

**TEK KUŞAK TEK YOL PROJESİ BAĞLAMINDA ÇİN-AB ÜLKELERİ
İŞBİRLİĞİNİN DOĞU AKDENİZ'E ETKİLERİ**

Gizem SINIR

Yüksek Lisans Tezi

Küreselleşme ve Uluslararası İlişkiler

Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Gökmen KANTAR

2020

**T.C.
TEKİRDAĞ NAMIK KEMAL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KÜRESELLEŞME VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER
ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**TEK KUŞAK TEK YOL PROJESİ BAĞLAMINDA ÇİN-AB
ÜLKELERİ İŞBİRLİĞİNİN DOĞU AKDENİZ'E ETKİLERİ**

Gizem SINIR

KÜRESELLEŞME VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

DANIŞMAN: DR. ÖĞR. ÜYESİ GÖKMEN KANTAR

**TEKİRDAĞ-2020
Her hakkı saklıdır.**

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

Hazırladığım Yüksek Lisans Tezinin bütün aşamalarında bilimsel etiğe ve akademik kurallara riayet ettiğimi, çalışmada doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, yazımda enstitü yazım kılavuzuna uygun davrandığımı taahhüt ederim.

... / ... / 2020

Gizem SINIR

T.C.
TEKİRDAĞ NAMIK KEMAL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KÜRESELLEŞME VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Gizem SINIR tarafından hazırlanan “Tek Kuşak Tek Yol Projesi Bağlamında Çin-AB Ülkeleri İşbirliğinin Doğu Akdeniz’e Etkileri” konulu YÜKSEK LİSANS Tezinin Sınavı, Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Öğretim Yönetmeliği uyarınca 02.07.2020 günü saat 13:00 ’da yapılmış olup, tezin kabulüne OYBİRLİĞİ / OYÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.

Jüri Başkanı:	Dr. Öğr. Üyesi Gökmen KANTAR	Kanaat:	İmza:
Üye:	Dr. Öğr. Üyesi Alihan LİMONCUOĞLU	Kanaat:	İmza:
Üye:	Doç. Dr. Veli SIRIM	Kanaat:	İmza:

Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu adına
...../...../2020

Dr. Öğr. Üyesi Ali Faruk AÇIKGÖZ

Enstitü Müdür V.

ÖZET

Kurum, Enstitü,	: Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü,
A.B.D.	: Küreselleşme ve Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı
Tez Başlığı	: Tek Kuşak Tek Yol Projesi Bağlamında Çin-AB Ülkeleri İşbirliğinin Doğu Akdeniz'e Etkileri
Tez Yazarı	: Gizem Sınır
Tez Danışmanı	: Dr. Öğr. Üyesi Gökmen Kantar
Tez Türü, Yılı	: Yüksek Lisans Tezi, 2020
Sayfa Sayısı	: 116

Günümüzde Doğu ve Batı arasında ekonomik bir güç olarak karşımıza çıkan Çin, 2013 yılında devlet başkanı Xi Jinping tarafından duyurulan Tek Yol Tek Kuşak projesi ile çağımız küreselleşmesinde ve küresel oyun kurucuların konumlanmalarında değişikliklere yol açmaktadır. Proje, esas itibarıyla küreselleşme çağında kazan-kazan politikalarını derinleştirerek, geleneksel küreselleşmenin olumsuz yanlarını da hafifletmeyi amaçlamaktadır. Bu açıdan projenin temelleri kapsayıcılık, denge ve uyumluluk mekanizmaları vasıtasıyla küresel bir entegrasyon oluşturma ilkesine dayanmaktadır.

Projede sözü edilen “Kuşak” kavramı karayollarını, demiryollarını, petrol ve doğalgaz boru hatlarını ve altyapı çalışmalarını kapsayan “Karayolu Güzergâhlarını” ifade ederken; “Yol” kavramı ise “Deniz Yollarını” belirtmektedir. Dolayısıyla proje, çeşitli altyapı faaliyet zincirleri ve yatırımlar doğrultusunda Doğu ile Batı arasındaki ticari ve kültürel alışverişin sağlandığı bir koridor görevi görmektedir. Başka bir ifade ile Kuşak Yol projesi, sadece Avrasya kıtasının genişletilmiş ticari rotası değil aynı zamanda Avrupa, Asya ve diğer uygarlıklarında karşılıklı entegrasyonuna katkı sağlamaktadır. Bu arka plan doğrultusunda, Kuşak Yol projesi ekseninde Çin'in ekonomik bir aktör olarak yükselişi ve AB ile gelişen ortaklık ilişkisi uluslararası ilişkilerde önemli değişikliklere yol açmaktadır. Bu durum özellikle Akdeniz bölgesinde dikkat çekici bir boyutta seyir etmektedir. Ayrıca Doğu Akdeniz ülkelerinde ekonomik olarak varlık gösteren Çin, bölgesel rekabette değişimlere yol açmaktadır. Zira bölge devletlerinin her geçen gün büyük altyapı projelerine katılımı artmakta ve bu durum stratejik konumlanmalarda ve ticaret yolları üzerinde önemli bir etki yaratmaktadır. Bu çalışma, Çin'in büyük dış politika stratejisi olarak nitelendirilen Kuşak Yol projesi vasıtasıyla Doğu Akdeniz'deki ilgi alanlarını ve faaliyetlerini irdelerken, bölgedeki jeopolitik gelişmelerle nasıl ilişkili olduğu sorusu üzerinde durmakta ve bu soruya yanıt aramaktadır. Özellikle AB ülkeleri ile oluşturulan işbirliği çerçevesinin detayları incelenirken, bu işbirliğinden ortaya çıkan altyapı faaliyetlerinin

genelde küresel siyasete, özelde ise Doğu Akdeniz'e olan olası etkilerini irdelemektedir.

Nitel bir araştırma yöntemine göre hazırlanan bu çalışmanın odak noktası; Kuşak Yol projesi kapsamında AB ile oluşturulan kazan-kazan mekanizmasının Doğu Akdeniz'e olan olası etkileri olarak belirlenmiştir. Çalışmada öncelikle küreselleşme çerçevesinde teorik bir altyapı hazırlanmış olup; daha sonrasında Kuşak Yol projesinin ana hatları açıklanarak, partner devletlerle kurulan işbirliklerine ve bu işbirlikleri neticesinde yapılan altyapı çalışmalarına değinilmiştir. Son olarak elde edilen veriler ışığında projenin özel odağında yer alan AB işbirliği çerçevesinin uluslararası ilişkilere ve Doğu Akdeniz'deki yansımalarına yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Tek Kuşak Tek Yol, Doğu Akdeniz, Küreselleşme, Çin, Avrupa Birliği

ABSTRACT

Institution, Institute, : Tekirdağ Namık Kemal University, Institute of Social Sciences,

Department : Department Globalizations and International Relations

Title : The Effects Of The Cooperation Of China-EU Countries on The Eastern Mediterranean In The Context Of The One Belt One Road Project

Author : Gizem Sınır

Adviser : Dr. Lecturer Gökmen Kantar

Type of Thesis, : MA Thesis, 2020

Year

Total Number of : 116

Pages

Nowadays, China, as an economic power between East and West, has caused changes in the globalization of our age and the positioning of global playmakers with the One Belt One Road project announced by the president Xi Jinping in 2013. In essence, the project aims to alleviate the negative aspects of traditional globalization by deepening win-win cooperation in the age of globalization. When viewed from this aspect, the foundations of the project are based on the principle of creating a global integration through inclusion, balance and compatibility mechanisms.

On the other hand, while the concept of “Belt” mentioned in the project refers to “Highway Routes” including highways, railways, oil and natural gas pipelines and infrastructure works; The concept of "Road" refers to "Seaways". Accordingly, the project acts as a corridor where commercial and cultural exchange between East and West is provided in line with various infrastructure activity chains and investments. In other words, the Belt Road project contributes not only to the extended commercial route of the Eurasian continent, but also to its mutual integration in Europe, Asia and other civilizations. In the direction of this background, the growth of China as an economic actor in the Belt Road project axis and the partnership relation with the EU leads to significant changes in international relations. This situation is especially remarkable in the Mediterranean region. In other words, China, which exists economically in the Eastern Mediterranean countries, causes changes in regional competition. Likewise, the participation of regional states in big infrastructure projects

is increasing day by day and this situation has a significant effect on strategic positions and trade routes. This study focuses on the question of how it relates to the geopolitical developments in the region and seeking answers to this question, while researching the interests and activities of the Eastern Mediterranean through the Belt Road project, which is described as China's major foreign policy strategy. While researching the details of the cooperation framework established especially with the EU countries, it examines the possible effects of the infrastructure activities arising from this cooperation on global politics in general and on the Eastern Mediterranean in particular.

The focus of this study, prepared according to a qualitative research method; it has been determined the possible effects of the win-win mechanism established with the EU within the scope of the Belt Road project to the Eastern Mediterranean. In the study, firstly, a theoretical infrastructure has been prepared within the framework of globalization; Later on, the main lines of the Belt Road project are explained and the collaborations with the partner states and the infrastructure works carried out as a result of these collaborations are mentioned. In absolute terms recently, the EU relations framework, which is at the special focus of the project, includes international relations and its reflections in the Eastern Mediterranean.

Keywords: One Road One Belt, Eastern Mediterranean, Globalization, China, European Union

ÖNSÖZ

Tez yazım sürecimde, akademik bilgi birikimi ve kıymetli tecrübeleri ile katkılarını benden esirgemeyen, her daim bana bir hocadan ziyade ağabeylik eden ve yürüdüğüm yolda önümü aydınlatan, sevgi ve inanç paylaşımcılığı ile kendimi çok şanslı hissettiğim değerli danışman hocam Gökmen Kantar'a;

Bütün eğitim-öğretim hayatımda olduğu gibi sevgisini ve desteğini benden esirgemeyen Halam Tomris Girgin'e ve Eniştem Timur Girgin'e;

Bu süreçte yanımda olan ve bana destek veren dostlarıma ve yakınlarıma;

Yine bu zorlu süreçte desteğini ve sevgisini her daim bana sunan, yürüdüğüm bu yolda pes etmemeyi bana öğreten biricik hayat yoldaşım Hüseyin Baki Çebi'ye;

Hayatım boyunca her koşulda beni sevgi ve saygı ile kucaklayan, olmam gereken kişi olmamı sağlayan, karşılaştığım her zorlukta arkamda dağ gibi duran ve hayatımın her döneminde ihtiyacım olan her şeyin en güzelini bana sunan, özellikle de bu zorlu süreçte bütün imkânları bana seferber eden hayattaki en büyük destekçilerim babam İsmail Sınır'a, annem Semra Sınır'a ve ablam Gamze Sınır'a sonsuz teşekkür ederim.

Gizem SINIR

Bu akademik çalışmayı, hayattaki en büyük şansım ve destekçilerim olan biricik
aileme ithaf ediyorum...

İÇİNDEKİLER

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ	i
ÖZET	iii
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ	vii
TABLolar LİSTESİ	xi
ŞEKİLLER LİSTESİ	xii
KISALTMALAR LİSTESİ	xiii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM:	9
1. KURAMSAL ÇERÇEVE: KÜRESELLEŞME	9
1.1. Küreselleşme Kavramının Tanımlanması.....	9
1.2. Küreselleşmenin Tarihçesi.....	13
1.3. Küreselleşmenin Boyutları.....	16
1.3.1. Küreselleşmenin Ekonomik Boyutu	17
1.3.2. Küreselleşmenin Siyasal Boyutu	19
1.3.3. Küreselleşmenin Teknolojik Boyutu.....	22
İKİNCİ BÖLÜM	24
2. TEK YOL TEK KUŞAK PROJESİ	24
2.1. Tek Yol Tek Kuşak Projesine Giden Yol	26
2.1.1. Tarihsel Gelişim.....	27
2.1.1.1. Hanedanlık Dönemi	27
2.1.1.2. Modern Çin Tarihi	35
2.1.1.3. Mao Zedong Dönemi	36
2.1.1.4. Deng Xiaoping Dönemi ve Dönüşüm Yılları.....	40
2.1.2. Yeni Dünya Düzeninde Çin.....	44
2.2. Tek Yol Tek Kuşak Projesi'nin Tanımı.....	47
2.3. Küresel Bir Proje Olarak Tek Yol Tek Kuşak Girişimi.....	53
2.4. Çin Bu Girişimden Ne Kazanıyor ve Neden Çok İstekli?	56
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	60
3. KÜRESEL DENKLEMDE TEK YOL TEK KUŞAK GİRİŞİMİ	60
3.1. İpek Yolu Güzergâhları.....	62
3.1.1. Çin-Hindini Ekonomik Koridoru (CICPEC)	63
3.1.2. Pakistan-Çin Ekonomik Koridoru (CPEC).....	66
3.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC).....	71
3.1.4. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC)	73
3.1.5. Çin-Moğolistan- Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC).....	77
3.1.6. Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)	78
3.1.7. Deniz İpek Yolu Girişimi	79

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM:	85
4. TEK YOL TEK KUŞAK GİRİŞİMİ VE DOĞU AKDENİZ: ÇİN-AB İŞBİRLİĞİ	85
4.1. Doğu Akdeniz ve Çin.....	89
4.1.1. Çin'in Bölgedeki Stratejik Projesi: Pire Limanı.....	93
4.1.2. Diğer Altyapı Faaliyetleri	96
4.1.3. Altyapının Ötesinde Çin Faaliyetleri	99
SONUÇ	105
KAYNAKÇA/BİBLİYOGRAFYA	107

TABLÖLAR LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Tablo 2.1: Tek Yol Projesini Oluşturan Kara ve Deniz Koridorları	51-52

ŞEKİLLER LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Şekil 3.1: Çin-Hindiçini Ekonomik Koridorunun Güzergâhları	65
Şekil 3.2: Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunun Güzergâhları	70
Şekil 3.3: Çin-Orta Asya- Batı Asya Ekonomik Koridorunun Güzergâhları	73
Şekil 3.4: Çin-Hindistan-Bangladeş-Myanmar Ekonomik Koridorunun Güzergâhları	76
Şekil 3.5: Deniz İpek Yolunun Güzergâhları	82

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AIDZ	: Hava Savunma Bölgesi/Air Defense Identification Zone
AIIB	: Asya Altyapı Yatırım Bankası/Asian Infrastructure Investment Bank
APEC	: Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği/Asia Pacific Economic Cooperation
ASEAN	: Güneydoğu Asya Uluslar Birliği/Association of Southeast Asian Nations
BCIMEC	: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru/Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor
BM	: Birleşmiş Milletler
BMGK	: Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
CCWAEC	: Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru/China-Central and West Asia Economic Corridor
CHEC	: China Harbour Engineering Company
CICPEC	: Çin-Hindiçini Ekonomik Koridoru/China-Indo China Economic Corridor
CMREC	: Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru/China-Mongolia-Russia Economic Corridor
CNOOC	: China National Offshore Oil Corporation
COSCO	: China Ocean Shipping Company

CPEC	: Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru/China-Pakistan Economic Corridor
CPMIEC	: China Precision Machinery Import-Export Corporation
ÇKP	: Çin Komünist Partisi
DB	: Dünya Bankası
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
DYY	: Doğrudan Yabancı Yatırım
EEU	: Avrupa Ekonomik Birliği/Eurasian Economic Union
EEZ	: Münhasır Ekonomik Bölge /Exclusive Economic Zone
FTA	: Serbest Ticaret Anlaşması/Free Trade Agreements
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasılası
HP	: Hewlett-Packard
IMF	: Uluslararası Para Fonu/ International Monetary Fund
KKTC	: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
LNG	: Sıvılaştırılmış Doğalgaz/Liquefied Natural Gas
M.Ö.	: Milattan Önce
M.S.	: Milattan Sonra
NATO	: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü/ North Atlantic Treaty Organization
OECD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü/ Organisation for Economic Co-operation and Development
PPP	: Satın Alma Paritesi

SCCT	: Süveyş Kanal Konteyner Terminali/ Suez Canal Container Terminal
SEZ	: Özel Ekonomik Bölge/Special Economic Zone
SIPG	: Şangay Uluslararası Liman Grubu/Shanghai International Port Group
SOE	: Devlet Teşebbüsleri/ State-owned enterprise
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti Birliği
TPP	: Takasbank Para Piyasası

GİRİŞ

Küreselleşmenin etkisi ile yirmi birinci yüzyıl uluslararası ilişkiler sistemi, bünyesinde büyük fırsatlarla birlikte zıtlıklar ve tehditler de barındırmaktadır. Öyle ki küreselleşmenin doğal bir sonucu olan sınırların saydamlaşması; küresel ekonominin entegrasyonu, doğal kaynaklara kolay erişim, teknolojinin yaygın kullanımı ve sosyal olguların küresel düzlemde inşa edilmesi gibi fırsatlar, devlet ve bireylerin etkileşimini kolaylaştırmaktadır. Fakat madalyonun diğer yüzünde, zıtlıklar, tehditler ve rekabetler bulunmaktadır. Terörizm, otokratik yönetim, ayrılıkçı hareketler, sınırların olası çatışmalara karşı oldukça kırılgan olması, kaynakların adaletsiz dağılımı ve ulusal çıkarların rasyonelliğin önüne geçmesi gibi tehdit unsurları, devletleri çıkar çatışmasına ve rekabete doğru sürüklemektedir. Tüm bunlar göz önüne alındığında yirmi birinci yüzyıl uluslararası ilişkiler sistemi, karşıtlıklar ve fırsatlar sistemi olarak görünmekte ve belirgin bir siyasi aktörün çağı olarak nitelendirilememektedir. Başka bir ifade ile on dokuzuncu yüzyıl Avrupa, yirminci yüzyıl ise Amerikan çağı olarak bilinmektedir. Fakat günümüz çağında, özellikle küreselleşmenin bir sonucu olarak, uluslararası ilişkiler düzleminde tek bir baskın aktörün bahsi geçememektedir. Dolayısıyla küreselleşme, Amerikalılaştırma ve Batılılaştırma etkilerini azaltmakta, küresel ekonomik büyümenin yeni yüzü olan Çin'i de bir oyun kurucu olarak uluslararası ilişkiler sahnesine davet etmektedir.

Geleneksel küreselleşme, okyanus ve denizler üzerinden ortaya çıkmıştır. Kabaca, suya kıyısı olan uluslar kalkınma serüveninin başını çekmiş, kıyısı olmayan karasal devletler ise büyük bir refah uçurumu ile karşı karşıya kalmıştır. Dolayısıyla geleneksel küreselleşme Batı ulusları tarafından oluşturulmuş ve küresel sistemde sürdürülmüştür. Bu durum, Doğu ve Batı arasındaki makas aralığını daha da genişletmiş ve “Batı Merkezci” söylemin oluşmasına yol açmıştır.

Günümüzde Doğu ve Batı arasında ekonomik bir güç olarak karşımıza çıkan Çin, 2013 yılında devlet başkanı Xi Jinping tarafından duyurulan Tek Yol Tek Kuşak girişimi ile küreselleşme sürecinde değişimlere yol açmaktadır. Bu bakımdan Kuşak Yol girişimi, küreselleşme çağında kazan-kazan işbirliğini amaçlayarak, geleneksel küreselleşmenin olumsuz yanlarını zayıflatmayı hedeflemektedir. Dolayısıyla Kuşak Yol girişimi, yukarıda da sözü edilen küreselleşmenin olumsuz yanlarını; kapsayıcılık,

denge ve uyum mekanizmaları ile çözüme kavuşturarak, küreselleşmenin daha fazla gelişmesi noktasında önemli bir rol oynamaktadır. Kuşak Yol girişiminin omurgası, ortak kalkınmaya dayanmaktadır ve güzergâhlar üzerinde yer alan ülkelerin hepsini kapsayarak “ortak bir topluluk” inşasını içermektedir.

Öyle ki girişimde bahsi geçen “**Kuşak**” kelimesi karayolları, demiryolları, petrol ve doğalgaz boru hatları ve altyapı projelerini kapsayan “*Kara Güzergâhlarını*” bünyesinde barındırmakta iken; “**Yol**” kelimesi ise projenin “*Deniz Yollarını*” ifade etmektedir (Yılmaz, 2019: 12). Dolayısıyla girişim, Batı’ya açılmayı ve Doğu Avrupa ve Moğolistan gibi karasal ülkelerde de ekonomik koridorlar ve geçiş güzergâhları vasıtasıyla ortak kalkınmayı hedeflemektedir. Girişim, aynı zamanda uluslararası toplum içerisinde küreselleşmeye yönelik kapsamlı kalkınma hedefleri de inşa etmektedir. Bununla beraber Çin, Kuşak Yol girişimi vasıtasıyla partner ülkelerle birlikte sahip olduğu sanayi kapasitesini aktif bir biçimde desteklemeyi amaçlamaktadır. Bu durum Kuşak Yol üzerindeki bölgelerin ve aktörlerin kapasitesinde artışa yol açarak, Doğu ile Batı arasındaki ticari ve kültürel alışverişin de genişletilmesine olanak sağlamaktadır. Böylece girişim, Batı ve Doğu arasındaki makas aralığını daraltarak, küreselleşmenin neden olduğu dengesiz bölgesel kalkınmanın önüne geçerek, ortak refah ve güvenlik parametrelerini içeren bir dünya düzeni kurulmasına katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

Dahası, Kuşak Yol girişimi, küresel düzlemdeki dengeleri yeniden düzenleyerek pek çok ulusun yeni dünya düzenine katılımını sağlamayı amaçlamaktadır. Belirtildiği üzere küreselleşme ilk olarak Avrupa tarafından başlatılmış, ABD tarafından dünyaya entegre edilmiştir. Dolayısıyla dünyanın deniz taşımacılığı da Atlantik-aşırı ve Pasifik-aşırı bölgeleri arasında olagelmıştır. Kuşak Yol girişimi, Pasifik ve Atlantik Okyanusları arasında iki ekonomik kuşak kurmayı hedefleyerek, dünya ekonomisinin ve ticaretinin daha dengeli bir şekilde seyir etmesinde önemli bir rol üstlenmektedir. Başka bir ifade ile Kuşak Yol girişimi, karasal güzergâhlar inşa ederek, okyanus uygarlığının, kara uygarlığı ile bütünleşmesine vesile olmakta ve küresel çaptaki bir entegrasyon sürecine hizmet etmektedir. Öyle ki “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” günümüz küreselleşme çağını dönüştürücü bir etkiye sahiptir. Okyanus ve deniz yoluyla gerçekleşen günümüz

küreselleşmesinin risklerini azaltıcı bir etkiye sahip olan ekonomik koridorlar, kara yoluyla küreselleşmeyi derinleştirecektir. Bu bağlamda “ekonomik koridor” kavramı, bölgesel işbirliği mekanizmalarına bir yenilik sunmaktadır. Kuşak Yol girişimi çatısı altında planlanan ekonomik koridorlara şu örnekler verilebilir: Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin-Orta Asya Ekonomik Koridoru, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, Çin-Hindiçini Yarımadası Ekonomik Koridoru ve Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu. Bahsi geçen bu ekonomik koridorlar, geleneksel bölgesel işbirliği faaliyetlerini aşan bir nitelik taşımakta ve belirtilen bölgeler üzerinde büyük bir kalkınma hedefi sağlamaktadır.

Bu bağlamda ekonomik koridorların bölgesel ve küresel düzeydeki kalkınma hedeflerini tamamlayıcı bir nitelik taşıyan “Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun” kıymetine de değinmek gerekecektir. Öyle ki Deniz İpek Yolu, Batılı güçlerin deniz hâkimiyeti süreçlerinde olduğu gibi yayılmacılık ve sömürgecilik izlerini taşımamaktadır (Yiwei, 2019: 9). Bunun aksine, Çin, küreselleşmenin geleneksel risklerini engelleyerek, kara ile okyanusun bütünleşmesini sağlayan ve küresel kalkınmayı öngören yeni nesil bir deniz uygarlığı kurmayı amaçlamaktadır.

Belirtilenlere ek olarak, Kuşak Yol girişimi, Avrasya kıtasının merkezi şekilde konumlanmasını da içermektedir. Öyle ki Avrasya kıtası, jeopolitik uzmanı Halford Mackinder tarafından “Dünya Adası” olarak nitelendirilirken; Brezinski’nin kitabında ise (Büyük Satranç Tahtası: Amerika’nın Küresel Üstünlüğü ve Bunun Stratejik Gereklilikleri) ABD’nin “yalıtılmış ada” haline gelmesi ve küresel jeopolitiğin ve küreselleşmenin şekillenmesinin Avrasya kıtasının hâkimiyetinin elde edilmesine bağlı olduğu yönünde yer almaktadır (Yiwei, 2019: 7). Böylece Avrasya kıtasının dünya jeopolitiğindeki merkezi konumu gün yüzüne çıkmaktadır. Çin’in Kuşak Yol girişimi Avrasya’nın önemini ortaya çıkarmakla kalmayıp, kıtayı merkezi bir konuma yükseltmekte ve Avrasya’da sağlanacak olan kazanımları da dünyanın diğer bölgelerine (özellikle Afrika kıtasına) entegre etmektedir.

Kuşak Yol girişimi sadece Avrasya kıtasının bir ticaret yolu değil, aynı zamanda Avrupa ve Asya uygarlıklarının karşılıklı sosyal ve ekonomik bağlarını güçlendiren bir köprü görevi de üstlenmektedir. Öyle ki ekonomik, siyasi, kültürel,

toplumsal ve sosyal inşayı hedef alan girişim, “beş temel hedefi” ile de küresel uygarlıklara katkı sağlamayı amaçlamaktadır. Bu bağlamda girişimin, beş büyük hedefi; partner devletler arasında politik uyum yakalamak, ulaşım ve iletişim kanallarını geliştirmek, altyapı faaliyetlerini güçlendirmek, toplumlar ve uygarlıklar arasındaki iletişimi kolaylaştırarak yakın temaslar kurmak, “engelsiz ticaret” için bürokratik engelleri kaldırarak ekonomik bir kalkınma sağlamaktır (Güner, 2018: 113). Yine girişimin hedefleri arasında, özel bir amaç olarak, Avrupa ve Asya uygarlıklarının ortak bir çatı altında bulunmasını sağlamak da yer almaktadır.

Kuşak Yol girişimi, Avrupa için önemli fırsatlar sunmaktadır. Karayolu ve deniz koridorları, Orta Avrupa’yı Doğu Afrika’ya bağlamakta, Pasifik ve Hint Okyanuslarını da Akdeniz ile bağlanabilir hale getirmektedir. Bu açıdan girişim, Çin ve Hindistan’ın gelişmesini sağlamakla kalmayıp aynı zamanda Doğu ve Batı arasında köprü görevi görerek, küreselleşmenin de derinleşmesine vesile olacaktır. Yine girişim, Batı’ya (Avrupa) açılma aracılığıyla, Çin’in Batı bölgelerinin ve Orta Asya ülkelerinin gelişmesine önemli ölçüde katkı sağlayacaktır. Girişimin Avrupa ayağında ise Çin ile bağların yeniden keşfedilmesine ve Doğu-Batı entegrasyonunun yeni boyutlara taşınmasına yönelik fırsatlar sunulmaktadır.

Kuşak Yol girişimi kapsamında AB işbirliği çerçevesi, AB ekonomisine 315 milyar Euro aktarılması süreci ile başlamış ve AB piyasaları önemli ölçüde canlandırılmıştır. Girişim, aynı zamanda Çin-AB kapsamlı stratejik ortaklığını daha yüksek düzeylere ulaştırılmasını teşvik etmektedir. Bu bağlamdaki Avrupa altyapı çalışmaları, politika, ticaret, lojistik ve halklar arasındaki sosyal bağlantının entegrasyonu için büyük önem atfetmektedir. Öyle ki Çin ile Orta Avrupa ülkeleri arasındaki (16+1) planı çerçevesinde Avrupa’ya yeni koridorlar tahsis edilmektedir. Bunun yanı sıra Çin ve Avrupa, aynı zamanda deniz taşımacılığı ve siber konularda da ortak çalışmalarını sürdürmektedir.

Belirtilenlerin ışığında, Çin-AB işbirliği her iki taraf içinde büyük fırsatlara gebedir. Öyle ki bu işbirliği çerçevesi, bölgesel bütünleşme ve kapsayıcı büyümeye ulaşacak biçimde, üçüncü-taraf piyasalarının ortak kalkınmasını da içerisine katarak dünyayı etkileme potansiyelini arttırmaktadır. Başka bir ifade ile girişim, günümüz jeostratejik ağırlığının ABD’den Avrasya kıtasına kaydırılması yönünde bir

potansiyele sahiptir ve bu potansiyel Avrupa'nın katılımı ile çok önemli boyutlara evirilmektedir. Bu bağlamda, Avrupa'nın yeni altyapı projelerine ve kalkınma hedeflerine katılımı son derece mühim bir nitelik taşımaktadır. Nitekim çeşitli müzakereler neticesinde her geçen gün daha da fazla Avrupa ülkesi, Kuşak Yol girişiminin sunduğu çok boyutlu altyapı ağına dâhil olmaktadır.

Kara yolu lojistik ağlarına ek olarak, Çin-Avrupa deniz işbirliği de giderek kilit bir nokta haline gelmektedir. Çünkü AB deniz taşımacılığında bir lider olarak, dünyanın deniz taşımacılığı kapasitesinin %41'ini oluşturmaktadır (Yiwei, 2019: 54). Dolayısıyla AB'nin deniz kapasitesi ve kalkınması, Çin'in hem okyanus hem de Doğu Akdeniz gibi stratejik rotalardaki çıkarlarını beslemektedir. Bu açıdan deniz işbirliği, Çin-Avrupa işbirliğinin yeni ve en önemli adımı haline gelmektedir. Deniz ekonomisinin geliştirilmesine yönelik Çin-Avrupa işbirliği, hem Çin'in hem de Avrupa'nın deniz stratejileri hedeflerine denk düşmektedir. Özellikle Yunanistan'daki Pire Limanı inşası, Çin'in Avrupa'ya ve ertesinde Akdeniz'e erişiminde bir giriş kapısı haline gelmiştir.

Bu arka plana karşı, Doğu Akdeniz, Çin için Avrupa, Levant Havzası, Arap Körfezi ülkeleri ve Kuzey Afrika'yı birbirine bağlamasından dolayı temel jeostratejik ve jeo-ekonomik bir potansiyele sahiptir. Öne çıkan konumu göz önüne alındığında, küresel aktörlerin bölgeye yönelik çeşitli iktidar mücadelelerinde bulunduğu gözlemlenmektedir. Başka bir ifade ile Doğu Akdeniz bölgesinde birbiriyle rekabet eden farklı ekonomik güç unsurları bulunmaktadır. Ancak Çin'in bölgedeki hızla gelişen konumlanması, bu güç unsurlarının hareket kabiliyetini önemli ölçüde değiştirmektedir. Özetle, Doğu Akdeniz günümüz uluslararası ilişkilerinde, NATO veya AB'nin güdümünde şekillenen bir bölge olmaktan çıkmıştır. Bu bölgenin Asya-Pasifik bölgesinin ve deniz ticaretinin merkezi olduğu göz önünde bulundurulduğunda, Doğu Akdeniz'de azalan bir Avrupa rolü, önemli ekonomik ve stratejik etkiler yaratmaktadır. Tam da bu noktada bölgedeki Çin-AB işbirliği dikkat çekici bir boyuta ulaşmaktadır.

Bu açıdan çalışmanın amacı Kuşak Yol girişimi ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2049 küresel vizyonu ekseninde, küresel denklemlerde meydana gelen önemli değişimlerin ve işbirliklerinin irdelenerek, Çin'in Doğu Akdeniz'e olan eğiliminin ve

bu eğilimin uluslararası ilişkiler düzenine olan etkilerini ortaya koymaktır. Başka bir ifade ile günümüz uluslararası ilişkiler düzenine yenilikler ve değişiklikler getiren Kuşak Yol girişimi çerçevesinde Çin'in sürekli bir biçimde artan aktivizmi ve küresel oyun kurucularla gerçekleştirilen ortaklık ve işbirliği organizasyonları, Çin'in uluslararası ilişkilerdeki kilit stratejik noktalara ve Doğu Akdeniz'e olan ulaşımını kolaylaştırmaktadır. Bu durum Çin'in enerji, ulaşım, politika, lojistik ve ekonomi alanlarında köklü değişiklikler meydana getirmesine ve Batı (özellikle ABD) kökenli uluslararası ilişkiler düzeninin değişmesine vesile olmaktadır.

Günümüz küreselleşen dünyasında, pek çok oyun kurucu aktörün, uluslararası ilişkiler alanında ulusal ve uluslararası çıkarlarını maksimize etmesinden kaynaklanan stratejik hedefleri ve çalışmaları bulunmaktadır. Bu açıdan çalışmanın ana problemi; Çin'in temel çıkar mekanizmasını yansıtan Tek Yol Tek Kuşak projesi bağlamında gerçekleştirilen faaliyet zincirinin genelde küresel siyaset sahnesini ve özelde Doğu Akdeniz ile Avrupa Birliği üzerindeki etkilerinin ortaya konmasıdır.

Bu problem çerçevesine şu sorulara yanıt aranacaktır:

- 1.Çin ulusunun büyük ulusal yenilenme hayali olarak nitelendirilen “Çin Rüyası” nasıl ve ne şekilde gerçekleştirilmektedir?
- 2.Çin ulusunun “büyük yenilenmesi” hayali nasıl gerçekleştirildi?
- 3.Çin'in belirtilen yükselişinde ana etkenler ve itici güçler nelerdir?
- 4.Kuşak Yol projesinin kapsamındaki bölgeler nelerdir?
- 5.Kuşak Yol projesinin Çin'in dünya ile ilişkileriyle ilgili işaret etmiş olduğu dönüşüm ve değişimler nelerdir?
- 6.Avrupa ve Doğu Akdeniz bu çalışmada neden kilit bölgeler olarak nitelendirilmektedir?
- 7.Kuşak Yol projesi tamamlandığında Çin'de ve küresel denklemlerde ne tür değişikliklere yol açacaktır?

Bu çalışma, belirtilen temel sorulara sistematik bir biçimde yanıt arayacaktır. Özetle, Kuşak Yol girişimi Çin'in, bütünleşmiş, dünyaya dönük, dışa açılma stratejisini somutlaştırmakta, bir uygarlığın yeniden uyanışını ifşa etmekte,

küreselleşmenin kaçınılmaz gerekliliklerini yansıtmakta ve Çin'in küreselleşmeye katılımından ziyade küreselleşmeyi ve dünya düzenini dönüştürdüğüne işaret etmektedir.

Kitap, makale, tez, yazılı haber ve internet kaynaklarının sistematik bir şekilde yorumlanarak analiz edilmesi ile bulgulara ulaşılan nitel bir araştırma olan bu çalışmada, doküman taraması metodu kullanılacaktır. Küreselleşmeye dayalı teorik altyapının oluşturulması, Çin Halk Cumhuriyeti'nin hanedanlık döneminden günümüze kadar uzanan tarihsel süreçleri, çalışmanın ana eksenini olan Tek Yol Tek Kuşak projesinin açıklanarak, tüm boyutlarıyla irdelenmesi süreçleri, proje kapsamında en önemli stratejik ortak olarak nitelendirilen AB ile geliştirilen ortaklık çerçevesi ve son olarak tüm bu belirtilenlerin doğrultusunda Doğu Akdeniz'deki Çin aktivizminin ortaya konacağı bu çalışmadaki veriler doküman incelemesi yöntemiyle elde edilecektir.

Bu bağlamda çalışmanın ilk bölümünde küreselleşme ve boyutları ele alınarak, günümüz uluslararası ilişkiler denkleminin anlaşılması için teorik bir zemin hazırlanacaktır. Öyle ki günümüzde tüm dünya küreselleşme, özellikle de ekonomik küreselleşme çağında yaşamaktadır. Ticaretin, ekonominin, üretimin ve şirketlerin küreselleşmesi, bir yandan zenginlik ve refah sağlarken bir yandan da pek çok sorunu gün yüzüne çıkarmaktadır. Bu perspektif üzerinden ilk bölümde küreselleşme kavramına ilişkin tartışmalara yer verilerek, kavramın boyutları üzerine çıkarımlar yapılacaktır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, Kuşak Yol projesinin tanıtımı yapılarak, projenin ortaya çıkış sebepleri ve itici güçler irdelenecektir. Aynı zamanda bu itici güçlerin tarihsel çizelgesi ortaya konarak, Çin'in dışı açılma süreciyle başlayan reformasyon süreçleri de irdelenecektir.

Küresel denklemlerde değişime yol açan Kuşak Yol girişiminin faaliyet zincirlerinin açıklanacağı üçüncü bölümde; kara ve deniz güzergâhlarının rotası çizilerek, bu rotalarda yapılması planlanan altyapı çalışmalarına yer verilecektir. Bu güzergâhların, projeye dahil olan partner devletlere ve küresel ekonomiye olan etkilerinin irdeleneceği bu bölümde, geliştirilen altyapı faaliyet zincirlerinin uluslararası işbirliği boyutları da açıklanacaktır.

Çalışmanın bulgularının ortaya konacağı dördüncü bölümde ise belirtilen güzergâhlar doğrultusunda işbirliği ve ortaklık çalışmalarının neticelerine yer verilerek bu işbirliği mekanizmalarının Akdeniz Havzasındaki olası sonuçları açıklanacaktır. Başka bir ifade ile Çin'in büyüyen ekonomisi ve enerji ihtiyacı doğrultusunda jeostratejik bir merkez üssü görevi gören Doğu Akdeniz'deki, AB, Ortadoğu ve diğer bölge ülkeleri ile oluşturulan işbirliği çatısı vasıtasıyla hem Çin hem de partner devletler için kazan-kazan modeli oluşturmaktadır. Dolayısıyla çalışmanın dördüncü bölümünde belirtilen bu kazan-kazan modelinin ayrıntıları açıklanmaya çalışılacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM:

1. KURAMSAL ÇERÇEVE: KÜRESELLEŞME

Küresel çağın tanımlaması ya da küreselleşme; insanlığın bilimsel, teknolojik, kültürel ve ekonomik anlamdaki gelişmişlik düzeyini ifade etmek amacıyla kullanılmaktadır. Bu açıdan nasıl ki modern dönemin kendine has ürettiği kurum ve normlar bulunuyorsa, günümüzde de küreselleşme yeni bir dünya düzeni ortaya çıkararak, kendine has kurum ve anlayışlar inşa etmektedir (Karakaş, 2015: 53). Özellikle yirmi birinci yüzyılın en önemli kavramlarından biri olarak nitelendirilen küreselleşme, politik-sosyal söylemlerde, toplumsal ve finansal faaliyetlerde tüm boyutlarıyla etkisini göstermektedir (Karakaş, 2015: 53). Başka bir ifade ile belirtilen boyut ve özellikleriyle küreselleşme; siyasal, kültürel, sosyal ve ekonomik alanlarda etkinliğini göstermekle birlikte bu alanlarla ilgili de yeni kavramlar üretmektedir. Bu bağlamda çalışmanın ilk bölümünde küreselleşme kavramının, farklı tanımlarının yanı sıra; küreselleşme olgusunun devletler nezdindeki etkileri üzerinde durulacaktır. Yine bu bölümde küreselleşme ile ilgili kavramsal tartışmalardan yola çıkılarak; küreselleşmenin, dünya siyasetine ve sosyal düzene olan etkileri değerlendirilecektir.

1.1. Küreselleşme Kavramının Tanımlanması

Küreselleşme kavramsal olarak farklı ekonomilerin, toplumların daha yakından bütünleştiği ve dünyada yaşanan olayların, eş zamanlı bir hale gelme sürecini ifade etmektedir. Farklı politik, ekonomik ve kültürel eğilimleri kapsayan küreselleşme terimi, günümüzde politik ve akademik tartışmaların en popüler kavramlarından biri haline gelmiştir (Irani ve Noruzi, 2011: 216). Bayar'ın ifadesine göre küreselleşme kavramı genel olarak dünyanın herhangi bir bölgesinde yaşayan birey, toplum ve devletler arasındaki iletişim, etkileşim ve ilişkilerin “karşılıklı bağımlılık” kavramı çerçevesinde giderek artması olarak ifade edilmektedir (Bayar, 2006: 88). Bu bağlamda küreselleşme dünya üzerinde bulunan toplum, devlet ve bireyleri “karşılıklı bağımlılık” çerçevesinde bir araya getirmekte olup hem toplumsal hem de siyasal etkileşimleri birbiri ile ilintili hale getirmektedir.

Küreselleşme, bir kavram olarak ele alındığında; küresel (global) sözcüğünün kökeninin 400 yıl öncelere gittiği bilinmektedir (Kaymakçı, 2007: 3). Küresel, bir

sözcük olarak “dünyanın bütününe kapsama” anlamında 19. yüzyılın sonlarında kullanılmaya başlamıştır. Küreselleşme ya da küreselleşmecilik ise ilk kez Reiser ve Davies’in 1944’te kaleme aldıkları “*Gezegen Demokrasisi: Bilimsel Hümanizm ve Uygulamalı Anlamı*” kitabında hayat bulmuş ve 1961’de literatüre giriş yapmıştır (Varlık, 2009: 14). 1980’lere doğru kavram dünyanın önde gelen (Harvard, Stanford ve Columbia) okullarında kullanılmaya başlamış ve bu okullarda eğitim görmüş akademisyenler tarafından telaffuz edilmeye başlamıştır (Timur, 2000: 8). Fakat belirtildiği gibi kavramın somut belirtilerini gösterip; telaffuz edilmesi 1960’ları bulmuş ve 1990’larda bilim adamlarının kabul ettiği popüler bir sözcük haline gelmiştir. Vladislov Inosemtsev, küreselleşmeyi günümüzün en popüler sosyal araştırma konularından biri olarak tanımlamaktadır (Inosemtsev’ den akt. Cuterelo, 2012: 138). Başka bir deyişle ilk olarak 1940’lı yılların ortalarında literatürde bahsi geçen terim, 1990’lı yıllarda ise sık sık kullanılmaya başlamıştır. Soğuk savaştan sonra kavramın ekonomik ve akademik boyutu, dünyanın birbirine daha bağımlı hale geldiğini betimlemek amacıyla kullanılmaya başlamıştır.

Küreselleşme kavramının tanımlanması sürecinde pek çok tartışma ve ayrılıklar meydana gelmektedir. Bunun nedeni küreselleşmenin, farklı bakış açılarından hareketle farklı anlamlarda kullanılabilmesinden kaynaklanmaktadır. Örneğin; bazı araştırmacılar küreselleşmenin siyasal ve sosyo-kültürel boyutu üzerinde dururken, kimi araştırmacılar ise kavramın ekonomik boyutunu öne çıkarmaktadır. Öte yandan araştırmacılar arasında, kavramın gelişim süreci ile ilgili de tartışmalar mevcuttur. Bir grup araştırmacıya göre küreselleşme, kendiliğinden gelişen bir süreci ifade ederken; diğer bir grup araştırmacı ise, küreselleşmenin gelişmiş ülkelerin kontrolünde olan ve şekillenen bir süreç olduğunu vurgulamaktadır. Yine küreselleşmenin tarihçesi hakkında da bir görüş birliği bulunmamaktadır. Bazı araştırmacılar küreselleşmenin tarihçesini çok eski tarihlere dayandırırken; bazı araştırmacılar ise küreselleşmenin başlangıcını kapitalizm ile eşleştirmektedir (Kaymakçı, 2007: 4). Fakat Fischer’a göre bazı araştırmacılar tarafından şiddetle reddedilen, bazı araştırmacılar tarafından ise tutkulu bir biçimde savunulan küreselleşmenin, dünya siyasetini ve ekonomisini etkilediği inkâr edilmemelidir (Fischer, 2003: 3). Bunun sebebi küreselleşmenin devam eden bir sürece işaret

etmesinden kaynaklanmaktadır. Küreselleşmenin devam eden büyük bir süreci temsil etmesinin nedenini Fischer; ülkeler ve vatandaşlar arasındaki karşılıklı bağımlılığın çok yönlü ilişkisine bağlamaktadır.

