordinasyon önemli bir garantidir. Devletler arası iş birliğinin teşvik edilmesi, iletişim mekanizmalarının oluşturulması, ortak çıkarların genişletilmesi, karşılıklı biçimde politik güvenin sağlanması ve yeni iş birliği alanlarının tesis edilmesi politik koordinasyon çerçevesinde değerlendirilebilir. Bildiride Kuşak-Yol İnisiatifinin kapsadığı ülkelerin kendi ekonomik gelişim stratejilerini ve politikalarını tamamen koordine edebilmeleri, bölgesel iş birliği planları

<sup>143</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 07.01.2019).

<sup>144</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 07.01.2019).

hazırlamaları, iş birliğinin önündeki sorunları hall etmeleri ve iş birliği ve projelerin uygulanması için politik destek sağlamaları gerektiğine değinilmiştir.<sup>145</sup>

- Altyapı Gelişimi- Kuşak-Yol İnisyatifinin uygulanması açısından öncelikli hedef olarak belirlenmiştir. Bildiriye göre, Kuşak-Yol İnisyatifine dahil olan ülkeler altyapı oluşturma planları ve teknik sistemlerinin bağlantısını geliştirmeli, Asya dahilinde ve daha sonra adım adım Asya, Avrupa ve Afrika arasında altyapı iletişim ağı oluşturulmalıdır. Aynı zamanda düşük karbon üreten ve çevre dostu olan altyapı inşasının teşvik edilmesi konusu da dikkate alınmıştır. Ulaşım altyapısı ile ilgili olarak ise geçitlere, kavşaklara odaklanma, bağlantısız yolları birbirine bağlama, ulaşım darboğazlarını kaldırma, ulaşım güvenliği ve trafik yönetimi tesislerini ve ekipmanlarını geliştirme öncelikli alanlar olarak belirlenmiştir. Bildiride aynı zamanda, enerji altyapısının oluşturulması, optik kablo ağlarının, uluslararası iletişim bağlantılarının geliştirilmesinin ve adeta bir “Enformasyon İpek Yolu”nun oluşturulmasının altı çiziliyor.<sup>146</sup>

- Engelsiz Ticaret- Söz konusu bildiriye göre, Kuşak-Yol İnisyatifini kapsayan ülkeler arasında yatırım ve ticari alanda iş birliğini kolaylaştıran girişimler artırılmalı, buna karşılık yatırım ve ticareti engelleyen girişimler ise ortadan kaldırılmalıdır. İnisyatifi destekleyen taraflar kendi aralarında bilgi alışverişi, hukuksal düzenlemelerin karşılıklı tanınması ve hukuksal uygulamalarda karşılıklı yardım, denetim, belgelendirme ve onaylama, standart ölçüm ve istatistiksel bilgi paylaşımı gibi alanlarında ikili ve çok taraflı iş birliğini geliştirmekle beraber gümrük alanındaki iş birliğini de artırmalıdır. Bildiride, ticari bölgelerin oluşturulması, ticari altyapının geliştirilmesi, yeni ticari alanların belirlenmesi ve ticari dengenin sağlanması da vurgulanmış, yatırımların kolaylaştırılması girişimlerinin hızlandırılması, yatırım önündeki engellerin ortadan kaldırılması, ikili yatırım koruma anlaşmalarının

---

<sup>145</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 07.01.2019).

<sup>146</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 07.01.2019).



imzalanması, tarım, ormancılık, balıkçılık, yeni enerji kaynaklarının ve metal rezervlerinin bulunması, yeni nesil bilgi teknolojisi, biyo-teknoloji, yeni enerji teknolojisi gibi alanlarda iş birliğinin geliştirilmesi gibi konuların önemi vurgulanmıştır. Belirtilen bu hedeflere ulaşmak için ise Çin, Kuşak-Yol ülkelerini Çin’de yatırım faaliyetinde bulunmaya, benzer şekilde de Çinli şirketleri Kuşak-Yol ülkelerinde yatırım faaliyetlerine destek olmaya çağırmıştır.<sup>147</sup>

- Finansal Entegrasyon- Finansal Entegrasyon Kuşak-Yol İnisiyatifinin hedefleri arasında inisiyatifin gerçekleştirilmesi için en önemli destekleyicisi olarak değerlendirilmektedir. “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolunun Ortak İnşa Edilmesi ile ilgili Vizyon ve Eylemler” bildirisine göre finansal entegrasyonu sağlamak için Asya’da istikrarlı döviz sistemi, yatırım ve finans sistemi ve kredi enformasyon sistemi oluşturulmalıdır. Bildiride, Asya Altyapı Yatırım Bankası ve BRİCS Yeni Kalkınma Bankasının oluşturulması ile ilgili taraflar arasında müzakerelerin yürütülmesi ve İpek Yolu Fonunun oluşturulmasının öneminden bahs edilmektedir. Bunlara ek olarak ise finansal düzenleme ile ilgili iş birliğinin artırılması ve bu kapsamda ikili finansal düzenleme anlaşmalarının imzalanması, etkin düzenleme koordinasyon mekanizmasının oluşturulması, risk sorumluluğu ve kriz yönetimi sistemlerinin geliştirilmesi, bölgesel finansal risklerin erken uyarı sisteminin oluşturulması gibi konulara da dikkat çekilmektedir.<sup>148</sup>

- Halklar Arası Bağların Kurulması- Kuşak-Yol İnisiyatifinin uygulanması için kamu desteğinin sağlanması adına önemli bir hedef olarak karşımıza çıkmaktadır. “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolunun Ortak İnşa Edilmesi ile ilgili Vizyon ve Eylemler” bildirisinde Kuşak-Yol İnisiyatifinin kapsadığı bölgelerde kültürel ve akademik değişimlerin genişletilmesi, bireysel değişimler ve iş birliği, medya alanında iş birliği, gönüllülük esasına dayanan hizmetler gibi alanlardaki ortaklık faaliyetleri ile ikili ve çok taraflı iş birliğini

---

<sup>147</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 07.01.2019).

<sup>148</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 07.01.2019).

derinleştirmek ve dostça ilişkileri geliştirmek önemli hususlar olarak değerlendirilmektedir. Bildiride aynı zamanda, turizm, komşu ülkelerle bilgi paylaşımı, bilim ve teknoloji, tıbbi uzmanların eğitimi alanlarında iş birliğinin artırılması ve siyasi partiler ve parlamentolar arasında dostane ilişkilerin kurulması, sivil toplum örgütleri arasında ilişkilerin kurulması gibi konuların gerekliliği vurgulanmıştır.<sup>149</sup>

## 2. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ DÜŞÜNÇESİNİN DAYANAĞI

Kuşak-Yol İnisiyatifi araştırılırken birçok çalışmada yapıldığı üzere sadece bu inisiyatif hakkında bilgi verilmektedir. Fakat her sağlam düşüncenin bir kaynağı, her sağlam projenin de bir dayanağının olması gerektiği için söz konusu bu inisiyatifi de Çin dış politikasına yön veren önemli kavram ve yaklaşımlardan bağımsız düşünemeyiz. Burada Kuşak-Yol İnisiyatifinin altyapısını oluşturan önemli dış politika kavram ve yaklaşımlarına değinilecektir.

Deng Xeoping'in dışa açılma ve yabancı sermayeyi ülkeye çekme stratejisinin uygulanmasından bu yana Çin dış politikasında bazı önemli değişimler yaşanmıştır. Örneğin, D. Xeoping döneminde ve daha sonrasında Çin'in yurtdışında "düşük profilli" imaj oluşturması düşüncesi benimsenmişti. Fakat günümüzde, Çin uluslararası alanda daha büyük rol kazanmaya çalışmakta ve etkinliğini genişletmektedir. Bu değişimle beraber Çin dış politikasında D. Xeoping ile başlayan ve devamlılık arz eden dışa açılma stratejisi halen devam etmektedir. Bu stratejisinin uygulanmaya başlandığı ilk yıllarda, Çin'in ağır sanayisini, yatırım faaliyetlerini ve ihracata yönelik ekonomisini beslemesi için gereken kaynakların elde etmesinin önemi vurgulanmakta idi. Bu nedenle de Afrika ve Latin Amerika'nın kaynak zengini ülkeleri önemli hedef ülkeler olarak belirlenmiştir. Günümüzde uygulanan dışa açılma stratejisi ile ise Çin ekonomisinin gelişimine yardımcı olacak projeler vurgulanmaktadır.<sup>150</sup> Bu çerçevede,

---

<sup>149</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road", 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 07.01.2019).

<sup>150</sup> Christopher K. Johnson, "President Xi Jinping's "Belt and Road" Initiative", *Center for Strategic and International Studies (CSIS)*, A Report of the CSIS Freeman Chair in China Studies, (March 2016), s. 1-2, <https://www.csis.org/analysis/president-xi-jinping%E2%80%99s-belt-and-road-initiative>, (e.t. 11.01.2019).

Kuşak-Yol İnişyatifini D. Xeoping döneminden bugüne kadar uygulanmaya devam eden ve Çin dış politikasında halen geçerli olan dışa açılma stratejisi kapsamında düşünebiliriz. Günümüzde uygulanan bu dışa açılma stratejisi geleneksel dışa açılma stratejisinin modern veya 3. versiyonu<sup>151</sup> olarak düşünölmektedir. Fakat Çin 3. versiyon dışa açılma stratejisi ve Kuşak-Yol İnişyatifi kapsamındaki faaliyetleri ile geleneksel dışa açılma stratejisinden farklı olarak “düşük profilli” imaj oluşturmaktan ziyade daha büyük röl üstlenmeye çalışmaktadır.

Çin’in dış politikada uyguladığı bir diğer yaklaşım “Barışcıl Kalkınma” yaklaşımıdır. X. Jinping 2012 yılında iktidara geldikten sonra kendisinden önce Hu Jintao döneminde uygulanmaya başlanan “Barışcıl Kalkınma”nın (Peaceful Development)<sup>152</sup> yine devam edeceğini belirtmiştir. Fakat X. Jinping döneminde uygulanacak “Barışcıl Kalkınma”nın kendine has bazı özellikleri bulunmaktadır. Birincisi, Çin’in ulusal çıkarlarının daha güçlü biçimde savunulacağını belirtmesidir. Bunu ilk defa X. Jinping 2013 yılının Ocak ayında Komünist Parti Yönetim Kurulu (Politbüro) toplantısında:

“Biz barışcıl kalkınma yolunda sıkı biçimde ilerlemeliyiz, fakat hukuksal haklarımızdan ve çıkarlarımızdan da vazgeçmemeliyiz, temel ulusal çıkarlarımızı hiçbir şeye kurban vermemeliyiz..... Hiçbir ülke bizden kendi temel çıkarlarımız üzerinden bir anlaşma yapmamızı beklemesin ve hiçbir ülke

---

<sup>151</sup> 1. versiyon 1978 yılında, D. Xeoping tarafından Çin’in serbest piyasaya entegre olmasını ifade eden kararı ile başlayan süreçtir. 2. Versiyon ise 1990’ların başında Çin’in piyasa ekonomisine geçişini yansıtmaktadır. Bkz: Huang Ying, op.cit., s. 40.

<sup>152</sup> Barışcıl Kalkınma isimli dış politika teorisinin önceki ismi barışcıl yükseliş (peacefull rise) teorisi olmuştur. Fakat daha sonra Çin kararvericileri yükseliş isminin çok iddialı olduğu gerekçesi ile değiştirilmesine ve kalkınma şeklinde uygulanmasına karar vermiştir. Barışcıl yükseliş teorisi ilk defa Zheng Bijian tarafından ileri sürölmüştür ve daha sonra belirttiğimiz üzere ismi Barışcıl Kalkınma olarak değiştirilerek Çin Devlet Başkanı Hu Jintao tarafından dış politikada uygulanmıştır. Zheng Bijian tarafından sunulan argümanlar aşağıdaki gibidir. *Birincisi*, Çin kısa bir sürede hızlı bir ekonomik büyüme gerçekleştirmiş olsa da Çin’in ekonomik kalkınma düzeyinin düşük olması ve 1,3 milyar nüfusu barındırması nedeniyle bir tehdit olarak düşünölmemesi gerektiği. *İkincisi*, Çin kendini küreselleşmeden ayırmak yerine küreselleşmeye katılım sağlamaya çalışan bir kalkınma stratejisi izliyor. *Üçüncüsü*, küreselleşmeye katılırken, Çin diğer ülkelere zarar vermeyen bağımsız kalkınma stratejisi takip etmektedir. *Dördüncüsü*, Çin’in ekonomik kalkınması Asya’nın genel ekonomik kalkınmasına, refahına ve istikrarına katkıda bulunmaktadır.

Barışcıl kalkınma teorisi Çin Dış Politikasında üç yola önemle vurgu yapmaktadır; *birincisi*, ABD merkezli dış politikadan, komşuları merkeze alan dış politikaya yönelmek, *ikincisi*, uluslararası topluma kabul ettirmeye odaklanılan diplomatik hedeflerden küresel liderlik ve sorumluluk üstlenilecek hedeflere yönelmek, *üçüncüsü* ise, Çin’in ekonomik kalkınmasına odaklanmış bir diplomatik strateji ile beraber, kapsamlı ulusal gücünü artırmayı merkeze alan bir stratejiyi de benimsemek. Bakınız: Young Nam Cho, Jong Ho Jeong, “China’s Soft Power: Discussions, Resources, and Prospects”, *Asian Survey*, C. 48, S. 3 (May-June 2008), ss. 467-468.

Çin'in egemenlik, güvenlik ve kalkınma çıkarlarına ters düşen acı meyveleri yutmamızı beklemesin.” diye belirtmiştir.<sup>153</sup>

Daha sonra ise X. Jinping 2014 yılında Halk Kongresindeki konuşmasında ise Çin'in askeri modernizasyonu geliştirmesi, savaş ve savaşları kazanma yeteneğini ilerletmesi gerektiğini vurguluyor.<sup>154</sup>

İkincisi özelliği ise, “barışçıl kalkınma” ile ilgili Çin'in girişimleri ile beraber artık diğer tarafların da girişimleri ile “barışçıl kalkınma”nın karşılıklılık esasında uygulanmasının öneminden bahsedilmesidir. Bununla ilgili konuşma da yine X. Jinping tarafından 2013 yılının Ocak ayındaki Komünist Parti Yönetim Kurulu'nun toplantısında yapılmıştır. Yaptığı konuşmada X. Jinping “barışçıl kalkınma sadece Çin'i kapsamamalıdır, diğer ülkeler de barışçıl kalkınmaya fayda sağlamalıdır” diye belirtmiştir. X. Jinping döneminde uygulanan “barışçıl kalkınma”nın üçüncü önemli özelliği ise istikrarlı dış ortam oluşturulması için daha koordineli ve proaktif bir yaklaşım olmasıdır.<sup>155</sup>

Bir diğer düşünce ise “Çin Rüyası” düşüncesidir. İlk defa, “Çin Rüyası” düşüncesi X. Jinping'in Pekin'de Çin Ulusal Müzesinde düzenlenen “Yenilenmeye Giden Yol” isimli sergide yaptığı konuşması ile gündeme gelmiştir. Fakat “Çin Rüyası”nın kavramsal temelini Çin Ordusu Albayı olan Liu Mingfu tarafından yazılan “Çin Rüyası: Post-Amerikan Dönemi'nde Büyük Güç Düşüncesi ve Stratejik Duruş” (The Chinese Dream: Great Power Thinking and Strategic Posture in the PostAmerican Era) isimli kitapta ortaya atılmıştır. Kitapta Çin halkı dünyanın en güçlü halkı olarak tanımlanmakta ve Çin'in eski gücünü yeniden kazanmasının önemi belirtilmektedir. X. Jinping bu kitaptan etkilenmiş olmalı ki, daha sonra konuşmasında “Çin Rüyası” isimlendirmesini kullanmış ve Çin'in yeniden canlanması gerektiğini bildirmiştir.<sup>156</sup> Çin'in yeniden canlanması ile kastedilen şey ise 2049 yılına kadar<sup>157</sup> Çin'in kendi pozisyonunu restore etme niyetidir.<sup>158</sup>

---

<sup>153</sup> Jian Zhang, “China's new foreign policy under Xi Jinping: towards ‘Peaceful Rise 2.0’?”, *Global Change, Peace & Security*, C. 27, S. 1 (2015), s. 9.

<sup>154</sup> Ibid.

<sup>155</sup> Ibid.

<sup>156</sup> Alex Berkofsky, “The Chinese Dream” and Chinese Foreign and Security Policies—Rosy Rhetoric versus Harsh Realities”, *Asia-Pacific Review*, C. 23, S. 2 (2016), s. 109-110.

<sup>157</sup> İçinde bulunduğumuz yüzyılda Çin'in özenle hazırlandığı iki önemli olayın yüzyıllık kutlaması bulunmaktadır. Bunlardan ilki 2021 yılında Çin Komünist Partisinin kuruluşunun yüzüncü yıl dönümüdür. Bu yıldönümüne kadar Çin Hükümeti “orta derecede ve iyi durumda olan bir toplum”

Genel olarak ise “Çin Rüyası”nın ana hatlarını şu şekilde açıklayabiliriz:

1. Kendisine güvenen ve daha iddialı bir Çin oluşturmak;
2. Çin vatandaşlarının refahı düzeyini artırmak;
3. Çin’in “aşağılanma yüzyılının” artık geride kaldığı gibi, bundan sonra Çin’in güçlenmesine ve eski gücüne yeniden kavuşmasına çalışmak.<sup>159</sup>

Kuşak-Yol İnisiyatifi de bu kapsamda düşünüldüğünde Çin’in uluslararası düzendeki yerini pekiştirmesine, Çin’in mevcut iş birliği ağlarını daha ileri taşıyarak ekonomik gücünü artırmasına ve dolayısı ile de Çin halkının daha fazla üretip, daha fazla kazanmasına ve refah düzeyini artırmasına yardımcı olmaktadır. Elbetde Çin tüm bu kazanımlarının sadece kendisi için değil dünyanın geride kalan diğer ülkeleri için de geçerli olacağını ileri sürmekte ve bunu da kazan-kazan (win-win) söylemi ile açıklamaktadır. Yani Çin diğer dünya ülkeleri ile aynı zamanda Kuşak-Yol İnisiyatifi kapsamındaki ülkelerle yaptığı iş birliği, ticaret, altyapı vs. ilişkilerle sadece kendisinin değil herkesin kazanmasını istediğini söylemektedir.

Yukarıdaki iki kavramla beraber X. Jinping yönetimi altında Çin hükümetinin dış politikada öncelik verdiği diğer kavramlar ise “periferiyal diplomasi” (peripheral diplomacy) ve “ortak kader topluluğu” (community of common destiny) kavramları olmuştur. Bu iki kavram genelde birbiri ile ilişkili, yani ikinci birincinin devamı olarak da düşünülebilir. “Periferiyal diplomasi” kavramının kullanımı “ortak kader topluluğu” kavramının kullanımından önce olmuştur. Şöyle ki, bu kavram X. Jinping tarafından 2013-2014 yıllarındaki konuşmalarında sıkça dile getirilmiştir. Bu konuşmalarından en önemlisi olarak ise 24-25 Ekim 2014 tarihlerindeki Çin Komünist Partisi Merkez Komitesi toplantısında yaptığı konuşmayı gösterebiliriz. “Periferiyal diplomasi” ile Çin’in temel hedefleri ise şöyle sıralanabilir:

- komşu ülkelerle daha yakın bağlantı kurmak,
- dostluğa dayanan politik ilişkiler kurmak,

---

oluşturmayı hedeflemiştir. İkinci kutlama ise 2049 yılında Çin Halk Cumhuriyetinin kuruluşunun yüzüncü yıl dönümüdür. Bu yıldönümü için ise hükümetin hedefi güçlü, zengin, demokratik, kültürel gelişmiş ve uyumlu modern sosyalist bir ülkenin kurulmasıdır. Bkz: Johnson, op.cit., s. 13.

<sup>158</sup> Ibid., s. 14.

<sup>159</sup> Ceren Ergenç, “Çin’in Yükselişi”, *Uluslararası İlişkilere Giriş*, der. Şaban Kardeş, Ali Balcı, 2. Baskı, İstanbul: Küre Yayınları, 2014, s. 650.

- güçlü ekonomik bağlantılar kurmak,
- güvenlik alanında iş birliği oluşturmak,
- kültürler arası iletişimi daha da artırmak.<sup>160</sup>

Çin, “periferiyal diplomasi” uygulamaları ile kendi olumsuz imajını iyiye doğru değiştirmeye, tehlikeli değil “Dost Çin” algısı oluşturmaya çalışmaktadır. Kuşak-Yol İnisiyatifi de bu bağlamda ele alınması gereken önemli bir girişim olarak karşımıza çıkmaktadır. İleride kapsamlı bir biçimde değinilecek olan Kuşak-Yol İnisiyatifinin güzergahlarına ve oluşturulan veya oluşturulmaya çalışılan ekonomik koridorlara bakıldığında Çin’in periferisi olarak nitelendirilen komşuları ile olan ilişkileri ne kadar fazla önemsedığı daha iyi anlaşılmaktadır.

“Ortak kader topluluğu” kavramını ise “periferiyal diplomasi” kavramının biraz daha gelişmiş ve global nitelik taşıyan biçimi olarak değerlendirebiliriz. Kavram ilk olarak 2007 yılında H. Jintao tarafından 17. Ulusal Parti Kongresinde, Çin ve Tayvan arasındaki ilişkileri açıklamak amacı ile kullanılmıştır.<sup>161</sup> Fakat kavramın dış politikada büyük öncelik kazanması X. Jinping’in adı ile bağlıdır. Çünkü X. Jinping birçok konuşmasında “ortak kader topluluğu” söyleminden bahsetmiştir. Bu konuşmalarından en önemlisi ise X. Jinping’in Eylül 2015’te 70. BM Genel Kurulu toplantısında yaptığı konuşması olmuştur. Bu konuşma “ortak kader topluluğu” kavramının içeriğinin oluşturulması adına büyük önem arz etmektedir. X. Jinping ortak kader topluluğunun siyasal ortaklık, güvenlik, ekonomik gelişme, kültürel değişim ve çevre olmak üzere 5 önemli yönünden bahsetmiştir:<sup>162</sup>

“Birbirlerine eşit davranan, karşılıklı dayanışma sergileyen ve karşılıklı anlayış gösteren ülkelerle ortaklıklar kurmalıyız. Güven, adalet, ortak katkı ve paylaşılan yararlar önem veren bir güvenlik mimarisi oluşturmalıyız. Açığı, yeniliği ve herkese fayda sağlayan kapsayıcı bir gelişmeyi teşvik etmeliyiz. Uyum, kapsayıcılık ve farklılıklara saygıyı teşvik etmek için kültürler arası değişimi teşvik etmeliyiz. Doğayı ilk sıraya koyan bir ekosistem inşa etmeliyiz.”

<sup>160</sup> Mor Sobol, “China’s peripheral diplomacy: Repeating Europe’s errors in dealing with the neighbourhood”, *Asian Journal of Comparative Politics*, C. 20, S. 10 (2018), s. 2.

<sup>161</sup> Jian Zhang, op.cit., s. 14.

<sup>162</sup> Xinxua, “Xi speaks for developing countries in UN, offers new outlook on development, int’l relations”, 29.09.2015, [http://www.xinhuanet.com/english/2015-09/29/c\\_134672241.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2015-09/29/c_134672241.htm), (e.t. 05.01.2019).

Bu kavramın temelinde yatan düşünce Çin'in kendi komşularına öncelik vermek suretiyle, dünya genelinde geniş yelpazede birçok ülkeye yapacağı yardımlar ile ilişkilerin ve iş birliğinin geliştirilmesidir. Çin'in dışişleri bakan yardımcısı Liu Zhenmin'e göre, "ortak kader topluluğu" kavramı, Çin'in Asya ülkelerinin ve dünyanın kalkınma ve istikrara kavuşması için karşılaştığı güçlükleri ele alması için bir "Çin çözümü" sağlama ve uluslararası ilişkilerde liderlik rolü üstlenme niyetini temsil etmektedir.<sup>163</sup>

"Ortak kader topluluğu" kavramı bazen birçok yazarlar tarafından Çin'in kendi komşularına yönelik söylemi olarak değerlendirilmektedirler. Fakat Çin tarafı bu kavramı dünyanın gelişen ve az gelişmiş ülkelerini kapsayacak bir biçimde ortak birliktelik olarak ele almaktadır. Bu düşüncelerini ise sadece kendi komşularını değil dünyayı kapsayacak bir biçimde ortaya koymaktadırlar. Çin bu yaklaşımı X. Jinping'in az gelişmiş ülkelere ziyareti zamanı, Asya, Afrika ve Latin Amerika ülkeleri ile Çin arasında "ortak kader topluluğu"nun oluşturulmasının önemini sıkça dile getirmesinden görülebilir. Çin aynı zamanda "ortak kader topluluğu" ile ilgili düşüncelerinde Avrupa ülkelerine de önem vermektedir. Gelişmiş ülkelerle kendisi arasında derin politik ve stratejik güvensizliğin olduğunun farkına varan Çin, bu ülkelerle ilişkilerinde ortak ekonomik çıkarlarını vurgulamak amacı ile bu kavramı kullanmaktadır. Bu durumu X. Jinping'in İngiltere, Fransa ve Almanya'ya "ortak kader topluluğu" kapsamında yakın ilişkiler kurmaya çağırmasında görebiliriz.<sup>164</sup>

Konuya genel olarak bakacak olursak Çin'in Kuşak-Yol İnisiyatifi dışı açılma stratejisi, "Çin Rüyası", "periferiyal diplomasi" ve "ortak kader topluluğu" yaklaşımları ile üst üste düşmekle beraber, barışçıl kalkınma teorisine de ters düşmemekte ve Çin'in dış politika söylemine uyması adına büyük önem arz etmektedir. Çünkü Çin, Kuşak-Yol İnisiyatifine yönelik "periferiyal diplomasi" kapsamında değerlendirebileceğimiz kendi komşusu olan ülkelerle ekonomik koridorlar, iş birliği ağı, ticareti geliştirme, altyapı projeleri uygulama vs. gibi girişimlerde bulunmakla beraber, "ortak kader topluluğu" kapsamında değerlendirebileceğimiz Afrika, Avrupa, Batı Asya gibi bölgelerde de girişimlerde bulunmaktadır. Aynı zamanda Çin, bu girişimlerinde refahı, ekonomik

---

<sup>163</sup> Jian Zhang, op.cit., s. 14-15.

<sup>164</sup> Denghua Zhang, "The Concept of 'Community of Common Destiny' in China's Diplomacy: Meaning, Motives and Implications", *Asia & the Pacific Policy Studies*, C. 5, S. 2 (2018), s. 197-199.

gelişimi ve Çin'in daha da güçlenmesini hedeflemekle “Çin Rüyası”na da gönderide bulunmaktadır. Yani Çin dış politikasında halen “barışçıl kalkınma” yaklaşımının izleri görünmekle beraber, “Çin Rüyası” ve “periferyal diplomasi” kavramlarının de etkisi büyük oranda hiss edilmekte, son zamanlarda ise bu etkileme çemberine “ortak kader topluluğu”nun da eklendiğini görmekteyiz.

### 3. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN GEÇİŞ GÜZERGAHLARI

Yukarıda belirtildiği üzere Kuşak-Yol İnisyatifi karada “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı”, denizde ise “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” projelerini kapsamaktadır. Aslında kara ulaşımı ile deniz ulaşımını karşılaştırdığımızda her ikisinin olumlu veya olumsuz tarafları söz konusudur. Örneğin, kara ulaşımının daha tehlikeli ve pahalı olması, her ülkenin farklı gümrük düzenlemeleri, ücretleri uygulaması, bürokratik engeller vs. etkenler düşünüldüğünde bunlar kara ulaşımını olumsuz etkilemektedir. Fakat gidilen noktaya daha hızlı ve kısa sürede varılması ise bu ulaşım türünü öne çıkarmaktadır. Buna karşılık deniz ulaşımı yavaş hareket, korsanlık faaliyetleri vs. ile kara ulaşımından geride kalsa da, ekonomik yönü, büyük oranda yük taşıma kapasitesine sahip olması ve kara ulaşımındaki yol yapımı masraflarının olmaması gibi etkenlerden dolayı kara ulaşımının önüne geçmektedir.<sup>165</sup> Yani aslına bakılırsa her iki ulaşım türünün hem artı hem de eksi yönleri vardır. Çin ise Kuşak-Yol İnisyatifi ile her iki ulaşım türünü farklı güzergahlar üzerinden gerçekleştirerek ulaşımdan kaynaklanan olumsuzlukları bertaraf etmeye ve karşılaşacağı ulaşım temelli riskleri minimuma indirmeye çalışmaktadır. Daha açık bir biçimde ifade edecek olursak, Çin deniz ulaşımında herhangi bir sorunla karşılaşacağı durumda kara ulaşımına yoğunlaşacaktır. Kara ulaşımının herhangi bir güzergahında sorunla karşılaşırsa bu zaman alternatif kara güzergahlarına yoğunlaşacak veya deniz ulaşımına ağırlık verecektir. Kuşak-Yol İnisyatifi kapsamındaki güzergahlar incelediğimizde de görüleceği üzere kara ve deniz ulaşımının bütünü adeta Asya'yı saran bir örümcek ağını hatırlatmaktadır. Çin'in böylesi bir rota planı çizmesinin temel nedeni karada ve denizde tek bir güzergaha bağlı kalmadan ticaretin kesintisiz devam etmesi için olası riskleri minimuma indirmektir.

---

<sup>165</sup> Bülent Güner, “OBOR Girişimi'nin Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, S. 37 (Ocak 2018), s. 117.



### 3.1. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN KARA ULAŞIMI

Kuşak-Yol İnisyatifinin iskeletini çizen yukarıda değindiğimiz “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolunun Ortak İnşa Edilmesi ile ilgili Vizyon ve Eylemler” isimli bildiri<sup>166</sup> kara güzergahların genel çerçevesi olarak üç temel güzergahtan:

1. Çin-Orta Asya-Rusya-Avrupa (Baltık denizine çıkış),
2. Çin-Orta Asya-Batı Asya (Basra Körfezi ve Akdenize çıkış),
3. Çin-Güneydoğu Asya-Güney Asya (Hint okyanusuna çıkış).

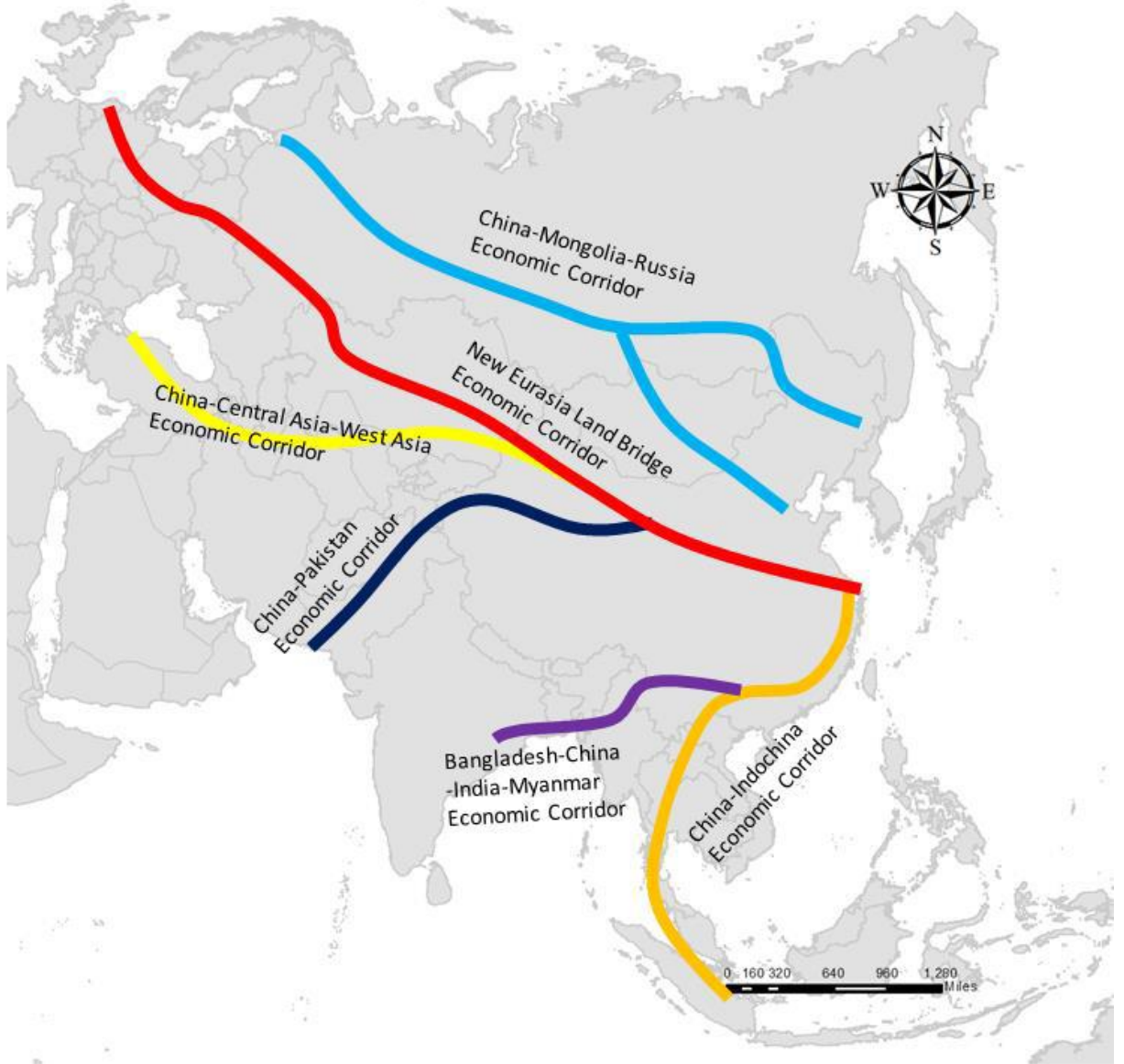
ve bu güzergahları kapsayan altı önemli ekonomik koridordan bahsedilmektedir.

1. Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru,
2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru,
3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru,
4. Çin-Hindçin Yarımadası Ekonomik Koridoru,
5. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru,
6. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru.

---

<sup>166</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 13.01.2019).

**Resim 2: İpek Yolu Ekonomik Kuşağı veya Kuşak-Yol İniyatifinin Kara Ulaşımının Güzergahları.**



**Kaynak:** Ben Joseph Romain, Xingjian Liu, Charles Kunaka, “Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative”, Washington: World Bank Group, MTI (Macroeconomics, Trade, and Investment) Discussion Paper, S. 6 (2018), s. 11, <http://documents.worldbank.org/curated/en/264651538637972468/Connectivity-Along-Overland-Corridors-of-the-Belt-and-Road-Initiative>, (e.t. 15.01.2019).

Ekonomik koridor oluşturulması Kuşak-Yol İniyatifi kapsamında önem verilen konu olduğu için kısaca ekonomik koridorun ne anlama geldiğini açıklamaya çalışalım. Herşeyden önce ekonomik koridor, ekonomik gelişmeyi teşvik etmek amacıyla coğrafi bir alan içerisinde entegre olmuş altyapı ağı olarak tanımlanabilir. Bundan dolayı ekonomik koridor kentsel dönüşümün gerçekleştiği büyük bölgesel merkezler ve

şehirler arasında bağlantı kurmayı hedeflemektedir.<sup>167</sup> Ekonomik koridor oluşturulması için aşağıdakilerin sağlanması gerekmektedir:

- Demiryolu ve otoyol oluşturulması ve geliştirilmesi için altyapı yatırımlarının yapılması;
- Bölgesel gelişim planlarının uygulanması amacı ile kalkınma ve kentleşmenin desteklenmesi, altyapı olanaklarının geliştirilmesi, ağır sanayinin kalkındırılması, küçük ve orta ölçekli işletmeler için yatırım yapma koşullarının iyileştirilmesi ve turizmin iyileştirilmesine yönelik yatırımların geliştirilmesi;
- Ticaretin kolaylaştırılması, sınır ötesi ticaretin geliştirilmesi;
- Hükümet politikaları ile bölgesel gelişim planlarının uyum sağlaması.<sup>168</sup>

### 3.1.1. Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru

Avrasya Kara Köprüsü Çin'in Pasifik kıyılarından Avrupa'nın Atlantik kıyılarına kadar, yani Avrasya kıtasının bir ucundan diğer ucuna demiryolu ile kesintisiz ulaşım sağlamayı amaçlayan projedir. Proje kapsamında Çin'in Pasifik okyanusu kıyısında yerleşen Lianyungang ve Rizhao kentlerinden hareket eden tren, Kazakistan, Rusya, Beyaz Rusya, Polonya ve Almanya'dan geçerek yaklaşık olarak 15-16 gün içerisinde Hollanda'nın Rotterdam ve Belçika'nın Antwerp şehirlerine ulaşmaktadır. Demiryolunun toplam uzunluğu 10800 km'dir.<sup>169</sup>

Avrasya Kara Köprüsü'nü olumsuz biçimde etkileyen bazı etkenler de vardır. Bunlardan biri Çin'den Avrupa'ya deniz ulaşım maliyetinin Avrasya Kara Köprüsü ile yapılan taşımalardan beş kat düşük olmasıdır. Buna karşılık sık sık Avrasya Kara Köprüsü ile yapılan taşımaların maliyetinin hava taşımalarının maliyetinin yarısına eşit

---

<sup>167</sup> Sharad K. Soni, "China–Mongolia–Russia Economic Corridor: Opportunities and Challenges", *China's Global Rebalancing and the New Silk Road*, ed. B. R. Deepak, Singapore: Springer, 2018, s. 106'dan, Hans Peter Brunner, "What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions?", *ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration*, S. 117 (2013), s. 1, <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/100110/reiwp-117-economiccorridor-development.pdf>.

<sup>168</sup> Burenjargal Otgonsuren, "Mongolia–China–Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation", *Erina Report*, S. 127 (2015), s. 3.

<sup>169</sup> Xinhua, "Backgrounder: Economic corridors under Belt and Road Initiative", 05.09.2017, [http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c\\_136268314.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c_136268314.htm), (e.t. 13.01.2019).

olduğu belirtilmektedir. Fakat bu noktada Avrasya Kara Köprüsü ile yapılan taşımacılık iki hafta sürerken, hava taşımacılığı bir kaç saat sürdüğünü de belirtmek gerekmektedir. Maliyet sorunu ile beraber yük taşıma kapasitesi açısından da deniz ulaşımı avantajlı pozisyonundadır. Fakat Çin bu tür etkenlere rağmen Avrasya Kara Köprüsü ile Avrupa'ya yılda 4000 üzeri tren göndermektedir.<sup>170</sup> Çin'in daha az maliyetli ve daha çok yük taşıma imkanı olan deniz güzergahı var iken Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru ile de yük taşımacılığını gerçekleştirmesinin temel nedenleri ise, birincisi Avrupa ve Çin arasında Kuşak-Yol İnisiyatifi açısından ulaşım çeşitliliği oluşturulması, ikincisi ulaşım süresi açısından ekonomik koridorun deniz güzergahına göre daha kısa olmasıdır. Şöyle ki, deniz ulaşım süresi yaklaşık olarak 38-40 gün<sup>171</sup> iken, Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru ile ulaşım süresi yukarıda da belirttiğimiz üzere 15-16 gündür.

### 3.1.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru

Çin'in Kuşak-Yol İnisiyatifi kapsamında Avrupa'ya ulaşmak için desteklediği Avrasya Kara Köprüsü ile birlikte iki önemli projeden biri olan Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru Çin'den Moğolistan'a, oradan da Rusya'ya geçerek (Rusya sınırlarında Rusya'nın Pasifik'deki liman şehri olan Vladivostok'dan Moskova'ya kadar hareket eden Trans-Sibirya demiryolu hattı ile birleşmektedir) Avrupa'nın Baltık kıyılarına ulaşmayı hedefleyen koridordur. Bu koridorun oluşturulması için ilk girişimler Şangay İşbirliği Örgütü'nün 2014 Düşanba, 2015 Ufa toplantılarında yapılmıştır. Daha sonra ise Şangay İşbirliği Örgütü'nün 23 Haziran 2016 tarihli Taşkent toplantısında Çin, Rusya ve Moğolistan arasında Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru'nun oluşturulması ile ilgili anlaşma imzalanmıştır.<sup>172</sup> Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru ile ilgili oluşturulan iş birliği çerçevesi ile üç ülke arasında altyapı

---

<sup>170</sup> Salvatore Babones, "The New Eurasian Land Bridge Linking China And Europe Makes No Economic Sense, So Why Build It?", Forbes, 28.12.2017, <https://www.forbes.com/sites/salvatorebabones/2017/12/28/the-new-urasian-land-bridge-linking-china-and-europe-makes-no-economic-sense-so-why-build-it/#4588c22c5c9c>, (e.t. 13.01.2019).

<sup>171</sup> İsrail Abdullayev, "Reviving an Ancient Route? The Role of the Baku – Tbilisi – Kars Railway", 01.12.2017, <https://moderndiplomacy.eu/?s=Reviving+an+Ancient+Route%3F+The+Role+of+the+Baku+%E2%80%93+Tbilisi+%E2%80%93+Kars+Railway>, (13.01.2019).

<sup>172</sup> Sharad K. Soni, "China–Mongolia–Russia Economic Corridor: Opportunities and Challenges", *China's Global Rebalancing and the New Silk Road*, ed. B. R. Deepak, Singapore: Springer, 2018, s. 106.

yatırımlarının artırılması, transit taşımacılığın geliştirilmesi, mevcut demiryolu hatlarının yenilenmesi, yeni demiryolu hatlarının oluşturulması, otoyolların geliştirilmesi, turizm, yatırım, sanayi, ticaret, kültürel değişimlerin artırılması, çevrenin korunması gibi konular düzenlemektedir.<sup>173</sup>

Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru her üç ülke açısından da oldukça faydalı bir girişim olarak değerlendirilebilir. Çin açısından bakıldığında Avrupa'ya ulaşımın çeşitlendirilmesi, bölgesel entegrasyonun artırılması, komşuları ile olan bağlarının güçlendirilmesi ve ekonomik fayda bakımından faydalıdır. Rusya açısından, 2014 Krımın ilhakı ile Avrupa ve ABD ile arasında yaşanan gerilim ve ekonomik ve siyasi kısıtlamalar, bu ülkenin Asya'ya olan ilgisi daha da artmış ve Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru projesine sıcak bakmasına neden olmuştur. Tabii ki, Rusya'nın bu projeden elde edeceği ekonomik ve ticari kazanç da etkili olmuştur. Moğolistan açısından konuyu ele alacak olursak ise, Çin Moğolistan'ın en büyük ticari partneri, Rusya ise Moğolistan'daki önemli sanayi tesislerinde söz hakkına sahip ortak olduğu için Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru Moğolistan'a bu iki ülke arasında denge oluşturmak imkanı vermekle beraber ekonomik gelişim ve iş birliği için de önemli fırsatlar ortaya çıkarmaktadır. Bunlara ek olarak demiryolu ve otoyol bağlantılarının geliştirilmesi, transit taşımacılığın artırılması, ekonomik ve ticari iş birliğinin önündeki ulaşım engelinin kaldırılması gibi sorunların çözümü, Moğolistan'ın denize ulaşım sorununun biraz daha kolaylaşmasına ve kuzey-doğu Asyadaki bu üç ülke arasındaki ortak çıkarların korunmasına yardımcı olacaktır.<sup>174</sup>

### 3.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru ile ilgili iki önemli güzergahdan bahsedebiliriz. Birinci güzergah Çin, Orta Asya, İran ve Türkiye'yi kapsamaktadır. İkinci Güzergah ise İran'ın devre dışı bırakılarak Hazar denizi üzerinden ulaşımın gerçekleştirilmesidir. Bazen orta koridor olarak da anılan bu güzergah Çin, Orta Asya, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi kapsamaktadır. Çin'den Türkmenistan ve Kazakistan limanlarına getirilen yük, Hazar denizi üzerinden gemilerle Bakü'ye, daha

---

<sup>173</sup> Ibid., s. 107.

<sup>174</sup> Zhang Xiujie, Zhang Sichen, "China-Mongolia-Russia Economic Corridor And Environmental Protection Cooperation", *R-ECONOMY*, C. 3, S. 3 (2017), s. 162.

sonra Bakü-Tiflis-Kars treni ile Türkiye'ye, Türkiye'den de Bulgaristan üzerinden Avrupa'ya taşınması öngörülmüştür.<sup>175</sup> Bu iki güzergahın da ana hedefi Akdeniz kıyılarına ulaşmaktır. Fakat birinci güzergah Irak ve Suriye'deki çatışmalar nedeni ile kullanılmadığından<sup>176</sup> ikinci güzergaha yönlendirilmiştir.

### 3.1.4. Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru

Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru Çin ile yarımada ülkeleri olan, Singapur, Tayland, Kambocya, Myanmar, Vietnam ve Laos'u kapsamaktadır. Söz konusu ekonomik koridor Nanning-Singapur Ekonomik Koridoru olarak da bilinmektedir. Yukarıdaki ülkelerle beraber bölgedeki sekiz önemli şehir - Singapur, Kuala Lumpur, Bangkok, Phnom Penh, Ho Chi Minh, Vientiane, Hanoi ve Nanning, birbirine bağlanmaktadır.<sup>177</sup> Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru'nun oluşturulması ile ilgili ilk teklif Çin tarafından Tayland'ın başkenti Bangkok'da yapılmıştır. Ulaşım ağları arasında ilişki kurulması ve ortak kalkınmanın sağlanması ile ilgili girişimlere artık başlanmıştır. Bu çerçevede Vietnam ile Çin arasında sınır geçiş noktası, liman, otoyolları ve demiryolu hatları gibi bazı projelerin yapımı ise artık tamamlanmıştır.<sup>178</sup>

### 3.1.5. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru Pakistan'ın Gwadar limanı ile Çin'in Sincan bölgesi arasında otoyol, demiryolu, enerji hatlar ve telekomünikasyon ağları kurularak ilişkilerin geliştirilmesi için tasarlanmış projedir. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru kapsamında Çin'in Kaşgar şehri ile Gwadar limanı arasında otoyol bağlantısı

---

<sup>175</sup> Evaldas Klimas, Mahir Humbatov, *Baku-Tbilisi-Kars Railroad, The Iron Ground For The Silk Road: Future Opportunities & Prospects*, Vilnius: Mykolas Romeris University Publication, 2017, s. 21.

<sup>176</sup> Judit Sági, István Engelberth, "The Belt and Road Initiative – a Way Forward to China's Expansion", *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal*, C. 4, S. 1 (Nisan 2018), s. 17.

<sup>177</sup> Ben Joseph Romain, Xingjian Liu, Charles Kunaka, "Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative", Washington: World Bank Group, MTI (Macroeconomics, Trade, and Investment), Discussion Paper, S. 6, s. 11, <http://documents.worldbank.org/curated/en/264651538637972468/Connectivity-Along-Overland-Corridors-of-the-Belt-and-Road-Initiative>, (e.t. 15.01.2019).

<sup>178</sup> Sági, Engelberth, op.cit., s. 18.

kurulmuştur. Gwadar limanından Çin'e uzanacak demiryolu ve enerji hattı projeleri ise yapım aşamasındadır.<sup>179</sup>

Gwadar limanından Çin'e kadar uzanan veya yapımı planlanan otoyolu, demiryolu ve enerji hatları ile Çin, Güney Çin denizinde zaman zaman ortaya çıkan soğuk ve sıcak çatışmaları ve Malakka boğazından geçişte ortaya çıkabilecek sorunları minimuma indirmeye ve Güney Çin denizi-Malakka boğazı-Hint okyanusu güzergahına olan bağımlılığını azaltmaya çalışmaktadır. Çin özellikle de enerji temini bakımından hem kaynaklarda hem de güzergahlarında çeşitlilik oluşturma niyetindedir. Çünkü petrol ve doğal gaz kaynakları Çin ekonomisi için hayati öneme sahiptir ve Çin bu kaynakları temin etmede büyük oranda dışa bağımlıdır. İthal ettiği enerji kaynaklarının önemli kısmı Malakka boğazı üzerinden Çin'e getirildiği için (bu güzergah ile Çin'in Ortadoğu ve Kuzey Afrika'dan ithal ettiği petrol ve doğal gaz taşınmaktadır) bu konuda mevcut güzergaha olan bağımlılığını azaltmaya çalışmaktadır. Bu kapsamda oluşturulmaya çalışılan güzergahlardan biri Hint okyanusu üzerinden ithal edilen petrol ve doğalgazın Malakka boğazına girmeden, Gwadar limanı üzerinden Çin'e ulaştırılmasıdır.<sup>180</sup> Bir diğer güzergah ise Myanmar üzerinden Çin'e uzanan enerji nakil hattıdır ki, bu konu ile ilgili bir sonraki kısımda bilgi verilecektir.

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru elbette sadece Çin için değil Pakistan için de önemli bir projedir. Çünkü mevcut proje büyük oranda dış yatırımın Pakistan'a çekilmesi ile beraber, Pakistan altyapısının geliştirilmesi için de oldukça önemli bir projedir. Özellikle de Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'na Pakistan otoyolları, demiryolları altyapısı oluşturulması ve geliştirilmesi, enerji nakil hatları ile Pakistan'ın transit ülke konumunun güçlendirilmesi gibi farklı açılardan yaklaşıldığında, projenin Pakistan ekonomisi için önemi daha iyi anlaşılmaktadır.

### **3.1.6. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru**

Bir diğer önemli ekonomik koridor Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridorudur. Bu koridorun oluşturulması ile ilgili düşünce aslında Kuşak-

---

<sup>179</sup> Muhammad Azhar, Ayaz Muhammad, "South Asia-Central Asia Inter-Regional Connectivity: The Future Perspective", *Central Asia Journal*, C. 1, S. 77 (2015), s. 35.

<sup>180</sup> Ibid., s. 36.

Yol İnişiyatifinin ortaya atılmasında çok önce, 1990'lı yıllarda gerçekleştirilmiştir. Fakat Kuşak-Yol İnişiyatifi düşüncesi ortaya çıktıktan sonra bu proje de inişiyatife eklenmiştir. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru Çin'in Kunming bölgesinden başlayarak Myanmar, Hindistan sınırından geçerek Bangladeş ve daha sonra tekrar Hindistan sınırındaki Kalküta şehrinde sonlanmaktadır. Yani söz konusu ekonomik koridor otoyolları, demiryolları ve hava ulaşım ağlarının kurulması ve geliştirilmesi ile Çin'in Yunnan bölgesi, Bangladeş, Myanmar ve Hindistan'ın Batı Bengal bölgesini birbirine bağlamaktadır. Toplam uzunluğu yaklaşık olarak 2800 km'dir. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru Güney ve Doğu Asya arasında, keza bu bölgenin iki büyük gücü olan Çin ile Hindistan arasında ilişkilerin geliştirilmesi anlamında büyük öneme sahiptir. Bu iki ülkenin ötesinde koridor kapsadığı bölgede ticaret, turizm, ulaşım, halklar arası bağların kurulması, bölgesel entegrasyonun derinleştirilmesi adına oldukça önemli bir projedir.<sup>181</sup>

Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru'ndan hiç şüphesiz tüm bölge (kazan-kazan ilkesi çerçevesinde) kazançlı çıkacaktır. Fakat bu projeden Çin'in elde edeceği daha büyük kazanç vardır. Çünkü Çin deniz taşımacılığında daha hızlı ve güvenli bir biçimde kendi mallarını taşıma imkanı elde edeceği gibi, Hint okyanusuna da Güney Çin denizinden geçmeden ulaşım imkanı elde edecektir. Bangladeş ve Myanmar ise hızla büyüyen ekonomiye sahip Çin ile ilişkilerini sıkılaştırma, ekonomik kazançlarını artırma ve dünya piyasasına daha fazla entegre olma imkanı elde edeceklerdir.<sup>182</sup>

Myanmar bölgede Çin açısından oldukça fazla önemsenen ülke konumundadır. Bu durum Myanmar'ın Kuşak-Yol İnişiyatifi açısından önemli olan iki ekonomik koridorda - Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, yer almasından da anlaşılmaktadır. Myanmar'ın jeoekonomik olarak Çin açısından önemsenmesinin en temel nedeni ise Çin'in enerji temin güzergahlarının çeşitlendirilmesi politikasındaki merkezi rolüdür. Yukarıda da belirttiğimiz üzere, Çin ekonomisi için hayati önem taşıyan petrol ve doğal gazın büyük bölümü Hint okyanusundan Malakka boğazını geçerek Güney Çin denizi üzerinden

---

<sup>181</sup> Mohd Aminul Karim, Faria Islam, "Bangladesh–China–India–Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects", *The Korean Journal of Defense Analysis*, C. 30, S. 2, (2018), s. 283-284.

<sup>182</sup> Sági, Engelberth, op.cit., s. 19.



Çin'e ithal edilmektedir. Çin ise ABD'nin bölgedeki varlığından ve Güney Çin denizinde komşu ülkelerle olan çatışmasından dolayı mevcut deniz güzergahına olan bağımlılığını azaltmak için 2017 yılında Myanmar'dan Çin'e uzanan enerji nakil hattı projesini tamamlamıştır. Tankerlerle Myanmar'ın Made adasına getirilen petrol enerji nakil hatlarına aktarılarak Çin'in Yunnan bölgesine, doğal gaz ise Guizhou ve Guangxi bölgelerine gönderilmektedir. Petrol hattının uzunluğu 771 km kapasitesi 22 milyon ton varil, doğal gaz hatlarının uzunluğu ise 2806 km, kapasitesi ise 13 milyar m<sup>3</sup>'dir.<sup>183</sup>

### 3.2. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN DENİZ ULAŞIMI

Kuşak-Yol İnisiyatifinin deniz ulaşımı denildiğinde “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” projesi kastedilmektedir. “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve Deniz İpek Yolunun Ortak İnşa Edilmesi ile ilgili Vizyon ve Eylemler” isimli bildiri de deniz güzergahı olarak iki önemli güzergahın üzerinde durulmaktadır.<sup>184</sup> Çin, “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” projesinin birinci güzergahı ile Çin kıyılarından başlayarak Güney Çin denizi üzerinden Asya Pasifiğe ulaşmayı hedeflemektedir. Çin ikinci güzergahla ise (Resim 3) Çin kıyılarından (Fujian, Guangdong, Guangxi ve Hainan) hareket ederek, Singapur'a, oradan Malakka boğazını geçerek Malezya'nın Kuala Lumpur kenti, burdan Hint okyanusu kıyısındaki Hindistan'ın Kalküta, Sri Lanka'nın Kolombo, Kenya'nın Nairobi ve Mombasa kentlerine, Bab el Mendep boğazını geçerek Kızıl deniz-Süveyş kanalı hattı üzerinden Akdeniz'e ve Avrupa'ya ulaşmayı hedeflemektedir. Bu güzergah ile Çin, Güney Doğu Asya, Güney Asya, Afrika, Orta Doğu ve Avrupa gibi altı önemli ekonomik bölge arasında ilişki kurulacaktır.

Guoxing Ouyang Çin'in “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” projesinin arkasında bazı stratejik hedeflerin var olduğuna vurgu yaparak, söz konusu stratejik hedefleri aşağıdaki gibi sıralamaktadır:

- Güney Çin denizi ile ilgili olarak taraflar arasında yaşanan uyuşmazlıkları istikrarlı bir hale dönüştürmek amacı ile “21. Yüzyıl Deniz İpek

<sup>183</sup> Zheng Xin, “Oil Starts Flowing through China-Myanmar Pipeline”, Xinhua, 04.12.2017, [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/12/content\\_28886175.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/12/content_28886175.htm), (e.t. 14.01.2019).

<sup>184</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 13.01.2019).

Yolu” projesi kapsamında Çin, Güney Doğu Asya ülkeleri ile deniz iş birliğini ilerletmeye çalışmaktadır.

- Çin, İpek Yolu’nun tarihsel konseptinin, “İpek Yolu Ruhu”na sahip olduğuna inanıyor. Söz konusu bu “İpek Yolu Ruhu” sadece kapsayıcı bir bölgesel ekonomik iş birliğinin sembolü değil aynı zamanda Çin ile dış dünya arasındaki kültürel değişimleri de temsil etmektedir. Bu kapsamda, Çin tarafı “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” projesi ile açıklık politikası, barışçıl kalkınma, reformlar vs. uygulamaların halen devam ettirilmesinde istekli olduğunu göstermek istemektedir.

- “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” projesi ile Çin kendi gelişimi için gerekli olan ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Çin, ekonomik kalkınma modelinin dönüşümünü hızlandırmakta, aynı zamanda ekonomik yapıyı uygun hale getirmektedir. Bazı Çinli bilim adamlarına göre, “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” projesi Çin için en iyi ürün taşıma güzergahıdır ve bu proje aynı zamanda Çinli şirketlerin hızlı tren teknolojilerini ve yerel ürünlerin fazlalığını (çelik, çimento, plastik gibi) Kuşak-Yol İnisiyatifini destekleyen ülkelere ihraç etmelerine yardımcı olacaktır. Bunlara ek olarak altyapının (otoyollar, demiryolları, telekomünikasyon ağları) geliştirilmesi Çin ile komşu ülkeler arasında ekonomik ve ticari ilişkilerin geliştirilmesine yardımcı olacaktır.

- Çinli liderlere göre, dünyanın en büyük ikinci ekonomisine sahip olan Çin, tarihin hiç bir döneminden Çin halkının yeniden canlanma hedefine bu kadar yakın olmamıştır. Ming Hanedanlığı (1368–1644) döneminde Çin halkı dünyanın en güçlü halkı idi ve bu dönem tarihi Deniz İpek Yolunun altın çağı olarak nitelendirilmektedir. Günümüzde Çin güçlü bir deniz devleti olma yolundadır ve bu açıdan “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” projesi adeta tarihin yeniden tekrarlanmasıdır.<sup>185</sup>

Söz konusu deniz ulaşım güzergahlarına ek olarak son dönemde yeni bir güzergahın üzerinde durulmaktadır. “Kutup İpek Yolu” olarak ifade edilen bu projeden Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi tarafından yayınlanan “Beyaz Kağıt” olarak

---

<sup>185</sup> Guoxing Ouyang, “21st Century ‘Maritime Silk Road’ and Sino-Indian Maritime Cooperation”, *China’s Global Rebalancing and the New Silk Road*, ed. B. R. Deepak, Singapore: Springer, 2018, s. 154-155.

adlandırılan “Çin’in Arktik Politikası” başlıklı bildiriye bahsedilmekle beraber, literatürde de bu projeye yönelik bazı çalışmalar bulunmaktadır. “Kutup İpek Yolu” projesi kapsamında Çin kıyılarından Rusya’ya yönelik hareket ederek Arktik üzerinden Avrupa’ya ulaşım sağlanacağı belirtilmektedir. Söz konusu bildiriye, Çin Arktik denizcilik rotasının geliştirilmesine katkıda bulunacak bu güzergah için tüm tarafların ortak girişime teşvik edilmesi gerektiğini belirtmekle beraber, ortak altyapı çalışmalarının da sürdürülmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Çin tarafı “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” projelerinin "Kutup İpek Yolu"nun oluşturulması için taraflara büyük imkan tanıdığını ve bu projenin Arktik bölgenin sosyal gelişimi, ekonomik kalkınması ve iletişimin kolaylaşması adına önem arz edeceğini belirtmektedir.<sup>186</sup>

**Resim 3. “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” ve “Kutup İpek Yolu” Güzergahı.**



**Kaynak:** Eurasia News Online, “Polar Silk Road: Why Russia’s Northern Sea Route is The Best Option for China”, <https://eurasia-news-online.com/2018/01/30/polar-silk-road-why-russias-northern-sea-route-is-the-best-option-for-china/>, (e.t. 16.01.2019).

<sup>186</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi Bilgi Bürosu, “China’s Arctic Policy”, 26.01.2018, [http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm), (e.t. 16.01.2019).

Fakat kış aylarında Arktik bölge sularını buz kaplaması "Kutup İpek Yolu" Projesinin uygulanmasının önündeki en büyük engeli oluşturmaktadır. Fakat günümüzde var olan atom buzkıran gemileri aracılığı ile bu sorun aşılabilir. Çin'in de bu konuda çalışmalar yapmaya başladığı görülmektedir. Çin 2018 yılında ilk kendi üretimi olan atom buzkıran gemisini üretmiştir. Bu araçla Çin'in Arktik bölge üzerinden Avrupa'ya ulaşımı daha kolay gerçekleştirecektir.<sup>187</sup>

### 3.3. ÇİN'İN BÖLGESEL YAPISININ KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNDEKİ YERİ

Yukarıda kapsamlı bir biçimde belirttiğimiz gibi Kuşak-Yol İnisyatifi Çin, Avrupa, Asya ve Afrika arasında geniş bağlantı kurulması için ileri sürülmüş bir projedir. Bu inisiyatif kapsamındaki güzergahlar ilgili bağlantıların kurulması için geliştirilmiştir. Çin büyük bir coğrafyada yerleştiği için her güzergah farklı bölgeden geçmekte ve geçtiği bölgelerin kalkınmasına katkıda bulunmaktadır. Diğer bir ifade ile Çin, Kuşak-Yol İnisyatifi ile hem inisiyatif kapsamındaki gelişmekte olan ülkelerinin ekonomik kalkınmasına yardımcı olmaya çalışmakta hem de kendi bölgelerinin ekonomik kalkınmasını sağlamaya çalışmaktadır. Bu bağlamda Çin'in Kuşak-Yol İnisyatifi kapsamındaki bölgelerini dört yere ayırarak incelememiz gerekmektedir:<sup>188</sup>

- Kuzeybatı ve kuzeydoğu bölgesi- Sincan Uygur, Gansu, Qinghai, İç Moğolistan, Ninghia, Shaanxi, Heilongjiang, Jilin ve Liaoning bölgelerinden oluşmaktadır. Orta Asya, Güney Asya ve Batı Asya'ya giden stratejik yollar bu bölgeden geçmektedir. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, ve Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru bu bölgeden başlamakta, Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru ise bu bölgeden geçmektedir. Kuşak-Yol İnisyatifi kapsamında bölgenin en stratejik önem taşıyan bölgesi Sincan Uygur bölgesidir. Bu bölge Çin'in adeta kuzeye ve batıya açılan penceresi niteliğindedir.

<sup>187</sup> Xinhua, "China launches first homemade polar icebreaker", 09.11.2018, [http://www.xinhuanet.com/english/2018-09/11/c\\_137460391.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-09/11/c_137460391.htm), (e.t. 16.01.2019).

<sup>188</sup> Helen Chin vd., "The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road", The Fung Business Intelligence Centre, May 2015, s. 5, <https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%201st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%202015.pdf>, (e.t. 18.01.2019).

- Güneybatı bölgesi- Tibet, Yunnan ve Guangxi gibi üç önemli bölgeden oluşmaktadır. Çin'in ASEAN ülkelerine açılması için önemli olan bu bölge, aynı zamanda Çin'in Güney ve Güneydoğu Asya Ülkelerine de açılımında büyük önem taşımaktadır. Kuşak-Yol İnisyatifi kapsamındaki Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru bu bölgeden geçmektedir. Yunnan bölgesi Çin'in Güneybatı bölgesinde Çin açısından büyük önem taşımaktadır. Zira Yunnan bölgesi Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru kapsamında Çin'le Bangladeş, Myanmar ve Hindistan'ı birbirine bağlamakla beraber, Myanmar'dan Çin'e uzanan petrol ve doğal gaz boru hatları da bu bölgeden geçmektedir.

- Kıyı bölgeleri- bu bölge Pekin'i de içine almakla Guangdong, Fujian, Zhejiang, Şaygay, Jiangsu, Shandong, Hebei, Tianjin bölgeleri, Hong Kong ve Macao adalarını kapsamaktadır. Önemli liman şehirleri, ticari merkezler, serbest ticaret bölgeleri ve sanayi merkezleri bu bölgede yer almaktadır. Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru ve Çin'i deniz üzerinden Güney, Güneydoğu Asya, Ortadoğu, Afrika ve Avrupa'ya ulaştıracak "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" projeleri bu bölgeden başlamaktadır.

- İç bölge- Çin iç kısımlarını kapsayan bu bölgeye Sichuan, Chongqing, Guizhou, Hunan, Hubei, Henan, Shanxi, Anhui ve Jiangxi bölgeleri dahildir. Çin'in önemli sanayi merkezlerinin yer aldığı bir diğer önemli bölgedir. Sanayi merkezleri ile ülkenin doğu, orta ve batı bölgelerini birleştiren ulaşım yolları bu bölgeden geçmektedir. Kuşak-Yol İnisyatifi kapsamındaki Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru Çin'in kıyı bölgelerinden başlasa da bu bölgeden geçerek Avrupa'ya ulaşmaktadır. Yani iç bölge olarak adlandırılan bu bölge Çin açısından hem sanayi merkezi hem de ulaşım, taşıma merkezi olarak önem taşımaktadır.

Resim 4: Çin'in Bölgesel Yapısı.



**Kaynak:** China Discovery, “China Provincial Map 2019”,  
<https://www.chinadiscovery.com/china-maps/china-provincial-map.html>, (e.t.  
18.01.2019).

#### 4. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN GERÇEKLEŞTİRİLMESİNDE FİNANSAL KURULUŞLARIN ROLÜ

Kuşak-Yol İnisyatifi büyük bir coğrafi alanı kapsamakla beraber çok geniş iş birliği ağı oluşturmaya çalıştığı için oldukça büyük maliyet talep etmektedir. İnisyatifin kapsadığı ülkelerin bir çoğunun az gelişmiş ülke olması, bu ülkelerle yapılacak iş birliğini daha maliyetli hale getirmektedir. Özellikle az gelişmiş ülkelerde altyapı çalışmalarının yeterli düzeyde olmaması yapılacak yatırımların miktarını artırmaktadır.

