

AVRASYA JEOPOLİTİĞİNİN YENİDEN HAREKETLENMESİNDE KUŞAK YOL İNİSİYATİFİ'NİN ROLÜ

Zehra AYVAZ¹

Jelang RAMADHAN²

Öz: Avrasya, jeopolitik olarak Asya ve Avrupa kıtalarını kapsamakla beraber, bu iki kelimedenden türemiş bir tanımlamadır. Jeopolitika kavramının Uluslararası İlişkiler akademik disiplininde önem kazanmasının ardından, Avrasya'nın da önemi artmıştır. Avrasya'nın jeopolitikayla beraber önemli hale gelmesi, aynı zamanda büyük güçlerin oyun alanına dönmesine neden olmuştur. Rusya için öncelikle kendi coğrafyası olan bu bölge, her zaman önemlidir. Ancak Soğuk Savaş'ı kazanmasından sonra ABD de burayı adeta bir ödül olarak görmüş ve dikkatini (yönünü) kademeli olarak buraya çevirmiştir. Ancak ABD ve Rusya'nın güç ve etkinlik mücadelelerinin ortasında, bu bölgenin bugün yeniden hareketlenmesini sağlayan farklı bir güç de mevcuttur. Bu yeni güç, ABD'nin küresel hegemonyasına meydan okuyan Çin'dir. Bu çalışmada, Çin'in 2013 yılında ilan ettiği ve Avrasya'yı yeniden önemli hale getiren Kuşak Yol İnisiyatifi, Avrasya jeopolitiği bağlamında ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Jeopolitika, Avrasya, Çin, ABD, Kuşak Yol İnisiyatifi.*

Article Category: Geopolitics/International Relations

Date of Submission: 25.01.2021

Date of Acceptance: 01.02.2021

¹ Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler ABD Doktora Öğrencisi.
Email: zehraayvaz61@hotmail.com.

ORCID: 0000-0001-7096-6140.

² Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler ABD Doktora Öğrencisi.

Email: j.ramadhan182@gmail.com.

ORCID: 0000-0002-9050-4565.

THE ROLE OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE IN THE REGENERATION OF EURASIAN GEOPOLITICS

Abstract: Eurasia is a term derived from the merger of the words Europe and Asia and geopolitically it contains these two continents. The importance of Eurasia increased simultaneously with the increasing weight of Geopolitics in International Relations as an academic discipline. On the other hand, increasing importance of Eurasia has transformed this continent into a playground for major powers. For Russia, which considers Eurasia primarily as its own geography, Eurasia is always important. USA on the other hand perceived Eurasia as a prize after winning the Cold War and gradually turned its attention (direction) into Eurasia. However, there is another power which makes Eurasia regenerated in the midst of American and Russian struggle for power and influence. This new power that challenges the American hegemony is China. In this paper, China's Belt and Road Initiative that was declared in 2013 will be studied within the framework of Eurasian geopolitics.

Keywords: *Geopolitics, Eurasia, China, USA, Belt and Road Initiative.*

Giriş

Jeopolitikanın 20. yüzyılda devletlerin dış politika aracı olarak kullanılmaya başlaması, sömürge mantığının meşrulaştırılmasına yol açmıştır. Bununla birlikte, coğrafyanın siyasette ne kadar etkili olabileceği de görülmüştür. Bu bağlamda ortaya atılan teoriler, küresel siyasete büyük etki etmiş ve bazı bölgelerin büyük güçlerin mücadele alanına dönüşmesine yol açmıştır. Bu mücadele alanlarından birisi de Avrasya olmuştur.

Avrasya; Asya ve Avrupa kıtalarını kapsayan ve hem coğrafi olarak, hem de nüfus olarak büyük bir alanı kapsamaktadır. Avrasya jeopolitiği, ilk kez Halford Mackinder'in teorisiyle ön plana çıkmıştır. Mackinder'in "*Kara Hâkimiyet Teorisi*" ile birlikte, Asya, Avrupa ve Afrika bir "*dünya adası*" olarak görülmüş ve buranın merkezinin Avrasya olduğu kabul edilmiştir. Bu nedenle, Avrasya ve Avrasya jeopolitiği, hem burada yer alan Rusya için, hem de Rusya'yı hedef alan ABD için uzunca bir süre önemli ve güncel kalmıştır.

Soğuk Savaş'ın sonlanmasının ardından Avrasya'ya ve Avrasya jeopolitiğine verilen önemin artmasında Amerikalı stratejist Zbigniew Brzezinski büyük rol oynamıştır. Brzezinski, Avrasya'yı, Soğuk Savaş'ın ardından ABD'nin adeta kazanmayı hak ettiği bir ödül olarak görmüştür. Bu nedenle, Avrasya, 1990'lardan itibaren yeniden ABD ve Rusya arasında bir güç ve mücadele alanına dönüşmüştür. Lakin 2000'den 2010'lu yıllara kadar, ABD'nin Avrasya politikasında bir gerileme yaşanmıştır. Çünkü bu süre zarfında, ABD'nin hedefinde - öncelikli olarak- Ortadoğu (Körfez Savaşı ve Irak Savaşı) yer almıştır. Bu durum, Avrasya'nın eski önemini kaybettiği düşüncesini oluştursa da, 2010'dan sonra Avrasya jeopolitiği yeniden canlanmıştır. Günümüzde Avrasya ve Avrasya jeopolitiğinde yeniden canlanmanın en önemli sebebi ise Çin'dir.

Çin (resmi ismiyle Çin Halk Cumhuriyeti), 1949'da bağımsızlığını kazanmasının ardından bir önceki yüzyılda sömürge güçleri tarafından ona yaşatılan kötü günlerin izlerini silmeye ve yeni düzene adapte olmaya çalışmıştır. Çinli liderler, bu düşüncüyü "*Çin Rüyası*" olarak dile getirmiş ve Çin'i küresel bir güç yapmak adına çaba sarfetmişlerdir. 2012 yılında Çin Devlet Başkanı olarak göreve başlayan Şi Cinping (Xi Jinping) de, ülkesi adına bu rüyayı gerçekleştirecek olan uzun vadeli stratejik bazı adımlar atmıştır. Bu bağlamda, Pekin tarafından bugün halen yapım aşamaları devam eden ve daha uzun yıllar devam edecek olan Kuşak Yol İnisiyatifi hayata geçirilmeye başlanmıştır.

Çin'in 2013 yılında tüm dünyaya ilan ettiği Kuşak Yol İnisiyatifi (*Belt and Road Initiative*), aynı zamanda Avrasya'nın günümüzde yeniden önemli hale gelmesinde büyük rol

oynamaktadır. Bu proje, bir ekonomik kalkınma projesi olmasının yanında, özellikle Avrasya’da ABD ve Rusya’nın hegemon güç olma düşüncesine açıktan bir meydan okuma olarak da algılanmaktadır. Bu çalışmada, Çin’den başlayıp Londra’ya kesintisiz ulaşımı hedefleyen, Avrasya jeopolitiğine yeniden hareketlilik kazandıran ve aynı zamanda çağımızın en iddialı kalkınma projesi olan Kuşak Yol İnisiyatifi, Avrasya jeopolitiği perspektifinden ele alınacaktır.

1. Jeopolitika veya Jeopolitik Nedir?

Jeopolitika, en genel anlamıyla “*coğrafyanın siyasete etkisi*” şeklinde bilinmektedir. Kökenleri 19. yüzyıla dayanan ve çoğunlukla emperyal düşüncenin haklılığına hizmet eden Jeopolitika, Uluslararası İlişkiler branşında çok ciddi bir yere sahip olmuştur.³ Jeopolitika, genel itibariyle uluslararası siyasette yaşanan olayların, coğrafi şartlar da göz önüne alınarak anlamlandırılmaya çalışılmasıdır. Çünkü, coğrafi etkenler, ulusal ve uluslararası politikayı kaçınılmaz olarak ve derinden etkilemektedir. Ulusal ve uluslararası birçok olayda, coğrafya, “*ne*” ve “*neden*” sorularına maruz kalmaktadır. Bu sebeple, Jeopolitika, alınan birçok kararda kilit rol oynayabilmektedir.⁴

“*Jeopolitika*” kavramını ilk defa 1896 yılında İsveçli bir Profesör olan Rudolf Kjellen kullanmıştır. Kjellen, bu kavramı ilk defa bu tarihte kullandıktan sonra, 1916-1917 yılları arasında bir dergide (*Yemer*) üzerinde çalışıp geliştirmiş ve daha sonra uluslararası kamuoyuna ilan etmiştir.⁵ Ancak kavram, çok daha sonraları akademik bir uğraş olarak devletlerin ilgisini çekmiş ve üniversitelerde, coğrafi enstitülerde (kurumlarda) ve birçok yerde kullanılmaya başlanmıştır. Bu dönem, aynı zamanda sömürge anlayışının dünya üzerinde hüküm sürmeye başladığı zaman dilimidir. Bununla birlikte, Coğrafya da bir bilim dalı olarak yükseltilmiştir. Öyle ki, Coğrafya branşının devletlerin dış politika üzerindeki etkisi büyük önem kazanmış ve bu konuya ağırlık veren önemli teorisyenler (Alfred Mahan, Halford Mackinder, Friedrich Ratzel, Rudolf Kjellen, Karl Haushofer, Nicholas Spykman ve George Kennan) ortaya çıkmıştır.⁶

Jeopolitikanın önem kazanmasından sonra farklı teorisyenlerin ortaya koyduğu teoriler, dünyanın bazı bölgelerini ön plana çıkarmıştır. Bu teorisyen ve teorilere bakacak olursak;

³ Michael G. Roskin & Nicholas O. Berry (2015), *Uluslararası İlişkiler*, Çeviren: Özlem Şimşek, 2. Baskı, Ankara: Adres Yayınları, s. 110.

