

Kuşak ve Yol Projesi ve Avrupa'nın Türkistan Politikası

Belt and Road Project and Europe's Turkestan Policy

Prof. Dr. Mehmet Akif OKUR*
Figen AYDIN**

Öz:

Çin'in 2013 senesinde ilan ettiği ve 'asrın projesi' olarak nitelediği 'Kuşak ve Yol Projesi', gerek ekonomik büyüklüğü gerekse de dünyanın her kıtasına yayılarak paydaş bulması nedeniyle uluslararası sistemin mevcut yapısını etkileyecek potansiyele haiz görünmektedir. Çin projesi Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını biraraya getirerek kara güzergahı ile Avrasya kıtalarını ekonomik çember içerisine almaktadır. Bu haliyle Kuşak ve Yol, Avrupa'nın da dahil olduğu, yeni yüzyılın en çok paydaşı içeren projesi olarak görülmektedir. Avrupa'yı ekonomik ve siyasi başlıklar altında etkileyeceğine kesin gözüyle bakılan projenin ekonomik, jeopolitik ve jeostratejik mantığının gereğince değerlendirilmesi, uluslararası sistemin gelecekteki görünüşünün de doğru tasavvur edilebilmesi bakımından önemlidir. Bu makalede Kuşak ve Yol Projesi'nin batı ucunu teşkil eden Avrupa'nın Kuşak ve Yol Projesi ortaklığı ile Çin'e ekonomik olarak yakınlaşması incelenmektedir. Proje ile AB ve Türkistan ülkeleri arasında kurulacak olan ekonomik ortaklık ile Türkistan'a bağlanmayı hedefleyen AB, bu sebeple Çin projesine sıcak bakmaktadır. Dahası Kuşak ve Yol, AB adına, yatırımların Avrasya kıtasına akmasını sağlayacağı

*Prof. Dr. Yıldız Teknik Üniversitesi, İİBF, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü, İstanbul, Türkiye. mehmetakifo@yahoo.com.tr ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5095-6113>

**Gazi Üniversitesi Yüksek Lisans Öğrencisi, Uluslar arası Ticaret Anabilim Dalı, Ankara, Türkiye. aydinfigen@windowslive.com ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1777-278X>

için büyük önem arz etmektedir. Çin ise Kuşak ve Yol'un batı ucundaki muhatabı AB ile projesinin geleceği için muhtelif ortaklık yolları geliştirmektedir. Kara İpek Yolu'nun dışında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile de Avrupa'nın limanlarına ulaşmaya çalışan Çin, AB ile hem kara hem de deniz yollarında ekonomik entegrasyon için gayret göstermektedir. Tarihi İpek Yolu'nda olduğu gibi Kuşak ve Yol Projesi'nde de ana kavşağı temsil eden Türkistan ülkeleri ise hem projenin hem de AB-Çin ilişkilerinin geleceğine tesir edecektir.

Anahtar sözcükler: Kuşak ve Yol Projesi, Çin, AB, Türkistan, Jeostrateji

Abstract:

The Belt and Road Project ha, which China declared in 2013 and which it describes as is the project of the century, has the potential to affect the current structure of the international system because of its economic size and its spread to all continents of the world. The Chinese project brings the Asian, European and African continents together and takes the Eurasian continent into the economic circle with its land route. As a result, the Belt and Road are considered to be the project that includes the most stakeholders of the new century, including Europe. The proper evaluation of the economic, geopolitical and geostrategic function of the project, which is clearly seen as affecting Europe under economic and political titles, is important in that the future appearance of the international system can be properly conceived. This paper examines the economic proximity of China to the Belt and Road Project of Europe, which is the western end of the Belt and Road Project. The EU, which aims to connect with Turkestan with the economic partnership to be established between the project and the EU and Turkestan countries, is therefore open to the Chinese project. Moreover, the Belt and Road are of great importance in the name of the EU, to ensure that their investments flow into the Eurasian continent. China is developing various ways of partnership for the future of the project with the EU, the accountant on the west side of the Belt and the Road. China, which is trying to reach the ports of Europe with the 21st Century Sea Silk Road outside the Highway Silk Road, strives for economic integration in both land and sea routes with the EU. As in the historical Silk Road, the Turkestan countries representing the main crossroads in the Belt and Road Project will influence the future of both the project and EU-China relations.

