

Mutlu, Necmettin. (2021). “Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) Projelerinin İncelenmesi; Türkiye İçin Öneriler”. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*. 5 (2), 129-150.

Araştırma Makalesi

**KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ (KYG) PROJELERİNİN İNCELENMESİ;
TÜRKİYE İÇİN ÖNERİLER***

Examination of Belt and Road Initiative Projects; Suggestions for Turkey

Necmettin MUTLU**

Öz

2013 yılında Çin tarafından ilan edilen Kuşak ve Yol Girişimi Asya, Afrika, Ortadoğu ve Avrupa’da geçen süre itibariyle birbirinden farklı birçok alanda uygulama sahası bulmuştur. Geline nokta itibariyle Kuşak ve Yol girişiminin ne olduğunun yanı sıra nasıl yrtldğinin anlaşılması gerekmektedir. Bu araştırma makalesinde bu amaçla Asya, Afrika, Ortadoğu ve Avrupa’da doğrudan Kuşak ve Yol Girişiminin yürütüldüğü projeleri inceleyen araştırmalar ierik analizi yntemiyle incelenmiştir. Son blmde doğrudan incelenen projeler doğrultusunda Türkiye için bir dizi öneri sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Kuşak ve Yol Projeleri, Asya, Afrika, Avrupa, Türkiye.

Abstract

The Belt and Road Initiative announced by China in 2013 has found application areas in many different areas in Asia, Africa, the Middle East and Europe. As of time, it is necessary to understand not what the Belt and Road initiative is but how it is carried out. For this purpose, in this research article, the researches examining the projects directly carried out by the Belt and Road Initiative in Asia, Africa, Middle East and Europe were subjected to content analysis. In the last section, a series of suggestions for Turkey are presented in line with the projects directly examined.

Keywords: Belt and Road Projects, Asia, Africa, Europe, Turkey.

* Geliş Tarihi / Received: 24.06.2021, Kabul Tarihi / Accepted: 30.12.2021. DOI: 10.34189/asyam.5.2.002

** Dr., T.C. Küçükçekmece Belediyesi- Uzman, mutlunecmettin@gmail.com, ORCID ID:<https://orcid.org/0000-0001-5509-4380>

Giriş: İpek Yolu Nedir? Yol ve Medeniyet

Yol olarak gelişimi M.Ö. 140'a dayanan İpek yolu, kavram olarak Alman coğrafyacı *Ferdinand Von Richtofen*'e aittir. İpek yolu ismini, Çin ile Ortadoğu arasında yapılan ipek ticaretinden almıştır (Wang, 2019: 24). Çin'in Han hanedanlığı dönemiyle başlayan ve büyük medeniyetlere tanıklık eden İpek yolu, İtalyan Marco Polo, Çin'li Du Huan, İbn Battuta gibi büyük seyyahların maceralarına konu olmuştur (Vital Speeches, 2017: 201). Milattan önce (M.Ö.) 2. yüzyılda artan Hun baskısı nedeniyle Han hanedanlığının Batı'da ittifak arayışına girmesi İpek yolunun oluşumunu tetikleyen başlıca etken olarak görülmektedir (Sabancı, 2018: 83). M.Ö. 138'de Han imparatorunun özel elçisi olarak Çin'li general Zhangqian'in bugünkü Doğu Türkistan topraklarına gönderilerek Hun'lara karşı ittifak arayışı ile başladığı bilinmektedir (Karluk, 2017: 303). İpek yolu ticari bir merkez olmasının yanı sıra kültür taşıyıcısı olmuş, Budist hareket, Haçlı Seferleri ve İslami hareketlerin merkezi olmuştur. Bu merkezi konum; beşinci yüzyılda Atilla/ Hun Devletinin Avrasya'nın kayda değer bir parçasını ele geçirmesi ve Moğolların 13. yüzyıldaki işgali ile devam etmiştir (Crandall, R. E. ve Crandall, W. R., 2017: 30). İskender'in Türkistan'ın güney doğu sınırına dayanan fetihleri İpek Yolunun Avrupa kıtasına bağlanmasında önemli role sahiptir (Frankopan, 2018: 21). Şangay tarih müzesinde sergilenen bronz ipek böceği ve Endonezya'da bulunan Beitung Batığı gibi tarihi İpek Yolunun önemli kalıntılarından (Vital Speeches, 2017: 201) anlaşılacağı üzere yol; medeniyetlerin oluşumunda önemli bir belirleyicidir. Bilinen en eski ticaret yolları; “Baharat Yolu, Tütsü Yolu, Amber Yolu, Tuz Yolu, Trans Sahra Yolu, Kalay Yolu, Çay ve At Yolu” birçok medeniyetin oluşum sürecine tanıklık etmiştir (Özkan, 2020: 356). İpek yolu da bu gelişim sürecinde Kaşgar, Turfan, Buhara, Semerkant, Taşkent, Merv, İsfahan, Kayseri şehirlerine, Büyük İskender, Sultan Alparslan, Cengiz Han, Timur Han ve Marco Polo gibi tarihî şahsiyetlere kaynaklık etmiştir (Kılıç, 2021: 129).

Ortaçağ'dan 19. yüzyılın başlarına değin bu özellikleri nedeniyle birçok medeniyetin siyasi hâkimiyet mücadelesine sahne olan İpek Yolu; II. Dünya Savaşı sonrasında yeniden yapılanan dünya düzleminde yeni bir mücadeleye tanık olmuştur.

Birleşmiş Milletler (BM) Kalkınma Yılları olarak tanımlanan II. Dünya Savaşından sonraki yirmi yılda Roma Kulübünün sıfır büyüme paradigmasının yerini Papa VI. Paul'un 'Populorum Progressio' isimli gelişmekte olan ülkeler için sürdürülebilir kalkınma, nüfus kontrolü ve dengeli büyüme hakları konularını içeren ortak hedefleri almıştır (Zepp-LaRouche, 2016a: 12). Gelişmekte olan ülkeleri destekleme fikri John F. Kennedy döneminde akamete uğramıştır. Roma kulübünün tezi ve aynı zamanda yeşil hareketlerin çıkış noktası olan büyümenin sınırları ve gezegenin büyüme kapasitesinin sonlandığı fikri, 1972 tarihli Roma Kulübünün Ekonomik Büyümenin Sınırları raporuyla pekiştirilmiştir. Karşıt görüş ise belirleyici unsurun kaynak (hammadde) değil; teknoloji olduğu, her devrin elinde bulunan teknolojik imkânlarla geliştiği fikri etrafında toplanmıştır (Zepp-LaRouche, 2016a: 12). Bu uluslararası şartlarda Henry Kissinger 1971 yılında Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile komünist Çin arasında ilk teması Polo-1 olarak bilinen diplomatik görevle başlatmıştır. Soğuk Savaş döneminde Nixon-Kissinger ikilisinin Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'ni (SSCB) dengeleyecek bir unsur olarak küresel ekonomiye davet ettiği Çin; bu süreci başarıyla devam ettirmektedir (Okur, 2017: 48). İlk kez 1991 yılında ABD ulusal güvenlik strateji belgesinde yükselen güç merkezleri olarak tanımlanan Çin daha sonra Pasifik Asya ve İslam coğrafyasında belirleyici aktör olarak tanımlanmıştır (Dere ve Öncü, 2018: 357).

Xi Jinping'in teklifiyle 2013 yılı sonlarında ileri sürülen Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) Avrasya Kara Köprüsü projesiyle; Çin'in doğu kıyılarından başlayarak Moğolistan, Rusya, Merkez ve Güney-Kuzey Asya, Sahra altı Hindistan'ı birbirine bağlayan koridorlarla Avrupa'ya bağlama fikri olarak ileri sürülmüştür (Smulian, 2017: 18). Fakat bu tarihten daha önce ABD'nin benzer bir İpek Yolu projesi bulunmaktadır. Vladimir Putin'in 2011 yılında Belarus, Rusya ve Kazakistan'ın dâhil olduğu Avrasya Ekonomik Birliği fikrini açıklamasının hemen ardından (Alperen, 2018: 22) Eski ABD Dış İşleri Bakanı Hillary Clinton aynı yıl Merkez ve Güney Asya'yı birbirine benzer bir stratejiyle bağlayacak Yeni İpek Yolu projesini gündeme getirmiştir (Contessi, 2012: 75).

Hillary Clinton ile birlikte Barack Obama döneminde başlayan ve Donald Trump döneminde de devam eden Hindi Pasifikte Çin'i çevreleme politikası kapsamında ardı ardında gelen Asya hâkimiyeti teorilerinin Kuşak ve Yol'un ortaya çıkmasını tetiklediği ifade edilmektedir (Alperen, 2018: 22).

Tarihteki Hun baskısıyla benzer şekilde Japonya, Vietnam, Filipin ve Güney Kore ekseninde ABD tarafından oluşturulan pasifik bloğu Çin'e, tarihî İpek Yolunda Hun baskısına benzer bir kuşatmayı ittifaklarla aşma motivasyonu yüklemiştir. Çin bu kuşatmayı Kazakistan ve Türk Cumhuriyetleri üzerinden Avrupa'ya ulaşacak altyapı, üretim ve enerji nakil hatlarıyla aşmaya çalışmaktadır (Sabancı, 2018: 87). Sosyalist piyasa ekonomisi geçişi ve 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) üyeliği sonrası artan enerji ve hammadde ihtiyacı, 2007 Küresel Krizi sonrası Barack Obama'nın Asya'ya dönüş politikaları bu süreci hızlandırmıştır (Karamurtlu, 2020: 66).

ABD İpek Yolu Projesi, Hillary Clinton'ın 2011 yılında Hindistan'da söz ettiği gibi, 2014 yılında NATO kuvvetlerinin Afganistan'dan çekilmesinin ardından, Afganistan'ı bölgesel entegrasyon politikalarına teşvik etmek amacıyla Afganistan, Pakistan, Türkmenistan ve Hindistan'dan oluşan bir ekonomik iş birliğinden söz etmektedir (Firdous ve Dar, 2014: 70). Bu proje aynı zamanda enerji fakiri Güney Asya ile enerji zengini Merkez Asya arasındaki bağlantıları da güçlendirmek anlamına gelmektedir. Türkmen gazı Pakistan ve Hindistan'ın büyüyen enerji ihtiyaçlarıyla buluşacak, transit gelirlerinden ise Afganistan faydalanacaktır. En önemlisi, Asya'da ortaya çıkan yeni ticaret eğilimlerinde dolayısıyla küresel ekonomide ABD'nin kontrolünü muhtemel kılacaktır (Firdous ve Dar, 2014: 70). Batı Türkistan Cumhuriyetlerinin ABD'nin dalgalı Avrasya politikası nedeniyle uzaklaşması sonucu ABD bu bölgedeki üslerini kaybetmiş ve Hillary Clinton'ın İpek yolu projesi rafa kaldırılmıştır (Karluk, 2017: 305).

Türkiye'nin daha eski bir tarihte; 2008 yılında Antalya'da gündeme getirdiği Kervansaray Projesi olarak da bilinen İpek Yolu girişiminin (İbanescu, 2015: 11) KYG'ne erken dönemde ilham olduğu ifade edilmektedir (Eralp, 2018: 11). Bu bağlamda hegemonya ve jeo-politik perspektifinden Kuşak ve Yol Haritalarının incelenmesi gerekmektedir.

Kuşak ve Yol Haritaları

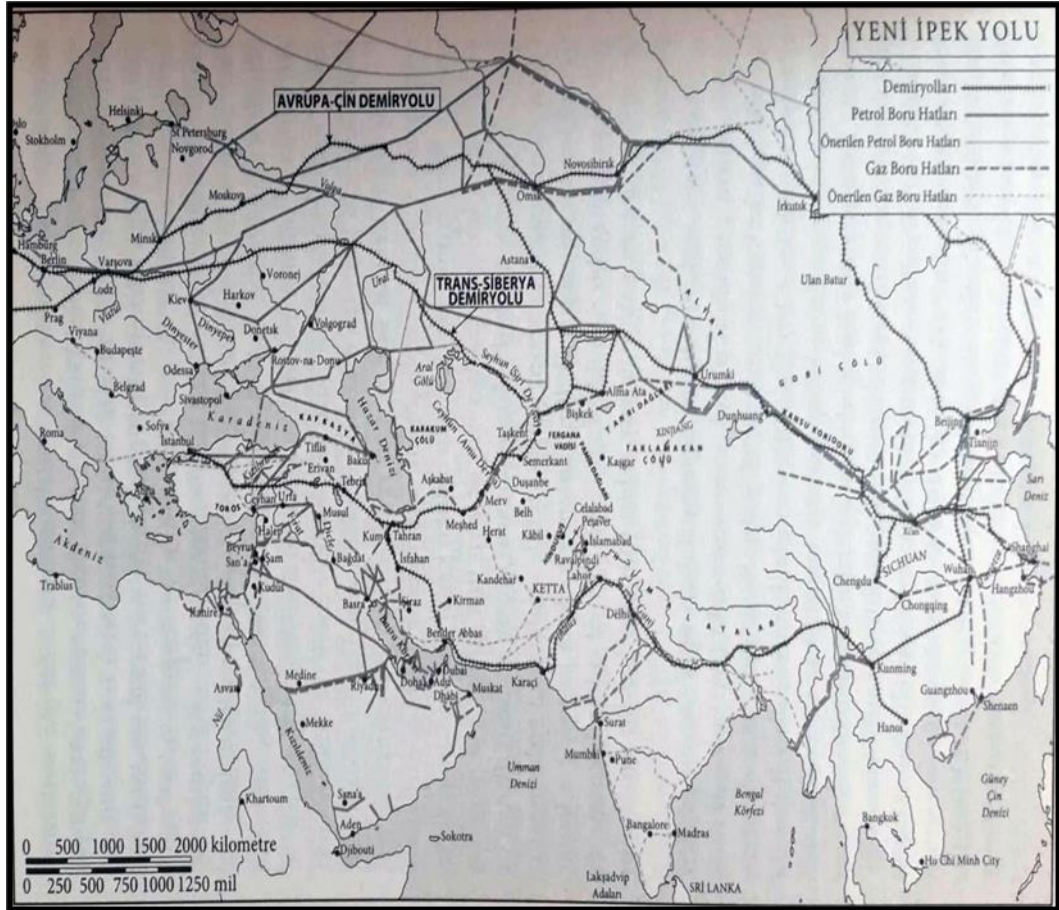
Literatürdeki yaygın tanıma göre kuşak; kara güzergâhını, yol ise deniz güzergâhını içermektedir. KYG projeleri ise kara ve deniz hattındaki kara yolu, enerji nakil hatları, liman ve altyapı projeleri, demir yolu projeleri ve lojistik tesis projelerini içermektedir (Bocutoğlu, 2017: 265). KYG'nde yer alan altı adet Kara Koridoru şunlardır: (1) Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, (2) Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (Türkiye aynı zamanda orta koridor olarak bilinen bu koridorda yer almaktadır), (3) Çin-Hindçini Yarımadası Ekonomik Koridoru, (4) Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru, (5) Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru ve (6) Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'dur (Yılmaz, 2020a: 5276). KYG; Kara (Kuzey) ve Deniz (Güney) olmak üzere iki ana rotadan oluşmaktadır. Kara ana rotası Çin'in doğusunda yer alan Wuhan, Lianyungang ve Chongqing'den başlayıp Urumçi ve Sincan bölgesinden geçmektedir. Kazakistan Khorgas şehri üzerinden Moskova ve Almanya'ya devam etmektedir. Bu rota Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan'a (Merkez Asya) petrol, gaz ve uranyum doğal kaynakları ve hidroelektrik güç kaynaklarına ulaşım imkânı sağlamaktadır. Sincan eyaleti aracılığıyla mal akışını artırma ve İslâmi aşırıcılık olarak tanımlanan hareketlerin engellenmesi hedeflenmektedir. Ayrıca Urumçi'den Türkmenabad'a boru hattı projesi de bu doğrultuda devam etmektedir (Crandall, R.E., ve Crandall, W.R., 2017: 30).