⁴ Tim Marshall (2020), *Coğrafya Mahkumları*, Çeviren: Mert Doğruer, 5. Baskı, İstanbul: Epsilon Yayınevi, s. 8.

⁵ Cezmi Sevgi (1988), “Jeopolitik ve Jeostratejinin Tarihsel Gelişimi Açısından Türkiye’nin Stratejik Konumu”, *Ege Coğrafya Dergisi*, Cilt 4, Sayı: 1, s. 214.

⁶ Semra Rana Gökmen (2010), "Geopolitics And The Study Of International Relations", Doktora Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, s. 8.

Halford Mackinder'in "*Kara Hâkimiyet Teorisi*" ve Nicholas Spykman'ın "*Kenar Kuşak Hâkimiyet Teorisi*", özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra devletlerin ilgilerini yeni bir coğrafyaya yöneltmesine yol açmıştır. Bu coğrafya, hiç şüphesiz Avrasya'dır. Mackinder'in Kara Hâkimiyet Teorisi ile ortaya koyduğu "*Heartland*" (Kalpgah) kavramı, 20. yüzyılda Avrasya'nın önemli hale gelmesine ve büyük güçlerin hegemonya alanına dönmesine yol açmıştır. Avrasya jeopolitiği, bu nedenle uzunca bir süre önemini korumuş ve halen de korumaktadır.

2. Avrasya Jeopolitiği ve Önem Kazandığı Dönemler

"Avrasya" (*Eurasia*) terimi, Avrupa ve Asya kıtalarını ifade etmekle birlikte, bunların ilk hecelerinden doğmuştur. Avrasya, iki kıtanın tamamını temsil ederek, aynı zamanda büyük bir coğrafi alanı ve nüfusu kapsamaktadır.⁷ Avrasya terimi, ilk kez Prusyalı Aleksander von Humboldt tarafından kullanılarak literatüre kazandırılmıştır. Daha sonra Viyanalı yerbilimci Eduard Suess, çok eskiden dünya üzerinde yer alan bir karanın ismi olduğunu öne sürerek, Avrasya'yı ön plana çıkarmıştır.⁸

20. yüzyıla gelindiğinde, ulaşım noktasında yaşanan ilerleme sayesinde, yollar (demir ve kara) daha donanımlı hale gelmiştir. Bu sebeple, önceden olduğu gibi denizlerde başarılı olan -Alfred Mahan'ın Deniz Hâkimiyeti Teorisi'ne göre- güçlerin değil, kara üzerinde başarı sağlayabilenlerin daha güçlü ve liderliğe yükselebileceği kabul edilmiştir. Bir diğer ifadeyle, karalar üzerinde kontrol/hâkimiyet sağlayan güçlerin, denizlerde kontrol sağlayanlardan daha avantajlı olduğu kabul edilmiştir. Bu noktada, Halford Mackinder, Kara Hâkimiyet Teorisi'ni ortaya koymuştur. Mackinder'e göre, üç kıta (Asya, Avrupa, Afrika) "*dünya adası*"nı oluşturmaktadır. Bu adanın merkezi ise, Volga ve Ural arasında yer alan bölge olarak kabul edilmektedir. Bahsi geçen bu yer, Avrasya olarak nitelendirilmiştir. Avrasya, bu ana kıtanın "*Heartland*"i yani "*Kalpgah*"ı olarak kabul edilmiştir.⁹ Mackinder, bu düşüncelerini *Tarihin Coğrafya Mihveri* adlı eserinde dile getirmiştir. Yine burada ifade ettiğine göre, merkezin dışında kalan yerler de önemlidir ve bu yerler merkezin etrafında onu çevreleyen kuşakları oluşturmaktadır. Bu kuşaklar; Almanya, Avusturya, Balkanlar, Türkiye, İran Pakistan, Hindistan ve Çin'i kapsayan "*İç Kenar Kuşak*" ve İngiltere, kuzeybatı Afrika, Avustralya, ABD ve Kanada'yı kapsayan "*Dış Kenar Kuşak*"tan oluşmaktadır.¹⁰

⁷ Adem Özder (2014), "Avrasya Kavramı ve Önemi", *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, Cilt 2, Sayı: 2, s. 66.

⁸ Ömer Göksel İşyar (2018), *Avrasya ve Avrasyacılık*, 3. Baskı, Bursa: Dora Yayınları, s. 1.

⁹ A.g.e., s. 2.

¹⁰ İsmail Hakkı İşcan (2004), "Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları", *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, Cilt 1, Sayı: 2, s. 55.

Mackinder, bu teorisi ile Kalpgah'a hâkim olacak gücün dünyayı kontrol edebileceğini öne sürmüştür. Çünkü Avrasya, enerji kaynakları bakımından da bir merkez niteliğindedir. Ancak Mackinder, teorisinde ele aldığı merkez bölgeyi, yani Avrasya'yı, gelişen şartlara göre birkaç kez genişletmiştir.¹¹ Mackinder'in teorisi o dönemde o kadar büyük ses getirmiştir ki, onun bu görüşlerinden etkilenen Karl Houshofer, Almanya için dünya hâkimiyetini getirecek "*Alman Avrasyası*" isimli bir fikir geliştirmiş ve Almanya'nın Avrasya üzerindeki emellerini ön plana çıkarmıştır. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nda büyük bir yenilgi yaşayan Almanlar, hedefledikleri gibi Urallara kadar ulaşamamışlardır.¹² Buradan da anlaşılacağı gibi, Mackinder'in teorisini ve dünya hâkimiyetini gerçekleştirmeyi arzulayan ve hegemonya peşinde koşan güçler için, Avrasya, daima bir çıkış noktası olmuştur.

Soğuk Savaş'ın sona ermesinin ardından, Avrasya yeniden gündeme gelmiş ve Avrasya jeopolitiği yıllar sonra bir kez daha önem kazanmıştır. Avrasya'nın bu dönemde önem kazanmasının sebebi ise, Amerikalı ünlü stratejist Zbigniew Brzezinski'nin Avrasya hakkında ifade ettiği düşüncelerdir. Brzezinski, bu düşüncelerini *Büyük Satranç Tahtası* isimli eserinde dile getirmiştir. Brzezinski'ye göre; Avrasya jeopolitik açıdan adeta bir ödüdür ve bu ödülü savaşın kazananı olarak ABD hak etmiştir. Yıllarca Avrasya'da yer alan güçler, bölgesel güç olma adına birbirleriyle savaşmışlar ve dünyayı ilgilendiren meseleler buradaki güçlerce belirlenmiştir. Ancak artık Avrasya dışından bir güç olan ABD burada üstün ve lider bir güçtür ve bu gücün küresel liderliği Avrasya'da kuracağı hâkimiyete bağlıdır.¹³ Bununla birlikte, ABD, Avrasya'da elde edeceği üstünlükle, uluslararası sistemde onun yerini alma düşüncesine sahip olan diğer bazı güçlerin bu düşüncelerini engellemeyi de amaçlamıştır. Çünkü Brzezinski'ye göre, Avrasya; Rusya, Avrupa, Hindistan ve Çin'in tamamını içermektedir. Bu nedenle, Avrasya hem en büyük kıta, hem de jeopolitik mihenk taşıdır. Dünya enerji kaynaklarının çoğunu, büyük ekonomileri ve ayrıca içerdiği devasa nüfus ile düşünüldüğünde, Avrasya, her bakımdan önemlidir.¹⁴ Bu çerçeveden bakıldığında, Brzezinski, ülkesi ABD'ye, Atlantik ötesinde ve merkezinde Avrasya olan bir süpergüç olmayı önermiştir.¹⁵

Brzezinski'nin bu eserinin yayınlamasından sonra, Avrasya jeopolitiği, Soğuk Savaş'tan sonra yeniden önemli hale gelmiştir. Avrasya, öncelikli olarak ABD'nin ve burada ev sahibi

¹¹ İsmail Hakkı İşcan (2004), "Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları", s. 2.

¹² A.g.e. s. 2.

¹³ Zbigniew Brzezinski (2005), *Büyük Satranç Tahtası*, Çeviren: Yelda Türedi, İstanbul: İnkılap Yayınları, s. 25.

¹⁴ İsmail Hakkı İşcan (2004), "Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları", s. 4.

¹⁵ Barış Adıbelli (2008), *Avrasya Jeopolitiğinde Büyük Oyun*, 1. Baskı, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, ss. 21-22.

olduğunu düşünen Rusya'nın oyun alanına dönüşmüştür. Rusya, temel stratejisi olarak, ABD'yi Avrasya'dan uzak tutmayı hedeflemiştir. Nitekim Moskova, bu düşüncesini “Avrasyacılık” olarak adlandırmıştır. Avrasyacılık kavramı, temel olarak Rusya'nın 20. yüzyıldan itibaren Avrasya bölgesini kontrol altına almak için izlediği stratejiyi ifade etmektedir. Tarihi arka planına bakıldığında, Rus dış politikasında Avrasyacılık politikasının kökenlerinin I. Petro dönemine kadar uzandığı görülmektedir. Ancak bu politika, 1920'den sonra daha sistematize edilerek, Rusya için önemli bir dış politika unsuru haline getirilmiştir. “Klasik Avrasyacılık” olarak adlandırılan bu politika, temelde Rusya için adeta bir kimlik tanımlamasını ifade etmektedir. Bu düşünce biçimi, Rusların Batı'dan ziyade Doğu/Asya kimliğine ait oldukları fikrine sahiptir.¹⁶ Dolayısıyla, Avrasyacılık, Rusya için adeta bir “ev” anlamı taşımaktadır. Bu nedenle, Moskova, evini korumak ve dış güçleri buradan uzak tutmak istemektedir. Bu sebeple de, ABD'nin bahsettiği “ödül” fikri, Rusya için esaslı bir tehdittir. Bu nedendir ki, Brzezinski'nin Avrasya'yı Amerikan imparatorluğunun merkezine koyan yeni teorisinden sonra, Rus jeopolitikçi Aleksandr Dugin de epey ses getiren “Yeni Avrasyacılık” teorisini ortaya koymuştur.