Gerekli kredilerin sağlanması ve ihtiyaç duyulan yatırımların yapılması için uygun kredi verilmesi amacı ile bazen Çin bankalarından, bazen de Kuşak-Yol İnisiyatifinin desteklenmesi amacı ile oluşturulan banka ve kuruluşlardan fon temin edilmektedir.

#### 4.1. ÇİN KALKINMA BANKASI (CHINA DEVELOPMENT BANK)

Çin Kalkınma Bankası 1994 yılında Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi'nin girişimleri ile politik finansal kurum<sup>189</sup> olarak oluşturulmuştur. Banka dünyanın en büyük kalkınma finans kurumu ve finansal işbirlikleri için en büyük Çin bankasıdır. Çin Halk Cumhuriyeti Finans Bakanlığı bankanın en büyük hissedarıdır (%36,54). Çin Kalkınma Bankası Çin'in önem verdiği uzun dönemlik ekonomik ve sosyal gelişim stratejilerine hizmet ederek orta ve uzun vadeli krediler sağlamaktadır.<sup>190</sup> Bu kapsamda Kuşak-Yol İnisiyatifinin X. Jinping tarafından ilan edilmesinden bu yana inisiyatifin kapsadığı bölgelerde 500 üzeri altyapı ve sanayi projesinin gerçekleştirilmesi için yaklaşık olarak 350 milyar ABD doları değerinde kaynak temin edilmiştir.<sup>191</sup>

Ek olarak Çin Kalkınma Bankası Kuşak-Yol İnisiyatifinin kapsadığı ülkelerde eğitim programları düzenlemekte ve bu ülkelere olan öğrencilere Çin'de eğitim almak için burs olanağı sağlamaktadır.<sup>192</sup> Bu uygulamalardan da görüldüğü üzere Çin Kalkınma Bankası Kuşak-Yol İnisiyatifin temel hedeflerinden olan finansal entegrasyonun sağlanması, altyapı yatırımlarının yapılması ve halklar arası bağlantı kurulması hedeflerine uyum sağlamakta ve söz konusu inisiyatife destek vermektedir.

---

<sup>189</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyinin girişimleri ile kurulmuş üç politik banka vardır: Çin Kalkınma Bankası (China Development Bank), Çin İthalat İhracat Bankası (Export-Import Bank of China) ve Çin Tarımsal Kalkınma Bankası (Agricultural Development Bank of China). Bu bankalar devletin belirlemiş olduğu jeoekonomik hedef ve stratejilere yönelik hareket etmektedirler.

<sup>190</sup> Çin Kalkınma Bankası, [http://www.cdb.com.cn/English/gykh\\_512/khjj/](http://www.cdb.com.cn/English/gykh_512/khjj/), (e.t. 19.01.2019).

<sup>191</sup> Çin Kalkınma Bankası, "China Development Bank to Issue B&R Project Loans in Three Years", 02.06.2017, [http://www.cdb.com.cn/English/xwzx\\_715/khdt/201706/t20170602\\_4345.html](http://www.cdb.com.cn/English/xwzx_715/khdt/201706/t20170602_4345.html), (e.t. 19.01.2019).

<sup>192</sup> Çin Kalkınma Bankası, "Bank Backs Global Development Drive", 13.03.2017, [http://www.cdb.com.cn/English/xwzx\\_715/khdt/201703/t20170314\\_4138.html](http://www.cdb.com.cn/English/xwzx_715/khdt/201703/t20170314_4138.html), (e.t. 19.01.2019).

## 4.2. ÇİN İTHALAT İHRACAT BANKASI (EXPORT-IMPORT BANK OF CHINA)

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi'nin girişimleri ile kurulmuş bir diğer politik banka Çin İthalat İhracat Bankası'dır. Banka devlet tarafından finanse edilmekte ve devlet adına faaliyetde bulunmaktadır. Bankanın temel hedefi Çin'in dış ticaret, yatırım ve uluslararası ekonomik iş birliklerini desteklemekle beraber Çin ekonomisinin sağlıklı ve sürdürülebilir ekonomik ve sosyal kalkınmasını sağlamak amacı ile kritik sektörlerle finansal destek sağlamaktır. Çin hükümetinin kredi desteği ile, Çin İthalat İhracat Bankası ülkenin küreselleşme stratejisinin uygulanması, ekonomik gelişimin desteklenmesi ve istikrarlı ekonomik kalkınmanın teşvik edilmesinde kritik öneme sahiptir.<sup>193</sup>

Çin İthalat İhracat Bankası Kuşak-Yol İnisiyatifi kapsamında düşünüldüğünde altyapı, ticaret ve finans alanlarında Kuşak-Yol ülkelerine yönelik yapılan iş birliği anlaşmaları ile inisiyatifin temel hedeflerini desteklediğini görmekteyiz. Banka Sırbistan, Kamboçya, Etiyopya, Kazakistan, Moğolistan, Myanmar, Kenya ve Vietnam'ın devlet kurumları ve şirketleri ile kredi anlaşmaları imzalamıştır. Belarus, Kamboçya, Etiyopya, Kenya, Moğolistan ve Pakistan ile Çin İthalat İhracat Bankası arasında endüstri parkı, enerji iletimi ve dağıtımı, rüzgar enerjisi, baraj, uydu gibi projelerin gerçekleştirilmesi, Mısır, Suudi Arabistan, Özbekistan ve Bangladeş'le Çin İthalat İhracat Bankası arasında ise elektrik sistemlerinin güncellenmesi, kömür madeni modernizasyon, lastik fabrikası gibi projelerin gerçekleştirilmesi ile ilgili kredi anlaşmaları imzalanmıştır. Finans alanında ise, Çin İthalat İhracat Bankası Birleşmiş Milletler Sanayi Kalkınma Örgütü ile Kuşak-Yol İnisiyatifi ülkelerinde sürdürülebilir sanayi kalkınmasına yönelik iş birliğinin artırılması konusunda ortak bir bildiri imzalanmıştır. Finansal destek konusunda Çin İthalat İhracat Bankası altyapı, sanayi ve finans ile ilgili alanlarda Kuşak-Yol İnisiyatifini desteklemek amacı ile 130 milyar yuan

---

<sup>193</sup> Çin İthalat İhracat Bankası, "The Export-Import Bank of China", [http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-TCN/index\\_617.html](http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-TCN/index_617.html), (e.t. 19.01.2019).



kredi verme planı oluşturmuştur. Bu bağlamda, 2017 yılına kadar elli Kuşak-Yol İnisiyatifi ülkesinde 1200 farklı projeye 640 milyar yuan finansal destek sağlanmıştır.<sup>194</sup>

### 4.3. ÇİN BANKASI (BANK OF CHINA)

1912 yılında kurulan Çin Bankası, 1949 yılına kadar ülkenin merkez bankası (bu tarihten itibaren ülkenin merkez bankası görevini Çin Halk Bankası (People's Bank of China) sürdürmektedir), uluslararası ticari banka ve döviz bankası olarak görevini sürdürmüştür. Banka, 1949 yılından sonra ise merkez bankası dışındaki diğer fonksiyonlarını yerini getirmiş, dış ticaret ve ekonomik altyapı gelişimine önemli destek sağlamıştır. Devletin ticari bankası olarak faaliyet gösteren Çin Bankası, devletin temel stratejilerine ve jeoekonomik önceliklerine yönelik hareket etmesi ile ilgili olarak Çin Rüyası ve Çin halkının yeniden canlanması düşüncesine hizmet edeceğini belirtmektedir.<sup>195</sup>

Çin Bankası, 2016 yılından itibaren Kuşak-Yol İnisiyatifine finansal desteğini hızlandırmaya ve küreselleşen yerli işletmeleri birleşme ve satın alma projelerinde aktif bir biçimde finanse etmeye başlamıştır. Aynı zamanda, Kuşak-Yol İnisiyatifinin kapsadığı ülkelere yatırım yapmaktadır. Şimdiye kadar Kuşak-Yol İnisiyatifi ile ilgili olarak toplam 60 milyar ABD doları değerinde kredi sağlamıştır. Şu anda, bankanın yurtdışı şubeleri, 20'si Kuşak-Yol İnisiyatifi ülkeleri olmak üzere toplam 51 ülkede bulunmaktadır.<sup>196</sup>

### 4.4. ÇİN SANAYİ VE TİCARET BANKASI (INDUSTRIAL AND COMMERCIAL BANK OF CHINA)

Çin Sanayi ve Ticaret Bankası 1984 yılında kurulmuştur. Çin devletinin denetim ve kontrolü altında faaliyet gösteren banka Çin işletmelerinin küreselleşmesine destek

---

<sup>194</sup> Çin İthalat İhracat Bankası, "The Belt and Road Forum for International Cooperation concluded successfully and China Eximbank contributed its deliverables", 17.05.2017, [http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-NR/index\\_633\\_30142.html](http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-NR/index_633_30142.html), (e.t. 19.01.2019).

<sup>195</sup> Çin Bankası, "Bank of China Overview", [http://www.boc.cn/en/aboutboc/ab1/200809/t20080901\\_1601737.html](http://www.boc.cn/en/aboutboc/ab1/200809/t20080901_1601737.html), (e.t. 21.01.2019).

<sup>196</sup> Çin Bankası, "Bank of China Announced 2016 Annual Results", 31.03.2017, [http://www.bankofchina.com/en/bocinfo/bi1/201703/t20170331\\_9196753.html?keywords=belt+and+road](http://www.bankofchina.com/en/bocinfo/bi1/201703/t20170331_9196753.html?keywords=belt+and+road), (e.t. 21.01.2019).

sağlamakla beraber Kuşak-Yol İnisyatifinin de gerçekleştirilmesine yardımcı olmaktadır. Banka 2018 yılına kadar toplam 45 ülkede 420 kurum oluşturmuştur. Bu ülkelerden de 20 ülke Kuşak-Yol İnisyatifinin kapsadığı ülkelerdir ve bu ülkelerde toplam 129 kurum oluşturulmuştur. Oluşturmuş olduğu kurumlar Kuşak-Yol İnisyatifi ve Çin'in küreselleşme stratejisinin uygulanması imkanını artırmaktadır. Banka 2018 yılında Kuşak-Yol İnisyatifi kapsamında gerçekleştirilen 50 yeni projeye 11 milyar ABD doları değerinde kredi sağlamıştır.<sup>197</sup> Banka aynı zamanda Kuşak-Yol İnisyatifi ülkelerinde bankalar arası devamlı iş birliği mekanizmasının oluşturulmasına da öncülük etmektedir. Bu kapsamda Çin Sanayi ve Ticaret Bankasının girişimleri ile Kapsayıcı Finansman Departmanı kurulmuştur. Devletten destek alan banka olarak küçük ve orta işletmeleri destekleme, iş kurma ve inovasyon, yoksulluktan kurtulma gibi alanlarda destek sağlamakta ve sorumluluk üstlenmektedir.<sup>198</sup>

Çin Sanayi ve Ticaret Bankası Türkiye'de de faaliyetlerde bulunmaktadır (ICBS Bankası). Söz konusu bankanın desteği ile 2018 yılında Türkiye'de 150 üzeri Türk ve Çinli işletmenin katıldığı "Kuşak ve Yol Yatırım ve Finans İşbirliği Formu" isimli iş birliği ve ortaklık formu düzenlenmiştir. Formun temel amacı Türk ve Çinli girişimci ve yatırımcılar arasında iş birliği kuracak platform oluşturmak ve iki ülkenin iş adamları arasında ekonomik ve ticari yatırım ortaklıklarını teşvik etmektir.<sup>199</sup>

Buraya kadar yapılan açıklamalardan da görüldüğü üzere Çin Sanayi ve Ticaret Bankası Kuşak-Yol İnisyatifin temel hedefleri arasında yer alan finansal entegrasyonun sağlanması ve halklar arası bağlantı kurulması hedeflerini gerçekleştirmeye yönelik uygulamalar yapmakta ve söz konusu inisiyatife yukarıdaki alanlarda destek sağlamaktadır.

---

<sup>197</sup> Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, "Internationalized and Diversified Operation", Interim Report 2018, s. 39, <http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2018/2018InterimReport20180927.pdf>, (e.t. 22.01.2019).

<sup>198</sup> Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, "President's Statement", Annual Report 2017, s. 11, [http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBC/haiwai/ICBCLondon/download/2018/ICBC\\_Group\\_2017\\_annual\\_report.pdf](http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBC/haiwai/ICBCLondon/download/2018/ICBC_Group_2017_annual_report.pdf), (e.t. 22.01.2019).

<sup>199</sup> Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, "Belt and Road Investment and Financial Cooperation Forum Held in Turkey", 09.11.2018, <http://www.icbc.com.cn/icbc/en/newsupdates/icbc%20news/BeltandRoadInvestmentandFinancialCooperationForumHeldinTurkey.htm>, (e.t. 22.01.2019).

#### 4.5. İPEK YOLU FONU (SILK ROAD FUND)

İpek Yolu Fonu orta ve uzun vadeli kalkınma ve yatırım fonu olarak 29 Aralık 2014 yılında Pekin’de kurulmuştur. Fonun toplam sermayesi 40 milyar ABD doları ve 100 milyar Çin yuanı’dır. Bundan dolayı İpek Yolu Fonu’nun birden fazla para birimine sahip olduğunu söyleyebiliriz. Birden çok para biriminin kullanılabilirliği Kuşak-Yol İnisyatifi ülkelerinde farklı alanlarda yatırımlar yapılması ve bu inisiyatif için gerekli olan sermaye kaynaklarının genişletilmesi adına önemlidir. Dolarla birlikte yuanın finansal araç olarak kullanılması ülkeler arasında ekonomik ve ticari değişimleri artırmakla beraber yuanla yatırım yapılmasını da teşvik edecektir. Bir Çin kuruluşu olarak İpek Yolu Fonu da yuan ile yapılan yatırımları artırmaya çalışmaktadır. Bu hem yuanın küresel para birimi olarak öneminin artması hem de ABD dolarının egemenliğinin kırılması bakımından önemli girişim olarak değerlendirilebilir. İpek Yolu Fonu resimleri çeşitlendirilmiş kur kullanımının Kuşak-Yol İnisyatifi ülkelerini birbirine bağlayan ve karşılıklı ekonomik fayda getiren “altın köprü” olarak görmektedirler.<sup>200</sup>

İpek Yolu Fonu kendisini finanse eden bir kuruluş olmadığı için çeşitli kaynaklardan fon temin etmektedir. Fona sermaye temin eden dört kurum vardır: Çin Yabancı Döviz Devlet İdaresi (%65), Çin Altyapı Ortaklığı (%15), Çin İthalat İhracat Bankası (%15) ve Çin Bankası (%5). Fonun kurulmasındaki temel amaç Kuşak-Yol İnisyatifi kapsamındaki ticari ve ekonomik iş birliği için finansal desteğin ve yatırımların sağlanması ile beraber açıklık, kapsayıcılık ve karşılıklı fayda oluşturulmasına çalışmaktır. Fon, Çin’le beraber Kuşak-Yol İnisyatifinin kapsadığı ülkelerin ve bölgelerin de refah ve kalkınmasını teşvik etmek amacı ile oluşturulmuştur.<sup>201</sup> Bu noktada şunu belirtelim ki, İpek Yolu Fonu herhangi bir dış yardım veya hibe kuruluşu olarak düşünülmemelidir. Zira fon ekonomik olarak sürdürülebilirliğini temin etmek için ekonomik getiri elde etmelidir. Fonun yatırım türlerine bakıldığı zaman bu durum daha iyi anlaşılmaktadır. Çünkü fonun yatırım

---

<sup>200</sup> İpek Yolu Fonu, “Building a Golden Bridge and Pursuing Mutual Benefits”, 18.04.2018, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23809/23812/36341/index.html>, (e.t. 25.01.2019).

<sup>201</sup> İpek Yolu Fonu, “Overview”, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>, (e.t. 25.01.2019).

türleri aynı zamanda fona getiri sağlayan kaynaklardır. İpek Yolu Fonu'nun yatırım türleri ile ilgili olarak dört türden bahsedebiliriz:<sup>202</sup>

1. Özkaynak yatırımı- özelleştirme zamanı birleşme ve satın alma yolu ile yapılan yatırımları, yeşil alan, sanayi ve ticari alanlara yapılan doğrudan yatırımları, hisse senetlerine yapılan yatırımları vs. kapsamaktadır.
2. Borç yatırımları- bu yatırım türü kredi, tahvil, bono olarak sıralanabilir.
3. Fonlara yatırım- İpek Yolu Fonu'nun Çin'de ve diğer ülkelerde uluslararası kalkınma kuruluşları ve finansman kurumlarla birlikte karşılıklı yatırım fonları oluşturabilmesi veya diğer fonlara yatırım yapabilmesidir.
4. Diğer yatırımlar- bu tür yatırımlara ise emanet olarak yatırılmış varlıkların yönetilmesi gibi konular dahildir.

İpek Yolu Fonu kapsamında şimdiye kadar yukarıdaki yatırım türleri kullanılarak 6 milyar ABD doları değerinde 15 projeye yatırım yapılmıştır. Bu yatırımlar Rusya, Moğolistan, Orta Asya, Güney Asya, Güney Doğu Asya, Batı Asya, Kuzey Afrika ve Avrupa'yı kapsamaktadır. Kuşak-Yol İnisiyatifinin gerçekleştirilmesine katkı sağlanması amacı ile oluşturulmuş İpek Yolu Fonu'nun aşağıdaki yatırım alanları inisiyatifin temel hedefleri olan engelsiz ticaret, altyapı gelişimi, finansal entegrasyon ve halklar arası bağların kurulması gibi ilkelere uygun alan profili çizmektedir. Söz konusu yatırım alanları şunlardır:<sup>203</sup>

- altyapı- çağdaş ve üst düzey ulaşım ağının kurulması,
- enerji kaynakları- geleneksel enerji kaynaklarının geliştirilmesinde ve bulunmasında iş birliğini artırmak ve yenilenebilir ve temiz enerji alanında ortaklıkları derinleştirmek,
- sanayi- Kuşak-Yol ülkelerinin ekonomik ve toplumsal kalkınmasını sürdürmesi için küreselleşen ekipman, teknoloji, hizmetler ve standartları desteklemek,

---

<sup>202</sup> İpek Yolu Fonu, "Type of Investment", 30.12.2015, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23798/23803/25128/index.html>, (e.t. 25.01.2019).

<sup>203</sup> İpek Yolu Fonu, "Scope of Investment", 30.12.2015, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23798/23805/25132/index.html>, (e.t. 25.01.2019).

- finans- finansal iş birliği için açık, çeşitlendirilmiş ve karşılıklı fayda temelinde oluşturulan bir platform kurmak.

#### 4.6. ASYA ALTYAPI YATIRIM BANKASI (ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK)

Çok taraflı kalkınma bankası olan Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurulması düşüncesi ilk defa Jinping'in Ekim 2013'te Endonezya ziyareti sırasında başkent Jakarta'da yaptığı konuşmasında dillendirilmiştir. Bu gezisinde yukarıda belirttiğimiz gibi "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" projesi de vurgulanmıştır. Bu gezisinde Jinping sık sık Çin ile ASEAN ülkeleri arasında iş birliğinin önemini vurgulamakta ve bu çerçevede kurulacak olan yeni Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın ASEAN ülkelere öncelik vereceğini, Çin ile ASEAN arasındaki bağların daha da sıkılaştıracağını ve Çin'le Güneydoğu Asya ülkeleri arasındaki ilişkileri daha da pekiştireceğini belirtmektedir. Fakat Jinping daha sonraki konuşmalarında Asya, Avrupa ve Afrika'dan da ülkelerin bankaya katılabileceğini ve bankanın önemli görevlerinden birinin Kuşak-Yol İnisiyatifine fon temek etmek olacağını belirtmiştir. Yani Asya Altyapı Yatırım Bankası bir yandan Asya'nın gelişimine odaklanmakta, bir diğer yandan da Kuşak-Yol İnisiyatifinin gerçekleştirilmesine hizmet eden önemli bir finansal araç olarak değerlendirilmektedir. Bankanın kurulması için Ekim 2014'te Çin, Bangladeş, Brunei, Kamboçya, Hindistan, Kazakistan, Kuveyt, Laos, Malezya, Moğolistan, Myanmar, Nepal, Umman, Pakistan, Filipin, Katar, Singapur, Sri Lanka, Tayland, Özbekistan ve Vietnam olmak üzere 21 ülkenin katılımı ile mutabakat zaptı imzalanmıştır.<sup>204</sup>

ABD uluslararası şeffaflık, çevre ve işçilik standartları sağlama, tüketici hakları ve diğer güvenceleri yerine getirme konusunda bankanın başarısız olacağını iddia ederek bu kuruluşa karşı çıkmıştır. ABD'nin bu tavrından dolayı başlangıçta başta ABD'nin batılı müttefikleri olmak üzere Japonya, Avustralya ve Güney Afrika Cumhuriyeti gibi aktörler de bankanın kurulmasına olumlu yaklaşmamışlardır. Fakat 12 Mart 2015 tarihinde İngiltere beklenmedik bir biçimde ABD'e rağmen Asya Altyapı Yatırım Bankasına katılacağını belirtmiştir. İngiltere'nin katılacağını belirtmesinden

---

<sup>204</sup> Rahul Mishra, "Asian Infrastructure Investment Bank: An Assessment", *Indian Council of World Affairs*, C. 72, S. 2 (2016), s. 163-169.

sonra Fransa, Almanya, İtalya gibi AB'nin anahtar ülkeleri ile beraber Avustralya, Güney Afrika ve İsrail de bankaya katılacaklarını belirtmişlerdir. 29 Haziran 2015'te 37 Asya, 20 Asya dışı ülke tarafından Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurulması ile ilgili "Anlaşma Metni" imzalanmıştır.<sup>205</sup> 16 Ocak 2016 tarihinde ise Pekin'de bankanın açılış töreni yapılmış ve resmi olarak bu tarihten itibaren banka faaliyete başlamıştır.<sup>206</sup>

Çin'in girişimleri ile oluşturulan bu bankanın toplam sermayesi 100 milyar ABD dolarıdır. Bu sermayenin 30 milyar dolarını Çin karşıladığı için dolayısı ile bankadaki en büyük söz hakkına sahip ülke Çin'dir.<sup>207</sup> Yani Çin'in hem bankada en büyük söz hakkına sahip olduğu hem de doğrudan girişimleri sonucu oluşturulduğu için Asya Altyapı Yatırım Bankası'nı Çin'in öncülük ettiği banka olarak değerlendirebiliriz. Bankanın kuruluşuna karşı çıkan ülkeler ise ABD ve Japonya'dır. ABD'nin karşı çıkışının temel nedeni yukarıda belirttiğimiz etkenlere ek olarak çok taraflı kalkınma bankası olan Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın ABD'nin başını çektiği Dünya Bankası'na, Japonya'nın karşı çıkışının nedeni ise Japonya'nın başını çektiği Asya Kalkınma Bankası'na alternatif olarak kurulmasıdır. ABD Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın Çin'in Asya'da kendi etkinliğini kurmak için tasarladığı bir araç olarak değerlendirmektedir. Yine aynı devlete göre, Asya Altyapı Yatırım Bankası Dünya Bankası, Uluslararası Para Fonu ve Asya Kalkınma Bankası'nın oluşturduğu uluslararası finansal düzene uymayacaktır. Fakat Çin'li resimler bu görüşüne göre ABD'yi eleştirmekte ve Asya Altyapı Yatırım Bankası ile Çin'in temel amacının sadece uluslararası finansal düzende varolan eksikliği doldurmak ve Asya'da faaliyet yürüten çok taraflı kalkınma kuruluşları ile sıkı iş birliği oluşturmaktır.<sup>208</sup> Fakat Çin'in ABD'nin dolar hakimiyetine karşı çıkması ve doların egemenliğini zayıflatmak için yuan ve diğer alternatif dövizlere yönelmesi aslında, ABD'nin kaygılarında haksız olmadığını göstermektedir. Aşağıda da inceleyeceğimiz üzere Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın oluşturulmasının arkasında duran nedenlerden biri Çin'in yeni uluslararası finansal düzen oluşturmak istemesidir. Bu nedenler sırası ile:

---

<sup>205</sup> Ricardo Bustillo, Maiza Andoni, "China, the EU and multilateralism: the Asian Infrastructure Investment Bank", *Revista Brasileira de Política Internacional*, C. 61, S. 1, (2018), s. 1-2.

<sup>206</sup> Asya Altyapı Yatırım Bankası, "Introduction", <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>, (e.t. 30.01.2019).

<sup>207</sup> Mishra, op.cit., s. 166.

<sup>208</sup> Hong Yu, "Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank", *Journal of Contemporary China*, C. 26, S. 105 (2017), s. 361-362.

1. Asya'da modern anlamda altyapı eksikliği- Çin Asya'da yeterli düzeyde altyapı olmadığını ve Asya Kalkınma Bankası, Dünya Bankası gibi kurumların da bu eksikliği doldurmadığını ileri sürerek Asya Altyapı Yatırım Bankası aracılığı ile bölgede altyapı oluşturması sürecini hızlandırmaya çalışmaktadır. Bankanın kuruluşundaki temel amaçlar belirtildiğinde altyapı oluşturulması önemle vurgulanmıştır. Özellikle de sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı hızlandırmak, altyapı ve diğer üretim sektörlerine yapılan yatırımlarla, Asya'da altyapı bağlantısını geliştirmek, refahı artırmak ve bölgesel iş birliği ve ortaklıkları teşvik etmek bankanın öncelikli hedefleri olarak belirtilmiştir. Bu hedeflerden, altyapı ve diğer üretim sektörlerine yatırım yapılması ile kastedilen alanlar ise öncelikli olarak enerji, çevre koruma, kırsal altyapı ve tarımın gelişimi, ulaştırma ve telekomünikasyon, su temini, kentsel kalkınma, lojistik vs.dir.<sup>209</sup>

2. Çin'in uluslararası finans kurumlarında yeteri düzeyde temsil edilmemesi- Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurulması bir anlamda geleneksel uluslararası finans kurumlarındaki Çin'in kendi ikincil statüsüne itirazı olarak değerlendirilebilir. Şöyle ki, Dünya Bankası'ndaki oylama gücü dağılımına bakıldığında ABD yaklaşık %16, Japonya yaklaşık %8, Çin ise yaklaşık %5 oy hakkına sahiptir.<sup>210</sup> Asya Kalkınma Bankası'ndaki oylama gücü dağılımına baktığımızda ise ABD %15.6, Japonya %15.6, Çin ise %6.4'lük bir paya sahiptir.<sup>211</sup> Uluslararası Para Fonundaki oylama gücündeki dağılımda ise ABD'nin %16.5'lik payına karşılık Çin'in %6'lık bir payı bulunmaktadır.<sup>212</sup> Çin uluslararası finansal kuruluşlarda bu yetersiz temsilinden ve karar verme sürecindeki sınırlı etkisinden dolayı kendisinin liderliği altında yeni bir finansal kurum olarak Asya Altyapı Yatırım Bankası'nı oluşturmuştur. Bu çerçevede, Çin'in Asya Altyapı Yatırım Bankası'ndaki oy hakkı %26,5'dir.<sup>213</sup>

3. Çin'in yeni uluslararası finansal düzen oluşturma isteği- Çin batı merkezli ekonomik düzeni zayıflatmak ve Asyanın bağımsız ekonomisini oluşturmaya çalışmaktadır. Bu durum, ABD dolarına daha az bağımlı bir Asya'nın oluşturulmaya çalışılması, BRICS çatısı altından Yeni Kalkınma Bankası, Şangay İşbirliği Örgütü

---

<sup>209</sup> Mishra, op.cit., s. 164, 166.

<sup>210</sup> Bustillo, Andoni, op.cit., s. 6.

<sup>211</sup> Uluslararası Para Fonu, "IMF Members' Quotas and Voting Power, and IMF Board of Governors", <https://www.imf.org/external/np/sec/memdir/members.aspx>, (e.t. 30.01.2019).

<sup>212</sup> Asya Kalkınma Bankası, "Shareholders", <https://www.adb.org/site/investors/credit-fundamentals/shareholders>, (e.t. 30.01.2019).

<sup>213</sup> Asya Altyapı Yatırım Bankası, <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>, (e.t. 30.01.2019).

Çatısı altında ŞİÖ Kalkınma Bankası gibi diğer bölgesel girişimlerde bulunmasından da anlaşılabilir.<sup>214</sup> Zira Çin bu girişimleri ile hem kendisinin daha fazla söz hakkına sahip olduğu hem de kendi isteklerinin daha fazla gözetildiği yeni bir finansal düzen kurmayı amaçlamaktadır.

4. Kuşak-Yol İnisyatifine finansal destek sağlanması- Jinping'in de ifade ettiği gibi bankanın öncelikli hedeflerinden biri söz konusu inisiyatifin gerçekleştirilmesi için finansal destek sağlanmasıdır. Çin Kuşak-Yol İnisyatifine finansal destek sağlayan Asya Altyapı Yatırım Bankası ve diğer banka ve kurumlar aracılığı ile küresel imajını pekiştirmeye çalışmaktadır. Kuşak-Yol İnisyatifinin güzergahlarını incelediğimizde, Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru ve "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" projelerinin rotasının Güney ve Güneydoğu Asya'dan, yani Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın altyapı gelişimi ve kalkınma için odaklandığı temel bölgeden geçtiğini gördük. Bu açıdan, Asya Altyapı Yatırım Bankası Kuşak-Yol İnisyatifinin gerçekleştirilmesi için Güney ve Güneydoğu Asya'da altyapısal sorunları çözmeye çalışmaktadır.

---

<sup>214</sup> Mishra, op.cit., s. 170.



## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNİN KARADENİZ HAVZASINA YANSIMALARI

#### 1. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ'NİN HALKASI OLARAK KARADENİZ HAVZASI

Karadeniz Havzası sahip olduğu jeopolitik konumu itibariyle Kuşak-Yol İnisiyatifi açısından ele alındığında oldukça önemli bir noktada yerleşmektedir. Çin ile Avrupa arasındaki iletişimi sağlayacak koridorları yukarıda incelemiştik. Bu kısımda ise Karadeniz Havzası ülkelerinin Kuşak-Yol İnisiyatifi kapsamındaki kara ve deniz güzergahlarındaki yeri incelenecektir. Yani Karadeniz Havzasının Kuşak-Yol İnisiyatifi bakımından anahtar bir bölge olduğunu ortaya koymak için hangi ülkelerin doğrudan inisiyatifin güzergahları kapsamında olduğu incelenecektir.

Çin ile Avrupa arasında ilişki kurulmasında önemli rol oynayan koridorlardan biri Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridorudur. Koridoru kapsayan sekiz ülkeden ikisi, yani Beyaz Rusya ve Polonya Kuşak-Yol İnisiyatifi ülkeleridir.<sup>215</sup> Söz konusu bu güzergah Pasifikten'den Atlantik'e ulaşım için kuzey güzergahında en güvenilir ve kısa yoldur. Bu güzergahta Beyaz Rusya'ya alternatif olacak Ukrayna seçeneği vardır. Fakat Rusya ile Ukrayna arasındaki gerilim ve çatışmalar bu güzergahın risk taşıma olasılığını artırmıştır. Bundan dolayı alternatif seçenek olarak Beyaz Rusya'ya üstünlük verilmiştir. Ülkeler bazında Ukrayna'nın transit önemine karşılık Beyaz Rusya'nın transit önemi artmasına rağmen, Karadeniz Havzasının transit öneminde bir değişikliğe neden olmamıştır. Çünkü her iki ülke Karadeniz Havzası ülkesidir.

Bir diğer koridor Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridorudur. Bu koridordan bahsederken iki önemli güzergah üzerinde durmuştuk. Birinci güzergah Çin, Orta Asya, İran ve Türkiye'yi kapsamaktadır. İkinci güzergah ise Çin, Orta Asya, Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi kapsayan güzergahtır. İlk güzergahtan basettiğimizde Karadeniz Havzası ülkelerinden sadece Türkiye ön plana çıkmaktadır. Fakat en çok önem verilen ikinci güzergahta ise Karadeniz Havzası ülkeleri içerisinde

---

<sup>215</sup> Xinhua, "Backgrounder: Economic corridors under Belt and Road Initiative", 05.09.2017, [http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c\\_136268314.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c_136268314.htm), (e.t. 11.03.2019).

Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye olmak üzere üç ülke yer almaktadır.<sup>216</sup> Bununla beraber söz konusu bu güzergahta her iki hattın da temel amacı Akdeniz'e özellikle de Kuzeydoğu Akdeniz'e ulaşmak olduğu dikkate alındığında Karadeniz Havzasının önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Doğu Akdeniz'e ulaştıktan sonra ise söz konusu ekonomik koridor, Karadeniz Havzasının batı kısmı olarak da nitelendirilebileceğimiz Orta Avrupa üzerinden Avrupa'nın içlerine doğu uzanmayı hedeflemektedir. Yani Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru Güney Kafkasya ve Türkiye'ye dahil olduktan sonra tamamen Karadeniz Havzası ülkeleri üzerinden geçmektedir.

Yukarıda bahsettiğimiz iki güzergah kara üzerinden Avrupa'ya ulaşım sağlayan ekonomik koridorlardır. Deniz üzerinden Çin ile Avrupa arasındaki ulaşımı sağlayacak olan Çin-Hind Okyanusu-Afrika-Akdeniz güzergahına baktığımız zaman ise söz konusu deniz ulaşım hattının bir kanadının Karadeniz Havzası ülkesi olan Yunanistan'da son bulunduğunu görmekteyiz. Yunanistan'dan sonra ise bir diğer Karadeniz Havzası bölgesi olan Balkanlar'ın kara ulaşım altyapısı kullanılarak Avrupa'nın gelişmiş ekonomileri ile Çin arasında ilişki kurulacaktır.<sup>217</sup>

Buraya kadar yapılan açıklamalarla Karadeniz Havzasının Kuşak-Yol İnisyatifi açısından önemine değindik. Fakat şunu da belirtmemiz gerekmektedir ki, Karadeniz Havzası Kuşak-Yol İnisyatifi için sadece bir güzergah olarak değil, aynı zamanda Çin'in Avrupa'daki jeoekonomik uygulamaları açısından da önem arz etmektedir. Zira, Çin'in Karadeniz Havzası ülkelerindeki altyapı ve diğer yatırımları hem Avrupa'daki jeoekonomik uygulamalarına hem de Kuşak-Yol İnisyatifinin gerçekleştirilmesine katkıda bulunmaktadır.

## **2. KARADENİZ HAVZASINDA KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ KAPSAMINDAKİ ÇİN FAALİYETLERİ**

Çin açısından Karadeniz Havzası sadece anahtar bölge olarak kalmıyor. Çin söz konusu bölgede kendi amaçları doğrultusunda hedeflediği verimliliği alabilmesi için çeşitli yatırımlar yapmaktadır. Bunlar altyapı yatırımları, finansal iş birliği, kültürel

---

<sup>216</sup> Klimas, Humberov, loc., cit.

<sup>217</sup> Eurasia News Online, "Polar Silk Road: Why Russia's Northern Sea Route is The Best Option for China", <https://eurasia-news-online.com/2018/01/30/polar-silk-road-why-russias-northern-sea-route-is-the-best-option-for-china/>, (e.t. 11.03.2019).

ilişkilerin kuruması, ticari ortaklıkların geliştirilmesi, kurumlar arasında koordinasyonun oluşturulması gibi Kuşak-Yol İnisiyatifinin hedeflerine uygun gelen önemli alanları kapsamaktadır. Bu alt başlık kapsamında şimdiye kadar Çin’le Karadeniz Havzası ülkeleri arasında Kuşak-Yol İnisiyatifine dayanarak yukarıdaki alanlara ilişkin yapılan önemli iş birliği ve ortaklıklara değinilecektir.

## 2.1. TRANS-HAZAR ULUSLARARASI ULAŞTIRMA GÜZERGAHI’NIN KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİNDEKİ YERİ

TRACECA projesinde olduğu gibi Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı projesinde de Avrupa ve Asya arasında bağlantının kurulması ve ulaşım altyapısının geliştirilmesi önemli hedefler olarak görülmektedir. TRACECA projesinde üye ülkelerde Asya-Avrupa arasında ulaşımın sağlanması için otobanların modern standartlara uygun olarak kurulması planlanmakta idi. TRACECA projesi işlevsellik kazandıktan sonra, Hazar denizi üzerinden Asya ve Avrupa’yı birbirine bağlayan güzergahın büyük potansiyele sahip olduğu görüldüğü için daha etkin demiryolu sistemine ihtiyaç duyulmakta idi. Bu yeni demiryolu sistemi daha kısa zaman içerisinde ve daha ucuz maliyetle yüklerin taşınmasına imkan sağlayacaktı. Bu kapsamda en önemli proje olarak Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesi ortaya atılmıştır.<sup>218</sup> İleride açıklanacak olan bu demiryolu hattı projesi bazen orta koridor olarak da tanımlanan Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı’nın bir parçasıdır.

Avrasya kıtasının doğusu ile batısı arasında ulaşım imkanlarının genişletilmesine çalışan Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı Çin, Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan’dan geçerek Türkiye, Ukrayna ve Romanya üzerinden Avrupa’ya ulaşmayı hedeflemektedir.<sup>219</sup> Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı ile ilgili ilk girişim Kasım 2013’de Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan arasında yapılan toplantılar sonucunda koordinasyon komitesinin kurulmasına yönelik imzalanan anlaşma olmuştur. 20 Ekim 2014 tarihinde Bakü’de düzenlenen 5. Koordinasyon Komitesi toplantısında Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan tarafından Türkiye’nin de Koordinasyon

<sup>218</sup> Azad Garibov, “Trans-Caspian Cooperation: Overcoming the Curse of Landlockedness”, *SAM Comments*, Bakü, C. 12, (Aralık 2017), s. 35-36.

<sup>219</sup> Rashid Shirinov, “Azerbaijan, Kazakhstan, Turkey, Georgia sign MoU on TITR development”, 07.12.2016, <https://www.azernews.az/business/106200.html>, (e.t. 20.03.2019).

Komitesine katılması kabul edilmiştir.<sup>220</sup> 2015 yılının Ekim ayında ise Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı Konsorsiyumu'nun oluşturulmasına karar verilmiştir.<sup>221</sup> Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı'nın kullanılabilirliğini test etmek amacı ile Eylül 2015 tarihinde Çin'in Sincan eyaletinden hareket eden ve toplam 44 konteynerden oluşan bir tren 8 gün içerisinde Kazakistan'ın Aktau limanı üzerinden Bakü'nün Alyat limanına, oradan da Tiflis'e ulaşmayı başarmıştır.<sup>222</sup>

Kırım'ın Rusya'ya birleştirilmesi ve daha sonra Donetsk ve Lugansk gibi Ukrayna şehirlerinde ortaya çıkan karışıklıklardan dolayı, Ukrayna Asya ülkeleri ile Rusya üzerinden bağlantı kurmakta zorlanmaktaydı. Bundan dolayı Ukrayna Rusya üzerinden Çin ve Orta Asya ülkelerine gönderdiği 1.3 milyar ABD doları değerindeki ihracat ürünlerini Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı ile göndermek niyetinde olduğunu belirtmiştir.<sup>223</sup> Akabinde, 14 Ocak 2016 tarihinde Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan ve Ukrayna arasında yük taşımacılığında kullanılmak üzere ayrıcalıklı tarifelerin oluşturulması ile ilgili protokol imzalanmış ve ertesi gün Karadeniz ve Hazar denizi üzerinden Ukrayna-Gürcistan-Azerbaycan-Kazakistan-Çin rotasında ilk test treni yola çıkmış, 31 Ocak 2016 tarihinde, yani 16 gün sonra ise söz konusu tren Çin'e ulaşmıştır.<sup>224</sup>

Ukrayna'nın Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı'na dahil olması ile hem Gürcistan limanlarının önemi artmış hem de Çin, Orta Asya ülkeleri, Azerbaycan ve Gürcistan'ın Viking demiryolu hattı<sup>225</sup> üzerinden Baltık deniz ülkeleri ile ilişki kurması kolaylaşmıştır. Şöyle ki, Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan ve Ukrayna arasında ayrıcalıklı tarifelerin oluşturulması ile ilgili protokol imzalandıktan sonra bu ülkelerin Viking hattını kullanma imkanı ortaya çıkmıştır. Bu durumu Kuşak-Yol

---

<sup>220</sup> Lidiya Parkhomchik, Hayal Ayca Simsek, Saule Akhmetkaliyeva, "Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahındaki Gelişmeler", *Ahmet Yassawi University Eurasian Research Institute*, Haftalık E-bülten, S. 36 (06. 10.2015-12.10.2015), s. 1, [http://www.ayu.edu.tr/static/aae\\_haftalik/aae\\_bulten\\_tr\\_36.pdf](http://www.ayu.edu.tr/static/aae_haftalik/aae_bulten_tr_36.pdf).

<sup>221</sup> Azertag, "Trans-Caspian international transport route's consortium set up", 14.10.2015, [https://azertag.az/en/xeber/Trans\\_Caspian\\_international\\_transport\\_routes\\_consortium\\_set\\_up-892675](https://azertag.az/en/xeber/Trans_Caspian_international_transport_routes_consortium_set_up-892675), (e.t. 20.03.2019).

<sup>222</sup> Parkhomchik, Simsek, Akhmetkaliyeva, loc.cit.

<sup>223</sup> Garibov, op.cit., s. 41.

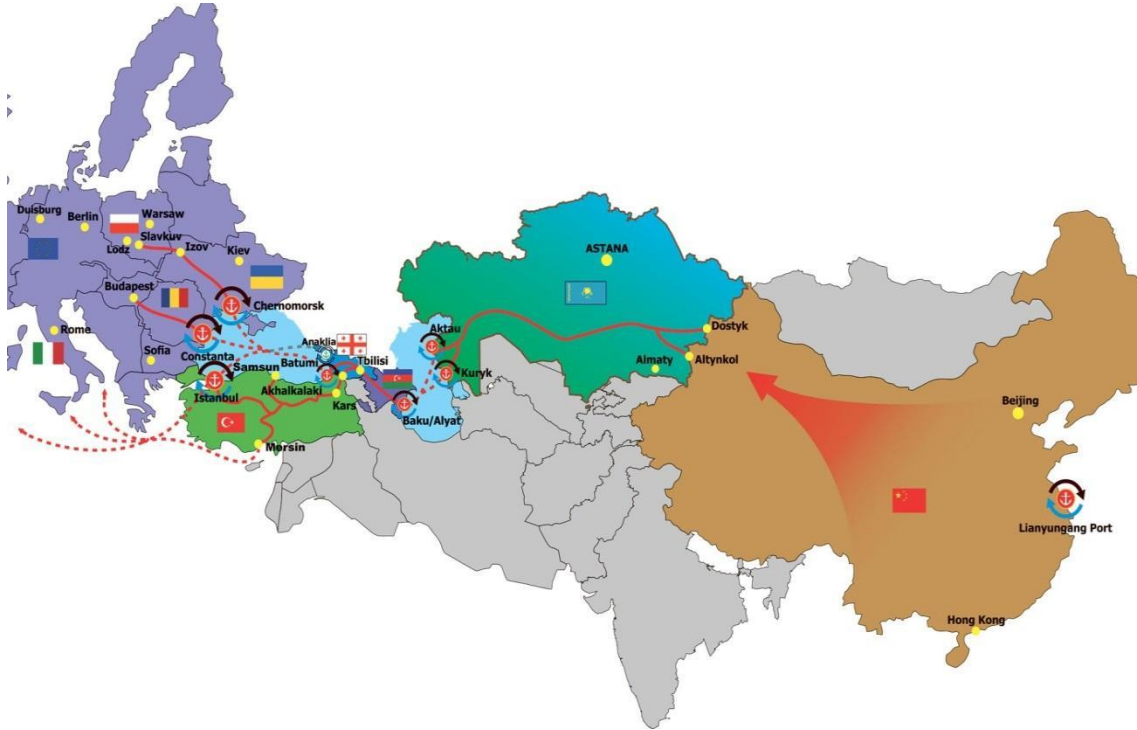
<sup>224</sup> Nigar Orujova, "Trans-Caspian transport route enters Europe", 03.02.2016, <https://www.azernews.az/business/92439.html>, (e.t. 20.03.2019).

<sup>225</sup> Viking demiryolu hattı projesi Letonya, Beyaz Rusya ve Ukrayna vasıtasıyla Karadeniz ve Baltık denizinin demiryolu ile bağlanması amacı ile oluşturulmuş projedir. Detaylı bilgi için bakınız: Klimas, Humbatov, op.cit., ss. 30-32; Azad Garibov, Rovshan Ibrahimov, "Geopolitical competition in Central Asia. The dynamics of the relations with Azerbaijan", *SAM*, Baku, C. 9 (August 2013), ss. 69-70.

İnisiyatifinin orta koridor üzerinden Baltık denizine kadar genişlemesi olarak yorumlayabiliriz. Orta koridorun Baltık denizine kadar ulaşması durumunda söz konusu denize ulaşmayı hedefleyen güzergaha, daha spesifik olarak Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru'na alternatif güzergah olacağı ve bu ekonomik koridorun önemini azaltacağı muhtemeldir.

Buradan anlaşılacağı üzere Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı ile yüklerin taşınması için hem demiryolu ağı kullanılmakta hem de deniz limanlarına ağırlık verilmektedir.

**Resim 5: Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı.**



**Kaynak:** Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı, “Route,” <http://titr.kz/en/route>, (e.t. 20.03.2019).

Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı bağlamında gerek Ukrayna gerek Romanya gerekse de Türkiye üzerinden Çin-Avrupa bağlantısının kurulması için hem Hazar denizinin hem de Karadeniz’in liman altyapısının kullanılması gerekmektedir. Resim 5’ten de görüldüğü üzere Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı açısından önemli olan Hazar denizinde iki liman, Kazakistan’ın Aktau ve Azerbaycan’ın Alyat limanları, Karadeniz’de ise Gürcistan’ın Batum limanı ve inşası devam eden Anaklia limanı, Romanya’nın ise Constanta limanı bulunmaktadır. Bir sonraki alt başlıkta değinileceği üzere Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı

hem en kısa güzergah hem de kara ulaşımı ile deniz ulaşımının birbirini tamamlamasının en güzel örneğidir. Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı içerisinde incelenmesi gereken en önemli projeler ise Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesi ve Anaklia limanı projesidir. Çünkü Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı kapsamında Avrupa'ya ulaşmak için ya Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ya da Gürcistan'ın Karadeniz kıyısındaki limanları (büyük potansiyele sahip olacağı için özellikle Anaklia limanı) kullanılmalıdır.<sup>226</sup>

### **2.1.1. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı Projesi ve Karadeniz Havzası Ülkeleri Açısından Önemi**

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesi ilk olarak 1990'lı yılların başında gündeme gelmiştir. Fakat politik istikrarsızlık ve ekonomik zorluklar nedeniyle ertelenmiştir. Daha sonra 2005 yılından itibaren proje çerçevesinde Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye ulaştırma bakanları düzeyinde müzakereler başlamış ve Şubat 2007 tarihinde üç ülke arasında Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının oluşturulması ile ilgili anlaşma imzalanmıştır. Kazakistan ve Çin projeyi desteklediklerini ifade etmişlerdir. Avrupa ve Asya arasında en kısa ulaşım imkanı sağlayan projenin temel amacı sadece bu üç ülke arasında değil aynı zamanda Çin'le Avrupa arasında demiryolu ulaşım ağının kurulmasıdır.<sup>227</sup>

Avrupa ile Çin arasında Güney Kafkasya üzerinden ulaşımın sağlanması için aslında bölgenin coğrafi özellikleri dikkate alınarak düşünüldüğünde en uygun güzergah Gürcistan'dan ziyade Ermenistan üzerinden geçen hattır. Fakat Dağlık Karabağ ve çevresindeki 7 ilin Ermenistan tarafından işgal altında tutulduğundan dolayı Ermenistan bu projenin dışında bırakılmıştır. Fakat Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının oluşturulması ile ilgili anlaşma metninde Ermenistan'ın işgale son vermesi durumunda projeye katılabileceği belirtilmektedir.<sup>228</sup> Ermenistan ise bir yandan işgale son vermemiş, bir diğer yandan da projenin inşasını engellemeye çalışmıştır. Bu kapsamda 2006 yılında Ermeni lobisinin baskıları ile ABD kongresi, Amerikan İhracat İthalat

<sup>226</sup> Benyamin Poghosyan, "China's OBOR Initiative: Opportunities for the South Caucasus", *Indrastra Global Journal*, C. 4, S. 7 (2018), s. 3.

<sup>227</sup> Üzümcü, Akdeniz, op.cit., ss. 190-191.

<sup>228</sup> Klimas, Humberov, op.cit., s. 21.

Bankası (American Export-Import Bank) tarafından Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesine finansal destek verilmesi engellenmiştir. Aynı şekilde AB de projenin finanse edilmesinde destek sağlamamıştır. Finansal desteğe özellikle, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının Gürcistan kısmında ihtiyaç duyulmakta idi. Bu noktada ne ABD'den, ne Dünya Bankası'ndan, ne AB'den, ne Asya Kalkınma Bankası'ndan ne de Avrupa Yeniden Yapılandırma ve Kalkınma Bankası'ndan finansal destek sağlanabildi. Finansal destek bulunmadığı için Gürcistan kısmı inşa edilememekte ve proje uzanmakta idi.<sup>229</sup> Tabii ki projenin uzamasında Rusya ve Gürcistan arasında çıkan savaşın da etkisi olmuştur. Fakat Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesinin gecikmesinde finansal destek bulunamaması bir hafta devam eden savaştan daha etkili olmuştur. Bu noktada finansal destek sorununun aşılması ile ilgili Azerbaycan hükümeti 775 milyon ABD doları değerinde Gürcistan'a kredi verilmesi kararı alarak projenin tamamlanmasına yardımcı oldu. Azerbaycan hükümetinin bu kararı ile Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı, Soğuk Savaş sonrasında Güney Kafkasya'da herhangi bir uluslararası organizasyonun finansal desteği olmadan finanse edilen ilk uluslararası projeydi.<sup>230</sup>

Nihai olarak proje 30 Ekim 2017 tarihinde işvelsel hal almıştır. Toplam uzunluğu 838 km olan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının 503 km'si Azerbaycan'ın, 259 km'si Gürcistan'ın, 76 km'si ise Türkiye'nin payına düşmektedir.<sup>231</sup>

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesi ile Çin, Kazakistan ve diğer Kuşak-Yol İnisiyatifi ülkelerinden gelen yükler Hazar denizi üzerinden gemilerle Bakü limanına getirilmekte, limandan söz konusu demiryolu hattı ile Kars'a taşınan yükler oradan Türkiye'nin demiryolu ağı ile birleşerek İstanbul'a taşınmakta, İstanbul'dan ise Marmaray hattı yük taşımalarına açıldıktan sonra bu hatt ile Bulgaristan'a, buradan ise AB'nin demiryolu altyapısı kullanılarak Balkanlara ve diğer Avrupa ülkelerine taşınması planlanmaktadır.<sup>232</sup> Böylece Çin'den Avrupa'ya kadar uzanacak en kısa mesafeli ve en kısa süreli kara ulaşımı sağlanacaktır. Şöyle ki, Çin'den çıkarak Hazar denizi üzerinde Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ile hareket eden tren Avrupa'ya 13-14 günde ulaşırken, yine aynı ülkeden çıkarak deniz güzergahı ile hareket eden gemi 38-40

---

<sup>229</sup> Nivedita Das Kundu, Murat Yulek, Mahir Humbatov, "Baku-Tbilisi-Kars-Railroad: The Iron Ground for the Silk Road", *SAM Review*, Baku, C. 13 (2014), s. 45.

<sup>230</sup> Klimas, Humbatov, op.cit., s. 22.

<sup>231</sup> İlkay Güder, "Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nda ilk tren yola çıktı", Anadolu Ajansı, 30.10.2017, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/baku-tiflis-kars-demiryolunda-ilk-tren-yola-cikti/951643>, (13.03.2019).

<sup>232</sup> Klimas, Humbatov, op.cit., s. 23.

gün içerisinde Avrupa'ya ulaşmaktadır. Buradan da görüldüğü üzere Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı deniz ulaşımına kıyasla ulaşım süresini 3 kat kısaltmaktadır. Hava ulaşımı ile kıyaslandığında ise 2 kat daha ucuz olsa da ulaşım süresi açısından daha uzundur.<sup>233</sup> Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru ile hareket eden trenin ise Avrupa'ya ulaşması için yaklaşık olarak 15-16 gün gerekmektedir. Bundan dolayı Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı şu an için en kısa sürede ulaşım sağlanacak hattır. Şimdilik sadece yük taşımalarında kullanılan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı yakın zamanlarda yolcu taşımalarında da kullanılacaktır. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı Çin'le Avrupa'yı birbirine bağladığı için Kuşak-Yol İnisiyatifinin bir parçası olarak görülmektedir. Söz konusu proje Karadeniz Havzasının üç ülkesine Kuşak-Yol İnisiyatifinin en çok fayda sağlayan parçası olsa da diğer Kuşak-Yol İnisiyatifi ülkeleri de bu demiryolu ile ulaşımdan faydalanacağı için genel olarak tüm inisiyatif ülkelerine faydalı olacaktır.

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesi Türkiye açısından ele alındığında oldukça önemli bir projedir. Uluslararası bağlamda düşünüldüğünde projenin bir ayağı Orta Asya ve Çin'de, diğer ayağı ise Avrupa'dadır. Bu iki bölge arasında bağlantı kurulmasında ise Türkiye'ye jeopolitik olarak önemli bir pay düşmektedir. Diğer yandan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı Türkiye'ye Orta Asya cumhuriyetleri ile sıkı bağ kurması için fırsat tanımaktadır.<sup>234</sup> Şöyle ki, Sovyetler Birliği çöktüğünden bu yana Orta Asya ülkeleri ile bağlarını geliştirmeye çalışan Türkiye söz konusu demiryolu hattı projesi ile bu stratejisini geliştirmek için büyük imkan kazanmıştır. Bu imkan özellikle Orta Asya ülkelerinin Türkiye açısından büyük ihracat pazarı olduğu gerçeği ile birlikte düşünüldüğünde daha da çekici olmaktadır.<sup>235</sup> Orta Asya ülkeleri ile derinleştirilecek bu ekonomik ilişkilerle beraber Türkiye ile söz konusu ülkeler arasındaki tarihsel ve kültürel bağların da geliştirilmesi adına proje büyük önem arz etmektedir. Tarihsel ve kültürel bağların geliştirilmesi ile ilgili bunu da belirtmemiz gerekmektedir ki, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesi Türk Dünyası ülkeleri arasında Gürcistan hariç herhangi üçüncü bir ülkeye gerek kalmadan doğrudan bağlantı kurulması noktasında

---

<sup>233</sup> İsrail Abdullayev, "Reviving an Ancient Route? The Role of the Baku – Tbilisi – Kars Railway", 01.12.2017,

<https://modern diplomacy.eu/?s=Reviving+an+Ancient+Route%3F+The+Role+of+the+Baku+%E2%80%93+Tbilisi+%E2%80%93+Kars+Railway>, (13.03.2019).

<sup>234</sup> Klimas, Humbatov, op.cit., s. 19.

<sup>235</sup> Garibov, Ibrahimov, op.cit., s. 37.



ulaşım bağımlılığını minimize etmektedir. Gürcistan'ın Türkiye ve Azerbaycan'dan olan ekonomik bağımlılığı, Bakü-Tiflis-Kars projesi başta olmakla, Bakü-Tiflis-Ceyhan, Bakü-Tiflis-Erzurum, TAP, TANAP gibi projelerden elde ettiği ve edeceği kazanç, transit konumunu kaybetmeme vs. etkenlerden dolayı uluslararası sözleşmelerden doğan yükümlölüklerini yerine getireceği ve Türk Dünyası ölkeleri arasındaki köprü fonksiyonunu devam ettireceğini söylememize temel oluşturmaktadır.

Türkiye'nin iç özellikleri bağlamında ele alınarak düşünöldüğünde ise dar anlamda Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı genel anlamda ise Kuşak-Yol İnisiyatifi Kars ilinin yeniden canlanması ve uluslararası öneminin artması açısından kritik role sahiptir. Zira Kars Türkiye'nin Kafkasya'ya açılan kapısı olmakla beraber, tarihi İpek Yolu kervanlarının geçtiği önemli güzergah olarak sahip olduğu tarihsel ve kültürel mirası kendinde barındırmaktadır. Bu kapsamda Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ile Kars'ın ticari öneminin artıracığı ve “dünyanın gözünde” önemli bir şehir haline geleceği düşünölmektedir.<sup>236</sup>

Projenin devamının getirilerek Avrupa'ya kadar geliştirilmesine olanak sağlayan ve tüm Karadeniz Havzası ölkeleri için önem arz eden Marmaray projenin yük taşımalarına açılması Türkiye'nin üzerine düşen önemli bir sorumluluktur. Bu kapsamda Marmaray projesi en az Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesi kadar önemli bir proje olarak değerlendirilebilir. Zira Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının Çin'den Avrupa'ya kadar kesintisiz bağlantı sağlaması için Marmaray projesinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Marmaray projesinin gerçekleştirilmesinden sonra hattın tamamen işlevsellik kazanması ile Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye üzerinden doğrudan taşınan yük ve yolcu diğer Karadeniz Havzası ölkelerinin de transit ülke konumunu pekişirecektir.<sup>237</sup>

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesini Gürcistan açısından ele aldığımızda ilk olarak şunu belirtelim ki, Gürcü ekonomistler projeyi “asrın projesi” olarak ele almakta ve gerek Güney Kafkasya'da gerekse de Karadeniz Havzasında Gürcistan'ın konumunu

---

<sup>236</sup> Glen E. Howard, “The New Iron Silk Road: The Baku-Tbilisi-Kars Railway, The Caspian Energy Dance: Towards a New Age of Partnership?”, *Caucasus International*, C. 2, S. 2 (2012), s. 39.

<sup>237</sup> Klimas, Humbatov, loc.cit.

pekiştireceğini düşünmektedirler.<sup>238</sup> Gürcistan'ın eski başbakanı Giorgi Kvirikashvili 28-29 Kasım 2017 tarihinde gerçekleştirilen “İpek Yolu Formu”nda ekonomik büyüme ve sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması için Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının yeni imkanlar açacağını belirtmiştir.<sup>239</sup>

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesine katılan ülkeler açısından önemli olan bir diğer nokta ise standart boji ölçüsü ile eski Sovyetler Birliği ülkelerinde kullanılan boji ölçüsünün farklı olması konusudur. Şöyle ki, standart boji ölçüsü 1435 mm olmasına karşılık eski Sovyetler Birliği ülkelerinde kullanılan boji ölçüsü 1520 mm'dir. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesinde Bakü'den Gürcistan'ın Ahılkelek kentine kadar olan kısım 1520 mm'lik boji ölçüsü ile, Ahılkelek'ten Kars'a kadar olan kısım ise standart ölçü olan 1435 mm'lik boji ölçüsü ile inşa edilmiştir. Bu sorunun aşılması için iki yöntem vardır: Birincisi, trenle taşınan yükler bir trenden başka trene aktarılacak, ikincisi, boji değişimi yapılacaktır. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattında boji değişim istasyonu inşa edildiği Haziran 2018 tarihine kadar yükler bir trenden başka trene aktarılarak sorun çözülmekte idi. Fakat bu tarihten itibaren Ahılkelek kentinde boji değişim istasyonunun inşa edilmesi ile herhangi bir yük aktarması yapılmadan trenler bojisini değiştirerek hareket edebilmektedir.<sup>240</sup> Gürcistan'da inşa edilen bu boji değişim istasyonu sayesinde önemli geçim kaynağının tarım ve inşaat olması ile beraber, işsizlik oranının yüksek, eğitim düzeyinin düşük olduğu Ahılkelek kentinde istihdam sorununun azalacağı beklenmektedir.<sup>241</sup>

Bunlara ek olarak Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı Avrupa'ya demiryolu ile ulaşım sağlanması için Gürcistan'a alternatif güzergah kullanım imkanı tanıyacaktır. Çünkü Gürcistan'ın Avrupa ile demiryolu bağlantısı Abhazyaya üzerinden Rusya aracılığı ile sağlanmakta idi. Abhazyaya ile olan çatışmadan dolayı bu hatt kullanılmamaktadır.

---

<sup>238</sup> Victoria Ariel Bittner, Minavvar Ibrahimli, “Baku-Tbilisi-Kars: Regional Implications and Perspectives”, *Center for Economic and Social Development (CESD)*, Baku, Ekim 2018, s. 15, [http://cesd.az/new/wp-content/uploads/2018/10/CESD\\_Research\\_Paper\\_BTK.pdf](http://cesd.az/new/wp-content/uploads/2018/10/CESD_Research_Paper_BTK.pdf), (e.t. 17.03.2019).

<sup>239</sup> Bradley Jardine, “Georgia: New Europe-Asia Rail Route Slow to Produce Economic Benefits-Locals”, 12.04.2017, <https://eurasianet.org/georgia-new-europe-asia-rail-route-slow-to-produce-economic-benefits-locals>, (e.t. 17.03.2019).

<sup>240</sup> Klimas, Humbatov, op.cit., s. 35-36.

<sup>241</sup> Bittner, Ibrahimli, op.cit., s. 16.

Bundan dolayı Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı Gürcistan ile Avrupa arasındaki demiryolu iletişiminin yeniden kurulması noktasında önemlidir.<sup>242</sup>

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesi Azerbaycan açısından ele alındığında ise projenin, Azerbaycan'a enerji zengini birçok ülke gibi, sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması için ekonominin çeşitlendirilmesi politikasına yardımcı olduğu görülmektedir. Şöyle ki, Azerbaycan hükümeti petrole olan bağımlılığı ekonomi için bir tehlike olarak görmekte ve bundan dolayı petrol dışı sektörlerin gelişimine yatırım yapmaktadır. Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev'in de birçok konuşmasında belirttiği gibi ekonominin bu şekilde çeşitlendirilmesi politikası ile ülke gelirlerinde petrole olan bağımlılığın azaltılarak, üretimin artırılması ve ihracatın teşvik edilmesine çalışılmaktadır.<sup>243</sup>

Bir diğer önemli nokta Gürcistan açısından olduğu gibi, Azerbaycan açısından da Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ile Avrupa ile demiryolu bağlantısının kurulmasıdır. Hatta bu hattın Azerbaycan için Gürcistan ve Türkiye'den daha önemli olduğunu da söyleyebiliriz. Çünkü Avrupa ile Türkiye'nin doğrudan kara ve deniz sınırına, Gürcistan'ın ise deniz sınırına sahip olmasına rağmen, Azerbaycan'ın Avrupa ile herhangi bir sınırı bulunmamaktadır. Azerbaycan'ın Avrupa ile petrol dışı ürünlerle ticaret yapabilmesi ve dünya okyanusuna çıkış imkanı kazanabilmesi için Hazar denizi üzerinden Rusya'nın Volga nehri ile Volga-Don kanalı ve Don nehri ile Azov denizine veya Volga-Baltık kanalı kullanılarak Baltık denizine çıkışı söz konusudur. Fakat kış mevsiminde Hazar denizinin kuzey kısmı buz kapladığı için bu güzergah 12 ay kullanıma açık değildir. Kara'da ise Kamyon ve TIR'larla yapılan taşıma ise demiryoluna ve gemiye nazaran daha pahalıya mal olmaktadır. Bundan dolayı Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı Azerbaycan açısından yılın 12 ayı Avrupa ile kesintisiz ve daha az taşıma maliyetli ticari ilişki kurulması ve Azerbaycan'ın Avrupa'ya ulaşmasında Rusya'nın tekelinin kırılması noktasında önemlidir.

Aynı zamanda Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı Azerbaycan'ın ulaşım merkezi olmasını ve transit ülke konumunu güçlendirecektir. Çünkü, Kuşak-Yol İnisiyatifi ülkeleri olarak Çin başta olmakla Orta Asya ülkelerinden gelen yük Bakü'de trenlere

---

<sup>242</sup> Ibid., s. 21.

<sup>243</sup> Yusif Zeynalov, "Azerbaycanda Qeyri-Neft Sektorunun İnkişaf Etdirilmesi Prezident İlham Aliyevin Heyata Keçirdiyi Unikal İqtisadi Siyasetdir", *Devlet idareçiliyi: Nezeriyye ve Tecrübe Dergisi*, C. 1, S. 57 (2017), ss. 181-185.

yüklenerek Avrupa'ya gönderilecektir. Keza aynı şekilde Avrupa'dan da Orta Asya ve Çin'e gidecek yükler yine Bakü'de gemilere yüklenerek Hazar denizinin doğusuna gönderilecektir.

Çin açısından Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesi Kuşak-Yol İnisiyatifinin gerçekleştirilmesi için alternatif güzergah oluşturulması bakımından önem arz etmektedir. Çünkü Çin'le Avrupa arasında bağlantı kurulması için karada Avrasya Kara Köprüsü, denizde ise Çin-Hind Okyanusu-Afrika-Akdeniz güzergahı vardır. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı bu iki güzergaha alternatif seçenek sunmakla beraber, yukarıda belirttiğimiz gibi Avrupa ile Çin arasındaki en kısa ulaşım hattıdır.<sup>244</sup>

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesinin Kuşak-Yol İnisiyatifini desteklediğini ifade ettik. Bundan dolayı bu demir yolu hattının üç önemli ülkesi olan Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye açısından inisiyatifi destekledikten sonra ve önce ithalat ve ihracatlarında Çin'in payını incelememiz faydalı olacaktır.

