

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM
DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ'NİN ÇİN'İN
BÖLGESEL POLİTİKALARINDAKİ ROLÜ

ALİ EGEMEN TÖRE

2501180801

TEZ DANIŞMANI
DOÇ. DR. HAKAN GÜNEŞ

İSTANBUL-2021

ÖZ

Kuşak ve Yol Girişimi'nin Çin'in Bölgesel Politikalarındaki Rolü

Ali Egemen TÖRE

Çalışmada Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında ilan edilen Kuşak ve Yol Girişimi'nin, Çin dış politikasında değişime neden olup olmadığı sorusunun yanıtlanması amaçlanmıştır. Girişimin, Çin dış politikasında ne gibi değişimlere neden olduğu ve söz konusu girişim sonrası Çin'in yeni dış politikasıyla önceki dış politikası arasında ne gibi farklılıklar olduğu sorularının da çalışma sırasında yanıtlanması amaçlanmaktadır. Bu girişim Çin dış politikasında var olan sorunlara yönelik bir çözüm olarak ortaya atıldığından dolayı bu sorulara yanıt ararken öncelikle Çin dış politikasının irdelenmesi ve Çin'in dış politika sorunlarına değinilmesi gerekmiştir. Bir ülkenin dış politikası iç politikasından bağımsız olamayacağından, Çin'in iç sorunları da çalışmada incelenmiş ve girişimin bu sorunların çözümüne yönelik olarak da geliştirildiği görülmüştür. Çin'in iç ve dış sorunlarını, girişimin yardımıyla nasıl çözeceği bize çalışmanın temel sorusunun cevabını da verecektir. Çalışmada girişimin ekonomik ve siyasi yönleri incelenmiş ve Çin'in dünyanın farklı bölgelerindeki ulusal çıkarlarının, bu bölgelerdeki politikalarını nasıl etkilediği sorusunun cevabına odaklanılmıştır. Bu incelemeler sonucunda iki şey söylenebilir. Bunlardan ilki, girişimin Çin dış politikasını değişimlere neden olduğu ve ikincisiyse Çin'in bu girişimle, girişime taraf devletler üzerinde siyasi ve ekonomik nüfuz oluşturarak küresel bir siyasal aktör olmayı ve dış politika sorunlarını çözmeyi amaçladığıdır.

ABSTRACT

The Impacts of the Belt and Road Initiative on China's Regional Policies

Ali Egemen TÖRE

The study aims to answer the questions of whether the Belt and Road Initiative, which was announced by the Chinese President Xi Jinping in 2013, has changed China's foreign policy or not, if it is, what kind of changes and differences have been occurred between China's new and previous foreign policy after the initiative was launched. While seeking answers to these questions it is necessary to examine the Chinese foreign policy problems because the initiative was proposed as a solution of these problems. Because of a country's foreign policy cannot be independent from its domestic policy, China's internal problems were also examined in the study and it was seen that the initiative was developed as a solution of these problems, too. The answer of how China is trying to solve its internal and external problems by using the initiative is the fundamental question of the study. In the study, economic and political dimensions of the initiative were examined and focused on the answer of how China's national interests in different regions affect its policies in these areas. As a result, two things can be said. First, the initiative has caused changes in China's foreign policy and second, China aims to become a global political actor and solve its foreign policy problems by creating political and economic influence on the states parties by using the initiative.

ÖNSÖZ

2018 yılında İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü çatısı altında başladığım Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler yüksek lisans eğitim programımı bu tez çalışması ile tamamlıyorum. Her şeyden önce, tez danışmanım ve yol göstericim olan saygıdeğer hocam Doç. Dr. Hakan Güneş'e teşekkür ediyorum. Hayallerimin peşimden koşmam için beni cesaretlendiren ve her türlü desteklerini arkamda hissettiğim başta annem olmak üzere sevgili aileme, tez yazma sürecim boyunca sürekli yanımda olarak bana farklı bakış açıları sunan arkadaşlarıma ve ayrıca hiçbir konuda yardımlarını esirgemeyen İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi'nin kıymetli hocalarına bir kez daha teşekkürlerimi ve şükranlarımı sunuyorum.