Aleksandr Dugin, 1 Ocak 2001 tarihli “Avrasya Manifestosu”nda, Yeni Avrasyacılık fikrine açıklık getirir. Bu bağlamda, dünya üzerinde yaşanan olaylar göz önüne alındığında, Avrasyacılık'ın Rusya için gerekliliğine vurgu yapar.¹⁷ Dugin'in yeniden ele aldığı Avrasyacılık kavramı, Mackinder'in kara ve deniz hâkimiyet teorileri arasındaki zıtlıktan faydalanmaktadır. Öyle ki, bu zıtlığın ABD ve Rusya arasında yer alan mücadelede var olduğuna atıf yapmaktadır. Bununla beraber, Dugin, Batı'ya (Atlantik bloku) karşı alternatif bir blok oluşturulması gerektiğini ve bunun da merkezinde Rusya'nın olduğu, ancak alt birimlerinde farklı devletlerin (Avrupa'da Almanya, Pasifik'te Japonya, güneyde İran) oluşturacağı çeşitli imparatorluklar vasıtasıyla gerçekleştirilebileceğini savunmuştur.¹⁸

1990'dan sonra yeniden yükselen Avrasya'nın merkezinde yine ABD ve Rusya yer almışlardır. Ancak değişen uluslararası konjonktür, bu ilgi ve ideoloji karşıtlığının azalmasına yol açmıştır. Zira ABD'nin 2000'lerdeki ilgi odağı neredeyse tamamen Ortadoğu olmuştur. Başta Körfez Savaşı ve Irak Savaşı ile yaşanan Irak'ın işgali olmak üzere bölgede yaşanan gelişmeler, ABD'nin 2010'lu yıllara kadar bir hayli vaktini almıştır. Ancak ABD'nin Avrasya

¹⁶ Salih Yılmaz (2015), “Yeni Avrasyacılık ve Rusya”, *Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Dergisi*, Cilt 16, Sayı: 34, ss. 112-113.

¹⁷ Alaeddin Yalçınkaya (2010), “Bağımsız Türk Cumhuriyetleri ve Dugin'in Yeni Avrasyacılık Önerileri”, içinde *Orta Asya ve Kafkasya: Rekabatten İşbirliği'ne* (editör: Tayyar Arı), Bursa: MKM Yayıncılık, s. 268.

¹⁸ Selim Kurt (2019), “Dugin'in Avrasyacılık Anlayışında Türkiye'nin Yeri”, *Güvenlik Stratejileri*, Cilt 15, Sayı: 31, s. 427.

jeopolitiğine verdiği önem, 2010'dan sonra yeniden canlanmıştır. Fakat bu sefer, bu canlılığın sebebi Rusya'dan ziyade başka bir güçtür. Bu güç, daha önce Brzezinski'nin de Avrasya tanımlaması içinde yer alan ve aynı zamanda 2000'den sonra hızlı bir yükselişe geçerek küresel bir güce dönüşen Asya-Pasifik'in devasa ekonomisi Çin'dir. Çin, 2013 yılında tüm dünyaya ilan ettiği “*Bir Kuşak Bir Yol*” (*One Belt One Road*) veya güncel kullanılan ismiyle “*Kuşak Yol İnisiyatifi*” (*Belt and Road Initiative*) ile, Asya'dan Avrupa'ya kesintisiz bir ulaşım ağı oluşturmayı ve bu sayede bu bölgedeki ticareti geliştirmeyi hedeflemiştir. Bu bağlamda, Pekin, özellikle yakın coğrafyasında, yani Avrasya'da yer alan farklı ülkelerle birçok farklı düzeyde işbirliği geliştirmeyi hedeflemiştir.

Bununla birlikte, Çin'in hız kesmeyen yükselişi ve Avrasya'daki artan ekonomik ve siyasi etkisi, bu süreci tedirginlikle izleyen ABD'nin de dikkatinden kaçmamaktadır. Öyle ki, “*Kuşak-Yol Girişimi/Projesi olarak ifade edilen proje, bir yandan uluslararası sistemi ekonomik ve politik boyutta etkileme kapasitesine sahip olma, diğer yandan da ABD'nin küresel hegemonyasına bir meydan okuma anlamına gelmektedir.*”¹⁹ Bu nedenle, Kuşak Yol İnisiyatifi, Avrasya'nın yeniden bir güç mücadele alanına dönmesinde itici güç olmuştur. Kara ve deniz olmak üzere iki aşamadan oluşan projenin özellikle “*kara*” ayağı, Avrasya'nın önemine vurgu yapmaktadır. Proje kapsamında oluşturulan ekonomik koridorlar ise -proje kapsamında altı farklı ekonomik koridor mevcuttur-, bölge ülkelerinin kalkınması açısından umut ışığı niteliği taşımaktadır.

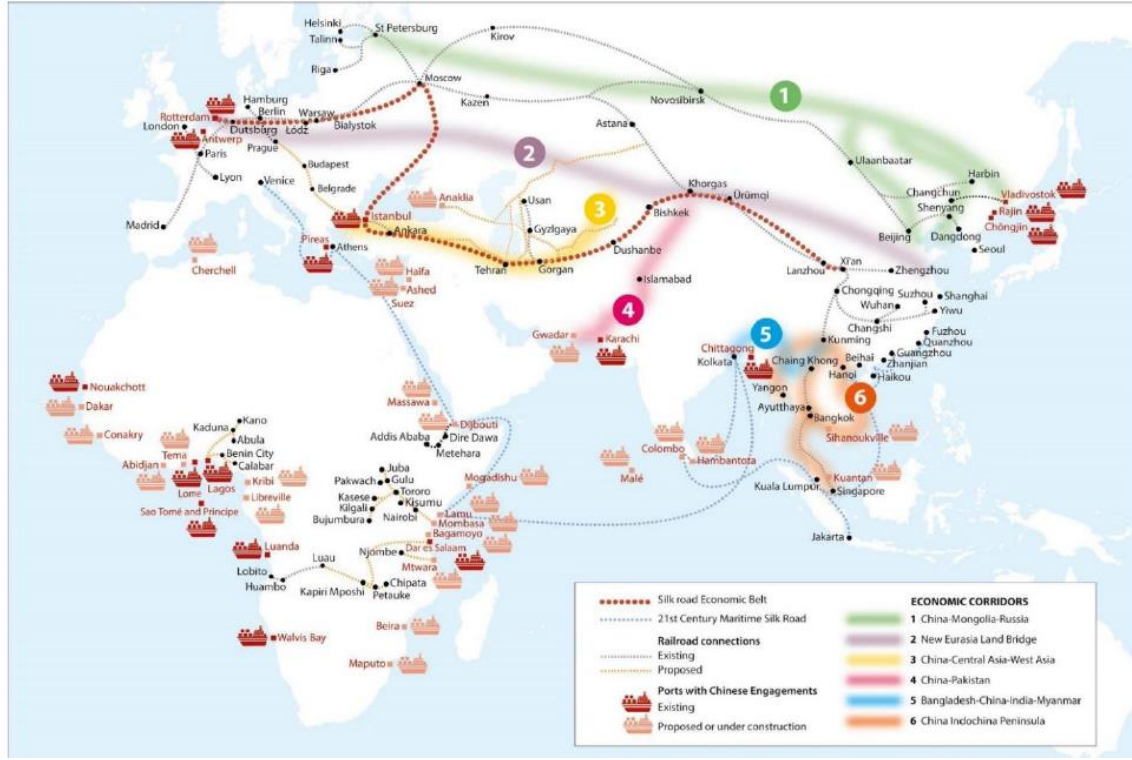
2.1. Kuşak Yol İnisiyatifi

2000'li yıllardan sonra kendini tamamen uluslararası sisteme ve sermayeye açan Çin, günümüzün en önemli küresel aktörleri arasına girmeyi başarmıştır. Bugün dünya nüfusunun önemli bir bölümüne evsahipliği yapması ve hızla büyüyen ekonomisiyle, Pekin, artık küresel bir aktör olarak uluslararası sistemde kendisine kalıcı bir yer edinmiştir. Ancak bunun yanında, Çin, 2013 yılında açıkladığı ve 21. yüzyılın en iddialı kalkınma projelerinden biri olan Kuşak Yol İnisiyatifi ile dünya siyasetinin geleceğine de yön vermek istemektedir. İlan ettiği bu proje çok geniş bir coğrafyayı içine almakla beraber, birçok ülke ile işbirliğini gerektirmektedir. Kuşak Yol İnisiyatifi'ni, kökleri çok eskiye dayanan ve ticaretin merkezi olan tarihi “*İpek Yolu*”nun günümüz dünyasının şartları ile yeniden canlandırılması ya da başka bir ifade ile “*Yeni İpek Yolu Projesi*” şeklinde de tanımlayabiliriz (Türkiye'de bu proje

¹⁹ Kadir Ertaç Çelik & Mehmet Seyfettin Erol (2019), “Kuşak-Yol Girişimi Bağlamında ABD'nin İran Politikasının Analizi”, *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, Cilt 3, Sayı: 2, s. 14.

daha çok bu isimle lanse edilmiştir). Geniş kapsama sahip olan Kuşak Yol İnisiyatifi'nin genel görünümü ve yol güzergahları şu şekildedir:

Harita I: Kuşak Yol İnisiyatifi²⁰



1949'dan sonra farklı dönemlerde farklı ekonomik politikalar benimseyen Çin Halk Cumhuriyeti, asıl ekonomik büyümesini piyasa ekonomisinin faziletini kabul ederek buna uygun politikalar geliştirdiği Deng Xiaoping döneminde, yani 1979'dan sonra gerçekleştirmiştir. Bu dönemde, Çin, içerisinde bulunduğu olumsuz durumu değiştirmek amacıyla dünyaya açılmaya karar vermiş ve “Açık Kapı Politikası”²¹ni (*open door policy*) hayata geçirmiştir. Nitekim Çin, 1979'dan önce ihracat hacminde dünya sıralamasında 32. sırada yer alırken, bu politika ile beraber büyük bir ilerleme kaydederek, on yıl içinde dünyanın en büyük 13. ihracatçısı konumuna yükselmiştir. Çin'in ekonomik büyümesi, daha sonraki yıllarda da ivmeli şekilde devam etmiştir.²¹ Deng Xiaoping'in “Açık Kapı Politikası” ile başlayan bu büyüme hareketi, 1997 yılındaki vefatına kadar kesintisiz devam etmiş ve Çin'e büyük bir ilerleme kaydettirmiştir. Bu bağlamda, Çin, 1980 yılında Uluslararası Para Fonu'na (*International Monetary Fund-IMF*) Tayvan'ın yerine üye olmuştur. Bu üyelik de,

²⁰ OECD, “China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape”, Erişim Tarihi: 10.01.2021, Erişim Adresi: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>.