**Tablo 5:** Kuşak-Yol İnisiyatifini Destekledikleri Yıl Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin İhracat ve İthalatında Çin'in Payı.

Ülkeler	Yıl	İhracat	İthalat
Azerbaycan	2015	%1,1	%4,8
Gürcistan	2015	%4,6	%8,1
Türkiye	2013	%2,4	%11

**Kaynak:** The Observatory of Economic Complexity, <https://oec.world>, (e.t. 12.07.2019).

**Tablo 6:** 2017 yılında Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin İhracat ve İthalatında Çin'in Payı.

Ülkeler	Yıl	İhracat	İthalat
Azerbaycan	2017	%3,1	%9,7
Gürcistan	2017	%6,5	%9,4
Türkiye	2017	%1,9	%11

<sup>244</sup> Bittner, Ibrahimli, op.cit., s. 22.

**Kaynak:** The Observatory of Economic Complexity, <https://oec.world>, (e.t. 12.07.2019).

Azerbaycan Kuşak-Yol İnisiyatifini desteklemeğe başladığı 2015 yılında Çin Azerbaycan'ın ihracat yaptığı ülkeler içerisinde 20'li yerlerde iken, 2017 yılında Azerbaycan'ın ihracat yaptığı ilk 11 ülke içerisinde yer almıştır. Azerbaycan'ın ürün ithal ettiği ülkeler içerisinde ise Çin 2015 yılında altıncı yerde iken 2017 yılında üçüncü yere yükselmiştir. Gürcistan'ın inisiyatifi desteklemeye başladığı 2015 yılı ile 2017 yılı arasında Çin bu ülkenin ihracatında beşinci en büyük ülke konumunda bir değişiklik olmasa da Gürcistan ihracatındaki payı %1,9 oranında artmıştır. İhracata baktığımız zaman ise Gürcistan'ın en büyük ithalat yaptığı ikinci ülke konumundan üçüncü ülke konumuna düşse de bura da %1,3'lük bir büyüme görülmüştür. Türkiye açısından baktığımızda ise ne 2013 ne de 2017 yıllarında Çin Türkiye'nin ihracat yaptığı ülkeler içerisinde ilk on ülke içerisinde yer almamıştır. Hatta 2017 yılı ile 2013 yılı karşılaştırıldığında Türkiye'nin Çin'e ihraç ettiği ürün miktarında %0,5'lik bir azalma yaşanmıştır. Türkiye'nin ithalatında ise 2013 ve 2017 yılları arasında Çin'in oranında bir değişiklik görünmemiştir. Tek değişiklik 2013 yılında Almanya ile Çin arasında Türkiye'ye en fazla ürün ihraç edilmesi noktasında bir rekabetin varolduğu, fakat 2017 yılında bu rekabetin Çin lehine değişmesidir.

### **2.1.2. Gürcistan'ın Anaklia Limanının Kuşak-Yol İnisiyatifindeki Yeri**

Günümüzde Batum limanı ve Poti limanı olmak üzere Gürcistan'ın Karadeniz kıyısında iki en önemli limanı bulunmaktadır.<sup>245</sup> Bu limanlarına ek olarak Gürcistan hükümeti Karadeniz kıyısında yeni bir liman daha inşa etmek niyetindedir. Bu limanın inşa edileceği bölge ise Anaklia kıyı bölgesidir. Bu yeni liman hem Gürcistan'ın bölgedeki transit konumunu güçlendirecek hem Orta Asya'dan taşınan yüklerin dünya

---

<sup>245</sup> Batum ve Poti limanlarına ek olarak Gürcistan'ın Karadeniz kıyısında Kulevi ve Supsa limanları da bulunmaktadır.

piyasasına çıkarılmasında önemli rol üstlenecek hem de Kuşak-Yol İnisiyatifinin bir parçası olarak Çin’le Avrupa arasında yük taşımalarında kullanılacaktır.<sup>246</sup>

Gürcistan’ın ilk derin deniz limanının inşasını amaçlayan “Anaklia Deniz Limanı” projesi Gürcistan hükümeti tarafından 2016 yılında ilan edilmiştir. Projenin toplam değeri 2.5 milyar ABD doları, toplam kapasitesi ise 100 000 milyon ton yük olacaktır. Toplam dokuz aşamadan oluşan limanın 2021 yılına kadar ilk aşamasının kullanıma açılması planlanmaktadır. Açılışından sonra üç yıl boyunca toplam 7 ton yük kabul edilecektir. Anaklia limanının yerleştiği yerde suyun derinliği 18-20.5 metre aralığındadır. Batum ve Poti limanlarının derinliği ise sırasıyla 12 ve 8.5 metredir. Anaklia limanı diğer iki limandan farklı olarak 50-150000 ton ağırlığında yük taşıyan gemileri kabul etme kapasitesine sahip olacaktır. Dokuz aşama da tamamlandıktan sonra limanın toplam 340 hektar arazide yerleşeceği belirtilmektedir.<sup>247</sup>

Anaklia limanının işletilmesi ile ilgili olarak ise ABD ve Çin arasında rekabet söz konusu idi. Şöyle ki, liman Kuşak-Yol İnisiyatifi açısından önemli olduğu için Çin bu projeyi başından beri kendisi yürütmek istemekte idi. Fakat 2017 yılında sürpriz bir biçimde projenin Gürcistan ve ABD şirketleri arasında ortak bir girişim olduğu vurgulanmış ve limanın işletiminin ABD şirketi olan Conti International tarafından yapılacağı belirtilmiştir.<sup>248</sup> Bununla beraber Anaklia limanının inşası ile ilgili olarak Anaklia Kalkınma Konsorsiyumu oluşturulmuş ve bu konsorsiyumda da herhangi bir Çinli firma yer almamıştır. TBC Holding, Conti International, SSA Marine, Wondernet Express ve G-Star Ltd’den oluşan konsorsiyumda Gürcistan’ın TBC Holding’i ve ABD’nin Conti International şirketi proje geliştiricisi ve Anaklia Kalkınma Konsorsiyumu’nun ana ortağı olarak görev yapmaktadırlar.<sup>249</sup> Çin’in konsorsiyum dışında kalmasının her ne kadar ticari nedenlerden kaynaklandığı düşünülse de aslında politik nedenlerden kaynaklı olduğunu da söyleyebiliriz. Zira Anaklia limanı her ne kadar Kuşak-Yol İnisiyatifinin bir parçası olarak önemseniyor olsa da jeopolitik olarak Gürcistan’ın sorunlu bölgesi olan Abhazya sınırlarına yakın bölgede yerleşmektedir.

---

<sup>246</sup> Irakli Danelia, “Black Sea Container Market and Georgia’s Positioning”, *European Scientific Journal*, C. 14, S. 31 (Kasım 2018), s. 106.

<sup>247</sup> Tamar Dolbaia, “Georgian Ports and Establishing the Regional Status of Georgia”, *International Conference on Studies in Humanities and Social Sciences*, 24-25 Mayıs 2016, Paris, ss. 157-158.

<sup>248</sup> Iza Gigauri, “The Important Role of Silk Road Initiatives For Georgian Economy”, *International Journal of Economics, Business and Management Research*, C. 2, S. 2 (2018), s. 423.

<sup>249</sup> Anaklia Kalkınma Konsorsiyumu, “Who We Are”, <http://anakliadevelopment.com/about/>, (e.t. 21.03.2019).

Gürcistan hükümeti Çin'in Rusya ile olan yakınlığından dolayı Abhazyya sınırına yakın bölgede Rusya müttefiki yerine kendi batılı müttefiklerinin yerleşmesini üstün tutmuş olmalı ki, Çin'e konsorsiyumda yer vermemiştir.

Anaklia limanının Gürcistan'daki işsizlik sorununa da olumlu etkisi olacağı düşünülmektedir. Zira projenin ilk aşaması tamamlandığında limanda 3400 çalışanın, tam faaliyete geçtikten sonra ise 6400 çalışanın istihdam edilmesi planlanmaktadır.<sup>250</sup> Anaklia limanı projesi ile ülkesel ve bölgesel kalkınmanın sağlanması ile beraber, Avrupa ve Asya arasındaki ekonomik ilişkilerin derinleşeceği ve Çin'den Avrupa'ya yük taşıma süresinin yaklaşık olarak iki haftaya indirileceği düşünülmektedir. Yani Çin'den yola çıkan yük yaklaşık olarak 10 gün içerisinde Gürcistan'a ulaşacak, yaklaşık olarak 4 gün içerisinde ise Avrupa'nın istenilen noktasına ulaştırılacaktır.<sup>251</sup>

Anaklia limanının yukarıda belirtilen olumlu yönleri ile birlikte olumsuz yönü de vardır. Şöyle ki, limanın tam kapasite ile çalıştırılması zor bir süreç olarak görülmektedir. Çünkü Gürcistan limanlarından yük taşınma miktarına bakıldığında bir azalmanın söz konusu olduğu görülmektedir. Bu çerçevede 2018 yılının bir önceki yıla karşılaştırılması yapıldığında Gürcistan limanlarından taşınan yükte genel olarak 1.07 milyon ton, yani %8'lik bir azalma olduğu görülmektedir. Ayrılıkta limanlar bazında baktığımızda Poti limanında 5.55 milyon tondan 5.14 milyon tona kadar, yani %7,4'lik, Batum limanında 3.51 milyon tondan 3.11 milyon tona kadar, yani %11,3'lik, Kulevi limanında ise 1.37 milyon tondan 1.15 milyon tona kadar, yani %16,06'lik azalma kaydedilmiştir.<sup>252</sup> Gelecekte de bu azalmanın devam etmesi ve Gürcistan limanlarının şu an için bile yarı kapasitesi ile çalışması göz önüne alındığında Anaklia limanının da gelecekte Gürcistan'ın bir diğer verimsiz limanına dönüşme ihtimali vardır.<sup>253</sup>

Anaklia limanının bu olumlu ve olumsuz yönlerine rağmen Kuşak-Yol İniyatifi kapsamında önemli deniz limanlarından biri olacağı şüphesizdir. Çünkü bu liman Çin'in Avrupa ulaşması için güzergah çeşitlendirilmesi konusunda oldukça önemlidir. Anaklia limanı projesi Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesi, Avrasya Kara Köprüsü ve Çin-

---

<sup>250</sup> Dolbaia, op.cit., s. 157.

<sup>251</sup> Gigaury, loc.cit.

<sup>252</sup> Samantha Guthrie, "Georgian Ports See Significant Decrease in Cargo Turnover Compared to 2017", 11.12.2018, <http://georgiatoday.ge/news/13582/Georgian-Ports-See-Significant-Decrease-in-Cargo-Turnover-Compared-to-2017>, (e.t. 21.03.2019).

<sup>253</sup> Dolbaia, op.cit., s. 158.

Hind Okyanusu-Afrika-Akdeniz güzergahlarına yeni bir alternatif sunmaktadır. Çin'den ve Orta Asya ülkelerinden taşınarak Hazar denizi üzerinden Azerbaycan'a getirilen yükler buradan ya Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ile ya da Gürcistan'ın Anaklia limanından Avrupa'ya taşınacaktır.

## 2.2. 16+1 PLATFORMU ÇERÇEVESİNDE KARADENİZ HAVZASI'NDAKİ İŞ BİRLİĞİ

16+1 Platformu dediğimiz bu iş birliği platformu Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile Çin arasındaki iş birliği müzakerelerine verilen isimdir. 16+1 Platformu Orta ve Doğu Avrupa'dan 16 ülke ile Çin'i kapsamaktadır. Bu 16 ülke Polonya, Çekya, Slovakya, Macaristan, Slovenya, Hırvatistan, Romanya, Bulgaristan, Arnavutluk, Bosna-Hersek, Karadağ, Kuzey Makedonya, Sırbistan, Estonya, Letonya ve Litvanya'dır.<sup>254</sup> Orta ve Doğu Avrupa'da yer alan bu ülkelerden son üç ülke, yani Estonya, Letonya ve Litvanya hariç hepsi Karadeniz Havzasında yerleşmektedir. Karadeniz Havzası olarak tanımlamasını yaptığımız ülkelere ise Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Türkiye, Yunanistan, Almanya, Rusya ve Ukrayna hariç hepsi Orta ve Doğu Avrupa ülkesi olarak tanımlanan bölge içinde yer almaktadırlar. Bundan dolayı 16+1 Platformu kapsamında geliştirilen iş birliği Çin'in Karadeniz Havzasında uyguladığı önemli girişimlerindedir.

Orta ve Doğu Avrupa ülkesi olarak tanımlanan bu 16 ülkenin önemini gösteren en dikkat çekici nokta ise geçmişte tamamı Sovyetler Birliği'nin uydusu olan platform üyesi 16 ülkenin 13 tanesinin<sup>255</sup> NATO üyesi olması ve 11 tanesinin<sup>256</sup> ise AB üyesi ülke olmasıdır. Bundan dolayı, Çin'in bu bölgeye yönelik girişimleri gerek AB gerek NATO'ya öncülük eden ABD gerekse de Sovyetler Birliği'nin mirasını üstlenen Rusya tarafından dikkatlice izlenmelidir.

Komünist Çin'in Avrupa ile diplomatik ilişkiler kurduğu dönemde, bugün birçoğu AB üyesi olan Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin tamamı komünist rejimlerle yönetildiği

<sup>254</sup> Sezgin Kaya, Agil Mammadzada, "Çin'in Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleriyle İlişkilerinin Akıllı Güç Kavramı Bağlamında Analizi", *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, C. 2, S. 1 (2019), s. 46.

<sup>255</sup> NATO üyesi olan 16+1 Platformu ülkeleri Estonya, Letonya, Litvanya, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Slovakya, Slovenya, Romanya, Hırvatistan, Arnavutluk, Bulgaristan ve Karadağ'dır.

<sup>256</sup> AB üyesi olan 16+1 Platformu ülkeleri Bulgaristan, Hırvatistan, Romanya, Estonya, Letonya, Litvanya, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Macaristan ve Slovenya'dır.



için komünist Çin'in Avrupa ile kurduğu diplomatik ve politik ilişkileri iki yere ayırarak incelememiz gerekmektedir. Bunlardan birincisi, Soğuk Savaş döneminin komünist rejimleriyle yönetilen Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin Çin ile olan ilişkileridir. Bu ülkeler Çin'de 1949 yılında komünist devrimin ardından, aynı ideolojiyi taşıdıklarından dolayı bu ülke ile ilişkiler kurmaya başlamışlardır. Bu ilişkiler günümüzde de Çin ile Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri arasında karşılıklı güvenin oluşmasına zemin hazırlamıştır. İkinci grup ülkeler ise, "eski Avrupa" olarak da isimlendirilen Batı Avrupa ülkelerinin Çin ile olan ilişkileridir. Bu ülkeler Çin'de kültürel devrimin sonlandığı 1976 yılından itibaren Çin'le diplomatik ve politik ilişkiler kurmaya başlamışlardır. Akabinde, 1985 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğu ile Çin arasında ticaret ve iş birliği anlaşması imzalanmıştır. Taraflar arasındaki ilişkilerde bazen gerilemeler bazen ilerlemeler yaşansa da 2003 yılında Çin-AB ilişkileri stratejik partnerlik düzeyine yükselmiştir.<sup>257</sup>

2010 yılından sonra ise Çin, Orta ve Doğu Avrupa ülkelerine yönelik politik yaklaşımını yeniden gözden geçirmiş ve bu ülkelerle arasındaki ilişkileri daha da derinleştirmeye başlamıştır. Çin, Avrupa'nın jeopolitik ve jeoekonomik üstünlüğü olan bu bölgede kendi konumunu sağlamlaştırmaya çalışmaktadır. Bu çerçevede, ilk defa 2011 yılında Budapeşte'de 16 ülke ile Çin bir araya gelmiş, daha sonra ise düzenli olarak her yıl yapılan ve şimdi ismine 16+1 iş birliği platformu dediğimiz toplantılarla aralarındaki iş birliği daha da pekiştirilmiştir.

AB Çin ile stratejik partner olmasına rağmen, Çin'in bu bölgedeki girişimlerine şüpheli yaklaşmakta ve "böl-yönet" politikası olarak değerlendirmektedir. Yani genel olarak AB Çin'in bölgedeki girişimlerini kendisinin sarsmaya yönelik tehditler olarak algılamaktadır. Çin ise 16+1 Platformunun AB'nin de çıkarları doğrultusunda olduğunu, tehdit olarak değerlendirilmemesini ve Çin ile AB arasındaki stratejik partnerlik ilişkisini daha da derinleştireceğini savunmaktadır. Çünkü Çin'e göre, Çin'le olan ticaret ve Çin'in bölgedeki yatırımları Orta ve Doğu Avrupa ülkelerindeki ekonomik gelişimi arttıracak, Avrupa ile Çin arasındaki ekonomik boşluğu azaltacak ve AB'nin daha dengeli ekonomik gelişim sağlamasına yardımcı olacaktır. Çin, 11'i aynı zamanda AB üyesi olan bu devletlerle kurmuş olduğu ilişkilerin bağımsız ve egemen devletlerin

---

<sup>257</sup> Kaya, Mammadzada, op.cit., s. 47.

hür iradesini yansıttığını ve herhangi hukuk dışı bir eylem söz konusu olmadığını belirtmektedir.<sup>258</sup>

Bu noktada şunu belirtmemiz gerekmektedir ki, başlangıçta 16+1 Platformu Kuşak-Yol İnisyatifi'nin bir uzantısı olarak ortaya çıkmamıştır. Kronolojik açıdan bakıldığında, platform'un oluşturulmasında ilişkin ilk müzakerelere 2011 yılında başlanmıştır. Buna karşılık Kuşak-Yol İnisyatifi'nin ilanı 2013'de söz konusu olmuştur. Yani platform, başlangıçta Kuşak-Yol İnisyatifi'nden bağımsız olarak düşünülmüş ve geliştirilmeye başlanmıştır. Nitelik açısından bakıldığında da 16+1 Platformu'nun Kuşak-Yol İnisyatifi'ne nazaran küresel değil, bölgesel nitelikte bir girişim olduğu görülür. Ancak bu şekli ayrılık daha sonra anlamını yitirmiş ve platform, söz konusu inisiyatifin Avrupa ile bağının kurulması ve geliştirilmesi bakımından önem kazanmıştır. Zira her iki proje de aslında benzer politik hedeflere sahip olup, merkezinde Çin'in yer aldığı girişimlerdir. Pragmatik ilişkiler geliştirerek dünyaya açılmayı mümkün kılan bu girişimler Çin'in uzun vadeli planlarının ve jeo-ekonomik politikalarının birer parçası durumundadırlar.<sup>259</sup>

### **2.2.1. Çin'in Bölgesel Girişimi Olarak 16+1 Müzakereleri**

16+1 Platformu'nun Çin'in gerek Avrupa bölgesindeki gerekse AB bünyesindeki konumuna yeni bir ivmelenme sağladığı açıktır. Platform bünyesinde geliştirilecek iş birliğinin kapsamı ve alanları büyük ölçüde yapılan toplantılarla tespit edilmiştir. Bu toplantılar serisi, 2011 yılında Çin Başbakanı Wen Jiabao'nun gerçekleştirdiği Doğu Avrupa turu ile başlamıştır.<sup>260</sup> 2011'den günümüze değin taraflar arasındaki gelişen iş birliğinin bir göstergesi olarak her yıl, bölge liderlerinin de katılımıyla toplantıları düzenlenmektedir.

İlki 2012 yılında Varşova'da yapılan Çin- Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri toplantısı 17 ülkenin katılımıyla gerçekleşmiştir. Bu toplantı sonunda "Çin'in Orta ve Doğu

---

<sup>258</sup> Valentin Katrandzhiev, "16+1 China-CEEC Cooperation Platform Promoting Belt and Road: Opportunities and Challenges", *How the 16+1 Cooperation promotes the Belt and Road Initiative*, ed. Huang Ping, Liu Zuokui, Beijing: China Social Sciences Press, 2017, ss. 73-74.

<sup>259</sup> Ibid., s. 76.

<sup>260</sup> Marsela Musabelliu, "China's Belt and Road Initiative Extension to Central and Eastern European Countries- Sixteen Nations, Five Summits, Many Challenges", *Croatian International Relations Review*, C. 23, S. 78 (2017), ss. 64-65.

Avrupa Ülkeleriyle Dostça İşbirliğini Geliştirmeye Dönük On iki Ölçüt (China's Twelve Measures for Promoting Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries)" adlı bir bildirin yayımlandığı görülür. Bildiriyle aynı zamanda Çin'in Orta ve Doğu Avrupa ülkeleriyle ilişkilerini koordine edecek bir sekreterliğin oluşturulması da kararlaştırılmıştır. Çin Dışişleri Bakanlığı bünyesinde oluşturulacak bu sekreterlik, liderlerin toplantılarını organize etme, iş forumları düzenleme ve alınan kararların uygulanması gibi konularla ilgilenecektir. Bu kapsamda ayrıca altyapı çalışmaları, yüksek ve yeni teknolojiler ve yeşil ekonomi gibi alanlarda iş birliğine dönük projelere destek olmak amacıyla 10 milyar ABD doları değerinde özel kredi hattının oluşturulması da kararlaştırılmıştır. Buna ilaveten, Çin ile bölge ülkeleri arasında ilk etapta 500 milyon ABD doları değerinde yatırım iş birliğinin oluşturulması da öngörülmüştür. Çin'in işletmelerinin bu ülkelerde ekonomik ve teknolojik bölgeler oluşturması için teşvik edilmesi, ikili ekonomik iş birliğinin ve ticaretin geliştirilmesi için somut adımlar atılması, taraflar arasında finansal iş birliğinin oluşturulması gibi konularda da ortak hareket edilecektir. Çin'in bölge ülkelerinden 5000 öğrenciye burs vermesi ve bu ülkelerde Çin dili ve kültürünü tanıtmakla görevli Konfüçyüs enstitülerinin desteklenmesi, araştırma merkezlerinin kurulması ve turizmin teşvik edilmesi gibi konular da gündeme alınmıştır.<sup>261</sup>

Çin'in Orta ve Doğu Avrupa ülkeleriyle ikinci toplantısı 2013 yılında Bükreş'te yapılmıştır. Toplantının sonunda, tarafların ortak iradesini yansıtan Bükreş Bildirisi'nin yayımlandığı görülür. Bu bildiri de yine taraflar arasında ekonomi, ticaret, teknoloji, finans alanlarındaki iş birliğinin geliştirilmesi istenmiş; ayrıca kara ve demiryolları, limanlar, hava limanları gibi alt yapı yatırımlarının inşası gündeme alınmıştır.<sup>262</sup>

2014 yılında Belgrat'ta gerçekleştirilen üçüncü toplantı ve sonrasında yayımlanan Belgrat Bildirisi'nde de benzer hususların vurgulandığı görülür. Önceki toplantılarda belirlenen iş birliği alanlarındaki ortaklığın devamından bahsedilen bildiri bankacılık, tarım ve ormancılık gibi alanlarda da iş birliği adımlarının atılması istenmiştir. Nükleer enerji projelerinin geliştirilmesi konusunda da tarafların iş birliği yapacağı da bildiri

---

<sup>261</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, "China's Twelve Measures for Promoting Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries", 26.04.2012, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/wjbispg\\_665714/t928567.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/wjbispg_665714/t928567.shtml), (e.t. 21.12.2018).

<sup>262</sup> Romanya Cumhuriyeti Başbakanlığı, "The Bucharest Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries", 27.11.2013, <http://gov.ro/en/news/the-bucharest-guidelines-for-cooperation-between-china-and-central-and-eastern-european-countries>, (e.t. 21.12.2018).

yer almaktadır. Çin'e göre şeffaflık ve sorumluluk ilkesi çerçevesinde her ülke nükleer enerji elde etme hakkına sahiptir. Bu çerçevede Çin ile Romanya ve Çekya arasında nükleer enerji iş birliği belgeleri imzalanırken, Macaristan ile nükleer enerji alanında iş birliği yapılmasına dair bir genel uzlaşmaya varılmıştır. Belgrat Bildirisi'nde aynı zamanda, Macaristan ile Sırbistan arasında Budapeşte ile Belgrat'ı bileştirecek demiryolunun beraber inşası ile ilgili anlaşmaya varılmıştır.<sup>263</sup>

Dördüncü toplantının 2015 yılında bu kez Çin'in Suzhou kentinde yapıldığı görülür. 16+1 Platformu adlandırmasının ilk kez kullanıldığı bu toplantının ardından yayımlanan Suzhou Bildirisi'nde teknoloji, bilim, sağlık alanlarında yapılacak yeni iş birliklerinin önemine vurgulanmıştır. Bu toplantıyla birlikte platformun Kuşak-Yol İnisiyatifi ile irtibatlandırıldığı görülür. Bildiride Çin ile Macaristan arasında imzalanan bu inisiyatife dair anlaşmanın platformun diğer üyeleriyle de yapılması isteği dillendirilmiştir. Böylelikle platform ile inisiyatif arasındaki uyum da sağlanmaya çalışılmıştır.<sup>264</sup>

2016'da Riga'da gerçekleştirilen beşinci toplantının ardından yayımlanan bildiride ise özellikle limanların daha iyi kullanılması, geliştirilmesi ve kapasitelerinin artırılması öngörülmektedir. Bu çerçevede Riga Bildirisi'nde Akdeniz- Baltık Denizi- Karadeniz liman iş birliğinin genişletilmesi, lojistik merkezlerin oluşturulması; yollar, limanlar ve demir yollarıyla ilgili yeni projelerin geliştirilmesi hedeflenmiştir. Bu doğrultuda yeni projeler ve yatırımlar için finans alanında da daha yakın iş birliği istenmektedir. Ayrıca daha önceki toplantılarda vurgulanan teknoloji, sağlık, tarım, ormancılık, ticaret ve bilim gibi alanlara da bildiride yer verilmiştir. Bu toplantıyı öncekilerden ayıran temel farklılık ise 17 üyenin yanı sıra AB ve Avrupa Yatırım ve Kalkınma Bankası ile birlikte Avusturya, İsviçre, Yunanistan ve Beyaz Rusya gibi ülkelerin de gözlemci statüsü ile çalışmalara katılmış oluşlarıdır.<sup>265</sup>

---

<sup>263</sup> China Daily, "The Belgrade Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries", 29.05.2015, [http://www.chinadaily.com.cn/m/ningbo/2015-05/29/content\\_20858754.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/ningbo/2015-05/29/content_20858754.htm), (e.t. 21.12.2018).

<sup>264</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, "The Suzhou Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries", 24.11.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1318039.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1318039.shtml), (e.t. 21.12.2018).

<sup>265</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, "The Riga Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries", 06.11.2016, [http://english.gov.cn/news/international\\_exchanges/2016/11/06/content\\_281475484363051.htm](http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2016/11/06/content_281475484363051.htm), (e.t. 21.12.2018).

Bu durum 2017 yılında gerçekleştirilen ve Budapeşte’de yapılan altıncı toplantıda devam etmiştir. Nihai belge olarak kabul edilen Budapeşte Bildirisi’nde Kuşak-Yol İnisyatifi bağlamında her ülkenin kendi koşulları dikkate alınarak bu çabalarda aktif rol üstlenmesi istenmiştir. Bildiride ayrıca Kuşak-Yol İnisyatifi ile Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı arasında uyum sağlanması öngörülmüştür. Böylelikle 16+1 Platformu, AB-Çin İletişim Platformu ve AB-Doğu Ortaklığı da dâhil olmak üzere tüm projeler arasında ekonomik iş birliği ve iletişim koordinasyonunun sağlanmasının önemi ifade edilmiştir. 16+1 Platformu ülkeleri arasında sivil havacılık, bilim, teknoloji, inovasyon, finans, çevre koruma, tarım, enerji, ormancılık ve sağlıkla ilgili alanlarda da iş birliği için yeni girişimlerin başlatılması bildiride yer alan diğer konulardır.<sup>266</sup>

Çin’in bölgesel girişimlerinin ana zeminini oluşturan bu toplantılardan sonuncusu 2018 yılında Sofya’da gerçekleştirilmiş ve diğer toplantılara gözlemci olarak katılan taraflar burada da hazır bulunmuştur. Sofya Bildirisi’nde Çin ile AB üyesi olan Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin AB-Çin Gümrük Konularında İşbirliği ve Karşılıklı İdari Yardım Anlaşması” ve AB-Çin Gümrük İşbirliği Stratejik Çerçevesi Anlaşması kapsamında iş birliği yapması kararlaştırılmıştır.<sup>267</sup> Bildirideki bu vurgunun aslında AB’nin 16+1 Platformu ile ilgili rahatsızlıklarını gidermek maksadıyla yapıldığı söylenebilir. Buna karşın Çin’in niyet ve amaçlarına ilişkin kuşklar ortadan kaldırılabilmüş değildir. AB’nin bu iş birliğiyle ilgili temel kaygılarının ortadan kalkması daha somut adımlar atılmasını gerektirmektedir ki, Çin gerek giderek daha yüksek sesle dillendirdiği küresel güç olma iddiaları gerekse insan hak ve özgürlükleriyle ilgili bozuk sicili nedeniyle bu beklentileri karşılamanın çok uzağındadır.

Görüldüğü üzere Çin, bölgedeki etkinliği açısından elinde bulunan iki temel kurumu, yani Kuşak-Yol İnisyatifi ile 16+1 Platformu’nu, her ne kadar bunlar birbirinden bağımsız olarak düşünülmüş olsalar bile, entegre bir biçimde kullanarak bir sinerji yaratmayı hedeflenmektedir. Çin, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleriyle yapmış

---

<sup>266</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, “The Budapest Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries”, 28.11.2017, [http://english.gov.cn/news/top\\_news/2017/11/28/content\\_281475957618750.htm](http://english.gov.cn/news/top_news/2017/11/28/content_281475957618750.htm), (e.t. 22.12.2018).

<sup>267</sup> Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, “The Sofia Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries”, 16.07.2018, [http://english.gov.cn/news/international\\_exchanges/2018/07/16/content\\_281476224693086.htm](http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2018/07/16/content_281476224693086.htm), (e.t. 22.12.2018).

olduğu dzenli toplantılar vasıtasıyla özellikle 16+1 Platformu'nun kapsamını srekli olarak gelistirme egilimindedir.

16+1 Platformu kapsamında iş birliği müzakereleri başlatıldıktan sonra bu iş birliğinin Orta ve Doğu Avrupa'da yer alan Karadeniz Havzası ülkelerinin ihracat ve ithalat tablosunda Çin'in yerini nasıl etkilediği ortaya koymak için 2013 yılı ile 2017 yılı arasında karşılaştırma yapabiliriz.

**Tablo 7:** Orta ve Doğu Avrupa'nın Karadeniz Havzası Ülkelerinin İhracat ve İthalatında Çin'in Yeri (2013-2017 Yıllarına Göre).

Ülke	İhracat (2013)	İhracat (2017)	İthalat (2013)	İthalat (2017)
Polonya	% 1,2	% 1,2	% 9,2	% 12
Çekya	% 1,4	% 1,6	% 11	% 12
Slovakya	% 3,2	% 2,4	% 6,8	% 7,3
Macaristan	% 2,2	% 2,9	% 6,4	% 5,9
Slovenya	% 0,78	% 1,7	% 5,1	% 8,7
Hırvatistan	% 0,81	% 1,1	% 3,9	% 4,7
Romanya	% 1,4	% 1,8	% 3,8	% 5,2
Bulgaristan	% 3,3	% 3	% 3	% 3,8
Arnavutluk	% 8	% 7,4	% 7,1	% 7,4
Bosna-Hersek	% 0,28	% 0,7	% 6	% 6,7
Karadağ	% 1,1	% 11	% 7,9	% 10
Kuzey Makedonya	% 2,4	% 1,2	% 5,7	% 5,6
Sırbistan	% 1,1	% 0,76	% 6,5	% 7

**Kaynak:** The Observatory of Economic Complexity, <https://oec.world>, (e.t. 12.07.2019).

Tablo 7'den de görüldüğü üzere Slovakya, Bulgaristan, Arnavutluk, Kuzey Makedonya ve Sırbistan'da 2013 ve 2017 yılları karşılaştırıldığında Çin'e olan ihracat

oranında azalma söz konusudur. İthalat oran'ında ise Macaristan dışında hiç bir ülkede ciddi bir azalma söz konusu olmamış, aksine artış yaşanmıştır.

