

Uluslararası İlişkiler Karmaşasında Koridorlar Savaşı

In the Chaos of International Relations: The War of the Corridors

*Mustafa ÖZALP**

Başvuru Tarihi: 31.05.2024

Kabul Tarihi: 22.11.2024

Makale Türü: Araştırma Makalesi

Özet

Geçmişten günümüze sürdürülebilir büyüme ve kalkınma devletler için hayati öneme sahiptir. Büyüme ve kalkınmanın devamlılığı için de ithalat ve ihracat döğüsünün; güvenli kaynaklardan, güvenli koridorlardan/güzergâhlardan ve makul fiyata gerçekleştirilebiliyor olması gerekir. Bu sebeple ticaret koridorlarının güvenliği, hangi ülkelere sınırdaş olduğu, malların daha makul fiyata ve daha hızlı ulaştırılabilmesi için mesafenin yakınlığı çok önemlidir. 21. Yüzyılın ilk çeyreğini yaşadığımız bu günlerde, dünya çok büyük değişim, dönüşüm ve buhranlı günlerden geçmektedir. Diğer bir ifadeyle dünya büyük bir doğumun arifesinde olup, adeta sancılar çekmektedir. ABD'nin eski gücünde olmaması, Çin'in yükselişi, orta ölçekli birçok güç merkezinin ortaya çıkışı başta olmak üzere; enerji, göç, gıda su, iklim değişikliği ve küresel ısınma gibi problemler sarmalı, dünyanın sancılarını daha da arttırmaktadır.

Günümüzde devletler birbirlerine karşı üstünlük sağlayabilmek ve birbirleri üzerinde hâkimiyet kurabilmek için ticaret güzergâhlarının kontrolünü ele geçirmeye çalışmaktadırlar. Sebebi ise büyüme ve kalkınmanın can damarı olan ithalat ve ihracat dünküsünü baltalamaktır. Diğer bir ifadeyle bir devlet, rakip/hasım olarak gördüğü diğer bir devleti ekonomik olarak çökertebilmek için o devletin can damarı olan ithalat-ihracat döğüsünün gerçekleştiği, güzergâhlar üzerinde hâkimiyetini arttırmaya çalışmaktadır.

* Doç. Dr. Yozgat Bozok Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü,
mustafa.ozalp@yobu.edu.tr ORCID:0000-0002-7311-6173

Bu araştırmanın temel konusu; Kuşak Yol Projesi, Kalkınma Yolu Projesi, Zengezur Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Koridoru ve Arktik denizi gibi uluslararası ticaret güzergâhlarının, uluslararası ilişkiler karmaşasında ne tür gerginliklere sebebiyet verdiği ve ne tür savaflara yol açabileceğine ilişkindir.

Anahtar Kelimeler: Koridorlar Savaşı, Güvenlik, Ticaret, Çin, ABD, Rusya ve Türkiye

Abstract

Sustainable growth and development are of vital importance for states from past to present. In order for growth and development to continue, imports and exports must be realized from secure sources, through secure corridors/routes and at reasonable prices. For this reason, the security of trade corridors, which countries they border, and the proximity of the distance are very important for faster and more affordable transportation of goods. In the first quarter of the 21st century, the world is going through a period of great change, transformation and crisis. In other words, the world is on the eve of a great birth and is in the throes of labor. The US is no longer the power it once was, the rise of China, the emergence of many medium-sized power centers, and the spiral of problems such as energy, migration, food and water, climate change and global warming are exacerbating the world's pains.

Today, states are trying to take control of trade routes in order to gain superiority and dominance over each other. The reason is to undermine imports and exports, which are the lifeblood of growth and development. In other words, a state tries to increase its dominance over the routes where the import-export cycle, which is the lifeblood of that state, is provided, in order to economically collapse another state, which it sees as a competitor/rival.

In this context, the main topic of this research is about how international trade routes such as the Belt and Road Initiative, the Development Road Initiative, the Zangezur Corridor, the China-Pakistan Corridor, the India-Middle East-Europe Corridor and the Arctic Sea have caused tensions in the complexity of international relations and what kind of wars they may lead to.

Keywords: War of Corridors, Security, Trade, China, USA, Russia and Turkey

Giriş

Geçmişten günümüze devletlerin birbirlerine karşı üstünlük sağlamalarında dünyanın önemli

kavşaklarında bulunan kara, deniz, demir, tünel ve otoyolların önemi çok büyüktür. Bir devletin önce bölgesel güç olabilmesi, daha sonra da küresel bir güç olup, süper güç ve/veya başat güç konumuna erişebilmesi için *birincisi*; ürettiği mal, hizmet ve sermaye ile kendi hinterlandında bulunan halka yetebilmesi gerekir. *İkinci* en önemli husus ise üretilen bu mal, hizmet ve sermaye fazlasının dünyanın diğer bölgelerine sorunsuz bir şekilde ihraç edilebiliyor olması gerekir. Günümüz liberal, kapitalist ekonomik sistemde; ithalat ve ihracat döngüsü arasında bazen tek taraflı bağımlılık, bazen de karşılıklı bağımlılıklar vardır. Diğer bir ifadeyle dünyanın küçülerek, kocaman bir köy haline geldiği liberal ekonomik sistemin döngüsü; devletler, milletler, bölgeler ve kıtalar arasındaki ithalat ve ihracat akışkanlığı ile sağlanmaktadır. Bir devletin büyüyüp, bölgesel ve küresel bir güç konumuna erişip, dünya hegemonyasını eline geçirebilmesi için o devletin ürettiği mal, hizmet ve sermayenin bölgeler ve kıtalar arasındaki, ithalat ve ihracat döngüsüne ilişkin akışkanlığında her hangi bir aksama yaşanmaması gerekir. Ticaret güzergâhları üzerinde hâkimiyet sağlayan bir devlet, çok büyük oranda dünya hegemonyasını da ele geçirmiş demektir.

Selçuklu ve Osmanlı İmparatorluğunun kuruluş ve yükselişlerinde; Anadolu coğrafyasının, Çin ve Hindistan'dan başlayarak, Avrupa'ya doğru ipek ve baharat başta olmak üzere pek çok ürünün, Anadolu üzerinden, Doğu-Batı yönlü ithalat ve ihracatının sağlanıyor olmasında çok büyük önem taşımıştır. 15. Yüzyılın başından itibaren pusulanın bulunması ve sonraki yıllarda daha sağlam gemilerin yapılmasıyla, “Tarihi İpek Yolu’nun ana geçiş güzergâhı olan Anadolu” yavaş yavaş önemini kaybetmeye başlamıştır. Sanayi devrimin başlangıcı olarak adlandırılan, kömürün yakılması sonucunda buharlı gemilerin yapılması, geçiş güzergâhı olan Anadolu coğrafyasının önemini daha da azaltmıştır. Bunun sonucunda ise Osmanlı imparatorluğu büyük gelirler elde ettiği, “Tarihi İpek Yolu” üzerinden, eskisi gibi gelir elde edememeye başlamıştır. Özetle Osmanlı İmparatorluğu’nun ekonomik olarak çöküşünde pusulanın bulunması, bunun sonucunda farklı ticaret güzergâhlarının keşfedilmesi (Ümit Burnu, Macellen Boğazı gibi), daha sağlam ve hızlı gemilerin yapılması en büyük etken olmuştur.

Bir ülkenin sürdürülebilir büyüme ve kalkınmasını daimi kılabilmesi için üç önemli husus vardır:

-*Birincisi* daima üretimin olması,

-*İkincisi* bu üretilen malların da daima ihraç ediliyor olması ve

-*Üçüncü* altın husus ise üretilen mal, hizmet ve sermayenin; kesintisiz ve güvenli güzergâhlardan, tüketicilere ulaştırılabiliyor olması gerekir.

Ticaretin en önemli altın kuralı, malların bir noktadan başka bir noktaya nakli sürecinde “*güvenliktir*”. İlgili noktalar arasındaki güvenlik, devletlerarası ilişkilerde güç yoluyla sağlanır. Bu güç zaman zaman

yumuşak güç olabildiği gibi zamana zaman da sert güçtür.