Ali Egemen Töre

İstanbul

İÇİNDEKİLER

ÖZ	II
ABSTRACT	III
ÖNSÖZ	IV
İÇİNDEKİLER	V
TABLolar LİSTESİ	VIII
HARİTALAR LİSTESİ	IX
GRAFİKLER LİSTESİ	XI
KISALTMALAR LİSTESİ	XIII
Giriş	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ

1.1. Kuşak ve Yol Girişimi Nedir?	3
1.1.1. Kuşak ve Yol Girişimi'nin Ekonomik Boyutu	7
1.1.2. Kuşak ve Yol Girişimi'nin Siyasi Boyutu	11
1.2. Çin Kuşak ve Yol Girişimi'ne Neden İhtiyaç Duyuyor?	14
1.2.1. Çin'in İç Sorunları ve Kuşak ve Yol Girişimi	15
1.2.1.1. Doğu-Batı Gelişmişlik Farkı Sorunu.....	15
1.2.1.2. Sincan Sorunu	17
1.2.1.3. Üretim Fazlası Sorunu	19
1.2.1.4. Parti Rejiminin Devamlılığı	21
1.2.2. Çin'in Dış Sorunları ve Kuşak ve Yol Girişimi	22

1.2.2.1.	Enerji Sorunu	22
1.2.2.2.	Kuşatılmışlık Hissi ve Malakka Boğazı İkilemi	27
1.2.2.3.	Yeni Pazarlara Ulaşma/Pazar Payını Artırma Arayışı	30
1.3.	Çin'in Amaçları ve Kuşak ve Yol Girişimi	33

İKİNCİ BÖLÜM

1949-2013 ARASI ÇİN DIŞ POLİTİKASI

2.1.	Kuşak ve Yol Girişimi Öncesi Çin Dış Politikası	35
2.1.1.	1949-1976 Arası Çin Dış Politikası	37
2.1.2.	1976-2013 Arası Çin Dış Politikası	39
2.2.	Kuşak ve Yol Girişimi Öncesi Çin'in Bölgesel Politikaları	47
2.2.1.	Orta Asya	47
2.2.2.	Güneydoğu Asya	52
2.2.3.	Orta Doğu	56
2.2.4.	Afrika	62
2.2.5.	Avrupa	67

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KUŞAK VE YOL GİRİŞİMİ SONRASI ÇİN DIŞ POLİTİKASI

3.1.	Kuşak ve Yol Girişimi ve Çin'in Değişen Dış Politikası	73
3.1.1.	Orta Asya	87
3.1.1.1.	Orta Asya'da Kuşak ve Yol Girişimi	87
3.1.1.2.	Çin'in Enerji Politikası ve Orta Asya	97
3.1.1.3.	Orta Asya ve Sincan	101
3.1.1.4.	Orta Asya ve Üretim Fazlası Sorunu	103
3.1.2.	Güneydoğu Asya	109

3.1.2.1.	Güneydoğu Asya’da Kuşak ve Yol Girişimi	109
3.1.2.2.	Güneydoğu Asya ve Kuşatılmışlık Hissi	118
3.1.2.3.	Güneydoğu Asya ve Üretim Fazlası Sorunu	122
3.1.3.	Orta Doğu	125
3.1.3.1.	Orta Doğu’da Kuşak ve Yol Girişimi	125
3.1.3.2.	Orta Doğu ve Enerji Politikası	129
3.1.3.3.	Orta Doğu, Ticaret ve Üretim Fazlası Sorunu	132
3.1.4.	Afrika	136
3.1.4.1.	Afrika’da Kuşak ve Yol Girişimi	136
3.1.4.2.	Afrika Limanları ve Çin	142
3.1.4.3.	Afrika, Ticaret ve Üretim Fazlası Sorunu	148
3.1.5.	Avrupa	151
3.1.5.1.	Avrupa’da Kuşak ve Yol Girişimi	151
3.1.5.2.	Avrupa, Ticaret ve Çin Yatırımları	154
3.1.5.3.	Avrupa Limanları ve Çin	160
Sonuç		165
KAYNAKÇA		180