Küreselleşmenin diğer yaklaşım ve tanımlarından bazıları şöyle özetlenebilir. Aberden Üniversitesin 'de sosyoloji profesörü olan Roland Robertson, küreselleşmeyi “*dünyayı bir bütün olarak anlama*” olarak tanımlayan ilk kişidir. Robertson, küreselleşme olgusunun on altıncı yüzyıldan beri etkin olduğunu savunurken, küreselleşmeye kültürel bir bakış açısıyla yaklaşmaktadır (Elçin, 2012: 3). Robertson’a göre küreselleşme; Avrupalı olmayan toplumların, Avrupa merkezli dünya sistemine dâhil edilmesi sürecini ve bu toplumların kültürel anlamda “Batı” değerlerini benimsemesini ifade etmektedir (Kaymakçı, 2007: 5). Öte yandan Sosyolog Martin Albrow ve Elizabeth King, küreselleşmeyi “*dünya halklarının tek bir dünya topluluğuna katıldığı süreçler*” olarak tanımlamaktadır (Cuterelo, 2012: 138). Bu açıdan Robertson, Albrow ve King için küreselleşme, dünyayı tek bir mekân haline getirip ortak bir bilinç yaratma anlamı taşımaktadır.

“Modernitenin Sonuçları” adlı makalesinde Anthony Giddens küreselleşme ile ilgili, şu tanımlı kullanmaktadır: “*Küreselleşme, dünyadaki sosyal ilişkilerin yoğunlaşması olarak tanımlanabilir ve yerel olayların ya da birçok mil uzaklıkta meydana gelen olayların, globale yayılması süreci olarak ifade edilebilir*” (Giddens’ tan akt. Cuterelo, 2012: 139). Giddens’in görüşüne göre; dünya çoktan küreselleşmiş yani entegre olmuş durumdadır. Belirtilen yapıda, yerel olgular giderek dünyaya yayılmış ve bu olgular global bir nitelik kazanmıştır (Kaymakçı, 2007: 7). Buna bağlı olarak ekonomik ve sosyal alandaki küresel dönüşüm, siyasal alanları da etkilemiş ve bu alanlarda da globale göre yapılanmalar meydana getirmiştir.

Anthony McGrew küreselleşmeyi, dünyanın bir yerindeki olayların, kararların ve faaliyetlerin, dünyanın oldukça uzak bölgelerindeki birey ve topluluklar için önemli sonuçlar doğurmasına sebep olan bir süreç olarak tanımlamaktadır (Reich, 1998: 5). Bu bağlamda McGrew, küreselleşmenin, dünya sistemini oluşturan ulus devletleri ve toplumları aşan bir bağlantı zinciri oluşturduğunu belirtmektedir.

Ulrich Beck ise globalizm ve küreselleşme arasında bir ayırım söz konusu olduğunu belirtmekte ve küreselleşme kavramını bu ayırım üzerinden tanımlamaktadır. Bu bağlamda Beck'in globalizm tanımı şu şekildedir: “*Dünya piyasasının, siyasal eylemi yok ettiği ya da yerini aldığı durumdur. Globalizm, küreselleşmenin diğer boyutlarından (ekoloji, kültür, sivil toplum, siyaset) bahsederse, bunu onları dünya-piyasa sisteminin etkisi altına yerleştirerek yapar*”. Kısacası globalizm, topluma, dış politikaya ve kültüre sahip olan komplike bir yapının yani devletin, bir şirket gibi işlediğinden bahsetmektedir. Beck'in belirtmiş olduğu globalizm terimine ek, küresellik tanımı ise şu şekildedir:

Küresellik, kapalı alanlar nosyonunun aldatıcı olması anlamında, uzun bir süreden beri bir dünya toplumunda yaşıyoruz demektir. Bu bağlamda küreselleşme ise, iktidarın, yönelimlerin, kimliklerin ve ağların görünümünü değiştirerek ulus-ötesi aktörlerin egemen ulus-devletlerin altlarını oydukları ve bu devletlerin krizle karşılaştıkları süreçleri belirtir” (Beck, 2006: 222).

Beck'e göre küresellik ve küreselleşme arasında karşılıklı bir bağlantı bulunmaktadır. Ona göre; küresellik, dünyada olan hiçbir şeyin sadece yerel bir olay olarak kalmaması ya da kalamaması demektir. Bu açıdan dünyada meydana gelen bütün zaferler, felaketler ve icatlar tüm dünyayı etkilemektedir. Ayrıca örgütler, kurumlar ve bireylerin eylemleri “yerel-küresel” ekseninde yeniden şekillenmektedir. Bu noktada küreselleşme ise; tüm bu süreçleri bünyesinde barındırarak, ulus-ötesi toplumsal ilişkiler ve alanlar yaratmakta, yerel olguları ön plana çıkarmakta ve üçüncü dünya toplumlarını küresel sisteme entegre etmektedir.

Küreselleşme kavramına iktisadi bir bakış açısıyla yaklaşan Prenab Bardhan, küreselleşmeyi uluslararası ekonominin entegre olması ve ticari engellerin giderek azalması olarak belirtmektedir (Elçin, 2012: 3). Yine bu bakış açısı ile Paul Hirst ve Grahame Thompson'da küreselleşmeyi; dünya ekonomisinin ulus-ötesi bir hal alması ve hiçbir devlete tabi olmayan ve piyasa avantajlarını belirleyen ulus-ötesi şirketlerin var olması ile özdeşleştirmektedir (Hirst ve Thompson'dan akt. Kürkçü, 2013: 3). Diğer bir deyişle dünya ekonomisi, küresel bir nitelik kazanarak piyasa koşullarını ve faaliyetlerini küresel koşullara göre biçimlendirmektedir.

Küreselleşmenin ekonomik boyutuna odaklanan diğer bir isim ise Boratov'dur. Ona göre küreselleşme aslında teknoloji vasıtasıyla insan hayatına giren emperyalizmin ta kendisidir. Emperyalizm, dünyayı kutuplara ayırmakta ve bu kutuplaşma doğrultusunda merkez-çevre aktörleri oluşmaktadır. Merkez-çevre kutupları arasında bir akım söz konusu olmaktadır. Çevre devlet, merkez devlete doğru sahip olduğu hammaddelerini aktarmakta; merkez devlette hammaddeleri işleyerek, çevre devlete mal ve hizmet akışı sağlamaktadır. Boratov'a göre emperyalizm ve küreselleşme aynı süreci açıklamaktadır fakat küreselleşme, emperyalizmin açıkladığı "kutuplaşmayı" göz ardı etmektedir (Kaymakçı, 2007: 6). Kısacası küreselleşme emperyalizmin perdelenmiş halini belirtmektedir.

1.2. Küreselleşmenin Tarihçesi

Küreselleşme kavramının, tanımlanmasının yanı sıra ne zaman ortaya çıktığı konusunda da bir görüş birliği bulunmamaktadır. Bunun nedeni küreselleşmenin ekonomik, siyasal, kültürel, sosyal ve finansal alanlarda etkinliğinin olması ve çok boyutlu, karmaşık bir yapıya sahip olmasıdır (Acar, 2009: 10). Kavramın, tarihi süreci hakkında yaygın olarak iki görüş bulunmaktadır. Bunlardan ilki; dünya siyasetinin ve medeniyetlerin karşılıklı etkileşiminin, yakın dönem tarih çalışmalarına konu olduğu ve küreselleşmenin modern çağın bir ürünü olduğu üzerinedir. Diğer görüşe göre ise; orta çağın ticaret ağları ve dünya dinleri sebebiyle; küreselleşmenin tarihçesinin uzun bir süreç olduğu fikri üzerinedir (Held, McGrew, Goldblatt ve Perraton, 1999: 182). Küreselleşme tarihini uzun döneme yayan görüşe göre bir insan topluluğunun ya da bir kültürün başka bir kültürle veya toplulukla karşılaşarak iletişim kurması, alışverişte bulunması tarihin oldukça eski dönemlerine tekabül etmektedir (Acar, 2009: 10). Bu görüşe göre M.Ö. 3000 yıllarında geminin icat edilmesi (özellikle Akdeniz bölgesinde) dünyanın farklı bölgelerindeki ticareti kolaylaştırmıştır. Ticari faaliyetlerin artış göstermesi ekonomik küreselleşmenin önemli bir ayağını oluşturmaktaydı. Öte yandan dördüncü ve yedinci yüzyıllarda dünya, dinlerin (İslam ve Hıristiyanlık) küreselleşmesine tanık olmuştur. Şehir devletlerinden sonra; Pers, Makedon, Roma, Moğol ve Osmanlı imparatorlukları gibi imparatorlukların ortaya çıkması ve geniş kapsamlı fetihleri, insanların etkileşimini ve dünyanın entegrasyonunu arttırmıştır (Alamesa, 2016: 7). Belirtilen bu değişim ve süreçler dünya sahnesini ciddi biçimde

değişime uğratmıştır. Tek bir imparatorluk değil, birbiriyle rekabet içinde olan pek çok imparatorluğun oluşmasına vesile olmuştur.

İlk küreselleşmenin son ayağını oluşturan sanayi devrimi, serbest ticaret uygulamaları ile liberal bir ekonomik sistem yaratılmasına vesile olmuştur. Uluslararası ticaretin önündeki engellerin kaldırılması; sermaye ve işgücü hareketliliğinin canlanmasına sebep olurken; maliyet avantajı ve sermaye birikimi de yatırım olanaklarının daha fazla artmasına zemin hazırlamıştır (Elçin, 2012: 8). Diğer yandan sanayi devriminin etkileriyle, on yedinci yüzyılda Hollanda'nın, on dokuzuncu yüzyılda İngiltere'nin bütün dünya ile ticaret yapması da "ticari küreselleşmenin (globalleşmenin)" bir örneğini oluşturmaktadır (Acar, 2009: 11). Öte yandan sanayi devrimi ve onun sonucu olan sömürgecilik ile Avrupa değerleri, fikirleri ve uygulamaları dünyanın pek çok yerine yayılarak; bir "dünya kültürü" üretmeye başlamıştır.

Bu aşamada küreselleşme kurumlar arasında çeşitliliğin artmasına da olanak sağlayarak, özellikle Avrupa'da ve sonunda dünyada bağımsız devletler sistemini güçlendirmiştir. Devletlerin kuvvetlenerek, siyasal gelişmelerini tamamlaması sürecinde bu kurumların çeşitliliği itici güç unsuru olmuştur (Modelska, 2008: 78). Sanayi devrimi ve devletlerin kurumsallaşması süreci ile hızlanan küreselleşme, 1914 yılında Birinci Dünya Savaşının patlak vermesiyle hızını kaybetmiştir. Bu bağlamda iki dünya savaşı arası dönemde ticaret, sermaye akışları ve insan trafiğinin de büyük ölçüde gerilediği bilinmektedir. Dört yıl süren ve büyük yaralara sebebiyet veren Dünya Savaşının ardından 1929'da işsizlik, toplu iflaslar, üretimin yavaşlaması, finansal faaliyetlerde durgunluk gibi şekillerde kendini gösteren Büyük Buhran meydana gelmiştir (Acar, 2009: 13). Söz konusu buhranın etkileri iyileştirilemeden bu defa 1939 yılında beş yıl süren ve tarihin en yıkıcı savaşı olarak adlandırılan İkinci Dünya Savaşı vuku bulmuş ve devletleri içine kapatmaya zorlayarak küreselleşme sürecini sekteye uğratmıştır.

İkinci dünya savaşının ertesinde, Amerika liderliğindeki sosyal, ekonomik ve uluslararası yeniden yapılanma faaliyetleri hedef alınmış, dünya ekonomik anlamda bir kalkınma dönemine girmiştir. Bu kalkınma 1944 Temmuz'unda Bretton Woods'ta kurulan uluslararası para ve maliye sistemi temelinde gerçekleşmiştir. Dolar ve altın

sabit kurda tutan bu sistem, milliyetçi hamlelerle yapılacak rekabeti ve sistematik devalüasyonları önlemeye yönelik bir nitelik taşımaktadır (Timur, 2000: 10). Başka bir deyişle savaş sonrasında küresel finans sistemi kurulmuş ve ülkeler arasındaki finans dengesi sağlanmaya çalışılmıştır (Aydemir, Kaya, 2011: 26). Küreselleşmenin son ayağını da Sovyetler Birliğinin çökmesi ve Soğuk savaşın sona ermesi oluşturmaktadır. Ekonomik bütünleşmenin tam anlamıyla gerçekleşmesi, uluslararası alandaki stabil bir siyasal düzen ile sağlanmıştır. Diğer yandan, küreselleşmenin yayılması ve dünyanın en ücra köşesini bile etkisi altına alabilmesi için uygun bir siyasal ortam gerektiği gibi, sürdürülebilir olması için de siyasal kurumlara gereksinim bulunmaktadır. Nitekim Dünya Ticaret Örgütü, Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Bankası, Ekonomik Kalkınma ve İş birliği Örgütü (OECD) gibi kurumlar, küreselleşme olgusunun köklenmesine vesile olmuştur (Yılmaz, 2004: 32).

Tanımlanan çerçeveye ek olarak, küreselleşmenin daha yeni bir olgu olduğuna dair görüş bulunmaktadır. Bu görüşe göre küreselleşmenin yeni olan yönü, bu sürecin çoklu boyutlarında meydana gelmiş olan değişimlerdir (Acar, 2009: 10). Fakat bu değişimlerden kasıt, her devirde ülkeler, kültürler ve uygarlıklar arasındaki temaslardan dolayı meydana gelmiş olan değişimler değildir. Bahsi geçen değişimler mal, insan ve para arasındaki trafiği ve etkileşimi kapsamaktadır. Mal, insan ve para arasındaki bu etkileşim; dünyanın her bir noktasına erişim, finansal sermaye hareketlerinin serbestleşmesi, uluslararası ortak değerler oluşturulması, finansal piyasaların bütünleşmesi ve ulus-üstü kurumların ulusal uygulamalara etki edebilir hale gelmesi olarak tanımlanmaktadır (Acar, 2009: 11). Bu çoklu etkileşime göre tanımlanan küreselleşme, yirminci yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkmış bir olgudur.

Bu perspektife göre sosyalizmin çöküşü ve kapitalizmin yükselişi sürecinde, küreselleşmenin akademik ve politik çerçevede tartışılması artarken, teknoloji devriminin hızla gelişmesi ile eş zamanlı olarak dünya, ekonomik ve sosyal olarak paylaşılan bir mekâna dönüşmüştür (Held, McGrew, 2008: 8). Bu perspektife göre, küreselleşme, 1970’li yıllarda çok uluslu şirketlerin dünya ekonomisine hâkim olmasıyla başlayan, 1980’li yıllarda gelişen teknoloji devrimi ile devam eden ve 1990’lı yıllarda Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla güç dengelerinin ortadan kalkması ve “Yeni Dünya Düzeninin” oluşması süreciyle de en parlak dönemini yaşamaktadır

(Oran, 2009: 8). Başka bir ifadeye göre küreselleşme kavramı 1960 ve 1970'lere kadar bugünkü anlamıyla kullanılmamıştır. Bu tarihlerden sonra küreselleşme, ekonomik alanda yerli ve uluslararası, siyasi alanda iç işler- dış işler, kültürel alanda ise yerel ve küresel olarak keskin ayrımlarda ve karşılıklı bağımlılığı ifade etmek amacıyla kullanılmaktadır (Held, McGrew, 2008: 8). Buradan hareketle birbirine bağımlı hale gelen küresel siyasette, yurt içinde ve yurt dışında vuku bulan olaylar birbirini karşılıklı olarak etkilemekte ve dönüştürmektedir.

1.3. Küreselleşmenin Boyutları

Küreselleşme, sonuçları açısından ele alındığında 1990'lı yılların en önemli olgusu olarak tanımlanmaktadır. Pek çok araştırmacıya göre küreselleşme, meydana getirmiş olduğu dinamikler ile yeni dünya düzenindeki değişimi açıklayan en temel paradigmadır. Giovanni Arrighi'nin işaret ettiğine göre Sovyet bloğunun 1989'da çökmesi ile 1990'lar boyunca en çok telaffuz edilen kavram "küreselleşmedir" (Arrighi'den akt. Kızılçelik, 2012: 24). Berlin Duvarının yıkılışı, Sovyetler Birliğinin çökmesi ve internetin ortaya çıkışından sonraki yıllar "*küreselleşme çağı*" olarak nitelendirilmektedir.

Günümüzde küreselleşme kavramı pek çok alanda karşımıza çıkan, uzun bir tarihsel sürece işaret eden ve çok boyutlu bir özelliğe sahiptir. Diğer yandan küreselleşme yirmi birinci yüzyılı tanımlayan bir kavram olmasının yanı sıra dünyadaki tüm kurumları, toplumları ve siyasi aktörleri de önemli ölçüde etkilemektedir (Yılmaz, 2004: 78). Bu süreçte yeni yatırım araçlarının oluşturulması, bu araçların etkinlik alanını arttıran ve yaygınlaştıran teknolojinin çok hızlı bir şekilde gelişmesi, sermayenin serbestleşmesi küreselleşmeyi önemli boyutlara ulaştırmıştır (Yıldızoğlu, 1996: 14). Belirtilen bu gelişmeler uluslararası arenadaki genişlemenin ve hızlanmanın ipucunu vermektedir. Burada söz konusu olan da uluslararası alanın artık doğrusal boyutta değil, çok yönlü ve karmaşık bir boyuta sahip olması ile ilgilidir. Diğer bir deyişle küreselleşme pek çok alanda kendini göstermekte ve her alanı derinden etkilemektedir. Küreselleşmenin nüfuz ettiği alanları üç başlık altında toplamak mümkündür: Ekonomik, teknolojik, siyasal ve sosyo-kültürel. Çalışmanın bu bölümünde küreselleşmenin, belirtilen boyutları ele alınacaktır.

1.3.1. Küreselleşmenin Ekonomik Boyutu

Küreselleşme “yeni dünya düzenini” ifade etmek için kullanılan bir kavram haline gelmiştir. Yeni dünya düzenini açıklayıp ve teorik altyapısını esasen Francis Fukuyama’nın “Tarihin sonu mu?” adlı makalesi oluşturmuştur. Bu temele göre alternatif modeller olarak nitelendirilen faşizm ve komünizmin çözülmesiyle beraber meydana kalan din ve milliyetçilik anlayışları da liberalizm ile sona ermiştir. Fukuyama’nın çizmiş olduğu bu perspektifte kalan ulusların kurtuluşa ereceği, diğerlerinin ise tarihte yok olup gidecekleri ileri sürülmektedir. Küreselleşmenin ileri savunucuları olarak nitelendirilen yeni dünya düzeni önderlerine göre, yeni dünya düzeninin sunmuş olduğu finansal, sosyo-ekonomik ve refah uygulamalarından faydalanmak isteyen tüm ulusların yeni düzendeki sorumluluklara sahip olması gerekmektedir (Talas, Kaya ve Bildirici, 2008: 22). Nitekim ekonomik küreselleşme ya da yeni dünya düzeni rekabet unsurunun artışı, mal ve hizmet dolaşımının yoğunlaşması, uluslararası finansal piyasaların oluşturulması ve bunların güçlendirilmesi olarak ifade edilmektedir.

Küreselleşmenin ekonomik boyutu ya da “iktisadi küreselleşme,” esas olarak devletler arasındaki mal, hizmet ve sermayenin, teknoloji, bilgi ve işgücü hareketliliği ile bütünleşme sürecini ifade etmektedir (Acar, 2009: 29). Başka bir deyişle ekonomik küreselleşme ülke ekonomilerinin, dünya ekonomisi ile entegrasyonunu, yani dünyanın tek bir pazara dönüşmesini ifade etmektedir (Kırtay, 2008: 7). Acar’a göre küreselleşmenin en belirleyici dinamiği ve teknoloji-pazarlama-üretim süreçlerindeki en önemli itici gücünü ekonomi oluşturmaktadır (Acar, 2009: 29). Rifai ise ekonomik küreselleşmenin üç özelliğinden bahsetmektedir. İlki, dünyanın herhangi bir yerinde meydana gelen finansal bir faaliyetin, teknoloji ve bilgi vasıtasıyla uluslararası bir nitelik kazanmasıdır. İkincisi, DTÖ, IMF ve DB gibi uluslararası kuruluşların varlığıdır. Bu kuruluşlar, küresel serbest piyasanın sermaye akışını kolaylaştırıcı bir nitelik taşımaktadır. Son özellik ise uluslararası şirketlerin, küresel piyasaya olan etkisidir (Rifai, 2013: 88). Dolayısıyla küresel piyasalar, uluslararası kurum ve kuruluşlar vasıtasıyla uluslararası bir nitelik kazanırken, teknolojik gelişmeler de bu düzenin sürdürülebilirliğini kolaylaştırmaktadır.

Ekonomik küreselleşme sürecinde firmalar ve örgütlerin yanı sıra enformasyon, bilgi ve ulaşımdaki teknolojik gelişmeler dünya ekonomisindeki

liberalizasyonu sağlamıştır (Çelik, 2012: 68). Ekonomik küreselleşme bağlamında yaşanan en önemli gelişmelerden biri ticari faaliyetlerin artarak ülkeler arasındaki karşılıklı bağımlılığı ve iş birliğini arttırmasıdır (Kıvılcım, 2013: 224). Bu bağlamda 1850’lerde başlayıp Birinci Dünya Savaşına kadar olan dönemde Avrupa ve Amerika arasında yaşanan mal ve sermaye dolaşımındaki artış hem uluslararası nüfus hareketliliğine hem de ticaretin artmasına, mal piyasalarının bütünleşmesine ve işçi ücretlerinin ülkeler arasında gösterdiği değişkenliğin azalmasına neden olmuştur (Kaymakçı, 2007: 11).

Yakın dönem uluslararası finansal ilişkilerin ve karşılıklı bağımlılığın tarihin geçmiş dönemlerine göre daha yoğun olduğu fikri genel kabul gören bir durumdur. Bu açıdan, iki dünya savaşı arasındaki dönemde içe kapanma ve korumacılık anlayışı söz konusu idi. Savaşın meydana getirdiği tahribatları karşılamak ve dünyadaki ekonomik buhrandan kurtulmak için devletler, iş birliği yerine rekabetçi politikaları tercih etmişlerdir (Kaymakçı, 2007: 11). O dönemde devletlerin ticarete üstünlük sağlamak amacıyla uyguladıkları rekabetçi politikalar, uluslararası finansal alanı iyice daraltmış ve ülkeler arasındaki uygulanan farklı kurallar, uluslararası ticaret yapmayı güçleştirmiştir.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında uluslararası finansal aktivitelerin serbestleşmeye başladığı görülmektedir. Fakat Soğuk Savaşın başlaması ile küreselleşme sekteye uğramıştır. Bu dönemde dünya ekonomik ve siyasal olarak ABD ve Sovyetler Birliği ikilisi etrafında kutuplaşmıştır. Soğuk savaş sonrasında ise, güç unsurları daha yumuşak ve uyumlu bir hal almıştır. Bu yeni uluslararası sistem özellikle askeri alanda bir dengeye doğru ilerlemiş ve sistemde ekonomik meydan okumalar ön plana çıkmıştır (Kissinger, 2017: 15). Bu süreçte, küresel firmalar ve örgütler önemli bir fonksiyon üstlenmiştir. Başka bir ifade ile DTÖ ve IMF gibi uluslararası kuruluşlar, dünya ekonomisinin liberalleşmesine zemin hazırlayarak piyasa ekonomisinin küreselleşmesini sağlamıştır

Belirtilenlerin ışığında; son birkaç yüzyılda dünya önemli gelişmelere sahne olmuştur. Bu gelişmelerin genel eğilimi uluslararası iktisadi serbestleşme ve ekonomi üzerinedir. Bu açıdan pek çok araştırmacıya göre bu gelişmeler küreselleşmenin etkileri olarak ifade edilmektedir. Dahası, son birkaç yıldır küreselleşmenin hız kazanıp, etki alanını genişlettiğine dair genel görüşler bulunmaktadır. Bu perspektife

göre ekonomik alanda 1970'lerin sonlarından bu yana uluslararası ticari faaliyetlerin hız kazanması ve önündeki engellerin kaldırılması için sistematik ve uzun soluklu çabalar harcanmıştır. Bu çabaların en önemli sonucu kuşkusuz ki DTÖ'nün kurulması olmuştur. Uluslararası ticaretin önündeki engellerin kaldırılması sürecinde öncü bir rol üstlenen DTÖ'nün yanı sıra; DB ve IMF gibi kuruluşlar da yapısal uyum politikaları ve finansal kararların alınması sürecinde uluslararası piyasaya ağırlık verilmesini teşvik edici görev üstlenmişlerdir. Kısacası İkinci Dünya Savaşından sonra dünya piyasalarının önemli ölçüde serbestleştiği görülmektedir.

1.3.2. Küreselleşmenin Siyasal Boyutu

Küreselleşme mesafeleri ortadan kaldırarak ve devletlerin işlevlerini azaltarak yerel olmayan yeni bir dünya düzeni oluşturmuştur. Devletin egemenlik alanlarını aşan, toplumların etkileşimi, sivil toplum örgütleri ve uluslararası/ulus-üstü şirketlerin siyasette yeni bir aktör haline gelmesi bu yeni dünya düzenini karmaşık bir hale getirmektedir (Duran, 2018: 22). Küreselleşmenin siyasi boyutu egemenlik, bağımsızlık, ülke sınırları gibi temel kavramların içerik değiştirmesi, ulus-devletin zayıflaması, demokrasi, insan hakları ve hukuk devleti gibi söylemleri içermektedir (Acar, 2009: 47). Bu açıdan, küreselleşmenin etkisiyle ulus-devletleri küresel siyasette başat kılan dinamik ve uygulamalar zayıflamakta, devletlerin kendi sınırları içerisinde sahip oldukları egemenlik, ulus-üstü veya uluslararası sivil toplum kuruluşlarıyla paylaşılmakta ve demokrasi, insan hakları gibi uluslararası normlar devletler için vazgeçilemez bir nitelik taşımaktadır. Başka bir ifade ile geçtiğimiz son on yılda sömürgeci rejimlerin yıkılması ve -kapitalist dünya pazarına engel teşkil ettiği iddia edilen- SSCB'nin çözülmesinden sonra, finansal ve kültürel uygulamaların karşı konulamaz şekilde küreselleşmesi söz konusu olmuştur (Hardt, Negri, 2008: 144). Küresel pazar ve üretim ile birlikte küresel bir düzen kısacası yeni bir egemenlik biçimi ortaya çıkmıştır.

1990'lı yıllar öncesinde, liberal düşüncenin ve demokratik yönetim biçimlerinin hâkim olduğu ABD ve diğer Batılı devletler birinci dünya ülkelerini, komünist ideoloji çerçevesinde bulunanlar ikinci dünya ülkelerini oluşturmaktaydı. Sovyetler Birliğinin çözülmesi ile bu iki kutupluluk dönemi sona ermiş ve pek çok siyasi yapı liberal görüşü benimsemiştir. Liberal düşüncenin dünyada yaygın olarak

kabul görür hale gelmesi ile kamu işletmeciliğinin azalması ve devletin iktisadi alana müdahaleleri en aza indirilmiştir. Devletlerin etki alanları ve uygulamalarının kısıtlanmasına ilişkin özelleştirme çabaları da yaygınlaşmıştır. Bu açıdan küreselleşmenin hız kazanarak, devletin etki alanlarını ve uygulamalarını kısıtlaması belli tartışmaları da beraberinde getirmiştir.

Kimi araştırmacılar; kapitalist üretimin ve uygulamaların küreselleşmesini, iktisadi ve karşılıklı bağımlılık ilişkilerinin, siyasal biçimlerden daha özerk hale geldiğini ve bunun sonucunda da siyasal egemenin (devletin) zayıfladığını belirtmektedir. Kimileri ise küreselleşme sürecini, siyasal güçlerin kapitalist ekonomi üzerindeki kısıtlamalardan kurtulması olarak ifade etmektedir (Hardt, Negri, 2008: 144). Fakat küreselleşme sürecinde ulus-devletlerin egemenliğinin etkinliği hala devam etse de süreç içerisinde kademeli olarak azaldığı inkâr edilememektedir. Teknolojideki gelişmeler, finans, insan, üretim ve ticaretin ulusal sınırlar boyunca serbest hareketi kolaylaşmış dolayısıyla da devletin bu uygulamalar ve hareketler üzerindeki otoritesi azalmıştır.

Bu perspektife göre küreselleşmenin artan etkilerinden önce devletler, uluslararası arenadaki başat aktörlerdi ve uluslararası politika güç mücadelelerine dayanmaktaydı. Askeri güvenlik gibi gücü maksimize etmeye yönelik dış politika araçları ekonomik ve sosyal politika araçlarından daha öncelikli bir konumdaydı. Küreselleşmenin hız kazanmasıyla birlikte uluslararası politikada bir değişim sürecine girmiştir. Bu süreçte devletlerin tek başat aktör olma özelliği zayıflamış, DB, IMF, Sivil Toplum Kuruluşları, DTÖ gibi uluslararası örgütler de küresel siyasette etkilerini arttırmıştır (Rifai, 2013: 89). Diğer yandan uluslararası meseleler, sadece askeri kapasiteyi arttırmaya yönelik olmadığı gibi uluslararası politikada da gücün, etkili bir araç olma özelliği zayıflamıştır.

Dünya siyaset sisteminde ilk önce imparatorluklar hâkim iken; 1789 tarihlerine gelindiğinde, Fransız İhtilalinin tetiklediği ve merkezi krallıkların parçalanması sonucu oluşan ve on dokuzuncu yüzyıl ile yirminci yüzyılların egemen siyasal örgütlenme biçimi olarak ulus-devlet modeli ortaya çıkmıştır (Acar, 2009: 47). Fakat küreselleşme ile mesafeler ortadan kalmış ve siyasi aktörlerin (ulus-devlet) işlevleri azalarak yeni bir dünya düzeni oluşmuştur (Duran, 2018: 22). Devletin egemenlik alanlarını aşan toplumların etkileşimi, sivil toplum örgütleri ve uluslararası/

ulus-üstü şirketlerin siyasette yeni bir aktör haline gelmesi bu yeni dünya düzenini tanımlayan öğeler olarak ifade edilmektedir. Başka bir ifade ile dünyanın küreselleşmesinden önce dünya siyasal sisteminde ilk önce imparatorluklar hâkimdi. İmparatorlukların yerini alan ulus-devletler ise küreselleşmenin etkisiyle egemenlik alanlarını uluslararası ve ulus-üstü kurumlar ile paylaşmak durumunda kalmıştır.

Küreselleşme yirmi birinci yüzyılı tanımlayan bir kavram olmasının yanı sıra dünyadaki tüm kurumları, toplumları ve siyasi aktörleri önemli etkiye dönüştürmektedir. Bu açıdan Giddens küreselleşmenin siyasal etkisini, *ulus devlet çağıının sona ermesi* şeklinde tanımlarken; siyasi liderlerin ve jeopolitik biçimlerin de artık uluslararası politikada daha az etkiye sahip olduklarını belirtmektedir (Giddens' tan akt. Rifai, 2013: 89). Bu perspektife göre ulus-devletin etki alanının ve egemenliğinin zayıflamasındaki temel neden uluslararası kuruluşların müdahale gücündeki artıştır. Özellikle İkinci Dünya Savaşından sonra oluşturulan kuruluşlar ulus-devletlere etki eder, denetler ve yaptırım uygulamalar hale gelmiştir.

Bu tür gelişmelerin olumlu veya olumsuz olduğu yönünde tartışmalar mevcuttur. Ulus-devlet geleneğinin zayıflamasını ve küreselleşmeyi olumsuz olarak karşılayan perspektife göre küreselleşme, sosyal, kültürel, toplumsal ve ekonomik boyutlarda kendisini yeniden kurmaktadır. Bu anlamda da NATO, AB ve IMF gibi kurumlar, küreselleşme sürecinde gelişmekte olan veya az gelişmiş ülkeler üzerinde bir pres görevi görmektedir (Talas ve Bildirici, 2008: 13). Bu açıdan bahsi geçen perspektife göre küreselleşme; az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkeleri, Batılı devletlerin sosyal ve ekonomik anlamdaki mevcudiyetini sağlamak için uluslararası uygulamalara ve tedbirlere zorlamaktadır.

Diğer yandan Kızılcılık'e göre küreselleşme, 1989 sonrasında Sovyetler Birliğinin parçalanması ve ABD'nin dünya siyasetinde rakipsiz kalması ile şekillenmiş yeni bir dünya düzenidir (Kızılcılık, 2012: 29). ABD'den kaynaklanan bu ekonomik düzen küresel ölçekte bir dönüşümü de beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla ABD'nin şekillendirdiği bu yeni dünya düzeni, küreselleşmenin tam karşılığıdır.

Küresel siyasette ABD liderliğini olumlu karşılayan bir görüşe sahip olan Henry Kissinger'a göre ise Amerika'nın kendi değerlerine göre dizayn ettiği demokratik değerler ve uygulamalar, dünyanın geri kalanı için bir öncü görevi görmektedir. Bu açıdan Amerika'nın bir yol gösterici görevi üstlenmesi demokrasi,

serbest ticaret ve uluslararası hukuka dayanan küresel bir sistem oluşturmaktadır (Kissinger, 2017: 10). Diğer bir ifadeyle ABD'nin Milletler Cemiyeti, Brand- Kellog Paktı, BM ve Helsinki Senedi gibi uluslararası antlaşmalara ve örgütlere öncülük etmesi bir nevi Amerikan değerlerinin hayata geçirilmesini ifade etmektedir.

Nitekim liberaller küreselleşmeyle ve onun etkileriyle meydana gelen değişiklikleri olumlu karşılamaktadır. Bu açıdan demokrasinin sunmuş olduğu evrensel değerler, hukukun üstünlüğü, finansal serbestleşme ve özgürlükler olumlu gelişmeler olarak nitelendirilmektedir (Acar, 2012: 49). Dolayısıyla liberallerin küreselleşmeye olumlu yaklaştıkları ve ulus-devletin zayıflamasından herhangi bir rahatsızlık duymadıkları ifade edilebilir.

1.3.3. Küreselleşmenin Teknolojik Boyutu

Küreselleşme bir süreç olarak uzun dönemlere işaret etmektedir. Küreselleşme olgusunun ortaya çıkarmış olduğu ilk değişim, sanayi toplumundan enformasyon ve iletişim toplumuna geçiş ile ilgilidir. Sanayi toplumundan enformasyon ve teknoloji toplumuna geçiş, esas itibariyle üretim-ulaşım- pazarlama süreçlerinin dönüşümünü ön plana çıkarmaktadır.

1980'lerden bu yana hızlanarak gelişen teknolojik yenilikler zaman ve mekân kavramlarını köklü bir şekilde değişikliğe sürüklemiştir. Özellikle bilgisayarların gelişmesi ve yaygınlaşması, bunları yerel-bölgesel-küresel bağlarla birbirine bağlayan yeni ilişkilerle beraber, yeni bir dünya düzeni de oluşturmuştur (Yıldızoğlu, 1996: 22). Küreselleşme süreci son yıllarda; bilgisayar teknolojisindeki devrimle, ticari engellerin kaldırılmasıyla ve uluslararası örgütlerin politik-ekonomik güçlerinin artış göstermesiyle önceki dönemlere göre çok farklı bir boyut kazanmıştır (Talas ve Bildirici, 2012: 25). Teknolojik gelişmelerin sınır tanımadan gerçekleştirdiği mali işlemler ve bilgi alışverişi küreselleşmenin en önemli özelliklerinden birini oluşturmaktadır. Bu bağlamda küreselleşmenin hız kazanarak, tüm dünyaya yayılmasını sağlayan başlıca özellik, kapitalizmle beraber üretim sektöründeki teknolojik gelişmelerdir. Teknolojik gelişmelerle beraber üretim, tüm dünyaya yayılarak hızlanmaktadır. Başka bir ifade ile daha önce tanımlanan ekonomik olgu, sadece benzersiz bir faaliyet kümesini temsil ettiği için değil, yeni bir faaliyet biçimini ifade ettiği için önemli hale gelmiştir. Bu açıdan teknolojinin etkisi de göz ardı

edilemez bir boyuta ulaşmıştır. Sonuçta, dünyayı tek pazar haline getiren, esas olarak teknolojik gelişmelerin yönlendirdiği, tekno-endüstriyel elitler arasındaki karşılıklı bağımlılık faktörüdür (Reich, 1998: 19). Küresel olarak bütünleşmiş üretim, uzmanlaşmış ve birbirine bağımlı işgücü piyasaları, devlet varlıklarının hızlı bir şekilde özelleştirilmesi ve geleneksel ulusal sınırlar boyunca teknolojinin ayrılmaz bir parçası olması genel olarak yeni dünya düzenine işaret etmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

2. TEK YOL TEK KUŞAK PROJESİ

Küreselleşme çağında dünyamız, karasal bölgeler ve okyanuslar, gelişmiş ülkeler ve gelişmekte olan ülkeler, yoksullar ve zenginler, merkez ve çevre ülkeler olmak üzere bölünmüşlüklere sahne olmaktadır. Bu bölünmüşlükler arasındaki bağlantıyı; siyasi iletişim, altyapı bağlantıları, engelsiz ticaret, serbest piyasa, serbest dolaşım ve halklar arasındaki karşılıklı etkileşim gibi unsurlar sağlamaktadır. Bu perspektife göre Henry Kissinger, Yirmi Birinci yüzyılın uluslararası sistemini görünüşte, karşılıklar sistemine benzetmektedir. Bahsi geçen bu karşılıkların kaynağını ise bölünmeler ve uluslararası ilişkilerde varlığını giderek güçlendiren küreselleşme olgusu oluşturmaktadır. Bu yeni düzeni, en az altı büyük güç ile birlikte (Amerika, Avrupa, Çin, Japonya, Rusya ve Hindistan) küçük ve orta büyüklükteki pek çok devlet oluşturmaktadır. Bu açıdan uluslararası ilişkiler ilk kez tam anlamıyla küreselleşmektedir. Günümüzde haberleşme ve iletişim anında yapılmakta, dünya ekonomisinde meydana gelen değişim ve dönüşümler tüm ülkeleri etkilemektedir (Kissinger, 2017: 15). Özellikle Soğuk Savaş döneminin geride kalmasından sonra, dünya önemli bir değişim sürecine girmiştir. İki kutuplu siyasi atmosferin dağılması, ekonomik ilişkilerin karşılıklı bağımlılığa dönüşmesi, teknolojinin hız kazanarak üretim faaliyetlerini biçimlendirmesi ve küresel çaptaki finans hareketleri, yeni bir dünya düzeni oluştururken, uluslararası siyaset sahnesinde de önemli aktörlerin oluşmasına vesile olmuştur. Ekonomik küreselleşme ve dünya finansındaki dönüşüm, özellikle Asya ve diğer gelişen ekonomilerin küresel ekonomiden aldıkları payı sürekli olarak arttırmaktadır.

Ekonomik ve siyasi anlamda dönüşüm yaşayan devletler, iktisadi kalkınma ve ticari faaliyetler konusunda oldukça hassas hale gelmeye başlamışlardır. Özellikle Doğu ve Batı ticari açıdan birbirine yakınlaşmaya başlamış ve bu bağlamda da pek çok girişimde bulunmuşlardır. Bu perspektif doğrultusunda birçok proje tasarlanmış fakat tasarlanan bu projeler Tarihi İpek Yolu projesi kadar devletler üzerinde etki bırakamamıştır. Kafkasya ve Avrasya bölgesi kültürel ve ticari miras açısından zengin bir tarihe sahiptir. Özellikle bir dönem bölgede hâkim bir rol üstlenen tarihi İpek Yolu, bu zengin mirasın mimarı olmuştur. İpek Yolu, Çin'den başlayıp Orta Asya ve

Kafkasya üzerinden Avrupa'ya ulaşan ticari bir yol görevi görüp, bölgedeki devletler arasında önemli bir iletişim ve ticaret rotası oluşturmuştur (Küçükyıldız, 2012: 60). Fakat bu ticari ve kültürel yol, coğrafi keşiflerin başlaması ve yeni ticari güzergâhların keşfedilmesi üzerine önemini yitirmiştir. İpek Yolu'nun önemini kaybetmesi ve Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla güç kaybı yaşayan bölge devletleri, bölgede bulunan enerji kaynakları ile tekrar stratejik düğüm noktaları haline gelmiştir.

Tarihi İpek Yolu'nu tekrar canlandıracak olan Kuşak Yol girişimi, Çin devlet başkanı Xi Jinping tarafından önerilmiştir. Çok sayıda ülkenin katılımı ile tarihi İpek Yolu'na küresel motiflerle şekil vermeyi hedefleyen bu proje, aynı zamanda Çin'e özgü özellikleri de bünyesinde barındırmaktadır. Öyle ki Çin, ortaya koyduğu bu girişimde, kendi vizyonunu betimlemek için Çin'e özgü bir kavram olarak "Tek Yol Tek Kuşak" ifadesini kullanmıştır. Taoizmin yazılarında bilge insan Tao Te Ching'in ifade ettiği gibi "*Tao önce bir Tane üretti, bu bir taneden önce iki şey doğdu, ardından üç şey doğdu, bu doğumlar birbirini izledi ve On Bin şeyin doğumuna yol açtı*" (Yiwei, 2019: 6). Belirtilen çerçeve ekseninde Kuşak Yol girişimi, "tek bir yola veya tek bir kuşağa" hitap etmemekte, aksine küresel dünya düzeninin bir sonucu olarak birbiri ile bağlantılı tüm yolları ve kültürleri kapsamaktadır. Dolayısıyla bu yaklaşım, eski bölgesel ekonomik işbirlikleri yerine, yeni ve çağdaş bir model ortaya koymaktadır. Çin'i çevreleyen alanlarda yaratılacak olan ekonomik büyüme hamleleri ile ekonomik büyümeye ivme kazandırmak ve bunları altı büyük ekonomik koridor (Çin-Moğolistan- Rusya Ekonomik Koridoru, Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin-Orta Asya Ekonomik Koridoru, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, Çin-Hindini Yarımadası Ekonomik Koridoru ve Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu) ile desteklemek, Çin'in geleneksel kalkınma planlarını aşarak yeni bir kalkınma modeli ortaya çıkarmıştır.

Bu bağlamda çalışmanın ikinci bölümünde küreselleşmenin finansal serbestleşme, siyasi iletişim ve altyapı bağlantılarında yol açtığı değişim göz önünde bulundurularak, ortaya çıkan ve üçüncü dünya gücü olarak nitelendirilen Çin'in ekonomik ve siyasi dönüşümü irdelenecektir. Başka bir ifade ile ABD tarzı küreselleşmeye alternatif olarak ortaya çıkan Çin'in kalkınma hedefleri ve bu hedefler doğrultusunda ortaya koymuş olduğu Yeni İpek Yolu ya da Tek Yol Tek Kuşak girişimi açıklanırken, küresel sisteme olan etkileri de tartışılacaktır.

2.1. Tek Yol Tek Kuşak Projesine Giden Yol

Çatışma, tarihsel değişimin en itici ve harekete geçirici unsurudur (Dillon, 2016: 11). Bu açıdan Çin Halk Cumhuriyeti çatışma ve değişim konusunda hiç şüphesiz ki en dikkat çeken örnektir. Sınırları içerisinde etnik ve politik olarak sürekli iktidar mücadelesi veren Çin, yaşamış olduğu mücadeleler neticesinde de son iki yüz yıl içerisinde önemli değişimler geçirmiştir. Toplumsal, politik ve ekonomik anlamdaki bu değişimler, dünyanın en kalabalık ülkesi olan Çin'i ve çevresini, son dönemlerde üzerinde en çok konuşulan ülke haline getirmiştir.

Tekir ve Demir, Çin'in yükselişinde ve değişiminde temel olarak üç büyük dönüm noktası olduğunu ifade etmektedir. Bunlardan ilki 1989-1991 dönemine tekabül eden Soğuk Savaşın ve iki kutuplu dünya düzeninin sona ermesi iken; ikinci kırılma noktası, 11 Eylül saldırısı ve bu saldırının arkasından gündeme gelen "terörle mücadele" başlığıdır. Son kırılmayı ise 2008 yılında meydana gelen finans krizi oluşturmaktadır (Tekir ve Demir, 2018: 194). Bu kriz ve belirtilen etkenlerin sonucunda dünya finans hareketleri Batı'dan Güney'e doğru kaymaya başlamış ve yeni dünya koşullarına uyum sağlamak için Çin, ekonomik olarak önemli reformlara imza atmıştır.