²¹ Jin Wei Shang (1995), “The Open Door Policy and China's Rapid Growth: Evidence from City-Level Data”, içinde *Growth Theories in Light of the East Asian Experience* (editörler: Takatoshi Itō & Anne O. Krueger), NBER-East Asia Seminar on Economics, Cilt 4, Chicago: University of Chicago Press, s. 75.

Çin'in ekonomik büyümesine olumlu manada sirayet etmiştir. Çin'in hızlı ilerleyişinin ve ekonomik büyümesinin bir diğer önemli dönüm noktası, girişimlerini daha önce başlattığı ve 2001 yılında nihayete erdirdiği Dünya Ticaret Örgütü (*World Trade Organization-WTO*) üyeliğidir.²² Çin, bu üyeliklerle beraber katılmış olduğu uluslararası ekonomik sisteme katkılara sağlayarak, 2000'lerden sonra izlediği dış politika anlayışı ile hem ekonomik olarak büyümeye devam etmiş, hem de uluslararası alanda siyasi olarak konumunu güçlendirmiştir.

Çin Halk Cumhuriyeti, 2000'li yıllardan sonra izlediği politikanın bir gereği olarak, öncelikle komşularıyla yakın ilişkiler kurmayı hedeflemiştir. Bu bağlamda çalışmalara başlayan Çin hükümeti, komşuları ile gerçekleştirmek istediği olumlu ekonomik ilişkileri bir adım öteye taşıyarak, küresel anlamda da büyük bir etki uyandıracak olan Kuşak Yol İnisiyatifi'ni 2013 yılının Eylül ayında ilan etmiştir.²³ 2013 yılında, Çin Devlet Başkanı Şi Ciping, Asya turu kapsamında Kazakistan'da Nazerbayev Üniversitesi'nde gerçekleştirdiği konuşmada, "*Tek Kuşak*" ismi ile projenin kara ayağını ilan etmiştir. Aynı tur kapsamında Endonezya'da (Cakarta) milletvekillerine yaptığı konuşma sırasında ise, "*Tek Yol*" olarak projenin deniz ayağını açıklamıştır. Daha sonra, Çin Komünist Partisi Merkez Komitesi tarafından (üçüncü genel oturum sonrası) iki aşama birleştirilerek "*Kuşak-Yol*" olarak ifade edilmiştir. Aynı zamanda, bu aşamada projeye "*resmi devlet stratejisi*" statüsü de kazandırılmıştır. Projeyi gerçekleştirme planı ise 14 Mart 2014 tarihli Hükümet Çalışma Raporu'nda yer almıştır.²⁴ Böylece, birçok anlamda günümüz ve geleceğin dünyasını şekillendirecek olan Kuşak Yol İnisiyatifi'nin temelleri atılmıştır.

Projede, üç kıtadan (Asya Avrupa, Afrika) yaklaşık olarak 65 ülke aktif rol oynamaktadır. Bunun yanında, dolaylı olarak projeye dahil olan ülkelerle beraber bu sayı daha da artmaktadır.²⁵ Çin'in yanında Moğolistan, Rusya ve Avrasya bölgesinden birçok ülkenin de dahil edildiği proje için 2030 yılına kadar Asya'nın altyapı yatırımları için 26 trilyon dolara ihtiyaç duyulduğu ifade edilmiştir.²⁶ Projenin içeriğinde ise, öncelikli olarak, demiryolu, otoyol ve altyapı yatırımları yer almaktadır. Bu sayede, Çin'den kalkan bir yük treni, karayolu

²² Mevlüdiye Şimşek (2005), "Çin Halk Cumhuriyeti nin Dünya Ticaret Örgütüne (WTO) Üyeliğinin Ekonomik Etkileri ve Çin in Geleceğine İlişkin Senaryolar", *Yönetim ve Ekonomi*, Cilt 12, Sayı: 2, ss. 78-79.

²³ Sajjad Hosain & Saddam Hossain (2019), "One Belt One Road Initiative: A Revolution on Regional and Global Development", *Journal of Sustainable Development Studies*, Cilt 12, Sayı: 2, s. 121.

²⁴ Anıl Çağlar Erkan & Ayça Eminoğlu (2019), "Grand Strateji Olarak Kuşak ve Yol İnisiyatifinde Arktik: Kutup İpekyolu'nun Çin-Rusya Enerji İş Birliğindeki Rolü", *Akdeniz İİBF Dergisi*, Cilt 19, s. 149.

²⁵ Kuşak ve Yol (The Belt and Road), "Projeye Dahil Olan Ülkeler, Kuşak ve Yol İnisiyatifi Ekonomi ve Kültür Derneği", Erişim Tarihi: 29.12.2020, Erişim Adresi: <http://www.kusakveyol.org/>.

²⁶ "China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape", OECD, 2018, Erişim Tarihi: 10.01.2021, Erişim Adresi: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>.

ile Avrupa'ya (projede son nokta Londra'dır) kesintisiz ulaşacaktır. Proje kapsamında enerji nakilleri de yer almaktadır. Bu nedenle, yine projeye dahil olan devletler arasında enerji koridorlarının oluşturulması da hedeflenmiştir.

Çin, bu projeyi ilan ettikten sonra, projeyi kademeli olarak gerçekleştirmek amacıyla bir fon kurarak, bu fona yaklaşık olarak 40 milyar dolar kaynak ayırmıştır. Bununla birlikte, 50 milyar dolar civarında bir yatırım ile Asya Altyapı Yatırım Bankası'nı kurmuştur. Çin, bu banka vasıtasıyla, işbirliğini hedeflediği gelişmemiş ve gelişmekte olan ülkeler için yaklaşık 1 trilyon dolarlık hükümet fonu ayırmıştır.²⁷ Çin, Kuşak Yol İnisiyatifi ile beraber kuşkusuz 1949'dan beri en iddialı projesini başlatmıştır. Nitekim Çin'in Kuşak Yol İnisiyatifi ile ilgili düzenlediği toplantı ve zirveler de bunu göstermiştir.

Kuşak Yol İnisiyatifi ile birlikte özellikle bazı güzergâhlar ön plana çıkmıştır. Bu güzergâhlar, projenin “*Ekonomik Koridorları*” olarak adlandırılmaktadır. Bu koridorlardan üçü, “*Kuşak*” (kara) üzerindeki hattı oluşturmaktadır. Diğerleri ise, projenin deniz ayağını oluşturan “*Yol*” kısmına ait koridorlardır.²⁸ Bu koridorların geçtiği toplam 71 farklı ülke mevcuttur. Ekonomik koridorlar şu şekildedir: 1-) Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (*The New Eurasia Land Bridge Corridor*), 2-) Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (*The China-Mongolia Economic Corridor*), 3-) Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (*The China-Central Asia-West Asia Economic Corridor*), 4) Çin-Hindçini Yarımadası Ekonomik Koridoru (*The China-Indochina Peninsula Economic Corridor*), 5-) Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (*The China-Pakistan Economic Corridor*), 6-) Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (*The Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor*).²⁹

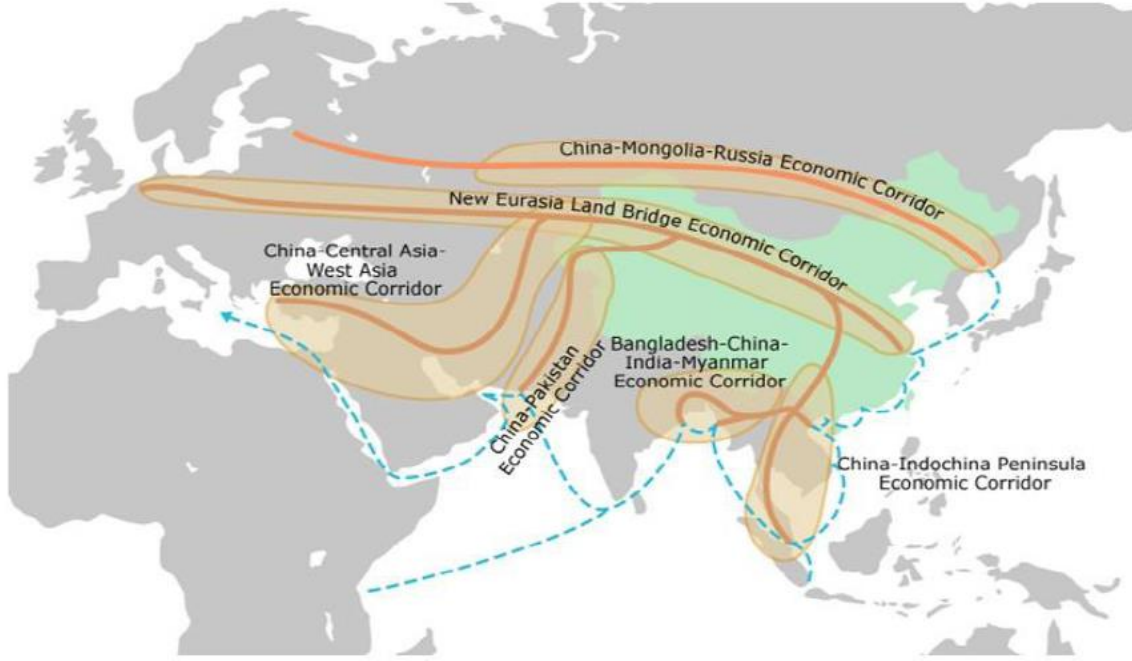
Harita II: Kuşak Yol İnisiyatifi'nin Ekonomik Koridorları³⁰

²⁷ Kuşak ve Yol (The Belt and Road), “Projenin Finansmanı”, Erişim Tarihi: 01.02.2021, Erişim Adresi: <http://www.kusakveyol.org/>.