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Çin'in Temel İlgi Alanları	7
Tablo 2: KYG'nin Çin'in İç ve Dış Sorunlarına Çözümleri	33
Tablo 3: Çin'in Üçüncü Halkasındaki Jeopolitik Bölgeler	37
Tablo 4: Çin'in Bölgelere Göre Ekonomik, Siyasi ve Askeri Etkileşimi	55
Tablo 5: 2005-2015 Arası Çin Yatırımlarında Orta Doğu	57
Tablo 6: Malakka Boğazı'nın Çin'e Kapatılmasına Tepki Gösterebilecekler ve Olası Sonuçları	81
Tablo 7: Orta Doğu ve Kuzey Afrika'da Altyapı Gelişmişliği (2016)	132
Tablo 8: Orta Doğu'da Çin Yatırımlarının Sektörel Dağılımı, 2015-2016	134
Tablo 9: Çinli Firmaların İşletmesinde Olan Afrika Limanları	145
Tablo 10: Batı Afrika'da Çin'in Finanse Ettiği/İnşa Ettiği Limanlar	146
Tablo 11: Orta ve Doğu Afrika'da Çin'in Finanse Ettiği/İnşa Ettiği Limanlar	146
Tablo 12: Güney Afrika'da Çin'in Finanse Ettiği/İnşa Ettiği Limanlar	147
Tablo 13: Çinli Şirketlerin Avrupa Limanlarında Hisse Oranları	161

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1: Kuşak ve Yol Girişimi'ne Yönelik Çin ile Mutabakat Zaptı İmzalayan Devletler	4
Harita 2: Kuşak ve Yol Girişimi Ekonomik Koridorlar Haritası	5
Harita 3: Sincan ve Orta Asya	17
Harita 4: Çin'in Ham Petrol Temin Ettiği Devletler ve Bölgeler (2015)	27
Harita 5: Çin'in Çevresindeki ABD Dost ve Müttefiki Devletler	28
Harita 6: Küresel Ticaret Rotaları	29
Harita 7: Çin'in Dört Güvensizlik Halkası ve Kapsadığı Bölgeler	36
Harita 8: Çin'in Küresel Yatırımları (2005-2017)	44
Harita 9: SSCB'nin Dağılması Sonrası Orta Asya	49
Harita 10: Çin'in Güneydoğu Asya'da Doğrudan Yabancı Yatırım Yaptığı Devletler (2013)	56
Harita 11: Çin'in 2000-2018 Yılları Arası AB Devletlerine Yatırımları	68
Harita 12: 17+1 Platformuna Taraf Orta ve Doğu Avrupa Devletleri	71
Harita 13: G-7 Üyesi Devletler ve AB Devletleri	73
Harita 14: Kuzey Kutbu Deniz Ulaşım Yolları	74
Harita 15: Çin'in Orta Asya Devletleri ile İlişkileri (2015)	88
Harita 16: Geliştirilmiş Ulaşım Bağlantısının Ülkelerin Toplam İhracatına Etkisi ...	90
Harita 17: Geliştirilmiş Ulaştırma Altyapısının Ülkelerin Toplam İhracatına Etkisi .	90
Harita 18: Geliştirilmiş Ulaşım Bağlantısının ve Altyapısının Ülkelerin Toplam İhracatına Etkisi	91
Harita 19: Ülkelere Göre Demir Yolları Yoğunluğu (km ² başına)	104
Harita 20: Ülkelere Göre Kara Yolları Yoğunluğu (km ² başına)	104

Harita 21: Çin'in Güneydoğu Asya Devletleri ile İlişkileri (2015)	111
Harita 22: Büyük Mekong Alt-bölgesi Ekonomik Koridorları	112
Harita 23: Hint Okyanusu'ndaki Liman Projeleri	119
Harita 24: Çin'in Küresel Liman Yatırımları	121
Harita 25: KYG Enerji Üretim Tesisleri Projeleri	124
Harita 26: Çin'in Orta Doğu Devletleri ile İlişkileri (2015)	127
Harita 27: Çin'in Orta Doğu'da Altyapı Yatırımları	130
Harita 28: Red-Med Demir Yolu Projesi	135
Harita 29: Çin'in Afrika Devletleri ile İlişkileri (2015)	137
Harita 30: Çin'in Afrika'da Önde Gelen Altyapı İnşaat Faaliyetleri	139
Harita 31: Çin ve Afrika Kıtasındaki Limanlar	142
Harita 32: Çin'in Dünya Çapında KYG Projeleri	143
Harita 33: Yunanistan-Macaristan Demir Yolu Koridoru	157
Harita 34: Çin'in Avrupa'daki Liman Yatırımları	161