Çin'in yaklaşık kırk yıl içinde yoksul bir gelişmekte olan ülkeden büyük bir ekonomik güce yükselmesi dikkat çekici bir hâl almıştır. 1979'dan (ekonomik reformlar başladığında) 2017'ye kadar, Çin'in gerçek gayri safi yurtiçi hasılası (GSYİH) yıllık ortalama %10 oranında büyüme göstermiştir. Dünya Bankası'na göre Çin, tarihte büyük bir ekonominin en hızlı sürdürülebilir genişlemesini yaşamış ve 800 milyondan fazla insanı yoksulluktan kurtararak önemli bir küresel ekonomik güç olarak ortaya çıkmıştır. Örneğin Çin, satın alma gücü paritesi (PPP) bazında ekonomik büyüklük, katma değerli imalat, mal ticareti ve döviz rezervleri sahibi olarak ilk sırada yer almaktadır (Boriçi, 2018: 107). Peki, bunu mümkün kılan şey nedir? İlk olarak, reform öncesi ekonominin temel organizasyonuna odaklanmak gerekmektedir. Ülke genelinde belirlenmiş bir hiyerarşiden ziyade Çin ekonomisi, il ekonomilerine paralel bir şekilde çeşitlenmeye odaklanmıştır. Bu durum, yeni pazarlar piyasaya sürüldüğünde rekabetin düşmesini azaltmaya yönelik bir rol oynamıştır. İkincisi, âdem-i merkezîyetçilik, merkezi makamlar ve yatırımcılar için reformların

sürdürüleceği konusunda ikna eden siyasi kontroller yaratmıştır. Üçüncüsü, hükümet yerel yetkililere ekonomik büyümeyi teşvik etmek için güçlü teşvikler vermiştir (Boriçi, 2018: 107). Son olarak da âdem-i merkeziyetçilik, yerel ve merkezi girişimleri yeniden yapılanmalara zorlamıştır. Bu açıdan Çin, yirminci yüzyılın son dönemlerinde dış dünyaya açık bir strateji geliştirerek uluslararası siyaset ve ekonomi tartışmalarında en önemli aktör haline gelmiştir. Geçmiş dönemlerinde fakirlikle mücadele eden Çin, özellikle 2000’li yılların başında ABD, Japonya ve İngiltere gibi finansal anlamda güçlü aktörlerle birlikte anılmaya başlamıştır. Bu bağlamda Çin’in gözle görülen bu değişiminin çerçevesinin anlaşılması için tarihsel gelişim süreçlerine de değinmek gerekecektir.

2.1.1. Tarihsel Gelişim

1970’lerin sonlarından bu yana Çin, kişi başına düşen GSYH’ni 624 dolardan, 2004’te 5.086 dolara çıkararak, benzeri görülmemiş bir ekonomik büyüme dönemine girmiş ve iktisadi olarak serbestleşmiştir (Boriçi, 2018: 108). 1978 yılında başlayan reformlarla büyük bir büyüme hızı gösteren Çin, ihracat hacmini sürekli olarak arttırmış ve döviz rezervleri açısından da dünyanın ikinci büyük ülkesi konumuna ulaşmıştır. 1993 yılından itibaren en fazla doğrudan yabancı sermaye çeken ülkeler arasında yerini alan Çin, uygulamış olduğu son stratejilerle dünyanın fabrikası konumuna gelmiştir (Özsoylu, 2006: 1). Dönüşüm ve kalkınma sürecinin başlamasından sonra Çin, dünya siyasetinde önemli bir başarı elde etmiştir. Hiç şüphesiz ki bu başarının ardında, hayata geçirilen strateji ve reformların yüzdesi büyüktür. Bu strateji ve reformların ortaya çıkışını tetikleyen arka planı kavramak adına tarihsel süreçlerdeki itici unsurlara da değinmek gerekecektir.

Degen tarafından Çin’in tarihi, sekiz ana dönemde incelenmektedir: Savaşan feodal devletler, Göksel İmparatorluğu (Tianchao) ve Konfüçyüsçülük, Sömürgecilik ve Yüzyıllık Aşağılanma, Batılılaşma hareketi, Burjuva Devrimi, Mao’nun komünizmi, Kültür Devrimi ve Deng Xiaoping’in sosyal kapitalizmi (Degen, 2009: 7).

2.1.1.1. Hanedanlık Dönemi

Çin toplumunun temel ideolojisi, geleneksel olarak “güçlü bir devlet” kurma ve devleti düşmanlara karşı koruma temelinde şekillenmiştir. Her ne kadar zaman

zaman istilaya uğrayıp, işgal edilseler de Çin kadim tarihinde kesintisiz kayıtlar M.Ö. 771’de başlamaktadır. Çin tarihinde kurulan ilk devletin Xia Hanedanlığı olduğu bilinmektedir. Xia Hanedanlığından sonra Shang ve Zou Hanedanlıkları kurulmuştur. Fakat yazılı metinler Qin Hanedanlığı (M.Ö. 221-207) ile başlamıştır (Özsoylu, 2006: 6). Hanedanlık dönemlerinin en önemli özelliği her hanedanın çok güçlü bir şekilde kurulmuş olup zamanla yozlaşarak, zayıflamasıdır (Doğan, 2017: 112). Bu durum M.Ö. 221’den 1912’ye kadar devam etmiştir.

Bugün pek çok araştırmacı tarafından Çin, yaşayan en eski uygarlık olarak nitelendirilmektedir. Arkeolojik bulgulara göre, M.Ö. 1122 yılına kadar Xia ve Shang Hanedanlıkları Çin’de hüküm sürmüştür. M.Ö. 1122 yılında Zhou Hanedanlığı Shang Hanedanlığını devirerek başa geçmiştir (Doğan, 2017: 112). 1911 yılına kadar yaklaşık bir düzine hanedanlık değişimi yaşanmıştır. Çin’i yöneten ilk üç hanedan Xia hanedanı, Shang hanedanı ve Zhou hanedanıydı. Çin’in eski döneminde, ilk imparatorların ortaya çıkmasından önce, Çin medeniyeti kendi eşsiz kültürünü geliştirmiştir. Shang ve Zhou hanedanları sırasında, Çin Bronz ve Demir Çağlarını yaşamıştır.

Zhou Hanedanlığı ülkeyi feodal bir yapıda yönetmiştir. M.Ö. 800’lü yıllarda Zhou’lar kendi içinde yozlaşarak zayıflamış ve dışarıdan gelen saldırılara karşı savunmasız hale gelmişlerdir. Eski Zhou, Batı Zhou olarak bilinmektedir ve yerine kurulan yeni hanedanlık Doğu Zhou olarak ifade edilmektedir (Doğan, 2017: 113). Doğu Zhou döneminde Konfüçyüsçülük ve Taoculuk ortaya çıkmış ve Çin Medeniyeti günümüze kadar bu düşünce temelinde şekillenmiştir. Ayrıca bu dönemde feodal yapı derinleştirilmiş ve merkez gitgide zayıflamıştır. Bununla birlikte, Zhou hanedanlığı altında, kralların gücü zayıflamış ve birçok güçlü adam, aynı zamanda ülkenin kontrolü için uğraşırken kendilerini “kral” olarak adlandırmıştır. Tam da bu noktada, tüm bu ortaya çıkan krallara hükmedecek bir Çin imparatoru veya Huangdi (daha önce Çin’i yönettiği söylenen mitolojik liderler için kullanılmış bir terim) olgusu ortaya çıkmıştır. Böylece M.Ö. 221 yılında giderek güçlenen ve diğerlerini kontrolü altına alan Qin Hanedanlığı, Çin’i birleştirmiştir.

Çin medeniyetini diğer medeniyetlerden ayıran özellik M.Ö. 221 yılında Çin hanedanlıklarının, bir imparatorluk vasıtasıyla bütün ülkeyi bütünleştirmiş olmasıdır

(Özmen ve Buluş, 2017: 16). Bu açıdan İlk Çin imparatorları (daha sonraki Qin hanedanı altında birleştirilene kadar) bu erken dönemde hüküm sürememiş ve Çin, krallar tarafından yönetilmiştir. İlk merkezi feodal imparatorluktan, M.Ö. 221’de kurulan ve Qin Hanedanlığının yıkılmasına kadar olan bu dönem Çin’in imparatorluk dönemi olarak bilinmektedir (China Highlights, 2020). İmparatorluk dönemi, Çin tarihinin büyük bölümünü oluşturmaktadır.

M.Ö. 221 ile M.S. 220 tarihleri arasında Qin ve Han Hanedanlıkları Çin imparatorluğunda hüküm sürmüştür. Bu dönemde Qin Shi Huang tıp, falcılık ve ağaç dikimi dışındaki tüm kitapların yakılmasını emretmiştir. Böylece çeşitli düşünce okullarının tüm klasikleri yok edilmiştir (Degen, 2009: 9). Bu dönemde, ideolojik olarak Maoculuk ve Konfüçyüs yasaklanarak; Yasacılar (legalist) dışındaki düşünce sistemlerine karşı savaş açılmıştır. Yine Qin Hanedanlığı döneminde Çin Seddi olarak bilinen büyük duvarın inşaatına başlanılmıştır (Doğan, 2017: 113). Fakat otoriter Qin Hanedanlığı kısa sürmüş ve M.Ö. 202 yılında Han Hanedanlığı yükselişe geçerek Qin Hanedanlığı sisteminin üzerine geçmiştir. En uzun emperyalist hanedan olan Han Hanedanlığı, İpek Yolu ticaretine başlaması ve Çin’i Orta Asya ve Avrupa ile bağlamasıyla bilinmektedir (China Highlights, 2020).

Han Hanedanlığı Konfüçyüsçülüğü devletin temel doktrini haline getirirken, Konfüçyüsçü klasiklerle, memurları seçmek ve eğitmek için bir eğitim sistemi kurmuştur. Bu durum da bürokratları, imparatorun Konfüçyüsçülük doktrine göre toplumu düzenlemesine ve ülkeyi Konfüçyüsçülük düşünceleri ve felsefesi ile yönetmesine yardımcı olmuştur. Dahası 1911’e kadar sürecek olan Çin devlet geleneğinin temelleri bu dönemde inşa edilmiştir (Doğan, 2017: 114). Başka bir deyişle Han Hanedanlığında, terfiyeti esas alan bir bürokratik sistem kurulmuş ve Konfüçyüsçülük devlet tarafından ulusal yönetim biçimi olarak benimsenmiştir. Dahası, tarım, el sanatları ve ticaret bu dönemde hızla gelişmiştir. Yine Çin, tarihi boyunca en büyük sorunları kuzeyden gelen istilalardan dolayı yaşamış ve bu durum 1911 yılına kadar devam etmiştir.

Çin tarihinde 220-589 tarihleri arası dağınık dönem olarak belirtilmektedir. Bu dönemde yerel güçlerin yükseldiği bir süreç yaşanmış ve merkezi bir imparatorluk kurulamamıştır. Bu dağınık dönemde birçok din ortaya çıkmıştır. Özellikle Budizm,

acı çeken insanlara sefalet ve mevcut duruma katlanma öğretisi sunmuştur (Doğan, 2017: 114). Diğer yandan göçebe tehdidi ve Budizm'in yaygınlaşması Çin medeniyetini yıkamamış ve 580'li yıllarda Çin tekrar birleşmiştir. Kısacası yaklaşık 400 yıllık bir kaos ortamından sonra Çin, M.S. 581 yılında Sui Hanedanlığı çatısı altında tekrar birleşmiştir. Sui hanedanlığının en büyük başarılarından biri, kuzey ve güney Çin'i birbirine bağlayan bir su yolu olan Bian Kanalını inşa etmesidir. İlerleyen zamanlarda daha da genişleyen bu sistem, birleşik bir imparatorluğun korunması sürecinde -son derece önemli olduğu kanıtlanmış- değerli bir ulaşım ağı şekline bürünmüştür (Pletcher, 2011: 95). Sui Hanedanlığı, hükümetin işleyişini kolaylaştıran ve imparatorluğun korunmasında daha fazla kolaylık sağlayan yüksek verimli bürokrasinin uygulanmasını sağlamıştır. Bu dönemde Çin Seddi büyütülmüş ve ordu büyük bir güç elde etmiştir.

Sui hanedanlığı bu dönemde toprak reformları yaparak köylülerin daha az vergi ödemesinin kolaylığını sağlamış ve köylüleri memnun eden bir sistem geliştirmiştir. Yine bu dönemde, Kore yarımadasına ve Türklere karşı büyük seferler düzenlenmiş fakat seferler başarıya ulaşamamıştır (Ancient History Encyclopedia, 2012). Bahsi geçen savaşlar başarısız olunca 618 yılında hanedanlık sona ermiş ve yerine 300 yıl kadar sürecek olan Tang Hanedanlığı iktidara gelmiştir.

Tang Hanedanlığı, politik, kültürel, dini ve ekonomik bakımından Çin'deki önemli hanedanlardan biridir. Tang Hanedanlığı dönemindeki en önemli hususlar; ülkenin birleşmesi, Kuzey ve Güney bölgeleri arasında ve uluslararası ticaret yoluyla ekonomik büyümenin canlandırılmasıdır. Li Shimin, hayata geçirdiği politikalar ile Çin'i, feodal dönemde benzeri görülmemiş bir şekilde refah toplumu haline getirmiştir (Olaniyi, 2014: 477). Bu açıdan Tang Hanedanlığı dönemi Çin'e altın çağını yaşatmış, siyaset, ekonomi ve kültür gibi alanlarda da dönemin devletlerini geride bırakmıştır. Yine aynı dönemde sadece politika uygulamaları değil aynı zamanda kentin tasarımı ve yapısında da önemli değişiklikler gözlemlenmiştir. Bu süreçlerde Çin medeniyeti en üstün dönemlerini yaşamıştır. Barut, matbaa, mayın, bomba, elle ateşlenen silahlar ve ilk mekanik saat bu dönemde kullanılmıştır (Doğan, 2017: 115). Tang Hanedanlığının son yıllarında Çin, siyasi olarak kargaşalarla mücadele etmiştir. 756 yılında patlak veren Lushan siyasi mücadelesi ve köylü

isyanları hanedanlığın gücünü giderek zayıflatmıştır. En nihayetinde patlak veren isyan sonunda Tang Hanedanlığı dönemi kapanarak “Beş Hanedan” döneminin ilk yönetimi “Geç Liang Hanedanı” kurulmuştur (Olaniyi, 2014: 478-479). Tang ve Song Hanedanlıkları arasındaki Beş Hanedanlar ve On Krallık dönemi olarak bilinen siyasi birliktelik, 907’den 960 yılına kadar sürmüştür. Bu yarım yüzyıl boyunca Çin her bakımdan çok devletli bir sistem haline gelmiştir. Başka bir deyişle bu ikinci uzun parçalanma dönemi hanedanların ve krallıkların çoğalmasıyla birkaç aşamadan geçmiştir. Bu uzun dönemin hanedanları veya krallıklarının hiçbiri birleşik bir Çin için göze çarpan özelliklere veya mutlak merkezi bir güç oluşturacak kadar güce sahip olamamıştır. Bu büyük parçalanma dönemi Moğol istilacıları tarafından sonlandırılmıştır. Büyük Moğol savaşçısı Cengiz Han’ın halefleri tüm Çin’i fethetmiştir (Wang ve Baaquie, 2018: 11). 1279 yılında Kubilay Han, Çin’i fethetmiş ve Yuan Hanedanlığını kurmuştur. Yuan Hanedanlığı Moğol, Türk, Çin ve İslam geleneklerini içinde barındıran bir yönetim şekli ile Çin’e 90 yıl boyunca hükmetmiştir (Doğan, 2017: 116). Yuan döneminde Moğollar giderek zayıflamış ve 1340’larda Kızıl Türban İsyanı ortaya çıkmıştır. Ortaya çıkan bu isyanlar neticesinde 1368 yılında Çin, Ming hanedanlığı tarafından yönetilmeye başlamıştır.

16 imparatorun saltanatlarını kapsayan Ming hanedanının, Çin tarihinin en istikrarlı ve en uzun yönetici dönemlerinden biri olduğu bilinmektedir. Pek çok araştırmacı, Ming hanedanlığının, özellikle sekizinci yüzyıldan beri düşüşte olan Çin’in uluslararası gücünü ve prestijini restore ettiğini ifade etmektedir. Ming hanedanının kurucusu Hongwu imparatoru, Çin tarihinin en güçlü ve en renkli kişiliklerinden biri olarak resmedilmektedir. Uzun saltanat dönemi, tüm hanedanlığı karakterize eden hükümet yapısını, politikalarını ve tonunu oluşturmuştur.

On beşinci yüzyılda, merkezi yönetimde ve bölgesel yönetimde gerekli koordinasyonu sağlamak için yavaş yavaş yeni kurumlar tasarlanmıştır. Örneğin; geleneksel Hanlin Akademisi okuryazarları, saraya sekreter yardımcılarını olarak alınmış ve daha sonra merkezi hükümet kurumlarına rehberlik eden Büyük Sekreterliklere (Neige) dönüşmüşlerdir. Benzer şekilde il düzeyindeki yetkililer, eyaletlerde bölgesel komutanlar (zongbing guan) olarak görevlendirilmiştir (Pletcher,

2011: 201). Diğer yandan yine Ming döneminde eski sınav sistemi ve Konfüçyüs öğretileri daha da kurumsallaşmıştır.

Ming dış politikasının temelleri siyasi faktörlere dayanmaktadır. Ming'in dış politikasının ana eksenini; Çin'in güvenliğini sağlamak ve özellikle Moğolların Çin'i bir daha tehdit edemeyeceğinden emin olmak gibi hedefler oluşturmaktaydı. Bu amaçla Hongwu imparatoru, yeniden dirilen Moğol gruplarını cezalandırmak ve Moğol gücünün yeniden birleşmesini önlemek için devamlı bir şekilde kuzey ve kuzeybatıya ordu göndermiştir (Pletcher, 2011: 202). Dolayısıyla Ming hanedanlığının en büyük korkusu Moğollar olduğundan konu ile ilgili almış oldukları önlem de aynı ölçüde paralellik göstermiştir. Ayrıca Büyük Çin Seddi'nin inşaatı da yine Ming Döneminde tamamlanmıştır.

Ancak sınav sisteminin yozlaşması ve dış tehditlere karşı olan direncin azalmasıyla Ming hanedanlığı, Manchuların saldırılarına direnememiş ve 1644 yılında sona ermiştir. Manchular, kendi hanedanlıklarına Qing adını vermiş ve 1912 yılına kadar Çin'e hükmetmişlerdir (Doğan, 2017: 116-117). 1683'ten sonra Qing hükümdarları dikkatlerini sınırları üzerindeki kontrolü pekiştirmeye yöneltmiştir. Tayvan, imparatorluğun bir parçası olmuş, kuzey ve batı Asya'da algılanan tehditlere karşı askeri seferler ile Çin, şimdiye kadar olan en büyük imparatorluk sınırlarını yaratmıştır. 17. yüzyılın sonlarından 18. yüzyılın başlarına kadar Qing orduları, Dzungaria merkezli Oyrat imparatorluğunu da yok etmiştir. Moğol gücünü kontrol etmek için, Moğollar ve Tibetliler arasında etkili olan Budizm'in Dge-lugs-pa (Sarı Şapka) mezhebinin merkezi Lhasa'da bir Çinli garnizon ve bir mukim görevli gönderilmiştir. 18. yüzyılın ortalarında ise Tien Shan'ın her iki tarafındaki topraklar ve Balkhash Gölü ilhak edilerek, Sincan ("Yeni Hâkimiyet") olarak adlandırılmıştır (Pletcher, 2011: 217). Bu açıdan Qing hanedanlığı (Çin'de kendileri de yabancı sayıldığı için) başka etnik unsurlarında öne çıktığı bir sistem ile ülkeyi yönetmiştir. Çin'deki bugünkü özerk bölgeler de bu anlayış sonucu oluşmuştur.

On sekizinci yüzyılın sonları ve on dokuzuncu yüzyılda Çin'in geleneksel yapılanmalarında bozulmalar meydana gelmiş ve İngilizler Çin'e gelmeye başlamıştır (Doğan, 2027: 117). Özellikle on dokuzuncu yüzyılda Çinliler yavaş yavaş yarı-sömürge haline gelmiştir. 1840'tan başlayarak Çin'de Batılıların (özellikle İngiltere)

etkisi hissedilmeye başlanmıştır. Bu süreç 1911'e kadar devam etmiş ve Qing imparatorluğunun sonunu getirmiştir (Özsoylu, 2006: 9). Cumhuriyetin ilan edilmesiyle ilerleyen süreç, ülkenin bölünmesinin önüne geçememiştir. İç savaşlar, devam eden dış müdahaleler, Japon işgali ve ikinci dünya savaşı Çin'deki kargaşanın 1949 yılına kadar sürmesine sebebiyet vermiştir.

Ming ve Qing hanedanlıkları sırasında, dünyanın tarihsel ve biçimsel gelişimi önemli boyutlarda değişim yaşamıştır. Avrupa ülkeleri bu süreçte erken kapitalizmden, kapitalist döneme sıçramış ve modern-endüstriyel bir medeniyete doğru geçiş yaşamışlardır. Bu süreçte kapitalizmin hızlı bir şekilde büyümesi, tüm dünyayı bir dolaşım akışına sokmuştur. Batılı güçler okyanus üzerindeki diğer topraklara erişerek değerli kaynakları ve hammaddeleri yağmalamış ve koloni kurmuşlardır. Bu, batı güçleri ile Qing imparatorluğu arasındaki dengede hızlı bir değişime neden olmuştur (Dawei ve Yanjing, 2011: 175). Diğer yandan Batı ülkelerinde ticaret ekonomisi önemli bir yer tutarken, sanayi üretimi geleneksel el sanatları atölyelerinin yerini almış, hukukun üstünlüğü ile devlet gücü kralların ve soyluların ayrıcalığının yerini almış ve bilimsel doktrinler Orta Çağ'dan kalma dini öğretilerin yerine geçmiştir. Sanayi devrimi, Batı burjuvazisinde, önceki nesillerinden daha büyük ve muazzam üretici güçler yaratmıştır. Ancak Qing hükümdarları, belirtilen dönemlerde, endüstriyel medeniyetin yayılmasının neden olduğu tarihi dönüşüm konusunda bir reformasyon sürecine girememiş ve Çin'i derin bir krize doğru sürüklemiştir.

Bununla birlikte, Qing hanedanlığı hükümdarları ticaretin, tarım arazilerinin işlenmesinden daha az öneme sahip olduğuna inanmış ve böylece de tüm köylüleri çiftçilik yapmaya ve tarım politikalarını uygulamaya zorlamıştır (Dawei ve Yanjing, 2011: 173). Çok sayıda aşırı emeği sınırlı tarım politikalarıyla sınırlayan bu son derece yoğun üretim tarzı, bilimsel inovasyon hızını azaltmıştır. Ayrıca Qing hanedanlığı hükümdarları, madenciliğin de ekonomik getirisinin yoğun olmadığını düşünerek pek çok kez madenciliği yasaklayan emirler vermiş ve iş adamlarının, atölye sahiplerinin faaliyetlerine ağır ticari vergiler uygulamıştır. Diğer yandan batı öğrenim biçimleri yavaş yavaş doğuya aktarılırken, Qing hanedanlığı bilim ve teknoloji alanlarındaki pragmatik bilgiyi kısıtlayarak, halkın zihnini Konfüçyüsçülük ile sınırlamıştır. Bu

durum siyasi ve ideolojik alanlardaki modern unsurların gelişmesini zorlaştırmıştır. Belirtenlerin ışığında Qing Hanedanlığı'nın, sanayileşme ve sosyal reformasyon konusunda standartlaştırılmış ve geleneksel eğitim sistemine devam ederek modernleşme sürecini ciddi şekilde engellediği gözlenmektedir.

Ayrıca, Qing mahkemesi “yeterli kaynaklara ve hammaddelere sahip olduğu gerekçesiyle deniz ticaretini ve dış ticareti yasaklayarak kapılarını dış dünyaya kapatmıştır. Bu durum Dawei ve Yanjing’e göre “yabancı” istilasını ve kıyı bölgelerinde Qing karşıtı güçleri önlemenin çözümünü oluşturmuştur (Dawei ve Yanjing, 2011: 174). Bu bakımdan kapalı kapı politikası, Çin ulusunun, batılı sömürgecilere karşı savunmasında önemli rol oynamasına rağmen, batı ile Çin arasındaki makasın daha da açılmasına sebebiyet vermiştir. Bu politika ile dış ticaret zayıflamış, Qing hanedanının yurtdışı pazarlarına erişimi ve sermayesini genişletmesinin de önünü kesmiştir. Nitekim de Çin, dünyayı değiştirip dönüştüren gelişmelerden uzak kalmıştır.

Diğer yandan 1840'ta patlak veren Afyon Savaşı, Çin'in toplumsal evrimini bozmuştur. Çin halkı, daha sonra, ulusal bağımsızlık kazanmak için ciddi ve zorlu bir savaşla karşı karşıya kalmıştır. On altıncı yüzyılda, batı sömürgeci güçleri yeni hammadde aramak, pazarlar ve denizaşırı koloniler oluşturmak amacıyla Uzakdoğu topraklarına gitmiştir. 1514'te Portekizliler, ardından İspanyollar, Hollandalılar ve nihayetinde İngilizler Çin topraklarına gelmiştir. 1793 yılında McCartney liderliğindeki bir İngiliz heyeti, Qing hanedanlığından ticaret limanlarını açmasını ve firmaları için hammadde sağlamalarını talep etmiş, Qing yönetimi ise bunu kararlılıkla reddetmiştir (Dawei ve Yanjing, 2011: 177). Çin'e karşı ticaret açığı olan İngiltere, Çin halkını ve askerlerini kullanmak amacıyla afyonu ülkeye kaçırmaya başlamıştır. Bu noktada ithal edilen afyon miktarı 1840 yılına kadar yılda 40.000'den fazla sandığa ulaşmıştır. Fakat hükümet müfettişi olan Lin Zexu, Haziran 1839'da ithal edilen afyonun imhasını sağlamıştır. Nitekim bu duruma İngiltere'nin tepkisi, Haziran 1840'ta Çin'i işgal ederek Afyon savaşını başlatmak olmuştur. Çin, bu savaşı kaybetmiş ve Nanking anlaşması doğrultusunda İngiltere'ye ciddi bir tazminat ödemiştir. Bu anlaşma Çin ulusunun zihinlerinde derin bir yara açmış ve nihayetinde hanedanlık egemenliğini kaybetmiştir (Doğan, 2017: 117). Afyon savaşı ve 1900'lerin

başlarındaki yıllarda Çin, birkaç kez daha yabancı güçler tarafından istila edilmiştir. İkinci Afyon Savaşı, Çin-Japon Savaşı, Çin-Fransa Savaşı ve Sekiz Güç Müttefik Kuvvetlerinin işgali, Çin'i bir dizi eşit olmayan ve ağır anlaşmalar imzalamaya zorlamıştır (Dawei ve Yanjing, 2011: 179). Bu anlaşmalar Çin'in siyasi, ekonomik ve kültürel alanlarını olumsuz yönde etkileyerek; Çin'in toprak bütünlüğüne, yargı yetkisine, yönetimine ve egemenliğine de zarar vermiştir.

2.1.1.2. Modern Çin Tarihi

Belirli kriterlere göre günümüzde Çin, dünyanın en büyük ekonomisine sahip ülke konumundadır. Çin'in geçmiş dönemlerine bakıldığında ise tarihinin önemli bir bölümünde de benzer konuma sahip olduğu gözlemlenmektedir. Nitekim tarihsel çalışmalar incelendiğinde 1800'lü yıllara kadar Çin ekonomisi Hindistan ile birlikte dünyanın en büyük hacmine sahipti. Çin, ekonomisinin yanında teknolojisi ve buluşları ile de dönemin önde gelen ülkesi konumundaydı. Öyle ki barutun, pusulanın ve matbaanın Çin'de ortaya çıktığı bilinmektedir. Bunun gibi pek çok örnek bulunmaktadır: Kâğıt, Çin'de birinci yüzyılda; kitap basımı ve baskı yönetimi ise dokuzuncu yüzyılda kullanılmaya başlamıştır (Oktay, 2019: 38). Onuncu yüzyıldan itibaren hükümet çiftçilere tarım teknikleri üzerine yazılı kitaplar dağıtmaktaydı. Avrupa'da ise matbaanın kullanımı on beşinci yüzyılı bulmuştur. Diğer yandan M.Ö. beşinci yüzyılda Çin'de yüksek ısı fırınlar ve demir döküm tekniği kullanılırken, Avrupa'da ilk kullanım on ikinci yüzyılda gerçekleşmiştir. Yine Çin'de çinko, on birinci yüzyılda rafine edilerek kullanılırken Avrupa'daki kullanımı on sekizinci yüzyılda başlamıştır. Çin'in çelik üretimi on ikinci yüzyılda yaygınlaşırken, Avrupa'da on sekizinci yüzyılda başlamıştır. Bu açıdan Çin, tarım tekniklerinden, inşaata ve teknolojiye kadar pek çok alanda dünyanın geri kalanından çok önde yer almıştır.

Çin'in toplumsal örgütlenme ve politika teknikleri de zamanın çok ötesinde bir konumda idi. Öyle ki devlet örgütlenmesi yazılı kurallara göre işlemekte; ülke yönetimi ve bürokratik görevliler sınav sistemine göre seçilmekteydi. Ayrıca Konfüçyüs öğretileri de daha sonra gelecek aydınlar ve bürokratlar için ilham kaynağı olmuştur. Bu bakımdan gerek Konfüçyüs öğretileri gerekse de siyasal örgütlenme modeli bir "Çin Medeniyeti" oluşmasına zemin hazırlamıştır. Bu devlet yönetimi

anlayışı ve bürokrasi sistemi, on dokuzuncu yüzyılın ortalarına kadar devam etmiştir. Çin uzun tarihi boyunca pek çok kez işgal edilmiş olsa da imparatorluk varlığını ve sürekliliğini sürdürmüştür. Ancak değişen dünya dengeleri ve hanedanlığın zayıflayan yönleri bu sistemin sonunu getirmiştir.

Belirtilenlerin ışığında, Çin için utanç yüzyılı olarak nitelendirilen, 1840'larda başlayıp yüz yılı aşkın bir süre devam eden yenilgi ve yıkım dönemi, ardında yorgun bir Çin bırakmıştır. Bu açıdan Çin halkı –özellikle Afyon savaşından sonra- bir yandan yabancı düşmanlara karşı savaşmış, bir yandan da demokratik bir siyasi sistem kurmak için Qing hanedanlığı ile savaşmıştır. 12 Şubat 1912'de Qing Hanedanı imparatoru, 1911 Devrimi'nin sona erdiğini belirterek iktidardan çekildiğini açıklamıştır (Dawei ve Yanjing, 2011: 183). Devrim, Çin'i 200 yıldan fazla süredir yöneten Qing İmparatorluğunu devirmiş ve Çin için yeni bir tarihi süreç olan cumhuriyeti başlatmıştır. Bu bağlamda modern Çin tarihinde kilometre taşı olan Çin Komünist Partisi (ÇKP), 1921 yılında Şanghai'da kurulmuştur. ÇKP, Marksizmi, Çin'in kendi koşullarına göre entegre etmiş, Japon Karşıtı Savaşı'na katkıda bulunmuş, Kurtuluş savaşını kazanmış ve 1 Ekim 1949'da Çin Halk Cumhuriyeti'ni kurmuştur.

2.1.1.3. Mao Zedong Dönemi

Qing Hanedanlığı döneminde başlayan modernleşme hareketi, Çin sanayileşmesinin başlangıcını oluşturmuştur. Bu durum Çin'in sanayi, askeri ve eğitim alanlarında atacağı adımlar için değerli bir miras bırakmıştır. Bu açıdan Qing hanedanlığı döneminde başlayan modernleşme hareketleri, Çin'in iktisadi iyileşme sürecine katkıda bulunmuştur. Qing hanedanı döneminde özellikle tarım ve sanayi sektörlerinde önemli gelişmeler yaşanmıştır. Tarım sektöründe, gübre üretim yöntemleri geliştirilmiş ve yüksek verim elde edilmiştir (Butt ve Sajid, 2018: 171). Ayrıca sanayi sektöründe, teknik yeniliklere büyük bir payda ayrılmasa da sektörün gelişmesi için çeşitli alanlar tahsis edilmiştir.

Fakat belirtilen modernleşme hareketlerine rağmen imparatorluğu etkileyen işgaller, modernleşme sürecine tüm alanlarda adapte olamama, iç isyanlar, eğitim sistemindeki bozulmalar, uluslararası ilişkilerdeki önemli kırılmalar ve savaşlar nedeniyle imparatorluk döneminin sonuna gelmiş ve Çin oldukça zayıf düşmüştür.

Bu açıdan yirminci yüzyılın ilk yılları Çin ulusu için oldukça zorlu bir sürecin başlangıcı olmuştur. Zira 1949 yılında Mao Zedong başa geçtiğinde altyapı ve ekonomi faaliyetleri oldukça yıpranmış durumdaydı. Mao, Çin'in altyapısını güçlendirmeyi ve ekonomiyi düzeltmeyi öncelikli hedef olarak belirlemiştir. Bu açıdan Çin, ilk olarak dış ülkeler ile olan ilişkisini izole ederek Sovyet tipi sanayileşme stratejisini benimsemiştir. Bu tercihin ardındaki sebep hiç şüphesiz ki o dönemde Sovyet sanayisinin başarılı olması ve hammaddelerin Rusya'dan temin ediliyor olması idi (Özsoylu, 2006: 9). Mao Zedong'un iktidara gelmesi Çin için yeni bir dönemin başlangıcı olarak ifade edilmektedir. 1949 yılından itibaren Çin Komünist Partisi (ÇKP) ile yönetilen Çin, geçmiş dönemlerindeki gücüne kavuşabilmek için pek çok reform uygulamalarına girişmiştir.

Çin Halk Cumhuriyeti kurulduğunda, ekonominin tüm sektörlerinde tam ölçekli bir yeniden yapılanmaya ihtiyaç duyulmaktaydı. ÇKP, 1953 yılında sosyalist sanayileşmenin gerçekleştirilmesi, tarım sektörünün ve ticaretin dönüştürülmesi amacıyla politikalarının genel hattını bu yönde belirlemiştir. Başka bir ifade ile Afyon Savaşı ile başlayan Çin'in büyük çöküşü Mao'nun politikaları ile sona ermiştir. Mao'nun "Büyük Harmoni" adını verdiği nihai hedefler, ÇKP'nin Marksist-Leninist ideolojisi yanında Çin'e özgü bir ideoloji temelini oluşturmaktadır (Doğan, 2017: 122). 1953'te Çin, hedeflerine ulaşmak amacıyla ilk beş yıllık ulusal ekonomik kalkınma planını uygulamaya başlamıştır. Bu planlama doğrultusunda Çin, uçak, motor, elektrik üretim ekipmanları ve yüksek eritme gibi yeni sektörler inşa ederek temel endüstrileri şekillendirmiştir.

1956 ve 1966 yılları arasında Çin'in modernizasyon çabaları bazı kırılmalar yaşamasına rağmen büyük başarılar elde etmiştir. Bu dönemde bağımsız ve büyük ölçekli bir sanayi sistemi kurulmuştur. Madencilik ve makine endüstrileri büyük ölçüde gelişmiş; elektronik, nükleer enerji ve uzay endüstrileri gibi yeni alanlar ortaya çıkarak büyük ölçüde gelişim göstermiştir (Dawei ve Yanjing, 2011: 193). Yine bu dönemde büyük petrol sahaları kurulmuş ve demiryolları gibi altyapı çalışmaları da hız kazanmıştır.

1950'li yıllarda görece bir başarı yakalayan Mao iktidarı, altyapının önemli bir kısmını yeniden inşa etmiş, enflasyonu düşürmüş ve Sovyetler Birliği'yle

yakınlaşma stratejisi sayesinde Sovyet bloğu ülkeleri ile olan ticaret kapasitesini artmıştır (Özsoylu, 2006: 10). Bu bağlamda birinci Beş Yıllık Kalkınma döneminin sonucu olarak; ekonomi genelinde yüzde 7, sanayide ise yüzde 17’lik bir büyüme artışı gerçekleşmiştir. Ayrıca ortalama yaşam süresi, okur-yazarlık, eğitim ve sağlık alanlarında da önemli ilerlemeler kaydedilmiştir (Oktay, 2019: 48). Kısacası ülkede her açıdan gelişme ve modernizasyon sağlanmıştır.

1958 yılına gelindiğinde Mao Zedong, gelişmelerin bir adım daha ileriye götürülmesinin gerekliliğinden bahsederek yeni bir program ortaya konmasını talep etmiştir. Yeni programı oluşturmak üzere 8. Parti kongresi toplanmış ve “Büyük İleri Atılım” programı tayin edilmiştir (Özsoylu, 2006: 10). Büyük İleri Atılım (1958-1962) programı ile tarım sektörüne büyük reformlar getirilmiştir. Bu reformlar, tarımsal üretimin arttırılmasına yönelik planlamaları bünyesinde barındırmaktadır. Çünkü Mao, devletin ekonomik kalkınmasının ana kaynağının tarım sektörü olduğuna inanmakta ve Çin ulusunun yaşam tarzında değişiklikler getirecek olanın yine tarım sektörü olduğunu düşünmekteydi (Butt ve Sajid, 2018: 170). Ayrıca Mao, merkezi ekonomik sistemin kaynaklarının adaletsiz dağılımını bu planlamalar aracılığıyla engelleyeceğini düşünmekteydi. Başka bir ifade ile Mao’ya göre Çin’deki devrim gücünü köylü halktan almıştı ve feodal düzenden kurtulmanın çözümü de bu güçte bulunmaktaydı (Özsoylu, 2006: 10). Bu nedenle kırsal alandaki sanayileşme ve kalkınma, ülkenin gidişatına yön verecek bir potansiyeli bünyesinde bulundurmıştır.

Büyük İleri Atılım programı, tarımda yapılacak olan yeni reformlar için bir dizi idari düzenlemeler getirmiştir. Bu düzenlemeler sonucunda ülkede bulunan ileri üretici kooperatifler birleştirilerek “Komünler” oluşturulmuştur. Belirtilen Komünler kırsal bölgelerde yaşayan ortalama 20.000 nüfusu içinde barındıran bir idari birim olarak hayat bulmuştur (Oktay, 2019: 48). Komünler sayesinde köylüler birlikte yaşamış, birlikte üretmiş ve ürettiklerini devlete satmışlardır. Bu açıdan program, daha büyük ölçekli tarım yapılmasını ve gerekli altyapının sağlanmasını öngörmüştür. Büyük İleri Atılım programı ilk iki yılında üretimde önemli bir sıçrama yaratmıştır. Madalyonun iki yüzünde olduğu gibi; program üretimin arttırılması ve kırsal kesimin kalkınması için büyük bir başarı olarak görünmekteydi ancak bu kampanya hem mahsul verimini hem de halkın çalışma koşullarını önemli ölçüde olumsuz etkilemeye başlamıştı (Butt ve Sajid, 2018: 173). Bu açıdan kampanyanın kusurları 1960’lı

yıllarda önemli ölçüde hissedilmeye başlamıştır. 1960-1961 yılları arasında tarımsal üretim ciddi bir düşüş göstermiş; 1961 yılında üretim, 1957 yılında olandan yaklaşık yüzde 30 daha az düzeyde gerçekleşmiştir (Oktay, 2019: 50). Bu dönemde hava koşullarının kötü bir şekilde seyir etmesi, Sovyetler Birliği ile olan ilişkilerin bozulması, halkın yoğun çalışma temposundan bitap düşmesi ve oluşturulan komünlerin işleyişinde problemlerin oluşması, bu düşüşteki temel faktörleri oluşturmaktadır. Diğer yandan Özsoylu'ya göre belirtilen program, "akılcılıktan ziyade ideolojik temellere" dayandırılmıştır (Özsoylu, 2006: 11). Bu nedenlerle program istenilen sonuçları verememiş ve halkı kıtlığa doğru sürüklemiştir. Programın başarısız olduğunu kabul edip, sorumluluğu üzerine alan Mao Zedong, 1962 yılında durumun düzeltilmesi konusunda harekete geçerek kırsal sanayi tesislerini ve komünleri kaldırmıştır (Oktay, 2019: 51). Koşulların geçmiş dönemlerdeki haline geri dönmesi ile birlikte üretim 1965 yılında tekrar yükselişe geçmiştir.

1965 yılında ekonomi düzelmiş ve geçmiş yıllardaki yükselişine geri kavuşmuştu fakat Zedong, ülkesinin ve dünyanın içerisinde bulunduğu ideolojik haritadan pek memnun değildi. Başka bir ifade ile Çin'in istikrarsız durumu Mao'yu Çin'de bir devrim yapmaya teşvik etmiştir. Mao, bu devrim ile hem ekonomide hem partide hem de toplumsal alanda kolektif ilerlemeyi ve gelişmeyi engelleyecek durumlardan kurtulmayı amaçlamıştır (Butt ve Sajid, 2018: 172). Bu sebeplerle 1976 yılında Mao'nun ölümüne dek sürecek olan "Kültür Devrimi" süreci başlamıştır (Özsoylu, 2006: 13). Kültür devrimi Mao'nun, ülkedeki kültür ve eğitim alanlarında hala burjuva zihniyetinin hâkim olduğunu dile getirmesi ve gençleri bunun için eyleme davet etmesi ile başlamış; 1966 yılında ÇKP Merkez Komitesinin "Ploreter Kültür Devrimi" genelgesiyle resmileştirilmiştir (Oktay, 2019: 51). Devrimin nihai amacı; ilk etapta partide, silahlı kuvvetlerde, bürokraside ve okullarda burjuva ile savaşmak olarak belirlenmiştir. Bu dönemde gençliğin eylemlerde aktif rol almasını sağlamak amacıyla 1966 yılına kadar tüm okullar kapatılmıştır. Bu döneme tekabül eden jenerasyona da "kayıp nesil" ismi verilmiştir (Özsoylu, 2006: 13). Kendilerini "Kızıl Muhafız" olarak nitelendiren öğrenciler, ülkenin dört bir yanında burjuvazi avına çıkmış ve pek çok ölüme sebebiyet vermiştir. Bu hareket belli bir süre sonra Mao'nun da kontrolünden çıkarak ciddi çatışmalara neden olmuştur. Nihayetinde 1969 yılında Mao, silahlı kuvvetler aracılığı ile harekete son vermiştir.

Belirtilen dönemin etkilerinin olumsuz olduğu açıkça görünmektedir. Bununla beraber ekonominin ciddi düşüşlere maruz kaldığı, eğitimin sekteye uğradığı ve çok sayıda can kayıplarının yaşandığı da bilinmektedir. Kısacası, Kültür Devrimi (1966- 1976) Çin ekonomisini ve toplumsal yapılanmasını önemli ölçüde olumsuz etkilemiştir. Devrim, eğitim ve sağlık alanlarında ciddi kültürel değişiklikler meydana getirmiş olsa da; Çin'in ekonomi alanındaki düşüşü inkâr edilemez boyuta ulaşmıştır. Öyle ki yıllık pirinç ve pamuk üretimi azalmış dolayısıyla azalan üretim de fiyatları önemli ölçüde artmıştır (Butt ve Sajid, 2018: 174). Ayrıca endüstriyel üretim seviyesi de yetersiz ulaşım altyapısı nedeniyle düşüş yaşamış ve ürünlerin farklı bölgelere dağıtımını engellemiştir.

Belirtilenlerin ışığında Mao (1893-1976) Çin'in ekonomik kalkınmasında önemli bir rol oynamıştır. Mao, iktidara geldiğinde Çin ekonomisi paramparça olmuş ve kaynakların birkaç kişinin elinde bulunmasından dolayı da toplumun büyük bir kesimi yokluk ile mücadele etmek durumunda kalmıştır. Çin ekonomik sistemindeki bu adaletsiz dağılım, Mao'nun komünizminin sorunlarına tek çözüm olduğu inancını şekillendirmiştir. Bu açıdan Mao, ilk olarak Çin ekonomisini güçlendirmek için tarım reformları yapmıştır. Beş Yıllık Plan ve 1959'daki tarım reformları, başlangıçta Mao tarafından atılan önemli adımlar olarak görünmektedir. Ayrıca Mao, tarım yöntemlerini geliştirerek, çiftçilerin yetiştiriciliğe odaklanmaları adına farkındalık programları da başlatmıştır. Çin'in bu dönemlerde gelişmiş ekonomisi Mao'nun ekonomi politikasının bir sonucu idi. Bu, aynı zamanda sosyal ve politik sektörlerde önemli değişimler meydana getirmiştir. Örneğin okur-yazarlık oranı artmış ve bu da Çin siyasi sistemini nicelden nitel hale getirmiştir. Fakat Mao'nun ekonomi politikasının sadece olumlu etkileri değil, aynı zamanda sistem üzerinde olumsuz etkileri de olmuştur. Büyük kıtlık ve birçok insanın ölümüyle sonuçlanan Kültür Devrimi gibi yanlış yönetilen ve yanlış hesaplanan politikalar, bu örneklerden biridir.