Keywords: Belt and Road Project, China, EU, Turkestan, Geostrategy

Giriş:

Otuz sekiz yıllık reform ve açılım süreci sayesinde dünyanın ikinci büyük ekonomisi olmayı başaran Çin hükümeti, küreselleşmenin kesintiye uğrayacağı tartışmalarının ortasında yeni stratejiler geliştirmeye çalışmaktadır. Zira Çin ekonomisinin ritimle ilerleyişi, kaynaklara karşı sürekli olarak duyulan ihtiyacın karşılanabilmesi ile mümkündür (Sárvári & Szeidovitz, 2016). Bu doğrultuda Çin'in aşması gereken birincil engel, ulaştırma darboğazlarıdır (Zimmerman, 2015). Bunun için Çin ekonomisinde büyümeyi tamamlayacak ve kaynaklara doğrudan ulaşımı sağlayacak olan yeni bir kalkınma modeline ihtiyaç duyulmuştur. Söz konusu kalkınma modeli ise hem ekonomik ve stratejik hem de jeopolitik mahiyette bir atılım olmalıdır. Bu nedenle jeoekonomi terimi¹ ile izah edilmesi çok daha doğru olan Kuşak ve Yol Projesi, Çin'in 21. Yüzyıl'daki kalkınma stratejilerinin mihenk taşı olmaktadır.

Çin İpek Yolu'nun, tarihsel mahkûmiyetini kırarak, 2013 senesinde Kuşak ve Yol Projesini uygulamaya başlamıştır. Canlandırılan tarihi İpek Yolu'nda, ticaret yolları boyunca Asya'yı Avrupa ve sonrasında Afrika ile bağlayan bir ticaret ve altyapı ağı kurulması amaçlanmaktadır. Çin'in temel motivasyonu, kendisi açısından güvenli kılacağı güzergâh üzerinden dünya sisteminin önemli merkezi olan Avrupa'ya, Ortadoğu'ya ve Afrika'ya daha kolay ulaşma isteğidir (Okur, 2017). Proje küresel vizyona sahip jeopolitik bir planlamaya dayanmaktadır.

Avrupa'nın Türkistan Politikası

Avrupa ve Avrasya güvenliğini bölünmez bir bütün olarak gören yaklaşıma göre, Orta Asya, uluslararası istikrar açısından stratejik bir değere sahiptir. Bu girift bağlantıyı farkederek Avrupa Birliği, proaktif bir aktör olarak bölgedeki katılımını güçlendirmeyi denemiştir (Mori, 2016). Bunun için Beş Cumhuriyetin pazar entegrasyonunu desteklemek adına "Central Asia Invest" (Orta Asya Yatırımları) programını başlatan AB, altyapı ve ulaştırma alanlarına da yatırım yapmıştır. Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA), 1990'lı yıllarda, bölgesel bağlantıların geliştirilmesi ve yoksulluğun azaltılması amacıyla geliştirilmiştir (Mori, 2016). AB, bu program ile Türkistan ülkelerinin bölgesel ekonomik entegrasyonunu desteklemiştir. Doğu'dan Batı'ya 14 ülkeyi kapsayan proje, deniz, hava, kara ve demir yollarıyla ulaşımın güvenliğini sağlayan bağlantıları içermektedir.

Avrupa Birliği'nin Orta Asya'daki stratejik katılımı için kilit bir motivasyon

¹ Jeoekonomi terimi, devletlerin milli çıkarlarını ekonomik araçlarla korumak için seferber olmalarını, stratejik çevrelerini şekillendirmeye ve yönetmeye çalışmalarını ifade etmektedir. Çin, Kuşak ve Yol Projesi ile ufkunda netleşmiş olan büyük jeopolitik mücadele sürecine kendisini hazırlamak için çalışmaktadır. Bu nedenle Çin'in uygulamaya aldığı projesi ekonomik olduğu kadar jeopolitik bir karaktere de sahip olmaktadır. Bu açıdan bakıldığında Kuşak ve Yol Projesi'ni en doğru açıklayabilecek olan kavram, jeoekonomidir. (Daha detaylı bilgi için bk. Mehmet Akif Okur, (2017) "Bir Kuşak, Bir Yol" Projesinin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygurlar". Akademik Hassasiyetler. Cilt: 4, Sayı: 8, s. 45-55).

oluşturan hidrokarbonlar ve doğalgaz sebebiyle 2012’de Dışişleri Konseyi toplantısında, üye devletler ilk kez güvenlikle ilgili beyanlarda bulunmuşlardır. Orta Asya devletlerinin Afganistan ile yakın işbirliği içerisinde oluşuna değinilen belgede, güvenliğin tesisini teşvik etmenin önemli bir unsur olduğu belirtilmiştir (Mori, 2016).