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1: 2016 yılında KYG’ye Finansman Sağlayan Kaynaklar	10
Grafik 2: Çin’in 2010’un İlk Yarısında Bölgelere Göre Ham Petrol İthalatı	24
Grafik 3: Ülkelere Göre Çin’in Petrol İthalat Yüzdeleri (2014)	26
Grafik 4: Çin Dış Yatırımlarının Kategorileri (2001-2011)	45
Grafik 5: Çin’in Önde Gelen Ham Petrol Kaynakları	61
Grafik 6: 2006-2014 Yılları Arası Çin’in Afrika Yatırımları	62
Grafik 7: Çinli İnşaat Firmalarının Afrika’daki Projelerden Toplam Yıllık Gelirleri.	64
Grafik 8: Afrika’da Çin Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı	65
Grafik 9: Hambantota ve Colombo Limanlarına Gemi Ziyaretleri (2016-2017)	116
Grafik 10: Malezya, Güney Asya ve Hindi-Çini’de KYG Projeleri	123
Grafik 11: Çin’in Petrol Üretimi ve İthalatı (2008-2030)	129
Grafik 12: Çin’in Bölgelerdeki ve Kıtadaki Projelerdeki Payı	138
Grafik 13: Çin’in Afrika Yatırımlarının Sektörel Dağılımı	140
Grafik 14: Çin’in İnşa Ettiği/Fonladığı Projelerin Sektörel Dağılımı, 2018	149
Grafik 15: ABD ve Çin’in Afrika Kıtasında Doğrudan Yabancı Yatırımları	150
Grafik 16: Geliştirilmiş Ulaşım Bağlantısının ve Ulaştırma Altyapısının	153
Bölgelere Göre Toplam İhracata Yüzde Bazında Etkisi	
Grafik 17: Geliştirilmiş Ulaşım Bağlantısının ve Ulaştırma Altyapısının	154
Bölgelere Göre Toplam İhracata Milyar Dolar Bazında Etkisi	
Grafik 18: AB ve Çin’in 2007-2017 Arası Karşılıklı Ticareti (Milyar Euro)	155
Grafik 19: KYG’nin AB Dış Ticaretine Yüzde Bazında Beklenen Etkisi	156
Grafik 20: Çin DYY’lerinin Sektörlere Göre Dağılımı (Milyar Euro)	158

Grafik 21: Çin DYY’sinin AB Ülke Gruplarına Göre %’lik Dağılımı, 2010-2019 ..159

Grafik 22: Avrupa’da Çin Kamu ve Özel Sektörünün Yatırımları (Milyar Euro) ...160



KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ACFTA	: ASEAN-Çin Serbest Ticaret Bölgesi
ADB	: Asya Kalkınma Bankası
AIIB	: Asya Altyapı Yatırım Bankası
ARF	: ASEAN Bölgesel Forumu
ASEAN	: Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
BAE	: Birleşik Arap Emirlikleri
BCIM	: Bangladeş Çin Hindistan Myanmar Ekonomik Koridoru
BKBY	: Bir Kuşak Bir Yol
BM	: Birleşmiş Milletler
BMGK	: Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
CAEXPO	: Çin-ASEAN Fuarı
CDB	: Çin Kalkınma Bankası
CEEC	: Orta ve Doğu Avrupa Devletleri
CNOOC	: Çin Ulusal Açık Deniz Petrol Şirketi
CNPC	: Çin Ulusal Petrol Şirketi
COSCO	: Çin Okyanus Taşımacılığı Şirketi
CPCC	: Çin Petrokimya Şirketi
ÇHC	: Çin Halk Cumhuriyeti

ÇKP	: Çin Komünist Partisi
ÇPEK	: Çin Pakistan Ekonomik Koridoru
DB	: Dünya Bankası
DMSP	: Savunma Meteorolojik Uydu Programı
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
DYY	: Doğrudan Yabancı Yatırım
EaP	: Doğu Ortaklığı (Eastern Partnership)
ECB:	: Avrupa Merkez Bankası
FAGIA	: Dış Yardım ve Devlet Destekli Yatırım Aktiviteleri
FOCAC	: Çin-Afrika İş birliği Forumu
GMS	: Büyük Mekong Alt Bölgesi
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
ICBC	: Çin Endüstri ve Ticaret Bankası
IMF	: Uluslararası Para Fonu
İŞİD	: Irak Şam İslam Devleti
İYEK	: İpek Yolu Ekonomik Kuşağı
KİK	: Körfez İş birliği Konseyi
KYG	: Kuşak ve Yol Girişimi
KYİ	: Kuşak ve Yol İnisiyatifi
LAPSSET	: Lamu Limanı Güney Sudan Etiyopya Taşımacılık Koridoru