Kuzey Hattı; Kazakistan'dan başlamakta, Trans-Sibirya demiryolu hattı üzerinden Polonya'ya varmaktadır. Güney Hattı; Kazakistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Tacikistan, İran, Türkiye üzerinden Avrupa'ya varmaktadır. Orta Hat ise İpek Yolu ekonomik kuşağı olarak ifade edilen demiryollarını da barındıran yine Kazakistan'dan başlayıp; Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır (Eralp, 2018: 12). Güney rotası deniz yollarından oluşmaktadır. Güney Çin denizi vasıtasıyla Sonya, Guangzhou, Wuhan, Quanzhou şehirleri kıyılarından başlayıp Sri Lanka'da Colombo ve Malezya boyunca Güney Hint denizinden geçmekte, Arap Okyanusuyla Pakistan ve Irak'ın iç kesimlerine ilerlemektedir. Cibuti limanı ve Irak'ın güney kıyılarını takip ederek Kızıl Deniz ve Akdeniz vasıtasıyla Güney Avrupa limanlarına erişmektedir (Crandall, R.E. ve Crandall, W.R., 2017: 31).

Yüz altmıştan fazla ülke ve uluslararası organizasyonla Çin arasında 195 yönetim anlaşması imzalanmış, BM, G20 ve Asya Pasifik Ekonomik İş birliği (APEC), KYG'ne dahil olmuştur (Wang, 2019: 24). Otoban, demiryolu, liman, enerji boru hatları, iletişim sektörlerinde proje sayısı giderek

artmış, 49'dan fazla ülkede sanayi bölgesi açılmıştır (Zepp-LaRouche, 2016a: 9). Son altı yılda projeye dahil olan ülkelerde altı trilyon dolardan fazla yatırım yapılmış, 900 milyar dolar doğrudan yerel yatırım yürütülmüştür (Wang, 2019: 24). Proje maliyeti 900 milyar dolar olarak açıklansa da tamamının bitmesi için sekiz trilyon dolar gibi astronomik bir rakam ifade edilmektedir (Crandall, R.E. ve Crandall, W.R., 2017: 32). Çin tarafından 82 adet sanayi bölgesi kurulmuş, ev sahibi ülkeler iki milyar dolardan fazla vergi geliri elde etmiş ve 300.000 yeni istihdam alanı üretilmiştir (Wang, 2019: 24). KYG'nin 60'tan fazla ülkeyi, dört milyardan fazla insanı etkilemesi beklenmektedir (Dimitrijevic, 2017: 67). KYG'nin anılan etki kapasitesi ve ölçeği birçok tartışmayı da beraberinde getirmiştir.

Şekil 1. Kuşak ve Yol Girişimi Projeleri Haritası



Kaynak: (Frankopan, 2018: 574).

Kuşak ve Yol Tartışmaları; Yeni ve Eski Dünya

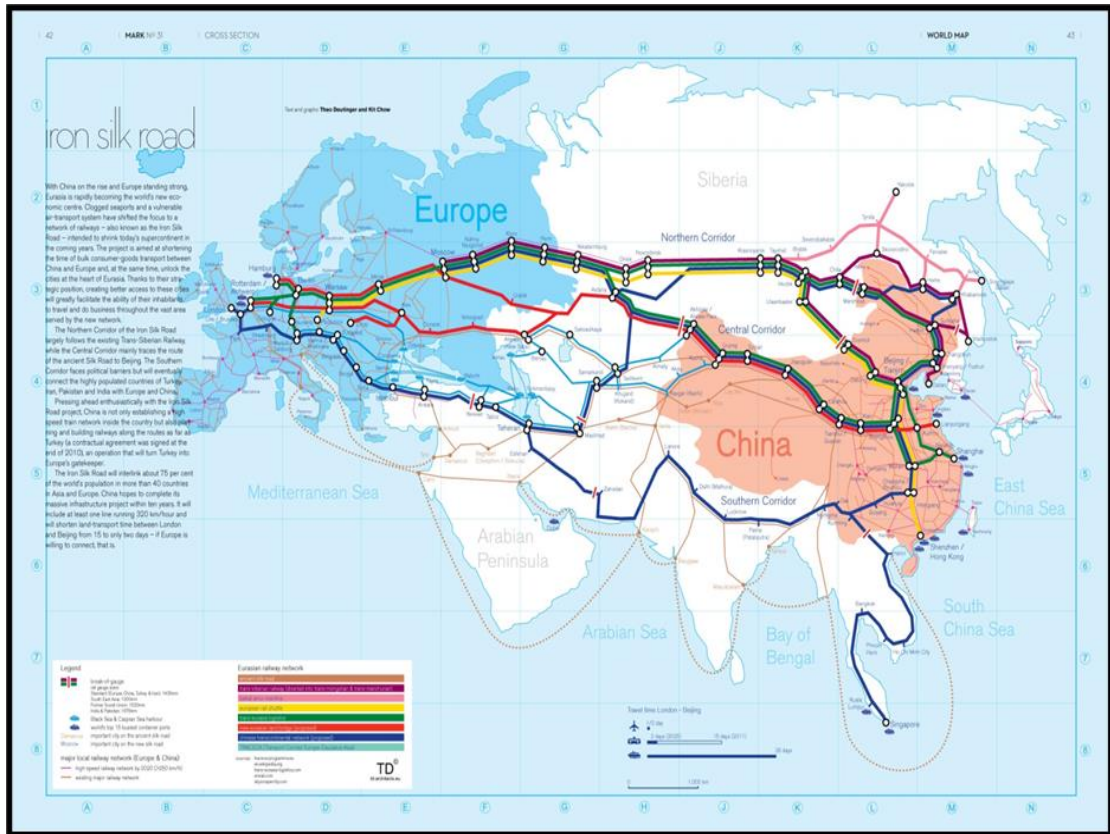
Pekin mutabakatı olarak da bilinen uluslararası düzende KYG hegemonyası tartışmaları üç temele dayandırılmaktadır. Bunlar; (1) inovasyon temelli büyüme, (2) yalnızca kişi başına gayri safi millî hasıla büyümesi değil; sürdürülebilir ekonomik kalkınma, (3) Çin ve diğer ülkelerin kendi kaderlerini tayin haklarıdır (do Nascimento, 2020: 28). Çin üç temel dayanak doğrultusunda 19 ülkeyle Merkez Asya-Çin- Rusya-Çin gaz boru hattı anlaşmaları dâhil olmak üzere 40 enerji projesine katılmış durumdadır. (Zepp-LaRouche, 2016a: 9). Çin 2014 yılına kadar bu yolla 40 milyar dolar kaynak üretmiştir. Çin Kalkınma Bankası aracılığıyla 60'tan fazla ülkede nakliye, altyapı, enerji ve ham madde sektöründe 900'e yakın proje üretmiştir (Zepp-LaRouche, 2016a: 9). Türkmenistan-Afganistan-Pakistan-Hindistan doğalgaz boru hattı (TAPİ) ve Merkez Asya Güney Asya Hidroelektrik enerji hattı projesi (CASA 1000) ile Asya'da enerji yatırımları yürütmektedir (İbanescu, 2015: 9). Çin İhracat ve Kredi Sigorta Şirketi (China Export & Credit Insurance Corp.) yüksek teknoloji alanında toplamda orta ve uzun vadede 2,2 trilyon dolarlık projeyi desteklemiştir (Zepp-LaRouche, 2016a: 9). 2019 yılında ayın karanlık yüzüne dünyadan ve güneşten radyasyona maruz kalmaması nedeniyle evrenin yasalarına dair daha farklı

kanıtlar bulmak amacıyla uzay aracı indiren Çin, uzay yarışında da yerini almış durumdadır (Zepp-LaRouche, 2016a: 10).

2016 yılı itibarıyla 20.000 km'lik yüksek hızlı tren hattı inşa eden Çin, 2020 yılı sonrası 50.000 km'yi hedeflemiştir. İlaveten KYG'nde yer alan güzergâhta havalimanları arasındaki mesafenin 100 km'yi aşmamasını hedefleyen Çin, 98 yeni havalimanı inşa etmiştir (Zepp-LaRouche, 2016a: 8). Çin en fazla rüzgâr türbini, güneş paneli ve yüksek hızlı trene sahip ülke konumundadır (Campbell, 2017: 47). ABD'nin tüm engelleme girişimlerine rağmen 'Britanya' ve 'Avustralya' dâhil 80 ülkeyle birlikte ABD müttefiki birçok ülke KYG' ne dâhil olmuştur (Campbell, 2017: 50).

Tüm bu yatırımlarla birlikte küresel hâkimiyette ABD-Çin rekabeti, birbirinden farklı birçok zeminde tartışmaya neden olmaktadır. Çin ile ABD arasındaki karşılıklı bağımlılık; en fazla ABD dolar rezervine sahip Çin Merkez Bankası, Çin'de ucuz üretimin ABD için avantajı, ABD tahvil ve bonolarına en fazla rağbet eden ülkenin Çin olması gibi karmaşık bir düzlemde devam etmektedir (İkiz, 2019: 1692). Çin'in DTÖ üyeliği ile başlayan ABD-Çin dış ticaret açığı, 2007 yılında başlayan küresel mali kriz sonrası pasifik bloğunun oluşumu, 2017 yılında Çin'in en fazla doğrudan yatırım alan ülke konumuna yükselmesi, Çin'e alüminyum ve çelik ihracatında uygulanan ek gümrük vergileri ve Huawei yaptırımlarıyla devam etmiştir (Karamurtlu, 2020: 74). Dijital İpek Yolu olarak adlandırılan Çin'in Huawei ve ZTE şirketi vasıtasıyla akıllı şehirleri 5G altyapısıyla birbirine bağlama girişimleri ABD tarafından casusluk faaliyetleri ile ilişkilendirilmektedir (Nicholas vd., 2019: 535).

Şekil 2. Kuşak ve Yol Girişimi Koridorları Haritası



Kaynak: (data.natoassociation.ca, 2018).

Batı merkezli dünya okumasının yanlış algılamalar barındırdığına dair eleştiriler son yıllarda giderek artmakla birlikte (Zepp-LaRouche, 2016b: 3) Çin'in KYG tanımlamaları ve uygulamaları ile Marshall Planı birbirine benzetilmektedir. Çin; ülkeler arasındaki ekonomik eşitsizliğe vurgu yaparken, Marshall Planı ise herhangi bir ülke veya doktrine karşı değil; açlık ve yoksulluğa karşı uygulamalara dayanmaktadır. Uygulamada ise amacı; SSCB'yi sınırlamak ve Avrupa'da yoksulluğu birleştirerek tıpkı Çin'in çatışmaların ekonomik eşitsizliğin giderilmesi ile azaltılması amacıyla olduğu gibi yeni bir dünya savaşının tartışılmasını engellemektir (Sarvari ve Szeidovitz, 2016: 5). Fakat 4,4 milyar insanı ve 100'den fazla ülkeyi etkileyecek KYG toplam maliyetiyle, savaş sonrası Alman ekonomisini yeniden inşa eden Marshall Planından '12 kat' büyüktür (Zepp-LaRouche, 2016a: 7). Bir diğer önemli farkı askerî bir amaç içermemesidir. Ortak yönleri ise odağında Avrupa kıtasının olmasıdır (İkiz, 2019: 1693). Bazı görüşlere göre bu yönüyle KYG dünyadaki sürdürülebilir olmayan toplam borcun çaresi olabilecektir. Çünkü yalnızca 'Deutsche Bank'ın 42 trilyon Euro'luk türev riskleri bulunmakta, bu miktar; Avrupa Birliği'nin tüm Gayri Safi Yurt İçi Hasılasının (GSYİH) dört katı ve Alman ekonomisinin GSYİH'nin 12 katına tekabül etmektedir (Zepp-LaRouche, 2016a: 7).

Proje Finansmanı için Asya Alt Yapı Yatırım Bankasının (AIIB) rolü üzerinde sıkça durulsa da asıl finansman Çin Eximbank ve Çin Kalkınma Bankası tarafından yürütülmekte ve Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından da desteklenmektedir. Nitekim IMF Yuan'ın rezerv para statüsünü 2015 yılında onaylamıştır (Crandall, R. E., ve Crandall, W. R., 2017: 32). Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankasında Çin'in oylama gücünün adaletsizliği gerekçesiyle kurulan AIIB daha sonra Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası, Avrupa İmar Bankası, İslam Kalkınma Bankası gibi kurumlarla iş birliği mutabakatları imzalayarak global finans sistemi içinde yerleşik hale gelmiştir (Yıldız, 2018: 84).

Yeni İpek Yolu kavramı Batılı gezginler tarafından ortaya atılmasına rağmen Çin'in projeyi bu isimle tanımlamasının self oryantalizmin bir ürünü olarak stratejik bir anlatı olduğu iddia edilmektedir. Buna göre Çin Batı dünyasını projeye bu anlatıyla ikna etmeye çalışmaktadır (van Noort, 2020: 202). Çünkü Çin Komünist Partisi'ne göre 2015 yılında dünya çapında tüm ülkeler tarafından paylaşılan İpek Yolu Ruhu; Çin ulusunu gençleştirmek, Çin'i ABD ve Japonya arasında süregelen ekonomik rekabette önemli bir unsur haline getirmek, Çin'i bölgesel güvenlik ve iş birliğinde Asya'da ön plana çıkarmak ve dolayısıyla süper güç haline getirmektir (Fallon, 2015: 141).

Çin; 2007 küresel mali krizinde etkilenen üretim ve imalat sektörünün talep fazlası için arz oluşturmak, enerji hammaddesi ihtiyacını karşılamak (Çin'in ulus ötesi yatırım harcamalarında enerjiye ayrılan pay toplam yatırım miktarının 1/3'ünü oluşturmaktadır) (Asker ve Koyuncu, 2021: 206), iç dinamikleri açısından kent-kır gelişmişlik düzeyini kapatmak amacıyla KYG'ni dünyaya ihraç etmiştir (Bocutoğlu, 2017: 267). Deng Xiaoping ile başlayan reform ve açılma politikaları hızlı küreselleşmeyle birlikte kırsal ve kentsel kalkınma makasının açılmasına neden olmuştur (Karluk, 2017: 303). Bu sebeple Çin; tarihî İpek Yoluna benzer olarak üretim fazlasını ihraç edeceği pazarlar aramaktadır (Sabancı, 2018: 86). Çünkü tarihî İpek Yolunda bugünün endüstri ve inşaat sermayesi fazlasına benzer bir biçimde ipek ve çay üretim fazlasıdır (Karluk, 2017: 303).

