

KUŞAK VE YOL İNİSİYATİFİ KAPSAMINDA GÜRCİSTAN-ÇİN HALK CUMHURİYETİ İLİŞKİLERİ: ANAKLIA LİMANI ÖRNEĞİ¹

İsmail KARAMAN

ismailkaramann010@gmail.com

0000-0002-2133-1429

GEORGIA-PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA RELATIONS UNDER THE BELT AND ROAD INITIATIVE: THE CASE OF ANAKLIA PORT

Araştırma Makalesi Research Article

Geliş Tarihi

Received: 28.08.2025

Kabul Tarihi

Accepted: 04.10.2025

ÖZ Bu çalışmanın amacı Çin Halk Cumhuriyeti'nin Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında Gürcistan ile olan ilişkilerinin Anaklia Limanı Projesi çerçevesinde incelenmesidir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi projesi Çin Halk Cumhuriyeti'nin küresel ticaret yolunu yeniden canlandırma ve geliştirme amacı güden alt yapı projeleri bütünüdür. Bahse konu proje kara yolu, deniz yolu ve hava yolu gibi çeşitli yatırımları içermektedir. Asya ve Avrupa arasında ticaretin kolaylaştırılmasını hedefleyen proje birçok ülkeyi yakından ilgilendirmekle birlikte, Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan alternatif bir yol olmasının yanı sıra Asya ve Avrupa arasında en kısa köprü vazifesi gören Gürcistan'da bahse konu proje kapsamında yer alan ülkelerden biridir. Yapımı devam eden Anaklia Limanı Projesi, Kuşak ve Yol İnisiyatifi Projesinin kara ve deniz bağlantıları açısından kritik bir noktada yer almaktadır. Çalışma kapsamında niteliksel bir yaklaşım benimsenmiş olup, doküman analizi yöntemi kullanılarak konu hakkında yazılan makale, kitap, rapor ve internet kaynakları incelenmiştir. Çalışmada Anaklia Liman Projesi'nin Gürcistan'a ekonomik kalkınma, istihdam, lojistik, enerji güvenliği, yabancı yatırım ve uluslararası ilişkiler açısından büyük kazançlar sağlayabileceği, Kuşak ve Yol Projesi çerçevesinde, Karadeniz'in ekonomik ve stratejik önemini arttıracığı, bölgeyi lojistik ve ticaret açısından daha etkin hale getirebileceği, Karadeniz'in çevresindeki ülkeler için büyük fırsatlar yaratmasının yanı sıra bölgesel ve küresel jeopolitik denklemleri de etkileyebileceği sonuçlarına varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Anaklia, Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Çin Halk Cumhuriyeti, Gürcistan, Karadeniz.

JEL Kodu: F50, F23, P33

ABSTRACT The aim of this study is to analyze the relations of the People's Republic of China with Georgia within the framework of the Anaklia Port Project within the Belt and Road Initiative. The Belt and Road Initiative is a set of infrastructure projects of the People's Republic of China that aims to revitalize and develop the global trade route. The project includes various investments such as land, sea and air routes. The project, which aims to facilitate trade between Asia and Europe, is closely related to many countries, and Georgia, which is the shortest bridge between Asia and Europe as well as being an alternative road connecting Europe and Asia, is one of the countries within the scope of the project. The ongoing Anaklia Port Project is located at a critical point in terms of land and sea connections of the Belt and Road Initiative Project. Within the scope of the study, a qualitative approach was adopted and articles, books, reports and internet sources written on the subject were analyzed using document analysis method. The study concludes that the Anaklia Port Project can provide Georgia with great gains in terms of economic development, employment, logistics, energy security, foreign investment and international relations, increase the economic and strategic importance of the Black Sea within the framework of the Belt and Road Initiative, make the region more efficient in terms of logistics and trade, create great opportunities for the countries around the Black Sea, as well as affect regional and global geopolitical equations.

Keywords: Anaklia, Belt and Road Initiative, People's Republic of China, Georgia, Black Sea.

JEL Code: F50, F23, P33.

¹ Bu çalışma, 8–9 Mayıs 2025 tarihlerinde Marmara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi'nde düzenlenen **8. Uluslararası Mavi Karadeniz Kongresi**'nde “Kuşak ve Yol Projesi Kapsamında Gürcistan–Çin Halk Cumhuriyeti İlişkileri: Anaklia Limanı Örneği” başlığıyla sunulan bildirinin gözden geçirilmiş ve genişletilmiş hâlidir.

1. GİRİŞ

Güney Kafkasya coğrafyası tarihsel, kültürel ve ekonomik açıdan son derece önemli bir bölgedir. Coğrafi olarak Batı Asya ile Doğu Avrupa arasında bir köprü görevi gören bölge jeopolitik olarak öne çıkmakta ve birçok uluslararası aktörün bölgeye olan ilgisinin artmasına neden olmaktadır. Güney Kafkasya Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan'ı kapsayan bir bölgeyi ifade etmektedir. Bahse konu ülkeler bulundukları konum itibarı ile hem bölgesel anlamda hem de küresel düzeyde birçok güç mücadelesinin merkezinde yer almaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti'nin tarihsel anlamda Güney Kafkasya coğrafyası ile olan politik ilişkileri tam anlamı ile gelişmemiş ve dış politika stratejisi içerisinde birincil öncelikler arasında yer almamıştır. Ancak gelişen ekonomisi ile uluslararası anlamda farklı coğrafyalarla olan diplomatik ilişkilerini arttıran Çin Halk Cumhuriyeti 2000'li yıllarda Güney Kafkasya coğrafyasına yönelik stratejisini belirlemeye başlamıştır. İlk anlamda bölge ülkeleri ile diplomatik ilişkiler kurmuş, devam eden süreçte ikili ilişkilerin artırılması ve ekonomik altyapı çalışmalarının artmasıyla coğrafyaya ilişkin politikasını Çin merkezli projeler kapsamında ilerletmiştir. Bu anlamda yumuşak güç araçları Çin Halk Cumhuriyeti'nin bölge ile olan ilişkilerinin merkezinde yer almış ve doğrudan müdahaleden kaçınmıştır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Projesi Çin Halk Cumhuriyeti'nin bölge ülkeleri ile olan ilişkilerini hızlandıran yumuşak güç araçlarının en somut örneklerden birini oluşturmuştur.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi (Belt and Road Initiative-BRI), Çin Halk Cumhuriyeti'nin ekonomik stratejisinin önemli bir parçası olarak, dünya çapında ticaret yollarını yeniden şekillendirmeyi amaçlayan uluslararası bir kalkınma girişimidir. 2013 yılında Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından açıklanan proje Çin Halk Cumhuriyeti'ni Asya'dan Avrupa'ya, Orta Doğu'ya ve Afrika'ya bağlayacak bir dizi kara yolu, deniz yolu, demir yolu ve liman yatırımlarını kapsamaktadır. Yatırımlar sadece ilgili tarafların altyapılarını geliştirmekle kalmayıp, aynı zamanda ülkeler arasında ekonomik, ticari ve stratejik iş birliklerini derinleştirerek küresel ekonomik düzeni yeniden şekillendirmektedir.