21. yüzyılın ilk çeyreğini yaşadığımız bu yıllarda, devletlerarasındaki güç yarışı neredeyse tamamen ticaret güzergâhları ve koridorlar üzerinden yürütülmektedir. Çin'in 2013 yılında Kazakistan'da ilan ettiği "Kuşak Yol Projesi", özellikle ABD ve Çin arasında büyük güç yarışlarına ve/veya hegemonya savaşlarına sahne olmaktadır. Çin; Kuşak Yol Projesi ile kendi mallarını, daha makul fiyata ve daha hızlı bir şekilde, Batı'ya ulaştırmanın gayreti içerisinde. Özellikle ABD başta olmak üzere birçok Batılı ülke ise Çin'i ekonomik olarak durdurabilmek için Çin'in Kuşak Yol Projesi güzergâhında bulunan; yollar, tüneller, deniz geçişleri ve koridorlar üzerindeki hâkimiyetlerini, Çin'e kaptırmamaya çalışmaktadırlar. Bu kapsamda Çin ise yaklaşık 150 ülkede çeşitli demir yolları, karayolları, tüneller ve limanlar inşa etmeye devam etmektedir (Armstrong, 2023).

Çin ve ABD arasında yaşanan, adım adım büyük bir bölgesel ve küresel savaşa dönüşme riski yüksek olan gerilimin temeli; Çin'in, kendi mallarını Kuşak Yol Projesi ile aşağıdaki güzergâh ve/veya koridor rotaları üzerinden Batı'ya ihraç etmek istemesidir. Bu rotaların:

- Birincisi Arktik üzerinden Batı'ya doğru,
- İkincisi Orta Asya'daki Fergana vadisi ve Hazar Denizi üzerinden geçerek, Rusya'ya,
- Üçüncüsü yine Orta Asya başta olmak üzere Kafkaslar ve Anadolu coğrafyası üzerinden Batı'ya,
- Dördüncüsü Pakistan üzerinden Akdeniz'e, oradan Batı'ya,
- Beşincisi ise Asya Pasifik'ten başlayıp, Süveyş Kanalı'na, oradan da Akdeniz üzerinden Batı'ya ulaşması doğrultusundadır.

ABD 2023 yılında Hindistan'da yapılan G20 Liderler Zirvesi'nde, Kuşak ve Yol Projesi'ne alternatif olarak IMEC (India–Middle East–Europe Economic Corridor) yani Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru'nu inşa etmek istediğini duyurmuştur (Korkmaz, 2023, AA). Türkiye ise 2024 yılının Nisan ayında, Irak'ın Basra Körfezi'ndeki Fav Limanı'ndan başlayarak, Türkiye'den geçip, oradan da Batı'ya doğru uzanacak; üzerine hızlı tiren, demir yolları ve enerji nakil hatlarının inşa edileceği "Kalkınma Yolu Projesi'ni" dünyaya duyurmuştur (Duran, 2024, AA).

Yukarda da görüldüğü gibi bölgeler ve kıtalar arasında, malların taşınabilmesi için birçok ticaret güzergâhı ve/veya koridorlar bulunmaktadır. Bu koridorlar ise birbirleriyle rekabet halindedirler. Bu rekabetteki en büyük avantaj ise malların hızlı ve güvenli bir şekilde ithalat ve ihracatının sağlanmasıdır. Bir koridor ve/veya ticaret güzergâhı malların A noktasından, B noktasına ulaştırılması hususunda ne kadar kısa ise maliyetler de o oranda azalmaktadır. Güzergâh uzadıkça yakıt ve

sigortalama maliyeti arttığı gibi malların üreticiden tüketiciye ulaşma süresi de artmaktadır. Dijital teknoloji çağında hızlı erişim, çok büyük önem taşımaktadır.

Günümüzde devletler birbirlerine karşı gerek üstünlük sağlayabilmek, gerekse birbirleri üzerinde hâkimiyet kurabilmek için ticaret güzergâhlarının kontrolünü ele geçirmeye çalışmaktadırlar. Bu durum ise uluslararası ilişkiler karmaşasında; Zengezur Koridoru, Süveyş Kanalı, Babül Mendep Boğazı, Hürmüz Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Arktik denizi üzerinden koridorlar savaşının yaşanmasına sebebiyet vermektedir.

En büyük koridor savaşı buzulların erimesine paralel olarak ortaya çıkan, Arktik bölgesindeki deniz geçiş güzergâhları üzerinden yaşanmaktadır. Sebebi ise Arktik bölgesindeki deniz yetki alanlarının paylaşımına dair uluslararası hukuki belirsizliklerin varlığıdır. İklim değişikliğiyle birlikte Arktik bölgesi ticari olarak daha aktif kullanılmaya başlanmıştır. Bu durum ise hangi ülkenin nereden, hangi şart ve koşullarda geçmesi gerektiğine ilişkin, hukuksal boşlukları beraberinde getirmekle birlikte, bu bölgedeki enerji rezervlerinin paylaşımına dair kavgayı da ortaya çıkarmıştır.

“Bu araştırmanın temel konusu” yukarıda sayılan devletler, bölgeler ve kıtalar arasındaki geçiş güzergâhlarının veya koridorların günümüz uluslararası ilişkiler karmaşasında ne tür kamplaşma ve gerilimlere sebebiyet verdiği ilişkindir. Bununla birlikte bu kamplaşma ve gerilimlerin uluslararası ilişkiler karmaşasında, bölgesel ve küresel boyutta büyük savaş veya savaşlara sebebiyet verme olasılıkları incelenmeye çalışılmıştır.

Kalkınma Yolu Koridoru

22 Nisan 2024 yılında Türkiye, Irak, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri arasında Kalkınma Yolu Projesi'nin yapımına yönelik dördü mutabakat zaptı imzalanmıştır. Irak'ın Basra Körfezi'ne çıkışı olan, Fav limanından başlayarak Türkiye'ye, oradan da Batı'ya doğru yapılması planlanan otoyol ve yüksek hızlı demir yoluyla birlikte, enerji nakil hatlarının geçeceği koridor, “Kalkınma Yolu Projesi” olarak adlandırılmaktadır (Ekonomist, 2024). Bu koridor hem Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, hem de Irak Başbakanı Muhammed Şiya es-Sudani tarafından “Yeni İpek Yolu” olarak da duyurulmuştur.

Harita 1: Kalkınma Yolu Projesi

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024

Üç tarafı denizlerle kaplı olan Türkiye, coğrafi konumunun sağlamış olduğu avantajdan dolayı; yerküre üzerinde adeta Doğu ve Batı arasında köprü konumundadır. Bu konum Asya Pasifik ile Atlantik arasında ithalat ve ihracatın transferi bakımından en kısa güzergâh olmakla birlikte en güvenli geçiş ülkesidir. Güvenliğin ticari transferde “altın kural” olduğu yadsınamaz bir gerçektir. Rusya-Ukrayna savaşından dolayı Çin mallarının; Orta Asya, Hazar Bölgesi’ni geçerek Rusya ve Ukrayna-Belarus üzerinden Batı’ya taşınması oldukça risklidir. Asya Pasifik’ten gelen gemilerin, Batı’ya geçişinde kullanmış olduğu en önemli güzergâhlardan, Süveyş Kanalı ve Babül Mendep boğazları ise gerek Filistin-İsrail çatışmasından, gerekse Orta Doğu’nun çeşitli sorunlarından dolayı gün geçtikçe güvensiz hale dönüşmektedir. Nitekim Yemen ve Cibuti açıklarında buluna Aden Körfezi’nde zaman zam ticari gemiler, Husiler tarafından saldırılara uğramaktadır.

Kalkınma Yolu Projesi kapsamında 1200 kilometre karayolu ve demir yolu yapılması öngörülmektedir. Ümit Burnu’ndan geçen bir gemi 45 günde, Süveyş Kanalı’ndan geçen bir gemi 35 günde seyahat süresini tamamlarken, Kalkınma Yolu’nun inşası bittiğinde seyahat süresi 25 güne inecektir (Ekonomist, 2024). Kalkınma Yolu’nun Irak toprakları içerisinde geçeceği kentler Basra, Divaniye, Nəcəf, Kerbela, Bağdat ve Musul gibi önemli şehirleridir. Bu yol Türkiye’nin, Şırnak sınırında bulunan Ovaköy’e bağlanacaktır.

Orta Doğu’nun en büyük limanı olma özelliğini taşıyan Fav Limanı’nın yapımına ilişkin çalışmalar 2005 yılında başlamış fakat Irak’ın çeşitli istikrarsızlık dönemlerinden geçmesinden dolayı inşası oldukça uzun sürmüştür. ABD’nin bölgede gücünün zayıflamasına, paralel olarak Irak merkezi

hükümetinin ülke içerisindeki otoritesi artmıştır. Bu durumda sonucunda ise, Fav Limanı'nın inşasına yönelik çalışmalar hız kazanmıştır. Irak makamları Fav'ın yapımına ilişkin 2014 yılında Dünya Bankası ile bir kredi anlaşması imzalamıştır. Yaklaşık 54 kilometrekarelik geniş bir alanı kapsayan Fav Limanı Güney Koreli (Daewoo) bir şirket tarafından yapılmakta olup, 2025'te açılması planlanmaktadır (Duman, 2023, s. 124).