2.1.1.4. Deng Xiaoping Dönemi ve Dönüşüm Yılları

1976 yılında Mao Zedong öldüğünde Çin halkı açlık ve kıtlıkla mücadele etmek durumunda kalmıştır. Öte yandan Çin liderinin ölümü ve Kültür Devrimi'nin meydana getirdiği iç huzursuzluk ülkede dengesizliklere sebep olmuş ve halk üzerinde bir "inanç krizi" doğurmuştur (Xinhua, 1976: 4). Toplum üzerindeki bu inanç krizinin

yanı sıra parti içinde de bölünmeler, rekabetler ve kişisel düşmanlıklar vuku bulmuştur. Parti içerisinde meydana gelen bu rekabetlerin sonucunda -1966 yılında Kültür Devrimi sırasında yönetimden uzaklaştırılan- Deng Xioaping yönetimde galip gelmiştir (Özsoylu, 2006: 14). Mao döneminde uygulanan politikalar ile ters düşen Deng, Mao'nun ölümü ile birlikte ÇKP içerisinde yeniden güç kazanmış ve 1978 yılında yönetime geçmiştir.

Deng, yönetime geçtikten sonra Çin için olgunlaşma ve yükseliş dönemi başlamıştır. Deng, Mao gibi tek-partili ve merkeziyetçi yönetim biçimini değiştirmemiş fakat dış dünyaya karşı içe kapanma dönemini sonlandırarak ekonomik kalkınmaya ve dışa açılma politikalarına büyük önem vermiştir (Doğan, 2017: 126). Bu süreçte Mao'nun yöntemleri terk edilmiş, yabancı sermaye ve teknolojiye olan alaka artırılmış, serbest ticaret bölgeleri kurulmuş ve Çin'in üretim gücünün yükseltilmesi hedeflenmiştir.

Yetmişli yılların başlarında küreselleşmenin ortaya çıkmasından sonra, devletlerin finansal kuruluşlar altında çeşitli platformlarda toplanmaya başladığı gözlenmiştir. Bu finans kurumlarının amacı farklı ekonomileri entegre ederek küresel bir ekonomi kurmaktır. Dört Asya ülkesi Tayvan, Güney Kore, Singapur ve Hong Kong 1970'lerde dikkate değer bir ekonomik büyüme göstermiştir. Bu açıdan Deng Xiaoping, âdemi merkeziyetçiliğin ve serbest piyasa ekonomisinin önemini fark etmiştir. Ayrıca Deng, bu ideallerin Çin ekonomisini geliştirmede yararlı olabileceğine ve sadece diğer bölgesel ve uluslararası oyuncularla rekabet etmesini değil, aynı zamanda iyi bir hızda büyüme de sağlayabileceğine inanmıştır. Bu amaçla Adam Smith'in "Serbest Piyasa Ekonomisi" teorisinin ilkelerini izlemiştir (Pletcher, 2011: 336-337). Bu politika kapsamında Deng, sadece iç ticareti değil, aynı zamanda yabancı yatırımcıları farklı Çin sektörlerine yatırım yapmaya teşvik eden özel ekonomik bölgeler kurmuştur. Başka bir deyişle Deng (1978-1992), ilk olarak ekonomi politikalarında değişikliğe gitmiştir. Deng 'in ekonomi politiği Çin'in merkezileşmiş ekonomik sistemi yerine liberalleşmiş ve uzlaşmacı bir modeli temsil etmektedir (Butt ve Sajid, 2018: 174). Çin'in ekonomi politikalarındaki bu değişim, mevcut ekonomik ilerlemesinin ve Deng'in, Çin ulusu için büyük bir öneme sahip olmasına vesile olmuştur.

Deng'in politikaları sadece tarım sektörünü geliştirmek ile sınırlı kalmamış aynı zamanda sanayi sektörünü de geliştirmeye odaklanmıştır. Deng'in amacı esas olarak, Çin ekonomisini, ortaya çıkan uluslararası sistemin yeni yapılanmasını karşılayacak şekilde inşa etmek olmuştur. Yeni uluslararası sistem, Çin'in sanayi sektörünü güçlendirmesine ve uluslararası kuruluşlarda (IMF ve DB gibi) rol oynamasına vesile olmuştur (Doğan, 2017: 127). Diğer bir deyişle reform süreci ekonomik gelişmeyi ve dünya sistemine adapte olmayı sağlamıştır. Reform sürecinin bir sonucu olarak hızlı bir ekonomik büyüme sağlanmış ve ilk on yılda milli üretim hızı önemli oranda artmıştır. Ayrıca sınıf mücadelesi, eşit ücret ve bölgelerarası kalkınma gibi konulara da önem verilmiştir.

Bu bağlamda Deng, 1979'da dört ilde (Shenzhen, Zhuhai, Xiamen ve Shantou) Özel Ekonomik Bölgeler kurmuştur. Özel Ekonomik Bölgeleri'nin kurulmasının iki amacı bulunmaktadır. İlk olarak, esnek doğası nedeniyle, Özel Ekonomik Bölgeler, yabancı devletlerle ticaret bağlarını geliştirmeyi amaçlamaktadır (Butt ve Sajid, 2018: 175). İkincisi, dışa kapalı olan ekonomik sistemin liberalleştirilerek "açık kapı" politikasının izlenmesini sağlamaktır. Açık kapı politikası, özellikle kıyı bölgelerinde serbest ticaret bölgeleri oluşturmayı hedeflemekte ve ekonomik liberalleşmeyi sağlamaktadır. Deng tarafından getirilen bu yeni ekonomik reformlar mevcut sisteme değişiklikler getirmiştir. Özellikle Özel Ekonomik Bölgelerin başarıya ulaşmasından sonra hükümet bu bölgeleri dörtten, on üçe çıkarmaya karar vermiş ve bu alanlarda iyi bir altyapı çalışmalarına girişmiştir.

1980'li yılların sonlarında özellikle küreselleşmenin etkisiyle, devletler ekonomik ilişkilerini pekiştirmek için uluslararası ekonomik organizasyonlara katılmaktaydı. Dolayısıyla Deng, uluslararası sisteme dâhil olmanın yolunu Çin'in ekonomi politikalarındaki yenilikler ve reformlarla sağlanabileceğine inanmaktaydı. Bu amaçla Deng, modernizasyonu sağlamak ve tanımlamak amacıyla dört ana sektör (tarım, sanayi, ülke savunması ve bilim-teknoloji) belirleyerek politikalarını açıklamıştır. Deng, ilk etapta komün sistemini sonlandırarak tarım sektörünü ve toprağın ailelere bırakılmasını sağlamıştır (Doğan, 2017: 133). Bu politika, Çinli köylülerin yüksek verim elde etmesine ve tarım sektörünün liberalleşmesine zemin hazırlamıştır. Ayrıca modern makine ve pestisitlerin tarımda kullanımına ilişkin

modern teknikler de sektörün gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır. Çiftçilere teşvikler verilmiş ve emeğin isteğe göre dağılımını öngören “Hane Halkı Sorumluluk Sistemi” uygulamasına başlanmıştır (Butt ve Sajid, 2018: 175). Sonuç olarak tarım sektörünün modernleşmesi sürecinde bir dizi endüstriler kurulmuş ve yerel el sanatlarına olan talep artmıştır. Bu politikalar tarım sektörünün genişlemesini ve tarımsal üretimin iyileşmesini sağlamıştır.

Belirtilenlerin ışığında, 1970’lerden sonra dışa açılma odaklı reformların başlaması ve uluslararası sisteme dâhil olma girişimleri (DTÖ’ye üye olma gibi) Çin’i hem bölgede hem de küreselde önemli bir güç konumuna getirmiştir. Yine bu dönemde ekonomik entegrasyon hızlanmaya başlamış ve anakaraya yapılan yabancı yatırımlarda da önemli bir yükseliş söz konusu olmuştur (Doğan, 2017: 135). Özellikle 2001 yılında Çin’in DTÖ’ye katılımı ile pekiştirilen dışa açılım programı Çin’de önemli bir değişime yol açmıştır. Bu açıdan Çin, Asyalı büyük ekonomilerle serbest ticaret anlaşmaları imzalayarak hem bölgede hem de küreselde önemli bir büyüme kaydetmiştir.

Deng’in politikaları, ekonomik kalkınma ve dünya sistemine adapte olunması konusunda çok büyük bir yere sahiptir. Ancak, Mao döneminde olduğu gibi bu politikalarında bir dezavantajı bulunmaktadır. İlk sorun, kırsal nüfusların daha iyi iş bulma fırsatı ile kentsel alanlara doğru göç etmesi ile başlamıştır (Butt ve Sajid, 2018: 175). İkincisi, Deng’in politikaları sonucunda devlet kurumları, âdem-i merkeziyetçiliği terk etmiş ve sonrasında kurumlar bağımsız hale gelmiştir. Bu bağımsızlık, merkezle koordineli ve işbirlikçi çalışma uygulamalarını zayıflatarak, sorunlara neden olmuştur. Diğer yandan Deng’in ekonomi politiği sonucunda istihdam oranı artmış ancak iş piyasalarının kalitesi düşmüştür (Butt ve Sajid, 2018: 176). Vasıfsız çalışanlar, Çin’in açık piyasa sistemine dâhil olmaya çalışmışlar ve neticede sisteme uyum sağlayamamışlardır.

Çin’in ekonomik sistemindeki değişimin, sırasıyla Mao ve Deng tarafından ortaya konan politikalardan kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Bu politikaların en önemli yönü değişen ve küreselleşen dünya sistemine entegre olmaları ile ilgilidir. Ayrıca iki lider de tarım sektörüne büyük önem atfetmiş ve sektörün gelişmesi için politikalar üretmişlerdir. Aynı zamanda iki lider de sadece tarımın değil, sanayi sektörünün

gelişmesi konusunda da çalışmalarda bulunmuşlardır. Mao ve Deng, Çin sistemine radikal kurumsal değişiklikler getirmiştir. Genel kaniya göre, mevcut Çin başarısının, Deng politikalarından kaynaklandığı ifade edilmektedir. Fakat Deng'in politikalarının Mao tarafından inşa edilen temellere dayandığı unutulmamalıdır.

2.1.2. Yeni Dünya Düzeninde Çin

Eylül 1982'de düzenlenen kongrede, ÇKP Genel Sekreteri Hu Yaobang, ülkenin uluslararası ilişkilerde bağımsız bir dış politika sürecine girdiğini ve Çin'in modernleşmesinin barışçıl bir dünya sistemi getireceğini savunmuştur. Çin'in dış ilişkilerinin gerçek dönüşü 1992-1993 yıllarında başlamış ve Çin hükümeti dünyadaki algılanan haklı yerini oluşturmak ve bunu restore etmek için çok efor harcamıştır. Boriçi'ye göre Berlin Duvarı'nın yıkılması ve SSCB'nin dağılmasından sonra gerçek uluslararası sistem, öncelikle Amerikan çıkarlarını temsil etmek ve her şeyden önce korumak için tasarlanmıştır (Boriçi, 2018: 107). Başka bir deyişle son iki yüzyıl boyunca, küresel olarak baskın iki güç bulunmaktaydı; 1850-1914 yılları arasında İngiltere ve 1945'ten günümüze Amerika Birleşik Devletleri. Fakat 1970'lerin sonlarından bu yana Çin, kişi başına düşen GSYH'ni 624 dolardan, 2004'te 5.086 dolara çıkararak benzeri görülmemiş bir ekonomik büyüme dönemine girerek, finansal olarak isminden çokça söz ettirmiştir (Boriçi, 2018: 107).

İlk olarak Doğu Avrupa'da ve eski SSCB'de sosyalizmin çöküşü, Çin üzerinde önemli bir etki yaratmıştır. Çin hükümeti, sistemin meşruluğunu ancak ekonomik büyüme ile devam ettirebileceğine inanmıştır. Dolayısıyla dış pazarın ve malların Çin'e nüfuz etmesi için çeşitli reformlara ihtiyaç duyulmuştur. Sonuç olarak Çin, yerli üretimin artmasına ve işsizliğin azaltılmasında büyük başarılar elde etmiştir. Merkezi hükümetin önemi tekrar güçlenmiş ve Çin'in komünist rejimi tehditleri savurabilmiştir.

Dahası, modern uluslararası ticaret, eski ticaret yaklaşımlarının açıklayamadığı, ülkeler arasında karşılıklı bağımlılık yaratan küresel bir üretim paylaşımı tarafından yönlendirilmektedir. Çin'in hızlı gelişimi, dünya savaşı sonrası dönemin en önemli gelişmesidir. Diğer yandan, Çin'in toplam ihracatı, ülkenin liberizasyon sürecinin başladığı 1978'de 8 milyar ABD dolarından (küresel ihracatın yüzde biri) 2000 yılında 408 milyar ABD dolarına ve sonrasında da daha fazlasına

yükselmiştir (Siddiqui, 2019: 222). 2009 yılından bu yana Çin, dünyanın en büyük ihracatçı ülkesi konumuna gelmiştir. Bu açıdan sadece Çin, 1990 ve 2016 yılları arasında toplam küresel imalat ihracatındaki artışın yarısından fazlasını oluşturmaktadır. Yurt içi imalatın küresel üretim ağlarına entegrasyonu, nispeten ucuz ve disiplinli işgücü arzının bu konuda önemli bir etkisi olmuştur. Ticaretin serbestleştirilmesi, altyapı ve sermaye girişleri bu dönemde Çin'in bir ihracat merkezi olarak yükselmesine katkıda bulunan kilit faktörlerdendir. Ayrıca Çin'in 2001 yılında DTÖ'ye katılımı, Çin merkezli üretim ağlarının da sorunsuz işlemlerini sağlamak için faydalı bir ortam sağlamıştır.

2009 yılında Çin'in GSYH'si Japonya'yı geçerek dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olmuştur. 2010 yılında ise Çin, hacim bakımından dünyanın en büyük ihracatçısı olarak Almanya'yı geçmiştir. Ayrıca 2013 yılına kadar Çin, toplam ihracat ve ithalat hacminde ABD'yi geçerek dünyanın en büyük ticaret ülkesi olmuştur (Siddiqui, 2019: 223). 1979'da ekonomik reformların başlamasından bu yana Çin'in başarıları tarihte benzeri görülmemiş bir mucize olarak tanımlanmaktadır.

Deng dönemi ile başlayan büyük modernleşme süreci ve uygulanan politikalarla Çin, yirmi birinci yüzyılda dünya ekonomisini ciddi bir şekilde etkilemiştir. Özellikle 2001 yılında uygulanan "Beş Yıllık Kalkınma" programı, 2000 yılında ilan edilen "China's Grand Strategy" (Çin'in büyük stratejisi) ve 2013 yılında açıklanan "Tek Yol Tek Kuşak" projesi ile Çin, dünya sisteminde bir dev olarak görülmeye başlamıştır. Ayrıca Çin ekonomisi şu anda dünyanın ikinci büyük ekonomisi konumundadır ve ABD'den daha fazla enerji tüketmektedir. Öte yandan Çin'in 2020 yılının sonuna kadar ABD'yi dünyanın en büyük ekonomisi olarak ele geçireceğine dair tartışmalar da bulunmaktadır. Son yıllarda Çin, büyüyen ekonomisine ve uluslararası koşullara tepki olarak yakın bölgelerdeki ticaretini serbestleştirmiştir. Bu açıdan Çin, Tek Yol Tek Kuşak projesini uygularken, bunun dış pazarlara daha fazla erişim sağlayabileceği ve Çin'in yakın gelecekteki yüksek gelirli ülkelere geçişine yardımcı olabileceği ve aynı zamanda Çin imalat sektörünü büyütme ve arttırmak için gereken hammadde arzını arttırması umulmaktadır. Bu değişen koşullarda ve durumlarda Tek Yol Tek Kuşak girişimi altında, gelişmekte olan ülkelerde sanayileşme ve modernleşme süreçleri kolaylaşacaktır.

Xi Jinping “Çin ulusunun büyük yenilenmesini” gerçekleştirmenin modern tarihte Çin’in en büyük hayali olduğunu belirtmiştir. Dış politika perspektifinden bakıldığında, Xi’nin Çin Rüyası, esasen Çin’in tarihteki kayıp yönlerini (toprak kaybı ve Doğu Asya’daki liderlik rolü) vurgulamaktadır. Bu bakımdan 1949 yılında Komünist Parti ve Mao Zedong liderliğinde kurulan Çin Halk Cumhuriyeti; kuruluşunun ilk dönemlerinde kapitalist ekonomik sisteme karşı kapalı ekonomik sistemi belirlemiştir. Bu dönemde Çin, uygulamış olduğu ekonomik sistem doğrultusunda ülke içerisinde bir istikrar elde etmiş fakat büyüme ve refah konuları açısından sıkıntılar yaşamıştır. Bu sıkıntılar neticesinde Çin, 1970’lerin sonundan itibaren dışa kapalı ekonomik sistemini terk ederek, büyük bir reformasyon dönemine girmiştir. Çin ekonomisindeki bu köklü değişimi başlatan isim, dönemin devlet başkanı Deng Xioaping’dır. 1978 yılında reform stratejilerini öneren Xioaping, Çin’in ekonomik büyümesini ve dışa açılımını başlatmıştır. Diğer yandan bu dönüşüm gerçekleşirken uygulanan politikalar ile çeşitli altyapı faaliyetleri oluşturulmuştur. Bu politikalar belli ölçülerde kalkınmayı, dışa açılmayı ve büyümeyi gerçekleştirmesine rağmen ülke içerisindeki gelir eşitsizliği gibi sorunların önüne geçme konusunda başarılı olamamıştır. Nihayetinde Çin’in doğusu ve batısı arasındaki ekonomik makas gittikçe açılmıştır. Bu açıdan Çin, önce kendi içerisinde ekonomik istikrar sağlamayı daha sonra çevre ülkelerde iktisadi iyileştirme politikaları planlamıştır. Diğer bir ifade ile Çin’in ekonomik alanını kendisinden başlayarak dışa doğru genişletme istediği, yeni jeopolitik ve jeostratejik hedeflerin kapısını aralamıştır. Bu hedeflerin sonucunda Tek Yol Tek Kuşak girişimi gündeme gelmiştir. Bu proje ile Çin, doğu ve batı bölgelerinden başlayarak Avrupa’ya kadar uzanan küresel bir ticaret ağını hedeflemektedir. Ayrıca yeni ihracat pazarları sayesinde Çin, yerli sermaye sorununa çözüm getirecek ve kapasite fazlası ürünlerin de tüketilmesine yardımcı olacaktır. Diğer yandan gelişen sanayisi ve ekonomisi sonucunda Çin, yeni enerji kaynaklarına gereksinim duymaktadır (Kutluay ve Tutar, 2019: 621). Bu açıdan Çin, Tek Yol Tek Kuşak girişimini kapsayan güzergâhlar üzerinde yer alan enerji zengini devletler ile yeni enerji kaynaklarına ulaşımını kolaylaştıracaktır.

Öte yandan yurtiçinde komünizmin çöküşü Haziran 1989’da Tiananmen Meydanı katliamı ile birleştiğinde rejimin hayatta kalması Çin Komünist Partisi

liderliğinin, zihinlerinde ön plana çıkmasına neden olmuştur. Rejimin hayatta kalması ancak devam eden “reform ve açılma” birleşimi ve ekonomik büyüme / kalkınmanın sağlam bir parti kuralı ile sağlanmasıyla gerçekleşebilirdi. Ancak bunu etkili bir şekilde gerçekleştirmek için, Deng Xiaoping'in görüşüne göre, “çok kutupluluğa” dönüş (yani birçok güç merkezi arasında küresel bir güç dengesine dönüş) ile karakterize edilen istikrarlı bir uluslararası ortam gerekmektedir. Bu endişeler Çin'i, ekonomisini büyütmek için birden fazla bölgesel ve küresel bağlantı geliştirmeye yönlendirmiştir. Çin, “zamanını birleştireceği ve yetenekler geliştireceği” bir dış politika üretmek için komşularıyla uzun zamandır devam eden anlaşmazlıkları çözmüş ve ABD'nin baskınlığının etkileriyle mücadele etmiştir (Clarke, 2016: 564).

2.2. Tek Yol Tek Kuşak Projesi'nin Tanımı

Soğuk savaşın sona ermesi ve küreselleşmenin hız kazanmasıyla devletler arasında vuku bulan ideoloji savaşları son bulmuş ve bu durum Çin'e dünyanın pek çok bölgesi ile ilişkilerini geliştirebilme fırsatı sağlamıştır. Dolayısıyla Çin, pek çok sektörde küresel pazarlara açılmayı bir strateji olarak benimsemiş ve bu nedenle bölgesel ulaşım ağlarına, yeni enerji kaynaklarına ve yeni geçiş yollarına olan gereksinimi de artış göstermiştir. 1978'de Deng Xiaoping yönetimi ile başlayan ekonomik kalkınma süreci, Xi Jinping yönetimi ile daha da hız kazanmış; 1990'ların sonuna doğru özellikle küresel dönüşümlerin etkisiyle Çin'in dünya finans alanında önemli güçlerden biri haline gelmesine vesile olmuştur (Özdaşlı, 2015: 584).

“Çin halkının büyük modernizasyonu” sloganı Xi Jinping'in yönetime geçişini ifade etmek amaçlı sık sık kullanılmaktadır. Fakat bu slogan aynı zamanda derin anlamlar içermekte; siyasal sistemin meşruiyeti, halkı bir arada toplaması, siyasi işlevleri yerine getirmesi ve dış politika açısından da ulusal bir strateji hedefini bünyesinde barındırmaktadır. Öte yandan Xi Jinping yönetiminin Çin'in dış politika yönünü önemli ölçüde değiştirip, dönüştürdüğü gözlenmektedir. Bu bağlamda Xi Jinping yönetiminin Çin ulusunun büyük ölçüde modernizasyonunu ve refahını amaçlayan dış politikası üç temel ilkedden oluşmaktadır:

- 1.Çin- ABD ilişkilerinde istikrarın sağlanması,
- 2.Uluslararası ortamda bir etki alanı yaratarak kendi hâkimiyet alanını genişletmek,

3. “Temel çıkarlardan” ödün vermemek (Aoyama, 2016: 5).

Xi Jinping, belirtilen hedefleri Çin Ulusal Halk Meclisi’nin İlk genel toplantısında (2013) şu şekilde belirtmiştir:

Çin ruhunu sürdürmek zorundayız. Bu ruh, çekirdeğini vatanseverliğin oluşturduğu milli ruhumuz ve özünü reform ve yenilikçiliğin oluşturduğu çağdaş ruhumuzdur (...) Gelişmeyi her şeyin anası olarak gören stratejik düşünceyi sağlamlaştırarak ve ekonomik inşayı ana görev sayarak sosyalist ekonomik, siyasi, kültürel, toplumsal ve ekolojik yapılanmaları kapsamlı bir biçimde ilerleteceğiz, reform ve dışa açılma sürecini derinleştireceğiz ve bilimsel gelişmeyi hızlandıracacağız. Böylece Çin Rüyasını gerçekleştirmenin maddi ve kültürel zeminini kamçılatacağız (...) Biz Çinliler barışsever bir milletiz. Barış, gelişme, iş birliği ve ortak kazanç bayrağını yüksekte tutarak, barışçı gelişme yolunda kararlılıkla ilerleyeceğiz. Karşılıklı yarar ve ortak kazanç dayalı dışa açılma stratejisini kararlılıkla izleyeceğiz. Uluslararası sorumluluk ve yükümlülüklerimizi yerine getirecek ve bütün dünya halklarıyla birlikte insanlığın barış ve gelişme davasını ileriye taşımaya devam edeceğiz” (Xi Jinping- Çin’in Yönetimi, 2017: 67-69).

Xi Jinping yönetimindeki Çin için dış politikasındaki en önemli konulardan biri; ABD ile iş birliğine dayalı bir ilişki kurulmasıdır. Fakat bu arada Tibet, Güney Çin Denizi ve Sincan Uygur Özerk Bölgesi de dâhil olmak üzere “temel çıkarlarından” ödün vermeyen ve uluslararası arenadaki etkinliğini arttırmaya yönelik hedefleri bulunmaktadır. Ekonomik olarak güçlenen Çin, dış politikasında da iddialı ve aktif politikalar izlemeye yönelmiştir. Özellikle 11 Eylül saldırısından sonra ABD’nin, Çin’in “temel çıkarları” olarak gördüğü bölgelere yönelmesi ile Çin, bölgesel ve küresel iş birliklerine yönelerek, ABD karşısında önemli bir rakip olduğunun altını çizmiştir (Özdaşlı, 2015: 584).

Xi Jinping başkan olduktan sonra Çin Komünist Partisi ve Merkez Askeri komite başkanı, liderlik tarzına ve dış politika girişimlerine daha iddialı yaklaşmıştır. Jinping liderliğindeki Çin, özellikle Kuzey Kore’ye karşı daha sert politikalar izlemesinin yanı sıra Doğu Çin Denizinde de bir Hava Savunma Bölgesi (ADIZ) kurulması konusunda önemli adımlar atmıştır. Öte yandan Güneydoğu Asya ve Güney Çin Denizi konusundaki anlaşmazlıklar ile ilgili olarak Xi, önemli kararlar almıştır.

Örneğin Mayıs 2014'te Çin, Vietnam ile ilişkilerinde büyük bir krize yol açan HYSY-981 sondaj platformunu Vietnam'ın talep ettiği özel bölgeye (EEZ) yerleştirmiştir (Nie, 2016: 423).

Aoyama'ya göre Çin'in dış politika tercihleri irdelendiğinde; özellikle ABD ile ilişkilerin istikrara kavuşmasının zor olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. 2011 yılının sonbaharından bu yana, ABD, "Asya'nın tek kutuplu hâkimiyetini koruyacağı" mesajını ileterek, "Asya'ya yöneldiğini" ilan etmiştir (Aoyama, 2016: 5). ABD, ekonomik açıdan Trans-Pasifik (TPP) iş birliğini desteklemiş ve güvenlik açısından da Japonya ve Avustralya gibi Asya-Pasifik'teki müttefik ülkelerle askeri iş birliğini güçlendirmiştir. ABD'nin Asya'ya yönelik bu politikaları Çin tarafından "Çin'i kontrol altında tutma stratejisi" olarak yorumlanmış ve hükümet, büyük tehdit altında olduğunu düşünerek bu strateji ve iş birliklerini sert bir biçimde eleştirmiştir.

Diğer yandan Japonya ve Çin arasında vuku bulan karasuları ile ilgili olan çatışmalar ve gerilimler, Çin'in dış politika faaliyetlerini de olumsuz yönde etkilemiştir. Dolayısıyla Çin, hem batı hem de Güney'deki dış ilişkileri için yeni fırsatlar aramak durumunda kalmıştır. Orta Asya, Avrupa, Ortadoğu, Güneydoğu Asya ve Güney Asya'daki çeşitli ülkeler ile ihracat yoluyla ekonomik ilişkilerini teşvik ederek yurtiçi üretiminin kolaylaştırılmasının ve büyük bir ekonomik pazar altyapısının oluşturulması için yeni stratejisini ortaya koymuştur (Aoyama, 2016: 5). 2013'te, Başkan Xi Jinping Kazakistan'da bir "İpek Yolu Ekonomi Kuşak" fikrini açıklamış ve Ekim ayında da Endonezya parlamentosunda "Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu" girişimini belirtmiştir (Ergünsü, 2016). Bu çerçevede aynı Ekim ayında düzenlenen "Periferi Diplomasi" çalışma konferansında "Çevre Diplomasisini" vurgulamış ve Kasım 2014'te Çin hükümeti, Asya-Pasifik Ekonomik İş birliğinde (APEC) yeni bir İpek Yolu Fonu (40 milyar dolar) yaratıldığını açıklamıştır (Aoyama, 2016: 5). Mart 2015'te ise Pekin'de yapılan toplantıda Kalkınma ve Reform Komisyonu ile dışişleri bakanlığı ve ticaret bakanlığı ortaklaşa "Tek Yol Tek Kuşak" projesini açıklamıştır. Projenin ekonomik ayağının duyurusunu Jinping şu sözlerle ifade etmiştir:

Bundan yaklaşık 2100 yıl önce, Çin'in Han Hanedanlığının elçisi Zhang Qian, barış ve dostluk kazanma görevini üstlenerek Orta Asya bölgesine iki kez seyahat etmişti. Onun bu yolculukları, Çin ve Orta Asya bölgesindeki bütün

lkeler arasındaki dostça temasların kapısını açarak, Doğu'yu Batı'ya ve Asya'yı Avrupa'ya bağlayan İpek Yolu'nu başlatmıştı (...) 2000 yıldan fazla süren dostluk temalarımız, farklı ırktan oluşan ve farklı inanç ve kültürel geleneğe sahip olan ülkelerin dayanışma ve karşılıklı güven, eşitlik ve karşılıklı yarar, hoşgörü ve karşılıklı öğrenme, iş birliği ve ortak kazanç temelinde, barışı ve gelişmeyi ortaklaşa paylaşabileceklerini kanıtlamıştır (...) Avrasya bölgesindeki bütün ülkeler arasındaki ekonomik bağlantıları daha da yoğunlaştırmak, karşılıklı işbirliğini daha da derinleştirmek ve geliştirme için daha geniş bir ufuk açmak için yaratıcı bir ruhla yeni bir işbirliği modelini geliştirerek "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nı" ortaklaşa oluşturabiliriz (...) Hedefimiz Doğu, Batı ve Güney Asya bölgelerini birbirine bağlayacak bir ulaşım ve taşımacılık ağını aşamalar halinde oluşturarak ilgili ülkelerin ekonomik gelişmesine ve insan seyahatine kolaylık sağlamaktır (...) Çin ile Rusya gibi ülkeler arasında ticarete yerel para kullanma konusunda yararlı iş birliği gerçekleştirilerek sevindirici ilerlemeler kaydedildi ve zengin deneyimler elde edildi. Bu yararlı uygulama yaygınlaştırılmalıdır. Eğer bütün ülkeler cari işlemlerde ve sermaye hesabında yerel paraların konvertibilitesini gerekleştirebilirse, sirkülasyon maliyetini büyük oranda düşürerek finansal risklere karşı koyma gücünü artırabilir, böylece bölge ekonomisinin uluslararası rekabet gücünü yükseltebiliriz. Beş, halkların karşılıklı anlayışını arttırmak. Halklar arasındaki yakınlık, ülkeler arasındaki dostane ilişkilerin anahtarıdır" (Xi Jinping- Çin'in Yönetimi, 2017: 337-340).

Belirtilenlere ek olarak Mayıs 2015'te "Tek Yol Tek Kuşak" kavramına ilişkin özel politikalar açıklanmıştır. Merkezde "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" için toplam 890 milyar dolar veya daha fazla yatırımla "altı uluslararası ekonomik koridor" oluşturulacağı açıklanmıştır.

Tek Yol Tek Kuşak, Asya, Avrupa ve Afrika'yı beş güzergâh ve altı koridor boyunca birbirine bağlamaktadır. Kara yolu  rota boyunca ilerlemektedir: İlki Orta Asya ve Rusya üzerinden Çin'i Avrupa'ya; ikincisi, Çin'i Orta Asya ile Ortadoğu'yu birbirine bağlamaktadır. Üçüncüsü ise Çin ve Güneydoğu Asya ile Güney Asya ve Hint Okyanusunu bir araya getirmektedir. Diğer taraftan deniz yolu, iki bölge boyunca uzanmaktadır: Bunlardan ilki; Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu üzerinden Çin'i Avrupa'ya, diğeri ise Güney Çin Denizi üzerinden Çin'i Güney Pasifik Okyanusuna

bağlamaktadır. Altı koridor ise Çin-Moğolistan Rusya Ekonomik Koridoru, Çin Orta Asya- Batı Asya Ekonomik Koridoru, Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC), Bangladeş-Çin- Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIM) ve Çin- Hint- Hindičini Yarımadası Ekonomik Koridorudur (Bhattacharya, 2016: 311).

Tablo 2.1: Tek Kuşak, Tek Yol Projesini Oluşturan Kara ve Deniz Koridorları

<p>1. Çin- Moğolistan- Rusya Ekonomik Koridoru</p> <p>İki ekonomik koridor içermektedir. Koridorun iki temel güzergâh üzerinden geçmesi planlanmaktadır. Çin'in kuzeyindeki Pekin-Tianjin-Heber üçgeninden başlayarak Hohhot üzerinden Moğolistan'a ve Rusya'ya, Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin'den geçerek Çin'in Monzhouli şehrinden Rusya'nın Chita şehrine kadar devam edecektir. Ayrıca iş birliğinin odak noktası ulaşım altyapısı olarak belirlenmiştir.</p>
<p>2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü (İkinci Avrasya Kara Köprüsü) Ekonomik Koridor</p> <p>Jiangsu Eyaleti, Lianyungang'ı Hollanda'daki Rotterdam Limanı'na bağlayan üç bölüme ayrılmış bir rotadır. Lianyungang üzerinden Japonya, Güney Kore ve Avrupa'ya bağlanmaktadır. Ayrıca Kazakistan üzerinden İran ve Rusya'dan Macaristan'a da ulaşan koridor, 30'dan fazla ülkeyi kapsamaktadır.</p>
<p>3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru</p> <p>Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nde başlar, Basra Körfezi boyunca uzanmakta ve Akdeniz kıyılarına ve Arap Yarımadası'na ulaşmaktadır. Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan gibi Orta Asya ülkelerini, İran ve Türkiye'yi birbirine bağlayarak, petrol ve çeşitli mineral kaynakları açısından zengin bölgeler içermekte ve Çin için bir kaynak / enerji kaynağı görevi görmektedir.</p>
<p>4. Çin-Pakistan Ekonomik Koridor</p> <p>Bu koridor, Kaşgar, Xinjiang Uygur Özerk Bölgesi'ni Pakistan'daki Gwadar Limanı'na bağlayan 3000 km'lik bir rotayı oluşturmaktadır. Girişim sayesinde Çin ve Pakistan arasında, Gwadar Limanı'nın geliştirilmesinin yanı sıra enerji, altyapı ve sanayi gibi alanlarda da geniş iş birliği platformu oluşturulmaktadır.</p>
<p>5. Çin- Hindičini Yarımadası Ekonomik Koridoru</p> <p>Nanning, Guangxi Zhuang Özerk Bölgesi ve Kunming, Yunnan Eyaleti'nde başlamakta ve Singapur'da sona ermektedir.</p>

6. Bangladeş- Çin- Hindistan- Myanmar Ekonomik Koridoru
Bangladeş, Hindistan ve Myanmar ile birlikte kurulacak bu ekonomik koridor aracılığıyla Çin, tarihsel olarak yakın bağları olmadığı Bangladeş ve Hindistan ile bağları teşvik edilecektir.
7. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu
Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'ndan Avrupa ve Mrica'ya ve Güney Çin Denizi'nden Güney Pasifik'e giden rotalardan oluşmaktadır. Deniz İpek Yolu kurmak için Çin, yatırımını Şangay, Tianjin, Pire, Ningbo ve Zhoushan gibi 15 liman kentine yoğunlaştırmıştır.

Kaynak: (Aoyama, 2017).

2015'in ortalarında ortaya çıkan Tek Yol Tek Kuşak projesinin altyapısı hala çeşitli gelişme ve önlemlere açık bir şekilde seyir etmektedir. Bu bağlamda Çin, Tek Yol Tek Kuşak projesi ile Avrasya kıtasında ekonomik ve siyasi bir etki alanı yaratmayı hedeflerken, diğer yandan girişim, küresel bir derinlik de kazanmaktadır. Başka bir ifade ile Çin, 1990'ların son yarısından beri dünyadaki bölgesel organizasyonlara aktif olarak katılmış ve iş birliği içerisinde olmuştur. Tek Yol Tek Kuşak, Çin'in Asya, Avrupa, Arap dünyası ve Pasifik Adaları ile ilişkilerinde, hâlihazırda yapmış olduğu çaba ve gayretlerin pekiştirilmesi için yeni bir isim veya kavram olarak nitelendirilmektedir.

Tek Yol Tek Kuşak, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını kapsayan Çin'in stratejik çevre politikasını ortaya koymaktadır. Bu çevre politikaları stratejik bir boyutu bünyesinde barındırmaktadır çünkü Çin'in yerel büyüme ve gelişme ihtiyacını karşılamasına yardımcı olmakta ve Çin için bir güvenlik kalkanı görevi üstlenmektedir (Bhattacharya, 2016: 311). Öte yandan bu stratejik girişim, temelde beş nokta üzerine yoğunlaşmaktadır: İlk olarak girişim, ekonomik kalkınma stratejileri konusunda ülkeler arasındaki iletişimi güçlendirmeyi amaçlamaktadır. İkincisi, yol bağlantısı ve altyapı faaliyetlerini iyileştirmeye ve geliştirmeye yoğunlaşmaktadır. Üçüncüsü, ticaretin kolaylaştırılması konusuna önem vermektedir. Dördüncüsü, finansal dolaşımın artırılması çağrısında bulunmakta ve son olarak da toplumlar arasındaki etkileşimin artırılması yönündeki çalışmalara odaklanmaktadır. Dolayısıyla girişim, sadece ekonomik iş birliğini değil, aynı zamanda lojistik, enerji, üretim, tarım ve sosyo-kültürel alanlardaki entegrasyonun önemine de vurgu yapmaktadır.

Belirtilenlerin ışığında; Çin'in, Avrasya'da Çin merkezli bir düzenin yaratılmasını hedeflemekte olduğu açıkça gözlemlenmektedir. Fakat buradaki Çin liderliği, mevcut bölgesel kurumların ve ekonomik ağların yerini almayı değil, mevcut olanları, büyük bir bütüne bağlamayı amaçlamaktadır. Başka bir ifadeyle Tek Yol Tek Kuşak girişimi mevcut uluslararası ilişkiler düzenini daha kapsayıcı bir şekle dönüştürmektedir. Bu perspektifin kanıtı niteliğinde olan, 24-25 Ekim 2013 tarihlerinde Pekin'de düzenlenen komşu ülkelere yönelik diplomatik çalışma konulu konferansta Xi Jinping, komşu ülkelerle diplomatik çalışmalarda önemli adımlar atıldığını belirterek, girişimin önemini ortaya koymuştur. Jinping ayrıca, Çin'in çevresi ile Tek Yol Tek Kuşak girişimi arasında bir bağlantı olduğundan da bahsederek; İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu kurmanın öneminden bahsetmiş ve böylece de yeni bir bölgesel entegrasyon modeli oluşturmak için komşularıyla birlikte çalışılmasının gerekliliğinden bahsetmiştir (Bhattacharya, 2016: 312). Dolayısıyla girişim, Çin liderliğinde küresel bir kalkınma stratejisi olarak hayata geçirilirken, küreselleşmeye dayalı mevcut uluslararası ilişkiler düzeni de buna paralel olarak değişim gösterecektir.

2.3. Küresel Bir Proje Olarak Tek Yol Tek Kuşak Girişimi

Geleneksel olarak, Liddell Hart'ın vurguladığı gibi, büyük bir strateji savaşla ve bir savaşın politik amacına ulaşmak için güçleri ve kaynakları en iyi şekilde nasıl harekete geçirip, koordine edileceği ile bağlantılıdır. Yine de Morgenthau, ulusal çıkarları en doğrudan ilgilendiren uluslararası durumlar üzerinde maksimum etki yaratmak için büyük bir stratejinin odağını ulusal gücün farklı unsurlarının koordinasyonuna kaydırmaktadır (Ploberger, 2017: 290). Burada büyük bir stratejinin askeri yönüne kesin bir odaktan bahsedilmemekle birlikte, uluslararası ortamı etkileyip, dönüştürmenin askeri yönleri de içerebileceği iddia edilebilmektedir. Diğer yandan Williamson Murroy ise büyük bir stratejinin tanımını şu şekilde yapmaktadır: *"Her şeyden önce büyük strateji; siyasi, sosyal ve ekonomik gerçeklerin iç içe geçmesini talep etmektedir; askeri gücün yanı sıra siyasetin neredeyse her durumda askeri zorunluluğu beraberinde getirmesinin gerekliliğinin altını çizmeliyiz"* (Murroy'dan akt. Silove, 2018: 33). Büyük bir stratejinin alternatif yorumu, Kennedy'nin ifadesinde yer almaktadır. Ona göre bir devletin uzun vadeli çıkarlarını

korumakla kalmayıp aynı zamanda bu çıkarlar içindeki önceliklerin doğru dengelenmesini de içerecek şekilde, hedeflerini uluslararası sistem içinde sürdürmek için askeri, politik ve ekonomik araçları birleştirerek büyük bir stratejinin, devletin nihai hedeflerini oluşturduğunu belirtmektedir (Kennedy'den akt. Ploberger, 2017: 290). Belirtilen tanımlamalardan yola çıkılarak, çeşitli ulusal kaynakların –siyasi, ekonomik, askeri ve diplomatik- belirli ulusal çıkarları gözetmek için koordine edilmesi, büyük bir stratejinin temel görevi olarak tanımlanmaktadır. Sonuç olarak, büyük bir stratejinin devlet organizasyonları ve organları için örgütleyici bir katalizör olarak görülebileceği söylenebilir. Dolayısıyla büyük bir strateji, doğası gereği, alt bölgesel, bölgesel veya küresel bir coğrafi odağı içerebilen siyasi karar almayı etkilemektedir. Bu duruma örnek olarak Amerikan stratejileri gösterilebilir (Truman, Carter, Bush ve Reagan Doktrini gibi). Devletlerin (özellikle de uluslararası ilişkiler düzenini etkileyen devletlerin) liderlerinin büyük bir strateji formüle edip, bu stratejiler doğrultusunda hareket etmesi, uluslararası ilişkiler tarihinde yeni bir durum değildir. Bu bakımdan Çin ve Çinli liderlerin de büyük bir strateji izlediğini belirtmek yerinde olacaktır. Neticede belirli bir jeostratejik konumu bağlamında ulusal, yerel ve uluslararası çıkarları geliştirmek, sadece büyük bir stratejinin amacı değil, aynı zamanda politikanın da özünü oluşturmaktadır. Bu nedenle büyük bir stratejinin özel formülasyonu, yalnızca bir hükümetin ele alması gereken belirli bir stratejik görevi değil, aynı zamanda yeteneklerini ve uluslararası siyasi hiyerarşideki durumunu da yansıtmaktadır.

Belirtilen arka plan doğrultusunda Orta Asya ülkelerinin bütünlüğünü sağlamak, ulaşımı kolaylaştırmak ve bölge ekonomisini canlandırmayı amaçlayan Yeni İpek Yolu projesi; Çin'in en önemli ve büyük dış politika stratejisini oluşturmaktadır. Bu proje Çin jeopolitiği ve ekonomisinin bir gereği olarak ortaya çıkmış ve merkezinde Çin'in yer aldığı Asya, Avrupa, Ortadoğu ve Afrika ülkelerini kapsamaktadır. Bu proje kapsamında ulaşım altyapıları, telekomünikasyon ve enerji ağları ile bir entegrasyon süreci hedeflenmektedir. Projenin zaman içerisinde ticaret hukukunda uyum, gümrük anlaşmaları ve bölgesel ticari faaliyetler ile stratejik ortaklıklardan daha ileri düzeylere ulaşacağı belirtilmektedir. Yine bu proje, Çin'in gereksinimlerini pek çok açıdan karşılamaktadır. “Kazan-kazan” politikasının bir uygulaması olarak nitelendirilebilecek bu proje ile özellikle gelişmekte olan ülkelere

finansal ve sanayi yatırımları, ulaşım alt yapısı, kalkınma ve büyüme imkânlarının sağlanmasını amaçlamaktadır.