²⁸ Sezgin Kaya & Agil Mammadzade (2019), “Çin'in Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleriyle İlişkilerinin Akıllı Güç Kavramı Bağlamında Analizi”, *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, Cilt 2, Sayı: 1, s. 45.

²⁹ OBOReuropa, “Belt and Road Europe”, Erişim Tarihi: 04.01.2021, Erişim Adresi: <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>.

³⁰ Lehman Brown International Accountants, “Belt and Road Initiative”, Erişim Tarihi: 05.01.2021, Erişim Adresi: <https://www.lehmanbrown.com/wp-content/uploads/2017/08/The-Belt-and-Road-Initiative.pdf>.



2.2. Kuşak Yol İnisiyatifi ve Ekonomik Koridorlar

Kuşak Yol İnisiyatifi'nin özellikle “*Kuşak*” kısmı, Avrasya jeopolitiği açısından çok önemlidir. Zira projenin ana hattı diyebileceğimiz koridorlar bu kısımda yer almaktadır. Böylece, Avrasya ön plana çıkmaktadır. Projenin en önemli koridorunu oluşturan Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru ile Avrasya bölgesi ekonomik olarak kalkınırken, Avrasya jeopolitiğine de hareketlilik kazandıracaktır. Kuşak Yol İnisiyatifi'nin kara kısmıyla da, Çin, bölgedeki ekonomik olarak geri kalmış ülkeleri sisteme dahil etmeyi ve bu bağlamda birçok farklı ülkeden geçerek birçok farklı noktaya ulaşmayı, bunun yanında alternatif yollarla Çin ticaretini de geliştirmeyi hedeflemektedir.³¹

2.2.1. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru

Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru, Kuşak Yol İnisiyatifi'nin en iddialı kısımlarındandır. Kazakistan-Rusya-Beyaz Rusya üzerinden Çin (Lanzhou) ile Avrupa (Brest) arasında kesintisiz demiryolu ulaşımını kapsamaktadır. Bu koridor ile, ticaretin hızlandırılması ve deniz ticareti karşısında rekabetin artırılarak, gümrük denetim işlemlerinin basitleştirilmesi hedeflenmiştir. Koridor kapsamında yer alan ülkelerdeki altyapı ve otoyol yatırımları, Çin'in öncelikli hedeflerini oluşturmuştur.³² Rusya'nın bu koridorda olması ve Çin

³¹ Bülent Güner (2018), “OBOR Girişimi'nin Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 37 (Ocak 2018), s. 117.

³² OBOREurope, “Belt and Road Europe”, Erişim Tarihi: 04.01.2021, Erişim Adresi: <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>.

ile yapacağı işbirliği de proje açısından çok önemlidir. Çünkü Çin, bu sayede Rusya'yı karşısına almak yerine yanına almayı tercih etmektedir ki, Batı karşısında siyasi ve ekonomik olarak dışlanan Rusya için de bu avantajlı bir durumdur.

2.2.2. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru

Kuşak Yol İnisiyatifi'nin bir diğer önemli ekonomik koridoru Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru'dur. Bu koridorun fikri altyapısı, 11 Eylül 2014 tarihinde, Duşanbe'de ilk kez gerçekleşen Çin-Moğolistan-Rusya Zirvesi'nde Çin Devlet Başkanı Şi Cinqing'in önerisiyle ortaya atılmıştır. Daha sonra 2016'nın 24 Ekim'inde Taşkent'te gerçekleşen Şangay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) Zirvesi'nde, üç ülke, ortak paydada buluşmuştur. Ekonomik koridorla birlikte, bu ülkeler arasında başta ticaret olmak üzere mal ve hizmetlerin rekabetini sağlama, ulaşımın sınır ötesinde rahatça sağlanması ve altyapı işbirlikleri hedeflenmiştir.³³ Aradaki bağlar sayesinde yaklaşık olarak 30'dan fazla işbirliği anlaşması hedeflenmiştir. Bunun yanında, Çin tarafı, yaptığı açıklamada, bu üçlü işbirliği ve oluşturulacak olan ekonomik koridorla, Çin'in Kuşak Yol İnisiyatifi, Rusya'nın Trans-Avrasya Koridoru ve Moğolistan'ın Bozkır Yolu projelerinin temel alınarak işbirliğine girildiğini ifade etmiştir.³⁴ Bu sebeple, Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru projenin kara ayağı için çok önemlidir.

2.2.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru

Bu koridor, Kuşak Yol İnisiyatifi'nin ana hatlarından birini oluşturmaktadır. Koridorla beraber, Çin, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye'yi kapsayan bir alanda ekonomik işbirliği hedeflenmiştir. Aynı zamanda, bu ekonomik koridor ile tüm ekonomileri birbirine, Çin'e ve en nihayetinde Avrupa'ya bağlamak hedeflenmiştir. Bu koridorda altyapı, ulaşım, otoyol yatırımlarının yanında, enerji ve enerji yolları yatırımları da ön plana çıkmaktadır.³⁵

Kuşak Yol İnisiyatifi'nin yanında, bu koridor, Çin'in Orta Asya politikaları ve dolayısıyla Avrasya politikası bakımından da çok önemlidir. Çünkü Çin, ekonomik ve işbirliği ile yumuşak güç temelinde burada yer alan ülkelerle yaptığı işbirlikleri sayesinde aradaki bağları güçlendirirken, ABD'yi de bölgeden uzak tutmuş olacaktır. ABD'nin 2001'den sonra Afganistan üzerinden bölgeye yayılma ideolojisine o dönem sessiz kalmış gibi görünse de,

³³ Serdar Yılmaz (2020), "Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi", *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 24, s. 638.

³⁴ Bahtiyar Abdülkerimov (2016), "Ekonomik Koridor Oluşturulmasına İlişkin Anlaşma İmzalandı", *Anadolu Ajansı*, Erişim Tarihi: 29.12.2020, Erişim Adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/ekonomik-koridor-olusturulmasına-iliskin-anlasma-imzalandi>/596787.

³⁵ OBOReuropa, "Belt and Road Europe", Erişim Tarihi: 04.01.2021, Erişim Adresi: <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>.

Çin, aslında bu projeler ile ABD'nin bölge dışında kalmasını hedeflemektedir. Nitekim Çin, bölgede ekonomik işbirliği üzerinden nüfuzunu oldukça arttırmakta ve etki alanını genişletmektedir.³⁶ Başka bir ifade ile, bu proje sayesinde, Çin, “Avrasya anakarasını en azından ekonomik bakımdan bütünleştirmeyi sağlayacak”³⁷ ve bu bağlamda bölgeye hareketlilik kazandıracaktır.

2.2.4. Çin-Hindicini Yarımadası Ekonomik Koridoru

Bu ekonomik koridorda yer alan ülkeler; Malezya, Kamboçya, Myanmar, Laos, Tayland ve Vietnam'dır. Bu nedenle, Çin, bu koridor ile özellikle Büyük Mekong bölgesinde yer alan ülkelerle (Çin, Laos, Kamboçya, Vietnam, Tayland ve Myanmar) işbirliğini hedeflemiştir. Çin-Hindicini Yarımadası Ekonomik Koridoru, projenin deniz ayağı için önemli bir alanı oluşturmaktadır. Burada altyapı projelerinin yanı sıra liman yatırımları da önemlidir. Aynı zamanda, bu koridorun bir diğer önemli boyutu ise, yarımada'nın Japonya ve Hindistan tarafından Kuşak Yol İnisiyatifi'ne alternatif olarak öne sürdüğü Asya-Afrika Kalkınma Koridoru'na ev sahipliği yapmasıdır.³⁸

2.2.5. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru

Bu koridor, projenin deniz ayağı için önemlidir. Proje ile beraber Kaşgar ve Gadawar Limanı arasında bir rota belirlenmiştir. Bu koridor, Doğu Türkistan (Sincan Uygur Özerk Bölgesi) ile tüm Pakistan'ı kapsamaktadır. Çin, bu koridor için 46 milyar dolarlık bütçe ayırmıştır.³⁹

2.2.6. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru

Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru da Kuşak Yol İnisiyatifi'nin denizden geçecek kısmı için önemlidir. Özellikle Hindistan'ın Hint Okyanusu'na açılan kapı olarak görülmesi, projenin deniz ayağı için bu koridoru önemli hale getirmiştir. Bunun yanında, proje ile beraber gerçekleşecek olan işbirliğinin ülkeler arasında bulunan anlaşmazlıkları da minimuma indirmesi amaçlar arasında yer almıştır.⁴⁰

³⁶ Ümit Alperen (2018), “‘Bir Kuşak Bir Yol’ Girişimi ve Çin'in Orta Asya Politikası”, *Bilge Strateji*, Cilt 10, Sayı: 19, s. 30.