LNG	: Sıvılaştırılmış Doğal Gaz
MoU	: Mutabakat Zaptı
NATO	: Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü
NDB	: Yeni Kalkınma Bankası
ODI	: Doğrudan Dış Yatırım
OECD	: Ekonomik İş birliği ve Kalkınma Örgütü
PLA	: Halk Kurtuluş Ordusu
PLAN	: Halk Kurtuluş Ordusu Donanması
PLO	: Filistin Kurtuluş Örgütü
REN	: Redes Electrias Nacionais (Ulusal Elektrik Şebekesi)
SRF	: İpek Yolu Fonu
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
SUÖB	: Sincan Uygur Özerk Bölgesi
ŞİÖ	: Şanghay İş birliği Örgütü
TAC	: Güneydoğu Asya'da Dostluk ve İş birliği Anlaşması
TKTY	: Tek Kuşak Tek Yol
TRACECA	: Avrupa-Kafkasya-Asya Taşımacılık Koridoru

Giriş

Kuşak ve Yol Girişimi, Çin dış politikasında bir değişim döneminin işareti olarak anılabilir. Bunun nedeni olarak Çin'in halihazırda içinde bulunduğu birçok iç ve dış sorununu, bu girişim aracılığıyla çözmeyi amaçlaması ve kuruluşundan bu yana uyguladığı dış politika ilkelerinin Kuşak ve Yol Girişimi nedeniyle değişime uğraması gösterilebilir. Çalışmanın amacı da Çin'in içinde bulunduğu sorunları Kuşak ve Yol Girişimi ile çözerken girişimin Çin dış politikasında bir değişime neden olup olmadığı eğer olduysa ne gibi değişimlere neden olduğu sorularına cevap aramaktır. Bu sorulara cevap ararken öncelikle Çin'in içinde bulunduğu ve dış politikasında karar almasını etkileyen sorunları ele almak faydalı olacaktır. Bu nedenle Çin'in kuruluşundan beri var olan sorunlarını ve Kuşak ve Yol Girişimi'nin çözüm aradığı sorunları bir arada incelemek daha sağlıklı olacaktır.

Kuşak ve Yol Girişimi, Çin'den başlayarak Avrupa'ya kadar uzanan, tarihi İpek Yolu'nun modernize edilmiş hali denilebilecek bir girişimdir. Çin tarafından girişimin temel amacı, demir yolu ve deniz yolu aracılığı ile girişime katılan devletler arasında ticaretin geliştirilmesi, aynı zamanda yine bu devletlerin kalkınmasının sağlanması olarak lanse edilmektedir. Söz konusu bu kalkınmanın gerçekleşebilmesi için yeni demir yolları, oto yollar ve limanlar inşa edilmektedir. Bu tesislerin inşasında ağırlıklı olarak Çinli alt yapı şirketleri yer almaktadır. Bu sayede aslında Çin, bu sektörler için pazar alanını genişletmekte ve kendi iç piyasasında iç sorunlara yol açabilme potansiyeli bulunan üretim fazlası sorununu da çözmeye çalışmaktadır. Girişime taraf devletlere kredi ve finansman sağlamak amacıyla, Çin liderliğinde Asya Altyapı Yatırım Bankası kurulmuştur. Uluslararası bir kuruluş olan bu banka aracılığıyla Çin, kendisine yöneltilebilecek eleştirilerin önüne geçmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca girişimin içinde yer alan projelere yönelik Çin'de iki mahkeme kurulmuş ve anlaşmazlık durumlarında yetkili olarak bu mahkemeler gösterilmiştir. Bu uluslararası banka ve girişime yönelik kurulan mahkemeler, Kuşak ve Yol Girişimi'ni kendisinden önce ortaya atılan diğer girişimlerden ayırmakta ayrıca literatürde sıklıkla ABD'nin Marshall Planı ile benzetilmesine rağmen Kuşak ve Yol Girişimi'nin Marshall Planı'ndan oldukça farklı olduğunu ortaya koymaktadır.

Çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Kuşak ve Yol Girişimi ekonomik ve siyasi boyutlarıyla ele alınarak Çin'in bu girişimi neden ortaya attığına dair sorulara yanıt bulunması için Çin'in iç ve dış sorunları Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında ele alınarak incelenmiştir. Buna ek olarak bu bölümde Kuşak ve Yol Girişimi ile Çin'in amaçları da bütüncül bir bakış açısı üzerinden incelenmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde girişimin, Çin'in bölge politikalarındaki rolünü ve Çin dış politikasında ne gibi değişikliklere neden olduğunun daha iyi anlaşılabilmesi için Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşundan girişimin ilan edildiği 2013 yılına kadar geçen dönem iki alt başlık altında incelenmiştir. Bu alt başlıklardan ilkinde Mao dönemi ve Mao sonrası dönem bütüncül olarak ele alınmış, ikinci alt başlıkta ise bu dönemler bölgeler bazında ele alınmıştır. Bu bölgeler Orta Asya, Güneydoğu Asya, Orta Doğu, Afrika ve Avrupa olmak üzere beş bölgeden oluşmaktadır. Üçüncü bölümde çalışmanın asıl konusunu oluşturan Kuşak ve Yol Girişimi ele alınacaktır. Her ne kadar Kuşak ve Yol Girişimi birinci bölümde ele alınmış olsa da üçüncü bölümde çalışmanın tamamında bir bütünlük sağlamak ve bölümlerin birbirinden kopuk üç farklı başlık olarak ele alınmasının önüne geçebilmek amacıyla ilk bölüme ve ikinci bölüme yer yer değinilerek Kuşak ve Yol Girişimi'nin Çin'in bölge politikalarına etkileri bölgeler bazında ele alınarak incelenmiştir. Bu bölümde Kuşak ve Yol Girişimi'nin bölgeler bazında uygulamaları ele alınacak ve bu sayede girişimin bölgeler üzerinde ne gibi bir rolü olduğu sorusuna cevap aranacaktır.

Çalışma çerçevesini sınırlı tutmak amacıyla Çin tarihine fazlaca değinilmemeye çalışılmıştır. Çalışmada kullanılan kaynaklar literatür taraması gerçekleştirilerek ve ilgili kitap ve makalelerin derinlemesine analiz edilmesi yöntemiyle elde edilmiş ayrıca konunun oldukça güncel olması sayesinde girişimle ilgili haberlere konuyla ilgili açıklamalar ve eleştirilere Çin basını ve uluslararası basın üzerinden erişilerek incelemeler gerçekleştirilmiş, Çinli yöneticilerin girişimle ilgili demeçleri dikkatle takip edilmiştir. Çalışma içerisinde Çin ile kastedilen Çin Halk Cumhuriyeti'dir.

1.1. Kuşak ve Yol Girişimi Nedir?

Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) literatürde birbirinden farklı isimlerle anılmaktadır. Bu isimlerden başlıcaları: Bir Kuşak Bir Yol (BKBY), Tek Kuşak Tek Yol (TKTY), Kuşak ve Yol İnisiyatifi (KYİ), İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (İYEK) ve 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu şeklindedir. Bu birbirinden farklı isimlendirmelerin ortaya çıkmasının nedeni olarak KYG'nin hâlâ devam eden ve günden güne olgunlaşan bir girişim olması gösterilebilir. Ayrıca Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in de bu girişimi önce İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ardından Bir Kuşak Bir Yol olarak isimlendirmesi ve son olarak girişimin Kuşak ve Yol Girişimi şeklinde isimlendirilmesi bu farklı isimlendirmelerin ortaya çıkmasına neden olmuş olabilir. Her ne kadar birbirinden farklı isimlerle anılsa da KYG'ye yönelik olarak, bu girişimin Çin dış politikasında yeni bir dönem mi olduğu yoksa var olanın bir devamı mı olduğu ve bir proje mi yoksa bir girişim mi olarak değerlendirilmesi gerektiğine yönelik literatürde tartışmalar devam etmektedir. Bu tartışmalara 3. bölümde değinilecektir.

Kuşak ve Yol Girişimi 2013 yılında Xi Jinping'in Kazakistan'da yaptığı bir çağrı ile gündeme gelmiştir. Ardından Xi'nin Endonezya'da bu çağrıyı yinelemesi, Kuşak ve Yol Girişimi'nin Çin'in yeni dönem dış politikasında etkili bir araç olacağının ilk belirtilerindendir.