Avrupalı uzmanlara göre, uygulanan birçok inisiyatif ve stratejiye rağmen, AB’nin bölgenin jeostratejik önemini dikkate alarak, beş ülkedeki nüfuzunu daha da artırması gerekmektedir (Mori, 2016). Nitekim AB, ‘bölgenin istikrarlı, güvenli ve sürdürülebilir kalkınması’ hedefiyle 2015 yılında güncellenen bir Orta Asya Stratejisi oluşturmuştur (Ghiasy & Zhou, 2017). Bölgenin ikinci büyük ticaret ortağı olan AB, özellikle Kazakistan’ın önemli bir enerji müşterisi olarak ekonomik nüfuza sahiptir (Ghiasy & Zhou 2017). Aralık 2015’te Kazakistan ile Arttırılmış Ortaklık ve İşbirliği Anlaşması imzalanmıştır (Murpy, 2016). Kırgızistan ve Tacikistan AB’ye Birliğin yardım fonları sebebiyle ilgi duyarken; Özbekistan ile AB arasındasınırlı bir ilişki söz konusudur. Türkmenistan’da ise bir Avrupa Birliği heyeti mevcut değildir.

“Dünyanın bu bölgesinde neler olduğu Avrupa Birliği için son derece önemlidir.” Diyen Avrupa Birliği Yüksek Temsilcisi Federica Mogherini, Orta Asya’nın AB’nin dış ilişkileri için önemini vurgulamış olmaktadır (Mori, 2016). Çünkü genç ülkelerin sosyo-ekonomik kalkınması ile ilgilenilmesi ve desteklenmesi Avrupa’nın uzun vadede daha güçlü bir oyuncu olmasına vesile olabilecektir (Mori, 2016). Tüm bunların yanı sıra, Brüksel’in her bir Türkistan ülkesi ile ayrıca ikili diyalog kurmaya ihtiyacı olduğu düşünülmektedir. Çünkü Türkistan ülkelerinde, fon sağladığı yatırımlarına rağmen, AB’ye yönelik güvensizlik sürmektedir. AB’nin Orta Asya Stratejisinde; güvenlik, eğitim, insan hakları gibi konular öncelik olarak belirlenmiştir. Bölge ülkeleri ile enerji işbirliğine bu hususların ardından değiniliyor olsa da, yerel halk, AB’nin önceliğinin gaz ve petrol olduğunun tamamen farkında görünmektedir (Mori, 2016).

Orta Asya Özel Temsilcisi Peter Burian’ın 2015’te yeniden atanması ile AB’nin Orta Asya Stratejisi tekrar gözden geçirilmiştir. Bu gözden geçirme, Brüksel’in kalpgâh alanını çepeçevre sarması ile güçlü bir yenilenme taahhüdünün yeni fırsatlar yaratmasının ve AB’nin uzun vadede “Yeni Büyük Oyun”da daha güçlü bir oyuncu olmasının umut edildiğini göstermektedir (Mori, 2016).

Avrupa, “Yeni Büyük Oyun”un jeostratejik prizmasından Orta Asya’ya bakmaktadır. Avrupalı uzmanlara göre, AB’nin uzun vadede konumunu belirgin hale getirmesi, Rusya ve Çin’i yakalamak için ise uzun bir yol kat etmesi gerekmektedir. Yine de, Kuşak Yol ile Çin ve Rusya arasında ortaya çıkabilecek muhtemel çekişmelerin, beş Cumhuriyetin, yenilenmiş bir ilgi ile Batı’ya yüzünü dönmesine neden olabileceği tartışılmaktadır (Mori, 2016).

Yükselen Çin-Durağan AB; Kuşak ve Yol Projesine Evrilen Ekonomik İlişkiler

1975 yılında başlayan AB-Çin diplomatik ilişkileri, zamanla kapsamlı stratejik ortaklığa doğru gelişmiştir. Geçen on yılda Avrupa ülkelerinde büyük bir yatırım eksikliği ortaya çıkmıştır ve 2007 ekonomik krizinden sonra Birliğin, ilişkilerini değiştirme ihtiyacı doğmuştur. Bu gerçek de, Brüksel'i Çin ile ilişkilerini yoğunlaştırmaya itmiştir (Sárvári & Szeidovitz, 2016). 21. yüzyılın ilk yıllarında kurulan 'Kapsamlı Stratejik Ortaklık' yapısının ardından 2013'de iki tarafın liderlerinin 'Çin-AB Stratejik İşbirliği Gündem 2020'yi ilan etmesiyle ilişkiler pekiştirilmiştir. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2015 senesindeki Avrupa ziyareti mevcut ilişkilere ivme kazandırmıştır (Şahin, 2016). Çin, son yıllarda Avrupa Birliği ülkelerine milyarlarca euroluk doğrudan yatırım yapmıştır (Çin-AB ilişkilerinde yeni dönem, 2017).