İyimser görüşe göre; dünyada finansal krizler, mülteci krizleri, sıcak çatışma bölgeleri ve Soğuk Savaşta olduğu gibi dünya savaşına dönüşme riski bulunan tüm kaotik meseleler için KYG yeni bir paradigma dönüşümü sağlayabilir (Zepp-LaRouche, 2016d: 6). KYG'nin yerel bağlantılarla güçlendirilmiş tarihî örneğinde olduğu gibi insan insana iletişimi güçlendireceği, malların, hizmetlerin, ürünlerin yanında kültüründe değişimine olanak tanıyacağı ve bu değişim yoluyla çatışmaları indirgenmiş yeni bir medeniyetin inşasına katkıda bulunacağı ileri sürülmektedir (Dong vd., 2015: 15). Bu görüşe göre KYG dünyayı çıkarlara dayalı jeo-ekonomik ve jeo-stratejik bloklara bölmeyecek, dolayısıyla çatışmayı önleyip iş birliğini güçlendirecektir (Zepp-LaRouche, 2018: 21).

KYG felsefesine dair bu minvalde yapılan tanımlamalarda; ABD'nin ölmekte olan sosyal yozlaşma, hızlı tüketim ve kemer sıkmaya dayalı sistemine alternatif, kökenini Konfüçyüsçü felsefeden alan "çıkartların uyumu" fikrinin alabileceği ifade edilmektedir (Billington, 2015: 30). Mülteci krizi, finansal riskler, nükleer çatışma ve sıcak çatışma bölgesine dayalı krizler, açlık, salgın hastalık ve kıtlık sorunları bu yolla aşılabilecek ve bu iş birliği dünyanın ihtiyacı olan yeni paradigma dönüşümünü sağlayacaktır (Zepp-LaRouche, 2015: 30). Bu aynı zamanda sevgi-uyum-karşılıklı fayda ekseninde Anglo Amerikan sisteme muhalif yeni bir düzendir (EIR, 2016: 23). Yalnızca Asya Alt Yapı Yatırım

Bankası ve KYG ile finanse edilen yatırımların sürdürülebilir olmadığına, bununla birlikte yerel bağlantıları ve sosyal işbirliklerini de güçlendirecek ağların geliştirilmesi gerektiğine yönelik görüşlere göre (Dong vd., 2015: 14) diğer ülkeler gelişmiş ülkelerin tüm adımlarını bütünüyle tekrar etmemeli, eğitimde mükemmellik, inovasyonda süreklilik ve sıçrama teknolojilerinin başarılı uygulamalarıyla bölgelerinde toplam kalkınmaya etki etmelidir (Zepp-LaRouche, 2016a: 12). Çünkü Çin'in bölgesindeki diğer ülkelere kıyasla 150-200 yılda sağlayabileceği kalkınma ve dönüşümü 30 yılda sağlaması dünyanın kalan bölgelerine de ilham olabilir (Zepp-LaRouche, 2016c: 7).

Karşıt görüşe göre ise Çin; ABD ve Meksika Körfezi ilişkilerinde olduğu gibi bir tür monroeizm peşindedir (Shixiu, 2014: 14). Kadim Konfüçyüsçü gelenek, San Tzu öğretileri doğrultusunda uzun süre düşük profil siyaset izleyen Çin, (Karamurtlu, 2020: 57) Yin Yang ya da Overt Covert olarak bilinen felsefeye uygun olarak açık ve örtülü bir yumuşak güç stratejisi izlemiştir; Çin kültürel hakimiyeti için ekonomik hakimiyeti araç olarak kullanmıştır (Sabancı, 2018: 93). Çin'in devlet yönetimli kapitalizm olarak adlandırıldığı bu modeli, ABD liberalizminden birçok noktada ayırmaktadır (do Nascimento, 2020: 31). Çin'in ulusal sınırlarında olduğu gibi KYG projeleri boyunca uyguladığı, Deng Xiaoping döneminde çerçevesi çizilmiş devlet müdahaleli kapitalizminin ardında Mao Zedong Döneminde başlattığı kültür ve tarım devrimi hamlelerinin başarısız sonuçları bulunmaktadır (Karamurtlu, 2020: 60). Sıfır büyüme tezlerinin hedef aldığı KYG aşırı yatırım harcamalarından dolayı Çin ekonomisinde ve dolaylı olarak dünya ekonomisinde de iflasa neden olacaktır (Zepp-LaRouche, 2016a: 12).

En önemli ekonomik fırsat güzergâh üzerinde yer alan ülkelerdeki alt yapı yatırımları ve istihdam, piyasalarda çelik ve çimento kapasitesinin kullanımını sağlayacak fırsatlar, en önemli ekonomik tehdit ise yatırım dönüşü olmayan ve ülkelerin iç ekonomik büyümelerini sınırlayan projelere Çin'in yatırım yapması ve projelerde Çinli şirketlerin ve Çin'li işçilerin kullanılması olarak ifade edilmektedir. Bu görüşe göre projelerde Çin'in yerel firmalara ve işçilere yer vermesi gerekmektedir (Crandall, R.E. ve Crandall, W.R., 2017: 31) Çin'in özellikle Asya'da KYG kapsamında yürüttüğü ilişkiler sinosentirik ve yayılcı olmakla nitelendirilmekte ve Ortaçağ'ın vasal devlet ilişkisini andıran modern bir haraç sistemi olduğuna yönelik tenkitler dile getirilmektedir (Alff, 2017: 466). Çin'in dang'an adı verilen 1,4 milyar Çin'inin tüketici sicil kayıtları, vergi ödemeleri, internet kullanım kayıtları ve doğa tahribatı suçlarına kadar bilgilerini kaydettiği, puanların mahkemelerde kullanıldığı ve şehirlerarası seyahatlerden men edilme, otellerde konaklayamama gibi cezaların verildiği ve 600 milyondan fazla kamerayla kendi vatandaşını gözetlediği sosyal kredi sistemini inşa etmesine karşılık kazan-kazan iş birliğine dayalı çoğulcu ve özgürlükçü bir ticaret ağını nasıl geliştirebileceği noktasında eleştiriler bulunmaktadır (Güneş, 2019: 798).

Tüm görüşlerin ortak tarafı şudur ki "Çin'in 1949'da kuruluşundan itibaren uluslararası sisteme somut olarak önerdiği ilk girişim" (Alperen, 2018: 19) olan KYG salt bir noktadan diğer bir noktaya taşıma projesi değildir. 2049 yılında tamamlanması planlanan KYG tarım, endüstri, üretim ve iş gücünü dolayısıyla fiziksel ve beşerî ekonominin seyrini etkileyecek altyapı yatırımları projesidir (Zepp-LaRouche, 2016a:12). KYG'nin söz konusu seyrinin anlaşılması için coğrafi olarak yürütülen projelerin bütüncül düzlemde incelenmesi gerekmektedir.

Kuşak ve Yol Girişimi Asya Projeleri

SSCB ve Soğuk Savaş Dönemi etkisi altında şekillenen Merkez Asya şehirleri; KYG ve kapsadığı endüstriyel, sosyoekonomik altyapı potansiyelleri altında yeniden organize olmaktadır (Rykov ve Zehong, 2015: 101). Merkez/Orta Asya'da karayla çevrili ülkeler (Tacikistan, Kırgızistan, Özbekistan, Kazakistan, Türkmenistan) gümrük duvarları, taşıma maliyetleri ve Rusya-Çin rekabetinden dolayı ekonomik olarak dünyanın en az entegre olmuş bölgelerinden biridir (Weitz, 2015: 8). Yeterli altyapı için gerekli yüksek yatırım maliyetleri söz konusu re-organizasyonu mümkün kılmaktadır. Rusya'nın Avrasya Ekonomik Birliği (AEB) ve ABD'nin ipek yolu projesinin ardından geliştirilmesi nedeniyle (Omonkulov, 2020: 46) KYG; özellikle Asya'ya yönelik jeopolitik hamlelerin incelendiği araştırmalarda 'Yeni Büyük Oyun' olarak tanımlanmaktadır. Örneğin; Kırgızistan Çin ile KYG kapsamındaki ilişkilerini devam ettirmekle birlikte aynı zamanda AEB üyesidir. Türkmenistan; KYG girişimi mutabakat zaptını imzalamamış ve Şangay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) ve KYG'nin lokomotifini AIIB'ye katılım sağlamamıştır. Fakat bir doğalgaz zengini olarak Türkmenistan Çin'le yakın ilişkiler halindedir (Duran ve Yılmaz, 2011: 37). Çin; Avrupa Birliği (AB)'nden sonra Orta Asya ülkelerinin

(Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan ve Türkmenistan) en büyük ikinci ticaret ortağı konumuna gelmiş durumdadır (Alperen, 2018: 25). ŞİÖ'ne Rusya askeri ve güvenlik odaklı, Çin ise ekonomi ve enerji odaklı bakmaktadır. Rusya ve Çin 2017 yılında Yuan karşılığı uzun vadeli tedarik sözleşmesi imzalamış, 2018 yılında Şangay Enerji Borsasında petrol kontratları Yuan karşılığı işlem görmeye başlamıştır (Doster, 2018: 14). KYG'den tehdit algılayan Hindistan'ın AIIB'nin en büyük yararlanıcılarından biri olması bir diğer çelişkili durumdur (Yıldız, 2018: 86). Çin İpek Yoluna Anglo Amerikan ittifaklarına alternatif hem bölgesel iş birliği hem de küresel hegemonya perspektifiyle bakarken, Rusya SSCB'den ayrılan ülkeler üzerindeki hakimiyet perspektifiyle bakmaktadır. Bölgeselcilikten iki ülkenin algılamaları birbirinden oldukça farklıdır (Kaczmarek, 2017: 1374). Bu farklı durumlar yeni büyük oyunun mecrasını açıklar niteliktedir. Nitekim 2015 yılında Vladimir Putin tarafından resmî olarak onaylanan AEB'nin Çin'in KYG'ni dengeleme amacı taşıdığı sıkça ifade edilmektedir (Alperen, 2018: 31). Bu sebeple Rusya Federasyonu'nun faaliyetlerinin anlaşılması gerekmektedir.

Rusya; Sibiryta bölgesinde yer alan liman kenti Vladivostok'ta Pakistan-Hint Okyanusu hattında; Batı Avustralya'nın Perth kenti benzeri ekonomik çekim merkezi inşa etmeyi hedeflemektedir (Keeling, 2013: 145). Belarus, Tayland, Endonezya başta olmak üzere Rusya'da dört adet sanayi bölgesi anlaşması bulunmaktadır (Zepp-LaRouche, 2016a: 9). Vietnam'la sınır Dongxing, Myanmar'la sınır Ruili, Moğolistanla sınır Erenhot, Rusya'yla sınır Manzhouli ekonomik bölgeleri Bangladeş'te Mongla Limanı ise Çin'in ürettiği ekonomik bölgeler arasındadır (Zepp-LaRouche, 2016a: 8). Ayrıca Kuzey Kore ile sınır Liaoning, Rusya ve Kuzey Kore ile sınır Jilin, Rusya'yla sınır Heilongjiang, Vietnam'la sınır Yunnan ve Kazakistan sınırında Xinjiang ekonomik bölgeleri kurulmuştur (Zepp-LaRouche, 2016a: 9). Çin'de Huawei gibi dev üreticilere ev sahipliği yapan Shenzhen bölgesi modeliyle; Kazakistan'ın Astana, Almatı ve Çimkent şehirleri son yıllarda sermaye ve göç akınına ev sahipliği yapmaktadır (Rykov ve Zehong, 2015: 102).

Çin eksenli doğu batı bağlantısı, ABD eksenli kuzey güney bağlantısı arasında Rusya dışında bir diğer aktör olan Hindistan, Afganistan'daki savaş durumundan dolayı İran'da Chabahar Port Liman yatırımını üstlenmiştir (Firdous ve Dar, 2014: 71). Çin finansmanı ile kurulan Sri Lanka Hambantota Limanı 2010 yılından beri, Çin Ticari Liman Ortaklığına devredilen hisse ile kullanılmaya devam etmektedir (Campbell, 2017: 49). Sri Lanka'nın Hambantota Limanı ile başlayan KYG iş birliğiyle Çin'den aldığı sekiz milyar dolardan fazla krediyi geri ödeyememesi sonrası, Hambantota Limanının işletmesini 99 yıllığına Çin'e devretmesi KYG'nin karanlık yüzü olarak ifade edilmektedir. Bu görüşe göre; Çin'in KYG projeleri için verdiği krediler gelecekte Sri Lanka deneyimini başka ülkelere taşıyabilir (France24.com, 2021). Taklamakan Çölünün kuzey bölgesinde dört yıl önce kurulan Khorgas; Avrasya'da dünyanın en işlek limanlarından biri olmaya hazırlanmaktadır (Campbell, 2017: 46).

Liman ve ekonomik çekim merkezleriyle birlikte bölgesel etkileyici konumundaki örgütler de KYG'nin önemli belirleyicileridir. 1997 Asya Mali krizinde spekülörlerin bir ülkenin para birimine %80 değer kaybettirebildiği saldırılara karşı konulmak amacıyla IMF'ye rakip olarak görülen, 100 Milyar Dolarlık BRICS Koşullu Rezerv Düzenlemesi kurulmuştur (Zepp-LaRouche, 2016a: 10). Ayrıca Merkez ve Doğu Asya Ülkeleri Birliği (CEEC), Afrika Birliği, ŞİÖ, AEB ve Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (ASEAN) bölgesel iş birlikleri de aktif olarak KYG'de Asya'da önemli etkileyici konumundadır (Zepp-LaRouche, 2016a: 7).

Asya projelerinin önemli bir ayağı olan Avrasya Kara Köprüsü; "Çin'in doğusundaki kıyı kentleri Lianyungang ve Rizhao'dan Hollanda'nın Rotterdam ve Belçika'nın Antwerp kentlerine kadar uzanmaktadır" (Omonkulov, 2020: 48). Ekonomik kuşak olarak ifade edilen demiryolu ağı; Çin, Moğolistan, Rusya, Batı Kazakistan bölgesinden başlayıp; Almanya, Polonya, Rotterdam aracılığıyla Londra'ya ulaşmaktadır. Bu ağ için Londra'ya ulaşan bir tünel kanalı inşa edilmesi fikri bulunmaktadır (Smulian, 2017: 19). Diğer kara kuşağı, Kazakistan'ın güneyi ile Körfez ülkelerini, Irak ve Suriye üzerinden Kuzey Afrika'ya bağlamaktadır. Fakat bu kuşak için bölgesel krizler ve savaşların stabilize olması gerektiği ifade edilmektedir (Smulian, 2017: 19). Çin, Kazakistan, Rusya ve Avrupa arasında Avrasya Kara Köprüsü; Çin Moğolistan Rusya koridoru, Çin Pakistan Koridoru, Bangladeş Hindistan Çin Myanmar koridorundaki hareketlilik yalnızca mal ve ürün değişimi değil; kültür değişimi anlamına da gelmektedir (Zepp-LaRouche, 2016a: 7). Çin Moğolistan Rusya koridoru ile Rusya'nın AEB Projesi

ve Moğolistan'ın *Bozkır Yolu* Projeleri arasında köprü kurulması amaçlanmaktadır (Yılmaz, 2020b: 638).