2015 yılında Pakistan'ın Gwadar Limanı'nın, Çin tarafından kiralanıp işletilmeye başlamasıyla Çin-Pakistan ekonomik koridorunun önemi artmıştır. Çin'den gelen mallar Pakistan üzerinden, Süveyş Kanalı'na oradan da Akdeniz ve Batı'ya gitmektedir. Fakat Süveyş Kanalı güzergâhı uzun ve güvensiz bir güzergâh olduğu için Kalkınma Yolu bittiğinde, Çin mallarının Gwadar limanı üzerinden, Basra Körfezi'ne oradan da kalkınma Yolu ile Batı'ya ulaştırılması, mesafe kısalığı bakımında büyük önem taşımaktadır.

Toplam yapım maliyeti 20 milyar doları bulması, 2025 yılında başlanılıp 2029 yılında bitmesi öngörülen Kalkınma Yolu projesi için Türkiye, 2018 yılında 5 milyar dolar, Irak makamlarına yatırım sözü vermiştir (TRT HABER, 2023).

Kalkınma Yolu Projesi'nin inşasında ve işletilmesinde karşılaşılabilecek en büyük problem "güvenliktir". Bu çerçevede Irak merkezi otoritesinin kendi ülkesindeki iç istikrarı sağlamlaştırması gerekmele birlikte; PKK, PYD ve YPG gibi terör örgütleri ile mücadelede daha sert adımlar atması gerekir. Nitekim Irak merkezi otoriteleri bu terör örgütlerini, ülkesinde yasaklılar listesine dâhil etmiştir. Gerek Türkiye-Irak ilişkilerinin daha da geliştirilebilmesi, gerekse Kalkınma Yolu Projesi'nin arzu edilen en kısa sürede inşasının tamamlanabilmesi için Irak'ın iç istikrarı en öncelikli unsurdur. İç istikrar ve iç güvenlik olmadan bu projenin hem inşası, hem de işletilmesi mümkün değildir.

Asya Pasifik'te bulunan Çin, Hindistan, Japonya, Güney Kore ve Tayvan gibi ekonomileri gelişmiş sürekli ithalat ve ihracat yapan ülkelerin, gemilerinin getirdikleri malların Fav limanını kullanarak; Irak'tan, Türkiye'ye, oradan da Avrupa'ya karayoluyla geçişlerinin sağlanabilmesi için güvenlik ve istikrar çok önemlidir. Bu sebeple Türkiye'nin PKK terör örgütünü temizlemeye yönelik, Irak'a yapmayı planladığı askeri operasyonlar çok büyük önem taşımaktadır.

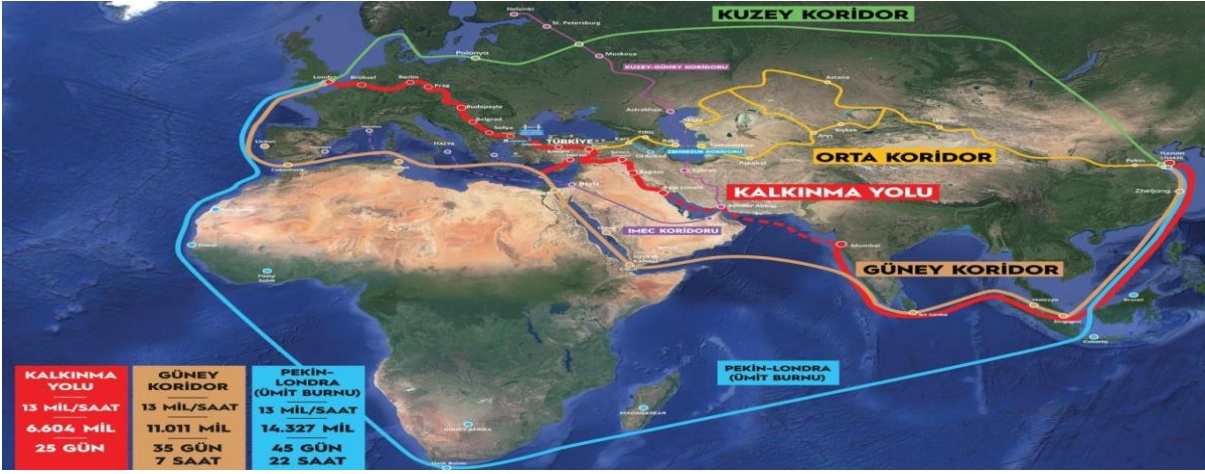
Kalkınma Yolu Çin başta olmak üzere, yukarıda sayılan Asya Pasifik ülkelerinin çok büyük oranda avantajına olduğu kadar, ABD ve İngiltere gibi Çin karşıtı ülkelerin de dezavantajındadır. Çünkü Kalkınma Yolu bittiğinde Çin, mallarını daha kısa bir mesafeden, daha ucuza taşıyabilme imkânına sahip olacaktır. Diğer bir ifadeyle Çin'in orta Doğu'da nüfuzu güçlenecektir.

Kalkınma Yolu Projesi'nden hiç şüphesiz ki en büyük ticari, siyasi, askeri ve kültürel kazanımı elde

edecek iki ülke Türkiye ve Irak'tır. Çünkü bu koridor Doğu ile Batı arasında ticaret güzergâhlarının ana kesişim merkezi olacaktır. Bu sebeple ilerleyen yıllarda uluslararası ilişkiler karmaşasında koridorlar savaşının ve/veya geriliminin en üst düzeyde yaşanacağı bölge; Basra Körfezi'nden başlayıp, Irak üzerinden, Türkiye sınırına kadar uzan bölge olacaktır. Türkiye Ancak ve ancak Kalkınma Yolu Projesi'nin tamamen bitmesi ve güvenli bir şekilde işlemesi durumunda, "Tarihi İpek Yolu" pozisyonunu tekrar kavuşabilir. Zengezur Koridoru, Kalkınma Yolu ve Hazar Denizi üzerinden Türkiye'yi Orta Asya'ya kesintisiz bağlayacak; karayolları, demiryolları, köprüler, tüneller ve limanların yapılması, dünyada Türk hâkimiyetini beraberinde getirecektir. Dünyada Türkiye'nin; süper güç, başat güç veya hâkim güç olabilmesi için ekonomik çerçevede bu ana üç geçiş güzergâhlarının kesintisiz bir şekilde işlevsel olması gerekir. Türkiye ancak ve ancak coğrafi konumunun vermiş olduğu, üzerinden geçen ticari geçiş güzergâhlarını aktif kullanarak, dünyanın önde gelen ülkelerini (Çin, ABD, İngiltere, Fransa, Almanya ve Rusya) kendisine bağımlı hale getirebilir. Osmanlı imparatorluğu tıpkı coğrafi keşifler öncesinde nasıl dünyanın efendisi olmuşsa, günümüz Türkiye'si de Zengezur Koridoru, Kalkınma Yolu ve Hazar Denizi geçişli ticari güzergâhlarda nüfuzunu arttırdığı oranda, yeni dünyanın efendisi olabilir.

2003 yılında ABD'nin, Irak'ı işgali Irak'ta onarılması çok güç olan köklü sorunlara sebebiyet vermiştir. Ülke genel olarak iç karışıklıklarla geçmiştir. 2019 yılında yapılan, ABD karşıtı büyük protesto gösterilerinden sonra Irak hükümetleri ABD ile olan ilişkilerine mesafe koymaya başlamıştır. Son yıllarda Irak; Mısır, Ürdün ve Sudi Arabistan gibi ülkelerle diplomatik ilişkilerini arttırmıştır. Fav Limanı Irak'ın gerek dış politikada gerekse ekonomik kalkınmasında başat unsur haline gelmiştir. Irak, ABD ve Çin ile dengeli ilişkiler yürütmeye çalışmaktadır. 2021 yılında Çin, Irak petrollerine 10,5 milyar dolar yatırım yapacağını duyurmuştur. Mevcut durumda Çin, Irak petrollerinin %45'ini ithal etmektedir. 2023 yılının ocak ayında Irak başbakanı Sudani, Almanya'ya bir ziyaret düzenlemiş ve mevkidaşı Aloh Scholz ile görüşmesi esnasında; Fav Limanı'ndan başlayarak, Türkiye üzerinden Avrupa'ya gelebilecek enerji boru hatlarının inşa edileceğine ilişkin atıfta bulunmuştur. Scholz ise Irak ile enerji işbirliği yapmak istediklerine dair kararlılığını vurgulamıştır (Duman, 2023, s. 36).