Girişim kapsamında farklı rotalardan birisi olan Orta Koridor Çin'i Orta Asya, Kafkasya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayan önemli koridordur. Gürcistan'da bahse konu koridorun stratejik bir noktasında bulunmaktadır. Ülke, Orta Asya'dan Avrupa'ya uzanan kara yolu ve demir yolunun kesişim noktasında yer alırken, aynı zamanda Karadeniz de bulunan kıyıları ve sahip olduğu 'Batum' ve 'Poti' liman altyapıları ile önemli bir lojistik merkez olma potansiyeline sahiptir.

Anaklia Limanı, Gürcistan'ın Çin Halk Cumhuriyeti ile olan ilişkilerinin somut örneklerinden birini oluşturmaktadır. Liman Projesi Çin Halk Cumhuriyeti'ni Orta Asya, Kafkasya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayan Orta Koridor üzerinde yer almaktadır. Anaklia Limanı, yalnızca Gürcistan'ın ticaret hacmini artırmakla kalmayıp, aynı zamanda bölgedeki diğer ülkeler için de önemli ekonomik fırsatlar sunmaktadır. Çin'in bu projeye olan ilgisi, sadece finansal kazançlar sağlamanın ötesinde, aynı zamanda Gürcistan ile Çin arasındaki diplomatik ve ekonomik ilişkilerin daha da güçlenmesine katkı sağlamaktadır.

Çalışmada Gürcistan ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında var olan ilişkiler Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında Anaklia Liman Projesi özelinde ele alınmıştır. Bahse konu çalışmanın amacı Çin Halk Cumhuriyeti'nin Kuşak ve Yol İnisiyatifi girişimi kapsamında Gürcistan ile olan ilişkilerini Anaklia Limanı Projesi çerçevesinde incelenmesidir. Anaklia Limanı Projesi sadece Gürcistan değil, Karadeniz açısından da önemli jeopolitik sonuçlar yaratacak olması çalışmanın önemini artırmaktadır. Çalışma kapsamında niteliksel bir araştırma yaklaşımı benimsenmiş olup konu ile ilgili yazılan kitap, makale, rapor ve internet kaynakları doküman analizi yöntemi ile incelenmiştir. Çalışma kapsamında ilk olarak Çin Halk Cumhuriyeti'nin Güney Kafkasya

politikası, ikinci olarak Kuşak ve Yol İnisiyatifi girişimi ve Gürcistan ile olan ilişkisi, üçüncü olarak Anaklia liman projesi ele alınmış olup çalışma sonlandırılmıştır.

Çalışma sonucunda; Anaklia Liman Projesi'nin Çin Halk Cumhuriyeti ve Gürcistan ile olan ilişkileri artırdığı, denize kıyısı olmayan Orta Asya ve Kafkasya ülkeleri için önemli bir ticaret noktası olarak öne çıktığı, çevresindeki serbest sanayi bölgesi ile doğrudan yatırım ve istihdamı teşvik ettiği, Karadeniz'de yeni bir alternatif oluşturduğu, Anaklia, bölgenin ticari önemini artırdığı ve Türkiye'nin bölgesel lojistik rolünü zayıflatabileceği sonuçlarına varılmıştır.

2. ÇİN HALK CUMHURİYETİ'NİN GÜNEY KAFKASYA POLİTİKASI

Çin Halk Cumhuriyeti'nin Güney Kafkasya coğrafyası ile olan tarihsel ilişkisi uzun yıllara dayanmaktadır. Tarihi ipek yolu üzerinde bulunan Güney Kafkasya coğrafyası Çin Halk Cumhuriyeti'nin bölgeye olan ilgisini dinamik tutmuştur. “Karşılıklı Yarar ve Eşitlik” ilkesi ile “Barış İçinde Bir Arada Yaşama” ilkeleri çerçevesine sürdürmüş olduğu dış politika stratejisi Güney Kafkasya ülkeleri ile olan ilişkilerini ortaya koymuş, Güney Kafkasya coğrafyası 21. yüzyılın ikinci on yılından itibaren Çin Halk Cumhuriyeti'nin dış politika gündeminde önemli bir yere sahip olmuştur (Karapetyan, 2024:69). 1990'lı yıllardan itibaren bölge ülkeleri ile diplomatik ilişkilerini kuran Çin Halk Cumhuriyeti son yıllarda bölge ülkeleri ile geniş ekonomik iş birliği anlaşmalarını sürdürmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin Güney Kafkasya coğrafyası ile olan ilgisinin başlıca nedenleri arasında Rusya'nın bölgeden çekilmesi sonrası Avrupa Birliği ve Amerika Birleşik Devletleri gibi aktörlerin bölgeyi doldurmaya çalışacağı düşüncesi ve bundan duyulan rahatsızlık ile Kuşak ve Yol girişimi kapsamında Demir İpek Yolu projesi açısından coğrafyanın sahip olduğu stratejik konumudur (Kantarci, 2022:79).

Çin Halk Cumhuriyeti uluslararası ilişkilerde kendisini ‘büyük güç’ olarak tanımlamaktansa ‘büyük ülke’ olarak tanımlayarak kasıtlı olarak güç kavramının kullanımından kaçınmış ve genel manada dış politikada bu kavram çerçevesinde hareket ederek çok kutupluluğun getirdiği yeni fırsatları dış politika tercihlerinde kullanmayı amaçlamıştır (Hamzaoglu, 2022:118). Bu kapsamda Çin Halk Cumhuriyeti'nin Güney Kafkasya coğrafyasında yürütmüş olduğu dış politikada kullanmış olduğu en önemli enstrüman yumuşak güç araçları olmuştur. Yaygın olarak kullanılan yumuşak güç kavramının temel amacı; Çin Halk Cumhuriyeti nezdinde gerek bölgesel gerekse küresel anlamda çekici bir imaj yaratarak ekonomik ve politik hedeflere ulaşmak olmuştur (Asgarov, 2024:64). Bölgede doğrudan müdahale yerine, kültürel, ekonomik ve akademik çeşitli araçlarla bölge halkı ile olan ilişkisini devam ettiren Çin Halk Cumhuriyeti uzun vadeli bir etki amacı gütmekte ve ortaya koymaya çalıştığı küresel imajını pekiştirmeye çalışmaktadır. Bu kapsamda bölgede var olan çatışmalı konulara doğrudan müdahaleden kaçınmakta ve politik olarak ilgilenmemektedir. Konu ile ilgili olarak Çin Halk Cumhuriyeti Dağlık Karabağ meselesinde 2008 yılında Birleşmiş Milletler'de yapılan oylamada çekimser tutum sergilemiştir. Küresel Softpower 30 sıralamasına bakıldığında altı kategoride (Hükümet, Kültür, Eğitim, Küresel Katılım, Kurumsal ve Dijital) yapılan sıralamada 2017 yılında 25. sırada olan Çin Halk Cumhuriyeti 2018 ve 2019 yıllarında ise 27. sırada yer almaktadır (SoftPower30, 2025). 2025 Küresel Yumuşak Güç Endeksinde ise bilinirlik, etkileme gücü ve tanınır olmak kıstasları çerçevesinde yapılan sıralamada Çin Halk Cumhuriyeti, Amerika Birleşik Devletleri'nden sonra 2. sırada almaktadır (Jagodzinski, 2025).