KYG kapsamında yürütülen Asya projeleri için en önemli jeo-stratejik bölge Türk Cumhuriyetleridir. Türkistan bölgesi ticaretin kalbinde yer alan bir bölge özelliğine sahip olmuştur. 15. ve 16. yüzyıl sonrası coğrafi keşifler, yeni ticaret yollarının keşfi, sanayi devrimi sonrası Çin'e uygulanan izolasyonist politikalar döneminde de bu özelliğini devam ettirmiştir (Okur, 2017: 50). Nitekim Çin'in Türk Cumhuriyetleriyle olan ilişkisi genel olarak altyapı yatırımları karşılığı enerji ithalatına dayalıdır (Sabancı, 2018: 90). Söz konusu projelerin bu perspektifle incelenmesi önem taşımaktadır.

KYG ve Türk Cumhuriyetleri Projeleri

Çin ile Avrupa arasında 500 milyar doları aşan ticaret hacminin ve Çin'in Mao Zedong Döneminde başlattığı büyük atılım hamlesinin tek taşıma güzergâhı hedefi kapsamında önemli merkezlerinden birisi de Türk Cumhuriyetlerinden transit yol güzergâhı üzerindeki jeo-stratejik konumundan dolayı Kazakistan'dır (Rykov ve Zehong, 2015: 102). Kazakistan'ın Avrasya Kara Köprüsü fikrine öncülük eden stratejik önemi Aktau ve Hazar kıyıları ile Batı Asya'ya, yeni Dubai konseptiyle gümrüksüz ticarete olanak tanıyan büyük bir kara limanı olması hedeflenen Khorgas ile Doğu Asya'ya açılan coğrafi konumundan ileri gelmektedir (Yılmaz, 2020a: 5281). KYG'nin 2013 yılında Kazakistan'da açıklanmasına değin özellikle enerji sektöründe üst düzeyde seyreden Kazakistan-Çin İlişkileri (Özdaşlı, 2015: 585) son 50 yılın en büyük keşfi olarak nitelendirilen Kashagan Petrol Yatağı, Uzen petrol yatağında CNPC'nin (Çin Ulusal Petrol Şirketi) yatırımları, Kazakistan-Çin petrol boru hattı (Omonkulov, 2020: 53), Kazakistan'ın Aktöbe bölgesindeki Petrol ve Doğal Gaz Geliştirme Projesi (Yılmaz, 2020a: 5282) ve diğer rafinerilerde devam eden enerji yatırımları ile devam etmektedir. Kazakistan'ın en önemli enerji yataklarından olan Kashagan yatağında ve hidrokarbon kaynaklarında Kaz Munai Gaz, ENI, Exxon Mobil, Shell, Total, China National Petroleum Corporation, Inpex, Phillips Petroleum şirketleri araştırmalarına devam etmektedir (Yıldız, 2018: 99). Çin'in ikinci en büyük ticari ortaklığı; Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan'la Sino-Kazak petrol boru hattı ve serbest gümrük bölgesi projesi ile devam etmektedir (Contessi, 2012: 74). Çin nükleer şirketi ve Kazamprom nükleer yakıt fabrikası inşa etmekte, Beineu Bozoy Çimkent boru hattı, Aktau limanı inşaatı, İran Türkmenistan Kazakistan demiryolu projeleri yürütülmektedir (Omonkulov, 2020: 55). Çin Enerji Yatırım Şirketi Chinapower tarafından inşa edilen Janatas rüzgâr enerjisi santralinin önemli miktarda elektrik ihtiyacını karşılayacağı öngörülmektedir (CRI: 2019). Çin ile ortak olarak Hazar kıyısındaki petrol zengini Aktau'dan dünyanın en büyük kuru-limanlarından birisi olması hedeflenen Khorgas'a uzanan 2,7 milyar dolarlık demiryolu projesinin (Alperen, 2018: 26) Hazar enerji kaynakları orta koridor bağlantısının önemli bir ayağı olması hedeflenmektedir. Kazakistan'ın eğitim, altyapı, otoyol ve demiryolları kalkınma politikalarını içeren Nurlu yol programı; (Yılmaz, 2020a: 5282) 2050 Stratejisi doğrultusunda Pasifik'e çıkış imkânı verecek Lianyungang Limanı ile bağlantılı transit yollar aracılığı ile KYG'den maksimum miktarda faydalanacak millî bir proje olarak deklare edilmiştir (Sağdıç, 2019: 199).

Çin'in Tacikistan'daki yatırımları enerji, tarım ve ulaştırma sektörlerinde yürütülmektedir. Fakat Çin-Tacik ilişkileri Asya ülkelerinde en tartışmalı olgulara sahne olmaktadır. Çin Tacikistan'ın borçları karşılığında toprak talep etmiş ve 2011 yılında borcunun bir kısmını silmiştir. 2012 yılında 6.000 hektar tarım arazisi Tacikistan'dan kiralanmıştır (Omonkulov, 2020: 56). Tacikistan'ın dış borcunun önemli miktarı Çin'e olan borcudur. 2018 yılında Duşanbe hidroelektrik istasyonu karşılığında Kumarg altın madeni ocağıyla birlikte toplamda yedi altın madeni ve bir kömür madeni Çin'e devredilmiştir (Yılmaz, 2020a: 5289). Tacikistan'ın yıllık enerji talebinin %70'ini üreten Nurek Hidroelektrik Rehabilitasyon Projesi de (Alperen, 2018: 25) Tacikistan'daki önemli projeler arasındadır.

Galkınış yatağından Çin'e uzanan doğalgaz boru hattıyla Türkmenistan, Çin'in doğalgaz ihtiyacını en fazla karşılayan ülke konumuna gelmiştir (Omonkulov, 2020: 51). Türkmenistan-Çin arasında 3,666 km uzunluğunda ve 7,3 milyar dolara inşa edilen Çin-Orta Asya doğalgaz boru hattı ile Çin; Orta Asya'nın doğalgaz zengini ülkesi Türkmenistan'dan her yıl 30 trilyon m³ doğalgaz satın almaktadır (Alperen, 2018: 27). Daha önce Traceca Projesi kapsamına da alınan Hazar Denizinde önemli bir

aktarma noktası olan Türkmenbaşı Limanı da (Ovalı, 2015: 159) Çin tarafından yakından takip edilmektedir.

Çin Eximbank'ın verdiği 400 milyon dolar krediyle yürütülen Çin-Kırgızistan-Özbekistan demir yolu, Bişkek elektrik santrali, Taza Koom (Akıllı Şehir) inovasyon programı Kırgızistan'da yürütülen önemli KYG projeleridir (Omonkulov, 2020: 72). Rusya'nın Tacikistan ve Kırgızistan'da askerî üsleri bulunmakta, Çin ise Tacik Afgan sınırına 10 adet savunma altyapısı inşa etmektedir. Çin'in karlı olmamasına rağmen Tacikistan ve Kırgızistan'a yatırım yapmasının sebebi bu ülkelerin jeopolitik önemlerinden kaynaklanmaktadır (Alperen, 2018: 34).

Özbekistan'daki KYG projeleri olan ve Özbekistan'ın tüm vilayetlerini birbirine bağlamayı amaçlayan Taşkent bölgesindeki Angren şehri ile Nemengan bölgesindeki Pop şehirlerini birbirine bağlayan demiryolu projesi ve aynı güzergâh üzerindeki Kemçik tüneli projeleri, China Railways Tunnel Group tarafından finanse edilerek 2016 yılında faaliyete girmiştir. Bu projenin Trans Avrupa güzergâhında önemli bir bağlantı noktası olması hedeflenmektedir (Hıdırov, 2019: 73). 19,2 km uzunluğundaki Kemçik Tüneli Çin Demiryolları Tünel Grubu tarafından Çin Eximbank'tan sağlanan kredi ile tamamlanmıştır (Alperen, 2018: 25). 2018 yılında açılan Çin-Kırgızistan-Özbekistan karayolu ve Cizzah ekonomik bölgesi (Omonkulov, 2020: 84) Duşanbe-Özbekistan Sınır Yolu İyileştirme Projesi, Demiryolları Elektrikleştirme Projesi" ve "Taşkent Güç İletim Projesi" (Alperen, 2018: 25) diğer KYG projeleri arasındadır.

Azerbaycan Kafkasya bölgesinde Çin'in en fazla yatırım yaptığı ülkeler arasında bulunmaktadır. Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin ortak yatırımıyla faaliyete giren; Bakü, Tiflis, Kars demiryolu hattının Azerbaycan'ın İran'a olan taşıma güzergâhı bağımlılığını azaltması beklenmektedir (Yılmaz, 2020a: 2078) 2020 yılında Türkiye'den Çin'e yollanan ilk ihracat treni Azerbaycan Alat Limanından Hazar Denizine açılmış, Kazakistan Aktau Limanı üzerinden orta koridor kullanılarak 42 konteyner beyaz eşya yükü Çin'in Xi'an eyaletine taşınmıştır (T.İ.M; 2020).

Güney ve Merkez Asya petrol zengini ülkeler arasında artan Çin etkisi Çin aleyhtarı toplumsal gerilimi artıran gelişmelere sahne olabilmektedir (Crandall, R.E. ve Crandall, W.R., 2017: 32) 2016 yılında Kazakistan'da toprakların Çin'e 25 yıllığına kiralanmasının çiftçi protestoları sonrası askıya alınması, Türkmenistan ve Özbekistan'da devam eden Çin yatırımlı projelerde çalışanlara yerli kota sınırı getirilmesi (Alperen, 2018: 28) buna örnek verilebilir. Kazakistan aydınlarından yükselen eleştirel görüşlere göre Çin, son 17 yılda Orta Asya topraklarının en az 16 bin km²'lik bölümünü kendi haritasına eklemeyi başarmıştır. Çin karşıtı ayaklanmalar; Doğu Türkistan toplama kamplarında tutulan Kazaklar nedeniyle Çin'e verilen nota ve Bişkek'te Çin büyükelçiliğine 2016 yılında yapılan saldırı bu görüşü destekler niteliktedir (Omonkulov, 2020: 61). Asya'daki ekonomik paylaşımında küçük devletlerin de dikkate alınması gerektiğini savunan Malezya'da Mahatır Muhammed 2018 yılında iktidara gelmesinin ardından Mahatır Doktrini olarak bilinen kalkınmada "Doğuya bak" stratejisi yürütmüş; fakat Çin'in KYG kapsamındaki 20 milyar dolarlık demiryolu ve 2,3 milyar dolarlık petrol boru hattı projelerini ve Malezya geçidi liman projesini erteleme kararı vermiştir (Gürkaynak ve Doğan, 2019: 324).

Çin; Han Çinlileri ve Orta Asya halkları arasındaki tarihî sınırdan kaynaklanan Orta Asya'daki sınırlı yumuşak gücü ve artan sinofobi nedeniyle Konfüçyüs Enstitüleri açmakta ve uluslararası burs programları aracılığıyla dil ve kültür bağı inşa etmeye çalışmaktadır (Alperen, 2018: 27). Ayrıca Çin'in yumuşak güç unsurlarını yaygınlaştırmak amacıyla 2015 yılı sonuna değin, 135 ülkede 500'den fazla Hanban ve Konfüçyüs Enstitüleri kurulmuştur (Karluk, 2017: 305).

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru

KYG'nin Asya'daki diğer önemli bileşeni jeo-stratejik öneminden dolayı Çin-Pakistan ekonomik koridorudur. 1947 yılına dayanan Keşmir sorunu ve 1962 Hint-Çin savaşına dayanan ihtilaflar nedeniyle KYG'ne "stratejik kötümserlik" nazarıyla yaklaşan Hindistan, Çin Pakistan Ekonomik koridorunun güzergâhı nedeniyle 2017 KYG forumuna katılmamıştır (Gökten, 2018: 40). Güzergâh; Hindistan'la ihtilafa konu Keşmir bölgesinden geçtiğinden ve Hint Okyanusunda yürütülen yatırımlardan dolayı Hindistan projeden çekilmiştir (Bocutoğlu, 2017: 268). 46 milyar dolarlık anlaşma ile tamamlanacak "Kaşgar-Gwadar" taşıma koridorunun dünya okyanusları için çok modlu taşımacılığın önemli bir hattı olması beklenmektedir (Bekturganov, 2018: 43). Koridorla bağlantılı Gwadar Limanının Hürmüz ve Hint Okyanusu arasında Malakka Boğazına olan bağımlılığı sonlandırma potansiyeli bulunmaktadır

(Gökten, 2018: 40). Çin'in en önemli beklentisi ise Pakistan'ın Sincan'a aşırı olarak görülen grupların sızmasını engellemesi ve Hindistan politikalarına denge görevi görme fonksiyonudur (Campbell, 2017: 49). Çünkü Hindistan'ın bölgesel dengeleyici aktör konumu devam etmektedir.

KYG'nin açıklanmasından önce dünya ticareti dinamiklerini değiştiren odak; Afrika ve Asya daha özeldir Çin ile Hindistan arasında ortaya çıkan yeni ekonomi koridorlarının barındırdığı fiziksel ve finansal sermaye potansiyelidir (Peterson, 2018: 91). Nitekim Tacikistan ve Kırgızistan'dan Afganistan ve Pakistan'a hidroelektrik enerji taşınması amacıyla planlanan CASA-1000 projesi 2012 yılında başlatılmıştır (Firdous ve Dar, 2014: 72-73). Afganistan ve Pakistan'ın coğrafi konumu onlara KYG'den önce de Asya'da bölgesel dengeleyici unsur olma imkânı vermiştir (Firdous ve Dar, 2014: 76).

Hindistan; Yeni Delhi St. Petersburg koridoru, İran-Afganistan demiryolu gibi KYG'ni dengeleyecek tasarımlar üzerinde de çalışmaktadır (Gökten, 2018: 42). Pamuk yolu olarak da adlandırılan Kuzey-Güney ulaşım koridoru 2012 yılında Kırgızistan ziyaretiyle başlatılmıştır. Ayrıca Hindistan ve Pan African e-network projesi, Hindistan ve Afrika eyaletleri arasında tele-eğitim, teletıp, IP üzerinden ses, bilgi-eğlence, kaynak haritalama, meteorolojik hizmetler, e-yönetişim ve e-ticaret hizmetleri alanlarında 2009 yılında dile getirilmiştir (Firdous ve Dar, 2014: 73). Bu minvalde ABD-Hindistan iş birliği hem Merkez Asya'nın hidrokarbon kaynaklarını Güney Asya'ya taşıyacak bir potansiyel hem de eski Sovyet Cumhuriyetlerinin kültürel ve dilsel etkilerini sınırlayacak bir tampon görevi görmek istemektedir (Firdous ve Dar, 2014: 75).