³⁷ Sezgin Kaya & Agil Mammadzade (2019), “Çin'in Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleriyle İlişkilerinin Akıllı Güç Kavramı Bağlamında Analizi”, s. 45.

³⁸ Cenk Tamer (2019), “Çin-Hindicini Yarımadası Ekonomi Koridoru”, *ANKASAM / Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi*, Yayın no: 64, Sayı: 17 (Eylül 2019), Erişim Tarihi: 02.01.2021, Erişim Adresi: <https://ankasam.org/cin-hindicini-yarimadasi-ekonomi-koridoru/>.

³⁹ Kerem Gökten (2019), “Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Yeni Güney Asya Jeopolitiği”, *Fiscaoeconomia*, Cilt 1, Sayı: 3, ss. 160-176.

⁴⁰ Kerem Gökten (2018), “Hindistan'ın ‘Bir Kuşak, Bir Yol’ Girişimine Ekonomik ve Stratejik Yaklaşımı Üzerine”, *QUO VADIS SOCIAL SCIENCES Proceedings Book FSCONGRESS 2018*, Erişim Tarihi: 29.12.2020, Erişim Adresi:

3. Kuşak Yol İnisiyatifi'nin Avrasya Jeopolitiğine Etkisi

Avrasya jeopolitiği, Rusya için adeta bir “ev” meselesidir ve bu nedenle Rusya için her zaman önemlidir. Özellikle Soğuk Savaş sonunda ABD'nin burayı bir ödül olarak görmesi ve ilgisini bu coğrafyaya kaydırması, Avrasya jeopolitiğini de hareketlendirmiştir. Ancak günümüzde ABD için Rusya faktörüne ek olarak, bu jeopolitiği hareketlendiren başka bir faktör daha etkili olmaya başlamıştır. Bu etkili faktör ise kuşkusuz Çin'dir.

Avrasya bölgesi, Çin için de her zaman önemini korumuştur. Pekin, bu bölgede, yani yakın coğrafyasında, liderliği büyük güçlere kaptırmak istememiştir. Çin, bu konuda tarihsel süreçte Rusya ve İran ile dönem dönem mücadele ve işbirliğine dayalı farklı politikalar benimsemiştir.⁴¹ Çünkü Çin, ulusal çıkarlarını yakın coğrafyası olan Avrasya üzerine şekillendirmiştir. Enerji bakımından zengin havzalara sahip olan Avrasya, diğer olanaklarıyla da Çin için vazgeçilmezdir. Bu sebeple, Çin, 2000'den sonra kendi Avrasya projelerini üretmeye başlamıştır.⁴² Çin'in burada en büyük rakibi ise, her zaman olduğu gibi Rusya ve ABD olmuştur. Çin, son dönemdeki hızlı yükselişi ile ABD'ye uluslararası arenada dışli bir rakip olarak belirlemiştir. Çin'in 2013 yılında ilan ettiği iddialı projesi Kuşak Yol İnisiyatifi ise, hem Avrasya'yı yeniden hareketlendirmiş, hem de ABD'ye Çin'in asla küçümsenmemesi gereken ne kadar ciddi bir rakip olabileceğini kanıtlamıştır.

2000'li yıllardan sonra uluslararası alan birçok yeni gelişmeye kucak açmıştır. Soğuk Savaş sonrasında oluşan yeni düzende, daha çok ekonomik krizler etkili olmaya başlamıştır. Bu süreçte ABD hegemonyası da sorgulanmaya başlanmıştır. 2010'a kadar Ortadoğu ABD'nin dış politikasında önemli yer tutarken, 2010'dan sonra Washington istikrarlı bir şekilde Asya'ya yönelmiştir.⁴³ Bu politika değişikliğinde, 2009 yılında 44. ABD Başkanı seçilen Barack Obama'nın rolü büyüktür. Obama'nın ilk döneminin Dışişleri Bakanı olan Hillary Clinton da, ABD'nin Asya'ya yönelmesini yazdığı bir makalede adeta gerekçelendirmiştir. Hillary Clinton, 2011 yılının Kasım ayında *Foreign Policy* dergisi için “America's Pacific Century” isimli önemli bir makale kaleme almıştır. Bu makale ile, eski first-lady ve dönemin Dışişleri Bakanı, Amerikan dış politikasının yeni merkezini açıkça dile getirmiştir.⁴⁴ ABD'nin

https://www.academia.edu/38044949/H%C4%B0ND%C4%B0STANIN_B%C4%B0R_KU%C5%9EAK_B%C4%B0R_YOL_G%C4%B0R%C4%B0C5%9E%C4%B0M%C4%B0NE_EKONOM%C4%B0K_VE_STRAT_EJ%C4%B0K_YAKLA%C5%9EIMI_%C3%9CZER%C4%B0NE

⁴¹ Barış Adıbelli (2007), *Çin'in Avrasya Stratejisi*, 1. Baskı İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, s. 77.

⁴² A.g.e., ss. 103-104.

⁴³ Sami Yıldırım (2018), *Uluslararası İlişkilerde Asya Kuşak-Yolun Jeo-Ekonomisi ve Güvenliği*, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık, s. 9.

⁴⁴ Serkan Dere & Sadık Öncü (2018), “Stratejik Kalıcılık: Asya-Pasifik Ekseninde ABD'nin Menbiç Politikası”, *Econder Uluslararası Akademik Dergi*, Cilt 2, Sayı: 2, s. 352.

Asya politikasını iki önemli noktaya ayırmak mümkündür. Bu noktaların birini Avrasya, diğerini ise Pasifik oluşturmaktadır. Avrasya’da ABD’nin rekabet algısını her daim olduğu gibi öncelikli olarak Rusya oluşturmaktadır. Pasifik’te ise, rekabet algısını Çin oluşturmaktadır. Ancak Çin, artık hem Pasifik, hem de Avrasya’da rekabet edilmesi gereken bir güç konumuna erişmiştir.⁴⁵ Bu noktada, Çin’in bu konuma yükselmesini sağlayan dış politikada izlediği yeni stratejileri anlamak gereklidir. Çin’in bu politikalarının geliştirilmesinde ise Şi Cinping’in yönetime gelmesi etkili olmuştur.

15 Kasım 2012 tarihinde Şi Cinping’in Çin’de yönetime gelmesi, Çin yükselişinin küresel liderlik iddialarına varan boyuta ulaşmasında olmuştur. Öyle ki, iktidara geldikten sonra izlediği politikalar, onu “*dönüştürücü lider*” konumuna yükseltmiş ve Çin için “*yeni bir dönem*”in başlangıcı kabul edilmiştir. Bu bağlamda, Şi Cinping’in öncelikli hedefi, toplumun refah düzeyini yükseltmek ve Çin’i uluslararası alanda ileri bir konuma taşıyarak, “*Çin Rüyası/Asya Rüyası*”nı gerçekleştirmektir.⁴⁶ Çin Rüyası, “*Aşağılanma Yüzyılı*”nın (Çin’in 1839-1949 tarihleri arasında Afyon Savaşı ile başlayan ve Çin’in Batı hegemonyasına karşı büyük toprak kayıpları yaşadığı 110 yıllık süreyi ifade etmektedir) etkilerinin silinmesine yönelik politikadır. Çin Rüyası, birçok Çinli lider tarafından dile getirilerek, acı veren bu tarihi izlerin silinmesi amaçlanmıştır.⁴⁷ Bu nedenle, Çin, Çin Rüyası konusunda nettir ve güzel günlere özlem duymaktadır. Güzel günler ise, Çin’in uluslararası alanda liderliğe yükseldiği ve ezeli rakiplerinin önüne geçtiği günleri temsil etmektedir. Bu bağlamda, Şi Cinping’in Çin Rüyası’nı gerçekleştirmeye yönelik olarak ilan ettiği Kuşak Yol İnisiyafı, Çin dış politikasında kritik bir rol oynamaktadır. Büyük oranda Asya Altyapı Yatırım Bankası ve İpek Yolu Fonu tarafından finanse edilecek proje ile, Çin, Avrasya’yı, Güney Pasifik’i ve Doğu Afrika’yı Çin’in merkezde olduğu ortak çıkarlar ve sorumluluklar ekseninde birleştirmeyi amaçlamaktadır.⁴⁸ Kuşak Yol İnisiyatifi ile, Asya ve Çin üzerinden Afrika ve Avrupa’ya başta ürün/meta akışı olmak üzere, kesintisiz fikir, kültür, para ve insan akışı da sağlanması amaçlanmıştır. Bu sebeple, projede lojistik, limanlar, boru hatları, karayolu ve demiryolu

⁴⁵ Sami Yıldırım (2018), *Uluslararası İlişkilerde Asya Kuşak-Yolun Jeo-Ekonomisi ve Güvenliği*, s. 10.

⁴⁶ Ümit Alperen, “‘Çin Rüyası’ gerçekleşecek mi?”, *Fikir Turu*, 24.10.2019, Erişim Tarihi: 24.01.2021, Erişim Adresi: <https://fikirturu.com/cin/cin-ruyasi-gerceklesecek-mi/>.

⁴⁷ Osman Tekir & Nesrin Demir (2019), “Çin’in Yükselişi, İpek Yolu Projesi ve Küresel Sistemin Dönüşme Potansiyeli”, *Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt 26, Sayı: 1, s. 265.