Sarvari ve Szeidovitz'in ifadesine göre Tek Yol Tek Kuşak girişimi, Xi Jinping tarafından tanımlanan, "*Çin'in dünyaya açılma turunun en kilit unsurunu*" oluşturmakta ve Çin'in küresel düzendeki hedeflerini ortaya koymaktadır (Sarvari ve Szeidovitz, 2016: 4). Bu bağlamda günümüz uluslararası ilişkiler düzeni, Çin'in küreselleşmeye sürekli dâhil edildiği bir geçiş dönemini ifade etmektedir. Çin'in bu yeniden yapılanma ve küreselleşmeye tam anlamıyla dâhil olma durumu, mevcut düzeni kendisine adapte etmek değil, gelişmekte olan ülkeleri küresel ortaklığa dâhil etmek anlamına gelmektedir. Ayrıca Sarvari ve Szedovitz'in ifadesi, Çin'in Tek Yol Tek Kuşak girişimini herhangi bir ittifaktan ayırmaktadır. Çünkü ikiliye göre, Tek Yol Tek Kuşak girişiminde doğrudan siyasal hedefler bulunmamaktadır (Sarvari ve Szedovitz, 2016: 5). Başka bir ifade ile girişim, bir yandan ulusal, diğer yandan da küresel ve jeopolitik hedefleri ifade etmektedir.

Diğer yandan Tek Yol Tek Kuşak projesinin küresel ve ekonomik ayağına yapılan atıflar, Marshall Planı ile karşılaştırılmasına yol açmaktadır. 5 Haziran 1947'de Harvard Üniversitesi'nde yaptığı konuşmada George C. Marshall "*Politikalarının herhangi bir ülkeye veya doktrine değil, açlık, yoksulluk, çaresizlik ve kaosa karşı*" olduğunu belirtmiştir (The Harvard Gazette, 2017). ABD, İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinden kısa bir süre sonra, savaşta yıkıma uğramış Batı Avrupa ülkelerine finansal yardım sağlamak ve Batı Avrupa'yı yeniden inşa etmek amacıyla bu planı hayata geçirmiştir. Wang Yiwei'ye göre Marshall Planı bir yandan hem Avrupa hem de ABD için bir kazan-kazan durumunu ifade ederken, aynı zamanda, ABD'nin başını çektiği Bretton Woods sisteminin hâkimiyetini pekiştirmiş, NATO'nun kurulmasına zemin hazırlamış ve ABD'yi Marshall Planı'nın en büyük yararlanıcısı haline getiren Avrupa'da da siyasi bölünmelere neden olmuştur (Yiwei, 2019: 21). Yine de Kuşak Yol girişimi ile Marshall Planı arasında benzer yönler de bulunmaktadır; her ikisi de sponsor devletin para birimini uluslararası bir pozisyona getirmekte ve deniz aşırı yatırımlar vasıtasıyla çok miktarda sermayeyi, fazla kapasiteyi ve üretkenliği arttırmayı hedeflemektedir. Ancak belirtilen benzerliklerin yanı sıra iki strateji arasında temel farklılıklar da bulunmaktadır. Marshall Planının hedefi, Avrupa'da yoksulluğu azaltmak, yeni bir dünya savaşını önlemek ve Sovyetler

Birliği'ni çevrelemek iken; Kuşak Yol girişiminin hedefi, küresel düzene uyum sağlayarak AB ile güçlü bir ortaklık kurmak, yeni pazarlar elde etmek, yoksul bölgeleri dünya ekonomisine entegre etmek ve potansiyel çatışma bölgelerini yatıştırmaktır.

Belirtilenlere ek olarak projenin entegrasyon sürecinde beş temel başlık altında meydana gelmesi öngörülmektedir. Bu başlıklar, politika, partner devletlerin bölgesel iş birliği içerisinde olması, güzergâhtaki ülkelere gerekli altyapının sağlanması ve standartların oluşturulması, ticaret-sermaye bağlantısı ve kültürel-sosyal anlamda bir bağlantı kurmak şeklinde nitelendirilmektedir (Özdaşlı, 2015: 586). Dahası bu proje, Orta Asya, Kafkaslar, Karadeniz, Hazar Denizi, Akdeniz ülkeleri ve Avrupa da dâhil olmak üzere Avrasya kıtasını kapsayan bölgeler arasındaki ekonomik gelişimi, bilimsel ilerlemeyi ve kültürel etkileşimi teşvik edici bir görev de üstlenmektedir. Konuya ilişkin araştırmalar bu durumun ülkeler arasındaki bütünleştirici yatırımların, verimlilik ve ekonomik büyümenin itici gücü olduğunu ve yoksulluğun azaltılmasına yardımcı olabilecek bir potansiyele sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak bu proje ile Çin, doğu ve batı bölgelerinden başlayarak Avrupa'ya kadar uzanan küresel bir ticaret ağını hedeflemektedir. Ayrıca yeni ihracat pazarları sayesinde Çin, yerli sermaye sorununa çözüm getirerek, kapasite fazlası ürünlerin de tüketilmesi sürecine yardımcı olmaktadır. Diğer yandan gelişen sanayisi ve ekonomisi sebebiyle Çin, yeni enerji kaynaklarına gereksinim duymaktadır (Kutluay ve Tutar, 2019: 621). Bu açıdan Çin, Tek Yol Tek Kuşak girişimini kapsayan güzergâhlar üzerinde yer alan enerji zengini devletler ile yeni enerji kaynaklarına ulaşımını kolaylaştıracaktır.

2.4. Çin Bu Girişimden Ne Kazanıyor ve Neden Çok İstekli?

Tek Yol Tek Kuşak girişimi, Esteban ve Zhou'ya göre jeo-ekonomik faktörlerden oluşmaktadır. Öyle ki Avrasya bölgesindeki yetersiz altyapı ve kalkınma dengesizliği sadece bölgesel ekonomik kalkınmayı engellemekle kalmayıp, aynı zamanda Çin'in Batı bölgelerindeki siyasi istikrar için de tehdit oluşturmaktadır (Esteban ve Zhou, 2018: 490). Bu bağlamda, istikrarlı ekonomik büyümenin nasıl sürdürüleceği sorunu Çinli politika yapımcıların gündemini meşgul etmiş ve Kasım 2013'te Çin Komünist Partisi Merkez Komitesi, İpek Yolu Ekonomi Kuşağını ve

Deniz İpek Yolu çerçevesini oluşturarak, çok taraflı iş birliğini teşvik etme kararı almıştır.

Antik İpek Yolu, Taklamakan Çölü'nü geçerek Çin'in batısını, Roma İmparatorluğuna bağlayan bir kervanın görüntüsünü ortaya koymaktadır. Tarihsel zamanlarda İpek Yolu, ticaret ve kültür için bir koridor görevi görmekle birlikte bugünlerde Çin Başkanı Xi Jinping yönetiminde, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını birbirine bağlayan devasa ölçekte entegrasyon ve bağlantı ile karakterize edilen önemli bir dış politika stratejisi olarak ortaya çıkmıştır (Bhattacharya, 2016: 309). Tek Yol Tek Kuşak olarak nitelendirilen bu projenin büyüklüğü, Çin'in tarihteki en çok dikkat çeken güç hedeflerini gün yüzüne çıkarmaktadır.

Tek Yol Tek Kuşak girişimi bağlamında Çin, uluslararası ilişkilerde önemli bir siyasi aktör olma hedefi göstermektedir. Bu girişim kapsamında Çin'in dış politikasında sürdürmüş olduğu pro-aktif politikaların neticesinde Asya ve ötesinde etkin bir konuma ulaşmaktadır. Bu açıdan Çin, belirtilen girişim ve ekonomik gücü doğrultusunda küresel finans piyasalarını şekillendirmenin yanı sıra uluslararası ilişkiler sisteminde büyük bir güç olma idealini de gerçekleştirmek istemektedir. Öte yandan girişim bağlamında sadece ekonomik iş birliği hedefleri yer almamakta aynı zamanda çok yönlü ilişkiler geliştirmek ve tüm dünyayı kapsayan sorunların aşılması konusunda önemli entegrasyonun sağlanmasını da hedeflemektedir. Tutar ve Koçer'e göre Çin'in tarihi birikimi, teknoloji ve finans konusundaki yenilikçiliği, nitelikli eleman fazlalığı ve jeostratejik önemi gibi etkenler, küresel bağlamda bu girişimin öncüsü olmasına olanak sağlamaktadır (Tutar ve Koçer, 2019: 621). Dolayısıyla Tek Yol Tek Kuşak girişimi dünyanın en dinamik pazarları olarak nitelendirilen Asya ve Avrupa arasında daha güçlü bir Avrasya bağı kurmayı hedeflemektedir.

Avrupa, Ortadoğu, Balkanlar ve Avrasya kıtası arasındaki bağlantıyı sağlayan Çin, bölgesel pazarlara erişimini arttırmak, aşırı dış rezervlerini azaltmak, enerji tedarikçilerini arttırmak ve ticaret rotalarını genişletmenin yanı sıra büyüyen ekonomik gücünü, siyasi iktidara çevirmeyi amaçlamaktadır.

Diğer yandan nakliyatı kontrol etmek ve hızlandırmak Çin için oldukça önemli bir olgudur. Bu açıdan Tek Yol Tek Kuşak projesinin ilk faaliyet alanı da fiziksel altyapı ile ilgili olmuştur. Orta Asya'da petrol ve doğalgaz boru hatlarının oluşturulması, Güneydoğu Asya'da yüksek hızlı demiryolu koridorlarının inşa

edilmesi buna bir örnektir. Bu bağlamda Tek Yol Tek Kuşak girişimi, Avrupa ve Asya arasındaki demiryolu hatlarına dayanarak yeni bağlantılar kurmayı ve İpek Yolunu canlandırmayı hedeflemektedir. İlk bakışta demiryollarına geçiş, geriye doğru büyük bir sıçrama olarak görünse de, modern üretim zincirleri, büyük ölçüde üretim zincirini elinde bulunduranlara göre şekillenmektedir. Zamanında teslimat, bu nedenle modern üretim zincirleri için önemli bir ön koşuldur. Kargo seferleri tam zamanında teslimatı garanti etmesinin yanı sıra hava taşımacılığında navlun ağırlığı ve büyüklüğü ya da demiryollarının düşük maliyet seçeneği de belirleyici bir faktördür (Li ve Schmerer, 2017: 205). Bu açıdan kıtalararası demiryolları, son zamanlarda uluslararası sevkiyat süresini ve maliyetini azaltmada önemli ilerleme kaydetmiştir. Örneğin, okyanus taşımacılığına karşın kıtalararası demiryolları, nakliye masraflarını önemli ölçüde azaltmaktadır. Ayrıca kıtalararası demiryolları nakliye masraflarını hava taşımacılığına göre %40 oranında düşürmektedir. Demiryollarının diğer bir avantajı da malların iç bölgelerden denize uzak bölgelere doğru gönderilmesine olanak sağlamasıdır. Böylece Yeni İpek Yolu, çeşitli malların, ara malların ve diğerlerinin nakliyesi için yeni bir fırsatlar yaratmaktadır. Öte yandan bu durum Cui'ye göre, Çin'in dünyadaki tüm yolların kendisinde kesiştiği bir sistem inşa ederek; ulaşım ve ticaret altyapısını kontrolünde bulundurmaktan istemesinden kaynaklanmaktadır (Cui, 2018: 17).

Çin için ikinci motivasyon, “*hafif altyapı*” (soft infrastructure) olarak nitelendirilen olguların geliştirilmesidir. Bu altyapılar, esasen yardım paketleri vasıtasıyla kurulan uzun vadeli ve ikili ticaret antlaşmalarıdır (Cui, 2018: 17). Dolayısıyla, Tek Yol Tek Kuşak projesi bağlamında imzalanan ikili antlaşmalar esas olarak dış yardım paketleridir. Buna karşılık olarak bu proje, Çin'in yumuşak gücünü (soft power) arttırmasının yanı sıra pek çok ülkeyle de yapacağı ticaretin önündeki engelleri kaldırmasına yöneliktir.

Bu duruma örnek olarak Çin- Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) verilebilir. Bir dizi enerji projesi, demiryolları ve otoyollar aracılığıyla Çin'in Batı bölgesi olan Sincan'ı, Pakistan'a bağlayacak bir dizi altyapı çalışması ile Pakistan'da devam eden enerji problemleri çözüme kavuşacak ve Orta Asya- Batı Çin arasında alternatif bir yol sağlanacağı öngörülmektedir (Cui, 2018: 17). Bu proje hem Çin için hem de Pakistan için büyük avantajlar sağlamaktadır. Çin, inşaat ve hidroelektrik

şirketleri için kazanç sağlarken; Pakistan ise dış yatırımlar vasıtasıyla kredi alabilecek dolayısıyla da ülke ekonomisine ve uluslararası politik duruşuna katkıda bulunabilecektir.

Sonuç olarak Tek Yol Tek Kuşak, 2013'teki tanıtımından bu yana, taslaktan yol haritasına ve kâğıt üzerindeki konseptlerden, reeldeki projelere kadar büyütülmüştür. Başkan Xi Jinping, Duisburg'u Mart 2014'te ziyaret ettiğinde, “Tek Yol Tek Kuşak” çok az insan tarafından duyulan yeni bir ifadeyken; günümüzde, tüm dünyada ve özellikle akademik çalışmalarda sık sık kullanılan bir kavram haline gelmiştir. Dahası, ekonomik koridorların haritasına bakıldığında, girişimin sadece “tek yol” ve “tek kuşaktan” ziyade, birçok “yol” ve birçok “kuşak” dâhil edilerek genişlediği gözlemlenmektedir. Diğer yandan Yuxinou Demiryoluna benzer demiryolu hatlarının sayısı hızla artmakta ve 20'den fazla Çin şehri, diğer Orta Asya ve Avrupa ticaret ortaklarıyla önemli iş birlikleri içerisine girmektedir. Yeni deniz limanları, havaalanları, köprüler ve otoyollar, petrol ve doğal gaz boru hatları ve sanayi parkları gibi daha büyük projeler, güzergâh boyunca pek çok yerde yapım aşamasındadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. KÜRESEL DENKLEMDE TEK YOL TEK KUŞAK GİRİŞİMİ

Yılmaz'a göre uluslararası ilişkiler sistemi on dokuzuncu yüzyıl Avrupa, yirminci yüzyıl ABD ve yirmi birinci yüzyıl Asya çağı olarak nitelendirilmektedir (Yılmaz, 2019: 12). Asya kıtasının en önemli ve göze çarpan aktörü olan Çin gerek jeostrateji gerekse de ekonomik olarak önemli avantajlara sahip konumdadır. Belirtilen çerçevede Çin, bulunduğu konumdan daha ileriye gitmek amacıyla somut adımlar atmaktadır. Şüphesiz ki, bu adımlardan en dikkat çekici olanı Yeni İpek Yolu olarak nitelendirilen Tek Yol Tek Kuşak girişimidir. Bilindiği üzere tarihi İpek Yolu ekonomik, kültürel ve coğrafi anlamda Doğu ve Batı medeniyetlerini birbirine bağlayan karasal bir köprü görevi üstlenmiştir.

Çin devlet başkanı Xi Jinping, 7 Eylül 2013 tarihinde Kazakistan'da daha sonra 3 Ekim 2013'te Endonezya'da yapmış olduğu konuşmada Kara ve Deniz İpek Yolu projelerini açıklamıştır. Bu bağlamda projenin genel ismi “Tek Yol Tek Kuşak (One Belt One Road)” olarak belirlenmiştir. Projede yer alan “Kuşak” kelimesi projenin karayolu, demiryolu, petrol-doğalgaz boru hatlarını ve altyapı yatırımlarını kapsayan “kara güzergâhını” ifade etmektedir (Yılmaz, 2019: 12). Girişimin diğer ayağını oluşturan “Yol” kelimesi ise deniz yollarını ifade etmektedir.

Bu bağlamda Tek Yol Tek Kuşak girişimi; altyapı, enerji ve telekomünikasyon sektörleri inşa etme taahhüdünün yardımıyla önümüzdeki on yıllarda Asya, Doğu Avrupa ve Afrika'daki ekonomik görünümleri dönüştürmek için kullanılacak bir vizyon ve strateji olarak görünmektedir. Başka bir ifade ile küresel güçler ile iş birliği yapmanın önündeki temel engellerin farkına varan Çin, Tek Yol Tek Kuşak projesinin uygulanmasında politika koordinasyonuna da yoğunlaşmıştır. Bu açıdan proje, daha fazla siyasi güven yaratması, ortak çıkarları genişletmesi ve ekonomik faaliyetlerin önündeki engelleri azaltması sebebiyle politik bir ayağı da içinde barındırmaktadır (Li ve Schmerer, 2017: 210). Öte yandan Çin hükümeti, Tek Yol Tek Kuşak projesinin en iyi ulusal stratejisi olduğunu ve çeşitli düzeylerde hükümetin bu projeye aktif olarak destek vereceğini, projenin başarısı için kapsamlı bir şekilde çalışıldığını ilan etmiştir (Siddiqui, 2019: 224). Coğrafi alan ve ekonomik

büyüklik açısından geniş kapsamı göz önüne alındığında, Tek Yol Tek Kuşak projesinin geliştirilmesi sadece Çin ve partner ülkeler için değil aynı zamanda Asya ve dünya ekonomisi için de önemli bir fırsat olarak nitelendirilmektedir.

Tek Yol Tek Kuşak girişimi ayrıca, büyük bir küresel bağlantı planında enerji üretimi, altyapı çalışmaları, petrol ve doğalgaz boru hatları yapımı, telekomünikasyon altyapısının geliştirilmesini de kapsamaktadır (World Economic Forum, 2019). Girişimin mevcut odak noktası, altyapı ve ticareti geliştirme üzerine olsa da sonraki aşamalarda eğitim, sağlık, medya, yazılım ve sosyal altyapıyı kucaklayan faaliyetleri de içermektedir.

Tek Yol Tek Kuşak ve İpek Yolu Deniz güzergâhı sadece bölgeler arasındaki ticareti kolaylaştırmakla kalmayacak, aynı zamanda partner ülkeler için de uzun bir sosyal ve ekonomik değişikliklere yol açacaktır. Bu açıdan Çin, katılımcı ülkelerin karayolları, demiryolları, limanları ve havaalanları gibi altyapılarını daha verimli hale getirmek amacıyla Çin ekonomisinin çevre yolu ülkelerinin ekonomileriyle entegrasyonu için bir taslak oluşturmaktadır.

Belirtilenlerin ışığında bu koridorların geçiş güzergâhları çok boyutlu bir nitelik taşımaktadır. Öyle ki kara güzergâhında altı koridor bulunmaktadır. Bunlar: Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridorudur. Projenin deniz ayağında ise Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN), Batı Asya, Kuzey Afrika ve Avrupa ülkeleri bulunmaktadır (Yılmaz, 2019: 12). Tek Yol Tek Kuşak girişimine dâhil olan ülkelerin 49'u Asya kıtasında, 16'sı Avrupa kıtasında, 3'ü Afrika kıtasında ve bir tanesi de Okyanusya kıtasında bulunmaktadır (Güner, 2018: 113). Bu açıdan Tek Yol Tek Kuşak girişimi kıtalararası ekonomik, kültürel, politik ve sosyal anlamlarda stratejik bir köprü görevi üstlenmektedir.

Çalışmanın bu bölümünde Çin'in, partner ülkeler ile birlikte ortaya koymuş olduğu çok taraflı iş birliklerine değinilecektir. Bunun yanı sıra belirtilen ekonomik koridorların çerçevesi çizilerek, bu koridorların küresel ekonomiye ve ticarete olan etkileri tartışılacaktır. Bahsi geçen güzergâhlar, sadece ekonomik ve ticari kaygıları bünyesinde barındırmamakta; aynı zamanda sosyal olgular da inşa ederek küresel

siyaset sahnesinde de değişikliklere yol açmaktadır. Dolayısıyla bu bölümde Çin'in partner devletler ile olan işbirliği ve altyapı faaliyetleri izah edilerek, bunların uluslararası ekonomiye ve politikaya olan etkileri irdelenecektir.

3.1. İpek Yolu Güzergâhları

2013 yılında Kazakistan ve Endonezya'da yapmış olduğu ziyaretler sırasında Başkan Xi Jinping, bölgesel bağlantıyı ve çok taraflı iş birliklerini desteklemek için kara ve deniz güzergâhlarını bünyesinde barındıran Yeni İpek Yolu/ Tek Yol Tek Kuşak girişimini önermiştir. İpek Yolu Kara Güzergâhları, Çin'in Orta ve Batı bölgelerinden başlamakta, Orta Asya ile Batı Asya'dan geçmekte ve Avrupa'da sona ermektedir. Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu güzergâhı ise Çin'in kıyı bölgelerini ve Avrupa'yı, Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu, Basra Körfezi ve Akdeniz üzerinden birbirine bağlamaktadır. Bu açıdan Tek Yol Tek Kuşak girişimi, Asya, Avrupa ve Afrika'daki 65 ülkeyi kapsamakta, dünya nüfusunun %70'ini ve dünya GSYH'sinin da %40'ını temsil etmektedir (Esteban ve Zhou, 2018: 490). Girişim sadece Çin ile diğer Avrasya ülkeleri arasındaki ekonomik, politik ve kültürel bağları güçlendirmekle kalmayıp aynı zamanda mevcut bölgesel (ASEAN, AB, Avrasya Ekonomi Birliği ve Körfez İşbirliği Konseyi gibi) çok taraflı uluslararası kuruluşlarla da işbirliğini öngörmektedir.

Öte yandan girişim, ilk önce Avrasya kıtasında sonrasında küresel düzeyde çok taraflı işbirliklerini derinleştirmek ve girişime dahil olan ülkelerin gelişimini teşvik etmek amacıyla çok kapsamlı bir gündem oluşturmaktadır. Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu tarafından yayınlanan bir bildiriye göre Tek Yol Tek Kuşak girişimi beş ana madde üzerinden işbirliğini geliştirecektir. Bunlar: Politika diyalogunun güçlendirilmesi, ticaretin kolaylaştırılması ve genişletilmesi, finansal işbirliğini kuvvetlendirmek ve toplumsal bağları geliştirmektir (Esteban ve Zhou, 2018: 490). Bu bağlamda Mayıs 2017 tarihinde 50'den fazla ülkenin katılımı ile belirtilen çerçeve resmîyete dökülmüştür.

Tek Yol Tek Kuşak girişimi ekonomik faaliyet merkezleri arasındaki etkileşimi kolaylaştıran bir dizi taşımacılık ve lojistik altyapılarının koordineli bir şekilde faaliyet göstermesini sağlayan karayolu ve deniz yolu koridorlarının oluşturulmasına büyük önem atfetmektedir. Bu açıdan ekonomik koridor modeli,

entegre olamayan küçük ticaret merkezlerinden büyük ekonomik merkezleri birbirine bağlayan entegre bir bölgesel ulaşım sistemine aşamalı olarak geçişi ifade etmektedir. Fakat koridordaki merkezlerde ölçek ve kapsam ekonomilerinin etkili bir şekilde kullanılmasını sağlayan önemli politik, ekonomik ve teknolojik gelişmeler olmadıkça, bu “olgun” sistemin değişmesi olası değildir. (World Bank, 2017: 7). Tek Yol Tek Kuşak girişiminin nihai hedefi, böylesi bir bölgesel taşımacılık sistemi geliştirmektir çünkü girişim, farklı ülkelerdeki ekonomik merkezleri verimlilik ile daha çekici hale getirmeyi hedeflemektedir.

Diğer yandan ekonomik Koridor kavramı; kara, deniz ve demiryolları gibi fiziksel altyapı çalışmaları ile bölgeler arasında gerçekleşen bağlanabilirlik ve işbirliği faaliyetlerini ifade etmektedir. Ekonomik koridorlar vasıtasıyla üretim, tüketim ve dağıtım noktaları birbirine bağlanmakta ve koridor boyunca yer alan partnerler arasında işbirliği inşa edilmektedir (Gökten, 2019: 101). Küreselleşme bağlamında, ulaşım, lojistik, ticaret ve diğer faaliyet alanlarında uluslararası işbirliğinin araçları olarak ekonomik koridorlar yer almakta ve bu koridorlar, dâhil olan ülkelerin gelişimi açısından büyük önem arz etmektedir. Dolayısıyla küreselleşmeyi derinleştiren ve Kuşak Yol projesinin omurgasının oluşturan ekonomik koridorların detaylarına değinmek gerekecektir.

3.1.1. Çin-Hindîçini Ekonomik Koridoru (CICPEC)

Çin-Hindîçini Yarımadası Koridoru, Kuşak Yol girişiminin en ilgi çekici projesi olarak nitelendirilmektedir. Çünkü koridor Çin ticareti için stratejik olarak önemli bir konumda yer almaktadır. Koridorun amacı Çin ile ASEAN ülkeleri arasındaki ticareti ve iş birliğini arttırmak için Çin’i, Hindîçini Yarımadasında bulunan ülkelerle birleştirmektir. Proje ilk olarak Çin Başbakanı Li Keqiang tarafından 2014 yılı sonunda Bangkok’ta düzenlenen Büyük Mekong Alt Bölgesel Ekonomik İş birliği Zirvesi Beşinci Liderler Toplantısı sırasında önerilmiştir (Decker, 2018: 11). Toplantıda ayrıca, Çin ile Hindîçini Yarımadası’ndaki altı ülke (Kamboçya, Laos, Malezya, Myanmar, Tayland ve Vietnam) arasındaki ilişkilerin derinleştirilmesi konusunda üç öneri ileri sürülmüştür. Bunlar: Kapsamlı bir ulaşım ağının yanı sıra bir dizi endüstriyel iş birliği projesi planlamak ve inşa etmek, yeni bir iş birliği koridoru oluşturmak ve sürdürülebilir, eşgüdümlü sosyo-ekonomik kalkınmayı teşvik etmektir.

Zirvede her şeyden önce, kapsamlı bir ulaşım ağının kurulması, çeşitli sanayi ve iş birliği projelerinin kurulması çağrısında bulunulmuştur. Zirvede Li Keqiang, bu projeler için yeni bir iş birliği ve fon yaratmanın önemini vurgularken; sürdürülebilir ve koordineli bir sosyo-ekonomik gelişmenin teşvik edilmesinin gerekliliğini de öne çıkarmıştır (Decker, 2018: 11). Belirtilen tarihlerden iki yıl sonra, 26 Mayıs 2016'da Güneydoğu Asya ülkeleri ile Kuşak Yol girişimi çerçevesinde, çeşitli iş birliği planlarının hazırlanmasını başlatan bir takım mutabakat zaptı imzalanmıştır.

Çin, ikili dış yardım yoluyla Mekong ülkelerinde kalkınmaya önemli ölçüde destek sağlamıştır. Başlangıçta Myanmar, Kamboçya ve Laos, büyük ölçüde uzun ve tarihsel bağlardan dolayı, Çin dış yardımından en yüksek paydayı alan ülkelerden olmuştur. Özellikle Çin, Mekong ülkelerine ulaşım altyapılarını finanse etmek için büyük destekler sağlamıştır. Örneğin Lao hükümeti ve Çin, başkent Vientiane'yi Çin sınırı boyunca Luang Namtha Eyaletine bağlamak için sınır ötesi bir demiryolu inşaatı girişiminde bulunmuş ve projenin maliyeti 7 milyar ABD dolarını aşmıştır (Yoshimatsu, 2015: 178). Dahası Çin, Lao hükümetinin Kunming-Bangkok otoyolunun bir parçası olarak 85 km'lik bir otoyol inşa etmesi için 30 milyon ABD doları yardımında bulunmuştur. Çin, ayrıca bir dizi hidroelektrik baraj ile bölgenin enerji tedarikini sağlamayı da hedeflemektedir.

Belirtilenlere ek olarak Çin ile Hindičini Yarımadasını birbirine bağlayan kara ve deniz yolları toplamda 32 Asya ülkesini birbirine bağlamakta ve bölge için önemli bir koridor oluşturmaktadır (Genç, 2019: 24). Proje hayata geçirildiğinden bu yana dokuz karayolu yapılmış ve Hindičini doğudan batıya ve kuzeyden güneye bağlayan inşaatlar hayata geçirilmiştir. Karayolu projelerinin yanı sıra, Nanning ve Pinxiang aracılığıyla Hanoi ve Singapur'a Nanning-Guangzhou yüksek hızlı demiryolu ve çeşitli Güneydoğu Asya şehirlerine havayolları inşaatı başlatılmıştır (Decker, 2018: 11). Tüm bu projeler doğrultusunda Güney Çin, Hindičini Yarımadasına bağlanmaktadır.

Şekil 3.1: Çin- Hıncını Ekonomik Koridorunun Güzergâhları



Kaynak: (Developmentaid.org, 2018).

3.1.2. Pakistan-Çin Ekonomik Koridoru (CPEC)

Güney Asya, istikrarsızlık, ekonomik az gelişmişlik ve çatışma ile gölgelenen bir bölge olarak kabul edilmektedir. Çin Cumhurbaşkanı Xi Jinping, Pakistan ziyaretinde, bölge için istikrar umutları ortaya koymuştur. Mayıs 2013'te Pakistan ziyareti sırasında Çin Başbakanı Li Keqiang tarafından canlandırılan bir Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) geliştirme fikri, bu umutların şekil bulmasına vesile olmuştur (Bhattacharjee, 2015: 1). Önerilen ekonomik koridor Çin'in kuzeybatısındaki Sincan eyaletinin Pakistan'ın Gwadar limanı ile yaklaşık 3.000 km'lik (1.800 mil) bir yol ağı üzerinden Pakistan'a ihtiyaç duyduğu ekonomik altyapıyı, özellikle de enerji üretim tesislerini sağlamaktadır.

CPEC projesinin hem Pakistan ekonomisi hem de bölge için önemi üzerine konuşan Malik, Çin, Hindistan ve Pasifik Okyanusları üzerinden yaklaşık beş trilyon dolarlık ticaret gerçekleştirdiğini savunmaktadır (Malik'ten akt. Siddiqui, 2019: 225). Diğer yandan bazı ticaret yollarının Pakistan üzerinden karayollarına yönlendirilmesi sonucunda hem daha güvenli hem de ekonomik olarak alternatif bir yol sağlayacaktır. CPEC projesi, Pakistan'ın son yedi yılda toplam aldığı en büyük yabancı sermaye girişi olacağından Pakistan için finansal bir öneme sahiptir. CPEC, aslında hem yeni ticaret yolları başlatarak hem de eski ticaret yollarını modernleştirerek Pakistan'ın bölgesel ticaretini teşvik edici bir rol üstlenmektedir. Bu açıdan CPEC, sadece bir yolun veya rotanın adını değil, Pakistan'ın tüm bölgelerini ve bölgeyi birbirine bağlayan iletişim ağlarının sistemini oluşturmaktadır.

Küreselleşmenin etkisiyle son yıllarda ekonomik koridorlar, bölgesel iş birliklerinin ve ekonomik büyümenin en önemli aracı olarak ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunun (CPEC) iki ülke arasındaki ticari ve ekonomik iş birliğini daha fazla güçlendirmesi beklenmektedir (Arshad, Xin ve Irshad, 2015: 201). Bu açıdan Güney ve Orta Asya ile Kuzey Afrika ve Basra Körfezi arasındaki bağlantıyı sağlayacak olan CPEC, Çin'in ekonomik olarak geri kalmış ve deniz bağlantısı bulunmayan bölgelerinin kalkınmasını amaçlamaktadır (Genç, 2019: 25). Diğer yandan Pakistan'ın güney bölgesi, uluslararası deniz ticaretinin gerçekleştiği Hint Okyanusu ve Basra Körfezi'ne giden en kısa yolu oluşturmaktadır. Çin, enerji ithalat ve ihracatının %80'ini deniz yoluyla gerçekleştirmektedir. Bu

nedenle Çin'in, Hint Okyanusu'na ulaşmak için Malacca Boğazını kullanması gerekmektedir. Malacca Boğazı'nı kullanmak sadece Çin'in ulaşım maliyetlerini arttırmakla kalmamakta aynı zamanda enerji güvenliği konusunu da gündeme getirmektedir (Nurmuhammedov, 2017: 60). CPEC aracılığıyla Çin, Gwadar limanından geçen yol ile mesafeyi 6.000 mil daha kısaltarak hem maliyeti hem de zamanı kısaltmayı ve böylece ekonomik olarak tasarruf etmeyi amaçlamaktadır. Diğer bir faktör ise Çin'in doğu bölgesini ekonomik koridorlar aracılığıyla geliştirmeyi hedeflemesidir. Nurmuhammedov' un ifadesine göre Çin, Müslüman Uygurları ve Türkistan İslami hareketini terörist gruplar olarak nitelendirmektedir (Nurmuhammedov, 2017: 61). Bu açıdan terörizm genel kaniya göre dünyadaki yoksulluk ile bağlantılıdır ve Tek Yol Tek Kuşak girişimi, ticaret ve ekonomik refah ile bunun üstesinden gelme vizyonunu sunmaya çalışmaktadır. Çin için, CPEC'in başarıya ulaşması, Pakistan'ın gelişmemiş bölgelerinde ihtiyaç duyulan altyapıyı inşa etmesine olanak sağlayacaktır. Bu nedenle bu rota, Çin mallarını taşıyan transit bir rota görevi üstlenmektedir.

CPEC, Çin ile Pakistan arasındaki ikili ticaret anlaşmaları ile desteklenmektedir. 50 milyar dolara yakın olduğu tahmin edilen yatırımların çoğu, Batı Çin'deki Sincan'ın Himalayalar boyunca Arap Denizi ile karasal bağlantıların inşası ve modernizasyonu için harcanmaktadır. Bunlar, yaklaşık 3.000 kilometrelik bir yol ağından, Pakistan'daki Gwadar Limanından, demiryolu hattından ve iki ülke arasındaki bir petrol boru hattından oluşmaktadır. Koridor ayrıca güneş enerjisi ve hidroelektrik santrali yapımına yardımcı olacak yatırımları da bünyesinde barındırmaktadır (Derudder, Liu ve Kunaka, 2018: 10). Bu bağlamda CPEC, Çin ile Hindistan, İran, Afganistan ve Orta Asya ülkelerinin Güney ve Batı Asya ülkeleri arasındaki bağlantıyı geliştirmek için geniş bir vizyona sahiptir.

2030 yılına kadar 50 milyar dolardan fazla yatırım planına sahip olan CPEC, Tek Yol Tek Kuşak girişiminin "*pilot projesi*" olarak nitelendirilmektedir. Bu açıdan, enerji projeleri için 35 milyar dolar, Gwadar Limanı, özel ekonomik bölgeler ve diğer altyapı planlamaları için de 15 milyar dolar yatırım planlanmıştır (Shah, 2018: 380). Gwadar Limanı yirmi birinci yüzyıl Deniz İpek Yolu projesi ile bağlanacak olup; Çin'in petrol ihracatının da %80'ini karşılayan Malakka Boğazının kapatılması

ihtimaline karşı da güvenli bir liman ve yol olarak kullanılacaktır (Genç, 2019: 26). Diğer yandan, Pakistan ekonomisinin büyük sektörleri (örneğin; enerji, sanayi ve altyapı) için yeni projeler inşa edilmesi planlanmakta böylece de Pakistan ekonomik olarak güçlendirilecektir. Öte yandan bu koridor Çin'in Arap Denizi'ne erişimi için bir kanal rolü görmektedir. Sincan Özerk bölgesindeki kuzeybatı Çin şehri Kaşgar, 3.000 kilometrelik karayolu ve demiryolları ağı ile Batı Pakistan'daki Gwadar Limanına bağlanması planlanmaktadır. Bu bağlamda CPEC, Kuşak Yol girişiminin en önde gelen koridoru olarak nitelendirilmektedir. Projenin geliştirme hedefleri çok yönlü bir nitelik taşımakta olup; altyapı gelişimi, akademik ve kültürel alışveriş, daha fazla ticaret akışı ve iş faaliyetlerinin temasını da içermektedir.

İki ülke arasındaki karşılıklı ticari bağlantılar, her iki ülkenin de ilk ikili uzun vadeli ticaret anlaşmasını imzaladığı Ocak 1963'te kurulmuştur. Her iki ülkenin ilişkileri sadece ekonomik ve ticari bağlamda kalmayıp, aynı zamanda diplomatik alanda da ilerletilmiştir. İki ülke hem hükümet düzeyinde hem de özel organlarda çeşitli anlaşmalara ve ortaklıklara yol açan üst düzey ziyaretlerde bulunmuştur. Pakistan ve Çin 2007 yılında yürürlüğe giren bir Serbest Ticaret Anlaşması (FTA) imzalamıştır. Anlaşma, 2012'de sona eren Faz I ve Temmuz 2013'te başlayan Faz II müzakereleri ile iki kısma ayrılmıştır. II. Aşamanın sonunda iki ülke arasında 20 milyar dolarlık bir ticaret hacmi oluşturulması planlanmıştır (Arshad, Xin ve Irshad, 2015: 200). Diğer bir ifade ile FTA altındaki Pakistan ve Çin arasındaki toplam ticaret hacmi 2006 yılında 3,5 ABD dolarından 2013'te 14,3 milyar ABD dolarına yükselmiştir. Çin, 2013 yılında Pakistan'ın toplam ithalatının %16'si ile Pakistan'ın ikinci büyük ithalat ortağı olmuştur.

Her iki hükümet de koridorun gelişimi konusunda büyük beklentiler içerisinde bulunmaktadır. Bu açıdan koridorun, büyük altyapı yatırımları göz önüne alındığında, yerel bağlantı ve sosyo-ekonomik kalkınma üzerinde çok önemli bir etkiye sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca dönemin Pakistan Başbakanı Navaz Şerif, bu koridorun önemine atıfta bulunarak ekonomik kalkınmanın yanı sıra bölgedeki çatışmaların da (özellikle terör) son bulacağını belirtmiştir (Genç, 2019: 27). Başka bir deyişle Pakistanlı yetkililer, CPEC'i defalarca sadece ülke için değil bölge için "*bir oyun değiştirici*" olarak nitelendirmektedir (Shah, 2018: 381). Bu açıdan Çin'in Tek

Yol Tek Kuşak kapsamındaki vizyonu hem bölge hem de Pakistan için ekonomik olarak potansiyelini artırma niteliği taşımaktadır. Ancak bu girişimin gelecekteki kazancı, ülkenin kurumsal ve sosyo-politik alanlarındaki riskleri engelleme konusunda yeterli olamayacağına dair görüşler bulunmaktadır. Shah'a göre koridorun arkasındaki sistemik dinamikler (merkezi otorite ve planlama) ve stratejik çıkarlar bazı sınırlamalar getirmesinden dolayı riskler barındırmaktadır (Shah, 2018: 381). CPEC ile ilgili sorunlar ve riskler genel olarak üç kategoride sınıflandırılmaktadır. Bunlar; kurumsal, sosyo-politik ve ekonomik alanlardadır.

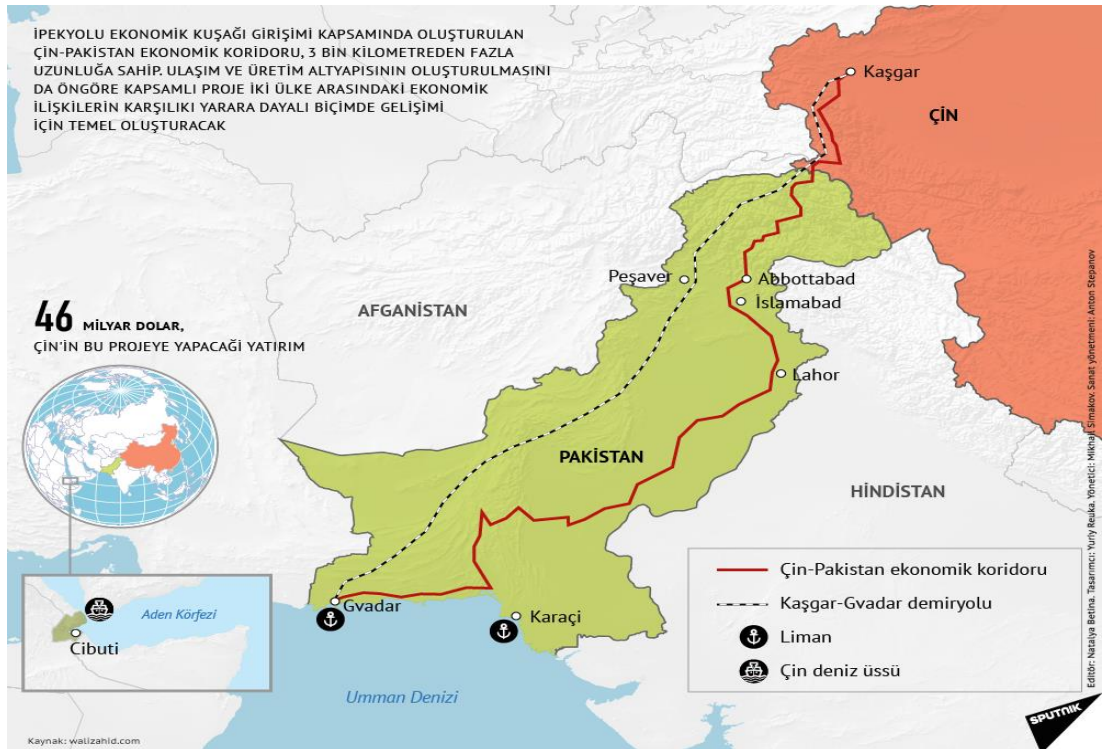
Bu açıdan ilk sorun şeffaflık ilkesinin ihlal edilmesinden kaynaklanmaktadır. Başka bir deyişle Pakistan hükümetinin, Çinli taraflarla imzalanan anlaşmaların ayrıntılarını şeffaf bir şekilde paylaşması gerekmektedir. Bununla birlikte, Pakistan hükümetinin belirtilen süreçte şeffaflık faktörünü ihlal ettiği görülmektedir (Shah, 2018: 382). İkinci sorun jeopolitik ve güvenlik risklerinden meydana gelmektedir. Güney Asya'daki jeopolitik çevre dengesiz bir görünüme sahiptir (CPEC, 2017: 7). Dolayısıyla küresel güçlerin bölgeye yönelik politika düzenlemeleri, bölgedeki belirsizliği artırıcı bir etken oluşturabilmektedir. Uluslararası, bölgesel, ulusal ve aşırılık yanlısı faktörlerin bileşimi ile CPEC koridorunun güvenliğini tehdit eden faaliyetlere neden olabilir. Üçüncüsü ise doğal ve coğrafi faktörlerin kısıtlamalarıdır. Çin'in güneyindeki Sincan, zayıf bir sanayi üssüne ve sınırlı bir ekonomik ölçeğe sahiptir (CPEC, 2017: 7). Dolayısıyla Çin-Pakistan sınır bölgesindeki coğrafi koşullar nedeniyle, büyük projelerin inşaatı, işletilmesi ve bu projelerin yönetimi maliyetlidir. Son olarak Pakistan'ın ekonomik büyümesini sürdürmek için ekonomik ve sosyal kalkınma konusunda katalizörlere ihtiyacı bulunmaktadır. Enerji, altyapı ve yönetim eksikliklerinin yanı sıra dengesiz bölgesel ekonomik ve dış sektördeki zayıflıkların da CPEC ile ilgili olası zorluklardan kaçınmasını gerektirmektedir.

Sonuç olarak Orta ve Güney Asya'daki etno-politik problemler bölgeyi karmaşık ve dengesiz bir hale getirmektedir. Pakistan üzerinden geliştirilen yeni transit yollar ve ekonomik gelişmeler, Orta ve Güney Asya'daki siyasi süreçlerin istikrara kavuşmasına yardımcı olacaktır. Diğer yandan iyileştirilmiş ulaşım altyapıları ve Orta Asya'nın geleneksel iletişim yollarının tekrardan açılması, doğrudan yabancı yatırımın teşvik edilerek Afganistan, Pakistan ve bölge genelinde istikrarın sağlanmasına

katkıda bulunacaktır (Kozi, 2007: 105). Diğer yandan bölge genelindeki yoksulluk uzun vadede sorunlara neden olmaktadır; ancak dengeli bir ekonomik ve siyasi kalkınma stratejisi, bu sorunu aşamalı olarak tersine çevirecek niteliktedir. Dolayısıyla aynı kalkınma stratejileri terörizmi de engelleyecektir. Başka bir ifade ile Pakistan üzerinden yapılan alternatif ticaret ve transit güzergâhlar, bölge genelinde entegrasyon ve kalkınmanın önünü açmaya yardımcı olacaktır.

Belirtilen yeni ulaşım rotaları, bir yandan büyük güçlerin Orta ve Güney Asya'daki çıkarlarını dengelerken diğer yandan da yeni bölgesel karşılıklı bağımlılık biçimleri ortaya çıkaracaktır. Kozi'ye göre bu karşılıklı bağımlılık biçimleri uzun vadede ABD-Çin ilişkilerinin de dengelenmesi hususunda rol oynayacaktır (Kozi, 2007: 105). Dolayısıyla bölgede gerçekleşen ticaret, Antik İpek Yolunda olduğu gibi, merkezi bir rol oynayacak ve bölge genelinde hem ekonomik hem de siyasi istikrar sağlayacaktır.