KYG ve 'Yol' (Deniz İpek Yolu) Projeleri

Xi Jinping ABD İpek Yolu Projesinden farklı olarak güneydoğu Asya Hint Okyanusu Pers Körfezi ve Akdeniz'i içeren deniz yolu ağını da gündeme getirmiştir (Fallon, 2015: 141). 'Yol'un odak noktası; Güney Asya'da deniz ipek yolu kapsamında denize kıyısı olmayan ülkeleri okyanus ticaretiyle buluşturacaktır. Myanmar'ın güneyinde yer alan Laos'da 420 km'lik otoban projesi bunlardan biridir (Dong vd., 2015: 13). Çin'in deniz yolunu da içeren KYG ekonomik koridoru ABD'nin Asya-Pasifik vizyonuna (Çin ve Rusya'nın sınırlanması, İran'ın izole edilmesi) bu minvalde bir yanıt içeriği de taşımaktadır. Aynı zamanda Hindistan'ın bölgesel güç olma girişimlerini (Look East Policy) de dengeleme amacı taşımaktadır (Firdous ve Dar, 2014: 71). Güney Çin Denizinde Filipinler ve Vietnam'la süregelen ve devam eden birçok ihtilaf olmakla birlikte bölgede Çin tarafından inşa edilen adalar bulunmaktadır (Gong, 2014: 237). Anılan güzergâhlarda birden fazla bölgesel çatışma potansiyeli bulunmaktadır. Güney Çin denizinde Filipinler, Malezya ve Vietnam'ın uzlaşan iddiaları devam etmektedir. ABD bölgeyle yakından ilgilenmekte, Çin'in Sri Lanka'da devam eden yatırımları nedeniyle Çin-Hindistan ilişkileri de çatışma riskleri barındırmaktadır (Crandall, R.E. ve Crandall, W.R., 2017: 31).

Çatışma riski barındıran diğer konu kanallar ve boğazlar konusudur. Çin'in ithal ettiği petrolün % 80'i Malakka Boğazı'ndan geçmektedir. Malakka Boğazı, Hint Okyanusu, Süveyş Kanalı'ndan geçerek Afrika ve Avrupa'ya ulaşan deniz ipek yolunun (Omonkulov, 2020: 46) en stratejik noktalarından biridir. Malakka Boğazı'ndan enerji akışının kesilme durumu 'Malakka İkilemi' olarak adlandırılmaktadır (Alperen, 2018: 23). Çin'in ihtiyaç duyduğu enerji hammaddesinin büyük bir çoğunluğunun deniz yolu üzerinden Afrika, Ortadoğu'dan Malakka Boğazı üzerinden taşınması ve Malakka'nın alternatifinin olmaması Çin'i alternatif güzergahlar üretmeye mecbur bırakmaktadır (Yılmaz, 2020b: 636). Malakka ikileminin Pekin Berlin demiryolu ile çözüme kavuşacağı (İkiz, 2019: 1692) ifade edilse de deniz ipek yolundaki yük taşıma potansiyeli daha büyük ölçekli projeleri gündemde tutmaktadır. Örneğin Tayland'ın teklif ettiği Thai Kanalı olarak da bilinen Kra Kanalı Projesi Çin tarafından Malakka Boğazına alternatif olabileceğinden desteklenmekte ve Pasifikte mal akışını artıracığı öngörülmektedir (Zepp-LaRouche, 2015: 28).

Vladimir Putin'in Hazar, Karadeniz ve Akdeniz'i birbirine bağlayan bir gemi kanalı projesine ihtiyacının üzerinde durması (Bekturganov, 2018: 41) KYG ile başlayan Avrasya Kanalı fikrinin uzantısıdır. Geçen yüzyılda Avrasya (Manych) Kanalı olarak bilinen ve fikir itibarıyla Sokollu Mehmed Paşa'ya değin uzun bir tarihe dayanan Karadeniz'i Hazar Denizine bağlama projesi II. Dünya Savaşı nedeniyle akamete uğramıştır (Bekturganov, 2018: 41). Avrasya kanalının Hazar bölgesinin entegrasyonu (Çin Lianyungang Limanı, Kazakistan Korgan, Dostyk, Aktau Limanı, Hazar Bölgesi (Avrasya Kanalı) vasıtasıyla Karadeniz ve Rusya'ya bağlayan güzergahın hayata geçmesiyle birlikte

2050'ye kadar 120 milyon ton kargo taşınması yapılabileceği öngörülmektedir (Bekturganov, 2018: 42). Avrasya Kanalı fikrinin en önemli güdüleyici faktörü Körfez ülkelerinin ilerleyen bölümde inceleneceği Red-Med projesinde olduğu gibi Süveyş kanalına alternatif bir güzergâh oluşturma isteğidir. Karadeniz ve Hazar Denizini birbirine bağlayacak olası bir kanalın Don-Volga ya da Süveyş kanalında hesaplanan yük taşınmasından yaklaşık 10 kat fazla yük taşıma potansiyeline sahip olacağı öngörülmektedir (Bekturganov, 2018: 42). Avrasya Kanalı Projesinin Hazar Denizinin kuzeyinde keşfedilen ve Total, ENI, Exxon Mobil, Kashagan bölgesindeki petrol rezervinin taşınması noktasında da önemli bir işlev göreceği ifade edilmektedir (Bekturganov, 2018: 43). Bir diğer mega proje olan üç kıtanın birleşim noktası Bering Boğazı Tünel Projesi de Rusya, Çin ve AEB'den yakın ilgi görmektedir (Zepp-LaRouche, 2015: 28). Nikaragua'da Çinli şirketler tarafından inşa edilen ikinci Panama kanalı Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus arasında en kısa geçiş güzergahlarından birisi olarak planlanmaktadır (Zepp-LaRouche, 2015: 28).

KYG ve Avrupa Projeleri

Asya ülkeleri bu kısma kadar ifade edildiği gibi karmaşık ve kapsamlı ekonomik ve altyapı iş birlikleri geliştirirken Avrupa küreselleşme politikalarına devam etmektedir (Zepp-LaRouche, 2016b: 5). Batı literatüründe mevcut tartışma konusu Orta Asya'da İngilizler ve Ruslar arasında yer alan Büyük Oyun'un Great Game olup olmadığı değil; yeni bir Pax Americana-Pax Sinica düellosudur (Contessi, 2012: 515). Çünkü Çin; Avrupalı ülkelerin 19. yüzyılda takip ettiği stratejiyle ulus ötesi alt yapı yatırımlarını desteklemekte (Süveyş-Panama Kanalı, Trans Sibiryia-Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi vb.) fakat bölgesel genişlemeci hırsları olmadığını beyan etmektedir (Miller, 2019: 29). Bunlarla birlikte Avrupa-Çin ilişkileri ülkelere göre karmaşık tehdit ve fırsat algıları barındıran seyir izlemektedir.

1991 yılında SSCB'nin dağılmasıyla Doğu Bloğu ülkelerinin (Comecon) karşılıklı sanayi kapasitelerinin güçlendirilmesine dayalı Avrasya Kara Köprüsü Projesi olarak önerilen barış planı, Almanya'nın yeniden birleşmesine karşı çıkan Fransa, ABD ve Britanya tarafından kabul görmemiştir (Zepp-LaRouche, 2018: 20). 1993 yılında TRACECA (Avrupa Asya Ulaşım koridoru) projesiyle başlayan Kafkasya üzerinden Asya'yı Avrupa'ya bağlamayı hedefleyen taşıma koridoru (Tutar ve Koçer, 2019: 623) SSCB'nin dağılması ile bağımsızlığını kazanan beş cumhuriyetin Avrupa alt yapı ve ulaştırma ağına ekonomik entegrasyonu amacıyla tasarlanmıştır (Okur ve Aydın, 2018: 317). Geline nokta itibarıyla AB Merkez Asya'nın en büyük ortağı konumundadır.

2013 yılında Çin-AB Stratejik İş birliği Gündem 2020 iki taraflı ilan edilmiştir. 2015 ve 2017 yıllarında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in ziyaretleriyle şekillenen Çin-Avrupa Stratejik ortaklığı 16+1 girişimi olarak bilinen 11 Avrupa Birliği üye devleti ve 5 Balkan ülkesinin dâhil olduğu girişimle söz konusu ortaklık geliştirilmiştir (Okur ve Aydın, 2018: 319). 2016 yılında imzalanan Stratejik Ortaklık anlaşmasıyla Sırbistan-Çin ilişkileri Doğu Avrupa ülkeleri arasında Çin'in başlattığı 16+1 mekanizmasının lokomotifidir. Sırbistan'da Çin'in doğrudan yatırımları 6 milyar dolar düzeyine ulaşmış durumdadır (Dusko, 2018: 36). Tuna Nehrinde 79 yıl sonra inşa edilen 1,5 km uzunluğunda Mihaylo Pupin Köprüsü Çin Exim Bank kredisiyle inşa edilmiştir (Dimitrijevic, 2017: 71). 2014 yılında Çin Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri (CEEC) zirvesinde Yunanistan Pire Limanı ile Doğu Avrupa kara-deniz bağlantısını dolayısıyla Avrupa-Çin bağlantısını sağlayacak güzergâh üzerinde Sırbistan, Makedonya, Macaristan ve Çin arasında anlaşma yapılmıştır (Dimitrijevic, 2017: 72).

Çin'in Avrupa'da en önemli ticari ortağı toplam Avrupa kıtası yatırımlarının %30'unu teşkil eden Almanya'dır (Doster, 2018: 9). Alman Walkswagen firması 2017 yılında Çin'de 4 milyar euroluk yatırım yapacağını bildirmiştir. Duisburg Limanı aracılığıyla Siemens ve Voith 100'den fazla Çinli şirketle deniz aşırı pazarlara adım atmıştır (Wang, 2019: 25). AIIB 2015 yılında ABD'nin büyük baskılarına rağmen Britanya, Almanya, Fransa, Avustralya, Yeni Zelanda ve Kanada'nın da katılımıyla kurulmuştur (Zepp-LaRouche, 2016a: 9) Almanya AIIB'nin kurucu üyesi, en büyük 4. Hissedarıdır. Tesla Çin'de ABD dışındaki ilk fabrikasını inşa etmeye başlamıştır. Boeing ve Airbus şirketlerinin Çin'de yatırımları bulunmaktadır (Doster, 2018: 12). BASF, BMW ve Allianz şirketleri de Çin'de iş birliğine devam etmektedir (Wang, 2019: 25).

2014 yılına kadar Avrupa'dan Çin'e konteyner kargo taşımacılığı bulunmuyorken, 2015 yılında Çin'den gönderilen 815 trenin 265'i kargo yüküyle Avrupa'dan Çin'e geri dönüş yapmıştır (Bekturganov, 2018: 42). Çin'le Avrupa arasında inşa edilen tren hattı üzerinde 17.000'den fazla tren

50'den fazla ülke 15'ten fazla şehir geçerek çalışmaktadır. Bunun %40'ı Çin Almanya arasındadır. Çin'le Avrupa arasındaki demiryolu bağlantısı tamamlandığında okyanus nakliyeciliği maliyetlerini %30'a kadar azaltması beklenmektedir (Wang, 2019: 25). Budapeşte Belgrad arası yüksek hızlı otoban projesi China Communications Construction Company, China Railway International Company konsorsiyumunda 2013 yılında başlatılmıştır (Dimitrijevic, 2017: 71).

Çin'in Avrupa'daki diğer önemli ortağı İtalya için KYG; liman ticaretinin geliştirilmesi, alt yapı modernizasyonu ile birlikte Asya ve Avrupa arasında köprübaşı olma anlamına gelmektedir (Zepp-LaRouche, 2019: 10). İtalya ile imzalanan Venedik, Trieste, Ravenna Slovenya'nın Koper Hırvatistan'ın Fiume Limanlarını kapsayan beş liman iş birliği anlaşması ile limanlar arasında demiryolu entegrasyonu amaçlanmakta ve Süveyş-Akdeniz üzerinden gelen Çin nakliye ürünlerinin Avrupa içine dağıtımını hedeflenmektedir. Belçika'da Zeebrugge Limanı China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO) tarafından 2018 yılında devralınmıştır (Okur ve Aydın, 2018: 322). Yunanistan Pire Limanı bu çerçevede Çin yatırımlarıyla COSCO tarafından satın alınarak Süveyş-Pire arası yoğun aktarma limanına dönüştürülmüş, dünya konteyner ticareti sıralamasında 11 yıl önce yer aldığı 93. sıradan 32. sıraya yükselmiştir. Pire Limanı Akdeniz'in en büyük ve dünyanın en hızlı büyüyen limanı olma özelliğini taşımaktadır. Yine Duisburg Limanı da bu kapsamda değerlendirilebilir (Wang, 2019: 25) Khorgas Otobanı, Şangay Limanı, Anaklia Kasabası (Gürcistan), Yunanistan Pire Limanı, Małaszewicze (Polonya) bağlantısının tamamlanmasıyla (Stevens, 2018: 36) Pire'nin çekim merkezi olması hedeflenmektedir.

ABD'nin KYG'ne dair sıkça dile getirdiği eleştiri; özellikle Trieste'deki KYG yatırımlarının Avrupa'nın en büyük üçüncü ekonomisi Fransa'ya karşı gelecekte kullanılma ihtimalidir (FRPT, 2019: 30). Bir diğer ekonomik tehdit mal ve hizmet akışının Çin'den Pasifik Okyanusu aracılığıyla ABD'ye akışının Panama kanalı ve Atlantik-Avrupa ticaretini etkilemesi (Crandall, R.E. ve Crandall, W. R., 2017: 32) olarak ifade edilmektedir. Fakat Avrupa'nın Rusya'dan bölgeler üstü bağımsızlığını elde edebilmesi için trans Kafkasya hattındaki enerji ve ticari ürün aktarma politikalarına destek vermesi gerekmektedir (Firdous ve Dar, 2014: 76). Çünkü Çin Ar-Ge yatırımlarında, Avrupa Birliğini aşarak dünyanın en büyük ikinci yatırımcısı konumuna yükselmiştir (do Nascimento, 2020: 28). Çin atılımı trans-Atlantik sektörünün aksine reel ekonomi gerçeğine dayanmaktadır (Zepp-LaRouche, 2016c: 7). Goldman Sachs'in eski yöneticilerinden Paul Goldschmidt'in ifade ettiği gibi; küresel bankacılık sisteminin tehlike altında olduğuna ve Glass-Steagall gibi bir ayırım düzenlemesi (yatırım ve ticari bankacılık) yapılmazsa sistemin olası iflası durumunda Avrupa kurumlarının ve demokrasisinin de tehlikeye gireceğine (Zepp-LaRouche, 2016b: 5) dair görüşlerin neden olduğu küresel konjonktür AB'ni söz konusu politikalara sevk etmektedir.

KYG Afrika ve Ortadoğu Projeleri

Afrika ve Ortadoğu ölçeğinde Asya ve Afrika Kıtasını bağlantısızlar hareketinde bir araya getiren Bandung Konferansı Çin-Afrika ilişkilerinde önemli bir kırılma noktası olarak kabul edilmektedir (Yusuf ve Alkan, 2020: 233). Çünkü KYG'nin 1955 Bandung Konferansına uzanan diğer ülkelerin meşruiyetine, sosyal sistemlerine saygılı iç politikalara müdahale içermeyen ve karşılıklı faydaya dayalı (Zepp-LaRouche, 2018: 21) ortak normlar ve ilkelerin gelişiminde önemli bir başlangıç olduğu ileri sürülmektedir. Pekin yönetimi Soğuk Savaşın sıcak çatışmaya dönüştüğü 1950-1953 Kore Savaşı, Bandung Konferansı, Bağlantısızlar hareketi döneminde üçüncü dünyanın önemini anlamış, Avrasya'da her iki kutup dışında kalan ülkeleri bu fikir etrafında toplamaya başlamıştır (Karamurtlu, 2020: 58). Nitekim ilerleyen yıllarda bu ülkeler 'Yol' kuşağının ülkeleri olarak ortaya çıkacaktır.