Harita: Kuzey Koridoru, Güney Koridoru, Orta Koridor ve Kalkınma Yolu'nu Görünümleri



Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024

Scholz'un, Irak'la enerji işbirliğine sıcak bakması, tarihi derinliklere dayanmaktadır. 1800'lü yılların sonlarına doğru Bağdat-Berlin Demir yolu yapılmak istenmiştir. Almanya o yıllarda İngiltere, Fransa ve Rusya'yı bölgeden uzak tutmak için Osmanlı İmparatorluğu ile Bağdat-"Berlin Demir Yolu" projesini başlatmış fakat Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle ilgili proje gerçekleştirilememiştir. Rusya-Ukrayna savaşı sürecinde Rusya'dan, Avrupa'ya enerji akışı kesilmiştir (Duman, 2023, s. 37). Almanya yönünü Türk Cumhuriyetleri ve Orta Doğu'daki Irak gibi ülkelere çevirmiştir. Bu çerçevede Irak'ın istikrara kavuşması demek; başta bölge olmak üzere, Türkiye ve Avrupa'da da Almanya gibi ülkelerin büyük kazanımlar elde etmesi demektir.

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru; Çin'in Kaşgar kentinden başlayıp, Sincan Uygur Özerk bölgesinden geçip, Gilgit Baltistan üzerinden, Pakistan'ın Hürmüz Boğazına çıkışı olan Gwadar Limanı'na kadar olan bölgede yapılması planlanan yolları, köprüleri, tünelleri, demiryollarını ve enerji nakil hatlarının tamamını kapsamaktadır. Yaklaşık 3 bin kilometre uzunluğa sahip olan bu koridor, Kuzey ve Güney doğrultusunda Pakistan'ın inşası sürecinde beş ana sütunu kapsamaktadır. Bunlar (Waheed Parry, 2021):

- Pakistan enerji sektöründe elektrik kesintilerinin önüne geçilmesi için mevcut elektrik alt yapısının yenilenmesi, fosil yakıtlar ve yenilenebilir enerji kaynaklarından enerji üretilmesi ve bu alana yaklaşık 46 milyar dolar yatırım yapılması,

- Ulaşım altyapısı kapsamında yaklaşık 11 milyar dolar yatırımın yapılması bunun sonucunda da çeşitli demir ve kara yollarının inşası,
- Özel ekonomik bölgeler oluşturularak, buralara gerek ulusal gerekse uluslararası yatırımcının gelebilmesi için çeşitli teşviklerin sağlanması,
- Fiber optik iletişim ağlarının geliştirilmesi çerçevesinde yatırımların yapılması. Örneğin Çin menşeyli şirket olan Huawei, 2019 yılında 44 milyon dolarlık yatırım yaparak Kaşgar'dan İslamabad'a 820 kilometrelik (510 mil) fiber optik iletişim ağı kurmuştur.
- Gwadar Limanı'nın inşası süreci bu koridorun en temel kısmını oluşturmaktadır. Çünkü Çin; Kaşgar'dan, Güneye doğru Pakistan içerisinde büyük bir ticaret güzergâhı oluşturup, Arap Denizi'ne çıkışı olan Gwadar Limanı'nı tam kapasite ile kullanabildiğinde: mesafenin kısılması sebebiyle önemli oranda yakıt, sigortalama maliyetinin ucuzluğu ve mallarını hızlı ulaştırma imkanına sahip olacaktır. Diğer taraftan da Çin, Malakka Boğazı gibi geçişinde güvenlik sorunları yaşanan koridorlardan da kurtulmuş olacaktır.

Harita 2: Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru



Kaynak: TRT HABER, 2024

Taşıma maliyetleri bakımından deniz yolu dünyada en ucuz olandır. Diğer taraftan sırsıyla demiryolu, karayolu ve hava yolu gelir. Bu sebeple denize çıkışı olmayan bir devletin bölgesel ve küresel bir güç olması uzun vadede mümkün değildir. Devletler ithalat ve ihracatlarını en güvenli ve en kısa güzergâhlardan yapabilmek için deniz ve okyanuslarda liman inşa etmeye ve kiralamaya çalışmaktadırlar. Uluslararası ilişkiler karmaşasında nasıl koridorlar/güzergâhlar savaşı yaşıyorsa, benzeri limanlar üzerinden de yaşanmaktadır. Küresel ticaretin %25'inin geçtiği Malakka

Boğazı'ndan; Çin, petrol ithalatının %85'ini ithal etmektedir (TRT HABER, 2024). Çin 2020 yılına kadar geçen sürede, Gwadar Limanı'yla birlikte, Çin-Pakistan koridoruna 70 milyar doların üzerinde yatırım yapmıştır. Bu durum karşısında Çin ve Pakistan'la sınır sorunları yaşayan Hindistan'da, İran'ın Çabahar Limanı'nı 10 yıllığına kiralamıştır. Umman Denizi'ne kıyısı olan Çabahar Limanı, İran'ın güneydoğusunda bulunmakla birlikte, Hindistan'ın Orta Asya'ya açılabilmesi için çok büyük öneme sahiptir. Çünkü Pakistan kendi toprakları üzerinden Hindistan'a geçiş güzergâhı sağlamamaktadır. Hindistan'ın sürekli büyüyen ekonomisi ve nüfusu için yüksek miktarda enerjiye ihtiyaç vardır. Hindistan ise Rusya, Kazakistan ve Türkmenistan gibi ülkelerin enerji rezervlerini en kısa güzergâhtan ithal edebilmek yolunda, Hürmüz Boğazına Çıkışı olan İran'ın Çabahar Limanı'nı işletmek için girişimde bulunmuştur (TRT HABER, 2024). Ayrıca Washington'un Tahran'a yönelik yaptırımları karşısında, Yeni Delhi, Çabahar Limanı'nı nasıl işletecek merak konusudur.

Harita 3: Çin'in Pakistan Üzerinde Gwadar Limanı'na Uzaklık.



Kaynak: Demir, 2022, s. 55

Çin ticaretinin yaklaşık %90'nı, gaz ve petrol ithalatının ise yaklaşık %95'ini denizler üzerinden gerçekleştirmektedir. Çin'in, Kaşgar kenti ile Gwadar Limanı arasındaki uzaklık harita 3'te de görüldüğü gibi 2 bin 400 kilometredir. Kaşgar'dan tam Doğu'ya doğru, Şanghai'nin bitimindeki pasifik denizine olan uzaklıksa 4 bin kilometredir. Bu durum Gwadar Limanı'nın Çin açısından çok büyük öneme sahip olduğunu göstermektedir (Demir, 2022, s. 103). Hindistan; Gwadar Limanı'nın Çin tarafından işletilmesi başta olmak üzere, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun inşasını kendisine yönelik büyük bir tehdit olarak algılamaktadır. Sebebi ise (Demir, 2022, s. 112):

-Birincisi Hindistan'ın, Keşmir bölgesinin paylaşımından kaynaklanan Pakistan ve Çin ile şiddetli sınır sorunlarının varlığı,

- İkincisi Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun, Keşmir bölgesinin bir parçası olan Gilgit Baltistan'dan geçiyor olması ve buranın siyasi egemenliği hususunda, Pakistan ve Hindistan'ın anlaşmazlıklarının olması,
- Üçüncüsü bölgede Hindistan'ın, hem Pakistan'la hem de Çin'le sınır anlaşmazlıklarının olması,
- Dördüncüsü ise Gwadar Limanı'yla Çin'in siyasi, ekonomik ve askeri olarak Basra Körfezi, Hürmüz Boğazı ve Çabahar Limanı'nı üzerinde nüfuzunu arttırabilme imkânına sahip olması,
- Beşincisi Çin-Pakistan Koridoru ve Gwadar projesi, Pakistan'ın ekonomik olarak kalkınması ve askeri açıdan da güçlenmesini beraberinde getirecektir. Hindistan ise bu durumu kendisine direk tehdit olarak görmektedir.