⁴⁸ William A. Callahan (2016), “China’s ‘Asia Dream’: The Belt Road Initiative and the New Regional Order”, *Asian Journal of Comparative Politics*, Cilt 1, Sayı: 3, s. 11.

kombinasyonları önemli yer tutmaktadır.⁴⁹ Projeye dahil olan ülkelerde altyapı ve ulaşım hizmetleri de önemli hale gelmiştir. Özellikle Avrasya’da haberleşme, lojistik, üretim ve enerji alanlarında altyapıların yenilenmesi ve yenilerinin inşa edilmesine öncelik verilmiştir. Projeye dahil olan devletlerin altyapı ve diğer alanlardaki boşlukları tamamlaması açısından, Çin, yaklaşık olarak 900 kadar anlaşma yapmış ve 890 milyar dolar tutarında yatırımda bulunmuştur. Kuşak Yol İnisiyatifi’nin tam anlamıyla hayata geçmesi için 4-8 trilyon dolar civarında bir harcama olacağı tahmin edilmektedir.⁵⁰

Her anlamda geniş bir kapsama sahip olan Kuşak Yol İnisiyatifi’nin temel inşa alanlarını şu şekilde sıralamak mümkündür:

1. Ulaşım sistemlerinin entegrasyonu (otoyol, demiryolu, havayolu ve limanlar),
2. İç pazarların gelişimi ve entegrasyonu (şehirlerin iç kapasitesi arttırılacak),
3. Enerji kaynaklarının ve doğal kaynakların ortak işletimi ve kullanımı,
4. Organize sanayi bölgeleri ve zirai üretim çiftliklerinin kurulması,
5. Projeye dahil olan ülkelerin kalkınmasına yönelik uygun projelerin geliştirilmesi.⁵¹

Bu inşa alanları ile gerçekleştirilmeye başlanan Kuşak Yol İnisiyatifi’nin bugün birçok ülkede yapım aşamaları devam etmektedir. Bunun yanında, durumu fark eden ABD ise, Çin’in yükselen gücüne karşı dengeleyici güç unsurlarının peşindedir. Öyle ki, ABD, Rusya ve Çin’e karşı Asya’da Hindistan ve Japonya’yı denge gücü olarak kullanmak istemektedir. Bunun yanında, Çin’i bölgede devredışı bırakacak ve tehdit olarak algılanmasına neden olacak bir siyasi söylem geliştirerek, “*Asya-Pasifik*” ifadesi yerine artık “*Hint-Pasifik*” söylemini kullanmaktadır. ABD’nin Çin’e karşı olan bu tutumu, ABD’nin 45. Başkanı Donald Trump döneminde belirgin bir hale gelmiştir. Başkan Trump, ABD’nin Asya politikasını Hint-Pasifik söylemi üzerinden şekillendirmiştir.⁵²

Günümüzde Covid-19 pandemisine rağmen devam etmekte olan proje, pandemi sonrası oluşacak düzende de önemini koruyacak gibi gözükmektedir. Proje tamamlandıkça, birçok bölgeye getirdiği yenilikler gibi Avrasya’daki etkisi de daha net görülecektir.

⁴⁹ Enrico Cau (2018), “Geopolitical Implications of the Belt and Road Initiative: The Backbone for a New World Order?”, *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal*, Cilt 4, Sayı: 1, s. 39.

⁵⁰ Otabeq Omonkulov (2020), *Büyük Güç Bölgeselciliği*, 1. Baskı, İstanbul: Cinius Yayınları, s. 195.

⁵¹ Sami Yıldırım (2018), *Uluslararası İlişkilerde Asya Kuşak-Yolun Jeo-Ekonomisi ve Güvenliği*, s. 92.

⁵² Cenk Tamer (2021), “Jeopolitik Güç Mücadelesinin Terminolojisi: ‘Asya-Pasifik’ mi; ‘Hint-Pasifik’ mi?”, *ANKASAM | Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi*, Erişim Tarihi: 15.01.2021, Erişim Adresi: <https://ankasam.org/jeopolitik-guc-mucadelesinin-terminolojisi-asya-pasifik-mi-hint-pasifik-mi/>.

Sonuç

İlk kez Rudolf Kjellen tarafından kullanılan jeopolitika kavramı, coğrafyanın siyaset üzerindeki etkisini ifade eder. Jeopolitik düşünce önem kazandıkça, bunun devletler tarafından dış politikada sıkça kullanılmasına rastlanmıştır. Bununla birlikte, jeopolitikanın çoğu zaman sistemde güçlü olan devletin başka bir başka ya da bölge üzerinde tahakküm kurmasını meşru bir zemine oturttuğu da görülmektedir. Jeopolitikanın önem kazanmasıyla ortaya atılan teoriler ise, yeryüzünün bazı noktalarını büyük güçler için cazibe merkezi haline getirmiştir.

Halford Mackinder'in 20. yüzyılın başında ortaya koyduğu Kara Hâkimiyeti Teorisi, Avrasya'yı ve Avrasya jeopolitiğini ön plana çıkarmıştır. Mackinder, dünya adasının merkezi (*Heartland*) olarak kabul edilen Avrasya'ya hâkim olan gücün dünyaya da hâkim olacağını öne sürmüştür. Bu nedenle, Avrasya, ABD ve Rusya'nın mücadele alanına dönüşmüştür. ABD, dünya hâkimiyeti için Avrasya'yı isterken, Rusya da ev sahibi olduğunu düşündüğü Avrasya'dan ABD'yi uzak tutmak istemiştir. Soğuk Savaş'ın ardından, Brzezinski'nin savaşın kazanımı olarak Avrasya'nın bir ödül olarak ABD'nin olması gerektiğini ifade ettiği *Büyük Satranç Tahtası* eseri ile Avrasya yeniden dünya siyasetinin merkezine oturmuştur. Ancak ABD'nin 2000'li yıllarda başını meşgul eden başka bazı meselelerle ilgilenmesi, Avrasya'nın bir nebze olsun geri planda kalmasına neden olmuştur. 2010'dan sonra ise, Avrasya, yeniden dünya gündeminde merkezi şekilde yer almıştır. Ancak bu defa, önceki oyunculara bir yenisi daha eklenmiştir. Bu oyuncu, Brzezinski'nin Avrasya tanımında da bölgedeki önemli ülkelerden biri kabul edilen Çin'dir. Çin, dünya liderliğine yükselmek isterken motivasyonunu "*Çin Rüyası*" ideolojisine dayandırmaktadır. Pekin, bu ideoloji perspektifinde yeni projeler ve yatırımlar yapmaktadır. Bu projelerden biri de, tam anlamıyla bittiğinde geleceğin dünyasını büyük oranda şekillendirecek olan Kuşak Yol İnisiyatifi'dir.

Çin Devlet Başkanı Şi Cinqing'in 2013 yılında Asya turu kapsamında dünya kamoyuna açıkladığı Kuşak Yol İnisiyatifi, Avrasya jeopolitiğini yeniden canlandırmıştır. Son yıllarda uluslararası sistemde hızlı bir çıkış yakalayan Çin, bu kapsamlı projesi ile hem ABD, hem de Rusya hegemonyasına adeta meydan okumaktadır. Kuşak Yol İnisiyatifi, "*Kuşak*" kısmının temsil ettiği kara ticaret yolu ve "*Yol*" kısmının temsil ettiği deniz ticaret yolu olmak üzere iki aşamadan oluşmaktadır. Çin, bu proje ile birçok ülke ile işbirliği hedeflemiş ve yatırımlar planlamıştır. Pekin, bu proje sayesinde bir nevi yumuşak güç unsurlarını da kullanarak, kendi etki alanını yaratmak istemektedir.

Çin'in bu projesi, altı ekonomik koridordan oluşmaktadır. Bu koridorların üçü genel olarak kara ticaretine hizmet ederken, diğer üçü de projenin deniz yolu ayağına hizmet etmektedir. Kuşak Yol İnisiyatifi ile birçok ülkede karayolu, otoyol, demiryolu ve altyapı yatırımları hedeflenmiş ve bunların yapımına başlanmıştır. Projenin “Kuşak” kısmı ve bu kısımda yer alan ekonomik koridorlar Avrasya jeopolitikasını hareketlendiren kısımdır. Çin, bu bağlamda, hem Orta Asya ülkeleri, hem de Rusya ile yakın ilişkiler hedeflemektedir. Özellikle Rusya ile yapılacak her türlü işbirliği ABD tarafından hoşnutsuzlukla karşılanmakta ve bu işbirliğini önleyici hamleler planlanmaktadır. Öyle ki, ABD'nin Asya-Pasifik söylemi yerine Hint-Pasifik söylemini yaygınlaştırması bile, bölgede Çin merkezli bir oluşumu engelleme adına bir çabadır.

Geleceğin dünyasında adından her anlamda söz ettirecek olan Kuşak Yol İnisiyatifi, tam anlamıyla nihayete erebilirse, uluslararası siyasette bazı dengelerde değişim kaçınılmaz olacaktır. Özellikle Çin'in bu proje kapsamında birçok ülkeyi kendine bağımlı kılması ve yeni bir sistem oluşturması, bu denge değişikliklerinde önemli rol oynayacaktır. Bu bağlamda, Avrasya'da yer alan ülkeler de hem coğrafi kaçınılmazlık, hem de ekonomik sebeplerden ötürü projeye ekleneneceklerdir (eklenmek zorunda kalacaklardır). Burada enerji de önemli bir rol oynamaktadır. Fakat projelerin birçoğu henüz yapım aşamasındadır. Bu nedenle, Çin'in Avrasya'da ne derece etkili olacağı, bu projelerin ve genel olarak Kuşak Yol İnisiyatifi'nin hayata geçirilmesine bağlıdır. Ancak önümüzdeki dönemde proje ile beraber Avrasya'nın önemini koruyacağı açıkça görülmektedir. Çünkü 2020'nin ilk aylarında ilk defa Çin'de Wuhan şehrinde ortaya çıkan ve daha sonra tüm dünyayı etkisi altına alan “Covid-19” (koronavirüs) pandemisi bile projenin gerçekleşmesinin önüne geçememiştir. Nitekim proje kapsamında Çin'den gelen ilk tren, 2019'un son aylarında Avrupa'ya ulaşmıştır. Pandemi döneminde ise Çin'e ilk tren hareket etmiştir. Böylece, projede kararlılığın esas alındığı vurgusu yapılmıştır. Proje aşamaları, yatırım işbirliği yapılan ülkelerde pandemi nedeniyle zaman zaman sekteye uğrasa da, proje halen devam etmektedir.