KYG'ni anlamının okyanus kenarlarından başlayacağını belirten tanımlara göre (Stevens, 2018: 39) 'Yol' (Deniz İpek Yolu) kuşağında Ortadoğu ve Afrika'nın özgül ağırlığı bulunmaktadır. Çünkü Deniz İpek Yolu kuşağı Hindi Çin Yarımadası ve Çin Pakistan koridoru olarak bilinen, Çin Myanmar Bangladeş Hindistan koridorunu; Çin-Hindistan-Doğu Afrika ve Süveyş Kanalı vasıtasıyla Avrupa'ya bağlamaktadır. Nitekim Süveyş kanalının modernizasyonu için en fazla yatırım Çin tarafından yapılmıştır (Smulian, 2017: 19). Afrika Boynuzu olarak bilinen jeo-politik mücadele alanında da Çin'in özgül ağırlığı bulunmaktadır.

Çin'in Afrika boynuzu olarak tanımlanan bölgedeki varlığı önemli diplomatik kurumlara (Afrika Birliği, BM Afrika Ekonomik Komisyonu vd.) ev sahipliği yapan Addis Ababa gibi kentlerde askerî ve

güvenlik iş birliği ile eğitim ve teknoloji takasına (Yusuf ve Alkan, 2020: 237) dayalı iş birliği çerçevesinde yürütülmektedir. Çin ve Afrika ülkeleri arasında ticarete dayalı büyüme anlaşmalarını içeren; 12 limanda (Endonezya Makassar, Hindistan Okha, Cibuti, Tanzanya Darusselam, Mozambik Maputo, Gabon Librevile, Gana tema, Senegal Dakar, Tunus Bizerte, Brezilya Salvador, Arjantin Mar Del Plata, Granada St Georges) yer alan deniz dağıtım merkezlerine (SMDC) dayanmaktadır (do Nascimento, 2020: 34). Yurtdışındaki ilk askeri üssünü 2017 yılında Cibuti’de açan Çin (Doster, 2018: 10) Aden körfezi ve Somali kıyılarında korsanlıkla mücadele ve denizcilik yeteneklerini geliştirme faaliyetleri yürütmektedir (Yusuf ve Alkan, 2020: 238). Bölgedeki liman özelleştirmelerini yakından takip etmekte, Eritre, Cibuti ve Somali’de liman işletme hakları edinmekte, aynı zamanda bölgenin içlerine ilerleyecek Etiyopya-Cibuti, Sudan-Somali demiryolu projelerini de gündemde tutmaktadır (Yıldırım, 2018: 21).

Çin’in Afrika kıtasına açılan kapısı olarak tanımlanan Kenya, Cibuti, Eritre ve Mısır’a özel önem atfedilmekte Lamu Limanı modernizasyon projesi, Mombasa Limanı bağlantılı demiryolu projesi, özellikle deniz ipek yolunun Afrika’ya açılan kapısı olan Kenya’da devam etmektedir. Standart ölçer (SGR) Demiryolu bağlantılı Etiyopya-Cibuti arası boru hattı (Addis Ababa Doraleh Limanı arası), Uganda petrolünü Kenya üzerinden taşıma projesi, Kenya ve Güney Sudan arası petrol boru hattı Afrika’da devam eden önemli KYG projeleridir (Yılmaz, 2021: 362). Kenya’da demiryolu hatlarının adaletsiz işçi dağılımı gerekçesiyle yerel gruplar tarafından saldırıya uğraması nedeniyle KYG’nin bölgedeki en önemli handikapının güvenlik olduğu öne sürülmektedir (Campbell, 2017: 48).

Çin bu bölgede Eritre ve Etiyopya arasındaki anlaşmazlıklarda rol üstlenmekte, Deniz İpek Yolu üzerinde yer alan Cibuti’ye de Afrika üzerinde kilit aktarma merkezi gözüyle bakmaktadır. Eritre’de maden sektöründe, Etiyopya inşaat sektöründe, Cibuti’de deniz yatırımlarında aktif pay edinme çalışmaları yürütmektedir (Yusuf ve Alkan, 2020: 241). Söz konusu bölge büyük bir paylaşım rekabetine maruz kalmakta; Türkiye’nin de Somali’de Anadolu Kışlası üssünde Somali ordusunun modernizasyonu ve askeri eğitim iş birliği devam etmektedir (Özgen, 2019: 395). Suudi Arabistan’ın da BAE ile birlikte Somali’deki önemli limanlarda işletme hakkı bulunmaktadır (Yıldırım, 2018: 19).

Çin denize kıyısı olmayan ülkeler olan Etiyopya, Güney Sudan, Kongo Cumhuriyeti, Uganda, Ruanda, Kongo Cumhuriyeti, Merkez Afrika büyük göller bölgesi gibi Kenya’da Mombasa ve Lamu’daki limanlardan taşıma koridoru oluşturmayı teklif etmektedir (EIR, 2016: 29). Kenya Mombasa Port Nairobi arasında Çin tarafından inşa edilen demiryolu hattı projesi bu bağlamda değerlendirilebilir. Ayrıca; Kenya’daki 480 milyon dolarlık Lamu Limanı, Güney Sudan Etiyopya ve Kamerun Douala Limanı ile entegre edilmektedir (Campbell, 2017: 46). Angola’da su kaynakları projelerine devam eden Çin; (Zepp-LaRouche, 2016a: 9) Etiyopya’nın dünyanın en büyük yedincisi olacak Büyük Etiyopya Ronensans Barajını inşa etmektedir. Mısır başlarda bu projeye destek verirken daha sonra desteğini geri çekmiştir (EIR, 2016: 26). Çünkü Çad Gölü ikmal projesinde de (Zepp-LaRouche, 2015: 28) görüleceği üzere Afrika kıtasında ‘su’ en hayati kaynak olma özelliğini devam ettirmektedir.

KYG Ortadoğu projelerinde ise Çin Asya’nın en büyük petrol üreticisi olması, gelişen ekonomisi ve büyüyen ihtiyaçlarına bağlı olarak, Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgesiyle (MENA) enerji ithalatına dayanan iş birliklerini geliştirmektedir (Besada ve Salam, 2017: 36). Çin kazan-kazan iş birliği çerçevesinde yürüttüğü diplomasi atakları ve Çin-Arap iş birliği forumu gibi oluşumlar aracılığı ile körfez coğrafyasında 22 arap ülkesinin en büyük petrol ihracatçısı konumuna yükselmiş durumdadır (Dere ve Öncü, 2018: 359). Çin’li enerji üreticisi Sinopec Suudi Arabistan ve İran’la enerji ithalatına dayalı iş birlikleri her geçen gün artırmaktadır (Besada ve Salam, 2017: 49).

2013 yılında KYG’nin ilan edilmesinin ardından Xi Jinping tarafından yapılan beş günlük Ortadoğu ziyaretinde Aramco ve Sinopec firmaları arasında yapılan anlaşmalarla Yasref Petrol Rafinerisi ve enerji araştırma merkezlerinin açılışı yapılmıştır. Çin ayrıca bu ziyarette gaz soğutmalı nükleer reaktör de dâhil Suudi Arabistan ve Mısır’la birçok başlıkta anlaşma imzalamıştır (Yıldırım, 2018: 21). Abdulfettah El Sisi tarafından 2014 yılında başlatılan; teknoloji vadisi, sanayi bölgesi ve Rus sanayi bölgesi alanı da içeren yeni Süveyş kanalı gelişim projesi ipek yolu güzergâhında önemli bir saç ayağı olarak görülmektedir (EIR, 2016: 26). 1970’ler de Lagos Eylem Planıyla geliştirilen; fakat tamamlanamayan Cape Town Kahire demiryolu projesi de Yeni Nil Havzası ve Mısır demografisinin yeninden planlanması ile Afrika stratejik açılımı bağlamında Mısır tarafından gündemde tutulmakta ve

Çin'den de ilgi görmektedir (EIR, 2016: 28). Kızıldeniz'in kuzeybatı yakasına inşa edilmesi planlanan yaklaşık maliyetinin 500 milyar doları bulacağı öngörülen 30 bin km² büyüklüğünde Neom Akıllı şehir projesinden Red-Med demiryolu projesinin geçmesi planlanmakta, Çinli şirketler aracılığıyla yürütüleceği öngörülmektedir (Fulton, 2020: 522). Suudi Arabistan'ın Tiran ve Sanafir Adalarını Mısır'dan devralarak birleştirme projesi, 500 milyar dolarlık Neom Akıllı şehir Projesinin Bab El Mendeb ve Süveyş kanalı gibi iki önemli su yolunu barındıran Kızıldeniz kıyısına kurulacak olması, bölgenin KYG boyunca yeni bir güç sahasına dönüşeceğini göstermektedir (Yıldırım, 2018: 18). Afrika boynuzunda Eritre, Somali, Sudan ve Cibuti'de askerî güç mücadelesi Kızıldeniz'de de rekabeti artırmaktadır (Yıldırım, 2018: 19).

Filistin'i tanıyan ilk ülkelerden olan Çin, Filistin ile serbest ticaret anlaşması imzalamak amacıyla müzakerelere 2018 yılında başlamıştır. Aden Körfezi ve Kızıldeniz açısından stratejik öneme haiz Yemen'de de varlığını sürdürmektedir (Doster, 2018: 9). İsrail'de Çinli şirket öncülüğünde inşa edilmesi öngörülen Akabe Körfezinde ve Kızıldeniz'de yer alan Elyat Limanı ile Akdeniz'deki Aşdod Limanını birbirine bağlayan Red-Med demiryolu projesinin İsrail'i bölgesel ticaret merkezi haline getirmesi ve Suudi Arabistan üzerinden inşa edilecek ek bağlantılarla Hürmüz Boğazı ile Kızıldeniz'de taşıma güvenliğini riske atacak olası durumlara karşı alternatif olması öngörülmektedir (Oral, 2021: 3). Çin Kızıldeniz ve Akdeniz'i bağlama girişimlerine Hayfa Limanının Şangay Liman İşletmeleri Grubu tarafından devralınması, Yunanistan Pire Limanı bağlantısının yapılması, Telaviv Kudüs hızlı treni, Kızıldeniz-Ölüdeniz temi su projesi (red dead) gibi yatırımlarla hızla devam etmektedir (AA:2019). Türkiye'nin Kızıldeniz kıyısında yer alan Sevakin Adasının restorasyonu ve askerî liman inşaatı projesinin Türkiye'ye bölgede askerî üs kolaylığı sağlayacağı öngörülmektedir (Özgen, 2019: 395). Tanzania-Darusselam-Morogoro arasında demiryolu projesinin temeli Türk Şirket Yapı Merkezi yatırımıyla atılmıştır. Çin Suriye'de rejim politikalarına da destek vermekte Suriye petrol ihracatçısı olan El Fırat Şirketiyle Çin Ulusal Petrol Şirketi ortaklığı bulunmaktadır. (Dere ve Öncü,2018:364) İran'da 2017 yılında başlatılan Abadan Petrol Rafinerisi Projesinin ardından Basra Körfezinde ortak tatbikat düzenlenmiştir (Aydın, 2018: 71). Çin ve İran'ın KYG projelerindeki ilişkisi İran ve Türkmen gazı ile KYG'nin Ortadoğu üzerinden Akdeniz'e açılması odağında yürütülmektedir (Çelik ve Erol, 2019: 29).

Çin'in anılan bu faaliyetleriyle, BRICS ülkeleriyle birlikte IMF ve Dünya Bankasının uzunca bir süre ihmal ettiği Latin Amerika, Afrika ve Asya'nın geniş bir kısmında alternatif bir finansal düzen önerdiği ileri sürülmektedir (Zepp-LaRouche, 2016a: 9) 2018 yılında Eswatini hariç 53 üye ülke ile birlikte kurulan Çin Afrika İşbirliği Forumu'nun (FOCAC) Çin ve Afrika ülkeleri arasında Afrika Kalkınma Bankası tarafından 3 yıl için 60 milyar dolarlık, insan odaklı, müdahale içermeyen kazan-kazan işbirliğine dayanacağı belirtilmiştir. Bu miktarın yaklaşık 35 milyar dolarlık dilimini, kredi ve yardım paketi içermektedir (do Nascimento, 2020: 32). Çin özellikle Afrika ülkelerinde yürüttüğü projelere sağladığı bu krediler nedeniyle yeni sömürgecilikle ve gelişmekte olan ülkelere borç tuzağıyla itham edilmekte, karşıt görüş ise ilk kez Afrika ülkelerine bu kredilerle sanayi altyapısının kurulması imkânı verildiğini öne sürmektedir (Zepp-LaRouche, 2018: 21). Çin'in borç tuzağı olarak nitelendirilen bölgeye yönelik politikalarına karşılık, kredi faizi oranlarının Avrupa ülkelerine ve Dünya Bankasına kıyasla daha düşük olduğu değerlendirilmektedir (do Nascimento, 2020: 33).

Fakat Sri Lanka Hambantota, Pakistan Gwadar Limanları, Myanmar'da inşa edilen petrol boru hattına ilaveten Kenya Mombasa Limanının yine işletmesi Çin'e devredilmiştir. Çin toplam sekiz ülkede 15 terminalin işletmesini devralmış durumdadır (Yılmaz, 2021: 365). Bu limanlar şöyledir (Yılmaz, 2020b: 640):

“Belçika Anvers ve Zeebrugge Limanları, Mısır - Süveyş Kanalı Terminali, Türkiye - İstanbul'daki Kumport, Yunanistan'da Pire Limanı, Singapur'da Pasir Panjang Limanı, Hollanda - Rotterdam'da Euromax Limanı (Avrupa Kapısı olarak adlandırılan Avrupa'nın en büyük limanı), Birleşik Arap Emirlikleri - Abu Dabi'deki Khalifa Limanı, İtalya - Ligurya'daki Vado Limanı, Doğu Afrika - Cibuti Limanı ve Panama Kanalı (aynı zamanda burada Çin'in askerî üssü bulunmaktadır), Malezya - Malakka Boğazı'ndaki Kuantan Limanı, Çin'in işletmesini devraldığı diğer limanlardır.”

Borç tuzağı ve yeni finansal düzen tartışmalarıyla beraber; Avrasya, Avrupa Kara Köprüsü sonrası Dünya Kara Köprüsü fikri haline gelen KYG'nin Ortadoğu'da totaliter rejimlerin potansiyel bir

alternatifi olabileceği fikri sıkça belirtilmektedir (EIR, 2016: 25). Yemen’de Anglo Amerikan-Suudi politikalarına karşı İpek Yolu yatırımları bölgesel istikrar ve altyapının yeniden inşası için potansiyel bir alternatif olarak görülmektedir (EIR, 2016: 22). Bu görüşe göre; Suriye’nin yeniden inşasında, Mısır’ın İpek Yolu için ihtiyacı olan alt yapı yatırımlarının geliştirilmesinde, Suudi- Yemen çatışmasının durdurulmasında ekonomik gelişim için köprübaşı KYG ile geliştirilebilecektir (EIR, 2016: 25).