Çin Halk Cumhuriyeti'nin yumuşak güç araçlarına bakıldığında Konfüçyüs Enstitüleri, medya ve iletişim, sosyal yardımlar ve ekonomik yatırımlar öncelikli kullanılan araçları oluşturmaktadır (Beyaz, 2023:504-570). Güney Kafkasya ülkelerinden olan Ermenistan'da eğitim ilişkilerini geliştiren Çin Halk Cumhuriyeti, karşılıklı dil eğitimi çalışmaları kapsamında ilişkileri

kolaylaştırmak ve Ermenistan’da gelenekleri ve dili bilen Çinli bireylerin yetiştirilmesine büyük önem vermektedir (Horizon, 2017).

Kültür alanında Konfüçyüs Enstitüleri Çin Halk Cumhuriyeti’nin diğer bir yumuşak güç araçlarından birisidir. 2009 yılında Erivan, 2010 yılında Tiflis ve 2011 yılında Bakü’de Konfüçyüs Enstitüleri kurulmuş ve bu enstitüler Çin Halk Cumhuriyeti’nde eğitim görmeyi kolaylaştırmıştır (Sanamyan, 2016). Erivan’da geçen 15 yıl içerisinde 13.000 öğrenci bu enstitülerde eğitim görmüş ve Çin hükümeti yaklaşık olarak 12 milyon Amerikan doları tutarında Ermeni-Çin Arkadaşlık Okulunu kurarak yaklaşık 400 öğrenciye ev sahipliği yapmıştır (Karapetyan, 2024:70). Tiflis’te 2010 yılında ‘Tbilisi Free University’ de kurulan Konfüçyüs Enstitüsü öğrenci ve öğretim elemanlarına Eylül ve Mart ayı olmak üzere yılda iki kez genel Çince kursu eğitimi vererek sıfırdan Çince öğrenme fırsatı sunmaktadır. Ayrıca yükseköğretimde başarılı olan öğrencilere Çin’de ücretsiz staj imkanı da sağlamaktadır (Tbilisi Free University, 2025). Yaklaşık olarak her yıl üniversitede öğrenim gören 30 Gürcü öğrenci Çin hükümetinden burs almakta, 20 öğretmen ya da gönüllü Çin’den gelerek Çin dili ve kültürünü öğretmektedir (Karapetyan, 2024:70). Bakü Devlet Üniversitesi bünyesinde Konfüçyüs Enstitüsü’nün düzenlendiği seminer içerikleri çoğunlukla Kuşak Yol Projesi’ne dair olduğu görülmüştür (Argalı, 2023:80).

Bölgesel anlamda Çin Halk Cumhuriyeti’nin Azerbaycan ve Ermenistan ile geliştirmiş olduğu ekonomik ilişkilere bakıldığında, Çin Halk Cumhuriyeti ve Azerbaycan arasındaki diplomatik ilişkiler tarihsel manada ara ara duraklama yaşasa da özellikle 27 Aralık 1991 tarihinde Azerbaycan’ı resmi olarak tanımalarının ardından ilişkilerini hızlandırmıştır. 2003 yılında Azerbaycan Petrol Şirketi ‘SOCAR’ ile Çin Petrol Şirketi ‘Shengli Oil’ arasında ilk kez anlaşmanın imzalanmasının devamında 2004 tarihinde imzalanan anlaşma ile Karaçukur petrol yatağına Çin Petrol Şirketi Shengli Oil ortak olmuştur (Sapmaz, 2008:239). Çin Halk Cumhuriyeti’nin 2013 yılında başlatmış olduğu Kuşak ve Yol girişimi ile Azerbaycan ile olan ekonomik ilişkiler yukarı yönde seyretmiştir. Kuşak ve Yol girişiminin ‘orta koridor’ ayağının Azerbaycan’dan geçmesi Çin Halk Cumhuriyeti nezdinde Azerbaycan’ın stratejik önemini artırmıştır (Kul ve İlyas, 2022:300). Bu kapsamda Azerbaycan Asya Altyapı Yatırım Bankası’na üye olmuştur. Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret veri tabanı verilerine göre Çin Halk Cumhuriyeti’nin Azerbaycan’a ihracatı 2023 itibari ile 1,72 Milyon Amerikan dolarına ulaşmıştır (Tradingeconomics, 2025).

Çin Halk Cumhuriyeti Ermenistan ilişkileri Çin’in Ermenistan’ı 1991 yılında tanıyan ilk ülkeler arasında yer alması ile başlamış ve resmi diplomatik ilişkiler 1992 yılında kurulmuştur. 2020 yılında Erivan’da büyük bir büyükelçilik binası inşa eden Çin Halk Cumhuriyeti yapılan açılışa iki devlet arasındaki ilişkilerin öncelikli alanlarının güvenlik ve tarım olduğu vurgulanmıştır (Armenpress, 2020). 2019 yılının mayıs ayında ise iki ülke vatandaşlarının vizesiz seyahat edebilmesine imkan tanıyan bir anlaşmaya varılmıştır (Kul ve İlyas, 2022:310). Yine iki ülke arasında dostluk okulu inşa edilmiştir. Birleşmiş Milletler uluslararası ticaret veri tabanına göre Ermenistan’ın diğer ülkelerden olan ithalat sıralamasında %56’lık dilimle Rusya Federasyonu ilk sırada yer alırken, Çin Halk Cumhuriyeti %10’luk dilimle ikinci sırada yer almaktadır (Tradingeconomics, 2025a). 2024 verilerine göre Ermenistan’ın Çin Halk Cumhuriyeti’ne olan ihracatı ise 1.1 milyar ABD doları olmuştur (Tradingeconomics, 2025b). Yapmış olduğu ithalat ürünlerini ise öncelikli olarak değerli ve yarı değerli taşlar, değerli metaller ve ürünler, makine ekipman ve mekanizmaları oluşturmuştur (ARKA News, 2025).