Şekil 3.2: Çin-Pakistan Ekonomik Koridorunun Güzergâhları



Kaynak: (Stratejikortak.com, 2016).

3.1.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC)

Avrasya'daki iki büyük güçten (diğeri Rusya) biri olan Çin, sadece Avrasya'daki hisselerden pay almakla kalmayıp aynı zamanda partner kazanma, güç oluşturma ve kıtadaki nüfuzunu genişletme gibi avantajları da elde etmek istemektedir. Bu açıdan Tek Yol Tek Kuşak girişimi, Çin'e; Güney Asya, Batı Asya, Ortadoğu ve Avrupa gibi Avrasya'nın diğer bölgelerindeki etki alanını daha da genişletme imkânı sağlamaktadır. Esteban ve Zhou'nun ifadesine göre, Çin'in Avrasya'daki tarihi rolü göz önüne alındığında, Antik İpek Yolu'nun Tek Yol Tek Kuşak girişimi aracılığıyla yeniden inşa edilmek istenmesinin amacı, Çin'in, Avrasya bölgesindeki jeopolitik çıkarlarını karşılamak ve büyük güç statüsünü yeniden kazanmak istemesinden kaynaklanmaktadır (Esteban ve Zhou, 2018: 491). Kuşak Yol girişiminin özel odağı düşünüldüğünde; jeopolitik boyut göz ardı edilmemelidir. Çünkü birbirine bağımlı ve bağlantılı bir Avrasya'nın ortaya çıkması, küresel siyaseti dönüştürebilecek bir potansiyele sahiptir. Çin'in Orta Asya'daki durumu ve Avrupa-Rusya ile olan bağlantıları bu açıdan kritik bir nitelik taşımaktadır. Bu yönden Çin, Orta Asya'nın enerji kaynaklarına ve bölgedeki tedarik yollarına erişim sağlama konusunda güçlü ve belirgin bir ilgiye sahiptir. Bununla birlikte, bölge giderek artan bir şekilde Çin menşeli ürünler için bir ihracat pazarı olarak tanımlanmaktadır.

Diğeryandan projenin önemi, Orta Asya'yı etki alanında tutan Rus nüfuzuna potansiyel bir karşılık vermesi ile ortaya çıkmaktadır. Örneğin; Avrupa Ekonomik Birliği (EEU) 2014 yılında Astana'da Avrasya entegrasyonunun Rusya için jeopolitik bir proje haline gelmesinden dolayı kurulmuştur. Rusya, bölgenin merkezini oluşturan enerji ve mineral kaynaklarını göz önünde bulundurarak Rusya'yı merkeze alan ve bölgedeki Avrupa ve Çin nüfuzuna karşı dengeleyici bir pozisyon için ekonomik bir blok oluşturmaktadır (Gallo, 2014: 1). Bununla birlikte Ploberger, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra bölgede hareket etmek için güçlü bir vurgu mevcut olmasına rağmen, Tek Yol Tek Kuşak girişiminin bölge üzerindeki olası etkisinin değerlendirilmesi konusunda, bölgenin eski Moskova yönelimli bağlantısının akılda tutulması konusundaki gerekliliğine vurgu yapmaktadır (Ploberger, 2017: 294-295). Başka bir deyişle hem Orta Asya- Rusya bağlarının hem de dış dünya ile Orta Asya'nın -yani Çin ve Avrupa'nın- yeniden tanımlanmasını içeren ikili bir entegrasyon süreci ayırt edilmelidir. Dolayısıyla Rusya'nın ve Çin'in Orta Asya'daki etkilerini arttırma

konusundaki ilgilerini ve bölge ile olan bağlantıları göz önünde bulundurularak, Rusya'nın EEU ve Tek Yol Tek Kuşak girişiminin ne ölçüde birbiriyle uyum sağlayacağı konusu tartışmalar arasındadır.

Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Doğu'da Çin ile Arap Yarımadasını içerisine alan Orta Asya ve Batı Asya arasındaki güzergâhı ifade etmektedir. Bu koridor on yedi Asya ülkesine kadar ulaşmakta ve Kuşak Yol girişiminin Avrupa'ya uzanan ikinci ayağını oluşturmaktadır. Orta-Batı Asya Ekonomik Koridoru, antik İpek Yolu güzergâhını takip eden bir dizi altyapı projesi ile Çin'i, Akdeniz ve Basra Körfezine bağlamayı amaçlamaktadır. 5 Haziran 2014'te Başkan Xi, enerji, altyapı, ticaret ve yatırımı birincil iş birliği alanı olarak kabul edilen bir "iş birliği ağı" kurmayı önermiştir (Decker, 2018: 10). Bu güzergâh, Çin'in Sincan Eyaletinden başlayıp, Orta Asya'yı (Kazakistan, Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Kırgızistan) içerisine alarak, İran, Suudi Arabistan ve Türkiye'yi bünyesinde barındırmaktadır. Proje temelinde kapsayıcılık, ortak yarar, barış ve kültürel entegrasyona dayalı yeni bir İpek Yolu üzerinde birlikte çalışmaya yönelik teşvikleri içermektedir. Proje kapsamında özellikle Türkiye'de pek çok altyapı ve lojistik altyapı faaliyetleri hayata geçirilmiş durumdadır. Kazakistan, Kara-Balta Rafinerisi tamamlanmış, Tacikistan Rogun, Rudaki, Lyahsh, Nurabad, Raşt ve Faizabadlı illerinden geçerek Türkmenistan'a ve buradan Çin'e uzanacak doğalgaz boru hattı çalışmaları da devam etmektedir (Genç, 2019: 28-29). Ayrıca Orta Asya'yı Orta Doğu'ya bağlayan bir demiryolu ve karayolu ağı da projeye dâhil edilmiştir.

Bu koridorun büyüklüğü ve kapsamı, CPEC ile karşılaştırıldığında, daha geniş ve iddialı görünmektedir. Bu nedenle koridor kapsamında pek çok sorun bulunmaktadır. Koridorda yer alan ülkeler arasındaki sosyal ve ekonomik eşitsizlik sorununun kaynağını derinleştirmektedir. Örneğin, koridorda yer alan Türkiye'nin 2016 yılındaki GSYH'si tahmini olarak dört Orta Asya ülkesinin toplamından üç kat daha büyüktür (Fulton, 2016: 46). Bu açıdan Çin ile koridor devletleri arasında var olan çeşitli kooperatif girişimleri ile bir dizi ortaklık söz konusu olmasına rağmen, bu koridorun başarıya ulaşması için gerekli altyapıya ve koordinasyona ihtiyaç bulunmaktadır.

Şekil 3.3: Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridorunun Güzergâhları



Kaynak: (Defenceturk.net, 2019).

3.1.4. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC)

Tıpkı CPEC’te olduğu gibi, Li Keqiang Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru için bir çerçeve sağlanmasında önemli bir rol üstlenmiştir. Mayıs 2013’te, Başbakan Li Keqiang, Hindistan’da yaptığı toplantıda girişimi önermiştir. Aynı yıl, Bangladeş- Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru için Ortak Çalışma Grubu, Çin’in Kunming kentinde toplanmış ve dâhil olan ülkeler ile iş birliği mekanizmaları konusunda kapsamlı bir fikir birliğine varılmıştır (Decker, 2018: 11). Bu koridor ile Çin’in güneybatısındaki Kunming kenti, Myanmar’ın Mandalay kenti, Bangladeş’in başkenti Dakka ve Hindistan’ın Batı Bengal Eyaletinin başkenti Kalküta arasında bağlantı yolları sağlanmaktadır (Genç, 2019: 29). Girişimin amacı ticaret, yatırım, altyapı, sermaye ve toplumlar arasındaki ilişkileri güçlendirmektir. Belirtilen alanlarda sağlanacak olan iş birliği, bölgenin kalkınmasına katkıda bulunurken, aynı zamanda projeye dâhil olan ülkeler arasındaki ilişkileri de güçlendirecektir (Gökten, 2019: 100). Diğer bir ifade ile bölgede hâkim olan sınır güvensizlikleri, ticari tarife

engelleri ve bölgesel yoksulluk gibi sorunlar bu koridor vasıtası ile çözüme kavuşturulmak istenmektedir.

Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridorunun geçmişi 1999 yılına kadar dayanmaktadır. Bu açıdan koridorun oluşturulma süreci, Yunnan Eyaletinin başkenti Kunming’de düzenlenen Çin, Hindistan, Myanmar ve Bangladeş arasındaki bölgesel iş birliği ve kalkınma konferansında kararlaştırılan ve bir Track-II etkinliği olan Kunming Girişiminden evrilmiştir. Fikir; mal, yatırım ve insanların akışını kolaylaştırmak amacıyla kara, demiryolu ve hava taşımacılığı bağlantıları geliştirerek Çin ve Hindistan arasındaki eski kara bağlantısını Bangladeş üzerinden yeniden kurma istediğinden çıkmıştır (Jingdong, 2016: 49). 2013 yılına gelindiğinde ise Çin ve Hindistan başbakanlarının ziyaretleri doğrultusunda girişimin, bir ekonomik koridor olarak hayata geçirilmesi kararı alınmıştır. Başka bir ifade ile Kunming girişimi fikri aslında İpek Yolu’nun modern versiyonu olarak nitelendirilmektedir. Kunming girişimi, 1999 yılında, BCIMEC bölgesinde ekonomik büyümeyi ve ticareti teşvik etme bağlamında bir platform oluşturmak amacıyla BCIM Bölgesel İş birliği Forumu’na dönüşmüştür. Ulaşım, enerji ve telekomünikasyon ağlarının bağlantıları ile bölge boyunca alanların ortak gelişimini teşvik edecek bir ekonomik koridor oluşturulması planlanmaktadır (Islam, Hossan ve Matin, 2015: 135). Belirtilen konular 2013 yılında BCIMEC’nin ortak çalışma grubu toplantısında tartışılmış ve ticaret, yatırım alanlarındaki ilişkilerin güçlendirilip etkinliğini arttırmak için girişimin bir üst düzeye taşınmasına karar verilmiştir. Bu açıdan 2013 yılında BCIMEC projesi, hem hükümetler arası ekonomik iş birliği hem de Tek Yol Tek Kuşak girişiminin ekonomik koridoru olarak adlandırılmıştır.

Bölgenin, iş birliği temelini oluşturacak belirli özellikleri bulunmaktadır. Bunlardan ilki BCIMEC bölgesi, Çin, Güneydoğu Asya ve Güney Asya pazarlarını birbirine bağlayan bir kavşak görevi görmektedir. İkincisi, alt bölge zayıf altyapıya sahip olmasına rağmen zengin doğal kaynaklarının bulunmasından dolayı büyük bir potansiyele sahiptir. Üçüncüsü, alt bölge küresel pazarlardan izole edilmiş bir konumdadır ve görece yoksulluk, bölgenin karakterini oluşturmaktadır (ORF, 2017). Son olarak bölgedeki ülkelerin çoğu, küresel ekonomiye entegre olmak amacıyla bölgesel ve alt-bölgesel faaliyetlere aktif olarak katılma isteğindedir. Bu açıdan bölge

içerisinde gerçekleştirilecek olan altyapı çalışmaları ve iş birlikleri bölgedeki yoksulluğu azaltmanın yanı sıra Asya pazarlarını birbirine bağlayacaktır.

BCIMEC Ekonomik Koridoru, bünyesinde bulunan ülkelere politik ve ekonomik olarak pek çok fırsat sağlamaktadır. Özellikle Bangladeş ve Myanmar için ağırlıklı ekonomik fırsatlar sunmasının yanında dış kaynaklara gereksinimi olan ülkelere de önemli sermaye yatırımları sağlamaktadır (Gökten, 2019: 105). Bunun dışında sosyal, kültürel ve çevresel konuların çözümleri de koridora dâhil edilmiştir.

Koridor, antik İpek Yolu'nun ticaret rotasını tekrar canlandırarak Çin ve Hindistan arasındaki en kısa yolu sağlamaya çalışmaktadır. Koridor sadece altyapı faaliyetlerini birbirine bağlayan fiziksel bağlantıya odaklanmamakta aynı zamanda dijital bağlantıyı da vurgulayarak ürün, hizmet ve ticaretin önündeki engelleri kaldırmayı da amaçlamaktadır (Karim ve Islam, 2018: 289). Bu açıdan BCIMEC Ekonomik Koridoru hem bölge ülkelerine hem de uluslararası ekonomi politığe katkı sağlayacak bir dizi özelliği bünyesinde barındırmaktadır.

Diğer yandan koridordaki en dikkat çekici ve kritik partner Hindistan olarak nitelendirilmektedir. Ploberger, Hindistan'ın Güney Asya'nın ötesinde kendi jeopolitik emellerini barındırdığı için özel bir durumu olduğunu ve ABD ile ilişkilerini geliştirerek, ASEAN'a üye devletlerin belli bir kısmı (Tayland, Myanmar, Endonezya gibi) ile iş birliği içerisinde olduğunu belirtmektedir (Ploberger, 2017: 300). Öte yandan Hindistan'ın Tek Yol Tek Kuşak girişimindeki konumu değerlendirilirken, Hindistan'ın birincil güvenlik sorunlarının Güney Asya'da bulunduğunu hatırlamak gerekmektedir. Bu nedenle, Hindistan'ın ulusal çıkarları öncelikle Güney Asya'daki istikrarlı ve güvenli bir ortamla bağlantılıdır. Fakat yine de koridorun Hindistan açısından vaat ettiği avantajlar bulunmakta ve Doğu Hindistan bölgesinin kalkınmasına destek sağlayabilecek iş birlikleri gündemdedir.

Başka bir ifade ile BCIMEC'in Çin için önemi oldukça büyüktür. Öyle ki Çin için ilk fırsat alanı Hindistan ile olan pazar ve ticaret hacmidir. Hindistan ve Çin arasındaki ticaret potansiyeli üzerinde -jeopolitik ve rekabetten kaynaklanan kaygılardan dolayı- yeteri kadar durulmasa da ikili arasındaki iş birliğinin sağlanabileceği alanlar bulunmaktadır. Örneğin bilişim sektörü ve bankacılık alanlarında ikili arasında bir iş birliği sağlanmıştır (Gökten, 2019: 106). Öte yandan Çin için koridorun önemi pazar hacmi ve ticaretin yanı sıra jeostratejik öğelere de

dayanmaktadır. Çünkü bölge enerji kaynakları açısından önemli bir potansiyele sahiptir ve –dünyanın en büyük enerji ithalatçısı olmasından dolayı- Çin, enerji tedarikini güvence altına alması bakımından bu koridora büyük bir önem atfetmektedir.

Kazan-kazan ilişkisine iyi bir örnek oluşturan BCIMEC Ekonomik Koridoru, Çin'in enerji tedarikini karşılarken, enerji kıtlığı yaşayan Bangladeş'e yapılacak olan ihracat faaliyetleri de temel bir motivasyon kaynağı oluşturacaktır (Karim ve Islam, 2018: 294). Diğer yandan koridor Myanmar için de önemli fırsatlar sunmaktadır. Öyle ki Myanmar, bünyesinde bulundurduğu yenilenebilir enerji kaynakları, ülkenin stratejik ve coğrafi konumu dolayısıyla koridor için kilit bir öneme sahiptir (Gökten, 2019: 106). Bu açıdan doğal kaynaklarını işleyebilecek altyapıya ve ekonomiye sahip olmayan Myanmar, koridordaki partnerlerinin desteği ile potansiyelini değerlendirebileceği ve geliştirebileceği bir faaliyet alanı oluşturabilecektir.

Şekil 3.4: Çin-Hindistan-Bangladeş-Myanmar Ekonomik Koridorunun Güzergâhı



Kaynak: (Nutuk Dergisi, 2018)

Sonuç olarak Hindistan-Çin-Myanmar-Bangladeş ekonomik koridoru pek çok sektöre önemli faydalar sağlayacak olmasının yanı sıra Bangladeş ve Myanmar gibi yoksul ülkeler için de istihdam, teknoloji transferi ve ihracat kazancı sağlayacaktır. Öte yandan Güneybatı Çin, Kuzeydoğu Hindistan, Bangladeş ve Myanmar arasında yapılacak olan tamamlayıcı altyapı çalışmaları ile bölgede önemli bir boyutta büyüme oranı elde edilecektir.

3.1.5. Çin-Moğolistan- Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)

Asya Pasifik bölgesinde, Asya Kalkınma Bankası'nın desteğiyle bölgesel koridorlar geliştirilmektedir. Bu açıdan Avrasya iş birliğinin geliştirilmesi ve bölgenin partner ülkeleriyle koridorların oluşturulması hem Çin hem de Rusya açısından büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda, bölgenin üç lider partnerleri tarafından onaylanan uluslararası bir ekonomik koridor olan Çin-Moğolistan-Rusya iş birliği stratejik bir öneme sahiptir. CMREC ekonomik koridoru, bölgesel kalkınma stratejisi yaratmasının yanı sıra, Çin'in Tek Yol Tek Kuşak girişimi, Moğolistan'ın "Bozkır Yolu" ve Rusya'nın Avrasya ekonomi birliği kurma hedefleri ile de uyumaktadır (Dondokov, 2018: 2). Koridor bu açıdan ekonomik iş birliğini pekiştirmenin yanı sıra uyumlu diyaloglar ile medeniyetler arası bir köprü görevi de görmektedir.

11 Eylül 2014 tarihinde Tacikistan'ın başkenti Duşanbe'de düzenlenen Çin-Rusya-Moğolistan Zirvesi'nde Başkan Xi Jinping, ekonomik koridor inşa etmeyi ve iş birliği içerisinde bulunmayı önermiştir (Genç, 2019: 30). Koridor, Rusya devlet başkanı Vladimir Putin ve Moğolistan devlet başkanı Tsakhiagiin Elbegdorj tarafından memnuniyetle karşılanmış ve projenin hazırlıklarına başlanma kararı alınmıştır.

Projenin hem Rusya hem de Moğolistan tarafından memnuniyetle karşılanmasının nedenlerinden biri, iki ülkenin ekonomik ve stratejik gereksinimlerini karşılayacak olmasıdır. APEC 2012'den bu yana Rusya, ulusal ekonomik kalkınma stratejilerini Asya Pasifik bölgesine çevirmiştir. Diğer yandan Moğolistan'ın iki ülke arasındaki ilişkilerini geliştirmesi, ekonomik ve stratejik hedeflerini beslemektedir (X. ve S, Zhang, 2017: 162). Dolayısıyla, CMREC Ekonomik Koridoru, partner ülkelerin çıkarlarını karşılaması sebebiyle büyük önem taşımaktadır. Koridor kapsamında gerçekleştirilecek olan demiryolu ve karayolu gibi altyapı çalışmaları ülkeler arasındaki bağlantıyı kuvvetlendirecek, transit taşımacılık teşvik edilecek ve ticari iş

birliğini kuvvetlendirecektir. Bu açıdan koridorun ehemmiyeti sadece üç partner ülkenin kalkınmasına yönelik değil, aynı zamanda Doğu Asya ülkelerini de kapsamaktadır.

Öte yandan koridor, Çin'in kuzeyindeki Pekin- Tianjin- Hebei üçgeninden başlayarak Hohhot üzerinden Rusya, Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin'den geçerek, Çin'in Manzhouli şehrinde Rusya'nın Chita şehrine kadar uzanan iki temel güzergâhı kapsamaktadır (Taldybayeva, 2019). Bu güzergâh, ulaşım altyapısının geliştirilmesi, sanayi ve yatırım alanlarında iş birliğinin artırılması, ticari-ekonomik ortaklığın sağlanması, insani etkileşim ve çevre koruma alanında ortaklık sağlanması gibi birliktelikleri öngörmektedir (Genç, 2019: 30). Başka bir ifade ile program ticareti arttırmayı, ürünlerin pazarlara kolay bir şekilde dağılımını sağlamayı, sınır ötesi taşımacılığın kolaylaştırılmasını sağlayan otoyol, demiryolu ve transit taşımacılığın geliştirilmesini amaçlamaktadır. Bunun yanı sıra enerji, turizm, eğitim, teknik-bilimsel, tarım, çevre ve toplumsal alanlardaki iş birliğinin de genişletilmesini kapsamaktadır.

Diğer yandan Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridorunun uygulanması ve projelerin hayata geçirilmesi konusunda bazı zorluklar bulunmaktadır. Öyle ki herhangi bir ülkede, devlet, kamu ve özel kuruluşlar arasında iş birliği her zaman tam anlamıyla uygulanamamaktadır. Bu açıdan bu iş birliği koordinasyonunu uluslararası ortamda gerçekleştirmek daha zor bir süreçtir (Dondokov, 2018: 3). Partner ülkelerin her birinin kalkınma hedefleri, devlet yapılanması, ekonomik potansiyelleri ve toplumsal karakterleri birbirinden oldukça farklıdır. Dolayısıyla, iş birliği ve bağlantı faaliyetleri hedeflerini tam anlamıyla gerçekleştirmek, partner ülkeler için zorlu bir sürece işaret etmektedir. Öte yandan koridor, ulaştırma altyapısından insani iş birliğine kadar pek çok alanı kapsamaktadır. Bütün bu program ve projelerin hayata geçirilme süreci uzun ve karmaşık bir denkleme oluşturmaktadır.

3.1.6. Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)

Merkezi bir Tek Yol Tek Kuşak ekonomik koridoru olan Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Atlantik ve Pasifik arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır. İkinci köprü olarak da bilinen NELBEC, Çin'in kıyı kentleri Lianyungang ve Rizhao'dan, Hollanda'nın

Rotterdam ve Belçika'nın Anvers kentine kadar ulaşmaktadır (Sarwar, 2018: 136). 11.800 kilometrelik bir demiryolu bağlantısı ile Kazakistan, Rusya, Belarus, Polonya ve Almanya üzerinden geçen koridor, otuzdan fazla ülkeyi kapsamaktadır.

Stratejik olarak Yeni Avrasya Kara Köprüsü üzerinde bulunan Çin-Avrupa ticaretinde kullanılacak olan demiryolu güzergâhı, Belarus'tan geçerek, yaklaşık on yedi gün süren yükün Kazakistan, Rusya, Belarus ve Polonya üzerinden Çin ve Almanya arasında çok daha hızlı bir şekilde taşınmasını sağlamaktadır (HKDTC, 2018). Bu açıdan koridor, Avrasya ve Avrupa arasındaki bağlantıyı kuvvetlendirmektedir. Öyle ki koridor, mevcut demiryolu hatlarını iyileştirerek Avrasya'nın az gelişmiş bölgelerini Avrupa kıtasına bağlayarak karşılıklı ticareti kolaylaştırmayı amaçlamaktadır.

Diğer yandan demiryolunun başladığı Jiangsu, dünyanın en büyük konteyner limanına ev sahipliği yaparken, koridorun diğer ucunda bulunan Rotterdam, Avrupa'nın en büyük limanı konumundadır. Bu iki merkez arasındaki ticaret genellikle deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir (Decker, 2018: 10). Dolayısıyla NELBEC Ekonomik Koridoru deniz ticaretini tamamlayıcı bir görev görmesinin yanı sıra, alternatif bir güzergâh sunmayı da amaçlamaktadır. Başka bir ifade ile NELBEC, Tek Yol Tek Kuşak girişimi kapsamındaki diğer ekonomik koridorlar ile karşılaştırıldığında, Avrupa kıtasını kapsamamasından dolayı oldukça önemli bir konumdadır. Dolayısıyla bu rotadaki yatırımın temel amacı, Çin ve Avrupa arasındaki ticaret mallarının daha hızlı taşınmasını sağlayacak olan mevcut altyapıyı iyileştirmektir.

3.1.7. Deniz İpek Yolu Girişimi

Çin'in Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu projesi, Kuşak Yol girişiminin deniz ayağını oluşturmaktadır. Güzergâh, Çin'i, Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu üzerinden Avrupa ve Pasifik Okyanusuna bağlamaktadır. Rotanın ana hedeflerinden biri, bölgeler arasında sadece ekonomik bağlantıları değil, aynı zamanda sosyal ve güvenlik alanındaki faaliyetlerin de entegrasyonunu sağlamaktır. Proje kapsamında mal, teknoloji ve insan akışını kolaylaştırmak için yeni limanlar ve nakliye altyapıları oluşturulmuştur. Pek çok alanda iş birliği öngören proje, girişime dahil olan partner

devletlerin aktif katılımını sağlayarak bütünleştirici bir proje olma gayesini taşımaktadır.

Proje, ekonomik anlamda Çin ile Asya'daki kıyı devletler arasında daha fazla ticaret alanı oluşturma fırsatı yaratmaktadır. Stratejik olarak en önemli hedeflerden biri, Hint ve Batı Pasifik Okyanuslarında bir deniz ağı oluşturarak Çin'in ana kaynak bağlantılarına olan erişimini arttırmaktır (Len, 2015: 7). Başka bir deyişle belirtilen altyapı yatırımları Çin'in deniz aşırı kaynaklara erişiminin sağlanmasını amaçlamaktadır. Örneğin, Güneydoğu Asya'da, Çin tarafından finanse edilen ve Myanmar'ın batı kıyısında yer alan 2,5 milyar ABD doları değerindeki su limanı ve boru hattı projesi 2015'te faaliyete geçirilmiş ve bu enerji koridoru ile Çin, Orta Doğu petrol ithalatını -Malacca Boğazını atlayarak- gerçekleştirmektedir (Len, 2015: 7). Dolayısıyla Çin'in Ortadoğu'ya erişimini sağlayan liman ve boru hattı altyapı projeleri, Çin'e petrol ithalatı için en kısa ve güvenli yolu sağlamaktadır.

Yaygın olarak araştırmacılar, girişimin ekonomik kaygılar çerçevesinde ortaya çıktığını ve Çin merkezli bir uluslararası pazar yaratılmak istendiğini ifade etmektedir. Bu açıdan Len; Deniz İpek Yolu'nun, Çin'in Asya'daki liderlik statüsünü pekiştirmesi, yüzyıllık rüyanın gerçekleştirilmesi ve Güney Çin Denizindeki kontrolü tekrar sağlamak istemesinden dolayı ortaya çıkmış bir girişim olduğunu ifade etmektedir (Len, 2015: 7). Buna karşılık, Çin Dışişleri Bakanlığı, Deniz İpek Yolu'nun ekonomik iş birliğini güçlendiren, bağlantıları iyileştiren, ticari yatırımları teşvik eden ve toplumsal kalkınmayı destekleyen bir girişim olduğunu belirtmektedir (Blanchard, 2016: 249). Benzer şekilde Çin Komünist Partisi de Deniz İpek Yolu'nun, ulusal ekonomik refah, bölgesel iş birliği ve kalkınmayı teşvik edecek olmasının yanı sıra küresel serbest ticareti ve liberal dünya ekonomisine katkıda bulunacağını ifade etmektedir (NDRC, 2015). Konu ile ilgili diğer temsilciler, Deniz İpek Yolu girişiminin stratejik ve politik etkilerine değinmektedir. Öyle ki Brahma Chellaney, Deniz İpek Yolu'nun denizcilik faaliyetleri ekseninde, Çin'in içerisinde bulunduğu statükoyu yeniden revize etme niyetinde olduğunu ve yapılan yatırım ve altyapı faaliyetleri ile Asya'da Çin merkezli bir yapılanma oluşturmak istediğini belirtmektedir (Project Syndicate, 2016). Bu perspektifin aksine Çinli araştırmacı ve liderler, Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu girişiminin partner ülkelerle birlikte ortak çıkar, ortak sorumluluklar, ortak bir gelecek ve siyasi karşılıklı güven

çerçevesinde oluşturulduğunu ve nitekim ekonomik entegrasyon, kültürel kapsayıcılık, dostane iş birliği ruhunu geliştirecek olan ortak kalkınma ve refah inşa edildiğini belirtmektedir (Blanchard, 2016: 251). Başka bir ifade ile Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu açıklık, kapsayıcılık, iş birliği, dayanışma ve koordinasyona dayalı bir girişim olmasının yanında küresel ekonominin entegrasyonuna dayalı bir dizi liberal unsuru da yansıtmaktadır.

Kuşak Yol Girişimi, gelişmiş küresel bağlantıları, genişletilmiş üretim ve ticaret zincirleri ile uzun vadeyi kapsayan bir Çin vizyonudur. Buna ek, girişimin deniz yolu ayağını oluşturan Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu, liman inşaatı, Özel Ekonomik Bölge (SEZ) ve liman sanayi parklarının geliştirilmesi yoluyla bir liman ağı oluşturma konusuna odaklanmaktadır. Bu yolla, karasal tamamlayıcısına paralel olarak, Kuşak Yol girişimi, Asya, Afrika ve Akdeniz’de ekonomik olarak heterojen bir yapılanmaya sahip olan bölgelerdeki istikrarı sağlamayı hedeflemektedir. Öyle ki, Kuşak Yol girişimine, 90 ülke ve pek çok (Birleşmiş Milletler dâhil olmak üzere) uluslararası kuruluş katılım göstermiştir (Ghiasy, Su ve Saalman, 2018: 2). Diğer yandan, girişim ilk açıklandığı yıllarda öncelik sadece ASEAN ülkelerine verilmişken, ilerleyen süreçte Güney Pasifik, Akdeniz ve Atlantik bölgeleri de projeye dâhil edilmiştir. Ayrıca 10 Haziran 2017’de Çin, Kuzey Kutup Okyanusu’nu “Polar İpek Yolu” olarak tanımlanan koridoru da dâhil ederek erişim bağlantılarını arttırmıştır. Dolayısıyla girişime üçüncü bir koridor eklenmiş ve bu yeni koridor “Kutup İpek Yolu” olarak adlandırılmıştır (Genç, 2019: 33). Kısacası Girişim, genel hatlarıyla üç ana güzergâha sahiptir. İlk koridor, Çin ve Hindçini Yarımadası ekonomik koridoru ile bağlantı kurup, Güney Çin Denizinden Batı’ya ve Hint Okyanusuna ulaşmaktadır. İkinci koridor, Güney Çin Denizinden güneye uzanıp, Pasifik Okyanusu, Okyanusya ve Güney Pasifik Ekonomik Koridoru proje kapsamında yer almaktadır. Üçüncü koridor ise Avrupa ile Arktik Okyanusu ile bağlantıyı sağlamaktadır (Genç, 2019: 33). Deniz İpek Yolu, Güney Çin Denizi üzerinden Güneydoğu Asya’ya ve sonrasında Malacca Boğazı, Hint Okyanusu, Arap Denizi, Akdeniz ve Avrupa arasındaki deniz bağlantısını kapsayan küresel ölçekte bir proje olarak nitelendirilmektedir. Dolayısıyla bu genişletilmiş coğrafi kapsam, Çin’e ve girişime dahil olan partner devletlere önemli bir “stratejik denizcilik” faaliyet alanı sunmaktadır.

Coğrafi kapsamın genişlemesinin yanı sıra Girişim, stratejik bir evrim süreci yaşamıştır. Öyle ki, uyarlanabilir ve gelişmiş bir proje olan Deniz İpek Yolu, Çin'in ulusal gücünü arttıran ve temel çıkarlarına hizmet eden stratejik fırsatları da bünyesinde barındırmaktadır. Özellikle 2017 yılında Çin'in gayri safi yurtiçi hasılasının yüzde 9,4 oranında katkıda bulunan Deniz İpek Yolu, gelişim sürecini ilerleterek Çin'in ekonomik büyümesini sürdürmesine yardımcı olmaktadır (Ghiasy, Su ve Saalman, 2018: 3). Bu açıdan belirtilen değişim Çin için oldukça büyük bir öneme sahiptir, çünkü karayolu üzerinden yapılan genişletilmiş yatırım ve iş birlikleri yetersiz kalmaktadır. Başka bir ifade ile ABD ve Avrupa'nın aksine Çin, yeterli bir deniz ağına sahip değildir. Bununla birlikte Doğu Çin Denizi konusundaki anlaşmazlıklar ve ABD'nin Doğu Asya'ya yönelik stratejik hamleleri Çin'i denizcilik faaliyetlerini güvence altına almasına ve konu ile ilgili faaliyetlerini arttırmasına neden olmuştur. Dolayısıyla Deniz İpek Yolu projesi Çin'in, jeostratejik ve ekonomik hedeflerine ulaşması yönündeki en önemli aracıdır.

Şekil 3.5: Deniz İpek Yolunun Güzergâhları



Kaynak: (Researchgate.net 2018).

Genel anlamda Çin'in temel çıkarları şu şekilde sıralanabilir: Siyasi sistemin ve devletin güvenliği, toprak bütünlüğü ve devlet egemenliği, sürdürülebilir ekonomik gelişme, bölgesel bütünlük, halkın refahı, sosyal kalkınma ve devletin sürdürülebilir güvenlik statüsü. Bunun yanında devlet egemenliği, toprak bütünlüğü, rejim istikrarı

ve sürdürülebilir ekonomik-sosyal kalkınma Çin'in temel çıkarlarının bir bileşenini oluşturmaktadır. Bunlar aynı zamanda Çin'in oluşturulması hedeflenen denizcilik ağları ve ekonomik koridorlar içinde temel yörüngeyi oluşturmaktadır. Bununla ilgili bir diğer bağlantıda Çin'in enerji güvenliği ile ilgilidir. 2017 yılında Çin, dünyanın en büyük ham petrol ithalatçısı olarak ABD'yi geçmiştir. Tahminlere göre 2035 yılına gelindiğinde, Çin'in ihtiyaç taleplerini karşılaması için petrolünün yaklaşık %80'ini ithal etmesi gerekecektir (Ghiasy, Su ve Saalman, 2018: 7). Bu açıdan Çin, büyük ölçüde Ortadoğu ve Afrika'ya petrol ithalatı dolayısıyla bağımlı hale gelmektedir. Transit güzergâhlarının tümü Güney Çin Denizi üzerinden Malakka Boğazından geçmektedir. Belirtilen noktalarda meydana gelebilecek herhangi bir tıkanma, Çin'in enerji güvenliğine karşı bir tehdit oluşturmaktadır. Çin'in bu tehdidi hafifletmek adına önlemler aldığı ileri sürülmektedir. Bu duruma kanıt olarak Ghiasy, Su ve Saalman, Çin'in Kyaukpyu limanından Kunming'e uzanan Çin-Myanmar doğalgaz ve petrol boru hatlarını geliştirme faaliyetlerini göstermektedir (Ghiasy, Su ve Saalman, 2018: 7). Dolayısıyla faaliyete geçirilen bu boru hattının hedefi, Çin'in Güney Doğu Asya boğazlarına olan bağımlılığını azaltmaktır.

Ayrıca yukarıda belirtildiği gibi Çin, büyük ölçüde Basra Körfezi'ne enerji ithalatı açısından bağımlıdır. Dolayısıyla Yeni Avrasya Kara Köprüsü ve Çin-Orta-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Rusya ve Orta Asya ülkeleri ile daha kuvvetli enerji ortaklığı kurmasına vesile olmaktadır. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, Çin'in Basra Körfezi ve Afrika'dan gaz-petrol boru hatları yoluyla enerji ithalatını kolaylaştırmakta ve ABD'nin üzerinde büyük bir etkiye sahip olduğu Malakka Boğazına olan bağımlılığını azaltmaktadır. Öte yandan İpek Yolu Kara Güzergâhları, Pekin'in kıtadaki jeopolitik etkisini genişletmesine yardımcı olmaktadır. Karşılıklı bağımlılığı arttıran bölgesel bağlantılar ve çok taraflı iş birlikleri, Çin'e sadece Avrasya ortaklıkları üzerindeki gücünü ve nüfuzunu arttırmakla kalmayıp aynı zamanda stratejik iç bölgeler ve jeopolitik alanların da genişletilmesini sağlamaktadır. Son olarak Deniz İpek Yolu, deniz güvenliğini arttırmakta ve deniz ağları vesilesiyle Çin'in deniz gücünü inşa etmesine ve Hint Okyanusundaki nüfuzunu arttırmasına yardımcı olmaktadır. Örneğin Çin'in Hambantota Limanı (Sri Lanka), Gwadar Limanı (Pakistan) ve Kyaukpyu Limanı (Myanmar) üzerine yapmış olduğu yatırım, Pekin'in Hint Okyanusundaki

deniz gücünü arttırmakta, ticaret ve enerji güzergâhlarının da güvenliğini sağlamaktadır (Zhou ve Esteban, 2018: 492).

Çin, projeye dahil olan partner devletler ile özellikle liman projeleri vasıtasıyla deniz ağlarını geliştirme hususuna büyük önem vermektedir. Bu duruma örnek olarak Pire Limanı verilebilir. Öyle ki Deniz İpek Yolu'nun Avrupa ayağını oluşturan ve önemli bir ticaret merkezi olan Pire Limanı inşası, koridor için oldukça önem arz etmektedir. Pire Limanı dışında Belçika, Hollanda, Malta, Polonya, Sri Lanka, Pakistan ve Mısır gibi Asya-Avrupa denizcilik koridorunda yer alan ülkelerde de bir dizi altyapı projesi yürütülmektedir (Changming ve Yılmaz, 2018: 257). Öte yandan, denizcilik faaliyetlerinin gelişimi limanlardan iç bölgelere doğru demiryolu ve karayolu bağlantıları ile de kuvvetlendirilmektedir. Dolayısıyla Kuşak Yol girişimi, kara ve deniz yolları bağlantıları ile güçlü bir altyapı faaliyet zinciri ortaya koymaktadır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM:

4. TEK YOL TEK KUŞAK GİRİŞİMİ VE DOĞU AKDENİZ: ÇİN-AB İŞBİRLİĞİ

Genel kaniya göre Çin, ortaya koymuş olduğu ekonomik koridorlar ve işbirliği çerçevesi vasıtasıyla, Asya ve Doğu Akdeniz ülkeleri üzerinde ekonomik bir hegemonya kurmaktadır. Büyük altyapı projelerine ayrılan bütçe her geçen gün artış göstermekte ve partner ülkelerin bu projelere katılımı da sürekli olarak artmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde Çin'in Doğu Akdeniz'deki stratejik ilgi alanları ve faaliyetleri irdelenirken, bölgedeki jeopolitik gelişmelerle de –özellikle AB- nasıl ilişkili olduğu ifade edilecektir.

Doğu Akdeniz bölgesi Asya, Afrika ve Avrupa kıtalarının kesişim noktasında yer almaktadır. Merkezi konumu, enerji kaynakları ve Süveyş Kanalı'ndan geçen büyük uluslararası lojistik güzergâhların buluşma noktası olarak bölge, küresel güçler için de bir cazibe noktası haline gelmiştir. Diğer yandan bölge de meydana gelen jeopolitik gelişmeler, küresel istikrarı etkilemekte ve büyük güçlerin bölgeye yönelmesine neden olmaktadır. ABD, Çin, Rusya ve AB (daha öncesinde Birleşik Krallık ve Fransa) Doğu Akdeniz'deki başat güçler olarak ifade edilmektedir. Diğer yandan küresel denklemlerde meydana gelen değişimler, bölgenin jeopolitik durumunu değiştirip, dönüştürmektedir.

Yaycı'nın ifadesine göre ise Doğu Akdeniz, Tunus'taki Bon Burnu ile İtalya'ya bağlı Sicilya Adası'nın batıya uzanan ucundaki Lilibeo Burnu arasında çizilen hattın doğusuna işaret etmektedir (Yaycı, 2020: 17). Bu çerçeveye ek olarak Doğu Akdeniz; İtalya, Slovenya, Yunanistan, Bosna-Hersek, Libya, Mısır, Hırvatistan, Karadağ, Türkiye, Suriye, Lübnan, Arnavutluk, İsrail, Filistin ve Tunus kıyılarını bünyesinde barındırmaktadır. Dolayısıyla bölgenin coğrafi konumu oldukça geniş ve önemli bir niteliğe sahiptir.

Bölgenin coğrafi konumu yanında tarihsel önemi de bulunmaktadır. Tarihin pek çok diliminde savaflara sahne olan Doğu Akdeniz, pek çok araştırmacı için “*Verimli Hilal*” olarak nitelendirilmektedir (Yaycı, 2020: 17). Mısır, Mezopotamya ve Anadolu medeniyetlerine ev sahipliği yapan bölge, tarih boyunca pek çok uygarlığın

da hedefi haline gelmiştir. Başka bir ifade ile tarihin pek çok uygarlığı bölgeyi fethetmek için çabalamış ve bölgenin verimli topraklarından faydalanmak istemiştir. Bu nedenle bölgeye doğru oluşan akımlar, dünya tarihinde Doğu Akdeniz'i her daim önemli kılmıştır.

Doğu Akdeniz tarihin her döneminde imparatorlukların ve devletlerin cazibe noktası olarak nitelendirilmiştir. Örneğin; Büyük İskender'in kurmuş olduğu imparatorluk ile Doğu-Roma Bizans İmparatorluğu'nun merkezi konumlanması Doğu Akdeniz idi. Bizans İmparatorluğu, İslamiyet'in doğuşuna kadar bölgenin hâkimiyetini elinde bulundurmuş ve bölgeye bizim deniz anlamına gelen "*Mare Nostrum*" ismini vermiştir (Küçükcuray, 2019: 5). Bizans İmparatorluğu'ndan sonra Osmanlı'da Akdeniz'e büyük önem atfetmiştir. Özellikle on beşinci yüzyıldan sonra denizcilik faaliyetlerinde adından sıkça bahsettiren Osmanlı, Barbaros Hayreddin Paşa'nın deyişi ile "*Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur*" felsefesi ile Akdeniz'de varlığını hissettirmiştir. Diğer yandan tahta geçen her Osmanlı padişahı Akdeniz'e büyük önem vermiş ve verilen bu önem neticesinde Kanuni Sultan Süleyman, Akdeniz'e tamamen hâkim olmuştur (Yaycı, 2020: 18). Osmanlı devletinin hâkimiyeti on dokuzuncu yüzyıla kadar sürmüş, daha sonrasında değişen dünya düzeni, Akdeniz bölgesindeki hâkimiyet mücadelesini de farklı bir boyuta taşımıştır. Dolayısıyla yüzyıllar boyu dünya ve Avrupa ticaretinin ana noktası olan bölge, yirminci yüzyılda petrolün önem kazanması ile enerji açısından da bir kavşak noktası haline gelmiştir (Kesgin, 2018: 83). Öyle ki ABD Jeoloji Araştırmaları Merkezinin yayınlamış olduğu raporlarda Filistin, İsrail, Lübnan, Suriye, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY)'ni kapsayan Levant Havzasında yaklaşık olarak 1,7 milyar varil petrol rezervleri ve 3,45 trilyon metreküp doğalgaz rezervi bulunduğu ortaya çıkmıştır. Öte yandan Nil Havzasında 1,8 milyar varil çıkarılabilir petrol rezervi ve 6 milyar varil sıkıştırılabilir doğalgaz bulunmaktadır (USGS, 2010). Dolayısıyla bölge, yeni keşfedilen enerji kaynakları ile bir ticaret merkezi olmasının yanı sıra enerji kavşağı olma potansiyeline de sahiptir.

Günümüzde ise doğu ve batı arasında bir kanal görevi gören Akdeniz; ABD, Rusya, AB, Çin, İsrail gibi küresel güçlerin hedefi konumundadır. Nitekim Doğu Akdeniz, Türkiye ve Suriye üzerinden Anadolu ve Yakınoğu'ya, Süveyş Kanalı

vasıtasıyla da Arap Yarımadasına ve Basra Körfezine ulaşmaktadır. Dolayısıyla bu düğüm noktalarına kıyısı olan ve bu noktalardan hem ticari hem de enerji kaynağı bakımından bağımlı olan devletlerin bölgeye olan ilgisi her geçen gün daha da artmaktadır.

Yaycı'nın ifadesine göre Doğu Akdeniz bölgesinde yaşayan topluluklardan, belirtilen bölgelere hâkim olma kabiliyetine sahip olmayan devletler bile bu mücadeleye –başka bir gücün iradesi ile- dâhil olmaktadır (Yaycı, 2020: 21). Diğer bir ifade ile küresel güçler, bölgeye ve kaynaklara doğrudan erişmek yerine bölgesel devletleri aracı tutarak bölgesel düzenlemeler yapmaktadır.