KYG ve Türkiye Projeleri

1981 yılında Türkiye’den Çin’e ilk resmî ziyaret Kenan Evren ve İlder Türkmen tarafından yapılmıştır. Türkiye Çin ilişkileri; 1990’lı yıllarda Uygur meselesinden dolayı durağanlaşmıştır (İkiz, 2019: 1690). Uygurlar meselesinin Çin jeo-ekonomisini etkileyecek yeni bir Talas meselesi olduğu fikri yaygın kanaattir. Çünkü Doğu Türkistan’ın uluslararası kamuoyu tarafından yeni bir Filistin meselesi olarak algılanması, Çin’in KYG’nde çerçevesini belirlediği post-küreselleşme tezlerini olumsuz etkileme potansiyeline sahiptir (Okur, 2017: 52) Türkiye-Çin ilişkilerinin yakın gelecekte de bu kaldıraçta şekilleneceği öngörülmektedir.

2015 yılında “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası”nın imzalanmasıyla Türkiye resmen projeye dâhil olmuştur (TMBB: 2017). Söz konusu muhtıradaki Türkiye’nin çok taraflı ulaştırma politikalarına dair kavramları kervansaray projesinde olduğu üzere uzun süredir geliştirdiğine atıf yapılmaktadır. Dış İşleri Bakanlığı’nın “Türkiye’nin Çok Taraflı Ulaştırma Politikası” görüşünde yer verdiği gibi Türkiye 2017 yılından çok öncesinde bölgesel ulaştırma koridorlarının geliştirilmesinde gerekli altyapı yatırımlarını yürütmeye başlamıştır (MFA; 2021). Türkiye Coğrafyasında yer alan çok taraflı ulaştırma projeleri; “TRACECA, Pan-Avrupa Taşıma Koridorları, Trans Avrupa Ulaştırma Ağı, Karadeniz Ekonomik Ağı, Ekonomik İş Birliği Teşkilatı Ağı, TEM Projesi, TER Projesi, Asya Otoyolu, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı ve Marmaray Projeleri”dir (Özkan, 2020: 357). Türkiye’nin KYG’ndeki önemi Yeni Avrasya Kara Köprüsü olarak tanımlanan kesintisiz demiryolu ağına kıyasla (Trans Sibiry) orta koridor olarak tanımlanan İpek Yolu ekonomik kuşağı üzerinde sahip olduğu jeo-stratejik konumundan dolayı 2.000 km daha az mesafeyle Avrupa ağına (Pekin’den Londra’ya kesintisiz demiryolu hattı) ulaşım imkânı vermesinden kaynaklanmaktadır (Yılmaz, 2020a: 5285). Türkiye’de Ankara-Sivas otoyolu, Bakü Tiflis Kars Demiryolu, kıtalararası taşımacılık açısından önem arz etmektedir (Stevens, 2018: 40). 2014 yılında tamamlanan İstanbul Ankara hızlı treni Çin’in deniz ötesi ilk tren projesidir (Yılmaz, 2020a: 5285). China Railway Construction Corporation, China National Machinery Import Export Corporation, Cengiz İnşaat ve IC İttaş İnşaat ortak girişimiyle başlayan ve Çin’den 750 milyon dolar krediyle inşa edilen İstanbul- Ankara hızlı tren hattı yine KYG orta koridorunun en önemli tamamlayıcı hattıdır (İnsamer, 2018: 7).

Hazar Denizi geçişi özelliğine sahip BTK Demiryolunun Lianyungand Limanından çıkan bir yükün, Azerbaycan Türkmenistan Türk Cumhuriyetleri aracılığıyla İstanbul Ankara hızlı tren hattı ile birleşerek Marmaray’ın ardından Bulgaristan, Avusturya, Almanya, Fransa ve Manş tüneliyle İngiltere’ye uzanacak hattı birleştirmesi ve bu yolla denizyoluyla yaklaşık 45 günde alınan mesafeyi 15 günde alması hedeflenmektedir (Özpay, 2018: 106). Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) ve raylı sistem geçiş özelliği olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile Marmaray ve Avrasya Tünelinin (Halkalı-Akyazı demiryolu ve Kınalı Otoyolu–Kuzey Marmara Otoyolu) bağlantısının yapılması hedeflenmektedir (Günay vd., 2019: 166). Jica-Japon Uluslararası İşbirliği Bankası, Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası ve Avrupa Yatırım Bankası tarafından finanse edilerek hayata geçirilen 76,6 km uzunluğunda raylı sistemler tarafından kullanılabilen dünyanın en derin tüp geçiti olma özelliğini taşıyan Marmaray (Marmaray.gov.tr) 29 Ekim 2013 Tarihinde faaliyete geçirilmiştir. 6 Kasım 2019 tarihinde Çin’den Londra’ya kesintisiz demiryolu ulaşımını hedefleyen China Railway Express yük treni Xian’dan Çekya’ya kat ettiği güzergâhta Bakü-Tiflis-Kars demiryolundan Türkiye’ye giriş yapmış, Erzincan ve Erzurum üzerinden Ankara’ya ulaşmış, Kocaeli ve Eskişehir üzerinden Marmaray’ı kullanarak Halkalı ve Çerkezköy üzerinden Kapıkule’ye ulaşmış ve Avrupa güzergâhına devam etmiştir (Özkan, 2020: 358). Anılan söz konusu projelerle birlikte İstanbul havalimanı, 1915 Çanakkale Köprüsü, Çinle ortak yürütülmesi planlanan Edirne’den Kars’a ve BTK hattına bağlantısı tamamlanacak Yüksek Hızlı Tren projesinin diğer tamamlayıcı güzergâhlarıyla (Ankara-Sivas, Sivas- Erzurum) birlikte KYG’nin orta koridorunda en önemli hat tamamlanmış olacaktır (Akdağ, 2019: 83).

Çin ZTE şirketinin 2016 yılında Ulak-4,5G ürünlerini küresel pazarlara açmak amacıyla NETAŞ'ın %48'lik hissesini, Çin bankası ICBC'nin Tekstilbank'ta GSD Holding'in %75'lik hissesini, İstanbul Ambarlı'da Türkiye'nin en büyük konteyner limanlarından Kumport Liman işletmesinin COSCO Pasifik şirketinin %65'lik hissesini ve e-Pazar yeri Trendyol'un Alibaba group tarafından yapılan satın almaları diğer önemli yatırımlardır (Sun, 2020: 89-90). Türkiye; Karadeniz ve Akdeniz'de bulunan 16 adet Ro-Ro hattı ile limanlar ve KYG entegrasyonu amacıyla; 3,8 milyar dolarlık bir maliyetle Doğu Akdeniz'de Mersin Limanı (konteyner aktarma merkezi), 870 milyon dolar maliyetle Batı Karadenizde Filyos limanı (kombine taşımacılık liman kompleksi), 1,24 milyar dolar maliyetle Ege'de Çandarlı Limanı (kombine taşımacılık aktarma merkezi) projelerini devam ettirmektedir (Chaziza, 2021: 43). Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Çevre Otoyolu işletmesi'nin yapımı için 2013 yılında alınan kredinin re-finansmanı yoluyla China Merchants Group Ltd çatısı altında faaliyet gösteren Çin şirketlerinin %51'lik hisse alımı talep edeceği ileri sürülmektedir (Bloomberg.com: 2021).

Birçok ülke gibi Türkiye de Çin ile yürütülen makro projelere karşılık ihracat ve ithalatta karşılıklı dengelerin sağlayamamış durumdadır (Yılmaz, 2020b: 26). Dört trilyon dolar olarak ifade edilen Çin pazarında Türkiye'nin payı 30 milyar dolarlık payla düşük seviyelerde seyretmektedir (İkiz, 2019: 1690).

KYG ve Türkiye İçin Öneriler

KYG'nin 1949 yılında Çin'in kurulmasından bugüne Afro-Avrasya'dan uluslararası sisteme sunulup somut olarak hayata geçen ilk kıtalararası proje olmasından kaynaklanan potansiyeli kabul edilmelidir. Fakat Türkiye; ABD'nin İpek Yolu Projesi, Rusya'nın Avrasya Ekonomik Birliği, Hindistan'ın Pamuk Yolu, Kazakistan'ın Nurlu Yol Programı, Moğolistan'ın Bozkır Yolu projeleri modelleri ve KYG'den daha önce Türkiye tarafından önerilen Kervansaray Projesi doğrultusunda KYG'ne kendi gündemiyle dâhil olmalıdır.

Bu doğrultuda Türkiye'nin; Almanya, Hindistan, Güney Kore, Japonya, İngiltere, Malezya, Pakistan ve Rusya'nın KYG'ne yaklaşımında uygulamada görülen risk algılamalarını göz önünde bulundurarak inşa edeceği çok taraflı ve bölgesel ölçekli altyapı yatırımları politikasının, Türkiye'nin jeopolitiği itibariyle önemli potansiyele sahip olduğu görülmektedir. Nitekim Avustralya ulusal çıkarlar nedeniyle 2021 yılı itibariyle KYG anlaşmalarını iptal etmiştir.

Türkiye'nin Afro-Avrasya'ya önerdiği ilk girişimi olan "Gelişen Sekiz Ülke (D-8) Ekonomik İşbirliği Teşkilatı" çok taraflı ulaştırma politikalarını destekleyen özel hedefle yeniden yapılandırılmalıdır. D-8 ülkeleri olan Endonezya, Malezya, İran, Nijerya, Pakistan, Bangladeş ve Mısır bir milyarı aşkın nüfusuyla ve KYG kapsamında her biri tek başına kritik önem ihtiva etmektedir.

İnşa edilmesi planlanan Kanal İstanbul Projesine Çin'in Avrupa'da ve Afrika'da yürüttüğü liman birliği anlaşmaları modeli doğrultusunda; Karadeniz'de planlanan lojistik limanlar, Filyos, Çandarlı ve Mersin Limanlarıyla birlikte deniz aşırı ülkelerde iş birlikleri dâhil edilmelidir.

KYG'nin ulaşım-iletişim yatırımlarıyla devam eden Çin tarzı küreselleşmenin dünya ülkelerinin sürdürülebilir olmayan toplam borcuna çözüm olabileceğine dair görüşler artmaktadır. Dünya Ekonomik Forumu tarafından da açıklanan büyük sıfırlama (great reset) önerileriyle birlikte söz konusu dönüşüm; Yeşil enerji, dijitalleşme ve altyapı yatırımları odaklı akıllı şehir projelerine dair fikirleri hızlandırmış durumdadır. NEOM Projesi, Taza Koom Projesi, Süveyş Kanalı Gelişim Projelerinde de görüldüğü gibi Türkiye'nin Afro-Avrasya'ya rol model teşkil edecek, disiplinlerarası tasarlanmış akıllı şehir projelerine ihtiyacı bulunmaktadır.

Deniz yoluna kıyasla yarı yarıya taşıma süresini kısaltması ve bölgesel çatışma riskleri barındırmaması nedeniyle Türkiye'nin de orta koridor kuşağında yer aldığı demiryolu güzergâhı KYG'nde kritik öneme sahiptir. Orta koridorun Türkiye bağlantısında yer alan Edirne-Kars hızlı tren hattında; Türkiye-Çin dış ticaret açığının azalması amacıyla lojistik şehirleri kurulmalıdır. Khorgas modeli doğrultusunda kurulacak söz konusu bölgeler tarım-e-ticaret entegrasyonunu mümkün kılacaktır.

Tarihi Kral Yolu'ndan hareketle Kömürhan Köprüsü bağlantısıyla İzmir-Tahran otobanı; Ege ve Akdeniz liman ticaretiyle Hazar bölgesi yük aktarma potansiyelini entegre edebilir.

İsrail’de Red-Med demiryolu projesiyle görünür hale gelen Körfez ülkelerinin Süveyş’e alternatif güzergâh oluşturma çabaları bulunmaktadır. KYG orta koridoru Türkiye bağlantısında yer alan Bakü Tiflis Kars tren hattıyla entegrasyonu planlanan Edirne-Kars güzergâhındaki bağlantı noktalarıyla (Sivas-Erzincan-Erzurum) Körfez ülkeleri bağlantısını sağlayacak potansiyel projeler gündeme getirilmelidir.

Türkiye; Çin’in yeni Talas’ı olarak tanımlanan Doğu Türkistan meselesinin, Çin tarzı küreselleşmeyi özellikle Covid-19 salgını sonrası Sinofobiye evirme potansiyelini göz önünde bulundurmalıdır. Çin’in Türk Cumhuriyetleri üzerindeki baskısının neden olacağı sosyo-demografik ve sosyo-ekonomik gelişmeleri ve Çin’in KYG kapsamında birbirinden farklı kıtalarda yürüttüğü sofistik projeleri daha yakından takip etmek amacıyla dünyada gittikçe artan Konfüçyüs Enstitüleri de dikkate alınarak Sinofobi ve Sinoloji temalı Araştırma Merkezleri kurulmalıdır.

Türkiye; Afrika kıtasında Sudan, Somali ve Libya ile işbirliği halinde yürüttüğü yatırımlara ULAK projesini dâhil etmelidir.

Çin’in Türkiye’de özellikle liman ve bağlantılı demiryolları işletmeleri özelleştirmelerinde gelecekteki potansiyel girişimleri; borç tuzağı diplomasisi olarak nitelendirilen uygulamalar göz önünde bulundurulurken değerlendirilmelidir.

Kaynaklar

- Akbulut Özpay, G. (2018). “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Türkiye Açısından Jeopolitik Önemi”. *Marmara Coğrafya Dergisi*. (37), 103-111. DOI: 10.14781/mcd.386163.
- Akdağ, Z. (2019). “Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemi “. *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*. 9 (1), 65-96. DOI: 10.20493/birtop.558276.
- Alff, H. (2017). “Geopolitics and inter-actor relations: reflections on China’s rise in Asia”. *Critical Asian Studies*. 49 (3), 465-471, <https://doi.org/10.1080/14672715.2017.1339527>.
- Alperen, Ü. (2018). “Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Çin’in Orta Asya Politikası”. *Bilge Strateji*. 10 (19), 17-38.
- Asker, A., ve Koyuncu, M. C. (2021). “Çin’in Enerji Güvenliği Politikası: Kuşak Yol İnisiyatifi ve Avrasya’da Yeni Büyük Oyun”, *Avrasya İncelemeleri Dergisi*. 10 (1), 203-208.
- Aydın, F. (2018). Uluslararası Sempozyum Çin’in Yükselişi Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. *Bildiriler Kitabı*. Ed. S. Afacan ve H. Karali. Ankara: Çankaya.
- Bekturganov, N. S. (2018). “The Eurasian Canal and The New Silk Road”. *Executive Intelligence Review*, 45 (28), 41-45, <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bsu&AN=131048799&site=ehost-live>.
- Besada, H. ve Salam, J. (2017). “The New Silk Road: China’ Energy Policy and Strategy in the Mena Region”. *Studies in Business & Economics*. (18181228), 20 (1), 35-57.
- Billington, M. (2015). “Xi Jinping’s New Silk Road: Reviving Confucian Culture”. *Executive Intelligence Review*. 42 (15), 30-41.
- Bocutoğlu, E. (2017). “Çin’in Bir Kuşak-Bir Yol Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler”. *International Conference On Eurasian Economie Session 1C Bölgesel Çalışmalar*. 265-268.
- Campbell, C. (2017). “The New Silk Road”. *TIME Magazine*. 190 (20), 44-51.
- Chaziza, M. (2021). “China’s New Silk Road Strategy and the Turkish Middle Corridor Vision”. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*. 15:1, 34-50.
- Contessi, N. (2012). “The New Silk Road Diplomacy: China’s Central Asian Foreign Policy Since The Cold War”. *Central Asian Survey*. 31 (1), 99-100, <https://doi.org/10.1080/02634937.2011.603248>.
- Crandall, R. E.; Crandall, W. R. (2017). “The New Silk Roads: Prosperity or Peril?”. *ISE: Industrial & Systems Engineering at Work*. 49 (11), 28-33.