Gürcistan ve Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki ilişkiler 1992 yılında başlamış ve günümüze kadar çeşitli aşamalardan geçmiştir. Aralarındaki mesafe ile büyüklük ve nüfus bakımından belirgin farklara rağmen, uluslararası ilişkilerde iki ülke saygı ve eşitliğe dayalı sağlam bir işbirliği kurmayı başarmıştır (Kalandia, 2022:13). 2016 yılında iki ülke arasında ekonomik ve teknik

işbirliği anlaşması yapılmış ve bu anlaşma Çin Halk Cumhuriyeti'nin son yıllarda Gürcistan'a yapmış olduğu ilk yüksek seviyede resmi ziyareti oluşturmuştur. Çin Halk Cumhuriyeti, Gürcistan'ın dış ticaretinde kilit bir rol oynamakta olup, ülkenin en büyük üçüncü ticaret ortağıdır. Ocak 2018 itibarıyla yürürlüğe giren Gürcistan-Çin Serbest Ticaret Anlaşması (STA), Gürcistan'ın ihraç ürünlerinin yaklaşık %95'ini kapsayarak iki ülke arasındaki ticaret hacminin önemli ölçüde artmasına katkı sağlamıştır. Bu kapsamda, 2018, 2019 ve 2020 yıllarında ikili ticaret hacmi 1 milyar ABD dolarını aşmıştır. Özellikle 2019 yılında ticaret hacmi 1,086 milyar ABD dolarına ulaşmış ve bir önceki yıla göre %5'in üzerinde bir artış kaydedilmiştir (Kalandia, 2022:17). Bununla birlikte iki ülke arasında Konfüçyüs Enstitüleri, dil kursları, festivaller ve çeşitli kültürel etkinlikler gibi yumuşak güç araçlarına yönelik olarak politik işbirliğini devam ettirici mekanizmalarda faaliyetlerine devam etmektedir. Sonuç olarak bakıldığında Çin Halk Cumhuriyeti'nin Güney Kafkasya politikasına bakıldığında esas anlamda ticaret ve ekonomiye odaklandığı görülmektedir (Mujiri, 2024:21). Bu kapsamda Kuşak ve Yol Girişimi inisiyatifi genel de Güney Kafkasya coğrafyası özelde ise Gürcistan nezdinde da yürütmüş olduğu en önemli kalkınma girişimini ifade etmektedir.

3. KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ-GÜRCİSTAN

Kuşak ve Yol Girişimi (BRI), katılımcı ülkeler arasında ticari bağları kuvvetlendirmeyi amaçlayan, içerisinde birçok alt ve üst yapı projelerini barındıran çok kapsamlı bir kalkınma girişimidir (Ateş ve Seymen, 2022:283). Amaç, Çin Halk Cumhuriyeti'nin büyüme hızını arttırmak ve iç tüketimi hızlandırmaktır. 2013 yılında Çin Halk Cumhuriyeti Başkanı Xi Jinping tarafından Kazakistan ziyareti sırasında gündeme getirilmiştir (Jing, 2013). BRI, Çin Halk Cumhuriyeti'nin önermiş olduğu Kuşak ve Yol Girişimi'nin kısaltması olup, "B" İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'na atıfta bulunan Kemer'in ilk harfini ifade ederken, "R", 21.yüzyıl Deniz İpek Yolu'na atıfta bulunan Yol'un ilk harfi olup, "I" İnisiyatifin ilk harfidir (Pingchao, 2023). Kısaltma girişimin karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu gibi birçok altyapı çalışmasından oluştuğunu göstermektedir.

Bahse konu girişim sadece altyapı projelerinden oluşmamakta, altyapı projelerinin yanı sıra politik koordinasyon, tesis bağlantıları, engelsiz ticaret, finansal entegrasyon ve insandan insana bağ gibi beş ana başlıktan oluşmaktadır. Girişim kapsamında bugüne kadar yaklaşık olarak 149 ülke Çin Halk Cumhuriyeti ile mutabakat imzalamıştır (Green Finance & Development Center, 2025). Bahse konu mutabakatlar arasında serbest ticaret anlaşmaları vb. birçok anlaşma yer almaktadır.

Kuşak ve Yol girişimi altı kalkınma koridoru bağlantısından (karayolu) İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'ndan oluşmaktadır. Buna ek olarak farklı isimlerle ifade edilen bölgesel projelerde mevcut olup, ana güzergahlarla bağlantılı özellik göstermektedir. Ek olarak Çin Halk Cumhuriyeti 2018 yılında kabul ettiği ve konu ile ilgili "Çin'in Arktik Politikası" başlıklı yayınlamış olduğu beyaz kitapta Kuzey Denizi Rotası'na (NSR) atıfta bulunmuştur (Liuyue, 2018). Proje kapsamında yer alan altı kalkınma koridoru; Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC), Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC), Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC), Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru (CICPEC), Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC) ve Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)'dur (Altun vd., 2021:85). Gürcistan bahse konu kalkınma koridorları içerisinde Çin-Orta Asya-Batı Asya Koridoru ile doğrudan ilişkilidir. Koridor Doğu'da Çin Halk Cumhuriyeti ile Arap Yarımadası'nı içine almakla birlikte Orta Asya ve Batı Asya arasında oluşturulan, Eski İpek Yolu ile güzergahı kesişen bir yapıya sahip sahiptir (Yılmaz, 2020:636). Orta Asya ve Batı Asya arasında oluşturulan koridorun bir parçası olan "Orta Demiryolu Koridoru" Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi birbirine doğrudan bağlayan Bakü-

Tiflis-Kars demiryolu hattını da içeren ve 'Demir İpek Yolu' olarak adlandırılan güzergâhı kapsamaktadır (Işıkoğlu, 2019). Rusya Federasyonu'nun Ukrayna'yı işgal etmesinin ardından koridorun önemi artmıştır. Bahse konu güzergah merkezinde Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Türkiye ve Özbekistan olmak üzere demir yolu ve kara yolundan oluşan çok taraflı bir ulaşım güzergahını ifade etmektedir (Chang, 2023). Bahse konu hat ile Çin Halk Cumhuriyeti Rusya'nın baskın olduğu Kuzey Koridor ve Amerika Birleşik Devletleri'nin baskın olduğu Hint Okyanusu'ndan geçen geleneksel deniz yolunu atlatmaya çalışmaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti'nden Avrupa'ya bir yılda taşınan yaklaşık 10 milyon konteynerin %96'sı denizyolunu, %4'ü ise Trans-Sibirya Demiryolu (Kuzey Koridoru) nu kullanmaktadır. Orta Koridor, Kuzey Koridoru'na göre 2.000 km daha kısa, daha hızlı ve ekonomik bir rota olmasının yanı sıra deniz yoluna kıyasla seyahat süresini üçte bir oranında (yaklaşık 15 gün) kısaltmaktadır. Ayrıca Türkiye üzerinden Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Akdeniz'e ulaşım imkânı sunarak Asya-Avrupa ticareti için stratejik bir alternatif oluşturmaktadır (MFA, 2025). Türkiye'de Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattı, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havalimanı, Çanakkale 1915 Köprüsü ve Edirne-Kars Demir Yolu hattı bahse konu güzergah ile ilgili projelerdir (Yılmaz, 2020:637).

Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında geliştirilen Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru ve Orta Koridor güzergâhları, Gürcistan'ı Karadeniz'in doğu yakasında stratejik bir lojistik ve transit merkez haline getirmiştir. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattı ve Poti ile Batum limanları üzerinden sağlanan entegrasyon, Gürcistan'ı hem kara hem deniz taşımacılığı bakımından Orta Koridor'un kritik bir unsuru yapmaktadır. Orta Koridor'un Kuzey Koridoru'na göre yaklaşık 2.000 km daha kısa olması, taşıma süresini 15 güne kadar indirmesi ve Rusya'yı bypass etmesi, bu güzergâhı daha cazip ve güvenli hale getirmektedir (Urciuolo, 2024). Bu çerçevede Karadeniz, Asya ile Avrupa arasındaki alternatif ticaret rotalarının kilit bir bileşeni haline gelirken; Gürcistan da bu deniz üzerinden Türkiye ve Avrupa limanlarına doğrudan erişim sağlayarak Çin Halk Cumhuriyeti-Avrupa ticaret hattına entegre olmaktadır (Aguilar, 2025).

Gürcistan, yatırımcı dostu yaklaşımı, düşük vergi sistemi, sağlam kurumsal yapısı ve genel olarak sunduğu elverişli iş ortamıyla doğrudan yabancı yatırımlar açısından dikkat çekici bir cazibe merkezi olması, ülke modern altyapının geliştirilmesine öncelik vermesi, özellikle karayolu, demiryolu, deniz limanı ve bilgi-iletişim teknolojileri (ICT) ağlarına yönelik yatırımlarından kaynaklı olarak bahse konu girişim kapsamında önemli bir ortak haline gelmiştir (Kalandia, 2022:18-19). Gürcistan, Kuşak ve Yol Girişimi projesine resmi olarak 9 Mart 2015 yılında Çin Halk Cumhuriyeti ile imzalamış olduğu Mutabakat Anlaşması ile dahil olmuştur (Xinhua, 2025). İmzalanan mutabakat Çin Halk Cumhuriyeti ve Gürcistan arasında yeni bir işbirliği ilişkilerini geliştirmiş, Çin Halk Cumhuriyeti'nin Gürcistan'da altyapı, lojistik, enerji, tarım ve diğer alanlarda yapmış olduğu yatırımlarda artış gözlenmiştir (Lomia, 2021:379). 31 Temmuz 2023 tarihinde de iki ülke arasında stratejik ortaklık anlaşması yapıldığı duyurulmuştur.

Gürcistan Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu, Poti ve Batum Limanları, Doğu-Batı Karayolu Koridoru (East-West Highway), Tiflis ve Kutaisi Serbest Sanayi Bölgeleri ve Anaklia Derin Deniz Limanı projesi gibi alt yapı ve projeler ile öne çıkmaktadır. Bakü-Tiflis- Kars Demiryolu Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye arasında uzanmakla birlikte, bu hat ile Çin Halk Cumhuriyeti'nden gelen malların Orta Asya üzerinden Avrupa'ya taşınması sağlanmaktadır. Gürcistan bahse konu demir yolu kapsamında hem teknik hem de lojistik açıdan ana geçiş ülkesi konumunda olup bu hat sayesinde Orta Koridor'un demiryolu bileşeninde kilit bir rol üstlenmektedir. Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Petrol Boru Hattı ve Bakü-Tiflis-Erzurum (BTE) Gaz Boru Hattı ülkenin enerji lojistiğinde önemli bir koridor olduğunu göstermektedir. Poti Limanı ülkede konteyner taşımacılığı açısından en gelişmiş liman olup Orta Asya ile Avrupa arasında önemli bir deniz geçiş noktasıdır. Batum limanı enerji taşımacılığında önemli bir rol

üstlenmektedir. Anaklia Derin Deniz Limanı Projesi zaman zaman finans, siyasi anlaşmazlıklar ve jeopolitik baskılar nedeni ile proje aşaması sekteye uğrasa da tamamlandığında büyük tonajlı gemilere hizmet verebilecek ve Gürcistan'ın bölgedeki lojistik gücünü ciddi oranda arttıracak liman projesi olma özelliğini taşımaktadır.

Gürcistan'ın Karadeniz politikası zaman zaman güvenlik kaygıları taşısa da genel anlamda Karadeniz ülkeleri ile ilişkisi mal ticareti ve Doğu ile Batı arasında bir ulaşım merkezi olma vizyonuna dayanmakta ve bu yönde politikalarını şekillendirmektedir. Kendini Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayan bir merkez olarak konumlandırmak isteyen Gürcistan bu hedef doğrultusunda serbest ticaret anlaşmaları ve karayolu, demiryolu ve denizyolu altyapılarını geliştirmekle ilgilenmektedir. Karadeniz, yalnızca Gürcistan'ın küresel pazarlara açılımı açısından değil, aynı zamanda uluslararası ticaretin kolaylaştırılması bakımından da önemli bir rol oynamaktadır. Gürcistan'ın Karadeniz'deki limanları, esasen bölge içi ve dışı transit taşımacılık için stratejik varlıklardır. Ülkenin dış ticaret hacminin 11,3 milyar ABD doları olduğu 2021 yılında, bunun yaklaşık %40'ı deniz taşımacılığı (4,5 milyar USD) yoluyla gerçekleşmiştir. Geri kalan kısmı ise kara yolu (%42), demir yolu (%6,7), hava yolu (%7,6) ve diğer taşımacılık türleriyle sağlanmıştır (Khokrishvili ve Lebanidze, 2022:194). Karadeniz'de En önemli limanlar arasında Romanya'daki Konstanza (Köstence) Limanı (yıllık 100 milyon ton kapasite), Ukrayna'daki Odessa/Pyvdeny/Çornomorsk limanları (yaklaşık 100 milyon ton), Bulgaristan'daki Varna Limanı (yaklaşık 10 milyon ton) ve Gürcistan'daki Poti Limanı (yaklaşık 12 milyon ton) ile Batum Limanı (18 milyon ton; bunun 15 milyon tonu petrol ve petrol ürünleri kapasitesidir) yer almaktadır (Tsereteli, 2021).

Romanya'da bulunan Köstence Limanı Karadeniz'de yer alan en derin liman olma özelliğine sahiptir. Gürcistan'daki en büyük liman konumundaki Poti, yıllık yaklaşık 12 milyon tonluk kapasitesiyle ülkenin toplam liman yük hacminin yaklaşık %80'ini tek başına karşılamakta ve özellikle kuru yük ile konteyner taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. Öte yandan, Batum Limanı 18 milyon tonluk toplam kapasiteye sahip olmakla birlikte, bu kapasitenin yaklaşık 15 milyon tonu sıvı yük taşımacılığına, özellikle de petrol ve petrol ürünlerine ayrılmış durumdadır. Enerji taşımacılığı açısından stratejik öneme sahip diğer iki limandan Supsa, Bakü-Supsa petrol boru hattının Karadeniz'e ulaştığı nokta olarak işlev görürken, Kulevi Terminali ise ağırlıklı olarak Azerbaycan menşeli enerji ürünlerinin taşınmasında kullanılmaktadır (Khokrishvili ve Lebanidze, 2022:194). Poti Limanı'nın sahibi AP Moller Terminals (APTM), Batum Limanı ise Batum Deniz Limanı'nı (BSP) kuran Kaztransoil şirketine verilmiştir. Bundan dolayı limanlar üzerinde Gürcistan'ın rolü oldukça sınırlı olup, sadece gemi trafiğini kapsayan yapıcı ve düzenleyici politikalar ile sınırlıdır kalmaktadır (The World Bank, 2023:44).