Çin'in Avrupa ile kurduğu stratejik ortaklık, ortak çıkarlara odaklanan yeni küresel siyasi düzenin çıktıkları olarak görülmektedir. Bunun için Çin'in, altyapı geliştirme politikası, limanlar ve demiryollarını bağlama girişimleri, Çin-Avrupa ilişkilerinin gelişimi ile daha kapsamlı gerçekleşecek olan Pekin'in jeopolitik stratejisinin bir örneğidir (Sárvári & Szeidovitz, 2016). Çin akademisinin temsilcileri Kuşak ve Yol Projesi sayesinde Pekin'in, Avrupa'ya da bir fırsat sunma hedefinde olduğunu ifade etmişlerdir. "Çin, Avrupa ile olan bağlarını keşfetti ve Doğu-Batı entegrasyonunu yeni seviyelere taşıdı. Küresel jeopolitik yeniden şekillendirilebilir... Avrupa şimdi dünyanın merkezine geri dönmek için tarihi bir fırsatla karşı karşıyadır." (Röhr, 2018).

Devlet Başkanı Xi Jinping'in; "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın geliştirilmesi ile Çin-AB işbirliğinin nasıl birleştirilebileceğini de incelemeliyiz" önerisinin ardından, ikili zirvede AB'li liderler, AB nakliye politikaları ile Çin'in "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" girişimi arasında ortaklık geliştirmeyi kabul etmişlerdir (Macko, 2016). Çin-Avrupa ilişkilerini kurmak adına ASEM (Asia-Europe Meeting), olası bir hükümetlerarası ortaklık olarak önerilmiştir. Bununla birlikte, Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT)'nin diyalog için uygun bir platform olduğu belirtilmiştir. Böylece AGİT, Çin ile Avrupa arasında işbirliği bulunan coğrafi bölgelerdeki çeşitli entegrasyon süreçlerini koordine edebilecektir (Röhr, 2018).

Çin ve Avrupa, altyapı yatırımları, gelir artışı, uluslararası piyasalara erişmek gibi dış politika ile ilgili menfaatleri paylaşmaktadır. Bu açıdan AB, rekabet gücünü arttırmak adına Çin'in proje girişimini memnuniyetle karşılamıştır (Sárvári & Szeidovitz, 2016). Avrupa-Çin ilişkilerinin küresel bağlamının, Avrasya kıtalararası ekonomik entegrasyonu için bir katalizör olması ve projenin uzun vadeli vizyonu bazı AB ülkelerine oldukça avantajlı görünmüştür.

Çinli uzmanlara göre, küreselleşmenin devamlı olması adına, Çin ve Avrupa birbirlerini tekrar bulmuş ve büyük bir Doğu-Batı entegrasyonuna imza atmışlardır. Çin'in Kuşak ve Yol Projesi Avrupa için birkaç büyük fırsat sunmaktadır. İlki, daha büyük bir Avrasya pazarının inşa edilmesiyle Avrupa medeniyetinin can-

landırılmasıdır (Yiwei, 2015). Çin projesini destekleyen Avrupa'nın, tekrar Batı'nın merkezi olabilmek adına, tarihi bir fırsat elde ettiğini düşünenler bulunmaktadır. Bu yaklaşıma göre; Avrasya'nın canlanması, dünyanın merkezinin yeniden Asya'ya dönmesi, dolayısıyla da İpek Yolu'nun diğer ucundaki Avrupa'nın bundan fayda sağlaması demek olacaktır.

Fırsatlardan ikincisi Avrasya'dan ziyade, Avrupa'nın entegrasyonunu güçlendirmesi ile ilgilidir. Kuşak ve Yol Projesi, Orta ve Doğu Avrupa'yı Çin'in Avrupa portalına dönüştürmektedir. CEE 16+1 üyeleri ve Çin arasındaki bağlantı, kapsamlı bir gelişme ile Avrupa entegrasyonu için bir fırsat olarak görülmektedir (Yiwei, 2015).

Üçüncü fırsat kuşak ve Yol Projesi'nin Avrasya'da, Rusya ve Avrupa Birliği'nin uzlaşısı sağlayabilmesine önyak olması ihtimalidir. Mevcut Ukrayna krizi hesaba katıldığında muhtemel bir Moskova-Brüksel uzlaşısının Avrupa'daki istikrara yapabileceği katkı daha da kıymetlenmiştir. Brüksel ayrıca kara yoluyla Asya'da, deniz yoluyla Pasifik'te nüfuzunu arttırabilmeyi ummaktadır.

Öte yandan bazı uzmanlar, Çin'in artan faaliyetleri ile AB'nin siyasi ekonomik gücünü zayıflatmayı hedefleyebileceği şüphesini taşımaktadırlar (Sárvári & Szeidovitz, 2016). AB kurumlarından bazıları, özellikle Avrupa Komisyonu, Çin'i AB'yi yalnızca istediği yerde projelerine dâhil ettiği için eleştirmiştir. Çin projelerinin ve yatırımlarının AB'nin katılımı olmaksızın da gerçekleşebilmesi, bazı Avrupalı uzmanlara göre, Avrupa'yı önemli ortak vasfından uzaklaştırmaktadır (Makocki, 2016).