Harita 4: Gwadar Limanı ve Çabahar Liman'larının Karşılıklı Görünümleri



Kaynak: Demir, 2022, s. 108

Hint Okyanusu ve Malakka boğazı genel olarak ABD kontrolünde olduğundan, Çin-Pakistan koridoru ve Gwadar Limanı, Çin için güvenlik bağlamında neredeyse hayati öneme sahiptir. Bununla birlikte bu koridor üzerinden Çin, yapmış olduğu ithalat ve ihracat güzergâhını yaklaşık olarak 10 bin kilometre kısaltmaktadır. Ayrıca Çin; Gwadar üzerinden Orta Doğu, Afrika, Batı, Orta Asya ve Türkiye'nin Kalkınma Yolu güzergâhlarına daha hızlı ulaşma imkânına kavuşacaktır (Gökten, 2019, s. 166). Devletlerarasında koridorlar/güzergâhlar üzerinden yürütülen rekabet, gerginlik ve savaşların limanlar üzerinde de yürütüldüğü açık ve net bir şekilde görülmektedir.

Kuşak Yol Projesi Koridorları

1894-1895 ve 1937-1945’li yıllarda Japonya ile büyük savaşlar yapan Çin, 1960’lı yıllarda da Hindistan’la savaşmıştır. 1945-49 yılları arasında büyük iç karışıklıklar yaşayan Çin; 1919 yılında kurulan Çin Komünist Partisi önderliğinde, Çin anakarasında, Çin Halk Cumhuriyeti olarak bağımsızlığını ilan etmiştir. Ülkede milliyetçiler ve komünistler arasında verilen mücadeleyi komünistler kazanmış, bunun sonucunda da milliyetçiler bugünkü Tayvan adasına kaçarak orada, Çin Cumhuriyeti’ni kurmuşlardır. Dünyada Tayvan olarak bilinen Çin Cumhuriyeti’ni ABD tanımış olmakla birlikte, BM’de temsil edilmesini sağlamıştır. 1949 Sonrası süreçte Çin Halk Cumhuriyeti’ni tanımayan ABD, 1971 yılına gelindiğinde Sovyetler Birliği’ni dengeleyebilmek için Tayvan’ı BM üyeliğinden çıkartıp, Çin’i BM Güvenlik Konseyi’ne üye yapmıştır. Eski ABD Dışişleri Bakanı Henry Kissinger ile başlayan süreç, Çin’in dünya ekonomisine entegrasyonunu sağlamıştır.

ABD’nin; Çin’i, dünyanın liberal ekonomik sitemine dâhil etmesi, Çin’in ilerleyen yıllarda ucuz iş gücü potansiyelini kullanarak, kapitalizmle liberalizmi özdeşleştirip, Çin’e özgü sosyalist-kapitalist ve aynı zamanda da liberal-ekonomik düzen ortaya çıkmıştır. Kısaca Çin kendi içinde sosyalizm ve kapitalizmi, kendine özgü yoğurmuştur. 70’lerin başından itibaren ekonomik olarak hızla büyüyen Çin, ilk defa 1991’de ABD’nin ulusal güvenlik strateji belgesinde “yükselen güç merkezleri” şeklinde vurgulanmıştır (Mutlu, 2021, s. 130). 2001 yılında Çin’in Dünya Ticaret Örgütü’ne katılması, 2008 Dünya Ekonomik Krizi’nden fazla etkilenmemesi, Çin’i 2017 yılına gelindiğinde dünyanın en fazla yatırım yapılan ülkesi konumuna yükseltmiştir. Tüm bu ve benzer gelişmelerin sonucunda diğer bir ifadeyle Çin’in siyasi, ekonomik ve askeri alanlar başta olmak üzere neredeyse her alanda yükselişi, dünyada ABD-Çin rekabetini beraberinde getirmiştir. Bu rekabetle birlikte Çin ve ABD arasında aşağıdaki gelişmeler ortaya çıkmıştır. Bunlar (Mutlu, 2021, s. 133):

- Çin Merkez Bankası dolar rezervlerinin olağanüstü artması,
- ABD’nin, Çin’deki ucuz üretimini avantaj olarak görmesi,
- Çin’in, sürekli ABD bono ve tahvil rezervlerini alması gibi karşılıklı bağımlılığın arttığı, karmaşık rekabet alanları, sorunlar, gerginlikler ve çatışma alanları ortaya çıkmıştır.

70’li yıllardan günümüz gelindiğinde Çin dünyanın en fazla enerji tüketen, en fazla enerji ithal eden ülkesi konumundadır. Çin’in bu denli enerjiye aç olup, tüketiyor olması ülkede üretim patlamasına yol açmıştır. Dünyanın en büyük üretim ambarı olan Çin, ürettiği bu mal, hizmet ve sermayeyi ülke dışına ihraç edebilmesi için yeni ticaret güzergâhlarına ihtiyaç duymuştur. Bu sebeple 2013 yılında Kazakistan’da “Bir Kuşak Bir Yol” projesinin güzergâhlarını açıklayan Çin, ilgili proje üzerinden yükselişini sürdürmek istemektedir. İkinci Dünya Savaşı sonrasında nasıl ki ABD; kurmuş olduğu

BM, NATO, Dünya Ticaret Örgütü ve Uluslararası Para Fonu gibi teşkilatlar ve Marshall yardımlarıyla dünyada egemen güç olmuşsa; Çin de dünya üzerindeki egemenliğini kuvvetlendirebilmek için çeşitli stratejiler geliştirmektedir.

Çin, Kuşak Yol Projesi kapsamında ülkesi için gerekli ithalat ve ihracatın dünyanın farklı güzergâhlarına sürdürülebilir, makul fiyata ve güvenli bir şekilde ulaştırılabilmesini hedeflemektedir. Bu bağlamda yaklaşık 160'a yakın ülkede birçok irili ufaklı projeler üslenmiş, bunlardan bir kısmı devam etmekte bir kısmı ise tamamlanmıştır. Bu projeler Çin'den ve Çin'e yönelik ithalat ve ihracat döngüsünün, sağlıklı bir şekilde gerçekleşebilmesi için gerekli; otoyolları, demiryolları, tünelleri, limanları ve havalimanları gibi birçok alt yapı inşası sürecinden ibarettedir. ABD ve müttefikleri ise Çin'in ekonomik yükselişini durdurabilmek için Çin'in neredeyse can damarı olan, Kuşak Yol güzergâhlarına neşter vurmaya çalışmaktadır. Bu durum ise dünyada ABD ve Çin başta olmak üzere birçok ülkenin, çok kutuplu uluslararası ilişkiler karmaşasında, Kuşak Yol Projesi'nin güzergâhları üzerinden koridorlar savaşını ortaya çıkarmıştır.

Çin; Kuşak Yol Projesi'ni dünyaya "barışçıl ekonomik yükseliş" (Yılmaz, 2020, s. 642) olarak tarif ederken, ABD ise bu projeyi Çin'in dünyaya hâkim olmak için mevcut sisteme meydan okuma ve başkaldırı olarak nitelendirmektedir (Çelik vd, 2019, s. 14-15). Burada tartışılması gereken en önemli husus ise Çin'in önce dünyada ekonomik hakimiyet kurup, daha sonra bu ekonomik gücü, kendi kültürel gücüne dönüştürüp, dünyaya dayatıp dayatmayacağıdır.

Harita 5: Kuşak Yol Projesi'nin Güzergâhları



Kaynak: Aytekin Emre, 2023, AA.

Kuşak ve Yol Projesi'nin kara güzergâhları aşağıdaki gibidir: (Mutlu, 2021, s. 131) ve (Ece, 2023, s.

44)

- Çin'den başlayıp Doğu Türkistan, Kazakistan, Rusya, Ukrayna ve Belarus üzerinden Avrupa'ya ulaşan güzergâh,
- Çin'den başlayıp Doğu Türkistan, Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye ve Balkanlar üzerinden Avrupa'ya ulaşan güzergâh,
- Çin'den başlayıp Pakistan üzerinden Arap Denizi'ne, oradan da Batı'ya uzanan güzergâh,
- Çin'den başlayıp Kazakistan, Trans-Sibirya ve Polonya arasındaki demiryolu güzergâhı,
- Çin'den başlayıp Kazakistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Tacikistan, İran, Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanan güzergâh,
- Çin'den başlayıp Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye üzerinden Avrupa'ya uzanan güzergâhtır.

Kuşak ve Yol Projesi'nin deniz güzergâhları ise;

- Arktik bölgesi,
- Süveyş Kanalı,
- Hürmüz Boğazı,
- Doğu Akdeniz ve
- Ümit Burnu'dur.