4. ANAKLIA LİMANI PROJESİ

Anaklia Limanı projesi yeni bir fikir olmayıp tarihsel anlamda bu projenin ortaya atılması Sovyetler Birliği dönemine dayanmakla birlikte dönemin var olan Novorossiysk gibi mevcut limanları yeterli görülmemiştir (Güngör, 2024). 2009-2011 yılları arasında eski Gürcistan Cumhurbaşkanı olan Mihail Saakaşvili döneminde yeniden gündeme getirilen proje 2012 yılında iktidar partisi olan Gürcü Rüyası Partisi'nin projeye itiraz etmesi ile tartışmalar seyir değiştirmiştir. 2016 yılında Anaklia da yeni bir liman inşası için ihale başlatılmış ve limanın inşası ile ilgili olarak ADC şirketi ve Gürcü finans şirketi olan TBC Holding arasında 2,5 milyarlık dolarlık bir anlaşma imzalanmış ve Amerikalı-Gürcü olan Anaklia Kalkınma Konsoryumu'nun oluşturulması adına anlaşmaya varıldığı duyurulmuştur. Anlaşmaya göre projenin 2020 yılında tamamlanması ve Gürcistan Hükümeti'nin bahse konu projeye 100 milyon dolar yatırım yapacağı açıklanmıştır (Belt and Road Portal, 2016). Proje ile ilgili olarak her ne kadar Amerikalı yatırımcılar ile anlaşma sağlansa da Çinli yatırımcılar konu ile ilgili olarak tamamen devre dışı

birakılmamakla birlikte ADC Çinli firma olan ZPMC ile liman inşası adına yaklaşık olarak 50 milyon dolarlık bir anlaşmaya varmıştır (Jardine, 2018). Anlaşmaların devamında proje kapsamında kullanılacak olan kredilerin geri ödenememesi durumunda bankalar hükümetten garanti istemiş ancak hükümet kredilerin geri ödenmesi hususunda sorumluluğun kurulan konsorsiyumun sorumluluğunda bulunduğunu söylemiştir. Devam eden bazı siyasi tartışmalardan kaynaklı olarak hükümet 2020 yılında ADC ile olan sözleşmeyi feshetmiştir.

2024 yılında iktidarda bulunan Gürcü Rüyası Hükümeti bahse konu limanın inşası adına yeni bir ihale başlatmış ve ihaleyi Çin-Singapur konsorsiyumu kazanmıştır. Yapılan yeni ihale sonucunda China Communication Construction ile China Harbor Investment ana yüklenicileri, China Road and Bridge Corporation ve Qingdao Port International şirketleri ise alt yüklenici şirketler olmuştur (Transparency, 2024). Yeni anlaşmada Gürcistan Devleti şirketi olan “Anaklia Deep Sea Port” şirketi proje kapsamında %51 hisseye sahip olurken ihaleyi kazanan konsorsiyum ise %49'luk paya sahip olmuştur. Konu ile ilgili olarak Çin Halk Cumhuriyeti'nin Gürcistan Büyükelçisi olan Zhou Qian Anaklia Limanı'nın iki ülke arasında ekonomik bağlantıları daha da güçlendireceğini, Gürcistan'ın Avrasya ticaret bağlarındaki statüsünü yükselteceğini ve bölgesel kalkınmayı teşvik edeceğini belirtmiştir (Tabatadze, 2024). Yapılan yeni anlaşma sonrası ise birçok gelişme yaşanmıştır.

China Communication Construction Company Limited isimli ana yüklenici firma ise Güney Çin Denizi'nde yapay adalar inşa etmek kapsamında ABD Ticaret Bakanlığı tarafından kara listeye alınmış, ülkede bulunan birçok muhalif kanat ise Rus hükümetinin planı olduğu ve ülkenin Batı'dan uzaklaştırıldığı yönünde beyanlarla eleştirmişlerdir (Civil Georgia, 2024). Uluslararası Tahkim Mahkemesi ise Anaklia Kalkınma Konsorsiyumu'nun Gürcistan Hükümetine karşı olan iddialarını reddetmiştir. ABD Helsinki Komisyonu ise varılan yeni anlaşma ile ilgili olarak limanı Çin kontrolüne teslim ettiğine yönelik Gürcü Rüyası Partisi'ni kınadığını belirten açıklamalarda bulunmuştur (Civil Georgia, 2025).

Anaklia Derin Deniz Limanı Projesi, Gürcistan'ın Kuşak ve Yol Girişimi (BRI) kapsamında Avrasya ulaştırma ağlarına entegrasyonu açısından stratejik bir öneme sahiptir. Bu liman Gürcistan'ın Karadeniz'e açılan kapısı olmasının ötesinde, Çin-Avrupa ticaret rotalarında alternatif ve güvenli bir lojistik koridor oluşturma potansiyeline sahiptir. Hem altyapı kapasitesi anlamında hem de jeopolitik konumu itibarıyla Anaklia, BRI'nin multi taşımacılık ilkelerine hizmet eden, Orta Koridor'un (MC) deniz ayağını tamamlayan önemli bir bileşendir. Poti ve Batum Limanları küresel nakliye sektöründe önemli kargo kapasiteleri ile öne çıkan, Panamax sınıfı konteyner gemileri için yeterli derinliğe sahip değildirler. Bundan mütevellit Gürcistan'a gelen veya buradan ayrılan yükler genellikle İstanbul ve Köstence Limanları gibi başka gemilere aktarılmak zorunda kalmakta, teslimat sürelerinde gecikmeler ortaya çıkarmaktadır. Proje kapsamında inşa edilmesi planlanan Anaklia Derin Deniz Limanı Projesi ile bu gecikmenin önüne geçilmesi planlanmaktadır (Smolnik, 2018:4).

Şekil 1: Anaklia-Poti ve Batumi Limanları



Kaynak: (Hess ve Otarashvili, 2020:6)

Şekil 2: Anaklia Derin Deniz Limanı Projesi



Kaynak: (Hess ve Otarashvili, 2020:7)

Karadeniz’de bulunan ülke limanlarının derinliklerine bakıldığında Bulgaristan 11.0 m, Rusya 13.9 m, Türkiye 14.5 m, Romanya 14.5 m, Ukrayna 16.0 m olmakla birlikte 10,000 TEU kapasiteli gemilere imkan tanınmaktadır. Gürcistan’ın mevcut limanları 1,500 TEU kapasiteli gemilere imkan tanırken 8.4 m liman derinliğine imkan tanımaktadır. Anaklia Derin Deniz Liman Projesi ile 10,000 TEU kapasiteli gemilere imkan tanınması, derinliğinin 16.0 m olması ve yakınına serbest sanayi bölgesi kurulması planlanmaktadır (Transport Events, 2025). Liman projesi tamamlandığında denize kıyısı olmayan Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri için başlıca ithalat noktası olarak konumlanacak; aynı zamanda çevresindeki yaklaşık 146 milyonluk nüfusa yönelik kritik lojistik ve tedarik hizmetleri sunacaktır (SMEC, 2025). Anaklia Limanı, Çin-Avrupa

KARAMAN İ. (2025). Kuşak ve Yol İnisiyatifi Kapsamında Gürcistan-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkileri: Anaklia Limanı Örneği, DA&MS Sayı 4, 83-96.

hattındaki yük akışını Türkiye'yi devre dışı bırakarak yönlendirebilecek potansiyele sahip olup, bu durum Türkiye'nin Tek Kuşak Tek Yol Girişimi kapsamındaki stratejik rolünü zayıflatabilme potansiyeline sahiptir (Filiz, 2017:129).