2018 Nisan ayında 27 AB büyükelçisi, Çin'in "İpek Yolu" projesinin serbest ticareti engellemeyi hedef aldığını ve proje aracılığıyla uluslararası ticaretin Çinli şirketleri avantajlı hale getirecek şekilde tasarlandığını iddia ettikleri bir rapor yayınlamışlardır. "Ticareti serbestleştirmeye yönelik AB gündemine ters düştüğü ve güç dengesini sübvans eden Çin şirketleri lehine icra ettiği" belirtilerek Çin projesi keskin bir şekilde eleştirilmiştir (Heide, Hoppe, Scheuer and Stratmann, 2018).

Büyükelçiler, raporda Çin'in küreselleşme sürecini kendi çıkarlarına uygun olarak şekillendirmek istediğini de yazmışlardır. "Aynı zamanda girişim, kapasitenin azaltılması, yeni ihracat pazarlarının yaratılması ve hammaddelere erişimin korunması gibi iç politik hedefleri takip ediyor" demişlerdir (Heide, Hoppe, Scheuer and Stratmann, 2018). Macaristan büyükelçisinin imzalamayı reddettiği rapor, 2018 Temmuz ayında yapılacak olan AB-Çin zirvesi için hazırlanmıştır. Raporun yayınlandığı ay içerisindeki bir konuşmasında, Devlet Başkanı Jinping, daima iddia ettiği gibi, projesinin bir Çin komplosu olmadığını ifade etmiştir. Jinping'e göre Çin, kendisine hizmet edecek jeopolitik bir oyun oynamaya niyetli değildir (Heide, Hoppe, Scheuer and Stratmann, 2018).

21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Avrupa Kavşağına Bağlanan Pekin

Kuşak ve Yol Projesi'nin deniz güzergâhı olan 21. yüzyıl Deniz İpek Yolu, malların nakliyesi için bir ticaret köprüsü olarak tasarlanmıştır. Aynı zamanda kazan-kazan stratejisi ile rota boyunca tüm ülkelerin refahına katkı sağlayacağı iddia edilmektedir. Bu büyük girişim Kuşak ve Yol Projesi'nin bir diğer ucundaki Batı ile yeni ortaklık ve bilhassa denizcilik alanında işbirliği için büyük bir fırsat yaratmaktadır. Deniz İpek Yolu, Orta ve Doğu Avrupa'daki yatırımlara paralel olacak şekilde, Akdeniz bölgesi boyunca ilerlemektedir (Johnson, 2018). Bu ilerleme bilhassa Güney Avrupa bölgesi için önemli görülmektedir.

Çin ve Avrupa ülkeleri, deniz ticaretini ülke kalkınması için mühim görmektedir. Ayrıca Pekin ile büyük denizlerin güvenliği ve denizler sayesinde nüfuz alanı aramak gibi ortak çıkarların peşinde oldukları düşünülmektedir. Bu durum Çin ile Avrupa ülkelerini Deniz İpek Yolu ile de birbirine bağlı kılmaktadır. Böylece Çin'in Avrupa vizyonu yeni bir çehreye bürünmüş olmaktadır.

Washington'un Pekin'e Uzak Doğu'daki müttefikleri ve deniz yolu ile baskı uygulaması; Çin'in Batı güzergâhının işleyişini hızlandırmıştır. ASEAN işbirliği ve Çin'in Afrika kıtasına entegrasyon sağlamak isteğiyle 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun, önceliğini Batı limanlarına vererek, kıtasal resme odaklanmakta olduğu görülmektedir.

Çin, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun kurulabilmesi adına, limanların inşasını öncelik olarak belirlemiştir. Altyapı inşaatında hızlı davranmak, rotalar boyunca ülkeler veya bölgeler arasında daha çabuk bağlantı kurulabilmesini kolaylaştıracaktır (Johnson, 2018). Bunun için Pekin, öncelikle Avrupa'da bir dizi liman anlaşması yapmıştır. Liman anlaşmaları, Pekin'in deniz yoluyla ve deniz yoluna entegre edilen karayolu, demiryolu ve boru hatları ile Avrupa'ya fiziksel olarak bağlanma konusundaki iddialı planlarından birisi olarak okunmaktadır. Limanlar, Güney Okyanus boyunca Güney Çin Denizi'nden, Süveyş Kanalı'na oradan da Avrupa'ya ulaşan Kuşak ve Yol Projesi'nin deniz yolunu desteklemektedir (Johnson, 2018). Çin, satın aldığı limanlarla Avrupa kavşağına bağlanmaktadır.