### 2.2.2. Pire Limanı

Pire limanı sahip olduğu transit konumu ve Kuşak-Yol İnisiyatifinin önemli deniz ulaşım ayağı olan Çin-Hind Okyanusu-Afrika-Akdeniz güzergahındaki anahtar rolü ile Çin'in Avrupa'ya yönelik jeoekonomik uygulamalarında önemli yer tutmaktadır. Limanın işletilmesi Çin şirketi olan Çin Okyanus Taşımacılık Şirketi (China Ocean Shipping Company- COSCO) tarafından gerçekleştirilmektedir. COSCO şirketi 2008 yılında Yunanistan hükümetinden Pire limanının konteyner taşıma bölümünü 30 yıllığına işletim hakkı elde etmiştir. Fakat COSCO'nun bu hakkı konteyner terminallerinin ikinci ve üçüncü bölümü için geçerli olmuştur. Birinci bölümü ise anlaşma imzalanmadan önce limanı işleten Yunanistan devletinin kontrolü altında kalacaktı.<sup>268</sup> İki terminalin işletilmesi ile ilgili olan anlaşmanın toplam değeri 490 milyon euro olmuştur. Bu fiyat limanın piyasadaki değerinin yaklaşık olarak beş katına denk gelmektedir. Bundan doyalı COSCO'nun Yunanistan'da Çin'in en önemli ticari yatırımlarından birini gerçekleştirdiğini söyleyebiliriz. COSCO daha sonra Yunanistan hükümeti ile 30 yıllık işletim hakkını 35 yıla uzatan ve işletim hakkı aldığı iki terminal dışında üçüncü terminali inşa etmek hakkı veren ek anlaşma imzalamıştır.<sup>269</sup>

COSCO'nun Pire limanındaki yatırımları Yunanistan'ın konteyner akışında hızlı büyümeye neden olmuştur. Şöyle ki, 2012 yılında dünyanın en hızlı büyüyen limanı olan Pire limanı, 2013 yılında Avrupa'nın 10 en büyük konteyner limanları listesine dahil olmuştur. 2009-2014 yılları arasında limanın konteyner trafiği yaklaşık olarak beş defa artmıştır. Liman'ın bu hızlı büyümesinden dolayı 2013 yılında COSCO ve Yunanistan hükümeti arasında Pire limanının yenilenmesi ile ilgili olarak toplam değeri 230 milyon euro olan anlaşma imzalanmıştır.<sup>270</sup>

---

<sup>268</sup> Frans-Paul van der Putten, Minke Meijnders, "China, Europe and the Maritime Silk Road", *Clingendael Report*, Mart 2015, s. 10.

<sup>269</sup> Philippe Le Corre, "Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for the "Belt and Road" Initiative", *Rethinking the Silk Road: China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations*, ed. Maximilian Mayer, Singapore: Springer Nature Publishing, 2018, s. 165.

<sup>270</sup> Putten, Meijnders, loc.cit.

Yapılan anlaşmalar ve yatırımlar bununla da sınırlı kalmamış ve Ocak 2016'da COSCO 280 milyon euro ödeyerek Pire limanının %51'lik hissesini almış ve liman yönetiminde gücü ele geçirmiştir. Aynı zamanda Çin tarafı bir sonraki beş yıl içerisinde 88 milyon euro ödeyerek limanın %16'lık ek hissesini almayı taahhüt etmiştir.<sup>271</sup> COSCO'nun yöneticisi Xu Lirong anlaşma imzalandığında Pire limanı ile ilgili olarak: "Bizim amacımız Pire limanını Avrupa'nın en büyük konteyner merkezi olmasına yardımcı olmaktır"- demiştir.<sup>272</sup>

COSCO'nun Yunanistan'da yapmış olduğu yatırımlar 2008 yılında bu ülkenin karşılaştığı ekonomik krizin aşılmasında oldukça önemli rol oynamıştır. Fakat ironik bir biçimde şirket ilk defa Yunanistan'a geldiğinde halk tarafından "COSCO evine git" sloganı ile karşılanmıştır. Bu sloganın atılmasında o dönemde sadece Atina'da bile %70 oranında olan işsizliğin büyük etkisi olmuştur.<sup>273</sup> Fakat COSCO'nun Pire limanı ve genel olarak da Yunanistan ekonomisine yapmış olduğu yatırımlar ve konteyner trafiğinin artırılması Yunan kamuoyunda şirkete olan güvenin artmasına neden olmuştur.

Pire limanının "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" projesi kapsamında kilit bir öneme sahip olduğunu belirtmiştik. Zira söz konusu liman Kuşak-Yol İnisyatifinin deniz güzergahının son noktası olmakla beraber "Avrupa'nın güney kapısı" olarak da isimlendirilmektedir.<sup>274</sup> Çin başbakanı Li Keqiang'a göre Pekin'in amacı Pire limanını Çin, Orta ve Doğu Avrupa ve Güneydoğu Avrupa arasında lojistik merkez yapmak ve dünyanın en rekabetçi limanlarından birine çevirmektir.<sup>275</sup>

COSCO'nun Pire limanını işletmeye başladığı 2008 yılı ile 2017 yılı arasında Yunanistan'ın ihracat ve ithalatındaki payına baktığımızda Çin'in bölgedeki yatırımlarının kendisi açısından verdiği fayda daha iyi anlaşılacaktır. 2008 ve 2017 yıllarında Yunanistan'ın ihracatında Çin herhangi önemli bir yer tutmamaktadır. Fakat

---

<sup>271</sup> Plamen Tonchev, "One Belt, One Road Projects in Greece: A Key Driver of Sino-Greek Relations", *Europe and China's New Silk Roads*, ed. Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari vd., European Think-tank Network on China Report, 2016, s. 31.

<sup>272</sup> Alexia Vlachou, "Greek President Hopes for More Investments following Piraeus Port Authority Deal", Xinhua, 10.04.2016, [http://news.xinhuanet.com/english/2016-04/10/c\\_135265634.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-04/10/c_135265634.htm), (e.t. 26.03.2019).

<sup>273</sup> Corre, loc.cit.

<sup>274</sup> Liu Zuokui, *Europe and the "Belt and Road" Initiative: Responses and Risks*, Pekin: China Social Sciences Press, 2016, s. 4.

<sup>275</sup> Xinhua, "China eyes stronger trade, investment ties with Greece", 21.06.2014, [http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-06/21/c\\_126650770.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-06/21/c_126650770.htm), (e.t. 26.03.2019).



Yunanistan'ın ithalat yaptığı ülkeler içerisinde 2008 yılında Çin %5,4, 2017 yılında %6'lık oran ile beşinci yerde durmaktadır.<sup>276</sup>

COSCO, limanda yapmış olduğu yatırımlarla birlikte terminaller arasında ve Yunanistan'ın demiryolu şebekesi ile liman arasında bağlantı kurmak için demiryolu inşasına yatırım yapmaktadır. COSCO'nun bu yatırımlarına ek olarak Çin tarafından Balkan ülkelerinin demiryolu altyapısının geliştirilmesine yatırım yapılmaktadır. Bu yatırımlardan en önemlisi Belgrat-Budapeşte hızlı tren hattıdır. Çin Pire limanının kapasitesinin artırılması, terminaller ve Yunanistan demiryolu arasında bağlantı kurulması ve aynı zamanda diğer Balkan ülkelerinde demiryoluna yapılan yatırımları ile hem Akdeniz ve Karadeniz Havzasında stratejik konumunu güçlendirmeye çalışmakta hem de Çin'le Avrupa arasındaki ticari deniz koridoru üzerinden etkisini artırmaya çalışmaktadır.<sup>277</sup>

### 2.2.3. Belgrad-Budapeşte Hızlı Tren Hattı

Çin, Macaristan ile Sırbistan arasında Belgrat ile Budapeşte'yi birleştirecek olan hızlı tren hattının yeniden inşası ve modernizasyonu ile ilgili anlaşma 2014 yılında Belgrat'ta gerçekleştirilen 16+1 Platformu toplantısında imzalanmıştır.<sup>278</sup> Belgrat-Budapeşte hızlı tren hattı Kuşak-Yol İnisiyatifinin önemli bir parçası olarak karakterize edilmektedir. Projenin temel amacı Sırbistan ve Macaristan vasıtasıyla Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin Pire limanı ile bağlantısının kurulmasıdır. Belgrat-Budapeşte hızlı tren hattı projesi tamamlandıktan sonra Çin'den Pire limanına getirilen yükler Cebelütarık boğazını dolanmadan daha hızlı ve kısa mesafeden Avrupa'nın içlerine doğru hareket edebilecektir.<sup>279</sup>

---

<sup>276</sup> The Observatory of Economic Complexity, <https://oec.world>, (e.t. 12.07.2019).

<sup>277</sup> Antonina Habova, "China: The New Geopolitical Actor on the Balkans?" *Western Balkans and The European Union. Lessons From Past Enlargements, Challenges to Further Integrations*, ed. Vesselin Mintchev, Nikolay Nenovsky, Xavier Richet, Sofia: University Publishing House "Stopanstvo", 2015, s. 272.

<sup>278</sup> China Daily, "The Belgrade Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries", 29.05.2015, [http://www.chinadaily.com.cn/m/ningbo/2015-05/29/content\\_20858754.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/ningbo/2015-05/29/content_20858754.htm), (e.t. 26.03.2019).

<sup>279</sup> Tamás Matura, "Hungary: Along the New Silk Road across Central Europe", *Europe and China's New Silk Roads*, ed. Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari vd., European Think-tank Network on China Report, 2016, s. 35.

Söz konusu tren hattının temel finansmanı Çin bankası olan Çin İhracat ve İthalat Bankası'dır. Şöyle ki, Belgrat-Budapeşte hızlı tren hattının Macaristan'daki 160 kilometrelik kısmının yeniden inşası ve modernizasyonu ile ilgili olarak Çin Demiryolu Grubu (China Railway Group), Çin Demiryolu Şirketi (China Railway Corporation) ve Macaristan Devlet Demir Yolları (Hungarian State Railways)'ndan oluşan konsorsiyuma 1.5 milyar ABD doları sermaye ayrılmıştır.<sup>280</sup> Çin ile Sırbistan arasında Belgrat-Budapeşte hızlı tren hattının yeniden inşası ve modernizasyonu ile ilgili kredi anlaşması ise 16+1 Platformu ile ilgili 2016 yılında Riga'da gerçekleştirilen toplantıda imzalanmıştır. Anlaşma gereği Çin İhracat ve İthalat Bankası demiryolu hattının 180 kilometrelik Sırbistan kısmına ilk aşama çalışmalarının yapılması için 300 milyon euro mali kaynak ayırmıştır. Fakat çalışmaların yürütülmesi için oluşturulan konsorsiyumda Çin Demiryolu Şirketi (China Railway Corporation) ve Çin İletişim İnşaat Şirketi (China Communications Construction Company) yer almıştır.<sup>281</sup> Çin İhracat ve İthalat Bankası her iki tarafa sağlamış olduğu uzun vadeli kredilerle Belgrat-Budapeşte hızlı tren hattının toplam maliyetinin %85'ni karşılamaktadır. Fakat Çin'in söz konusu bankasının Sırbistan ve Macaristan ile imzaladığı anlaşmanın en önemli hususu anlaşmanın halka açık olmamasıdır. Bundan dolayı bazı gözlemciler Çin İhracat ve İthalat Bankası'nın Macaristan ve Sırbistan'a verdiği kredi faiz oranının %2 ve üzeri olabileceğini ileri sürmektedir.<sup>282</sup> Avrupa Komisyonu ise, ihale prosedürleri de dahil olmak üzere AB yasalarının ihlal edildiğinden şüphelendiği için proje ile ilgili soruşturma başlatmıştır.<sup>283</sup>

Belgrat-Budapeşte hızlı tren hattı projesini imzalayan üç ülke, yani Çin, Macaristan ve Sırbistan bazında konuyu ele aldığımızda projeden en fazla fayda sağlayan taraf hiç kuşkusuz Çin olacağı açıktır. Çünkü bir taraftan inşa edilen bu yeni hatta Çin ürünleri taşınacak, bir diğer yandan ise yukarıda adı geçen Çin şirketlerinin çalışmaları için bu şirketlere para ödenecektir. Aynı zamanda Çin İhracat ve İthalat Bankası projeye ayırdığı krediler aracılığıyla gelir elde edecektir.<sup>284</sup> Macaristan ve

---

<sup>280</sup> Ibid.

<sup>281</sup> Stefan Jojić, "How Serbia perceives "The Belt and the Road" Initiative and 16+1 Cooperation", *China-CEE Institute*, S. 9 (2017), s. 7.

<sup>282</sup> Matura, loc.cit.

<sup>283</sup> Jakub Jakóbowski, Marcin Kaczmarek, "Beijing's mistaken offer: the '16+1' and China's policy towards the European Union", *Centre for Eastern Studies*, S. 250 (2017), s. 5.

<sup>284</sup> Matura, op.cit., s. 36.

Sırbistan da hiç şüphesiz bu projeden fayda sağlayacaklardır. Özellikle de transit konumlarının güçlenmesi, Çin-Avrupa ticaretinde konumlarının sağlamlaşması, altyapı gibi alanlarda fayda elde edeceklerdir. Fakat bu ülkelerin elde edeceği kazanç yukarıda da belirttiğimiz üzere Çin’le karşılaştırıldığında sınırlı kalacaktır.

Belgrat-Budapeşte hızlı tren hattı projesi tamamlandıktan sonra Kuzey Makedonya ve Yunanistan’ın da projeye katılarak bu demiryolu hattına birleşmeleri durumunda Pire limanından, yani Ege denizinin Yunanistan kıyılarından Batı Avrupa’ya kadar demiryolu bağlantısı sağlanmış olacaktır.<sup>285</sup> Günümüzde Yunanistan ile Kuzey Makedonya arasında isim sorununun halledilmesi göz önünde tutularak gelecekte Belgrat-Budapeşte hattının güneye doğru genişlemesi düşüncesi olası bir durum olarak görülmelidir.

Pire limanının inşa edilmesi, Belgrat-Budapeşte hızlı tren hattının yeniden yapılandırılması ve modernizasyonu çalışmaları, ileride bu iki mega projenin tam anlamı ile bir bütün içerisinde çalışması aslında Karadeniz Havzasının da önemini artıracaktır. Şöyle ki, orta koridor olarak da tanımladığımız Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı’ndan sonra Avrupa ve Çin arasında Karadeniz Havzası üzerinden bağlantı sağlayacak ikinci önemli güzergah Pire limanı-Belgrat-Budapeşte hızlı tren hattı-Avrupa güzergahı olacaktır. Bu durum Karadeniz Havzasının transit yük taşımalarında konumunun sağlamlaşması, altyapı olanaklarının iyileştirilmesi, dünya güç merkezleri ile karşılıklı bağımlılık temelinde ilişkiler kurulması ve bölgenin uluslararası güç mücadelesindeki önemini artmasına katkıda bulunacaktır.

### **3. KUŞAK-YOL İNİSİYATİFİ ÇERÇEVESİNDE KARADENİZ HAVZASINDAKİ REKABETTEN DOĞAN FIRSATLAR VE RİSKLER**

Karadeniz Havzası ülkelerinin bir kısmı AB üyesi olmakla beraber, bir diğer kısmı da AB ile entegrasyon süreci içinde olan ülkelerdir. Yani Çin’in Karadeniz Havzasında gerçekleştirdiği faaliyetlerde karşısına çıkan başat güç AB’dır. Bundan dolayı Kuşak-Yol İnisyatifi çerçevesine Çin’in bölgedeki uygulamalarının havza

---

<sup>285</sup> Jojić, loc.cit.

ülkeleri için fırsatları ve riskleri olabileceği gibi, Çin ve AB için de fırsatlar ve riskler barındırmaktadır.

### 3.1. KARADENİZ HAVZASI AÇISINDAN RİSKLER VE FIRSATLAR

Çin'in Karadeniz Havzasındaki faaliyeti şüphesiz havza ülkeleri için önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu fırsatlardan bazılarını şu şekilde sıralayabiliriz:<sup>286</sup>

1. Ticaretin kolaylaştırılması,
2. Bölgenin transit konumunun pekiştirilmesi,
3. Gümrük prosedürlerinin kolaylaştırılması,
4. Yük taşımalarının hızlı gerçekleştirilmesiyle zaman kaybının önlenmesi,
5. Kuşak-Yol İnisyatifi kapsamında bazen altyapının modernizasyonu, bazen de tamamen yeniden inşa edilmesi,
6. Demiryolu ağı ile taşınan ürünlerin miktarının artması, taşıma maliyetinin azalması ve dolayısı ile Karadeniz Havzasında hem Çin ürünlerinin hem de havza ülkelerinin ürünlerinin rekabet gücünün artması,
7. Kuşak-Yol İnisyatifi çerçevesindeki Çin-AB ilişkilerinde Karadeniz Havzası ülkelerinin öneminin artması. Şöyle ki, Kuşak-Yol İnisyatifi Karadeniz Havzası ülkelerine AB içerisinde kendi pozisyonlarını güçlendirmek ve aynı zamanda Asya piyasalarına ulaşım olanaklarını genişletmek imkanı vermektedir.<sup>287</sup>

Yukarıdaki fırsatlarla beraber riskler de göz ardı edilemez durumdadır. Bu riskler:

---

<sup>286</sup> Peter Baláž, Michaela Královičová, "One Belt, One Road" Initiative – Opportunities, Risks and Consequences for Cooperation of CEE Countries with China", *The Proceedings of the 17th International Joint Conference: Central and Eastern Europe in the Changing Business Environment*, Prag, 26 Mayıs 2017, s. 29.

<sup>287</sup> Zhao Minghao, "The Belt and Road Initiative and its Implications for China-Europe Relations, The International Spectator", *The International Spectator*, C. 54, S. 4 (2016), s. 5.

1. Çin’le Karadeniz Havzası ülkeleri arasında ticaret hacminin şimdilik düşük düzeyde olması ve ticarete Çin lehine olan ticari açık,<sup>288</sup>
2. Çin bankaları ve diğer finansal kurumların Kuşak-Yol İnisyatifinin inşası ile ilgili Karadeniz Havzası ülkelerini borçlandırması,
3. Karadeniz Havzası içerisinde AB üyesi 9 ülkenin<sup>289</sup> bulunması dikkate alınarak AB üyesi devletler arasında Kuşak-Yol İnisyatifine yönelik görüş ayrılığından dolayı anlaşmazlıkların artması vs.<sup>290</sup>

Kuşak-Yol İnisyatifinin Karadeniz Havzası ülkeleri için bazı noktalarda risk oluşturmasıyla beraber, benzer şekilde söz konusu bölge ülkeleri de Kuşak-Yol İnisyatifi için bazı noktalarda risk potansiyeli taşımaktadır. Özellikle bölge ülkeleri arasında farklı din, dil, kültürel değerler, gelenekler, ekonomik gelişmişlik düzeyi vs. olması Kuşak-Yol İnisyatifi için potansiyel tehlike arz etmektedir.<sup>291</sup> Fakat yukarıdaki tehlikelerden daha da önemli olan bazı bölge ülkeleri arasında anlaşmazlıkların ve çatışmaların halen devam etmesidir. Örnek olarak, Dağlık Karabağ, Abhazya, Osetya, Transdinyester donmuş çatışmaları, Ukrayna-Rusya çatışması, Yunanistan-Kuzey Makedonya arasındaki tarihsel ve kültürel miras temelindeki uyuşmazlıklar, Balkan ülkeleri arasında etnik sorunlar vs. gösterilebilir. Tabii ki, bu çatışmaları, uyuşmazlıkları ve sorunları aşmada Kuşak-Yol İnisyatifi bir entegre edici araç olarak ve aynı zamanda globalleşen ve karşılıklı bağımlılık yönü ile olumlu etkide bulunabilir. Fakat söz konusu anlaşmazlıkların aşılabilmesi durumunda Karadeniz Havzasındaki farklılıklar ve çatışmalar Kuşak-Yol İnisyatifi için risk taşıyan başlıca etken olacaktır.

### 3.2. ÇİN AÇISINDAN FIRSATLAR VE RİSKLER

Kuşak-Yol İnisyatifi genel olarak Çin açısından yeni pazarlara ulaşma, küreselleşmenin ileri düzeylere taşınması, Çin’in dünyadaki imajının iyileştirilmesi, Çin şirketlerinin dünya piyasalarına açılması, az gelişmiş ülkelerin altyapısının

---

<sup>288</sup> Baláž, Královičová, loc.cit.

<sup>289</sup> Bu 9 ülke Almanya, Avusturya, Bulgaristan, Çekya, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Yunanistan’dır.

<sup>290</sup> Baláž, Královičová, op.cit., s. 23.

<sup>291</sup> Liu Zuokui, *Europe and the “Belt and Road” Initiative: Responses and Risks*, China Social Sciences Press, Pekin: 2017, s. 12.

geliştirilmesinde Çin katkısının sağlanması, Çin'in uluslararası politikada ve sistemde ağırlığının artması vs. noktalarda fırsatlar ortaya çıkarmaktadır. Bunlara ek olarak Çin'in Karadeniz Havzasındaki faaliyetlerinin de Çin için bazı fırsatları beraberinde getirdiği görülmektedir. Bu fırsatlar:

1. Çin bankaları (Çin Bankası, Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, Çin Kalkınma Bankası, Çin İthalat İhracat Bankası,) Kuşak-Yol İnisyatifi kapsamında Karadeniz Havzasında gerçekleştirilen yatırımlarda önemli destek sağlayan kurumlar arasındadır. Bu dört banka'dan Çin Bankası Almanya, Macaristan ve Rusya'da,<sup>292</sup> Çin Sanayi ve Ticaret Bankası Almanya, Rusya, Türkiye, Polonya ve Çekya'da,<sup>293</sup> Çin Kalkınma Bankası Rusya ve Beyaz Rusya'da,<sup>294</sup> Çin İthalat İhracat Bankası'nın Rusya'da<sup>295</sup> ofisleri bulunmaktadır. Söz konusu bu bankalar bölge ülkelerine verdikleri kredilerle büyük oranda gelir elde ederek ve büyüyerek kendi ülkelerinin de ekonomik gelişmesine katkı sağlamaktadırlar.

2. Çin'in Karadeniz Havzası ülkeleri ile yatırım ve iş alanlarında karşılıklı etkileşimlerinin artması, bölgedeki özel Çinli firmaların büyümesi için de fırsat yaratmaktadır. Örneğin, 2017 yılında, Alibaba, Avrupa'daki ilk dağıtım ve lojistik merkezini Bulgaristan'da kurma niyetini açıklamıştır.<sup>296</sup> Alibaba'nın bu kararı oldukça önemli bir karardır. Çünkü, Çin'li şirketlerin büyük çoğunluğu Avrupa'daki merkezlerini seçerken büyüme açısından büyük imkan arz eden Batı Avrupa'ya yönelmekteydiler. Söz konusu karar artık Karadeniz Havzasının, özellikle de Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin büyük şirketlerin büyümesi için gerekli ortamı sunması hakkında kanaat oluşturmaktadır.

3. Kuşak-Yol İnisyatifi otoyolları, demiryolları, limanlar dahil olmak üzere devasa büyüklükte altyapı projelerini kapsamaktadır. Söz konusu bu altyapı projelerinin inşası Karadeniz Havzasında da gerçekleştirilmektedir. Bu durum

---

<sup>292</sup> Çin Bankası, "Bank of China Europe Branches", [http://www.boc.cn/en/aboutboc/ab6/200812/t20081216\\_494259.html](http://www.boc.cn/en/aboutboc/ab6/200812/t20081216_494259.html), (e.t. 28.03.2019).

<sup>293</sup> Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, <http://www.icbc-ltd.com/ICBCLtd/About%20Us/Global%20Websites/>, (e.t. 28.03.2019).

<sup>294</sup> Çin Kalkınma Bankası, "Branches", [http://www.cdb.com.cn/English/gykh\\_512/zzjg/fzjg/](http://www.cdb.com.cn/English/gykh_512/zzjg/fzjg/), (e.t. 28.03.2019).

<sup>295</sup> Çin İthalat İhracat Bankası, "Offices", [http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-BB/index\\_630.html](http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-BB/index_630.html), (e.t. 28.03.2019).

<sup>296</sup> Baláz, Královičová, op.cit., s. 27.

sonuç itibariyle, Çinlilerin ve Çin şirketlerinin Karadeniz Havzası dahil olmak üzere Kuşak-Yol İnisiyatifi ülkelerinde geniş ulaşım imkanına sahip olmasına neden olacaktır.<sup>297</sup>

Bu fırsatlarla beraber Çin'in Karadeniz Havzasındaki faaliyetlerinin Çin için bazı noktalarda risk oluşturduğu da ifade edilmesi gerekmektedir. Bu riskler:

1. Kuşak-Yol İnisiyatifi kapsamında Çin Avrupa'da normlar, mekanizmalar ve hukuksal uygulamalar açısından engeller ve zorluklarla karşılaşmaktadır. AB hukuku ve düzenlemeleri AB piyasasına uyum sağlamaya ve entegre olmaya çalışan Çinli işletmeler açısından karmaşık ve zor görünmektedir.<sup>298</sup> AB ise Çinli firmaların faaliyetlerini devamlı eleştirmektedir. Özellikle çevrenin korunmasına dikkat edilmemesi, çalışan haklarına saygı duyulmaması, Çin hükümetinin bölgede faaliyet gösteren kendi kamu şirketlerine destek sağlaması ve bunun sonucunda haksız rekabeti teşvik etmesi gibi konuların üzerinde çok fazla durulmaktadır.<sup>299</sup>

2. Karadeniz Havzasından geçerek Avrupa ile Çin'i birleştiren güzergahlarda ortaya çıkacak önemli sorunlardan bir diğeri çok sayıda ülkeden geçeceğinden dolayı gümrük düzenlemelerinin nasıl yapılacağı ile ilgilidir.<sup>300</sup> Zira her ülkenin farklı düzenlemesi ve prosedürleri vardır. Bu durum gönderilen yükün menzile ulaşım süresini uzatmakta ve Kuşak-Yol İnisiyatifinin etkin bir biçimde uygulanmasının önünde engeller çıkartmaktadır.

3. Kuşak-Yol İnisiyatifi ülkeleri arasındaki ulaşım teknolojilerinin gelişim düzeyinde de oldukça büyük farklılıklar söz konusudur. Özellikle de inisiyatif kapsamındaki gelişmekte olan ülkelerde istasyon, depolama, lojistik destek sistemi gibi alanlarda altyapı yetersizliği veya mevcut hatların gereğinden fazla yüklü olması gibi sorunlar vardır. Kuşak-Yol İnisiyatifi bölgeleri arasında standart bir demiryolu sisteminin olmaması ise bu kapsamda ortaya çıkan bir

---

<sup>297</sup> Cullen S. Hendrix, "Rough Patches On The Silk Road? The Security Implications of China's Belt and Road Initiative", *China's Belt and Road Initiative Motives, Scope, and Challenges*, ed. Simeon Djankov, Sean Miner, Peterson Institute for International Economics, PIIE Briefing, Mart 2016, s. 26.

<sup>298</sup> Minghao, op.cit. s. 7.

<sup>299</sup> Michael Smith, "EU-China Relations and the Limits of Economic Diplomacy", *Asia Europe Journal*, C. 12, S. 1 (2014), ss. 45-46.

<sup>300</sup> Zuokui, op.cit., s. 63.

diğer sorundur. Bu gibi durumlar inisiyatif kapsamında yük taşımalarının geliştirilmesinin önünde büyük engeller olarak durmaktadır.<sup>301</sup>

4. Desteklenen projelerden sonuç elde edilmesi meselesinde de Çin tarafı, özellikle de Çin'in devlet destekli bankaları büyük zorluklarla karşılaşabilirler. Bu noktada risk oluşturacak temel etken ise söz konusu bankaların proje araştırma konusunda daha az deneyimli olması ile beraber, projelerden beklenen sonucun da alınamaması ihtimalidir. Örnek olarak, sanayi analistlerinin Kuşak-Yol İnişiyatifi kapsamında gerek Karadeniz Havzası gerekse de inisiyatif kapsamındaki ülkelerde demiryolu ve otoyollara yapılan yatırımların beklenen sonucu karşılayamayacağı ve yolcu ve yük taşımalarının kabul edilen düzeyden düşük olacağı uyarısında bulunmalarını gösterebiliriz.<sup>302</sup>

5. Çin ve AB arasındaki ilişkilerde risk oluşturacak etkenlerden bir diğeri ise Çin'den farklı olan AB düzenlemeleri, standartları ve kanunlarının AB'ye entegrasyon süreci çerçevesinde gerek kültürel gerekse de kurumsal düzeyde Karadeniz Havzası ülkelerini de etkilemesidir. Bu çerçevede söz konusu ülkelerin Avrupalaşması girişimleri Karadeniz Havzasında özellikle de havzanın AB üyesi ülkelerinde Çin'in farklı düzenlemeler ve kanunlar temelinde bazı zorluklarla karşılaşmasına neden olmaktadır.<sup>303</sup>

### 3.3. AB AÇISINDAN FIRSATLAR VE RİSKLER

AB'nin daha önce 16+1 Platformuna şüpheli yaklaştığını belirtmiştik. Söz konusu bu 16 ülkeden 13'ünün Karadeniz Havzası ülkesi olduğu dikkate alındığında AB'nin rahatsızlıklarının dolayısıyla Karadeniz Havzasındaki Çin faaliyetleri ile de ilgili olduğu söylenebilir. Zira bu bölgedeki ülkelerin bazıları AB üyesi, bazıları da AB ile entegrasyon sürecinde olan ülkelerdir. AB, kendi sınırlarına yakın bölgede yabancı güçler tarafından oluşturulmaya çalışılan bölgesel girişimlerin AB'nin bütünlüğüne ve dayanışmasına olumsuz yönde etki edeceğinden ve AB'nin bölgedeki üstünlüğünü sarsacağından rahatsızlık duymaktadır. AB'nin bu rahatsızlıkları ile ilgili örnek olarak

---

<sup>301</sup> Zuokui, op.cit., s. 63.

<sup>302</sup> Hendrix, s. 10.

<sup>303</sup> Zuokui, op.cit., s. 75.



AB'nin demiryolu ulaşımı ile Karadeniz Havzası bölgesi olan Balkanlar'ı AB'ye entegre etmeyi planlamasına rağmen, Çin'in AB'ye rakip olacak bir biçimde bölgedeki ulaşım altyapısının yeniden oluşturulması ve modernizasyonu için finansal destek sağlamasını gösterebiliriz.<sup>304</sup>

AB Balkanlar'ı ulaşım açısından AB'ye entegre etmek amacı ile Avusturya, Slovenya, Hırvatistan, Sırbistan, Kuzey Makedonya ve Yunanistan üzerinden geçerek Avusturya'nın Salzburg ve Yunanistan'ın Selanik kentleri arasında bağlantı kuracak Pan Avrupa Koridoru-X projesini gündeme getirmiştir. Fakat 2008 yılındaki finansal kriz nedeni ile projenin uygulanması ile ilgili zorluklar ortaya çıkmıştır. Çin tarafı adeta ortaya çıkan bu krizden yararlanarak Pan Avrupa Koridoru-X projesi ile benzer bir biçimde bölgedeki ulaşım altyapısı ile ilgili kendi çıkarlarına hizmet edecek yatırımlar yapmaya başlamıştır. Bu örnek Karadeniz Havzası ve Balkanlar'da AB üstünlüğünün Çin tarafından bertaraf edilmesi endişelerinin haksız olmadığını göstermektedir.<sup>305</sup>

Aynı zamanda AB açısından Çin'in 16+1 Platformu çerçevesinde Karadeniz Havzasındaki ve AB'nin doğrudan odak noktası olduğu bölgedeki faaliyetlerinin yeni bir "Orta ve Doğu Avrupa" grubu oluşturma girişimi olarak algıladığını söyleyebiliriz.<sup>306</sup> Yani yukarıda da belirttiğimiz gibi AB Çin'in Avrupa'daki faaliyetlerinin "böl-yönet" politikasının bir parçası olabileceğinden endişe duymaktadır.

Aslına bakarsak bölge ülkelerinin de tarihsel olarak sosyalizm ve komünizm deneyimlerinin olması Çin'in faaliyetleri sonucunda bölgenin kontörden çıkması endişelerinin haklılık payını artırmaktadır.

Karadeniz Havzası, özellikle de Balkanlar Avrupa'nın güvenliği için oldukça önemli bir bölgedir. Balkanlar'ın Avrupa'nın güvenliğindeki söz konusu önemi 1990'larda Yugoslavya Cumhuriyeti dağıldıktan sonra bölgede ortaya çıkan etnik çatışmalarla kendisini açıkça göstermiştir. Şöyle ki, ABD ve Rusya'nın da dahil olduğu Balkanlar'daki çatışmalar sonuç olarak adeta insani bir felakete dönüştü. Bu durum İkinci Dünya savaşından beri savaş çıkmayan Balkan bölgesinin tüm Avrupa'nın

---

<sup>304</sup> Junbo Jian, "China in Central Asia and the Balkans: Challenges from a Geopolitical Perspective", *The Belt & Road Initiative in the Global Arena: Chinese and European Perspectives*, ed. Yu Cheng, Lilei Song, Lihe Huang, Singapore: Springer Nature Publishing, 2018, s. 249.

<sup>305</sup> Jian, op.cit., s. 249.