5. SONUÇ

Çin Halk Cumhuriyeti'nin Gürcistan ile geliştirdiği stratejik ortaklık, hem ülkenin Güney Kafkasya'ya yönelik artan ilgisini hem de daha geniş küresel politika hedefleriyle olan uyumunu yansıtmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti'nin bölgedeki öncelikli odağı ticaret ve ekonomi alanında yoğunlaşmakta, Gürcistan ile yürütülen işbirliği ise özellikle Kuşak ve Yol Girişimi gibi projeler aracılığıyla bölgesel etkisini artırma stratejisinin bir parçası olarak değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, Gürcistan'ın özellikle ticaret, ulaşım, taşımacılık ve altyapı gibi ekonomik sektörlerde artan işbirliğinden önemli ölçüde fayda sağlaması beklenmektedir. Bununla birlikte, Gürcistan'ın ABD ve Çin gibi büyük güçlerle olan ilişkilerini ulusal çıkarları doğrultusunda dengeli bir şekilde yürütmesi hem ekonomik büyüme hem de jeopolitik istikrar açısından kritik bir öneme sahiptir. Gürcistan'ın Karadeniz kıyısında inşa edilmekte olan ve tamamlandığında bölgesel anlamda lojistik dengeleri etkileme potansiyelini taşıyan Anaklia Derin Deniz Limanı Projesi Gürcistan'ı Karadeniz'in doğusunda önemli bir ticaret merkezi haline getirmeyi hedeflemektedir. Proje özellikle denize kıyısı olmayan Orta Asya ve Kafkasya ülkeleri için önemli bir ticaret noktası olarak öne çıkmakta ve aynı zamanda çevresindeki serbest sanayi bölgesi ile doğrudan yatırım ve istihdamı teşvik etmektedir. Karadeniz'de yeni bir alternatif oluşturan Anaklia, Çin Halk Cumhuriyeti'nin Kuşak ve Yol Girişimi atılımı noktasında Orta Koridor üzerinde yer almakta ve bölgenin ticari önemini artırmaktadır.

Türkiye açısından liman hem iş birliği hem de rekabet potansiyeli taşımaktadır. Türkiye'nin bahse konu projeye entegre olamaması senaryosunda Anaklia Limanı üzerinden Avrupa'ya yönelen yükler, Türkiye'nin bölgesel lojistik rolünü zayıflatabilme potansiyeline sahiptir. Bu kapsamda Anaklia Liman Projesi ile geliştirilecek stratejik ilişkiler Türkiye'nin Orta Koridor üzerindeki konumunu koruması bakımından önemlidir. Proje Gürcistan, Karadeniz ve Türkiye'nin ticari ve jeopolitik dinamiklerini doğrudan etkileyen çok boyutlu bir projedir ve bölgesel iş birliği düzeyi, projenin etkisini belirleyecektir.

KAYNAKÇA

- AGUIAR, P. (2025). "The Middle Corridor: A Route Born of the New Eurasian Geopolitics", <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-route-born-of-the-new-eurasian-geopolitics/>, (23.01.2025).
- ALTUN, N., KURT, İ. & ÖZBAYSAL, T. (2021). "Adım Adım Yeni Dünya Düzeni: Çin BKBY Projesi." Gümrük Ticaret Dergisi , 8(26): 81–93.
- ARGALI, M. (2023). "Jeopolitik Düşünce Kapsamında Çin-Azerbaycan İlişkilerinde Temel Parametreler", (Ed.) KARACA, R.K. ve ERENDOR M.E., Çin ve Türk Dünyası İlişkileri 1991'den Günümüze, Astana Yayınları, Ankara.

- ARKA News Agency. (2025, February 6). Armenia's foreign trade in 2024 exceeded \$30 billion; growth had been slowing for six months. *ARKA News Agency*. <https://arka.am/en/news/economy/armenia-s-foreign-trade-t2024-exceeded-30-billion-growth-has-been-slowing-for-six-months/>
- Armenia exports to China. (2025, April 20). *Trading Economics*. <https://tradingeconomics.com/armenia/exports/china>
- Armenia imports by country. (2025, April 20). *Trading Economics*. <https://tradingeconomics.com/armenia/imports-by-country>
- ASGAROV, S. (2024). "The Analysis of China's "Debt Diplomacy" in the South Caucasus", *Orta Doğu ve Orta Asya-Kafkaslar Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 4(1): 63-81.
- ATEŞ, E. & SEYMEN D. (2022). "Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Türkiye: Türkiye Girişime Dahil Olmalı mı?", *Akademik Bakış* 16 (31):279-301.
- BEYAZ, F. (2023). "Çin Dış Politikasında Yumuşak Güç Dinamiğinin Kullanımı: Çin Etiyopya İlişkileri Örneği", *Sakarya İktisat Dergisi*, 12(4):499-518.
- CHANG, F., K. (2023). "The Middle Corridor through Central Asia: Trade and Influence Ambitions", <https://www.fpri.org/article/2023/02/the-middle-corridor-through-central-asia-trade-and-influence-ambitions/>, (21.02.2023).
- China exports to Azerbaijan. (2025, April 16). *Trading Economics*. <https://tradingeconomics.com/china/exports/azerbaijan>
- China. (2025, April 12). *Softpower 30*. <https://softpower30.com/country/china/>
- Confucius Institute General Chinese Language Course. (n.d.). *Tbilisi Free University*. Retrieved April 13, 2025, from <https://freeuni.edu.ge/en/educational-programs/certificate/confucius-institute/?program=program>
- Connecting Asia and Europe via Georgia Anaklia Deep Sea Port and Fiz. (n.d.). *Transport Events*. Retrieved May 2, 2025, from <https://www.transportevents.com/>
- Countries of the Belt and Road Initiative (BRI). (n.d.). *Green Finance & Development Center*. Retrieved April 21, 2025, from <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>