Pekin'in, Singapur'dan Kuzey Denizi'ndeki hareketli limanlara kadar geniş bir bölgede küresel deniz ticaretini örgütlemek ve bir dizi satın alma ile deniz yolu güzergâhı fikrini gerçeğe dönüştürmekte (Johnson, 2018) olduğu düşünülmektedir. Avrupalı uzmanlara göre, Çin, en yoğun liman operatörlerinin kontrolünü sağlayan COSCO işletmesi sayesinde durgun limanları büyük çaplı kargo idarelerine çevirmek, bu sayede de yatırımlarıyla küresel bir deniz gücü olmak istemektedir.

Avrupa'yı etkileyen finansal krizden çokça etkilenen Yunanistan'ın Pire limanını satın alan Çin, burayı Avrupa, Güney Avrupa ve Orta Doğu'nun merkezinde konumlanacak yoğun aktarma limanına dönüştürmüştür. Bu satın alma Çin'in Yunanistan'daki en görünür ticari faaliyetlerinden birisi olmuştur ve Çin, limandaki yoğunluğu daha fazla arttırmıştır (Röhr, 2018). Çin hükümeti, Güney ve Doğu Avrupa'daki demiryollarının yenilenmesi maksadıyla büyük meblağlar

harcamıştır. Liman projeleri tamamlandıktan sonra, Çin ürünlerinin, kapasitesi iki katına çıkan Süveyş Kanalı'ndan Pire'ye gönderilmesi, buradan da Balkan hızlı trenlerine yüklenen ürünlerin Orta ve Kuzey Avrupa'daki pazarlara ulaştırılması planlanmıştır (Makocki, 2016).

Denizciliğin Lizbon için ne kadar önemli olduğu düşünüldüğünde, büyük limanlardaki deniz ticaretini geliştiren Çin için Portekiz ihmal edilemeyecek bir Orta Avrupa bölgesi ortağı olarak görülmektedir. Portekiz'in jeopolitik konumunun Atlas Okyanusu'na açılması, Deniz İpek Yolu açısından bu ülkenin öneminin çok daha fazla olduğunu göstermektedir. Çinli yetkililer, Portekiz'in deniz ticareti potansiyelini Çin merkezli deniz taşımacılığı sistemlerinin önemli bir unsuru olarak görmektedirler (Makocki, 2016).

Güney Avrupa ülkesi İtalya ile de anlaşmalara varan Çin hükümeti, 'Beş limanlı ittifak' işbirliğini yürürlüğe koymuştur. Yunan limanı ile entegre edilen işbirliği, Çin gemilerine Pire'den Balkanlar'a giden paralel güney-kuzey hattını açmayı amaçlamaktadır. Çok yönlü olan Beş liman projesi, Kuzey Adriyatik Denizi bölgesinde bir liman ağı olarak inşa edilmektedir. Beşli işbirliği, Süveyş Kanalı'nı kullanarak Akdeniz'e ulaşan Çin'in nakliye gemilerini Güney Avrupa'da karşılayarak Orta ve Kuzey Avrupa ülkelerine malların ulaşımının sağlanması amacıyla kurulmuştur. İşbirliğinin ismine İtalya'da üç limanı (Venedik, Trieste, Ravenna), Slovenya'nın Koper (Capodistria) limanını ve Hırvatistan'ın Fiume limanını içerdiği için 'Beşli Liman İttifakı' denilmiştir (Makocki, 2016).

İşbirliği projesinin içeriğinde Venedik şehrinde bir liman platformu oluşturmak vardır. Venedik Malamocco kent limanının kıyısında, birden fazla taşıma modunun kullanılacağı dev bir platform inşa edilerek bir açık deniz sistemi oluşturulacaktır. Platform, büyük kargo gemilerinin demirlemesine izin vermek üzere tasarlanmıştır (Makocki, 2016). Kuzey Adriyatik'te malların karşılanması sonrası Avrupa'nın iç kesimlerine ve kuzeyine nakledilebilmeleri için İtalya hükümeti demiryolu bağlantılarını güçlendirmektedir. Böylece, Beşli Liman İttifakı doğrudan demiryolu bağlantıları ile buluşmaktadır. Proje tamamlandığında demiryolu ile iki buçuk saat içinde Zürih'ten Milano'ya geçilebilecektir (Makocki, 2016).

Pekin, Batı Avrupa'da da liman işletmesi anlaşmaları yapmaktadır. Batı Akdeniz'de İspanyol limanı Valensiya ile kuzeybatı Avrupa'da Belçika'nın Zeebrugge limanını büyük kargo merkezlerine dönüştürmeye çalışmaktadır. Çin firması COSCO, 2018 Ocak ayında Belçika'nın ikinci en büyük limanı olan Zeebrugge'yi devralmıştır. Uzmanlara göre, bir zamanlar yalnızca kendi bölgesel pazarlarına yakın yerlerde faaliyet gösteren Çin devlet firmalarının, bugün, toplam Avrupa liman kapasitesinin yaklaşık onda birini kontrol ettiğine dikkat çekmektedirler (Johnson, 2018).