Kedikli ve Deniz'e göre ise Akdeniz'in önemi, büyük güçleri besleyen enerji kaynaklarının bulunmasından kaynaklanmaktadır (Kedikli ve Deniz, 2015: 401). Dolayısıyla bölge özellikle Soğuk Savaş sonrasında büyük önem kazanarak, kaynaklara erişim sağlama ve kaynakların taşınması için gerekli güzergâhlar sağlama konusunda kilit bir etkiye sahip olmuştur. Diğer yandan istikrarsızlık, yasadışı göç, uyuşturucu kaçakçılığı ve terörizm gibi faktörlerden mustarip olan bölgenin güvenliği, özellikle Avrupa ve bölge ülkeleri için oldukça önem arz etmektedir. Bu durum Soğuk Savaş'tan günümüze kadar sürüp gitmektedir.

Doğu Akdeniz yukarıda da belirtildiği üzere tarihin her döneminde önemli bir bölge görüntüsü çizmiştir. Fakat bölge, özellikle Soğuk Savaş'tan sonra çok daha farklı bir görüntü kazanarak, bölgesel dinamiklerde ve konumlanmalarda değişime sebebiyet vermiştir.

Bu süreçte ilk olarak Arap Baharı ve onun ertesinde gelişen olaylar, bölgede bir takım istikrarsızlığa zemin hazırlamıştır. Özellikle Suriye'deki iç savaş, ülkeyi bölgesel bir güç olmaktan çıkarıp, bir savaş bölgesi haline getirmiştir. İkincisi bölge ülkeleri arasındaki ilişkiler boyut değiştirmiştir. 2014'te İsrail ve Hamas arasında meydana gelen Gazze Savaşı sadece İsrail-Filistin ilişkilerini etkilemekle kalmamış aynı zamanda İsrail'in küreseldeki ve bölgedeki ülkelerle olan ilişkisi de olumsuz etkilenmiştir. Bu duruma en iyi örnek olarak Mavi Marmara olayları verilebilir. İsrail tarafından abluka altında tutulan Gazze Şeridi'ne insani yardım götürmek üzere yola çıkan Gazze Yardım Filosuna yönelik İsrail'in silahlı saldırısı neticesinde, dokuz Türk

vatandaşı hayatını kaybetmiştir. Bununla beraber en yakın sahil noktasına 72 mil, İsrail'in uyguladığı deniz abluka sahasına da 64 mil uzakta uluslararası sularda gerçekleştirilen bu saldırı, uluslararası hukuk açısından da pek çok sorunu da beraberinde getirmiştir (Topal, 2013: 103). Üçüncüsü değişen küresel dinamikler nedeniyle bölgede bulunan büyük güçlerin de konumlanmaları değişim göstermektedir. Örneğin Ukrayna'daki iç savaş nedeniyle AB-ABD ve Rusya arasında vuku bulan gerginlikler, Suriye krizinde aktörlerin iş birliği yapma alanını sınırlandırmıştır (Putten, 2016: 337). Öte yandan uzun vadeli bir sürecin parçası olarak, bu durum büyük güçlerin bölgesel düzeni sağlama konusundaki kabiliyetlerini de olumsuz yönde etkilemektedir.

Belirtilenlere ek olarak Rusya, son zamanlarda Suriye'deki askeri varlığını genişletmeye çalışmaktadır. Fakat bilinen o ki, Soğuk Savaş sonrasında Rusya bölgede ve kendi içinde bir güç kaybı yaşamıştır. Diğer yandan 2008 Mali Krizinden bu yana AB, finansal kayıplar yaşamış bu nedenle de bölgesel müttefikleri ile bağları zayıflamıştır. Avrupalı müttefiklerin ardından ABD'nin de ikili ilişkilerindeki ekonomik gücü ve çok taraflı örgütlerdeki hâkim rolü zayıflamaya başlamıştır. Batılı güçlerin yatırımları ve bağlarının zayıflaması kuşkusuz ki diğer güçlerin bölgedeki rolünü genişletme fırsatı yaratmaktadır. Belirtilen durumda Çin, Doğu Akdeniz'de yeni bir güç olarak ortaya çıkmaktadır.

Çin, Avrasya coğrafyasında önemli bir küresel güç konumunda olmasına rağmen Doğu Akdeniz'deki hâkim rolü tartışmalar arasındadır. Fakat Putten'in ifadesine göre, yirminci yüzyılın ortalarında olduğu gibi ABD'nin, petrol ihtiyacı ve SSCB ile olan rekabeti, Doğu Akdeniz ve Ortadoğu'da yer almasına sebep olmuştur. Dolayısıyla ona göre, Çin de ABD gibi benzer faktörler eşliğinde, şu anda dünyanın bu bölgesinde daha aktif hale gelmek istemektedir (Putten, 2018: 338). Diğer yandan Çin, 2009'dan bu yana bölgedeki yatırım projelerini arttırmış ve nihayetinde Tek Yol Tek Kuşak girişimi ile de bölgeye olan eğilimini daha da yükseltmiştir. Girişim kapsamında Çin, yeni altyapı ve ekonomik koridorlar vasıtasıyla Asya, Afrika ve Avrupa'daki bağlantılarını arttırmıştır. Bu açıdan coğrafi konumu nedeniyle Doğu Akdeniz, Kuşak Yol girişiminde merkezi bir rol oynamaktadır.

Bu bölüm, Çin ve Avrupa'nın Doğu Akdeniz'deki faaliyetleri ve bunların jeopolitik ilgileri hakkında bir taslak oluşturmaktadır. Başka bir ifade ile bu bölüm, 2013'ten bu yana Çin'in Güney Avrupa ülkelerindeki varlığı ve oluşturulan alt bölge forumları ile Doğu Akdeniz'de meydana gelen çıkar yarışını ne ölçüde etkileyeceği sorusuna yanıt vermeyi amaçlamaktadır.

4.1. Doğu Akdeniz ve Çin

Daha önceki bölümlerde ifade edildiği üzere, Tek Yol Tek Kuşak olarak adlandırılan Çin'in Yeni İpek Yolu girişimi, Çin tarafından ilk önce güney ve batı sınırlarında hayat bulmuş daha sonra da küresele entegre edilmiş, ekonomik ve politik bir çerçeve olarak tanımlanmaktadır. 2015 ve 2016 tarihine kadar 65 ülke ve 15 Çin bölgesini kapsayan proje, günümüzde Basra Körfezi, Avrupa ve Afrika'ya kadar ilerletilmiş ve 80'den fazla ülkeyi kapsamıştır.

Diğer yandan Kuşak Yol girişimi Çin'in sadece ticari ve ekonomik çıkarlarını temsil etmemektedir. Öyle ki, Başkan Xi Jinping'in Mayıs 2017'deki resmî açıklamalarına göre, girişim; küresel pazarları birbirine entegre etmek, ihracat kapasitelerini arttırmak, istihdam sağlamak, bölgesel eşitsizlikleri engellemek, siyasi istikrarı ve güvenliği sağlamak için bir araç görevi görmektedir (Umbach, 2018: 2). Tek Yol Tek Kuşak girişimi ilk olarak Eylül 2013'te Başkan Xi Jinping tarafından duyurulmuştur. Projenin altı ekonomik koridordan oluşan İpek Yolu Kara güzergâhları ayağı ile deniz ayağını oluşturan Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu konsepti, Çin için ekonomik ve güvenlik politikaları ekseninde stratejik öncelik haline gelmiştir. Bu açıdan Umbach'a göre Çin'in Tek Yol Tek Kuşak girişimi ile bölgesel ve küresel düzen stratejilerini başarı ile uygularsa, Avrasya haritası yeniden tanımlanacak ve ABD, Rusya, AB gibi büyük güçlerin jeopolitik etkisi marjinalleştirilebilecektir (Umbach, 2018: 2). Diğer bir deyişle projenin etki alanının ve yapılan yatırımların genişlemesi, bölgesel olarak baskın konumda bulunan küresel güçlerin de konumlanmalarında ve faaliyet alanlarında değişiklikler göstermesine vesile olacaktır.

Kuşak Yol girişimi ile Çin, bölgesel yatırımlar ve serbest ticaret faaliyetleri için finansal güç potansiyelini yaklaşık olarak 1 trilyon dolar arttırarak, bölgesel iş birliğini teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Diğer yandan Çin, ekonomisini sadece Asya ülkeleri ile değil, aynı zamanda Ortadoğu, Afrika ve Avrupa ile de entegre etmektedir.

Bu açıdan Çin'in komşu ve bölge ülkelerle birbirine bağlı ekonomisinin jeo-ekonomik stratejisi, üretim, nakliye ve enerji sektörlerinde yoğunlaşmaktadır. Çin özellikle liman, havaalanı, demiryolları, otoyol ve konteyner ticareti gibi altyapı projelerinin yanı sıra kara, deniz, petrol ve gaz sahalarının iyileştirilmesi, enerji altyapıları ve yenilenebilir enerji kaynaklarının genişletilmesi gibi projelere de büyük yatırımlar gerçekleştirmektedir.

Belirtilen hedef ve yatırımlar, Asya, Afrika, Avrupa ve komşu bölgeleri birbirine bağlamaya ve entegre etmeye çalışmaktadır. Öyle ki kara yolu Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa'yı bir araya getirmeye odaklanırken, deniz yolu Çin'i, Güney Çin Denizi üzerinden Hint Okyanusuna bağlamakta ve Güney Pasifiğe kadar rotayı uzatmaktadır. Bu açıdan Çin'in stratejisini ve dış politika girdilerini irdeleyen Roel, Çin liderliğinin, 2021 yılına kadar bölgesel hegemon haline geleceğini ve 2049 yılına kadar da dünyanın önde gelen gücü haline gelebileceğini belirtmektedir (Roel, 2018: 4). Roel'in ifadesine ek olarak George Tzogopoulos, Çin'in dış politikasının genellikle Kuşak Yol girişimi ile ilgili olduğunu ve girişimin uluslararası ilişkiler sahnesini önemli ölçüde değiştirdiğini ifade etmektedir. Tzogopoulos ayrıca Çin'in Kuşak Yol girişimi vasıtasıyla Ortadoğu, Akdeniz ve Avrupa coğrafyalarında hem kara hem de deniz yollarının sürdürülebilirliğini korumakla ilgilendiğini de belirtmektedir (Tzogopoulos, 2018: 2). Dolayısıyla Çin, giderek küresel bir güç haline gelmekte ve dünyanın pek çok bölgesini etkilemektedir.

Belirtilen arka plan doğrultusunda Doğu Akdeniz, Çin'in büyük ilgi alanlarının kesiştiği bölgelerin ortak noktası olarak nitelendirilmektedir. Bir yanda Çin'in pazarlara ve ileri teknolojiye erişme noktası olarak Avrupa bulunmaktadır. Girişimin daha çok pazarlara erişmesi ve yüksek ekonomik büyümenin sağlanması için Avrupa, Çin için büyük öneme sahiptir (Shixue, 2013: 2). Başka bir deyişle AB, Çin'in ana ihracat kavşağını oluşturmaktadır. Ayrıca AB, Çin için Japonya ve ABD'ye kıyasla daha erişilebilir ileri teknoloji kaynağı olarak görülmektedir. Dolayısıyla Çin, Doğu Avrupa ülkeleri ile olan ilişkisine büyük önem atfetmektedir. 2012'de Çin Başbakanı Li Keqiang Romanya ziyaretinde, ticari ve ekonomik iş birliğini sağlamak amacıyla Bükreş'te 16 Orta ve Doğu Avrupa ülkesinin liderleriyle bir araya gelmiştir (Aljazeera, 2013). 2012'den bu yana Çin, Avrupa ülkeleri ile yakın ilişkiler kurmaya çalışmakta ve altyapı projeleri hayata geçirmektedir. Çin'in, AB'ye giden Doğrudan

Yabancı Yaptırım (DYY) akışı 2005 yılında 190 milyon dolar iken, 2011 yılına kadar yaklaşık 7,6 milyar dolara ulaşmıştır. Aynı dönemde Çin'in AB'ye giden DYY stoku 760 milyon dolardan 20 milyar doların üzerine çıkmıştır (EPC, 2013). Altyapı projelerine ve DYY'lere ek olarak, Çin, bölge genelinde yeni teknolojiye, marka edinmeye ve üst düzey üretim yatırımlarına da odaklanmaktadır.

Stratejik olarak Çin için önemli olan diğer bir bölge de Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgeleridir. Çünkü Çin'in Suudi Arabistan, İran ve Irak gibi ülkelerde bulunan petrol rezervlerine gereksinimi bulunmaktadır. Öte yandan Çin'in bölgedeki diğer aktörlerle güçlü diplomatik ve ticari ilişkileri de bulunmaktadır. Putten belirtilen duruma şu örneği vermektedir: Çin, İran ile nükleer güvenlik konusunda P5+1 görüşmelerinin üyesi ve İsrail- Filistin anlaşmazlığında da arabulucu ülke konumunda yer almıştır. Buna ek olarak Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin daimî üyesi olarak Çin, 2011 Libya Krizi ve Suriye'de devam eden iç savaş gibi bölgesel krizlerde de önemli bir rol oynamıştır (Putten, 2016: 339).

Çin, Akdeniz'e katılımından önce Ortadoğu'dan başlamak üzere, bölge ülkeleri ile işbirliği ilişkilerini geliştirmeye odaklanmaktadır. Çin ve Arap dünyası arasındaki tarihi arka plan, kültür, yaşam tarzı, dini inançlar, siyasi sistemler ve ekonomik olarak büyük farklılıklar göstermesine rağmen, ikili arasında tarihsel bir çatışma veya düşmanlık büyük ölçüde bulunmamaktadır (Guofu, 2013: 11). Dolayısıyla belirtilen arka plan hem dostane hem de işbirlikçi ilişkiler oluşturmak için sağlam bir temel sağlamaktadır. Öyle ki Ocak 2016'da yayınlanan ilk Arap Politikası Belgesi, bölge ülkeleri ile kurulan iş birliğinin bir kanıtı niteliğindedir (Tzogopoulos, 2018: 2).

Diğer yandan Ortadoğu, Çin'in petrol ithalatının yarısından fazlasını sağlayan bir enerji kaynak noktası ve Avrupa-Asya pazarlarına erişim konusunda merkezi bir konuma sahiptir. Dolayısıyla, bölgesel istikrar ve tedarik yollarının güvenliği Çin açısından önem teşkil etmektedir. Diğer bir ifade ile Ortadoğu bölgesindeki Çin'in en önemli kaygısı, bölgesel kalkınma, dünya barışı ve Çin'in bölgedeki çıkarları için bu bölgeyle olan barış ve istikrarın sağlanmasıdır. Çin, Ortadoğu'da dünya sıralamasında en yüksek enerji güvenliği çıkarlarına sahip ülke konumundadır. 1993 yılından itibaren, Çin önemli bir petrol ithalatçısı haline gelmiş ve Ortadoğu'dan ithal edilen petrol her geçen yıl daha da artmıştır (Guofu, 2013: 11). Böylece Çin, hızlı ekonomik

büyümesine paralel olarak Ortadoğu'daki petrole giderek daha da bağımlı hale gelmiştir.

Çin'in bölge ile ilgili güvenlik endişeleri de bulunmaktadır. Doğu Türkistan Örgütü gibi kuruluşlar uzun süre bu bölgede katliamlar, bombalamalar ve diğer terörist eylemlerde bulunarak, Sincan'daki istikrarı ve gelişmeyi önemli ölçüde olumsuz etkilemiştir. Dolayısıyla Çin bölgedeki ülkelerle dostane ilişkilerini geliştirerek, Çin'in bu konudaki tutumunu destekleyeceklerini ve bu gruplara karşı önlemler alınacağını hedeflemektedir.

Çin, Irak, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri ile stratejik ortaklıklar kurarken, Suudi Arabistan ve İran ile de kapsamlı stratejik ortaklık inşa etmektedir (Roel, 2018: 3). Diğer yandan bu ülkelerde Çinli şirketler tarafından altyapı çalışmaları sürdürülmekte ve bölgede bulunan demiryolları, liman ağları gibi projelerin finansının büyük kısmı Çin tarafından karşılanmaktadır. Bu açıdan Körfez ülkeleri, Çin'in en büyük petrol ithalatçısı, ikinci büyük sözleşmeli işgücü piyasası ve ikinci büyük mühendislik inşaat piyasası haline gelmektedir (Roel, 2018: 4). Belirtilen bakış açısına ek olarak Giancarlo Elia Valori Çin'in, Akdeniz ve Ortadoğu'da (özellikle AB şirketlerinin varlığını sürdürdüğü alanlarda) ekonomik büyümesine katkıda bulunacak bir endüstriyel ve ticaret ağı oluşturduğunu belirtmektedir. Ayrıca Valori, Çin'in AB'nin bölgede sahip olduğu kaynak, teknoloji ve pazar hacmi üzerindeki etkisinden faydalanmak istediğini de ifade etmektedir (Valori, 2009: 32). Dolayısıyla Ortadoğu ve Avrupa ile sağlanan iş birliği faaliyetleri Çin'e Akdeniz'in anahtarını sağlamaktadır.

Belirtilen bölgelerin kesişim noktası olan Doğu Akdeniz, Çin'in stratejik hedeflerinin ve bölgesel çıkarlarının ana odağını oluşturmaktadır. Çin'in Doğu Akdeniz'e olan yaklaşımı, Kuşak Yol girişiminin bir uzantısı olarak dış politika çerçevesinin bir parçasıdır. Başka bir deyişle Kuşak Yol girişiminin faaliyet zinciri Avrupa, Afrika ve Ortadoğu bölgelerinde giderek kendini göstermeye başlamıştır. Dolayısıyla bu bölgelerin kesişim noktasında bulunan Doğu Akdeniz'de de Çin'in ulusal öncelikleri ve artan aktivizmi dikkat çekmektedir. Çin'in bu aktif politikaları üç alanda gözlemlenmektedir: Ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon altyapısına yapılan yatırımlar, Çin'in deniz varlığının genel girişimi olarak Doğu Akdeniz'deki askeri tatbikatlar gerçekleştirmesi ve bölgesel işbirliği forumlarının oluşturulmasıdır

(Ekman, 2018: 3). Altyapı projelerinin finansmanını sağlayan AIIB, kara ve deniz taşımacılığının iyileştirilmesini amaçlayan altyapı projelerinde iş birliğini de sağlamayı hedeflemektedir.

Diğer yandan Çin hükümeti ve Çinli şirketler, Orta Asya, Ortadoğu, Doğu Avrupa, Güneydoğu Asya, Güney Asya, Doğu Afrika ve Doğu Akdeniz’de çok sayıda demiryolu ve limanın finansmanını, inşasını ve işletilmesini sağlamaktadır. Başka bir deyişle Çin, girişime dahil olan partner devletlere AIIB aracılığıyla sadece finansal destek sağlamamakta aynı zamanda nakliye güzergâhlarının da işletilmesi, iyileştirilmesi ve inşa edilmesi gibi konularda da destek vermektedir. Dolayısıyla yeni ve iyileştirilmiş ulaşım güzergâhları, ilk önce Avrasya ve daha sonrasında Ortadoğu, Afrika ve Doğu Akdeniz bölgelerini yeni bir ekonomik alana dönüştürme potansiyeli taşımaktadır.

Belirtilenlerin ışığında Çin, bu ekonomik alanlarda merkezi bir konumda bulunacak ve partner ülkeler bu güzergâhlarda kilit bir rol üstlenecektir. Bu durum şüphesiz ki Çin’in ticaret akışının kesintisiz devam etmesini sağlayacak ve mal akışının gerçekleşeceği yolları çeşitlendirecektir. Diğer yandan tarafların belirli ticaret güzergâhlarına olan bağımlılığı göz önüne alındığında, Çin’in etkisinin daha da güçleneceği yönünde çıkarımlarda bulunulabilir. Çin’in Doğu Akdeniz’deki ikili ilişkilerini güçlendirilmesine yönelik altyapı temelli faaliyetleri, nihayetinde Çin’in ticaret, yatırım ve ulaşım çıkarlarına hizmet etmekle birlikte güvenlik ve jeostratejik ideallerine de yatırım yapacaktır.

Doğu Akdeniz, Çin’in Yeni İpek Yolu girişiminde kilit bir öneme sahiptir. Nitekim Doğu Akdeniz bölgesi, Çin ve Avrupa arasındaki taşımacılık güzergâhlarını birbirine bağlamaktadır. Çin’in bölgedeki en büyük ve stratejik öneme sahip altyapı projesi, China Ocean Shipping Co (COSCO) tarafından işletilen Yunanistan’daki Pire Limanı’dır (Putten, 2016: 340). Buna ek olarak, Çin bölgedeki çeşitli altyapı faaliyetlerine ev sahipliği yapmakta ve lojistik dışındaki sektörlerde de faaliyet göstermektedir.

4.1.1. Çin’in Bölgedeki Stratejik Projesi: Pire Limanı

Çin’in Kuşak Yol girişimi Doğu Akdeniz bölgesinde varlığını her geçen gün daha da hissettirmektedir. Nitekim bölgenin stratejik aktörleri olan Yunanistan,

Türkiye, Kıbrıs ve Balkan ülkeleri ile önemli düzeyde gelişmeler kaydedilmektedir. Özellikle Yunanistan'ın Pire Limanı, Çin'in bölgeye yönelik stratejik katılımının merkezinde yer almaktadır. Pire, Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Avrupa arasında önemli bir bağlayıcı görev üstlenmektedir. Çinli bir denizcilik şirketi olan COSCO'nun Ağustos 2016'da Pire Limanını satın alması, limanın Akdeniz'in önde gelen lojistik merkezi olma sürecini hızlandırmıştır. Böylece Pire Limanı, Avrupa'da bulunan tamamen Çinli bir şirket tarafından yönetilen tek büyük liman haline gelmiştir (Putten, 2016: 11). Diğer bir ifade ile Pire Limanı günümüzün Asya devi olarak nitelendirilen Çin'in, Akdeniz'deki en büyük ana deniz tabanı olarak nitelendirilmektedir. Öyle ki COSCO Denizcilik Şirketi Başkanı Xu Lirong, Pire Limanı'nın Yunanistan'ın küresel pazarlara olan entegrasyonunu teşvik edeceğini ve Çin'in küresel pazarlardaki artan etkilerinden ve güçlerinden Yunanistan'ın önemli ölçüde faydalanabileceğini ifade etmiştir (Ekathamerini, 2016). COSCO'nun Pire'deki uzun vadeli varlığı, Çin ve Yunanistan arasındaki ikili ilişkiler için oldukça önemli bir temel sağlamaktadır.

Çin başbakanı Premier Li'nin Yunanistan'a yapmış olduğu resmi ziyaret esnasında, Çin'den Avrupa'ya taşınan kargoların %80'ninin deniz yolu ile taşındığını dolayısıyla da Pire limanının, Çin'in Avrupa'ya açılan kapısı olduğunu belirtmiştir (Pv Magazine, 2014). Buna ek olarak Çin hükümeti, bölgesel ve küresel entegrasyonunu ve Pire Limanının sağlayacağı bağlantılarını arttırmak amacıyla Yunanistan'ı bir geçiş kapısı olarak görmektedir. Başkan Xi Jinping ise Pire'nin faaliyet zincirini güçlendirmek ve Çin'in Avrupa ile olan üretim kapasitesini arttırmak için kara bağlantılarını da güçlendireceklerini ifade etmiştir (Reuters, 2019).

Yunanistan ve Çin arasındaki temaslar geçtiğimiz on yıllar boyunca gelişme göstermiştir. Öyle ki ikili arasındaki siyasi diyaloglar ve ekonomik ilişkiler 2000'li yıllardan önce oldukça zayıf bir şekilde seyir etmiştir. Bu durum Çin'in kapılarını dış dünyaya açması üzerine tersine seyir etmeye başlamış ve en önemli gelişme 2006 yılında "stratejik ortaklık" çatısı altında hayat bulmuştur. İlerleyen on yıl boyunca ikili arasındaki ticaret yaklaşık olarak on kat artmış ve Çin, son on yılda Avrupa'daki en büyük yatırımını Yunanistan'ın Pire Limanına gerçekleştirmiştir (Huliaras ve

Petropoulos, 2014: 215). Dolayısıyla ikili arasındaki zayıf ilişkiler, yatırımlar ve iş birliği faaliyetleri doğrultusunda önemli bir stratejik ortaklık ilişkisine dönüşmüştür.

Bu durumu Huliaras ve Petropoulos, Yunanistan'ın, Batıya olan bağımlılığını azaltmayı amaçlayan ve Çin'in de ekonomik koridor hacmine yenisini ekleme istediğinden kaynaklanan jeopolitik bir strateji olarak nitelendirmektedir (Huliaras ve Petropoulos, 2014: 2015). Pire, sadece Yunanistan'ın ekonomik olarak hareket kabiliyetini arttırmakta kalmayıp aynı zamanda Çin'in ihracat trafiği için de yeni bir koridor oluşturmaktadır.

COSCO'nun Pire Limanına katılımı ile, liman sadece AB ve Çin arasındaki transit kapı görevini görmemekte, aynı zamanda Akdeniz'deki önemli bir merkez haline gelmektedir (Putten, 2016: 342). Dolayısıyla limanın merkezi işlevi, Çin-AB ticaret ilişkisinin ötesine geçmekte, Akdeniz ve Karadeniz'deki bölgesel nakliye modellerini de önemli ölçüde etkilemektedir. Diğer yandan Akdeniz limanlarının içinde bulunduğu jeopolitik faktörler sebebiyle birbirleri ile sürekli rekabet içerisinde bulunduğunu ifade eden Putten, COSCO'nun Pire Limanına katılımı ile de üç önemli faydanın altını çizmektedir. İlk olarak COSCO mevcut ekipmanları modernize etmiştir. İkincisi, COSCO'nun kendisi Çin-Avrupa güzergâhında güçlü bir nakliye firmasıdır ve dolayısıyla Pire Limanı bu güzergâhta Çin nakliye şirketleri için önemli bir aktör haline gelmektedir. Üçüncüsü, COSCO limanlarında konteyner başına denk gelen maliyetler diğer Akdeniz limanlarına göre daha az maliyete ve üretkenliğine sahiptir (Putten, 2016: 342). Pire'nin belirtilen büyüme potansiyelinin pekiştirilmesine bir örnek olarak, Huawei'nin ve Hewlett-Packard'ın (HP) iki ülke arasındaki işbirliğini arttırmak için Pire'ye bir dağıtım merkezi açması verilebilir (Marianelink, 2013). Dolayısıyla Liman, Huawei ürünlerini Yunanistan üzerinden Avrupa pazarlarına dağılımını sağlamaktadır. Diğer yandan Dell, Lenovo, IKEA ve LG gibi küresel firmalar da Pire'yi bölgesel dağıtım merkezi yapmak ile ilgilenmektedir (Putten, 2016: 343). Yunan hükümeti, ürünlerini Yunanistan'a göndermeyi ve Pire Limanını merkez bölge olarak kullanmayı tercih eden büyük şirketlere katma değer vergisi uygulamayacağını belirtmiştir (Ekathimerini, 2013). Başka bir deyişle Pire limanın düşük maliyetli taşımacılığı ve büyüklüğü küresel şirketler için bir cazibe noktası haline gelmesine vesile olmaktadır.

Diğer yandan yukarıda belirtildiği üzere Yunanistan ve Balkan ülkelerinde geleneksel altyapı faaliyetleri gelişmiş bir seviyede değildir. Dolayısıyla Çin, Yunanistan, Makedonya, Sırbistan ve Macaristan'ın dâhil olduğu Güneydoğu Avrupa'daki diğer ülkelere altyapı faaliyetlerini –özellikle demiryolu- iyileştirmeyi amaçlayan çalışmalara başlamıştır. Bu altyapı faaliyetleri bir yandan Pire Limanını lojistik bir merkez haline getirirken diğer yandan da partnerler arasındaki dayanabilirliği de arttırmaktadır.

4.1.2. Diğer Altyapı Faaliyetleri

Çin'in dış politika stratejisinin deniz ayağını oluşturan Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu politikası, Ortadoğu, Avrupa ve Kuzey Afrika bölgesi de dâhil olmak üzere Avrasya ve Akdeniz'deki deniz limanları ve iç demiryolu ağları arasında bağlantı noktaları oluşturmayı hedeflemektedir. Diğer bir deyişle bu Yeni İpek Yolu stratejisi, Çin'in devlet teşebbüsleri (SOE) ile büyük ölçekli ulaşım altyapısı ve inşaat projeleri geliştirmeyi ve oluşturulan bu yeni ulaşım rotaları ile de ürünlerini dünyanın pek çok farklı noktalarına ulaştırmayı amaçlamaktadır. Dolayısıyla Çin'in, küresel pazarlara erişim stratejisi giderek deniz ticaretine bağımlı hale gelmektedir.

Çin'in COSCO vasıtasıyla Pire Limanına katılımı, Süveyş Kanalı'nın var olan stratejik önemini daha da arttırmıştır. 2008'den beri Çin'in devlete ait büyük şirketleri Mısır'daki Süveyş Kanalı ile ilgili liman operasyonu ve inşaat faaliyetlerinde yer almıştır (Putten, 2016: 343). Başka bir ifade ile COSCO'nun Pire Limanına katılımının Yunanistan ve Çin'in ortaklığına olan faydalarının yanı sıra bölgesel öneminin de altı yukarıda çizilmiştir. Pire Limanının artan jeopolitik etkisi bununla sınırlı değildir. Liman, Süveyş Kanalı'nın da stratejik girdilerinde yeni denklemler oluşturmaktadır.

Pire, Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Batı ayağını; Shenzhen, Hong Kong ve Şanghay limanları da Doğu ayağını oluşturmaktadır. Bu iki uç arasında yer alan Malacca Boğazı ve Süveyş Kanalı önemli stratejik noktaları oluşturmaktadır. Malacca Boğazı'nın ana limanlarını oluşturan Singapur ve Port Klang (Malezya) bu stratejik noktaların kilit odaklarını oluşturmaktadır (Meijnders ve Putten, 2015: 14). Özellikle Singapur limanı, Güneydoğu Asya'nın ana lojistik merkezi ve dünyanın ikinci büyük konteyner limanı olması sebebiyle oldukça ehemmiyet taşımaktadır. Bu

açından Çinli şirketler bahsi geçen noktalarda söz sahibi olmaya ve iyileştirme faaliyetlerinde bulunma arzusu taşımaktadırlar. Nitekim COSCO, Singapurlu bir konteyner terminalinde kısmen de olsa bir hisseye sahiptir fakat Singapur Limanının büyük çoğunluğu devlet elinde bulunmakta ve sıkı bir şekilde kontrol edilmektedir (Meijnders ve Putten, 2015: 14). Buna ek olarak Çin, Malezya'nın Kuantan limanında iyileştirme faaliyetleri için yaklaşık 2 milyar dolarlık bir bütçe ayırmıştır (The Diplomat, 2014). Belirtilen perspektif doğrultusunda Pekin'in Avrupa ihracatına yönelik Süveyş Kanalına atfettiği önem, kanala büyük yatırımlar yapmasına vesile olmuştur. 2008 yılında Çin'in en büyük nakliye şirketi olan COSCO Pasifik, Kanal'ın kuzey ucundaki Batı Sina yarımadasında bulunan Port Said Doğu Limanındaki Süveyş Kanal Konteyner Terminalini (SCCT) işletmek için 185,6 milyon dolar tutarında bir yatırım gerçekleştirmiştir (The Jamestown, 2014). Bu limanın 2012 yılından beri faaliyet gösteren ikinci geliştirme aşaması için, devlete ait China Harbour Engineering Company (CHEC), 1200 metrelik bir iskele inşa etmek için 219 milyon dolarlık bir yatırım gerçekleştirmiştir. Şirket aynı zamanda Kanalın güney girişindeki El-Adabiya limanında rıhtım inşaatı için de 1 milyar dolar değerinde bir sözleşme imzalamıştır (Meijnder ve Putten, 2015: 14).

Dahası Çin Hükümeti, Kızıldeniz'den Akdeniz'e güvenli bir ulaşım rotası sağlamak amacıyla çift yönlü bir yaklaşım benimsemiştir. Öyle ki Süveyş Kanalı'nın dâhil olduğu limanlardaki çıkarlarını genişletirken aynı zamanda İsrail üzerinden karasal altyapı faaliyetlerini de iyileştirmeye odaklanmıştır. Uygulamaya konulan denizcilik stratejisi için Çin, Süveyş Kanalı'ndan Mısır'daki Port Said'e kadar olan limanlara yatırım yapmıştır (The Jamestown, 2014). Çin İpek Yolu Kara güzergâhlarının alternatif rotası için de Kızıldeniz ve Akdeniz'i birbirine bağlayacak olan Red-Med demiryolu projesini hayata geçirmektedir (YeniAcun, 2018: 4). Ayrıca Eylül 2014'te İsrail hükümeti ve CHEC arasında, mevcut limanın yakınında inşa edilecek olan Ashdod'da yeni bir konteyner liman inşası için sözleşme imzalanmıştır (Putten, 2016: 343). Çin, İsrail'den sonra Doğu Akdeniz'de ikinci durak olarak Güney Kıbrıs'ı görmektedir. Kıbrıs; Rusya, Kuzey Afrika, Ortadoğu ve Avrupa arasında bir köprü görevi görmesinden dolayı Çin'in Kuşak Yol girişimi için oldukça önem teşkil etmektedir. Bu nedenle Çin, Kıbrıs'ta telekomünikasyon, enerji ve uydu haberleşme alanlarında büyük yatırımlar gerçekleştirmektedir. Özellikle Larnaka yat limanının

genişletilmesi ve yenilenmesi konusunda taraflar arasında işbirliği faaliyetleri yürütülmektedir (Euronews, 2019). Belirtilen yatırım ve faaliyetler Çin için oldukça büyük bir öneme sahiptir çünkü Kıbrıs, Kuşak Yol girişiminin Deniz İpek Yolu uzantısının saç ayaklarından biridir.

Yunanistan, Mısır, Kıbrıs ve İsrail, Deniz İpek Yolu için büyük önem taşıyor olsa da Türkiye'nin de bölgesel potansiyeline ve karasal güzergâhın tamamlanması sürecindeki etkisine de değinmek gerekecektir. Öyle ki 14-15 Mayıs 2017 tarihlerinde Cumhurbaşkanı Erdoğan, Çin-Türkiye zirvesine katılmış ve ikili arasında, Modern İpek Yolu'nun temelleri atılmıştır. Türkiye'nin Kuşak Yol girişimine katılması ile Çin ve Türkiye arasındaki ticaret hacminde önemli bir artış söz konusu olmuş ve transit demiryolu taşımacılığı için altyapı faaliyetlerine başlanmıştır (İkiz, 2019: 1695). Diğer yandan Türkiye'nin jeostratejik konumu Çinli şirketler için oldukça önem arz etmektedir. Türkiye'nin Ortadoğu, Asya ve Kuzey Afrika'ya olan bağlantısı, Çinli şirketleri altyapı projeleri için harekete geçirmiştir. Türkiye, bu konumda Avrupa ve Asya kıtalarının bağlanmasında kara köprüsü olarak görev görmektedir. Öyle ki Çin hükümeti, Çin ve İngiltere arasında Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran, Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Macaristan, Almanya, Fransa, Belçika ve Avusturya üzerinden doğrudan yüksek hızlı bir demiryolu hattı planlamaktadır. Bu proje 2020-2025 yılları arasında bitirilecek, 150 milyar dolar tutarında bir proje olacaktır (Putten, 2016: 344). Çin ve Avrupa arasında büyük ölçüde konvansiyonel bir demiryolu güzergâhı oluşturulmak istenmektedir. Bununla birlikte 2016'da 2000 km uzunluğundaki Edirne-Kars hızlı tren hattının faaliyetlerine başlanmıştır. Bu proje, Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlarken, Türkiye'nin de gelişim faaliyetlerine katkıda bulunacaktır (Shang, 2017: 51). Türkiye, Çinli şirketlerin liman geliştirme faaliyetlerinde de ilgi odağı haline gelmiştir.

Aynı şekilde Batı Asya ve Doğu Avrupa'nın kesişim noktasında yer alan Gürcistan; Karadeniz, Rusya, Türkiye ve Ermenistan ile sınır komşudur. Bu sebeple Çinli firmalar Gürcistan üzerinden yeni liman faaliyetlerine de önem vermektedir. Anaklia'da yeni bir liman projesi için Çin ve Gürcistan liderleri arasındaki müzakereler tamamlanarak, limanın inşaatına başlanmıştır. Belirtilen liman inşa edildikten sonra, yaklaşık bir ay süren mevcut lojistik rotasına kıyasla, Çin ürünlerinin Avrupa'ya ulaşması yaklaşık on yedi gün sürecektir (The Maritime Executive, 2015).

4.1.3. Altyapının Ötesinde Çin Faaliyetleri

Dünyadaki yedi önemli geçidin (Türk Boğazları, Süveyş Kanalı, Cebelitarık, Bab-ül Mendep, Hürmüz Boğazı, Malakka Boğazı ve Panama Kanalı) dördünün kesişim güzergâhında Akdeniz bulunmakta ve bu dört kesişim noktası da dünya ticaretinin akış noktası olarak nitelendirilmektedir. Bu güzergâhta sadece yük gemileri ile lojistik faaliyetleri yürütülmemekte ayrıca enerji transferi de gerçekleşmektedir (Kesgin, 2018: 170). Dolayısıyla bu bölgede çeşitli şekillerde krizler ve korsancılık faaliyetleri vuku bulmaktadır.

Dünyada petrol tankeri trafiğinin en fazla yaşandığı bölge olan Hürmüz Boğazı'nda 1980-1988 yılları arasında gerçekleşen İran-Irak savaşında, tankerlerin saldırıya uğraması neticesinde dünya petrol fiyatlarında bir artış olmuştur. Yine aynı şekilde 2012 yılı itibariyle, tüm deniz yoluyla işlem gören petrolün yaklaşık %7'si ve dünya çapında işlem gören sıvılaştırılmış doğalgazın (LNG) %13'ü Süveyş Kanalı'ndan geçmektedir (The Maritime Executive, 2013). Araştırmacılara göre bu oran her yıl artış göstermekte ve Süveyş Kanalı'ndaki ticaret trafiği her geçen gün daha da önem kazanmaktadır. Bu önem, Süveyş Krizi ve Arap-İsrail Savaşı'nda daha net bir şekilde ortaya çıkmıştır. Zira belirtilen dönemlerde dünya ticaret trafiği kesintiye uğrayarak, petrol fiyatları önemli ölçüde artış göstermiştir.

Süveyş Kanalı'nın devamı niteliğini taşıyan Kızıl Deniz'i, Hint Okyanusu'na bağlayan Bab-ül Mendep Boğazı'nda da yılda ortalama 33 bin gemi geçiş yapmakta ve dünya petrol ihracatının %26'sı yine bu boğazdan geçmektedir (Kesgin, 2018: 171). Dolayısıyla bu boğazda meydana gelecek herhangi bir huzursuzluk ya da korsancılık faaliyeti dünya ticaretini ve petrol fiyatlarını önemli ölçüde etkileyecektir.

Nitekim deniz ticaretinin dünya çapında maddi değerinin ve öneminin artmasına paralel olarak deniz haydutluğu ve korsancılık faaliyetleri ortaya çıkmıştır. Devletler sadece diğer devletlere karşı değil, denizlerde ticareti engelleyen ve kendilerini zarara uğratan deniz haydutluğuna ve korsancılığına karşı da bireysel ve örgütsel olarak kuvvet kullanımında bulunmuşlardır. Özellikle 2008 yılından itibaren deniz haydutluğu ile mücadele çatısı altında pek çok ülke önlem almaya başlamıştır. Bu mücadelenin odağını ise Doğu Akdeniz, Kızıldeniz, Hint Okyanusu ve Basra Körfezi oluşturmaktadır.

Belirtilen arka plana karşı Doğu Akdeniz’de varlığını hissettiren Çin, sadece altyapı faaliyetleri ile ilgilenmemektedir. Nitekim Çin, 2008 yılında Aden Körfezi’nde deniz haydutluğuna karşı donanma unsurlarıyla uluslararası güçlere katılarak, 10 bin civarındaki personelini de bu ortak faaliyetler için tahsis etmiştir (Kesgin, 2018: 331). Süveyş’in güneydoğusundaki iki savaş gemisi ve bir askeri tedarik gemisinden oluşan Çin Donanması, Aden Körfezindeki varlığını sürekli bir biçimde sürdürmektedir. Aden Körfezi’ndeki Çin korsanlık mücadele misyonu (PLAN ya da PLA) Ocak 2009 tarihinde faaliyete geçerek, Çin’in deniz çıkarlarını kendi bölgesinin dışında korumak adına bir bakış açısı sunmaktadır. PLA’nın buradaki öncelikli görevi korsan tehdidini engellemektir (Kamerling, Susanne ve Putten, 2011: 120). Diğer yandan Çin’in PLA Deniz Kuvvetleri’nin korsanlık karşıtı görevi, farklı bir güç kullanma yeteneğine sahiptir. Öyle ki BM Güvenlik Konseyi tarafından zorunlu kılınmasına rağmen, PLA Deniz Kuvvetleri operasyonu BM barışı koruma misyonunun bir parçası değil, doğrudan Çin hükümeti tarafından başlatılmıştır. Ayrıca operasyon, savaş gemilerinin yanı sıra özel kuvvetlerin kullanımını da içermektedir. Belirtildiği gibi bu gemiler, korsan saldırıları tehdidiyle karşı karşıya olan Çin ve diğer ticari gemiler için güvenli geçişi sağlamakla görevlidir. Bu güvenlik alanını sağlamak için Çin, Aden Körfezi’ndeki ticari güzergâh boyunca bulunan limanlardan yararlanmaktadır. Bu noktada COSCO, Çin Donanması’na ticari limanlarda lojistik destek sağlayan ana ortaktır (Putten, 2016: 344). Ayrıca korsanlıkla mücadele misyonunu hayata geçiren Çin Donanması gemileri, Mısır, İsrail, Yunanistan, İtalya, Ukrayna, Bulgaristan ve Romanya dâhil olmak üzere Akdeniz ve Karadeniz boyunca bulunan limanlara çağrılarda bulunarak, işbirliği çatısı altında buluşmaya davet etmiştir.

Diğer yandan 2014’ün başlarında, Çin güdümlü füze firkateyn Yancheng, Rus Savaş gemisi ile birlikte, BM Güvenlik Konseyi Kararı 2118’e göre Suriye topraklarından kimyasal silah taşıyan Danimarka ve Norveç gemilerine eşlik etmiştir (The Diplomat, 2014). Dört geminin tamamı, göreve başlamadan önce Suriye dışındaki uluslararası sularda yenilenmiş ve Çin ve Rusya’nın Avrupa kuvvetleri komutası altında değil, koordineli bir şekilde çalıştığı bildirilmiştir.

Çin’in önemli bir silah ihracatçısı olarak üstlendiği rol de giderek bölgede hissedilmeye başlamıştır. Çin, 2007- 2012 yılları arasında İngiltere’yi yerinden ederek dünyanın beşinci büyük silah tedarikçisi konumuna gelmiştir. Dahası Çin’in

geleneksel silah ihracatı, 2008'den 2012'ye kadar olan sürede %162 oranında artış göstermiştir (Reuters, 2013). Askeri harcamalardaki yıllık artışlar Çin'in askeri birikimini hızlandırırken, savunma sanayisinin performansı ve askeri donanımların kalitesi de artmıştır. Bunun yanı sıra 2013 yılında Türk hükümeti, ülkenin ilk uzun menzilli hava ve füze karşıtı savunma sistemini Çinli bir şirket olan China Precision Machinery Import and Export Corp'tan (CPMIEC) almak istediği yönünde açıklamalarda bulunmuştur (Reuters, 2013). Bu durum, Türkiye'nin NATO üyesi olması ve füze kabiliyetinin NATO füze savunma sistemine entegre şekilde olması nedeniyle dikkat çekici bir konu olarak nitelendirilmiştir. Dahası Putten, Türkiye ve Çin arasındaki işbirliğinin ABD'nin Asya ve Akdeniz'deki güvenlik çıkarlarını etkileyebilecek potansiyelde olduğunu ifade etmektedir (Putten, 2016: 345). Fakat hem teknik hem de siyasi nedenlerden dolayı Türkiye, 2014 yılında Çin ile gerçekleştirilen müzakerelerin başarısız olduğunu ve alınan kararlardan uzaklaşabileceğini bildirmiştir.