KAYNAKÇA

- Abdülkerimov, Bahtiyar (2016), “Ekonomik Koridor Oluşturulmasına İlişkin Anlaşma İmzaladılar”, Erişim Tarihi: 29.12.2020, Erişim Adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/ekonomik-koridor-olusturulmasina-iliskin-anlasma-imzaladilar/596787>.
- Adıbelli, Barış (2007), *Çin'in Avrasya Stratejisi*, 1.Baskı, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Adıbelli, Barış (2008), *Avrasya Jeopolitiğinde Büyük Oyun*, 1. Baskı, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Alperen, Ümit (2018) “‘Bir Kuşak Bir Yol’ Girişimi ve Çin’in Orta Asya Politikası”, *Bilge Strateji*, Cilt 10, Sayı: 19, ss. 17-38, Erişim Tarihi: 29.12.2020, Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/pub/bs/543809>.
- Alperen, Ümit (2019), “‘Çin Rüyası’ gerçekleşecek mi?”, *Fikir Turu*, 24.10.2019, Erişim Tarihi: 24.12.2020, Erişim Adresi: <https://fikirturu.com/cin/cin-ruyasi-gerceklesecek-mi/>.
- Brzezinski, Zbigniew (2005), *Büyük Satranç Tahtası*, Çeviren: Yelda Türedi, İstanbul: İnkilap Yayınları.
- Callahan, William A. (2016), “China’s ‘Asia Dream’: The Belt Road Initiative and the New Regional Order”, *Asian Journal of Comparative Politics*, Cilt 1, Sayı: 3, ss. 226-243.
- Cau, Enrico (2018), “Geopolitical Implications of the Belt and Road Initiative: The Backbone for a New World Order?”, *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal*, Cilt 4, Sayı: 1, ss. 39-105.
- Çelik, Kadir Ertaç & Erol, Mehmet Seyfettin (2019), “Kuşak-Yol Girişimi Bağlamında ABD’nin İran Politikasının Analizi”, *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, Cilt 3, Sayı: 2, ss. 11-41, Erişim Tarihi: 29.12.2020, Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/uksad/666271>.
- Dere, Serkan & Öncü, Sadık (2018), “Stratejik Kalıcılık: Asya-Pasifik Ekseninde ABD’nin Menbiç Politikası”, *Econder Uluslararası Akademik Dergi*, Cilt 2, Sayı: 2, ss. 349-381.
- Erkan, Anıl Çağlar & Eminoglu, Ayça (2019), “Grand Strateji Olarak Kuşak ve Yol İnsiyatifinde Arktik: Kutup İpekyolu’nun Çin-Rusya Enerji İş Birliğindeki Rolü”, *Akdeniz İİBF Dergisi*, Cilt 19, ss. 145-173.

- Gökmen, Semra Rana (2010), "Geopolitics And The Study Of International Relations", Doktora Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Gökten, Kerem (2019), "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Yeni Güney Asya Jeopolitiği", *Fiscaoeconomia*, Cilt 1, Sayı: 3, ss. 160-176.
- Gökten, Kerem, "Hindistan'ın 'Bir Kuşak, Bir Yol' Girişimine Ekonomik ve Stratejik Yaklaşımı Üzerine", *QUO VADIS SOCIAL SCIENCES Proceedings Book FSCONGRESS 2018*, Erişim Tarihi: 29.12.2020, Erişim Adresi: https://www.academia.edu/38044949/H%C4%B0ND%C4%B0STANIN_B%C4%B0R_KU%C5%9EAK_B%C4%B0R_YOL_G%C4%B0R%C4%B0%C5%9E%C4%B0M%C4%B0NE_EKONOM%C4%B0K_VE_STRATEJ%C4%B0K_YAKLA%C5%9EIMI_%C3%9CZER%C4%B0NE.
- Güner, Bülent (2018), "OBOR Girişimi'nin Coğrafyası", *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 37, ss. 112-123.
- Hosain Sajjad & Hossain, Saddam (2019), "One Belt One Road Initiative: A Revolution on Regional and Global Development", *Journal of Sustainable Development Studies*, Cilt 12, Sayı: 2, ss. 119-146, Erişim Tarihi: 09.01.2021, Erişim Adresi: <https://infinitypress.info/index.php/jsds/article/view/1838>.
- İşcan, İsmail Hakkı (2004), "Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları", *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, Cilt 1, Sayı: 2, ss. 47-79, Erişim Tarihi: 29.12.2020, Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/uidergisi/462101>.
- İşyar, Ömer Göksel (2018), *Avrasya ve Avrasyacılık*, 3. Baskı, Bursa: Dora Yayınları.
- Kaya, Sezgin & Mammadzade, Agil (2019), "Çin'in Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleriyle İlişkilerinin Akıllı Güç Kavramı Bağlamında Analizi", *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, Cilt 2, Sayı: 1, ss. 37-55, Erişim Tarihi: 29.12.2020, Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/dasad/516027>.
- Kurt, Selim (2019), "Dugin'in Avrasyacılık Anlayışında Türkiye'nin Yeri", *Güvenlik Stratejileri*, Cilt 15, Sayı: 31, ss. 425-467.
- Lehman Brown International Accountants, "Belt and Road Initiative", Erişim Tarihi: 05.01.2021, Erişim Adresi: <https://www.lehmanbrown.com/wp-content/uploads/2017/08/The-Belt-and-Road-Initiative.pdf>.
- Marshall, Tim (2020), *Coğrafya Mahkumları*, Çeviren: Mert Doğruer, 5. Baskı, İstanbul: Epsilon Yayınevi.

- OBOReuropa, “Belt And Road Europe”, Erişim Tarihi: 29.12.2020, Erişim Adresi: <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>.
- OECD, “China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape”, Erişim Tarihi: 10.01.2021, Erişim Adresi: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>.
- Omonkulov, Otabek (2020), *Büyük Güç Bölgeselciliği*, 1. Baskı, İstanbul: Cinius Yayınları.
- Özder, Adem (2014), “Avrasya Kavramı ve Önemi”, *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, Cilt 2, Sayı: 2, ss. 65-88, Erişim Tarihi: 29.12.2020, Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuavid/251417>.
- Kuşak ve Yol (The Belt and Road), Erişim Tarihi: 29.12.2020, Erişim Adresi: <http://www.kusakveyol.org/>.
- Roskin, Michael G. & Berry, Nicholas O. (2015), *Uluslararası İlişkiler*, Çeviren: Özlem Şimşek, 2. Baskı, Ankara: Adres Yayınları.
- Sevgi, Cezmi (1988) “Jeopolitik ve Jeostratejinin Tarihsel Gelişimi Açısından Türkiye'nin Stratejik Konumu”, *Ege Coğrafya Dergisi*, Cilt 4, Sayı: 1, Erişim Tarihi: 29.12.2020, Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ece/issue/4890/67093>.
- Shang, Jin Wei (1995), “The Open Door Policy and China's Rapid Growth: Evidence from City-Level Data”, içinde *Growth Theories in Light of the East Asian Experience* (editörler: Takatoshi Itō & Anne O. Krueger), NBER-East Asia Seminar on Economics, Cilt 4, Chicago: University of Chicago Press, ss. 73-104.
- Şimşek, Mevlüdiye (2005), “Çin Halk Cumhuriyeti nin Dünya Ticaret Örgütü'ne (WTO) Üyeliğinin Ekonomik Etkileri ve Çin in Geleceğine İlişkin Senaryolar”, *Yönetim ve Ekonomi*, Cilt 12, Sayı: 2, ss. 77-90.
- Tamer, Cenk (2019), “Çin-Hindçin Yarımadası Ekonomi Koridoru”, *ANKASAM / Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi*, Yayın no: 64, Sayı: 17 (Eylül 2019), Erişim Tarihi: 29.12.2020, Erişim Adresi: <https://ankasam.org/cin-hindicin-yarimadasi-ekonomi-koridoru/>.
- Tamer, Cenk (2021), “Jeopolitik Güç Mücadelesinin Terminolojisi: ‘Asya-Pasifik’ mi; ‘Hint-Pasifik’ mi? | ANKASAM”, *ANKASAM | Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi*, Erişim Tarihi: 15.01.2021, Erişim Adresi: <https://ankasam.org/jeopolitik-guc-mucadelesinin-terminolojisi-asya-pasifik-mi-hint-pasifik-mi/>.

- Tekir, Osman & Demir, Nesrin (2019), “Çin’in Yükselişi, İpek Yolu Projesi ve Küresel Sistemin Dönüşme Potansiyeli”, *Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt 26, Sayı: 1, ss. 263-276.
- Yalçinkaya, Alaeddin (2010), “Bağımsız Türk Cumhuriyetleri ve Dugin’in Yeni Avrasyacılık Önerileri”, içinde *Orta Asya ve Kafkasya: Rekabette İşbirliği’ne* (editör: Tayyar Arı), Bursa: MKM Yayıncılık, ss. 263-293.
- Yıldırım, Sami (2018), *Uluslararası İlişkilerde Asya Kuşak-Yolun Jeo-Ekonomisi ve Güvenliği*, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Yılmaz, Salih (2015), “Yeni Avrasyacılık ve Rusya”, *Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Dergisi*, Cilt 16, Sayı: 34, ss. 111-120, Erişim Tarihi: 14.01.2021, Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/pub/sobbiad/412326>.
- Yılmaz, Serdar (2020), “Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi”, *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 24, ss. 631-637.