Sonuç:

Çin'in küresel vizyonunu yansıtan 'asrın projesi' olarak takdim ettiği Kuşak ve Yol, 2013 yılında uygulanmaya başlamıştır. Asya-Avrupa-Afrika kıtalarında onlarca ülkenin ortaklığı ile yürüyecek projenin, pek çok ülkeye ekonomik getiri sağlayacağı ileri sürülmektedir. Makalemizde ilk olarak İpek Yolu'nun batı ucundaki Avrupa'nın Sovyet sonrası döneme ait Türkistan stratejisi değerlendirilmiştir. Sonrasında durağanlaşan AB ve yükselen Çin'in yollarının Kuşak Yol Projesi ile jeostratejik olarak yeniden kesiştiğine dikkat çekilmiş ve Çin'in Avrupa limanlarını satın alarak 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu hayata geçirmeye çalıştığı projelerden söz edilmiştir.

Avrupa'nın Kuşak ve Yol Projesi'ne paydaş olması, Pekin ile Brüksel arasındaki ilişkileri geliştirmektedir. Proje ile Avrupa, uzun zamandır arzu ettiği gibi, Türkistan'a daha da yakınlaşabilmektedir. ABD ile ilişkilerindeki gerginliğinde katkısı ile AB, proje ile Türkistanda nüfuz alanı elde etmek istemektedir. Çin ise ABD ile arasındaki dengelerde AB'yi güçlendirmektedir ve liman projelerini de göz önünde bulundurarak, Avrupa ile ortaklığa sıcak bakmaktadır. Ancak uzmanlar Çin'in, Rusya'nın ekonomik nüfuzunu zayıflatmayı başardığı Türkistan'a yeniden güçlü bir rakibin yerleşmesine müsamaha göstermeyeceğini düşünmektedirler. Pekin'in, Türkistan bölgesine yaklaşımının temelini, kalkınma desteği karşılığında dünyaya güvenle açılma isteği uyandırmıştır.

Kaynakça:

GHÍASY, Richard ve ZHOU, Jiayı, (2017), *The Silk Road Considering security implications and EU-China cooperation prospects*, Stockholm International Peace Research Institute.

MAKOCKÍ, Michal, (2016), “The EU Level: ‘Belt and Road’ Initiative Slowly Coming to Terms with the EU Rules-based Approach”, *Europa and China New Silk Road*, (ed. Frans-Pau van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman ve Miguel Otero-Iglesias.), European Think-tank Network on China (ETNC), s. 67-71.

MORÍ, Sebastiano, (2016), “*The New Great Game: An Opportunity for the EU’s Common Foreign and Security Policy*”, European Institute for Asian Studies, 1-29.

MURPY, Pádraig, (2016), The Silk Road, XXI Century: “One Belt One Road”, *The Institute of International and European Affairs*, 6.

OKUR, M. Akif, (2017), “Bir Kuşak, Bir Yol” Projesinin Jeopolitiği, Türk Kuşağı ve Uygurlar”, *Akademik Hassasiyetler*, IV, 8: 45-55.

RÖHR, Wolfgang, (2018), “Berlin Looking Eastward: German Views of and Expectation from the New Silk Road”, *Rethinking the Silk Road China’s Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations*, (ed. Maximillian Mayer), Palgrave Macmillan, 227-246.

SARVARI, Balázs ve SZEİDOVÍTZ, Anna, (2016), “The Political Economics of the New Silk Road”, *Baltic Journal of European Studies*, VI, 1: 3-27.

ŞAHİN, Çiğdem, (2016), “Çin ve Avrupa Birliği’nin Yeni İpek Yolu Girişimleri ve Orta Asya’ya Yansımaları”, *III. Uluslararası Türk Dünyası Araştırmaları Sempozyumu Bildiri Kitabı*, 25-27 Mayıs 2016, Bakü, 53-58.

YİWEİ, Wang, (2015), “China’s “New Silk Road”: A Case Study in EU-China Relations”, *Xi’s Policy Gambles: The Bumpy Road Ahead*, (ed. Alessia Amighini ve Axel Berkofsky), ISPI-Istituto per gli studi di politica internazionale, 93-109.

ZİMMERMAN, Thomas, (2015), *The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia*, New York University Center on International Cooperation.

İnternet Kaynakları:

“Çin-AB ilişkilerinde yeni dönem”, Euronews, (25 Ekim 2017), <http://tr.euronews.com/2017/10/25/abden-ilk-elektronik-imzali-yasama> (Erişim Tarihi 17 Ocak 2018).

HEİDE, Dana, HOPPE, Till, SCHEUER, Stephan ve STRATMANN, Klaus, “EU Ambassadors Band Together Against Silk Road.”, Handelsblatt Global, (17 Nisan 2018), <https://global.handelsblatt.com/politics/eu-ambassadors-beijing-china-silk-road-912258> (Erişim Tarihi 18 Nisan 2018).