Son olarak, Çinli şirketlerin Doğu Akdeniz'deki faaliyetlerini sürekli olarak genişlettiği belirtilmiştir. Çin'in önemli bankaları, inşaat, demiryolu, nakliye, liman operasyonu, enerji ve savunma sanayi şirketleri gibi, devlete ait şirketleri Akdeniz'deki faaliyet zincirini sürekli olarak arttırmaktadır. Örneğin Çin, Portekiz ve İtalya'nın elektrik şebekelerine önemli yatırımlar yaptıktan sonra, aynı yatırımları Yunanistan'da da gerçekleştirmiştir. Ayrıca Çin Ulusal Açık Deniz Petrol Şirketi (CNOOC) Kıbrıs'ın münhasır ekonomik bölgesindeki Afrodit gaz alanına yatırım yapmaktadır (Cyprus-mail, 2014). Dolayısıyla bu durum, Çin'e enerji konusunda avantaj sağlamakta ve bölgesel aktörlerin de konumlandırılmasını değiştirmektedir.

Sonuç olarak, Tek Yol Tek Kuşak kavramı, Çin'in bir dizi ticari ve ekonomik faaliyet zincirinden oluşan "Yeni İpek Yolu" girişimini ifade etmektedir. Projenin amacı Asya, Avrupa, Afrika ve daha pek çok bölgenin entegrasyonunu sağlamaktır. Fakat Kuşak Yol projesi dünyanın pek çok yerini kapsasa da bilinen o ki, bazı bölgeler projenin ana ilgi odağını oluşturmaktadır. Özellikle Avrupa, Ortadoğu ve bunların kesişiminde yer alan Akdeniz ülkeleri ile sağlanacak olan entegrasyon, Kuşak Yol projesi için büyük önem taşımaktadır. Öyle ki Avrupa ile kurulacak olan ortaklık, projenin tüm dünyaya yayılmasına ve küresel konumlanmalarda önemli ölçüde

değişikliklere yol açacaktır. Yine Ortadoğu ve Akdeniz ülkeleri ile kurulacak olan ortaklık çerçevesi de stratejik bir derinlik taşımaktadır. Çünkü enerji ve ulaşım güzergâhlarının kesişim noktasında Ortadoğu ve Akdeniz Havzası bulunmaktadır. Başka bir ifade ile Avrupa, Akdeniz ve Ortadoğu, projenin hem kara hem de deniz rotalarının kesişiminin noktasında yer almaktadır. Bu açıdan bütünleşmiş ve kalkınmış bir Avrasya'nın küresel denklemlerdeki konumlanması dünyanın geri kalan bölgeleriyle entegrasyonuna bağlıdır.

Bu bağlamda Çin'in özel ilgi odağında bulunan Akdeniz Havzasındaki kalkınma hedefleri ve küresel vizyonunu açıklamak için, Ortadoğu ve Avrupa ülkeleri ile olan ortaklıklarına kısaca değinmek gerekecektir. İlk olarak Çin'in pek çok Ortadoğu ülkesinde bir faaliyet zinciri oluşturduğu bilinmektedir. Öyle ki China Harbour Engineering Şirketi, 2009 yılında kapasitesini ve derinliğini arttıran bir anlaşma sonrasında, Lübnan'daki Trablus Limanını modernize etmek için çalışmalar sürdürmüştür. Bunun yanı sıra bölgesel bir güç olan İsrail ve Çin işbirliği de dikkat çekmektedir. China Harbour Pan Akdeniz Mühendislik Şirketi'nin (PMEX) Ashdod'ta yeni bir liman inşa etme süreci hızla gelişim göstermektedir. Aynı şekilde Şanghai Uluslararası Liman Grubu (SIPG) Hayfa liman işletmeciliğini üstlenmiştir (Tzogopoulos, 2018: 2). Yine Çinli bir şirketin Kızıldeniz'i Akdeniz'e bağlayan "Red-Med" demiryolunu inşa etmesi için çalışmalar gerçekleştirilmektedir (Roel, 2018: 3). Ayrıca Cezayir, Kıbrıs, Lübnan ve Fas gibi ülkeler de Çin'in Kuşak Yol projesi için önem teşkil etmektedir. Bu bağlamda Haziran 2017'de Kıbrıs'ta 650 milyon dolarlık bir kumarhane tesisinin inşası için anlaşmaya varılmıştır. Aynı şekilde Mısır'da da Çin, Süveyş Kanalı Ekonomik Bölgesi projesi için en büyük yatırımcı haline gelmiştir (Roel, 2018: 3). Kısacası 2012-2017 yılları arasında Çin, Ortadoğu ülkelerine %1.700 oranında bir artışla, 700 milyar dolar yatırım gerçekleştirmiştir. Bu fonlar büyük ölçüde enerji, ulaşım, savunma ve sanayi alanlarında harcanmıştır. Çin'in Mısır, Yunanistan ve Ürdün'e yapmış olduğu enerji yatırımları 2005'ten başlayarak 20 milyar dolara ulaşırken; Mısır, İsrail ve Yunanistan'a sağlanan ulaşım yatırımları da 12 milyar doları aşmıştır.

Çin'in Akdeniz'e yönelik mevcut yaklaşımında ayrıca Türkiye'nin de yeri büyük önem taşımaktadır. Öyle ki Türkiye, Kuşak Yol projesinin "Orta Koridoru"

olarak nitelendirilmektedir. 2016 yılında Çin ve Türkiye arasında uyumlaştırma politikaları kapsamında bir mutabakat zaptı imzalanmıştır. Öte yandan yine 2016 yılında Pekin Forumu esnasında Cumhurbaşkanı Erdoğan, Antik İpek Yolu'nun canlandırılması sürecine vermiş olduğu desteğin altını çizerek Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesinin hayata geçirilmesinin önemine vurgu yapmıştır. Diğer yandan Çin, bankacılık ve telekomünikasyon faaliyetleri için de Türkiye'ye 642 milyon dolar yatırım gerçekleştirmiştir (Tzogopoulos, 2018: 2). Türkiye ve Ortadoğu ülkelerinin Kuşak Yol projesinin entegrasyon süreci için olan ehemmiyetinin altı çizildikten sonra şüphesiz ki Avrupa ile olan işbirliğine de değinmek gerekecektir. Çünkü Avrupa, Kuşak Yol girişiminin küresel düzene entegre edilmesi sürecinin ve Doğu-Batı ortaklığının bel kemiğini oluşturmaktadır. Avrupa ile kurulan ortaklık çerçevesi aynı zamanda Çin'in Akdeniz'deki çıkar mekanizmaları ile de örtüşmektedir. Başka bir ifade ile Avrupa ortaklığı, Kuşak Yol projesini dünyanın büyük bir kısmı ile entegresini sağlarken; Çin'in denizaşırı çıkarları (özellikle enerji) için de güvenli bir rota sağlayacaktır.

Bahsi geçen bu ortaklık çatısı pek çok fiziksel altyapı faaliyetlerini ve yatırımları bünyesinde barındırmaktadır. Örneğin, Yunanistan'da COSCO'nun Pire Liman işletmeciliğini satın alması, bölgeyi bir Akdeniz aktarma merkezine dönüştürmektedir. Çünkü limanın, gelecekte Yunanistan'ı, Macaristan ve Balkanlar üzerinden bağlayan yüksek hızlı tren hattının kalkış noktası olarak işlev görme potansiyeli bulunmaktadır. Aynı şekilde COSCO, Akdeniz'in en büyük soğutma tesisi olan Genua yakınlarındaki İtalyan Vado limanından %40 hisse satın almış ve Çin İletişim İnşaatlar Grubu (CCCC) Venedik kıyılarında büyük konteyner gemilerini kontrol edecek bir yanaşma körfezi tasarlamak için sözleşme imzalamıştır (Roel, 2018: 3). Aynı şekilde Fransa ile Çin arasında da bir ortaklık forumu kurulmasına yönelik çalışmalar sürdürülmektedir. Diğer yandan Çin- Fransız konsorsiyumu İngiltere'deki Hinkley Point nükleer santralının kurulması yönündeki çalışmalara başlamıştır. Yine, COSCO Shipping, İspanya'daki limanlarda da faaliyet göstermekte ve Noatum limanın %51 hissesini satın almak için anlaşmaya varmıştır.

Belirtilen bu arka plan doğrultusunda; Kuşak Yol girişimi sadece Avrasya kıtasının bir ticaret rotası değil, aynı zamanda Avrupa ve Asya uygarlıklarının

karşılıklı sosyal ve ekonomik bağlarını güçlendiren bir köprü görevi de üstlenmektedir. Bu bağlamda girişim, hem Avrupa hem de Çin için önemli fırsatlar sunmaktadır. Karayolu ve deniz koridorları, Orta Avrupa'yı Doğu Afrika'ya bağlamakta, Pasifik ve Hint Okyanuslarını da Akdeniz ile bağlanabilir hale getirmektedir. Bu açıdan girişim, Doğu-Batı arasında ticari bir köprü görevi görerek, küreselleşmeyi de derinleştirmektedir. Başka bir ifade ile girişim, günümüz jeostrateji ağırlığının ABD ekseninden Avrasya kıtasına kaydırılması yönünde bir katalizör görevi üstlenmektedir. Tam da bu noktada Avrupa'nın Çin ile beraber yeni altyapı ve ticaret faaliyetlerine katılımının önemini altı çizilmektedir.

Dolayısıyla Çin-AB işbirliği her iki taraf açısından da büyük fırsatlara gebe dir. Öyle ki bu işbirliği çerçevesi, bölgesel bütünleşme ve kapsayıcı büyümeye ulaşacak biçimde, üçüncü-taraf piyasalarının ortak kalkınmasını da içerisine katarak uluslararası ilişkileri etkilemektedir. Öyle ki değişim gösteren bu jeostratejik konumlanmalar, belirgin olarak Akdeniz bölgesinde kendini göstermektedir. Başka bir deyişle Çin'in Avrupa, Ortadoğu ve bunların kesişiminde yer alan Akdeniz'deki siyasi ve ekonomik çıkarları ile doğrudan ilişkilidir. Başka bir deyişle Çin'in ekonomik bir aktör olarak yükselişi, küresel oyun kurucuların konumlanmalarında değişikliklere yol açmaktadır. Bunun en belirgin kanıtı da küresel aktörlerin Akdeniz'deki konum ve çıkarlarındaki değişimlerde gözlenmektedir. Çin'in, Avrupa ve Ortadoğu ülkelerindeki altyapı ve lojistik alanındaki büyük çaplı çalışmaları, küresel oyun kurucuların, bir kesişim noktası olan Doğu Akdeniz'deki konumlanmasını doğrudan etkilemektedir.

SONUÇ

Kuşak Yol projesi, güzergâhlar üzerinde yer alan partner devletlerle güçlü dostluk ve ortaklık çatısı inşa etmeyi hedeflemektedir. Kurulan bu işbirliği çatısı, Çin'in kalkınması ve Çin Rüyası hedefi ile partner devletler arasında kurulan sıkı bağların oluşmasına yönelik bir çabayı ifade etmektedir. Dolayısıyla proje, sadece güzergâhta yer alan ülkelerin Çin'in kalkınma sürecine fayda sağlamakla kalmayacak aynı zamanda kendi içlerinde de önemli bir refah ve kalkınma süreci inşa edecektir.

Çin'in yeni ve en önemli dış politika stratejisi olarak nitelendirilen Kuşak Yol projesi, ülkenin her açıdan dışa yönelme stratejisi olması yanında, Çin'in kapasite fazlalığı ve enerji sorununu da çözüme ulaştırmaktadır. Dahası, uluslararası ilişkiler açısından önemli bir oyun kurucu statüsü elde eden Çin, küreselleşme sürecine de önemli katkılar sağlamaktadır. Diğer bir ifade ile proje, kapsayıcılık ve farklı uygarlıkların ortak çatı altında bir araya getirilmesi sonucunda küreselleşmiş dünyaya yeni bir boyut kazandırmaktadır. Öyle ki Kuşak Yol projesi, sadece Avrasya kıtasının genişletilmiş ticaret rotası değil aynı zamanda Avrupa, Asya ve diğer uygarlıkların da karşılıklı alışverişlerine katkı sağlamaktadır.

Belirtilen arka plan doğrultusunda, Çin'in bir ekonomik aktör olarak yükselişi, küresel oyun kurucuların konumlanmalarında değişiklikler meydana getirmektedir. Bunun en belirgin kanıtı, küresel aktörlerin Akdeniz Havzasındaki konum ve çıkar mekanizmalarındaki değişimlerde gözlemlenmektedir. Çin'in Doğu Akdeniz'deki altyapı ve lojistik konusundaki büyük çaplı çalışmaları, oyun kurucuların rekabetini de arttırmaktadır. Dolayısıyla bu rekabet ABD, İsrail, Mısır, Yunanistan ve Türkiye gibi bölgedeki önemli aktörlerin konumlanmalarında ve işbirliği mekanizmalarında farklılıklara sebebiyet vermektedir. Başka bir deyişle bahsi geçen aktörlerin Çin ile yakın ilişkiler içerisinde bulunması özellikle ABD'nin stratejik hamlelerini kısıtlamakta ve uluslararası ilişkilerdeki Batı etkisini de sınırlandırmaktadır. Bunun yanı sıra Çin ve AB ortaklığı her geçen gün daha da güçlenmekte ve belirtilen bu küresel çekişmeyi daha da yukarıya tırmandırmaktadır. Diğer yandan Çin'in, Akdeniz havzasındaki hızlı yükselişi, AB'nin bölgedeki ve çevresindeki konumlanması açısından önemli sonuçlar meydana getirmektedir.

Bahsi geçen Çin-AB ortaklığının Akdeniz bölgesine ve küresel sisteme olan olası etkilerinin incelendiği bu çalışmada Kuşak Yol projesi merkezi bir konumda ele alınmıştır.

Bu bağlamda çalışmanın ilk bölümünde çalışmanın teorik çerçevesini oluşturan küreselleşme, gerek Kuşak Yol projesinin açıklanması sürecinde gerekse de projenin partner ülkeler üzerindeki etkilerinin anlaşılması hususunda önemli bir çerçeve oluşturmuştur. Bu açıdan öncelikle küreselleşmenin temel savları açıklanarak, günümüz uluslararası ilişkilerinin ana çerçevesi çizilmiştir. Konuya ilişkin çeşitli araştırmacıların düşüncelerine yer verilerek, günümüz dünyasındaki yansıması gün yüzüne çıkarılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise küreselleşmenin etkisi ile uluslararası ilişkilerde bir oyun kurucu haline gelen Çin'in tarihsel süreçteki gelişim ve değişimlerine paralel olarak "Çin Rüyası" izah edilmeye çalışılmıştır. Çin'in hanedanlık dönemlerinden günümüze kadar süregelen ülke içindeki yükseliş, çöküş ve dışa açılma (reformasyon) süreçleri açıklandıktan sonra Kuşak Yol projesini ortaya çıkaran sebepler ve dürtüler irdelenmiştir. Başka bir ifade ile Kuşak Yol projesinin arka planını ve itici gücünü oluşturan, Çin'in tarihsel süreçleri tüm yönleri ile incelenmiştir.

Kuşak Yol projesinin altyapı, ulaşım, lojistik ve enerji alanlarındaki faaliyet zincirlerinin izah edildiği üçüncü bölümde ise proje tüm yönleriyle ele alınmıştır. Proje kapsamında yer alan altı ekonomik koridor ve Deniz İpek Yolu'na dahil edilen rotalar bu bölümde açıklanmış ve güzergâhlar üzerindeki altyapı çalışmalarına yer verilmiştir.

Belirtilen verilerin ışığında çalışmanın bulgularının açıklandığı dördüncü bölümde ise Akdeniz havzasında meydana gelen politik ve stratejik arka plan oluşturularak Doğu Akdeniz'in küresel ölçekteki önemine atıfta bulunulmuştur. Doğu Akdeniz'de meydana gelen çıkar rekabetlerinin altı çizilerek, Çin'in bu çıkar yarışında hangi konumda yer aldığı ve bölgenin Çin için olan önemi irdelenmiştir. Aynı zamanda Çin'in bölge ülkeleri ve AB ile oluşturduğu kazan-kazan çerçevesi bağlamında küresel siyasetteki değişimler ve partner devletlerin sağlayacağı faydalar ortaya çıkarılmıştır.

KAYNAKÇA/BİBLİYOGRAFYA

Acar, M. (2009). *Düzleştirici ve Özgürleştirici Bir Süreç Olarak Küreselleşme*. Ankara: Orion Kitabevi.

Alamesa, Y. (2016). *Globalization And The European Union: Examination Of The European Integration In The Light Of Theories Of Globalization*. (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi/ Avrupa Birliği Enstitüsü, İstanbul.

Aoyama, R. (2016) "One Belt, One Road": China's New Global Strategy, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5(2), 3-22, DOI: 10.1080/24761028.2016.11869094.

Aydın, E. (2015). Girişim sermayesinin yatırım fon ve ortaklıklarının gelir vergisi ve kurumlar vergisi bakımından vergilendirilmesi. *Marmara Üniversitesi İ.İ.B. Dergisi*, 37(2), 57-82. Erişim Adresi: <http://dosya.marmara.edu.tr/ikf/iib-dergi/2015-2/57-82.pdf>.

Aytekin, İ. (2013). Küreselleşme ve Ekonomik Küreselleşme. *Bülent Ecevit Üniversitesi S.B.E Dergisi*, 1(2), 123-134. Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/en/pub/bitlissos/issue/3711/49107>.

B, Chellaney. (2016). Upholding The Asian Order. "Project Syndicate". Erişim Adresi: <https://www.project-syndicate.org/commentary/asian-powers-cooperation-for-regional-order-by-brahma-chellaney-2016-01?barrier=accesspaylog>.

Baaquie, B.E. & Wang, Q.H. (2018). Chinese Dynasties and Modern China: Unification and Fragmentation. *China and the World*, 1(1), 1-43, DOI: 10.1142/S2591729318500037.

Baum, R. (1994). Introduction: The Age Of Deng Xiaoping. In *Burying Mao: Chinese Politics In The Age Of Deng Xiaoping - Updated Edition* (pp. 3-24). Princeton, New Jersey: Princeton University Press. DOI:10.2307/J.Ctv346sm8.8.

Bayar, F. (2006). Küreselleşme Sürecinde Güvenlik Kavramı: Öneri ve Teklifler. *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, (8), 87-99. Erişim Adresi: http://docs.neu.edu.tr/library/nadir_eserler_el_yazmalari/Dergiler/Stratejik%20Ara%C5%9Ft%C4%B1rmalar%20Dergisi%20Genelkurmay%20SAD8.pdf.

Bellos, I. (2016). *President of COSCO Says Port of Piraeus Can Help Boost Greek Recovery*, Ekathimerini.com, Erişim Adresi: <http://www.ekathimerini.com/207775/article/ekathimerini/business/president-of-cosco-says-port-of-piraeus-can-help-boost-greek-recovery>

Bhattacharjee, D. (2015). China Pakistan Economic Corridor. *SSRN Electronic Journal*. 10, 1-15. Erişim Adresi: https://www.researchgate.net/publication/314540681_China_Pakistan_Economic_Corridor.

Bhattacharya, A. (2016). Conceptualizing the Silk Road Initiative in China's Periphery Policy, *East Asia*, 33, 309-328. DOI: 10.1007/s12140-016-9263-9.

Blanchard, F. (2017) Probing China's Twenty-First-Century Maritime Silk Road Initiative (MSRI): An Examination of MSRI Narratives, *Geopolitics*, 22(2), 246-268, DOI: 10.1080/14650045.2016.1267147.

Boriçi, G. (2018). China's One Belt One Road Initiative: The Response to Western Globalization, *ILIRIA International Review*, 8(1).

Butt, K. M. & Sajid, S. (2018). Chinese Economy Under Mao Zedong and Deng Xiaoping, *Journal of Political Studies*, 25(1), 169-178.

Bülbül, K. (Ed.) (2006). *Küreselleşme Okumaları*. Ankara: Kadim Yayınevi.

Casarini, N. (2016). When All Roads Lead to Beijing. Assessing China's New Silk Road and its Implications for Europe. *The International Spectator Italian Journal of International Affairs*, 51 (4), 95-108. Erişim Adresi: <https://doi.org/10.1080/03932729.2016.1224491>.

China Highlights, "The History of China: Dynasty/Era Summary, Timeline", Erişim Adresi: <https://www.chinahighlights.com/travelguide/culture/china-history.htm>.

Chinadaily (2014). *More Talks 'Needed On High-Speed Rail Link'*, Erişim Adresi: http://www.chinadailyasia.com/nation/2014-07/05/content_15146780.html.

Clarke, M. (2016) 'One Belt, One Road' and China's Emerging Afghanistan Dilemma. *Australian Journal of International Affairs*, 70(5), 563-579, DOI: 10.1080/10357718.2016.1183585.

CPEC. (2017). *Long Term Plan for China- Pakistan Economic Corridor (2017- 2030)*. Erişim Adresi: <http://cpec.gov.pk/long-term-plan-cpec>.

Cui, A. (2018). Building The Belt and Road: The Overlooked Unveiling Of China's Boldest. *Harvard International Review*, 39(1), 16-19. DOI:10.2307/26617316.

Dawei C. & Yanjing, S. (2011). China's History. Singapore: Cengage Learning Asia. [Adobe Acrobat Reader Sürümü]. Erişim Adresi: <https://epdf.pub/chinas-history.html>.

Decker, V. (2018). The Geoeconomics Behind The Belt and Road Initiative How the Brı Is Shaping A New Geoeconomic Order. *Faculteit Politieke en Sociale Wetenschappen*. Erişim Adresi: https://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/002/509/652/RUG01-002509652_2018_0001_AC.pdf.

Demirci, M. C. (2019). *Kıbrıs ve Doğu Akdeniz Üzerinde Hegemonya Mücadelesi*, Euronews, Erişim Adresi: <https://tr.euronews.com/2019/05/05/kibris-ve-dogu-akdeniz-uzerinde-hegemonya-mucadelesi-dogu-akdenizde-neler-oluyor>.

Derruder, B. & Liu, X. & Kunaka, C. (2018). *Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative*. World Bank Group, 6, 1-73.

Dillon, M. (2016). *Modernleşen Çin'in Tarihi*. (Çev. Eylem Ümit Atılğan ve Aydın Atılğan). İstanbul: İletişim Yayınları.

Dondokov, Z. (2018). The Economic Corridor “China- Mongolia- Russia”: Problems and Development Prospects. *IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science*, 190, 1-5. DOI: 10.1088/1755-1315/190/1/012052.

Duran, N. (2018). Küreselleşme Sürecine Türkiye Üzerinden Bakış. (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi). Kocaeli Üniversitesi/ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.

Ekathimerini, (2013). *VAT Exemption For Big Firms Using Greece As Transit Hub*, Erişim Adresi: <http://www.ekathimerini.com/148892/article/ekathimerini/business/vat-exemption-for-big-firms-using-greece-as-transit-hub>.

Ekman, A. (2018). China in the Mediterranean: An Emerging Presence. *Notes de Ifri*, 1-21. Erişim Adresi: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman_china_mediterranean_2018_v2.pdf.

Elçin, A.B. (n.d.) (2012). *Küreselleşmenin Tarihçesi*. Erişim Adresi: <https://docplayer.biz.tr/746102-Kuresellesmenin-tarihcesi-a-bora-elcin.html>.

Ergünsü, U. (2017). İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri. *TYB Akademi*. Erişim Adresi: <https://www.tyb.org.tr/umut-ergunsu-ipek-yolunun-yeniden-canlandirilmasi-ve-turkiye-31493h.htm>.

Fischer, S. (2003). Globalization and Its Challenges. *American Economic Review*, 93 (2): 1-30. Erişim Adresi: <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/000282803321946750>.

Fulton, J. (2016). An Analysis Of Two Corridors In China's One Belt One Road Initiative: China-Pakistan and China Central-West Asia. *Proceedings of International Conference on Inter-Regional Connectivity: South Asia and Central Asia*, 43-49. Erişim Adresi: https://www.academia.edu/34492093/An_Analysis_of_Two_Corridors_In_Chinas_One_Belt_One_Road_Initiative_China-Pakistan_and_China_Central-West_Asia.

Gallo, E. (2014). Eurasian Union Versus Silk Road Economic Belt?. *The Institute for Security and Development Policy*, 159, 1-2. Erişim Adresi: <https://isdpeu/publication/eurasian-union-versus-silk-road-economic-belt/>.

Genç, A. (2019). Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar. Yılmaz, S (Ed.), *Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Çin* (pp. 19-44), Ankara: Astana Yayınları.

Ghaisy, R. & Su, F. & Saalman, L. (2018). The 21st Century Maritime Silk Road: Security Implications and Ways Forward for the European Union. *SİPRI*, 1-50. Erişim Adresi: <https://www.sipri.org/publications/2018/other-publications/21st-century-maritime-silk-road-security-implications-and-ways-forward-european-union>.

Gillet, K. (2013). *China Cosying up to Eastern Europe*, Aljazeera, Erişim Adresi: <https://www.aljazeera.com/indepth/features/2013/11/china-cozing-up-eastern-europe-2013112513118391613.html>.

Gökten, K. (2019). Güvenlik ile Bölgesel Ekonomik İşbirliği Arasında: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) Ekonomik Koridoru. *Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 3 (1), 99-113.

Guofu, L., Bakhtin, V., Clemesha, A., Huber, D., & Kumaraswamy, P. (2013). *The Mediterranean Region in a Multipolar World: Evolving Relations with Russia, China, India, and Brazil* (pp. 11-20, Rep.). German Marshall Fund of the United States. Erişim Adresi: www.jstor.org/stable/resrep18967.5.

Güner, B. (2018). OBOR Girişimi'nin Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*. 1(37), 112-123. Erişim Adresi: https://www.researchgate.net/publication/322800630_OBOR_GIRISIMI'NIN_COGRAFYASI.

Hazou, E. (2014). *China Oil in Talks Buy Part of Aphrodite Field*, Cyprus-mail, Erişim Adresi: <http://cyprus-mail.com/2014/06/19/china-oil-in-talks-to-buy-part-of-aphrodite-field/>.

Held, D. McGrew, A. Goldblatt, D. & Perraton, J. (1999). Globalization. *Global Governance*, 5(4), 483-496. Erişim Adresi: www.jstor.org/stable/27800244.

Huliaras, A. & Petropoulos, S. (2014). Shipowners, Ports and Diplomats: The Political Economy of Greece's Relations With China. *Asia Europe Journal*, 12, 215-230. DOI: 10.1007/s10308-013-0367-1.

Irani, F.N.H.A & Noruzi, M.R. (2011). Globalization and Challenges; What are the Globalization's Contemporary Issues?. *International Journal of Humanities and Social Science*, 1(6), 216-218. Erişim Adresi: <http://www.ijhssnet.com/journals/Vol. 1 No. 6; June 2011/24.pdf>.

Irshad, M.S & Xin, Q. & Arshad, H. (2015). *One Belt and One Road: Does China-Pakistan Economic Corridor Benefit for Pakistan's Economy?. Journal of Economics and Sustainable Development*. 6, 200-207. Erişim Adresi: https://www.researchgate.net/publication/289127864_One_Belt_and_One_Road_Does_China-Pakistan_Economic_Corridor_benefit_for_Pakistan's_Economy.

Islam, N. I. & Hossan, M. M. & Matin, S. (2015). Bangladesh, China, India and Myanmar Economic Corridor (BCIM-EC): Next Window for Economic Development Asia. *Daffodil International University Journal of Business and Economics*, 9(1), 131-149. ISSN: 1818-6238.

İkiz, A. (2019). Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 18(72), 1688-1700. Erişim Adresi: www.esosder.org.

Kamerling, S. & Putten, F.P. (2011). ^[1]_[SEP]An Overseas Naval Presence Without Overseas Bases: China's Counter-piracy Operation in the Gulf of Aden. *Journal of Current Chinese Affairs*, 40(4), 119-146. ISSN: 1868-4874 (online).

Karakaş, M. (2015). *Modernlik Küreselleşme ve Türkiye'nin Kimlik Evreni*. İstanbul: Küre Yayınları.

Karim, M. & Islam, F. (2018). Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) Economic Corridor-Challenges and Prospects. *Korean Journal of Defense Analysis*, 30(2), 283-302. Erişim Adresi: https://www.researchgate.net/publication/325484477_Bangladesh-China-India-Myanmar_BCIM_Economic_Corridor--Challenges_and_Prospects.

Kaya, M ve Aydemir, C. (2011). Küreselleşmenin Tarihsel Gelişimi. *Dicle Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1), 14-36. Erişim Adresi: <https://Dergipark.Org.Tr/Tr/Pub/Duiibfd/Issue/32247/357875>.

Kaymakçı, O. (Ed.) (2007). *Küreselleşme Üzerine Notlar*. Ankara: Nobel Yayınevi.

Kazi, A. (2007). The New Silk Roads: Transport and Trade in Greater Central Asia. Starr, S.F. (Ed.), *Pakistan* (pp. 77-107), Central Asia-Caucasus Institute and Silk Road Studies Program. [Adobe Acrobat Reader Sürümü]. Erişim Adresi: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/097492840906500418>.

Kedikli, U. & Deniz, T. (2015). Enerji Kaynakları Mücadelesinde Doğu Akdeniz Havzası ve Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı. *Alternatif Politika Dergisi*, 7(3), 399-423. Erişim Adresi: <http://alternatifpolitika.com/makale/enerji-kaynaklari-mucadelesinde-dogu-akdeniz-havzasi-ve-deniz-yetki-alanlari-uyusmazligi>.

Kesgin, S. (2018). *Küresel ve Bölgesel Perspektiften Doğu Akdeniz Güvenliği*. Ankara: Berikan Yayınevi.

Kırtay, K. (2008). *Uluslararası İlişkiler Paradigmalarının Işığında Küreselleşmenin Türk Dış Politikasının Şekillenmesine Etkileri*. (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi). Sakarya Üniversitesi/ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.

Kıvılcım, F. (2013). Küreselleşme Kavramı ve Küreselleşme Sürecinin Gelişmekte Olan Ülke Türkiye Açısından Değerlendirilmesi. *Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi*, 5(1), 219-230. Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/117355>.

Kızılçelik, S. (2012). *Küreselleşme ve Sosyal Bilimler*. Ankara: Anı Yayıncılık.

Kissinger, H. (2017). *Diplomasi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Kutluay Tutar, F. & Bahsi Koçer, F.Ş. (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol, *Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 5(16), 618-626.

Küçük yıldız, C. (2012). "Modern İpek Yolunda Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demir Yolu Hattı Projesi". *Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi*, 4(16), 59-64. Erişim Adresi: <http://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423931464.pdf>.

Kürkçü, D.D. (2013). Küreselleşme Kavramı ve Küreselleşmeye Yönelik Yaklaşımlar. *The Turkish Online Journal of Design, Art and Communication*. (3). 1-

11. Erişim Adresi: http://tojdac.org/tojdac/VOLUME3-ISSUE2_files/tojdac_v03i201.pdf.

Lague, D. (2013). *For China, Turkey Missile Deal A Victory Even If It Doesn't Happen*. Reuters, Erişim Adresi: <https://www.reuters.com/article/us-china-turkey-for-china-turkey-missile-deal-a-victory-even-if-it-doesnt-happen-idUSBRE9910GN20131002>.

Laursen, W. (2015). *Georgia Looks to China For Port and Trade*, The Maritime Executive, Erişim Adresi: <https://www.maritime-executive.com/article/georgia-looks-to-china-for-port-and-trade>.

Li, Y. & Schmerer, H.J. (2017) Trade and the New Silk Road: Opportunities, Challenges and Solutions, *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 15(3), 205-213, DOI: 10.1080/14765284.2017.1347473.

Marianelink, (2013). *China's Giant Huawei Invests in Greece's Piraeus Port*, Erişim Adresi: <https://www.marinelink.com/news/invests-greeces-piraeus361990.aspx>.

Mark, J.J. (2012). Ancient History Encyclopedia, "Ancient China", Erişim Adresi: <https://www.ancient.eu/china/>.

McGrew, A., Held, D., & Hiperlink (Firm). (2008). *Küresel dönüşümler: Büyük küreselleşme tartışması*. Ankara: Phoenix Yayınevi.

Nie, W. (2016). Xi Jinping's Foreign Policy Dilemma: One Belt, One Road or the South China Sea? *Contemporary Southeast Asia*, 38(3), 422-444. Erişim Adresi: www.jstor.org/stable/24916765.

Nurmuhammedov, N. (2017). China-Pakistan Economic Corridor and Its Geostrategic Importance In Terms of Belt and Road Initiative. *Afro Eurasian Studies Journal*, 6(2), 34-64. Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/700182>.

Oktaç, F. (2019). *Çin Yeni Büyük Güç ve Değişen Dünya Dengeleri*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.

Olaniyi, B.A. (2014). Decline and Overview of the Tang Dynasty. *International Journal of Science and Research*, 3(3), 477-479, Erişim Adresi: https://www.researchgate.net/publication/331197469_Decline_and_Overview_of_the_Tang_Dynasty?enrichId=rgreq-bec33efd31318a8155d952a700037e75-XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzMzMTE5NzQ2OTtBUzo3Mjc4ODM0MDAxMTQxNzZAMTU1MDU1MjMzNDYzMg%253D%253D&el=1_x_2&_esc=publicationCoverPdf.

Oran, B. (2009). *Küreselleşme ve Azınlıklar*. Ankara: İmaj Yayınevi.

Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri. *Turkish Studies*, 10(14), 579-596. Erişim Adresi: http://www.turkishstudies.net/turkishstudies?mod=makale_tr_ozet&makale_id=19047.

Özmen, İ. & Buluş, A. (2017). Başlangıçtan Devrime Çin'i Anlamak (Mı)? *Medeniyet ve Toplum Dergisi*, 1(1), 9-33. Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/527357>.

Pletcher, K. (Ed.) (2011). *Understanding China/ The History of China*. Britannica New York: Educational Publishing. [Adobe Acrobat Reader Sürümü]. Erişim Adresi: <https://epdf.pub/the-history-of-china-understanding-china.html>.

Ploberger, C. (2017) One Belt, One Road – China's New Grand Strategy. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 15(3), 289-305, DOI: 10.1080/14765284.2017.1346922.

Putten, F.P. (2016) Infrastructure and Geopolitics: China's Emerging Presence in the Eastern Mediterranean. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 18(4), 337-351, DOI: 10.1080/19448953.2016.1195978.

Putten, F.P. & Meijnders, M. (2015). China, Europe and the Maritime Silk Road. *Clingendael Netherlands Institute of International Relations (Report)*, 1-37. Erişim Adresi: https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/China_Maritime_Silk_Road.pdf.

Reich, S. (1998). What Is Globalization? Four Possible Answers. *Kellogg Institute*, 1-20. Erişim Adresi: https://kellogg.nd.edu/sites/default/files/old_files/documents/261.pdf.

Reuters, (2019). *China, Greece agree to push ahead with COSCO's Piraeus Port investment*, Erişim Adresi: <https://www.reuters.com/article/us-greece-china/china-greece-agree-to-push-ahead-with-coscos-piraeus-port-investment-idUSKBN1X1KC>.

Roel, P. (2018). China's Interests and Challenges in the Mediterranean. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*, 578, 1-7. Erişim Adresi: https://ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/resources/docs/ISPSW_578_Roell%20Langversion%20Vortrag%20Athen%200Sep%202018.pdf.

Sárvári, B. & Szeidovitz, A. (2016). The Political Economics of the New Silk Road. *Baltic Journal of European Studies*, 6. Erişim Adresi: https://www.researchgate.net/publication/295181819_The_Political_Economics_of_the_New_Silk_Road.

Sarwar, F. (2018). China's One Belt and One Road: Implications of "New Eurasian Land Bridge" on Global Power Play in the Region. *NUST Journal of International Peace & Stability*, 1(2), 131-144.

Schadlow, N. (2020). *China in the Mediterranean and Implications for the United States and Europe*. Hoover Institution, Erişim Adresi: <https://www.hoover.org/research/china-mediterranean-and-implications-united-states-and-europe>.

Scott, E. (2014). China's Silk Road Strategy: A Foothold in the Suez, But Looking To Israel. *China Brief*, 14(19). Erişim Adresi:

<https://jamestown.org/program/chinas-silk-road-strategy-a-foothold-in-the-suez-but-looking-to-israel/> - .VEp1 hTCTIU.

Shah, A. R. (2018). How Does China- Pakistan Economic Corridor Show the Limitations of China's "One Belt One Road" Model. *Asia & Pasific Policy Studies*, 5(2), 378-385.

Shang, C. (2017). "Bir Kuşak Bir Yol" Projesi ile Türkiye. (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Shixue, J. (2013). *Chinese Inverment in the EU: a win-win Game A View From China*. European Policy Center, Erişim Adresi: <https://www.epc.eu/en/Publications/Chinese-investment-in-the-EU~1c6394>.

Siddiqui, K. (2019). One Belt and One Road, China's Massive Infrastructure Project to Boost Trade and Economy: An Overview. *International Critical Thought*, 9(2), 214-235.

Silove, N. (2018) Beyond the Buzzword: The Three Meanings of "Grand Strategy", *Security Studies*, 27(1), 27-57. DOI: 10.1080/09636412.2017.1360073.

Talas, M. ve Bildirici, S. (Ed.) (2008). *Farklı Yönleriyle Küreselleşme*. İstanbul: Doğu Kütüphanesi Yayınları.

Taldybayeva, D. (2019). Çin- Moğolistan- Rusya Ekonomik Koridoru: Tarafların Menfaatleri. Eurasian Research Institute, 195. Erişim Adresi: <https://eurasian-research.org/web/publications/Haftalik-e-bulten-21-012019-27-01-2019-No-195.pdf?1551762289>.

Tekir, O. ve Demir, N. (2018). Ekonomik ve Siyasal Bir Araç Olarak Yeni İpek Yolu Projesinin Küresel Sisteme Etkileri. *Sosyoekonomi Dergisi*, 26 (38), 191-206, Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/558359>.

The Maritime Executive (2013). *Suez Canal, Sumed Pipeline are Key Parts of Egypt's Role in International Energy Markets*, Erişim Adresi: <https://www.maritime-executive.com/corporate/Suez-Canal-Sumed-Pipeline-are-Key-Parts-of-Egypt's-Role-in-International-Energy-Markets-2013-08-02>.

Tiezzi, S. (2014). *The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls*, The Diplomat, Erişim Adresi: <https://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>.

Timur, T. (2000). *Küreselleşme ve Demokrasi Krizi*. Ankara: İmge Kitabevi.

Topal, A. (2013). İsrail'in Gazze Ablukası Ve Mavi Marmara Saldırısı. *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 32(1), 103-154. Erişim Adresi: <https://Dergipark.Org.Tr/Tr/Pub/İumhmohb/İssue/9401/117769>.

Topal, A.H. (2013). İsrail'in Gazze Ablukası ve Mavi Marmara Saldırısı. *MHB*, 32(1), 103-154. Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/411345>.

Tsagas, I. (2014). Greece is China's Gateway to Europe, Pv. Magazine, Erişim Adresi: https://www.pv-magazine.com/2014/06/23/greece-is-chinas-gateway-to-europe_100015501/ - axzz3649QBpDV.

Tzogopoulos, G. N. (2018). China's BRI, the Middle East and the Mediterranean. *Center for International and European Studies (CIES)*, Erişim Adresi: <https://www.khas.edu.tr/cms/cies/dosyalar/files/Tzogopoulos%20commentary.pdf>.

Uberoi, P. (2016). BCIM Ekonomik Koridorunun Sorunları ve Beklentileri. *Çin Raporu*, 52 (1), 19-44. <https://doi.org/10.1177/0009445515613868>.

Umbach, F. (2018). China's Belt And Road Initiative and The Mediterranean Region: The Energy Dimension. *Mediterranean Dialogue Series*, 14, 1-12. Erişim Adresi: <https://www.naturalgasworld.com/ggp-chinas-belt-and-road-initiative-and-the-mediterranean-region-the-energy-dimension-63836>.

Valori, G. E. (2009). A Middle East Policy "Made in China". *Israel Journal of Foreign Affairs*, 3(3), 31-41, DOI: 10.1080/23739770.2009.11446383.

Varlık, A. B. (2009). *Küreselleşme ve Küreselleşmenin Orta Doğu'ya Etkileri*. (Yayımlanmış Doktora Tezi). Ankara Üniversitesi/ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, National Development and Reform Commission (NDRC), Erişim Adresi: https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_8232/201503/t20150330_1193900.html.

Walsh, C. (2017). Birth of Peaceful Europe. *The Harvard Gazette*, Erişim Adresi: <https://news.harvard.edu/gazette/story/2017/05/70-years-ago-a-harvard-commencement-speech-outlined-the-marshall-plan-and-calmed-a-continent/>.

Wijeratne, "How can we realize the opportunities of China's Belt and Road strategy?", World Economic Forum, Erişim Adresi: <https://www.weforum.org/agenda/2017/05/repaving-the-ancient-silk-routes-realising-opportunities-along-the-belt-and-road/>.

Xi Jinping: Çin'in Yönetimi. (2017). İstanbul: Kaynak Yayınevi.

Yaycı, C. (2020). *Doğu Akdeniz'in Paylaşım Mücadelesi ve Türkiye*. İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi.

Yeniçun, S.H. (2018). *Kızıldeniz Havzasında Tırmanan Rekabet ve Çatışan Çıkarlar*. AA.com, Erişim Adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/kizildeniz-havzasinda-tirmanan-rekabet-ve-catisan-cikarlar/1308954>.

Yhome, K. (2017). The BCIM Economic Corridor: Prospects and Challenges, Observer Research Foundation (ORF), Erişim Adresi: <https://www.orfonline.org/research/the-bcim-economic-corridor-prospects-and-challenges/>.

Yıldıran, M. (2014). İpek Yolunda Türk Kültür Mirası. Atasoy, F. (Ed.), *Tarihi İpek Yolu'nun Türkiye'ye Sunduğu Fırsatlar* (pp. 308-328), Ankara: Türk Yurdu Yayınları.

Yıldızoğlu E. (1996). *Globalleşme ve Kriz*. İstanbul: Alan Yayıncılık.

Yılmaz, A. & Hiperlink (Firm). (2004). *İkinci Küreselleşme Dalgası: Kavram, Süreç ve Sorunlar*. Ankara: Vadi Yayınları.

Yılmaz, S. (Ed.) (2019). *Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar*. Ankara: Astana Yayınları.

Yılmaz, S. & Changming, L. (2018). China's 'Belt and Road' Strategy in Eurasia and Euro-Atlanticism. *Europe-Asia Studies*, 70(2), 252-276, Erişim Tarihi: 06.03.2020, DOI: 10.1080/09668136.2018.1435777.

Yiwei, W. (2019). *Çin'in Kazan-Kazan Projesi Çağdaş İpek Yolu Bir Kuşak Bir Yol*. İstanbul: Canut Yayınevi.

Yoshimatsu, H. (2015) The United States, China, and Geopolitics in the Mekong Region. *Asian Affairs: An American Review*, 42(4), 173-194, DOI: 10.1080/00927678.2015.1106757.

Yuldashev, M. (2017). East Mediterranean in the Context of China's Belt and Road Initiative. *Cyprus Center for European and International Affairs*, 20, 1-7. Erişim Adresi: https://cceia.unic.ac.cy/wp-content/uploads/EMPN_20.pdf.

Zhang, D. (2018). The Political Leadership of Mao Zedong. *Journal of Contemporary Educational Research*, 2(4), 28-33. DOI: [10.26689/jcer.v2i4.407](https://doi.org/10.26689/jcer.v2i4.407).

Zhang, X. (2017). Chinese Capitalism and the Maritime Silk Road: A World-Systems Perspective, *Geopolitics*, 22 (2), 310-331. Erişim Adresi: <https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1289371>.

Zhang, X. & Zhang, S. (2017). China-Mongolia-Russia Economic Corridor and Environmental Protection Cooperation. *R-Economy*, 3(3), 161-166. DOI: [10.15826](https://doi.org/10.15826).

Zhao, S. (2019). China's Belt-Road Initiative as the Signature of President Xi Jinping Diplomacy: Easier Said than Done. *Journal of Contemporary China*. DOI: <https://doi.org/10.1080/10670564.2019.1645483>.

Zhou, W. & Esteban, M. (2018) Beyond Balancing: China's Approach Towards the Belt and Road Initiative. *Journal of Contemporary China*, 27(112), 487-501, DOI: 10.1080/10670564.2018.1433476.