<sup>306</sup> Zuokui, op.cit., s. 13.

güvenliğini tehdit edebilecek anahtar bir bölge olduğunu gösterdi.<sup>307</sup> Bundan dolayı AB, Çin'in bölgedeki girişimlerini hassasiyetle takip etmekte ve kendi rahatsızlıklarını dile getirmektedir.

Yukarıdaki risklerle beraber Kuşak-Yol İnisyatifinin Çin-AB ilişkileri açısından ortaya çıkardığı fırsatlar da hiç kuşkusuz vardır. Bu fırsatlardan ilki söz konusu inisiyatifin uygulanması ile Çin-AB ilişkilerinde yeni imkanlar ortaya çıkarması ile ilgilidir. Şöyle ki, Kuşak-Yol İnisyatifi Çin ile AB arasındaki ticaret ve yatırım iş birliğinin her geçen gün derinleşmesine yardımcı olmakla beraber, söz konusu inisiyatif kapsamındaki ülkeler arasında ortak ekonomik koridorların ve iletişim güzergahlarının oluşturulması ile bu ülkeler arasındaki iş birliği ağı genişlemekte, Çin ve AB arasındaki ticaret değeri ise artmaktadır.<sup>308</sup>

Kuşak-Yol İnisyatifi hem Çin hem de AB'de ekonomik büyüme ve yapısal reformlar için de aynı zamanda yeni fırsatlar ortaya çıkaracaktır. Özellikle 2008 ekonomik krizinden sonra birçok AB ülkesi tasarruf yapma yoluna gitmiş ve bundan dolayı birlik içindeki yatırım oranlarında azalmalar yaşanmıştır. Bu durum ise kriz sonrasında ekonominin toparlanmasına ve Avrupa entegrasyona olumsuz biçimde etki yapmaktadır. Ekonomik zorluklar AB'nin Karadeniz Havzası ülkelerini de olumsuz biçimde etkilemiştir. Bu kapsamda Çekya, Macaristan başta olmak üzere birçok ülkedeki yatırımlarda olumsuz gelişmeler yaşandığı görülmüştür. Kuşak-Yol İnisyatifi bu ülkelerin karşılaştıkları söz konusu sorunları aşmada yardımcı olacak ve böylece hem AB dahilinde dengeli kalkınmaya yardımcı olacak hem de Avrupa entegrasyon sürecini hızlandıracaktır.<sup>309</sup>

Kuşak-Yol İnisyatifinin AB açısından ortaya çıkardığı bir diğer önemli fırsat ise hem AB hem de Çin'in uzun dönemlik çıkarları ile üst üste düşmekte olan Avrasya kıtasında istikrar ve refahın artırılması ile ilgilidir. Son zamanlar AB Ukrayna krizi, mülteci krizi, Suriye krizi başta olmakla bir dizin sorunlarla karşılaşmıştır. Bu sorunlar AB'yi çevreleyen bölgelerdeki artan azgelişmişliğin ve istikrarsızlığın AB'nin de politik istikrar ve güvenliğini tehdit ettiğini göstermektedir. AB ise bu sorunları tek başına hall edememektedir. Bu noktada Kuşak-Yol İnisyatifi AB'ye söz konusu sorunları aşması

---

<sup>307</sup> Jian, op.cit., s. 247.

<sup>308</sup> Minghao, op.cit., s. 4.

<sup>309</sup> Ibid.

için yardımcı olabilir. Çünkü inisiyatif sadece Avrasya kıtasını değil, aynı zamanda Doğu Afrika ve Akdeniz bölgelerini de kapsamaktadır. Yani Kuşak-Yol İnişiyatifi AB açısından sorun teşkil eden önemli AB komşusu olan bölgeleri de içermekte ve bu bölgelerdeki refahın artmasına katkıda bulunmaya çalışmaktadır. Keza aynı biçimde AB de kendisine komşu olan ve istikrarı ve az gelişmişliği ile kendisine tehdit oluşturan bölgelerde refahın artırılması ve düzenin kurulması için çaba sarf etmektedir. Bu çerçevede Kuşak-Yol İnişiyatifi içerisinde yer alan ve kendi komşusu olan bölgelerin refahının ve kalkınmasının sağlanması AB'nin de çıkarları ile uyumludur.<sup>310</sup>

#### **4. RUSYA'NIN İNİŞİYATİFE YÖNELİK TUTUMUNUN KARADENİZ HAVZASINA YANSIMASI**

Bir Çin girişimi olan Kuşak-Yol İnişiyatifi ortaya atıldığı ilk dönemlerde Rusya tarafından endişe ve rahatsızlıkla karşılanmıştı. Çünkü gelecekte inisiyatif eski Sovyet Cumhuriyetlerinde mevcut ticari payın ve yatırım miktarının artırılması ile Rusya'nın doğrudan etkili olduğu bölgede Çin'in varlığının pekişmesine neden olabilirdi. Özellikle de Kuşak-Yol İnişiyatifi'nin Rusya tarafından desteklenen Avrasya Entegrasyonunu (dar anlamda ise Avrasya Ekonomik Birliği'ni) engellemeye çalıştığı düşünölmekteydi.<sup>311</sup>

Fakat 2014 yılından itibaren Rusya'nın Kuşak-Yol İnişiyatifi'ne yönelik tutumlarında değişiklik yaşandığı görölmektedir. Bu tutum değişikliğinde ABD ve AB'nin Rusya'ya Kırım meselesinden dolayı yaklaşımı önemli rol oynamaktadır. Batı'nın Rusya'ya karşı olan bu baskıları ile birlikte, ABD ve Çin arasındaki ilişkilerde de zaman zaman gerilim yaşanması aslında karşılıklı olarak Rusya ve Çin'in dış politikada birbirine olan ihtiyacını artırmıştır.<sup>312</sup> Yani ABD'nin, genel olarak ise Batı'nın Rusya ve Çin'e karşı politikalarındaki sertleşmenin bu iki ülke arasında yeni iş birliği alanlarının belirlenmesinde ve yakınlaşmada olumlu etki oluşturduğunu söyleyebiliriz. Bu yakınlaşmadan ise en fazla kar elde eden taraf hem Kuşak-Yol

<sup>310</sup> Jikkie Verlare, Frans Paul van der Putten, "One Belt, One Road': An Opportunity for the EU's Security Strategy", *Clingendael Policy Brief*, Aralık 2015, s. 5.

<sup>311</sup> Ivan Timofeev, Yaroslav Lissovölik, Liudmila Filippova, "Russia's Vision of the Belt and Road Initiative: From the Rivalry of the Great Powers to Forging a New Cooperation Model in Eurasia", *China & World Economy*, C. 25, S. 5 (2017), s. 63.

<sup>312</sup> Liudmila Filippova, Inna Veleva, "How Europe Should Approach the EEU (and Russia)", *The Diplomat*, 16.10.2015, <https://thediplomat.com/2015/10/how-europe-should-approach-the-eeu-and-russia/>, (e.t. 07.04.2019).

İnisiyatifini hem de Avrasya Entegrasyonunu destekleyen Orta Asya cumhuriyetleridir. Elde edilen bu kar ise sadece ekonomik kar olarak düşünülmemelidir. Çünkü bölgeye yakın konumda bulunan ve zaman zaman global güç olarak değerlendirilen Çin'in Orta Asya ülkeleri ile ilişkilerini geliştirmesi bu ülkelere büyük güçlerin, özellikle de Rusya'nın bölgedeki çıkarlarının dengelenmesi ve ilişkilerde çeşitliliğin ve çok taraflılığın kurulmasına adına yeni imkanlar açmaktadır.

Günümüzde, Rusya'nın Kuşak-Yol İnisiyatifini destekleyerek Avrasya'daki çıkarlarını savunabileceği ve bu sayede etkinliğini koruyabileceği ile ilgili alternatif bir görüş git gide daha fazla önem kazanmış durumdadır. Şöyle ki, Rusya Çin'in Orta Asya'ya olan coğrafi yakınlığı ve bu ülkelerin de ekonomik ihtiyaçları gereği Çin'in bölgede önemli yatırımcı olacağını kabul etmek zorunda kalmıştır.<sup>313</sup>

Ocak 2015 tarihi itibarıyla Rusya Avrasya Ekonomik Birliği'nin kurulduğunu ilan etmiştir. Mayıs 2015 tarihinde ise Rusya ve Çin devlet başkanları Kuşak-Yol İnisiyatifi ile Avrasya Ekonomik Birliği'nin geliştirilmesi ile ilgili tarafların uyum sağlayacaklarını açıklamıştır. Çin başlangıçta Avrasya Ekonomik Birliği düşüncesine sıcak yanaşmayarak birliği yapay ve gereksiz olarak görmesine rağmen daha sonra düşüncesini değiştirmiş ve taraflar arasında ortaklık yapılması ile ilgili anlaşmaya varılmıştır.<sup>314</sup> Taraflar arasındaki ortaklık hiç şüphesiz çıkar uzlaşmasının bir sonucudur. Çünkü Rusya Avrasya'da Çin'in aktif rol üstlenmesini kabullenmekte, Çin ise Avrasya Ekonomik Birliği'ne eşit müzakere ve iş birliği tarafı olarak davranmayı kabul etmektedir.<sup>315</sup>

Rusya Kuşak-Yol İnisiyatifinin gerçekleştirilmesi ile ilgili kendi çıkarlarını iki şekilde ifade etmektedir. Birincisi, Rusya'nın Kuşak-Yol İnisiyatifine katılmasında öncelikli amacı olarak Avrasya kıtasında altyapı çalışmalarının gerçekleştirilmesi ile ilgili olarak Çin'in artan yatırım kapasitesi gösterilmektedir. Yani Rusya'ya göre, Asya ve Avrupa arasındaki ticari faaliyetler ve yatırım hareketliliğinin artması ile Avrasya daha

---

<sup>313</sup> Alexander Gabuev, "Eurasian Silk Road Union: Towards a Russia-China Consensus?", *The Diplomat*, 05.06.2015, <https://thediplomat.com/2015/06/eurasian-silk-road-union-towards-a-russia-china-consensus/>, (e.t. 07.04.2019).

<sup>314</sup> Li Ziguo, "Eurasian Economic Union: Achievements, Problems and Prospects", *China Institute of International Studies*, 19.08.1995, [http://www.ciis.org.cn/english/2016-08/19/content\\_8975486.htm](http://www.ciis.org.cn/english/2016-08/19/content_8975486.htm), (e.t. 07.04.2019).

<sup>315</sup> Igor Denisov, "China Going West: The Silk Road to Bring Beijing out of the Shadow", *Russian Global Affairs*, C. 13, S. 1 (2015), s. 136.

rekabetçi bir bölgeye dönüşecektir. Rusya'nın Kuşak-Yol İnisyatifine katılması sadece yatırım ve ticari faaliyetlerin artmasına değil, aynı zamanda Avrasya Ekonomik Birliği'nin farklı ülkeler ve bölgesel oluşumlarla ortaklıklar kurması imkanını da genişletmektedir.<sup>316</sup>

İkincisi, Kuşak-Yol İnisyatifi Rusya'ya uygulanmasında zorluklarla karşılaşılan önemli ekonomik öncelikler ve imkanlar tanımaktadır. Söz konusu inisiyatif Rusya'ya geçmişte fon ayrılmasında zorluklar yaşanan altyapı projelerine, özellikle de ulaşım altyapısı ile ilgili olarak destek sağlamaktadır. Bir diğer ifade ile, Kuşak-Yol İnisyatifi Avrasya'da daha az politik ve ekonomik maliyetle bölgesel entegrasyonu hızlandırmada Rusya'ya yardımcı olmaktadır. Kuşak-Yol İnisyatifi, Avrasya Ekonomik Birliği'nin Asya ve Avrupa arasındaki ekonomik etkileşimde aracı olarak konumunu güçlendirmekte ve bölgesel ekonomik oluşumlarının negatif etkilerinin dengelenmesine olanak sağlamaktadır.<sup>317</sup>

Yukarıda belirttiğimiz Rusya'nın Kuşak-Yol İnisyatifi ile ilgili çıkarları aynı zamanda söz konusu inisiyatif ve Avrasya Ekonomik Birliği'nin ortaklaşa gelişmesini destekleyen faktörler olarak da ele alınabilir. Fakat bu faktörlere ilave olarak üç önemli faktör daha bulunmaktadır:<sup>318</sup>

1. Çin Kuşak-Yol İnisyatifi ile ülke içinde kendi batı bölgelerinin kalkındırılmasına ve Avrasya kıtasının ekonomik çerçevesine bu bölgelerin de entegre olmasına çalışmaktadır. Çin'in söz konusu batı bölgeleri hem Rusya hem de Avrasya Ekonomik Birliği'nin Orta Asya üyesi ülkeleri ile ortak sınıra sahiptir. Yani Çin'in kendi batı bölgelerinde ekonomik canlanma yaratma isteği, Avrasya Ekonomik Birliği'nin Çin'le sınırdaş ülkelerine de yansıtacak ve böylece, bölgesel ekonomik kalkınmadan her iki taraf faydalanacaktır.

2. Kuşak-Yol İnisyatifi Avrasya kıtasında Batı'nın entegrasyon modelini tekrarlamayan farklı ve yeni iş birliği modeli ortaya çıkarabilir. Ticarete libelleşmeye daha az, yatırım ve altyapı faaliyetlerine ise daha fazla önem veren bu yeni model ve entegrasyon türü geleneksel ekonomik entegrasyonun

---

<sup>316</sup> Timofeev, Lissovolik, Filippova, op.cit., s. 65.

<sup>317</sup> Ibid.

<sup>318</sup> Ibid., s. 66.

politik ve ekonomik değerini taşımada Rusya gibi ülkelerin sorumluluklarını azaltmalarına yardımcı olmaktadır.

3. Avrasya Ekonomik Birliği ve Kuşak-Yol İnisyatifi genel olarak tamamlayıcı projeler olarak kabul edilmektedirler. Çünkü, Avrasya Ekonomik Birliği Avrasya bölgesi için önemli olan düzenlemelerin sağlanmasını amaçlamaktadır. Kuşak-Yol İnisyatifi ise genellikle altyapı ve yatırım faaliyetlerine yoğunlaşmaktadır.<sup>319</sup>

Rusya'nın Kuşak-Yol İnisyatifine yönelik tutumunun olumlu yönde değişmesi ile Çin'in Karadeniz Havzasında rekabet edeceği rakiplerinden birinin partnere dönüştüğünü söyleyebiliriz. Karadeniz Havzası Rusya açısından oldukça önem verilen bir bölgedir. Çünkü bölgenin bir kısmı eski komünist rejimle yönetilen, bir kısmı ise Rusya'nın yakın evre olarak değerlendirdiği ülkelerden oluşmaktadır. Bundan dolayı bu bölgede Çin'in faaliyetleri doğrudan Rusya'yı da ilgilendirmektedir. Karadeniz Havzasının önemli jeopolitik ve jeoekonomik aktörü olan Rusya'nın Kuşak-Yol İnisyatifini desteklemesi Çin'in bölgede daha rahat faaliyet yürütmesi açısından önem arz etmektedir.

---

<sup>319</sup> Sergey Karaganov, "Toward the great ocean-3, creating Central Eurasia: The Silk Road Economic Belt and the priorities of the Eurasian states' joint development", *Valdai Discussion Club*, Analytical Report, Haziran 2015, <http://karaganov.ru/content/images/uploaded/a7a117d7310c6e15bf14bf0f6d2f56ae.pdf>, (e.t. 07.04.2019).

## SONUÇ

Kuşak-Yol İnisiyatifi ile küreselleşen konumunu sağlamlaştırmaya çalışan Çin bu inisiyatifi gelişen dünya ülkeleri için bir umut olarak sunmaya çalışmakta ve bu ülkelerin altyapı, ekonomik kalkınma, proje finansmanı gibi sorunlarını çözmek için kendisini dost ülke olarak göstermektedir. 1978 sonrası Xeoping’le başlanan dışa açılma stratejisi diğer ülkeler nazarında düşük profilli veya tehdit olmayan Çin algısı oluşturma politikasını da beraberinde getirmiştir. Bu politikaların bir gereği olarak ise Çin kendisini dost ülke olarak sunmaya çalışmaktadır.

Günümüzde de Çin’in oluşturmaya çalıştığı dost ülke imajı diğer ülkelerle kurulacak iş birliklerinde ortaya çıkacak endişe ve engellerin aşılmasında kullanılmaya çalışılmaktadır. Bu çerçevede Çin’in söz konusu politikasının aslında Çin’in jeoekonomik üstünlük kurma politikasına hizmet ettiğini söyleyebiliriz. Özellikle Çin’in Kuşak-Yol İnisiyatifinin gerçekleştirilmesi ile ilgili destek sağlayan politik bankaları ve diğer finansal kurumları destek sağlanan ülkelere verilen kredilerle bu ülkelerin uzun dönemde Çin’e finansal bağımlılıklarının temelini atmaktadırlar. Bu kapsamda dikkate alınması gereken en önemli finansal kurum ise Asya Altyapı Yatırım Bankasıdır. Dünya Bankası, Uluslararası Para Fonu, Asya Kalkınma Bankası gibi uluslararası finansal kuruluşlara bir alternatif olarak doğmuş bu bankanın temel güdüsü Çin’in yeni finansal merkez olarak konumunun sağlamlaştırılmasına hizmet etmektedir. Asya Altyapı Yatırım Bankasının Kuşak-Yol İnisiyatifi ülkelerinde olmak üzere Karadeniz Havzası ülkelerinde de birçok projeye finansal kredi verdiği bilinmektedir. Bu krediler ekonomisi zayıf olan Karadeniz Havzası ülkelerinin uzun dönemde Çin’e ekonomik bağımlılıklarını ortaya çıkaracaktır ki, bu da Karadeniz Havzasında önemli bir aktör olarak Çin’in konumunu daha da pekişmesine yardımcı olacaktır.

Çin’in Karadeniz Havzasında konumunun güçlenmesinde ve Kuşak-Yol İnisiyatifi açısından havzanın öneminin artmasında hiç kuşkusuz Rusya’nın inisiyatife yönelim tutumunun olumlu yönde değişmesinin büyük etkisi olmuştur. Çin Sovyetler Birliği çökdükten sonra Rusya’nın ilan ettiği “yakın çevre”de faaliyetlerini Rusya ile ters düşmeyecek biçimde yürütmeye çalışmıştır. Fakat bu faaliyetleri yine de sınırlı çerçevede kalmıştır. Çünkü Rusya kendi “yakın çevresi”nde Batılı güçlerin faaliyetine hiç bir şekilde olumlu yaklaşmaz iken, diğer devletlerin de bölgedeki faaliyetlerini

sınırlı düzeyde tutmaya çalışmıştır. Fakat ABD ve Avrupa ülkeleri tarafından Ukrayna meselesinden dolayı Rusya'ya yapılan yaptırımların artırılması bu ülkeyi zorunlu olarak Çin'le ortaklığa itmiş ve sonuç olarak Kuşak-Yol İnisiyatifini desteklediklerini ifade etmiştir. Rusya'nın inisiyatifi desteklemesi Çin için "yakın çevre"yi daha ulaşılabilir kılmış ve bölgedeki Çin yatırımları her geçen gün artmıştır.

Kuşak-Yol İnisiyatifinin güzergahları incelendiğinde Rusya'nın "yakın çevresi"nin ne denli kritik noktada yer aldığı görünmektedir. Şöyle ki, Çin'den Avrupa'ya kara yolu ile ulaşım sağlanması için bir şekilde ya Rusya topraklarından, ya da Rusya'nın "yakın çevre" olarak deklare ettiği Orta Asya ve Karadeniz Havzasının Güneydoğusundan yani, Güney Kafkasya'dan geçilmesi gerekmektedir. Bundan dolayı, Rusya'nın Kuşak-Yol İnisiyatifine yeşil ışık yakması Çin'in söz konusu inisiyatifi gerçekleştirmesi yolunda oldukça önemli rol oynamıştır. Rusya'nın Kuşak-Yol İnisiyatifine karşı çıkararak yakın çevresi olarak gördüğü bölgedeki ülkelerin de desteklememesi yönünde baskı yapması durumunda, ne Karadeniz Havzası inisiyatif açısından bu denli stratejik öneme sahip olurdu, ne de Çin güzergah çeşitliliği oluşturulması konusunda başarılı stratejiler üretebilirdi.

Günümüzde Çin'in ekonomik gücü ve potansiyeli ile AB'nin sınırlarına dayanmaktan ziyade artık bu sınırları aştığını söyleyebiliriz. Bu süreçte 2008 ekonomik krizinin büyük etkisi olmuştur. Şöyle ki, krizden ekonomileri yıpranarak çıkmış Yunanistan, Macaristan, Polonya gibi AB ülkeleri Çin yatırımlarına olumlu gözle bakmış ve bu ülkenin AB içinde ekonomik faaliyet alanı oluşturmasına katkı sağlamışlardır. Adeta kriz Çin tarafından fırsata dönüştürülerek Çin çıkarlarına uygun bir biçimde yönlendirilmiştir. Çin'in Karadeniz Havzasına dahil olan veya olmayan AB üyesi birçok ülkede yatırım ve ortaklığı bulunmaktadır. Çin genellikle ikili anlaşmalarla bu ilişkileri yürüttüğü için daha hızlı ve kolay biçimde nüfuz etme kapasitesi kazanmıştır. Bu ise AB sınırları içinde kendi sınırdaşı olmayan yeni bir gücün doğması anlamına gelmektedir. Üstelik bu yeni güç kendisine yönelik eleştirileri yumuşak bir üslupla geri çevirmekte ve politik olmaktan ziyade ekonomik olduğunu ileri sürdüğü fakat kendisinin hem politik hem de ekonomik hedeflerine hizmet eden amaçları ile Karadeniz Havzasında faaliyetlerine devam etmektedir.



ABD, Japonya ve Hindistan gibi Çin'e komşu önemli güçlerin Kuşak-Yol İnisyatifine yönelik mesafeli tutum sergilemeleri ise sadece inisiyatifin arkasında Çin'in gizli amaçlarının olduğunu düşünmelerinden değil, aynı zamanda Çin'in içeride oluşturduğu totaliter devlet yapısının diğer dünya ülkelerine de örnek oluşturabileceği tehlikesinden de kaynaklanmaktadır. Son zamanlarda özellikle ABD tarzı yönetim tarzına (demokorasi, insan hakları, serbest ticaretin yaygınlaştırılması talepleri) karşılık Çin tarzı (kurulan ilişkilerde herhangi bir ön koşul aramadan ilişki kurulması) yönetim tarzının önem kazanacağı ile ilgili tartışmaların başlaması bu tehlikeden duyulan endişelerin boş olmadığını göstermektedir. İnisyatifin giderek yaygın hal alması ise Çin'in örnek bir ülke olarak ortaya çıkması ihtimalini güçlendirmektedir.

## KAYNAKÇA

- ABD Dışişleri Bakanlığı, “Remarks on India and the United States: A Vision for the 21st Century”, 20.08.2011, <https://2009-2017.state.gov/secretary/20092013clinton/rm/2011/07/168840.htm>, (e.t. 27.12.2018).
- ABDULLAYEV İsrail, “Reviving an Ancient Route? The Role of the Baku–Tbilisi–Kars Railway”, 01.12.2017, <https://moderndiplomacy.eu/?s=Reviving+an+Ancient+Route%3F+The+Role+of+the+Baku+%E2%80%93+Tbilisi+%E2%80%93+Kars+Railway>, (13.03.2019).
- Anaklia Kalkınma Konsorsiyumu, “Who We Are”, <http://anakliadevelopment.com/about/>, (e.t. 21.03.2019).
- ARI Tayyar, *Uluslararası İlişkiler Teorileri: Çatışma, Hegemonya, İşbirliği*, 8.baskı, Bursa: MKM Yayıncılık, 2013.
- ARMAOĞLU Fahir, *20 Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)*, 11. Baskı, Ankara: Alkım Yayınevi, 2002.
- ASKEROĞLU Sabir, “Rusya-Çin Stratejik Ortaklığının Küresel Boyutu”, *Avrasya Dünyası*, S. 1 (Ekim 2017), s. 58.
- Asya Altyapı Yatırım Bankası, “Introduction”, <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>, (e.t. 30.01.2019).
- Asya Altyapı Yatırım Bankası, <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>, (e.t. 30.01.2019).
- Asya Kalkınma Bankası, “Shareholders”, <https://www.adb.org/site/investors/credit-fundamentals/shareholders>, (e.t. 30.01.2019).
- Avrupa Toplulukları Komisyonu, “The Black Sea Synergy- New Regional Cooperation Initiative”, S. 160, 11 Mayıs 2007, s. 2.
- AYDEMİR Cahit, Hüseyin Haşimi Güneş, “Merkantilizmin Ortaya Çıkışı”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 5, S. 15, 2006, ss. 136-146.
- AYDIN Mustafa, “Europe’s Next Shore: The Black Sea Region After the EU Enlargement”, *EU Institute for Security Studies*, S. 53, 2004, ss. 1-37.
- AYDIN Mustafa, “Geographical Blessing versus Geopolitical Curse: Great Power Security Agendas for the Black Sea Region and a Turkish Alternative”, *Southeast European and Black Sea Studies*, C. 9, S. 3, 2009, ss. 271-285.
- AYKIN Hasan, “Jeopolitikten Jeoekonomiye: Ekonomik Güvenliğin Yükselişi”, der. Süleyman Aydın, *Ekonomik Güvenlik*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2015.
- Azertag, “Trans-Caspian international transport route’s consortium set up”, 14.10.2015, [https://azertag.az/en/xeber/Trans\\_Caspian\\_international\\_transport\\_routes\\_consortium\\_set\\_up-892675](https://azertag.az/en/xeber/Trans_Caspian_international_transport_routes_consortium_set_up-892675), (e.t. 20.03.2019).

- AZHAR Muhammad, Ayaz MUHAMMAD, “South Asia-Central Asia Inter-Regional Connectivity: The Future Perspective”, *Central Asia Journal*, C. 1, S. 77, 2015, s. 35.
- BAAK Christiaan Van, “Mediterranean-Paratethys connectivity during the late Miocene to Recent”, Utrecht Universitesi, [http://www.geo.uu.nl/~forth/people/ChrisvB/chrisvb\\_pd.htm](http://www.geo.uu.nl/~forth/people/ChrisvB/chrisvb_pd.htm), (e.t. 03.03.2018).
- BABONES, Salvatore, “The New Eurasian Land Bridge Linking China And Europe Makes No Economic Sense, So Why Build It?”, *Forbes*, 28.12.2017, <https://www.forbes.com/sites/salvatorebabones/2017/12/28/the-new-eurasian-land-bridge-linking-china-and-europe-makes-no-economic-sense-so-why-build-it/#4588c22c5c9c>, (e.t. 13.01.2019).
- BAKAN Zerrin Ayşe, “Soğuk Savaş Sonrasında Yeni Güvenlik Teorileri ve Türkiye’nin Güvenlik Algılamaları”, *21. Yüzyıl Dergisi*, C. 1, S. 3, 2007, s. 37.
- BALÁŽ Peter, Michaela KRÁLOVÍČOVÁ, “One Belt, One Road” Initiative – Opportunities, Risks and Consequences for Cooperation of CEE Countries with China”, *The Proceedings of the 17th International Joint Conference: Central and Eastern Europe in the Changing Business Environment*, Prag, 26 Mayıs 2017, s. 29.
- BARU Sanjaya, “Geo-economics and Strategy”, *Survival: Global Politics and Strategy*, C. 54, S. 3, 2012, s. 3.
- BERKOFISKY Alex, “The Chinese Dream” and Chinese Foreign and Security Policies—Rosy Rhetoric versus Harsh Realities”, *Asia-Pacific Review*, C. 23, S. 2, 2016, s. 109-110.
- BİLGİÇ Sadi, “Rus Jeopolitiği: Avrasyacı Yaklaşım ve Türkiye’ye Etkileri”, *Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi*, S. 1317, 4 Mayıs 2016, s. 1.
- BİSCOTTİNİ Nicolò, “A Middle Power in a Regional Context: Italy’s Economic Security, the MENA Region and the Leonardo-Finmeccanica Case”, (Master Thesis), Roma: LUISS Guido Carli University Department of Political Science, 2016.
- BİTTNER Victoria Ariel, Minavvar İBRAHİMLİ, “Baku-Tbilisi-Kars: Regional Implications and Perspectives”, *Center for Economic and Social Development (CESD)*, Baku, Ekim 2018, s. 15, [http://cesd.az/new/wp-content/uploads/2018/10/CESD\\_Research\\_Paper\\_BTK.pdf](http://cesd.az/new/wp-content/uploads/2018/10/CESD_Research_Paper_BTK.pdf), (e.t. 17.03.2019).
- BRUNNER Hans Peter, “What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia’s Subregions?”, *ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration*, S. 117, 2013, s. 1, <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/100110/reiwp-117-economiccorridor-development.pdf>.
- BRZEZINSKI Zbigniew, *Büyük Satranç Tahtası*, çev: Yelda Türedi, Ankara: İnkılap Yayıncılık, 2005.
- BUSTİLLO Ricardo, Maiza ANDONİ, “China, the EU and multilateralism: the Asian Infrastructure Investment Bank”, *Revista Brasileira de Política Internacional*, C. 61, S. 1, 2018, s. 1-2.

- CANAR Burçin, “Soğuk Savaş Sonrasında Amerika Birleşik Devletleri’nin Karadeniz Politikası”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, C. 67, S. 1, 2012, s. 1.
- China Daily, “The Belgrade Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries”, 29.05.2015, [http://www.chinadaily.com.cn/m/ningbo/2015-05/29/content\\_20858754.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/ningbo/2015-05/29/content_20858754.htm), (e.t. 21.12.2018).
- China Daily, “The Belgrade Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries”, 29.05.2015, [http://www.chinadaily.com.cn/m/ningbo/2015-05/29/content\\_20858754.htm](http://www.chinadaily.com.cn/m/ningbo/2015-05/29/content_20858754.htm), (e.t. 26.03.2019).
- China Discovery, “China Provincial Map 2019”, <https://www.chinadiscovery.com/china-maps/china-provincial-map.html>, (e.t. 18.01.2019).
- CHO Young Nam, Jong Ho JEONG, “China’s Soft Power: Discussions, Resources, and Prospects”, *Asian Survey*, C. 48, S. 3 (May-June 2008), ss. 467-468.
- Christopher K. Johnson, “President Xi Jinping’s “Belt and Road” Initiative”, *Center for Strategic and International Studies (CSIS)*, A Report of the CSIS Freeman Chair in China Studies, (March 2016), s. 1-2, <https://www.csis.org/analysis/president-xi-jinping%E2%80%99s-belt-and-road-initiative>, (e.t. 11.01.2019).
- CORRE Philippe Le, “Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for the “Belt and Road” Initiative”, *Rethinking the Silk Road: China’s Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations*, ed. Maximilian Mayer, Singapore: Springer Nature Publishing, 2018, s. 165.
- COWEN Deborah, Nail SMİTH, “After geopolitics? From the geopolitical social to geoeconomics”, *Antipode*, C. 41, S. 1, 2009, s. 38.
- Crete Üniversitesi, “The Evolution of Geoeconomics: From its historical origins to a Geoeconomic network”, s. 2, [http://economics.soc.uoc.gr/macro/docs/Year/2016/papers/paper\\_1\\_135.pdf](http://economics.soc.uoc.gr/macro/docs/Year/2016/papers/paper_1_135.pdf), (e.t. 12.10.2018).
- ÇAPAT Halit, *Kopenhag Okulu Çerçevesinde Bölgesel Güvenlik Kompleksi Kavramı ve Karadeniz’de AB-ABD Güvenlik Algılamaları*, (Yüksek Lisans Tezi), Ankara: T.C. Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, 2008.
- Çin Bankası, “Bank of China Announced 2016 Annual Results”, 31.03.2017, [http://www.bankofchina.com/en/bocinfo/bi1/201703/t20170331\\_9196753.html?keywords=belt+and+road](http://www.bankofchina.com/en/bocinfo/bi1/201703/t20170331_9196753.html?keywords=belt+and+road), (e.t. 21.01.2019).
- Çin Bankası, “Bank of China Europe Branches”, [http://www.boc.cn/en/aboutboc/ab6/200812/t20081216\\_494259.html](http://www.boc.cn/en/aboutboc/ab6/200812/t20081216_494259.html), (e.t. 28.03.2019).
- Çin Bankası, “Bank of China Overview”, [http://www.boc.cn/en/aboutboc/ab1/200809/t20080901\\_1601737.html](http://www.boc.cn/en/aboutboc/ab1/200809/t20080901_1601737.html), (e.t. 21.01.2019).