JOHNSON, Keith, (2 Şubat 2018), “Why Is China Buying Up Europe’s Ports?”, Foreign Policy, <https://foreignpolicy.com/2018/02/02/why-is-china-buying-up-europes-ports/#> (Erişim Tarihi 2 Şubat 2018).

Extended Abstract:

China, as the second greatest economy of the world, needs to reach raw materials and markets to keep its globalization process uninterrupted. Because of this, solving the problems related to transportation bottlenecks have been among the priorities of the Chinese government in this direction. So, a model of economic and geopolitical strategy which will sustain the development and provide safe access to the resources has been needed. Belt and Road Project, which can be better defined with the term of geoeconomics because of both its economic and strategic nature is significant for China's economic targets for the 21st century. In 2013, China started to implement Belt and Road Project, which has been designed with inspirations from the routes and functions of the historical Silk Road. Belt and Road, heralded as the project of the century by the Chinese government, intends to build a widespread trade and infrastructure network which has a reach to every continent of the world. Continental Silk Road channels the investments towards Eurasia by connecting Asia, Europe and Africa through highways, railways and multiple infrastructure developments. Besides, 21st Century Maritime Silk Road connects the South China Sea with European ports and oceans. Belt and Route seems to be able to have influence over the current balances of the international system thanks to its partnerships from every continent. Because of this, proper analysis of the economic, geopolitical and geostrategic logic of the Chinese project is important to be able to envisage the future appearance of the international system.

It seems certain that Chinese project will also affect Europe, especially in the economic and political fields. Thus, the importance of Europe that is the western terminal of the China's Belt and Road Project as was the historical Silk road should be underlined. In this article, China's connection to Europe with transportation and infrastructure investments and Europe's expanding economic ties with China are analyzed. An EU that is sympathetic to Chinese project wants to derive benefit from the historical opportunities which Belt and Road may offer. After the collapse of the Soviet Union, the EU gave life to the Europe- Caucasus-Asia Transportation Corridor (TRACECA) in order to increase its communication with Turkestan countries and support their economic integration. EU which aims to eliminate disadvantages causing from the geographical distance with the help of transportation investments of the Chinese project, wants to reach Turkestan through planned economic partnerships with those countries. This project, which will expectedly increase the competitiveness of the EU has great importance to the Union because it can also facilitate the flow of the European investments to Eurasia. According to some expectations, emphasizing the significance of the Belt and Road Project, revival of Eurasia and returning the axis of the world economy to Asia will be beneficial for the Europe which is the other terminal of the Silk Road. Some experts think that this project, which may also support intra European economic integration can give a historical opportunity for Europe to become the center of the West again. Other advantages of the Chinese project are seen as its potential initiator role for a reconciliation between Russia and the European Union and increasing European

influence both in the Asia and the Pasific by highways and maritime routes.

On the other hand, some other experts think that the economic rise of China and China's agreements with most of the Central and Eastern European countries may damage the image of the EU. For them, China's ability to invest in Europe without the contribution of the EU, is dissociating EU from the position of leadership in its continent. But China tries to appease EU by developing multiple partnership models at the same time. Because the partnership between Brussels and Beijing offers new markets and an opportunity to increase its current market share, China always stays closer to Europe. In this sense, 16+1 platform with Central and Eastern European countries is significant for the China which wants to spread out inside the Europe with continental Silk Road. Belt and Road Project turns Central and Eastern Europe to a Chinese gate which opens to Europe. And China may also step forward in regional balances by using Belt and Road Project, which would be able to increase investments in the Eurasia thanks to its partnership with Europe.

China, which tries to reach European ports aside from the continental Silk Road is striving to increase economic interactions with Europe both via overland and sea routes. 21st Century maritime Silk Road creates opportunities for new partnerships and cooperation with Europe, especially in the field of navigation. Cargo ships sail over the sea route extending from China Sea to the ports of the Southern Europe. China, which reaches to Southern European ports via Suez Channel also wants access to Western European ports in order to support its sea trade with Central and South American countries. Because, Europe also has intentions to search new spheres of influences through seaways, it is easier for China and Europe to come together for a partnership around 21st Century Maritime Silk Road. In this way, China's European vision gains strength. China, which tries to purchase some ports of the Southern European countries and then turn them to large scale cargo management centers wants to become a global sea power with its investments on 21st Century Maritime Silk Road. Turkestan countries which are at the main crossroad of the Belt and Road Initiative as was the historical Silk Road, will affect both the futures of the project and EU-China relations. Turkestan, with its rich natural resources and its position over the closest route between China and Europe has importance both for China and Europe. Turkestan, which stands for a significant geopolitical corridor of connection in the process of re-rise of Asia gains strategical leverage while linking today's Europe and Asia with each other.