- Çelik, K. E.; Erol, M. S. (2019). “Kuşak-Yol Girişimi Bağlamında ABD’nin İran Politikasının Analizi”. *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*. 3 (2), 11-41.
- Dere, S.; Öncü, S. (2018). “Stratejik Kalıcılık: Asya-Pasifik Ekseninde ABD’nin Menbiç Politikası”. *Econder Uluslararası Akademik Dergi*. 2 (2), 349-381.
- Dimitrijevic, D. (2018). “New Silk Road: Achievements & Prospects Of Serbia-China Economic Cooperation”. *Executive Intelligence Review*. 45 (28), 34-38, <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bsu&AN=131048797&site=ehost-live>.
- Dimitrijević, D. (2017). “Chinese Investments in Serbia-A Joint Pledge for the Future of the New Silk Road”. *Baltic Journal of European Studies*, 7 (1), 64-83, <https://doi.org/10.1515/bjes-2017-0005>.
- do Nascimento, L. G. (2020). “The Beijing Consensus and The New Silk Road in Africa: Chinese Investments in New Disputes of Hegemony”. *Conjuntura Internacional*. 17 (1), 27-38, <https://doi.org/10.5752/p.1809-6182.2020v17n1p27-38>.
- Dong Yan, Chen Yujie, Zhou Xiaoyan, Zhang Xue. (2015). “New Waves along The Maritime Silk Road”. *China Pictorial*. 801, 12-14.
- Doster, B. (2018). Uluslararası Sempozyum Çin’in Yükselişi Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. *Bildiriler Kitabı*. Ed. S. Afacan ve H. Karali. Ankara: Çankaya.
- Duran, H.; Yılmaz, K. K. (2011). “Devi Bağlayan Bağlar: Çin’in Orta Asya Enerji Kaynaklarındaki Çıkarı”. *Avrasya Ekonomileri Üzerine Uluslararası Konferans*, 39.
- EIR (2016). EIR World Land-Bridge Report Become National Events. *Executive Intelligence Review*. 43 (21), 22-23.
- Eralp, İ. (2018). “Çin’in 21. Yüzyıl Stratejisi: Kuşak, Yol Girişimi ve Türkiye”. *Türkiye Günlüğü*. 138 (2), 6-24.
- Executive Intelligence Review, (2016). “Critical Role of Egypt to Bring The New Silk Road to Africa”. Konferans Bildirisi, EIR Yayını, 43 (14), 24-30, <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bsu&AN=117564444&site=ehost-live>.
- Fallon, T. (2015). “The New Silk Road: Xi Jinping’s Grand Strategy for Eurasia”. *American Foreign Policy Interests*. 37 (3), 140-147, <https://doi.org/10.1080/10803920.2015.1056682>.
- Firdous, T.; Dar, F. A. (2014). “The New Silk Road”. *Journal of Central Asian Studies*. 21 (1), 69-79.
- Frankopan, P. (2018). *İpek Yolu Alternatif Dünya Tarihi*. İstanbul: Pegasus Yayınları.
- FRPT (2019). *In Sri Lanka, The New Chinese Silk Road is a Disappointment*. Infrastructure Snapshot, 29-30.
- Fulton, J. (2020). China-Saudi Arabia Relations Through the ‘1+ 2+ 3’ Cooperation Pattern. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*. 14 (4), 516-527.
- Gong, X. (2014). “Building of the New “Maritime Silk Road”: Its Constraints and Prospects”. *Journal of East Asia & International Law*. 7 (1), 235-242.
- Gökten, K. (2018). “Hindistan’ın Bir Kuşak Bir Yol Girişimine Ekonomik ve Stratejik Yaklaşımı Üzerine”. *FSCONGRESS 2018*, 38.
- Günay, E.; Çetiner, S.; Sevinç, S.; Kütükçü, E. (2019). “Tarihi İpek Yolundan Modern İpek Yolu Projesine: Türkiye-Çin Ekonomik İş birliği Çerçevesinde Orta Koridor ile Kuşak ve Yol Girişimi”. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 9 (2), 157-175.
- Güneş, M. (2019). “Çin Kendi Halkını Dang’an Modeli ve Diğer Halkları Bir Kuşak Bir Yol Projesi ile Nereye Götürüyor”. *II. Uluslararası Kahramanmaraş Yönetim Ekonomi ve Siyaset Kongresi*, 795-806.
- Gürkaynak, M.; Doğan, D. (2019). “Malezya’nın Güney Çin Denizi Stratejisi ve Mahathir Doktrini”. *Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 3 (3), 323-337.

- Hıdırov, S. (2019). *Demiryolu Altyapı Yönetiminde Güvenilirlik, Bulunabilirlik ve Sürdürülebilirlik Analiz Tekniklerinin Kullanılması*, Sakarya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi, Sakarya.
- Ibanescu, A. P. (2015). “Afghanistan Post-2014. The United States’ New Silk Road and Energy Benchmarks”. *Studia Securitatis*. 9 (1), 7-15, <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=e5h&AN=102282056&site=ehost-live>.
- İkiz, A. (2019). “Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye’ye Olası Etkileri”. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*. 18 (72), 1688-1700.
- İNSAMER (2018). *Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi Raporu*. İstanbul: İHH Yayını.
- Kaczmarek, M. (2017). “Non-Western Visions of Regionalism: China’s New Silk Road and Russia’s Eurasian Economic Union”. *International Affairs*. 93 (6), 1357-1376, <https://doi.org/10.1093/ia/iix182>.
- Karamurtlu, B. (2020). “Kuşak Yol Projesi Bağlamında Çin Halk Cumhuriyeti’nin Küresel Hegemonya Girişimi”. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*. 3 (6), 54-81.
- Karlık, A. (2017). Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Yumuşak Gücü. *I. Uluslararası İnsan ve Toplum Bilimleri Kongresi*. (Ed. G. B. Durgun ve T. Korkmaz). Ankara: Gazi Üniversitesi Matbaası.
- Keeling, D. J. (2013). “A Picture is Worth 1000 Words: Vladivostok and Russia’s New Silk Road”. *American Geographical Society’s Focus on Geography*. 56 (4), 144-145, <https://doi.org/10.1111/foge.12023>.
- Kılıç, B. (2021). “Çin’in Kuşak ve Yol Girişiminin Türkiye’nin Turizmine Beklenen Olası Yansımaları”. *The Journal of Academic Social Sciences*. 113, 121-134.
- Miller, T. (2019). *China’s Asian Dream : Empire Building Along the New Silk Road*. Zed Books, <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=e000tww&AN=2257042&site=ehost-live>.
- Nichols, R. K.; Mumm, H. C.; Lonstein, W. D.; Carter, C.; Hood, J. P. (2019). Chinese UAS Proliferation along New Silk Road Sea/Land Routes. *Unmanned Aircraft Systems in the Cyber Domain*.
- Okur, M. A. (2017). “Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygular”. *Akademik Hassasiyetler*. 4 (8), 45-55.
- Okur, M. A.; Aydın, F. (2018). “Kuşak ve Yol Projesi ve Avrupa’nın Türkistan Politikası”. *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum Eğitim Bilimleri ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*. 7 (20), 315-327.
- Omonkulov, O. (2020). “Kuşak ve Yol Projesi Bağlamında Çin-Orta Asya İlişkileri”. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*. 4 (1), 45-115.
- Oral, F. (2021). “Kuşak Yol Girişimi Bağlamında İsrail’in Red-Med ve Bölgesel Barış İçin Demiryolu Projeleri”. *Anka Sam Stratejik Bakış*. 20 (68), 1-10.
- Ovalı, S. (2015). “Traceca Projesi ve Türkiye”. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*. (1), 152-170.
- Özdaşlı, E. (2015). “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri”. *Electronic Turkish Studies*, 10 (14), 579-596, <https://doi.org/10.7827/TurkishStudies.8879>.
- Özgen, C. (2019). “Türkiye’nin Deniz Aşırı Üs Kurma Girişimleri: Tespitler ve Geleceğe Yönelik Öneriler”. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*. 8 (2), 381-408. DOI: 10.28956/gbd.646388.
- Özkan, Ö. (2020). “Marmaray Hattı’nın Bir Kuşak Bir Yol Kapsamında Değerlendirilmesi”. *Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi*. 15 (60), 353-362.
- Peterson, A. (2008). “Africa’s Silk Road: China and India’s New Economic Frontier”. *Africa Today*. 54 (4), 91-93, <https://doi.org/10.2979/AFT.2008.54.4.91>.
- Rykov, P. V.; Zehong, L. (2015). “Development of Urban Agglomerations of the Republic of Kazakhstan in Conditions of the Formation of the New Silk Road”. *Journal of Resources & Ecology*. 6 (2), 101-105, <https://doi.org/10.5814/j.issn.1674-764x.2015.02.006>.

- Sabancı, T. (2018). “Yeni İpek Yolu Projesi: Tarihi Olanla Benzerlikleri ve Hakkındaki Bazı Çalışmaların Kısa Bir Değerlendirmesi”. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*. 1 (2), 1-19.
- Sağdıç, H. (2019). “Kazakistan’da 2019 Cumhurbaşkanı Erken Seçimi ve Sonrasında Yaşananlar”. *International Journal of Volga-Ural and Turkestan Studies*. 1 (2), 177-207.
- Sarvari, B.; Szeidovitz, A. (2016). “The Political Economics of the New Silk Road”. *Baltic Journal of European Studies*. 6 (1), 3-27, <https://doi.org/10.1515/bjes-2016-0001>.
- Shixiu, B. (2014). “China’s Silk Road: Pathway to a New Human Civilization”. *Executive Intelligence Review*. 41 (38), 11-14.
- Smulian, M. (2017). “Tailoring the new Silk Road”. *Planner*. 18-21.
- Spohr, K.; Ajeti, F. (2020). “China’s new Silk Road”. *New Statesman*. 149 (5514), 20.
- Stevens, C. (2018). “Travelling the new Silk Road”. *Geographical*. 90 (12), 36-41.
- Sun, S. (2020). *Çin Halk Cumhuriyetinden Türkiye’ye Yapılan Doğrudan Yatırımların Belirleyicileri*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Tutar, Ö. Ü. F. K.; Koçer, F. Ş. B. (2019). “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol”. *Sciences*. 5 (17), 618-626.
- van Noort, C. (2020). “Strategic Narratives of the Past: An Analysis of China’s New Silk Road Communication”. *Global Society: Journal of Interdisciplinary International Relations*. 34 (2), 186-205, <https://doi.org/10.1080/13600826.2019.1674251>.
- Vital Speeches (2017), *International The New Silk Road: Work Together to Build The Silk Road Economic Belt and The 21st Century Maritime Silk Road*. 9 (7), 201-205.
- Wang, W. (2019). “The Potential of the New Silk Road for Europe”. *Executive Intelligence Review*. 46 (46), 24-26.
- Weitz, R. (2015). “U.S. New Silk Road Initiative Needs Urgent Renewal. Central Asia”. *Caucasus Analyst*. 17 (4), 7-10.
- Yıldırım, S. (2018). Uluslararası Sempozyum Çin’in Yükselişi Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. *Bildiriler Kitabı*. Ed. S. Afacan ve H. Karali. Ankara: Çankaya.
- Yıldız, Ç. (2018). Uluslararası Sempozyum Çin’in Yükselişi Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. *Bildiriler Kitabı*. Ed. S. Afacan ve H. Karali. Ankara: Çankaya.
- Yılmaz, S. (2020a). “Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye’ye Etkisi”. *OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*. 16 (32), 5274-5301.
- Yılmaz, S. (2020b). “Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi”. *Iğdir University Journal of Social Sciences*. (4).
- Yılmaz, S. (2021). “Bir Kuşak Bir Yol Projesi Bağlamında Afrika Ülkelerini Bekleyen Muhtemel Tehlikeler”. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*. 20 (77), 356-368.
- Yusuf, A. A.; Alkan, M. N. (2020). “Afrika Boynuzu’nda Politik ve Ekonomik Bir Güç Olarak Çin Halk Cumhuriyeti”. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*. 4 (2), 218-253.
- Zepp-LaRouche, H. (2015). “The Need for Global Public Works: The New Silk Road Becomes the World Land-Bridge”. *Executive Intelligence Review*. 42 (49), 24-32.
- Zepp-LaRouche, H. (2016a). “The Silk Road as the New Paradigm for All Mankind”. *Executive Intelligence Review*. 43 (10), 6-10.
- Zepp-LaRouche, H. (2016b). “The New Silk Road Concept, Facing the Collapse of the World Financial System”. *Executive Intelligence Review*. 43 (48), 5-15.
- Zepp-LaRouche, H. (2016c). “Is Germany Smart Enough To Seize The New Silk Road Opportunity?” *Executive Intelligence Review*. 43 (36), 5-8.

Zepp-LaRouche, H. (2016d). “The New Silk Road Shows the Way”! *Executive Intelligence Review*. 43 (34), 3-6.

Zepp-LaRouche, H. (2018). “It’s Now or Never for the New Silk Road”! *Executive Intelligence Review*. 45 (46), 2025.

Zepp-LaRouche, H. (2019). “Italy’s Cooperation with the New Silk Road Shows Europe the Way to the Future”. *Executive Intelligence Review*. 46 (12), 10-12.

<https://www.france24.com/en/20190324-sri-lanka-new-chinese-silk-road-disappointment-economy-debt-italy-france-investment> (e.t.: 29 Mart, 2021).

<https://www.tim.org.tr/tr/haberler-turkiyeden-cine-ilk-ihracat-treni-yola-cikti> (e.t.: 15 Mayıs, 2021).

<http://turkish.cri.cn/1781/2019/07/16/1s199013.htm> (e.t.: 10 Nisan, 2021).

<https://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0673.pdf> (e.t.: 14 Nisan, 2021).

https://www.mfa.gov.tr/turkiye_nin-cok-arafl-ulaftirma-politikasi.tr.mfa (e.t.: 9 Nisan, 2021).

<http://marmaray.gov.tr/marmaray-hakkinda/> (e.t.: 14 Mayıs, 2021).

<https://archive.is/W4Ngb#selection-1899.11-1899.80> (e.t.: 11 Nisan, 2021).

<https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/abd-cin-hattinda-sikisan-israil-dis-politikasi/1392138> (e.t.: 18 Nisan, 2021).

<https://natoassociation.ca/bridging-eurasia-the-new-silk-road/> (e.t.: 20 Mart, 2021).