Dünyada Çin ve ABD arasında büyük bir rekabetin olduğu aşikârdır. Devletler ve insanlık fiziksel yaratılışları gereği değişim ve dönüşüm odaklıdır. Geçmişten günümüze tarihsel gerçeklik incelendiğinde hiçbir devlet, sürekli küresel ve bölgesel güç olmamıştır. Dünyada; kıtalar, bölgeler ve devletler arasında büyük güç değişim ve dönüşüm zamanları yaşanmıştır. Hiçbir devletin sonsuza kadar kesintisiz gücünü sürdürme iktidarı yoktur. Günümüzde devletler arasında da büyük güç değişim ve dönüşümleri yaşanmaktadır. Bunun en görünür örneği ABD ve Çin arasındadır. Tıpkı insanın doğumu nasıl sancılı ise büyük güç değişimleri de hep sancılı geçmiştir. Dünya, devletler arasında çok büyük güç değişim ve dönüşümlerinin yaşandığı, buhranlı ve sancılı dönemden geçmektedir. Bu çerçevede ABD, Çin'in ekonomik yükselişini yavaşlatmaya çalışırken, Çin ise sessizi ekonomik yükselişini sürdürmektedir (Ergül, 2023, s. 11).

- Kuşak Yol Projesi'ne karşı, Çin'in ayağını ekonomik olarak tökezletmek,
- Asya Pasifik'te Çin, Avrasya'da ise Rusya'ya karşı, Hindistan'ı dengeleyerek önemli bir merkez haline getirmek,
- Asya Pasifikte ABD'nin müttefikleri olan Japonya, Tayvan ve Güney Kore gibi ülkeler için yeni ithalat ve ihracat rotası oluşturmak,
- IMEC koridorunun önemli bir geçiş ülkesi olan Sudi Arabistan'la, Çin'i ayrıştırıp, Sudi Arabistan-İsrail ilişkilerini geliştirmek,
- Suudi Arabistan, Çin ve İran normalleşmesinin önüne geçmektir.

IMEC koridorunun inşa edilip başarıya ulaşabilmesine yönelik, büyük belirsizlikler ve krizler sarmalı vardır. Bunlar:

- IMEC'in inşası kapsamında henüz fizibilite çalışmasının yapılmamış olması,
 - IMEC'e finansal olarak hangi ülkenin ne kadar destek olacağına ilişkin bir yük paylaşımının henüz açıklanmıyışı,
 - IMEC koridorunun geçtiği güzergâhlardan olan özellikle Sudi Arabistan, Ürdün ve İsrail'in Hayfa Limanı; Orta Doğu'nu içerisinde bulunduğu farklı birçok krizden dolayı ileriye dönük olarak yüksek güvenlik açığını barındırması,
 - IMEC için büyük öneme sahip Yunanistan'ın Prire Limanı'nın, büyük bir kısmının Çinliler tarafından işletilmesi,
 - İsrail ve Mısır açıklarında bulunan Doğu Akdeniz enerji rezervlerinin Avrupa'ya taşınmasını öngören, ABD ve AB'nin uzun yıllar desteklediği, EastMed koridorunun, maliyetlerin yüksekliği nedeniyle, ABD tarafından çöpe atıldığının duyurulması,
 - EastMed'i inşa edemeyen Batı'nın, IMEC'i nasıl inşa edebileceği başta olmak üzere birçok belirsizlik ve problemler yumağı, IMEC'in önünde tampon gibi durmaktadır.
 - IMEC koridoru sadece Türkiye'nin Kalkınma Yolu projesine rakip olmamakla birlikte, Mısır'dan geçen Süveyş Kanalı'na da rakiptir. Türkiye ve Mısır'ın denklem dışında olduğu, Orta Doğu merkezli bir koridorun inşası ve/veya inşa edilmesi sonucunda sürdürülebilirliği büyük soru işaretidir.

Harita 7: Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC)'nin Geçtiği Güzergâhlar



Kaynak: Korkmaz Hüseyin, 2023, AA.

IMEC koridorunun açıklanmasının ardından İsrail, Sudi Arabistan, İtalya ve ABD gibi birçok devlet başkanı bu projeye yönelik övgüler yağdırmıştır. Öyle ki İtalya başbakanı Giorgia Meloni, 2023'te Yeni Delhi'de gerçekleşen G20 Zirvesi'nde; İtalya'nın, Çin'in Kuşak ve Yol projesinden çekilmek istediğini de açıklamamıştır. Anadolu üzerinden geçmeyen IMEC koridoruna karşı en yüksek tepki ise Türkiye'den gelmiştir. Türkiye'siz koridor olmaz söylemleri, Türkiye'nin en üst düzey makamları tarafından sıklıkla ifade edilmiştir. Bununla birlikte Türkiye en uygun koridorun, Kalkınma Yolu projesi olduğunu vurgulamıştır (Al-Sadoon Watheq, 2023).

Arktik Geçiş Koridoru

Küresel ısınmaya paralel olarak artan iklim değişikliği, dünyada buzulların hızla erimesine sebebiyet vermektedir. Buzulların erimesi sonucunda özellikle Arktik (Kuzey Kutup) bölgesi başta olmak üzere, dünyada çeşitli rekabet ve gerginlik alanları ortaya çıkmıştır. Küresel ısınma, iklim değişikliği, hızla artan fosil yakıt tüketimi gibi birçok etmenden dolayı Arktik bölgesinde buzullar erimekte, bunun sonucunda da:

-Bölgede yeni ticaret koridorları,

-Fosil yakıtlar bakımından zengin petrol ve doğalgaz rezervleri (48 trilyon metre küp doğalgaz, 90 milyar varil petrol, 44 milyar varil doğalgaz sıvısı), (Sağsen, 2019, AA)

-Demir, çinko, bakır, uranyum, kurşun, kalay, nikel gibi nadir toprak elementleri olarak adlandırılan madenler ve

-Balıkçılık sektörüne elverişli yeni deniz alanları ortaya çıkmıştır.

Yukarıda sayılan zenginliklerin artışına paralel olarak, dünyanın önde gelen bölgesel ve küresel güç konumunda olan devletlerin, Arktik'e yönelik iştahları da artmıştır. Soğuk Savaş döneminde ABD ve Rusya Arktik'te birbirlerine karşı gerek nükleer silahlar, gerekse konvansiyonel silahlarla sürekli gövde gösterisi yapmışlardır. Soğuk Savaş bittikten sonra Arktik'te silahlanma yarışı neredeyse durma noktasına gelmiştir (Ozan, 2021, s. 424).

90'lı yıllarda Arktik'te bölgesel işbirliğini arttırmak, iklim değişikliği ile mücadele kapsamında bilimsel çalışmalar yapmak ve Arktik'e komşu olan devletlerarasında, Arktik'in kullanımı ve paylaşımına yönelik birçok komite ve konsey kurulmuştur. Bunlar (Dal, 2022, s. 12):

- 1990'da Bölgesel iş birliğini teşvik eden Uluslararası Arktik Bilim Komitesi,
- 1991'de Arktik Çevre Koruma Stratejisi,
- 1991'de Kuzey Forumu,
- 1993'te Barents Avro-Arktik Konseyi ve
- 1996'da da Arktik Konseyi'dir.