- Domestic reactions to granting of Anaklia port to Chinese consortium. (2024, May 30). *Civil Georgia*. <https://civil.ge/archives/610451>
- FİLİZ, T. (2017). “Çin’in Küresel Tek Kuşak Tek Yol Girişiminde Türkiye’nin Konumu Üzerine Bir İnceleme”, *Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(2):117-133.
- GÜNGÖR, G. (2024). “Georgia’s Anaklia Port on the Middle Corridor Route”, <https://avim.org.tr/en/Yorum/GEORGIA-S-ANAKLIA-PORT-ON-THE-MIDDLE-CORRIDOR-ROUTE>, (07.07.2024).
- HAMZAOĞLU, H. (2022). “Çin’in Güney Kafkasya Politikasını Belirleyen Etkenler”, (Ed.) KURBAN, V., NUSRETOĞLU, T., BEŞİKÇİ ÖRAZ, S. ve ÇOBAN, R.E., II. Uluslararası Soğuk Savaş Sonrası Sosyal, Ekonomik ve Siyasal Gelişmeler Bağlamında Güney Kafkasya Sempozyumu, İKSAD Publishing House, Ankara.
- HESS, M. ve OTARASHVİLİ M. (2020). “Georgia’s Doomed Deep-Sea Port Ambitions: Geopolitics of the Cancelled Anaklia Project”, Foreign Policy Institute Black Sea Strategy Papers.
- İŞİKOĞLU, N. (2019). “OBOR PROJESİ VE TÜRKİYE”, <https://nukhetisikoglu.blogspot.com/2019/05/obor-projesi-ve-turkiye.html>, (17.05.2019).
- JAGODZİNSKİ, K. (2025). “Global Soft Power Index 2025: The shifting balance of global Soft Power”, <https://brandfinance.com/insights/global-soft-power-index-2025-the-shifting-balance-of-global-soft-power>, (20.02.2025)
- JARDİNE, B. (2018). “With Port Project, Georgia Seeks Place on China’s Belt and Road”, <https://eurasianet.org/with-port-project-georgia-seeks-place-on-chinas-belt-and-road>. (21.02.2018).
- JİNG, L. (2013). “President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries”, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/1849.html>, (07.03.2025)
- KALANDİA, A. (2022). “Bilateral Relations Between Georgia and China”, (Ed.) WANG, H. ve MİAO, L., *China and the World in a Changing Context*, Springer, Singapore.
- KANTARCI, H. (2024). “Güney Kafkasya’daki İstikrarsızlığın ve Çatışmaların Bölgenin Güvenliğine Yansımaları”, *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 2(2):49-90.
- KARAMAN İ. (2025). Kuşak ve Yol İnisiyatifi Kapsamında Gürcistan-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkileri: Anaklia Limanı Örneği, *DA&MS* Sayı 4, 83-96.

- KARAPETYAN, R. (2024). "China's Policy in the South Caucasus: Challenges and Opportunities", *Armenological, Issues* 1, 2(28): 67–82.
- KHOKRISHVİLİ, E. & LEBANİDZE, B. (2022). "Georgia and the Black Sea: Risks, Resilience and Opportunities", *Z Außen Sicherheitspolit*, (15):189-200.
- KUL, Ö. ve ILIYAS, N. (2022). "Çin Halk Cumhuriyeti'nin Güney Kafkasya Politikası", (Ed.) ÇAYCIOĞLU, S. O., 21.Yüzyılda Kafkasya, Kitabevi Yayınları, İstanbul.
- KUMUKOV, A., M. ve SERGEY, G. L. (2024). "China's Foreign-Policy Strategy in the South Caucasus — a Transit Window to Europe?", *Russia in Global Affairs*, 22(1):176–93.
- LİUYUE. (2018). "China's Arctic Policy", <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/46076.html>. (29.02.2025)
- LOMİA, E. (2021). "China's Belt and Road Initiative and Georgia: A Short Overview", *Journal of Liberty and International Affairs*, 7(3):373-385.
- MUJİRİ, T. (2024). "Understanding China-Georgia Strategic Partnership", *Journal of Philosophy and Linguistics*, 2(4): 20-26.
- Newly-built embassy in Yerevan: China's new step for developing relations with Armenia. (2020, September 23). *Armenpress*. <https://armenpress.am/en/article/1028521>
- PİNGCHAO, H. (2023). "What is the BRI?", <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0N4P7CF0.html>, (26.06.2023).
- SANAMYAN, E. (2016). "China in the Caucasus", <https://thediplomat.com/2016/02/china-in-the-caucasus/>. (10.04.2025)
- SAPMAZ, A. (2008). Rusya'nın Transkafkasya Politikası ve Türkiye'ye Etkileri, Ötüken Neşriyat, İstanbul.
- SMOLNİK, F. (2018). "Georgia Positions Itself on China's New Silk Road", *German Institute for International and Security Affairs*, (13):1-8.
- TABATADZE, T (2024). "Chinese Ambassador: Anaklia Port to boost Georgia's cross-border transport capabilities", <https://1tv.ge/lang/en/news/chinese-ambassador-anaklia-port-to-boost-georgias-cross-border-transport-capabilities/>, (18.04.2025).
- The Anaklia port to be built by a Chinese company with suspicious reputation. (2024, June 5). *Transparency International Georgia*. <https://transparency.ge/en/post/anaklia-port-be-built-chinese-company-suspicious-reputation>
- KARAMAN İ. (2025). Kuşak ve Yol İnisiyatifi Kapsamında Gürcistan-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkileri: Anaklia Limanı Örneği, *DA&MS Sayı 4*, 83-96.

- The World Bank (2023). Middle Trade and Transport Corridor Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time By 2030, World Bank Publications, Washington.
- Transport links for Anaklia Deep Sea Port. (n.d.). *SMEC – Solving Complex Challenges*. Retrieved May 2, 2025, from <https://www.smec.com/project/anaklia-deep-sea-port-project/>
- TSERETELI, M. (2021). “Black Sea Connectivity and the South Caucasus”, <https://mei.edu/publications/black-sea-connectivity-and-south-caucasus>, (16.04.2025).
- Türkiye’s Multilateral Transportation Policy. (n.d.). *Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs*. Retrieved April 26, 2025, from https://www.mfa.gov.tr/turkiye_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa
- U.S. Helsinki Commission reprimands Georgian Dream for “surrendering” Anaklia port to Chinese control. (2025, April 2). *Civil Georgia*. <https://civil.ge/archives/673458>
- URCIUOLO, L. (2024). “The Middle Corridor Initiative-Where Europe and Asia Meet”, <https://eias.org/publications/briefing-paper/the-middle-corridor-initiative-where-europe-and-asia-meet/>, (18.04.2025).
- US company plans to take the Silk Road to reach China’s markets. (2016, October 13). *Belt and Road Portal*. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/1644.html>
- Why students in China are learning Armenian. (2017, August 7). *Horizon Weekly*. <https://horizonweekly.ca/en/why-students-in-china-are-learning-armenian/>
- XINHUA. (2015). “China, Georgia start feasibility study on FTA”. https://english.www.gov.cn/news/international_exchanges/2015/03/11/content_281475069645082.htm, (10.04.2025).
- YILMAZ, S. (2020). “Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi”, *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (24):631-647.