- Çin Çevre ve Kalkınma Uluslararası İşbirliği Konseyi, “Important Speech of Xi Jinping at Peripheral Diplomacy Work Conference”, 30.10.2013, [http://www.cciced.net/cciceden/NEWSCENTER/LatestEnvironmentalandDevelopmentNews/201310/t20131030\\_82626.html](http://www.cciced.net/cciceden/NEWSCENTER/LatestEnvironmentalandDevelopmentNews/201310/t20131030_82626.html), (e.t. 27.12.2018).
- Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi Bilgi Bürosu, “China’s Arctic Policy”, 26.01.2018, [http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm), (e.t. 16.01.2019).
- Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, “The Budapest Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries”, 28.11.2017, [http://english.gov.cn/news/top\\_news/2017/11/28/content\\_281475957618750.htm](http://english.gov.cn/news/top_news/2017/11/28/content_281475957618750.htm), (e.t. 22.12.2018).
- Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, “The Riga Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries”, 06.11.2016, [http://english.gov.cn/news/international\\_exchanges/2016/11/06/content\\_281475484363051.htm](http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2016/11/06/content_281475484363051.htm), (e.t. 21.12.2018).
- Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi, “The Sofia Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries”, 16.07.2018, [http://english.gov.cn/news/international\\_exchanges/2018/07/16/content\\_281476224693086.htm](http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2018/07/16/content_281476224693086.htm), (e.t. 22.12.2018).
- Çin Halk Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, “The Suzhou Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries”, 24.11.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1318039.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1318039.shtml), (e.t. 21.12.2018).
- Çin Halk Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, “China’s Twelve Measures for Promoting Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries”, 26.04.2012, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/wjbispg\\_665714/t928567.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/wjbispg_665714/t928567.shtml), (e.t. 21.12.2018).
- Çin Halk Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 07.01.2019).
- Çin Halk Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 07.01.2019).
- Çin Halk Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 13.01.2019).
- Çin Halk Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, 28.03.2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml), (e.t. 13.01.2019).

- Çin İthalat İhracat Bankası, “Offices”, [http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-BB/index\\_630.html](http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-BB/index_630.html), (e.t. 28.03.2019).
- Çin İthalat İhracat Bankası, “The Belt and Road Forum for International Cooperation concluded successfully and China Eximbank contributed its deliverables”, 17.05.2017, [http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-NR/index\\_633\\_30142.html](http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-NR/index_633_30142.html), (e.t. 19.01.2019).
- Çin İthalat İhracat Bankası, “The Export-Import Bank of China”, [http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-TCN/index\\_617.html](http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-TCN/index_617.html), (e.t. 19.01.2019).
- Çin Kalkınma Bankası, “Bank Backs Global Development Drive”, 13.03.2017, [http://www.cdb.com.cn/English/xwzx\\_715/khdt/201703/t20170314\\_4138.html](http://www.cdb.com.cn/English/xwzx_715/khdt/201703/t20170314_4138.html), (e.t. 19.01.2019).
- Çin Kalkınma Bankası, “Branches”, [http://www.cdb.com.cn/English/gykh\\_512/zzjg/fzjg/](http://www.cdb.com.cn/English/gykh_512/zzjg/fzjg/), (e.t. 28.03.2019).
- Çin Kalkınma Bankası, “China Development Bank to Issue B&R Project Loans in Three Years”, 02.06.2017, [http://www.cdb.com.cn/English/xwzx\\_715/khdt/201706/t20170602\\_4345.html](http://www.cdb.com.cn/English/xwzx_715/khdt/201706/t20170602_4345.html), (e.t. 19.01.2019).
- Çin Kalkınma Bankası, [http://www.cdb.com.cn/English/gykh\\_512/khjj/](http://www.cdb.com.cn/English/gykh_512/khjj/), (e.t. 19.01.2019).
- Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, “Belt and Road Investment and Financial Cooperation Forum Held in Turkey”, 09.11.2018, <http://www.icbc.com.cn/icbc/en/newsupdates/icbc%20news/BeltandRoadInvestmentandFinancialCooperationForumHeldinTurkey.htm>, (e.t. 22.01.2019).
- Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, “Internationalized and Diversified Operation”, Interim Report 2018, s. 39, <http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2018/2018InterimReport20180927.pdf>, (e.t. 22.01.2019).
- Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, “President’s Statement”, Annual Report 2017, s. 11, [http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBC/haiwai/ICBCLondon/download/2018/ICBC\\_Group\\_2017\\_annual\\_report.pdf](http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBC/haiwai/ICBCLondon/download/2018/ICBC_Group_2017_annual_report.pdf), (e.t. 22.01.2019).
- Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, <http://www.icbc-ltd.com/ICBCLtd/About%20Us/Global%20Websites/>, (e.t. 28.03.2019).
- DANELIA Irakli, “Black Sea Container Market and Georgia’s Positioning”, *European Scientific Journal*, C. 14, S. 31, Kasım 2018, s. 106.
- DENISOV Igor, “China Going West: The Silk Road to Bring Beijing out of the Shadow”, *Russian Global Affairs*, C. 13, S. 1, 2015, ss. 135-142.
- DOLBAIA Tamar, “Georgian Ports and Establishing the Regional Status of Georgia”, *International Conference on Studies in Humanities and Social Sciences*, 24-25 Mayıs 2016, Paris, s. 157-158.
- DURDULAR Arzu, “Çin’in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi”, *Avrasya Etüdleri*, C. 49, S. 1, 2016, s. 79.

- ERGENÇ Ceren, “Çin’in Yükselişi”, *Uluslararası İlişkilere Giriş*, der. Şaban Kardaş, Ali Balcı, 2. Baskı, İstanbul: Küre Yayınları, 2014.
- ERKIŞI Kemal, “İktisadi Gücün Stratejik Kullanımı: Jeoekonomi”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 10, S. 52, Ekim 2017, ss. 1031, 1032.
- Eurasia News Online, “Polar Silk Road: Why Russia’s Northern Sea Route is The Best Option for China”, <https://eurasia-news-online.com/2018/01/30/polar-silk-road-why-russias-northern-sea-route-is-the-best-option-for-china/>, (e.t. 11.03.2019).
- FAWCETT Louise, “Exploring Regional Domains: A Comparative History of Regionalism”, *International Affairs*, C. 80, S. 3, 2004, s. 429-446.
- FİLİPPOVA Liudmila, Inna VELEVA, “How Europe Should Approach the EEU (and Russia)”, *The Diplomat*, 16.10.2015, <https://thediplomat.com/2015/10/how-europe-should-approach-the-eeu-and-russia/>, (e.t. 07.04.2019).
- GABUEV Alexander, “Eurasian Silk Road Union: Towards a Russia-China Consensus?”, *The Diplomat*, 05.06.2015, <https://thediplomat.com/2015/06/eurasian-silk-road-union-towards-a-russia-china-consensus/>, (e.t. 07.04.2019).
- GARİBOV Azad, “Trans-Caspian Cooperation: Overcoming the Curse of Landlockedness”, *SAM Comments*, Bakü, C. 12, Aralık 2017, s. 35-36.
- GARİBOV Azad, Rovshan İBRAHİMOV, “Geopolitical competition in Central Asia. The dynamics of the relations with Azerbaijan”, *SAM*, Bakü, C. 9, August 2013, ss. 69-70.
- GASİMLİ Vusal, *Geo-economics*, Bakü: Center for Strategic Studies under the President of the Republic of Azerbaijan (SAM), 2015, ss. 10-11.
- GİGAURİ İza, “The Important Role of Silk Road Initiatives For Georgian Economy”, *International Journal of Economics, Business and Management Research*, C. 2, S. 2, 2018, s. 423.
- GORSHKOV Teimuraz, George BAGATURİA, “TRECECA- Restoration of Silk Road”, *Japan Railway & Transport Review*, S. 28, 28 Eylül 2001, s. 51-52.
- GÖZLÜ Ahmet, *Kıbrıs Eskiçağı ve Jeopolitiği*, (Doktora Tezi), Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011.
- GUTHRIE Samantha, “Georgian Ports See Significant Decrease in Cargo Turnover Compared to 2017”, 11.12.2018, <http://georgiatoday.ge/news/13582/Georgian-Ports-See-Significant-Decrease-in-Cargo-Turnover-Compared-to-2017>, (e.t. 21.03.2019).
- GÜDER İlkey, “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu’nda ilk tren yola çıktı”, Anadolu Ajansı, 30.10.2017, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/baku-tiflis-kars-demiryolunda-ilk-tren-yola-cikti/951643>, (13.03.2019).
- GÜN Suat, *Klasik Jeopolitiğin Soğuk Savaş Dönemine Etkileri*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006, s. 21.
- GÜNER Bülent, “OBOR Girişimi’nin Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, S. 37, Ocak 2018, s. 117.

- Habertürk, “İtalya ile Çin, ‘Yeni İpek Yolu’ için mutabakat imzaladı”, 25.03.2019, <https://www.haberturk.com/italya-ile-cin-yeni-ipek-yolu-icin-mutabakat-imzaladi-2412043#>, (e.t. 14.04.2019).
- HABOVA Antonina, “China: The New Geopolitical Actor on the Balkans?” *Western Balkans and The European Union. Lessons From Past Enlargements, Challenges to Further Integrations*, ed. Vesselin Mintchev, Nikolay Nenovsky, Xavier Richet, Sofia: University Publishing House “Stopanstvo”, 2015, s. 272.
- HASANOV Ali, *Jeopolitik*, 1. baskı, İstanbul: Babıali Kültür Yayıncılık, 2012.
- HATTO Ronald, Odetta TOMESCU, “The EU and the Wider Black Sea Region: Challenges and Policy Options”, *Garnet Policy Brief*, S. 5, 2008, s. 1.
- Helen CHİN vd., “The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road”, The Fung Business Intelligence Centre, May 2015, s. 5, <https://www.fbigroup.com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%2021st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%202015.pdf>, (e.t. 18.01.2019).
- HENDRIX Cullen S., “Rough Patches On The Silk Road? The Security Implications of China’s Belt and Road Initiative”, *China’s Belt and Road Initiative Motives, Scope, and Challenges*, ed. Simeon Djankov, Sean Miner, Peterson Institute for International Economics, PIIE Briefing, Mart 2016, s. 26.
- HOWARD Glen E., “The New Iron Silk Road: The Baku-Tbilisi-Kars Railway, The Caspian Energy Dance: Towards a New Age of Partnership?”, *Caucasus International*, C. 2, S. 2, 2012, s. 39.
- HUNTINGTON Samuel P., *Medeniyetler Çatışması*, der: Murat Yılmaz, Ankara: Vadi Yayınları, 2002.
- HURRELL Andrew, “Regionalism in Theoretical Perspective”, *Regionalism in World Politics: Regional Organization and International Order*, ed. L Fawcett, A Hurrell, Oxford: Oxford University Press, 1995, ss. 35-92.
- XİN Zheng, “Oil Starts Flowing through China-Myanmar Pipeline”, Xinhua, 04.12.2017, [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/12/content\\_28886175.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/12/content_28886175.htm), (e.t. 14.01.2019).
- Xinhua, “Backgrounder: Economic corridors under Belt and Road Initiative”, 05.09.2017, [http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c\\_136268314.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c_136268314.htm), (e.t. 13.01.2019).
- Xinhua, “Backgrounder: Economic corridors under Belt and Road Initiative”, 05.09.2017, [http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c\\_136268314.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c_136268314.htm), (e.t. 11.03.2019).
- Xinhua, “China eyes stronger trade, investment ties with Greece”, 21.06.2014, [http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-06/21/c\\_126650770.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-06/21/c_126650770.htm), (e.t. 26.03.2019).
- Xinhua, “China launches first homemade polar icebreaker”, 09.11.2018, [http://www.xinhuanet.com/english/2018-09/11/c\\_137460391.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-09/11/c_137460391.htm), (e.t. 16.01.2019).



- Xinxua, “Xi speaks for developing countries in UN, offers new outlook on development, int’l relations”, 29.09.2015, [http://www.xinhuanet.com/english/2015-09/29/c\\_134672241.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2015-09/29/c_134672241.htm), (e.t. 05.01.2019).
- XIUJIE Zhang, Zhang SICHEN, “China-Mongolia-Russia Economic Corridor And Environmental Protection Cooperation”, *R-ECONOMY*, C. 3, S. 3, 2017, s. 162.
- XU Fei, *The Belt and Road: The Global Strategy of China High-Speed Railway*, Şangay: Truth and Wisdom Press, 2018, s. 50.
- İLHAN Suat, “Jeopolitik Kavram ve Unsurları”, *Avrasya Dosyası*, C. 8, S. 4, 2002, s. 319.
- İLHAN Suat, *Jeopolitik duyarlılık*, 1.baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1989.
- İNAN Şükrü, “Dünyada ve Türkiye’de Jeoekonomi Çalışmaları ve Jeoekonomi Öğretimi”, *Bilge Strateji*, C. 2, S. 4, Bahar 2011, s. 86.
- İpek Yolu Fonu, “Building a Golden Bridge and Pursuing Mutual Benefits”, 18.04.2018, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23809/23812/36341/index.html>, (e.t. 25.01.2019).
- İpek Yolu Fonu, “Overview”, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>, (e.t. 25.01.2019).
- İpek Yolu Fonu, “Scope of Investment”, 30.12.2015, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23798/23805/25132/index.html>, (e.t. 25.01.2019).
- İpek Yolu Fonu, “Type of Investment”, 30.12.2015, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23798/23803/25128/index.html>, (e.t. 25.01.2019).
- İRGE Nadire Filiz, “Karadeniz Havzası Jeopolitiğinde Güç Mücadelesinin Arka Planı ve Bölgesel Güvenliğin Uluslararası Önemi”, *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, C. 5, Özel Sayı, Nisan 2017, s. 81.
- İŞCAN İsmail Hakkı, “Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları”, *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, C. 1, S. 2, Yaz 2004, ss. 49-54.
- İŞYAR Ömer Göksel, *Karşılaştırmalı Dış Politikalar*, 2. baskı, Bursa: Dora Yayıncılık, 2013.
- JAKÓBOWSKİ Jakub, Marcin KACZMARSKİ, “Beijing’s mistaken offer: the ‘16+1’ and China’s policy towards the European Union”, *Centre for Eastern Studies*, S. 250, 2017, s. 5.
- JARDİNE Bradley, “Georgia: New Europe-Asia Rail Route Slow to Produce Economic Benefits-Locals”, 12.04.2017, <https://eurasianet.org/georgia-new-europe-asia-rail-route-slow-to-produce-economic-benefits-locals>, (e.t. 17.03.2019).
- JİAN Junbo, “China in Central Asia and the Balkans: Challenges from a Geopolitical Perspective”, *The Belt & Road Initiative in the Global Arena: Chinese and*

- European Perspectives*, ed. Yu Cheng, Lilei Song, Lihe Huang, Singapore: Springer Nature Publishing, 2018, s. 249.
- JOJÍĆ Stefan, “How Serbia perceives “The Belt and the Road” Initiative and 16+1 Cooperation”, *China-CEE Institute*, S. 9, 2017, s. 7.
- Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, “Charter of the Organization of the Black Sea Economic Cooperation”, 01.05.1999, <http://www.bsec-organization.org/UploadedDocuments/StatutoryDocumentsAgreements/CHARTERFourthEdition.pdf>, (e.t. 01.03.2018).
- Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, “Member States”, <http://www.bsec-organization.org/member-states>, (e.t. 01.03.2018).
- Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, “The Declaration On the Occasion of the Fifteenth Anniversary Summit of the BSEC”, İstanbul: 25 Haziran 2007, ss. 1-2.
- KARAGANOV Sergey, “Toward the great ocean-3, creating Central Eurasia: The Silk Road Economic Belt and the priorities of the Eurasian states’ joint development”, *Valdai Discussion Club*, Analytical Report, Haziran 2015, <http://karaganov.ru/content/images/uploaded/a7a117d7310c6e15bf14bf0f6d2f56ae.pdf>, (e.t. 07.04.2019).
- KARİM Mohd Aminul, Faria ISLAM, “Bangladesh–China–India–Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects”, *The Korean Journal of Defense Analysis*, C. 30, S. 2, 2018, s. 283-284.
- KATRANZHİEV Valentin, “16+1 China-CEEC Cooperation Platform Promoting Belt and Road: Opportunities and Challenges”, *How the 16+1 Cooperation promotes the Belt and Road Initiative*, ed. Huang Ping, Liu Zuokui, Beijing: China Social Sciences Press, 2017, ss. 73-74.
- KATZENSTEİN Peter J., “East Asia: Beyond Japan”, *Beyond Japan: The Dynamics of East Asian Regionalism*, ed. P. J. Katzenstein, T. Shiraiishi, Ithaca: Cornell University Press, 2006, ss. 1-34.
- KAYA Sezgin, Agil MAMMADZADA, “Çin’in Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleriyle İlişkilerinin Akıllı Güç Kavramı Bağlamında Analizi”, *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, C. 2, S. 1, 2019, ss. 38-55.
- KING Charles, “The Wider Black Sea Region in the Twenty-First Century”, *The Wider Black Sea Region in the 21st Century: Strategic, Economic and Energy Perspectives*, ed. Daniel Hamilton, Gerhard Mangott, Washington: Center for Transatlantic Relations, 2008, ss. 1-23.
- KLİMAS Evaldas, Mahir HUMBATOV, *Baku-Tbilisi-Kars Railroad, The Iron Ground For The Silk Road: Future Opportunities & Prospects*, Vilnius: Mykolas Romeris University Publication, 2017.
- KSİEZOPOLSKI Krzysztof M., “The geo-economics of climate change regime-Polish perspective”, *Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania*, C. 1, S. 29, 2012, s. 109.
- KUNDU Nivedita Das, Murat YULEK, Mahir HUMBATOV, “Baku-Tbilisi-Kars Railroad: The Iron Ground for the Silk Road”, *SAM Review*, Baku, C. 13, 2014, s. 45.

- LACHİNİNSKİĬ Stanislav S., Anatoly A. ANOKHĪN., “Evolution of the Ideas and Contents of Geoeconomic Studies”, *Regional Research of Russia*, C. 5, S. 1, 2015, s. 90.
- LUTTWAK Edward, “From Geopolitical to Geo-economics, Logic of Conflict, Grammar of Commerce”, *The National Interest*, S. 20, 1990, s. 17.
- MAMADOUH Virginie D., “Geopolitics In The Nineties: One Flag Many Meanings”, *Geojournal*, C. 46, S. 4, 1998, s. 239.
- MANOLĬ Panagiota, “Regional Cooperation in the Black Sea: Building an Inclusive, Innovative and Integrated Region”, Mayıs 2014, ss. 1-24, [http://www.bstadb.org/Regional\\_Cooperation\\_in\\_the\\_Black\\_Sea.pdf](http://www.bstadb.org/Regional_Cooperation_in_the_Black_Sea.pdf), (e.t. 01.03.2018).
- MANSFIELD Edward D., Etel SOLINGEN, “Regionalism”, *Annual Review of Political Science*, C. 13, 2010, ss. 145-163.
- MANSFIELD Edward D., Helen V. MĪLNER, “The New Wave of Regionalism”, *International Organization*, C. 53, S. 3, 1999, ss. 589-627.
- MATURA Tamás, “Hungary: Along the New Silk Road across Central Europe”, *Europe and China’s New Silk Roads*, ed. Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari vd., European Think-tank Network on China Report, 2016, s. 35.
- MCKENZİE Baker, “Belt & Road: Opportunity & Risk, The prospects and perils of building China’s New Silk Road”, *Silk Road Associates Report*, s. 8, [https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker\\_mckenzie\\_belt\\_road\\_report\\_2017.pdf](https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker_mckenzie_belt_road_report_2017.pdf), (e.t. 14.04.2019).
- MĪNGHAO Zhao, “The Belt and Road Initiative and its Implications for China-Europe Relations, The International Spectator”, *The International Spectator*, C. 54, S. 4, 2016, s. 5.
- MĪSHRA Rahul, “Asian Infrastructure Investment Bank: An Assessment”, *Indian Council of World Affairs*, C. 72, S. 2, 2016, s. 163-169.
- MUSABELLĬU Marsela, “China’s Belt and Road Initiative Extension to Central and Eastern European Countries- Sixteen Nations, Five Summits, Many Challenges”, *Croatian International Relations Review*, C. 23, S. 78, 2017, ss. 64-65.
- ORUJOVA Nigar, “Trans-Caspian transport route enters Europe”, 03.02.2016, <https://www.azernews.az/business/92439.html>, (e.t. 20.03.2019).
- OTGONSUREN Burenjargal, “Mongolia–China–Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation”, *Erina Report*, S. 127, 2015, s. 3.
- OUYANG Guoxing, “21st Century ‘Maritime Silk Road’ and Sino-Indian Maritime Cooperation”, *China’s Global Rebalancing and the New Silk Road*, ed. B. R. Deepak, Singapore: Springer, 2018, s. 154-155.
- ÖZDAĞ Ūmit, “Jeopolitikten Jeoekonomiye, Jeekonomi”, *Avrasya Stratejik Arařtırmalar Merkezi*, C. 1, S. 1, 1999, ss. 3-5.
- ÖZGEN Nurettin, “Bilim Olarak Coğrafya ve Evrimsel Paradigmaları”, *Ege Coğrafya Dergisi*, C. 19, S. 2, 2010, ss. 1-25.

- PARKHOMCHİK Lidiya, Hayal Ayca SİMSEK, Saule AKHMETKALİYEVA, “Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahındaki Gelişmeler”, *Ahmet Yassawi University Eurasian Research Institute*, Haftalık E-bülten, S. 36, 06.10.2015-12.10.2015, s. 1, [http://www.ayu.edu.tr/static/aae\\_haftalik/aae\\_bulten\\_tr\\_36.pdf](http://www.ayu.edu.tr/static/aae_haftalik/aae_bulten_tr_36.pdf).
- PEMPEL T. J., “Introduction Emerging Webs of Regional Connectedness”, *Remapping East Asia: The Construction of a Region*, ed. T. J. Pempel, Ithaca: Cornell University Press, 2005, ss. 1-28.
- POGHOSYAN Benyamin, “China’s OBOR Initiative: Opportunities for the South Caucasus”, *Indrastra Global Journal*, C. 4, S. 7, 2018, s. 3.
- PUTTEN Frans-Paul van der, Minke MEIJNDERS, “China, Europe and the Maritime Silk Road”, *Clingendael Report*, Mart 2015, s. 10.
- RADENKO Scekic, Draskovic Mimo, Delibasic Milica, “Neoliberalism in geoeconomics: the case of Southeast Europe”, *Journal of International Studies*, C. 9, S. 1, 2016, s. 69, <http://www.yourdictionary.com/intermestic>, (e.t. 15.10.2018).
- ROMAİN Ben Joseph, Xingjian LIU, Charles KUNAKA, “Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative”, Washington: World Bank Group, MTI (Macroeconomics, Trade, and Investment), Discussion Paper, S. 6, 2018, s. 11, <http://documents.worldbank.org/curated/en/264651538637972468/Connectivity-Along-Overland-Corridors-of-the-Belt-and-Road-Initiative>, (e.t. 15.01.2019).
- Romanya Cumhuriyeti Başbakanlığı, “The Bucharest Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries”, 27.11.2013, <http://gov.ro/en/news/the-bucharest-guidelines-for-cooperation-between-china-and-central-and-eastern-european-countries>, (e.t. 21.12.2018).
- SÁGÍ Judit, István ENGELBERTH, “The Belt and Road Initiative – a Way Forward to China’s Expansion”, *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal*, C. 4, S. 1, Nisan 2018, s. 17.
- SANCAK Kadir, “Güvenlik Kavramı Etrafındaki Tartışmalar ve Uluslararası Güvenliğin Dönüşümü”, *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 1, S. 6, 2013, s. 128.
- SANDIKLI Atilla, “Güvenlik Yaklaşımında Değişim ve Dönüşüm”, *Teoriler Işığında Güvenlik, Savaş, Barış ve Çatışma Çözümleri*, ed. Atilla Sandıklı, İstanbul: BİLGESAM Yayınları, 2002.
- SANDIKLI Atilla, “Jeopolitik ve Türkiye: Riskler ve Fırsatlar”, *Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi*, S. 27, 27 Ocak 2011, s. 2.
- SAYGIN İsmail, *Değişen Avrasya Jeopolitiğinde Karadeniz’in Yeri: Aktörler, Politikalar Süreçler*, (Yüksek Lisans Tezi), Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009.
- SCHOLVİN Sören, Mikael WİGELL, “Geo-Economics As Concept And Practice In International Relations”, *The Finnish Institute of International Affairs Working Paper*, S. 102, Nisan 2018, s. 4.

- SHİRİNOV Rashid, “Azerbaijan, Kazakhstan, Turkey, Georgia sign MoU on TITR development”, 07.12.2016, <https://www.azernews.az/business/106200.html>, (e.t. 20.03.2019).
- SMİTH Michael, “EU-China Relations and the Limits of Economic Diplomacy”, *Asia Europe Journal*, C. 12, S. 1, 2014, ss. 45-46.
- SOBOL Mor, “China’s peripheral diplomacy: Repeating Europe’s errors in dealing with the neighbourhood”, *Asian Journal of Comparative Politics*, C. 20, S. 10, 2018, s. 2.
- SØLEİN Klaus Solberg, *Geoeconomics*, 1. Edition, Frederiksberg: Ventus Publishing ApS, 2012, s. 8.
- SONİ Sharad K., “China–Mongolia–Russia Economic Corridor: Opportunities and Challenges”, *China’s Global Rebalancing and the New Silk Road*, ed. B. R. Deepak, Singapore: Springer, 2018, s. 106.
- SPARKE Matthew, “Excavating The Future In Cascadia: Geoeconomics And The Imagined Geographies Of A Cross-Border Region”, *BC Studies*, S. 127, 2000, ss. 12-13.
- TEZKAN Yılmaz, *Jeopolitikten Milli Güvenliğe*, 1.baskı, İstanbul: Ülke Kitapları Yayınları, 2005.
- TİMOFEEV Ivan, Yaroslav LISSOVOLİK, Liudmila FİLİPPOVA, “Russia’s Vision of the Belt and Road Initiative: From the Rivalry of the Great Powers to Forging a New Cooperation Model in Eurasia”, *China & World Economy*, C. 25, S. 5, 2017, s. 63.
- The Observatory of Economic Complexity, <https://oec.world>, (e.t. 12.07.2019).
- TONCHEV Plamen, “One Belt, One Road Projects in Greece: A Key Driver of Sino–Greek Relations”, *Europe and China’s New Silk Roads*, ed. Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari vd., European Think-tank Network on China Report, 2016, s. 31.
- TRACECA, “TRACECA Member Countries”, 2017, <http://www.traceca.org/en/countries/>, (e.t. 27.12.2018).
- Trans-Hazar Uluslararası Ulaştırma Güzergahı, “Route,” <http://titr.kz/en/route>, (e.t. 20.03.2019).
- TROXELL John F., “Geoeconomics”, *Military Review*, S. 1, 2018, s. 8.
- Türk Dil Kurumu,  
[http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5a9ac31e0fa350.43258396](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5a9ac31e0fa350.43258396), (e.t. 03.03.2018).
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, “Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ)”, [http://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu-\\_kei\\_.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu-_kei_.tr.mfa), (e.t. 01.03.2018).
- TÜYSÜZOĞLU Göktürk, “Karadeniz Havzası’nda Dengeleyici Bir Aktör Olarak Türkiye”, *The Journal of Academic Social Science Studies*, C. 6, S. 7, Temmuz 2013, s. 1146.

- TÜYSÜZOĞLU Göktürk, “Karadeniz Havzası’ndaki Çatışma Gerçekliğinin Güvenlikleştirme Yaklaşımı Çerçevesinde Anlamlandırılması”, *Karadeniz Araştırmaları*, S. 41, Bahar 2014, s. 89.
- TÜYSÜZOĞLU Göktürk, “Savunmacı Realizm ve Saldırgan Realizm Bağlamında Karadeniz Havzası’ndaki Çatışma Gerçekliğinin Değerlendirilmesi”, *Avrasya Etüdleri*, C. 19, S. 44, 2013, s. 61.
- Uluslararası Para Fonu, “IMF Members’ Quotas and Voting Power, and IMF Board of Governors”, <https://www.imf.org/external/np/sec/memdir/members.aspx>, (e.t. 30.01.2019).
- ÜZÜMCÜ Adem, Sıdıka AKDENİZ, “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”, *Avrasya Etüdleri*, C. 45, S. 1, 2014, ss. 177-178.
- VAYRYNEN Raimo, “Regionalism: Old and New”, *International Studies Review*, C. 5, S. 1, 2003, ss. 25-51.
- VERLARE Jikkie, Frans Paul van der PUTTEN, “One Belt, One Road’: An Opportunity for the EU’s Security Strategy”, *Clingendael Policy Brief*, Aralık 2015, s. 5.
- VLACHOU Alexia, “Greek President Hopes for More Investments following Piraeus Port Authority Deal”, *Xinhua*, 10.04.2016, [http://news.xinhuanet.com/english/2016-04/10/c\\_135265634.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-04/10/c_135265634.htm), (e.t. 26.03.2019).
- World Atlas, <https://www.worldatlas.com/articles/what-countries-are-in-eastern-europe.html>, (e.t. 21.04.2018)
- YİNG Huang, “Enhancing Foreign Direct Investment in South Asia: Case of One Belt One Road and Asian Infrastructure Investment Bank”, *Strengthening Peace and Cooperation in South Asia: Incentives and Constraints*, ed. Sarah Siddiq Aneel, Islamabad: Islamabad Policy Research Institute, Haziran 2017, s. 39.
- YU Hong, “Motivation behind China’s ‘One Belt, One Road’ Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank”, *Journal of Contemporary China*, C. 26, S. 105, 2017, s. 361-362.
- ZEYNALOV Yusif, “Azerbaycanda Qeyri-Neft Sektorunun İnkişaf Etdirilmesi Prezident İlham Aliyevin Heyata Keçirdiyi Unikal İqtisadi Siyasetdir”, *Devlet idareçiliyi: Nezeriyye ve Tecrübe Dergisi*, C. 1, S. 57, 2017, ss. 181-185.
- ZHANG Denghua, “The Concept of ‘Community of Common Destiny’ in China’s Diplomacy: Meaning, Motives and Implications”, *Asia & the Pacific Policy Studies*, C. 5, S. 2, 2018, s. 197-199.
- ZHANG Jian, “China’s new foreign policy under Xi Jinping: towards ‘Peaceful Rise 2.0’?”, *Global Change, Peace & Security*, C. 27, S. 1, 2015, s. 9.
- ZİGUO Li, “Eurasian Economic Union: Achievements, Problems and Prospects”, *China Institute of International Studies*, 19.08.1995, [http://www.ciis.org.cn/english/2016-08/19/content\\_8975486.htm](http://www.ciis.org.cn/english/2016-08/19/content_8975486.htm), (e.t. 07.04.2019).

ZUOKUI Liu, *Europe and the “Belt and Road” Initiative: Responses and Risks*,  
Pekin: China Social Sciences Press, 2016.

ZUOKUI Liu, *Europe and the “Belt and Road” Initiative: Responses and Risks*, China  
Social Sciences Press, Pekin: 2017.

## ÖZGEÇMİŞ

1. Adı Soyadı : Agil Mammadzada  
2. Doğum Tarihi / Yeri : 16 Ağustos 1995 / Azerbaycan  
3. Ünvanı : Öğrenci

### 4. Öğrenim Durumu:

Derece	Alan	Üniversite	Yıl
Lisans	Uluslararası İlişkiler	Azerbaycan Devlet İktisat Üniversitesi	2011 2015
Y. Lisans	Uluslararası İlişkiler	Bursa Uludağ Üniversitesi	2016- devam ediyor

### 5. Bildiği Yabancı Diller: İngilizce ve Türkçe

### 6. Uluslararası Hakemli Dergide Yayın:

Sezgin Kaya ve Agil Mammadzada, "Çin'in Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleriyle İlişkilerinin Akıllı Güç Kavramı Bağlamında Analizi", Doğu Asya Araştırmaları Dergisi, C. 2, S. 1, 2019, ss. 38-55.

İletişim: aqilmemmedzade@gmail.com

Tarih: 24.07.2019

İmza: 



BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

TEZ ÇOĞALTMA VE ELEKTRONİK YAYIMLAMA İZİN FORMU

Yazar Adı Soyadı	Agil Mammadzada
Tez Adı	Kuşak - Yol İnisiyatifi Açısından Karadeniz Havzası
Enstitü	Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim Dalı	Uluslararası İlişkiler
Tez Türü	Yüksek Lisans
Tez Danışman(lar)ı	Doç. Dr. Sezgin Kaya
Çoğaltma (Fotokopi Çekim) İzni Kısıtlama	<input type="checkbox"/> Patent Kısıt (2 yıl) <input type="checkbox"/> Genel Kısıt (6 ay) <input checked="" type="checkbox"/> Tezimin elektronik ortamda yayımlanmasına izin veriyorum.

Hazırlamış olduğum tezimin belirttiğim hususlar dikkate alınarak, fikri mülkiyet haklarım saklı kalmak üzere Bursa Uludağ Üniversitesi Kütüphane ve Dokümantasyon Daire Başkanlığı tarafından hizmete sunulmasına izin verdiğimi beyan ederim.

Tarih : 24.07.2019

İmza :