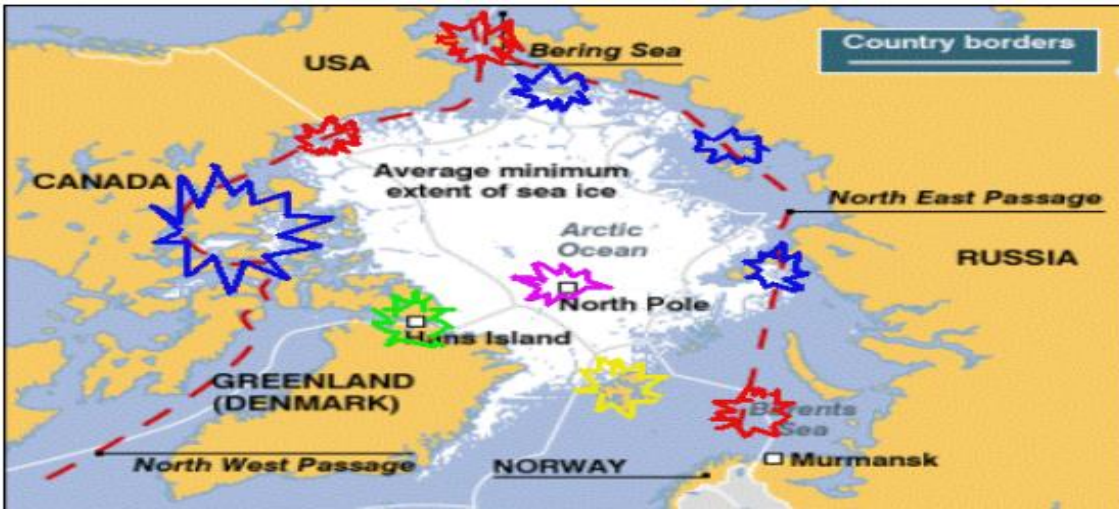
Arktik bölgesinin günümüzdeki en aktüel teşkilatı Arktik Konseyi'dir. Bu konsey Arktik bölgesine komşu olan Rusya, ABD, Danimarka, Norveç, Kanada, İsveç, Finlandiya ve İzlanda gibi 8 asıl üyeden oluşmaktadır (Dal, 2022, s. 15). Arktik Konseyi'nin gözlemci üyeleri ise Almanya, Hollanda, Polonya, Birleşik Krallık, Fransa, İspanya, Çin, Hindistan, İtalya, Japonya, Güney Kore, Singapur ve İsviçre'dir (Dal, 2022, s. 18). Türkiye ise 2015 yılında konseye üyelik başvurusunda bulunmuştur fakat konseyden henüz olumlu ya da olumsuz bir cevap gelmemiştir. Diğer taraftan Türkiye, Norveç'in Svalbard takımadaları üzerindeki egemenliğini taahhüt eden, Svalbard Antlaşması'na taraf olduğunu onaylamıştır (Ayaydın, 2024). Türkiye iklim değişikliği ile mücadele başta olmak üzere birçok bilimsel konuda bölge devletlerinin çalışmalarından yararlanmak için Arktik ve Antarktika'da çeşitli çalışmalar yürütmektedir. Türkiye'nin Arktik Konseyi'ne üyeliği de bu kapsamdadır.

Asya, Avrupa ve Amerika kıtalarının kuzey yönünden birleştikleri bölge Arktik olarak adlandırılmaktadır. Bu bölge yaklaşık olarak 30 milyon kilometrekaredir. Arktik bölgesi buzullar, kara parçaları ve denizlerle kaplı olmakla birlikte Avrupa'dan yaklaşık 3 kat, Rusya'dan yaklaşık bir buçuk kat, Türkiye'den de yaklaşık 33 kat daha büyük bir yüz ölçüme sahiptir (Çelik ve Yıldız, 2019, s. 62). Arktik'te buzulların erimesi sonucunda yaz ve kış aylarında ticaret gemilerinin geçişine imkân sağlayan, 5 farklı ticari geçiş güzergâhı ortaya çıkmıştır. Bunlar (Ozan, 2021, s. 421):

- Kuzey Deniz Yolu,

- Kuzeybatı Geçidi,
- Kuzeydoğu Geçidi,
- Transpolar Deniz Yolu ve
- Arktik Köprüsü'dür.

Harita 8: Arktik Bölgesinin Paylaşımına Yönelik Çatışma Alanları



Kaynak: Vardar ve Arpalıç,2020, s. 38.

Arktik bölgesinde deniz yetki alanlarının paylaşımı 90'lı yıllarda Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) esas alınarak yapılmaktaydı (Ozan, 2021, s. 420). Öyle ki 2008 yılında Arktik Konseyi'ne üye devletler, kendi aralarında imzaladıkları bir antlaşmaya göre (Ilulissat Deklarasyonu) Arktik'te çıkabilecek sorun ve anlaşmazlıklar karşısında, çözüm olarak BMDHS hükümlerine bağlı kalacaklarını onaylayarak kabul etmişlerdir (Ozan, 2021, s. 422). BMDHS'ne göre devletlerin deniz yetki alanları 200 mildir (yaklaşık 374 km). Fakat Arktik bölgesi 30 milyon kilometrekareden daha büyük olduğu için her devlet kendi kıyısından, 200 mil ilerlediğinde ortada çok büyük bir serbest bölge meydana gelmektedir. Mevcut uluslararası hukuki metinlere göre bu serbest bölgenin paylaşımına ilişkin kesin bir ibare yoktur. Bu sebeple dünyada, Çin başta olmak üzere birçok devlet, Arktik'te siyasi, ekonomik ve askeri gücünü arttırmaya çalışmaktadır. Çin'in Kuşak Yol Projesi'nin en önemli güzergâhı olan, "Kuzey Deniz Koridoru" ise Arktik bölgesinin tam ortasından geçmektedir. Küresel ısınma sebebiyle 2100'lü yıllara doğru burada bulunan buzulların tamamen eriyeceği tahmin edilmektedir. Arktik'teki serbest bölgelerin (hukuki belirsizlik ve anlaşmazlıkların bulunduğu) sahipsiz olmasından dolayı, Çin Arktik'in büyük bir bölümünde hak iddia etmektedir. Çin kendisini Arktik'e yakın komşu olarak konumlandırmaktadır. Buzulların erimesiyle açılan yeni ticaret

güzergâhları, Arktik üzerinden yaklaşık üçte bir oranında kısalmıştır. Örneğin Doğu Asya'dan çıkan bir ticaret gemisi Süveyş Kanalı üzerinden Avrupa'ya ulaşmak istediğinde, 21 bin kilometre yolculuk yapması gerekirken, bu oran Arktik üzerinden yaklaşık 12 bin kilometredir (Sağsen, 2019, AA). Atomflot Genel Müdürü Leonid İrlitsa'ya göre; Asya Pasifik'ten çıkan bir gemi Arktik güzergâhını kullandığında ulaşmak istediği Batı'daki bir konuma 20 günde gelirken, aynı gemi Güney deniz yolunu kullandığında seyahat süresi 50 gündür (TRT HABER, 2023).

Arktik bölgesi üzerinde devletlerin siyasi, ekonomik ve askeri olmak üzere birçok yönden nüfuzlarını arttırmalarının, diğer bir ifadeyle Arktik'teki "koridor savaşlarının" altında yatan temel sebepler:

- Küresel ısınma ve iklim değişikliği sonucunda buzulların erimesiyle, Arktik'te birçok zenginliğin ve elverişli yeni ticaret güzergâhlarının ortaya çıkması,
- Soğuk Savaş sonrasında NATO ve AB'nin eski Sovyet coğrafyalarına doğru genişlemesi ve bu durumun, Rusya tarafından tehdit olarak algılanması,
- 2007'de Rusya'nın kendi deniz yetki alanları dâhilinde bulunmayan, Arktik deniz tabanına, Rusya bayrağı yansıtarak, bu görüntüleri uluslararası basına servis etmesi,
- 2008'de Rusya'nın, NATO ve AB'nin genişlemesine karşı, Gürcistan'a savaş açması,
- 2013'te Çin'in Kuşak Yol Projesi'ni ilan etmesi ve bu proje kapsamında, Arktik'in büyük öneme sahip olması,
- 2014'te Rusya'nın Kırım'ı işgal etmesi,
- 2022'de Rusya'nın, Ukrayna'ya savaş açması
- 2023'te Finlandiya'nın, 2024'de de İsveç'in NATO'ya üye olmalarıdır.

Sonuç

"Uluslararası ticaretin altın kuralı güvenlidir", ana temasını konu alan bu çalışma, yerküre üzerindeki en önemli ithalat-ihracat koridorlarını birbirleri ile karşılaştırarak analiz etmeye çalışmıştır. Devletlerin kalınabilmeleri için üretmeleri gerekir. Bu üretim için de liberal dünya düzeninde ithalat ve ihracat kesin gereklidir. Küreselleşmiş ve hızla küreselleşen dünyada sıfır ithalatla bir ülkenin kalkınması mümkün değildir. Diğer taraftan devletler ürettikleri mallarla, ülke içerisindeki ihtiyacı karşıladıktan sonra, fazlasını da ihraç etmek zorundadırlar. Özetle ithalat ve ihracat bir ülkenin sürdürülebilir büyüme ve kalkınması için kesin gerekli iki ana unsurdur. Bu iki döngünün sağlıklı bir şekilde işleyebilmesi için de ticaret koridorlarının/güzergâhlarının güvenli olması şarttır.

Günümüzde devletler rakip olarak gördüğü ve/veya hasım olarak gördüğü devlete, direk konvansiyonel yöntemlerle savaş açmak yerine, aşağıdaki güç unsurlarını kullanarak önce yıpratıp, sonra da etkisiz ve/veya kendi yörüngesinde kullanabileceği konuma getirmeye çalışmaktadırlar. Bu güç unsurları ise siyasi, diplomatik, kültürel ve ekonomik yaptırımlar başta olmak üzere, rakip görülen devletin ithalat ve ihracat güzergâhlarını kontrol altına almaktır. Diğer bir ifadeyle A ülkesi rakip/hasım olarak gördüğü, B ülkesinin ticaret güzergâhlarını bir taraftan kendi kontrolüne geçirmeye çalışırken, diğer taraftan da ilgili güzergâhları, B için güvensiz hale getirmeye çalışmaktadır. Tıpkı Malakka boğazının Çin gemileri için büyük güvenlik riski taşımasından dolayı; Çin'in, Pakistan üzerinden Gwadar limanına, oradan da Umman denizine çıkışı olan bir koridor inşa etmeye çalışması gibi alternatif güzergâhlara yönelişler, ticaret koridorları üzerinden devletlerin birbirlerine meydan okuduklarının günümüzdeki yansımalarıdır.

Devletler mallarını X noktasından, Y noktasına daha hızlı ve daha az maliyetle taşıyabilmek için de yeni ticaret koridorları inşa etmeye çalışmaktadırlar. A devleti, B devletinin yeni koridor inşa etmesi sonucunda ekonomik olarak çok güçleneceğini bildiği için A devleti; B'nin istediği koridorun inşa edilememesi kapsamında, ilgili koridor güzergâhındaki tüm unsurlara siyasi, ekonomik, kültürel ve askeri yönlerden bakı uygulamaktadır. Bu durum ise uluslararası ilişkiler karmaşasında koridorlar savaşına sebebiyet vermektedir. Örneğin Türkiye; Irak'ın Basra Körfezi'nden, Fav Limanı'na açılan bölgeden başlayıp; Irak'ın Kuzeyine doğru uzanan, oradan da Türkiye ve Avrupa'ya kadar gidecek Kalkınma Yolu Projesi'ni hayata geçirmeye çalışmaktadır. Bu kapsamda Irak'ın istikrarı ve güvenliği çok önemlidir. Ticaretin altın kuralı güvenlik olduğuna göre; güvensiz ve istikrarsız bir Irak, Türkiye'nin Kalkınma Yolu Projesi'ni hayata geçirememesine sebebiyet verebilir. Çin'in yükselişinde ve kalkınmasında Kuşak Yol Projesi'nin büyük öneme sahip olması ve ABD'nin bu projeye engel olmaya çalışması gibi benzer örnekler, dünyada yaşanan koridorlar savaşının yansımalarıdır.

Kaynakça

- Armstrong Martin, 2023, The Global Reach of China's Belt and Road, Stataista, <https://www.statista.com/chart/31053/chinese-belt-and-road-initiative-investment-and-construction-by-region/>
- Ayaydın, E. (2024). Türkiye Arktik Politikalarını Netleştirmeli, İKLİM HABER <https://www.iklimhaber.org/turkiye-arktik-politikalarini-netlestirmeli/>
- Al-Sadoon, W. (2023). Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Koridoru Projesi: Ekonomik Rekabet mi, Jeopolitik Mücadele mi?, <https://www.orsam.org.tr/tr/hindistan-ortadogu-avrupa->

koridoru-projesi-ekonomik-rekabet-mi-jeopolitik-mucadele-mi-/

Aytekin, E. (2023). AA, Kuşak ve Yol Girişimi: Çin'in yükselen güç stratejisinin temel taşı, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/kusak-ve-yol-girisimi-cinin-yukselen-guc-stratejisinin-temel-tasi/3021633>

Ali Rabia, Ç. G. ve Efesoy, C. (2023). AA, Uzmanlara göre, ABD'nin Kızıldeniz koalisyonuna Yemen'de olası bir savaş için bölgesel destek yok, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/uzmanlara-gore-abdnin-kizildeniz-koalisyonuna-yemende-olasi-bir-savas-icin-bolgesel-destek-yok/3088861>

Çelik, H. ve Yıldız G. (2019). Yeni Bir Egemenlik Mücadelesi Alanı Olarak Arktika: ABD – Rusya Rekabeti, Güvenlik Çalışmaları Dergisi, Cilt: 21 Sayı: 1

Çelik, K. Ertaç, Erol M. S. (1019). Kuşak-Yol Girişimi Bağlamında ABD'nin İran Politikasının Analizi, Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi, Cilt: 3 Sayı: 2.

Dal, A. (2022). Arktik Siyaseti Ve Türkiye, Barış Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi, Cilt: 10 Sayı: 1,

Demir, Y. (2022). Çin'in Deniz İpek Yolu Projesi: Gwadar Limanı, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, - Sayı / Issue: 55

Duran, E. (2024). AA, "Kalkınma Yolu Projesi" ile Avrupa'nın her ülkesine kesintisiz ulaşım sağlanacak, <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/bakan-uraloglu-kalkinma-yolu-projesi-ve-zengezur-koridoru-kapsaminda-kara-ve-demir-yollari-calismalarimizi-baslattik/3200730>

Duman, B. (2023). Irak'ın Kalkınma Yolu Projesi ve Türkiye: Yeni İpek Yolu Olur Mu? ORSAM, orta Doğu Analiz, Cild 14, Sayı 124.

Ece, N. J. (2023). Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Türkiye Ve Türk Cumhuriyetleri Açısından Önemi, Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi, Cilt:5 Sayı:1

Ergül, S. (2023). Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru | Küresel ve Bölgesel Rekabet Satrancında Yeni Bir Hamle Mi?, Strateji Düşünce ve Analiz Merkezi,(SDAM),<https://sdam.org.tr/tema/genel/uploads/dokuman/dosya/SDAM-ANALI%CC%87Z.pdf>

- Ekonomist, (2024). Gündemdeki Kalkınma Yolu Projesi nedir?
<https://www.ekonomist.com.tr/haberler/gundemdeki-kalkinma-yolu-projesi-nedir--49366>
- Gökten, K. (2019). Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Yeni Güney Asya Jeopolitiği, *Fiscaeconomia*, Vol.3 (1) 160-176
- Güngör, G. (2023). Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru, *Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM), Yorum NO 38, Eylül*,
[file:///C:/Users/Acer/Downloads/H%C4%B0ND%C4%B0STAN-ORTA%20DO%C4%9EU-AVRUPA%20EKONOM%C4%B0K%20KOR%C4%B0DORU%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Acer/Downloads/H%C4%B0ND%C4%B0STAN-ORTA%20DO%C4%9EU-AVRUPA%20EKONOM%C4%B0K%20KOR%C4%B0DORU%20(1).pdf)
- Korkmaz, H. (2023). AA, GÖRÜŞ - Kuşak ve Yol Girişimi'ne karşı IMEC projesi,
<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-kusak-ve-yol-girisimine-karsi-imec-projesi/2996662>
- Mutlu, N. (2021). Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) Projelerinin İncelenmesi; Türkiye İçin Öneriler, *Asya Araştırmaları Dergisi / Sayı: 2 / Cilt: 5*
- Ozan, Ö. (2021). Arktik'te Silahlanma Yarışı: Rusya Ve NATO, *Akademi Sosyal Bilimler Dergisi Cilt: 8 Sayı: 24*
- Sağsen, İ. (2019). AA, Arktik bölgesi jeopolitiği, <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/arktik-bolgesi-jeopolitigi/1459727>
- TRT HABER, (2024) Rekabetle çıkarın kesiştiği liman: Çabahar,
<https://www.trthaber.com/haber/dunya/rekabetle-cikarin-kesistigi-liman-cabahar-857707.html>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024, <https://www.uab.gov.tr/haberler/kalkinma-yolu-nda-tarihi-adim>
- Vardar, T. E. ve Seçkin, A. (2020). Uluslararası İlişkilerde Yeni Rekabet Alanı Olarak Arktik, *Bariş Araştırmaları Ve Çatışma Çözümleri Dergisi, Cilt 8. No 1.*
- Yılmaz, S. (2020) Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi, *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı / No. 24, Ekim*
- Waheed, P. A. (2021). Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Bölgeye Etkileri, *İnsani ve Sosyal*

Arařtırmalar

Merkezi

(İNSAMER),

https://www.insamer.com/tr/uploads/pdf/dosya_4018-1.pdf