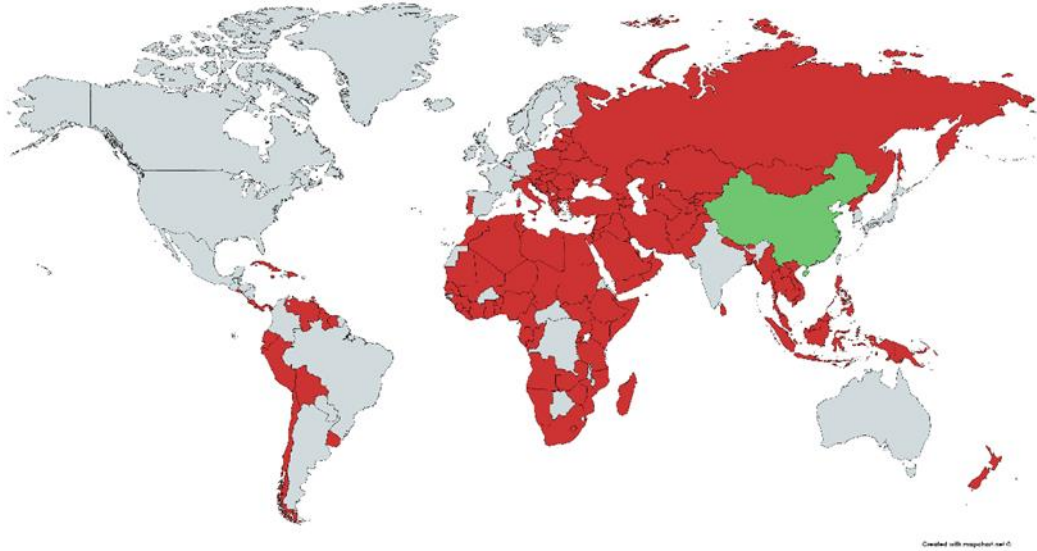
“Eylül 2013'te Kazakistan'a gerçekleştirdiği bir ziyareti sırasında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, yeni bir bölgesel iş birliği modeli olarak <<İpek Yolu Ekonomik Kuşağı>>'nın ortaklaşa inşa edilmesine yönelik çağrıda bulundu. Bir ay sonra, Endonezya'da, Başkan Xi Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB)'nin oluşturulması ve <<21. yüzyıl Deniz İpek Yolu>>'nun inşası için tekrar çağrıda bulundu. Bu teklifler resmi olarak <<Bir Kuşak & Bir Yol Girişimi>> (BKBY) ya da <<Kuşak & Yol Girişimi>>(KYG) olarak adlandırıldı. Kasım 2013'te, bu girişim, Parti liderliği tarafından 2020'den önce kilit bir politika önceliği olarak kabul edilerek kapsamlı reform planına yazılmıştır (Çin Komünist Partisi Merkez Komitesi, Merkez Komite, 2013). Mayıs 2015'te, Devlet Konseyi'nin onayıyla bir çok devlet kurumu Kuşak ve Yol Girişimi için ortaklaşa bir şekilde detaylı planlar oluşturdu (Devlet Konseyinin onayıyla Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu, UKRK ve Dışişleri Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığı 2015).”¹

¹ Yiping Huang, “Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment,” **China Economic Review**, No:40, Eylül 2016, s. 314.

Kazakistan’da İpek Yolu Ekonomi Kuşağı, Endonezya’da ise Deniz İpek Yolu çağrıları, girişimin temellerini atmıştır. “Anlaşılabacağı üzere bu inisiyatifin bir ayağını İpek Yolu Ekonomi Kuşağı oluştururken, diğer ayağı Deniz İpek Yolu oluşturmuştur”². Kuşak ve Yol Girişimi bu iki ana unsurun birleşmesiyle meydana gelmektedir. Bunlardan ilki Xi’nin Kazakistan’da açıkladığı ve tarihi İpek Yolu ile aynı rotayı paylaşan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, ikincisi ise Xi’nin Endonezya’da açıkladığı 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu’dur ve bu iki yol daha sonra aynı çatı altında birleştirilerek önce Bir Kuşak Bir Yol ismini sonrasında ise Kuşak ve Yol Girişimi ismini almıştır.

Bununla birlikte KYG’nin hükümetler arası iş birliğine dayalı olması nedeniyle hangi devletlerin girişime katılmak isteyeceği de belirsizdir ancak girişimin dünya çapında kabul gördüğünü söylemek 143 devletin Çin ile Kuşak ve Yol Girişimine yönelik Mutabakat Zaptı (MoU) imzalamış olması³ nedeniyle yanlış olmayacaktır.

Harita 1: Kuşak ve Yol Girişimi’ne Yönelik Çin ile Mutabakat Zaptı İmzalayan Devletler



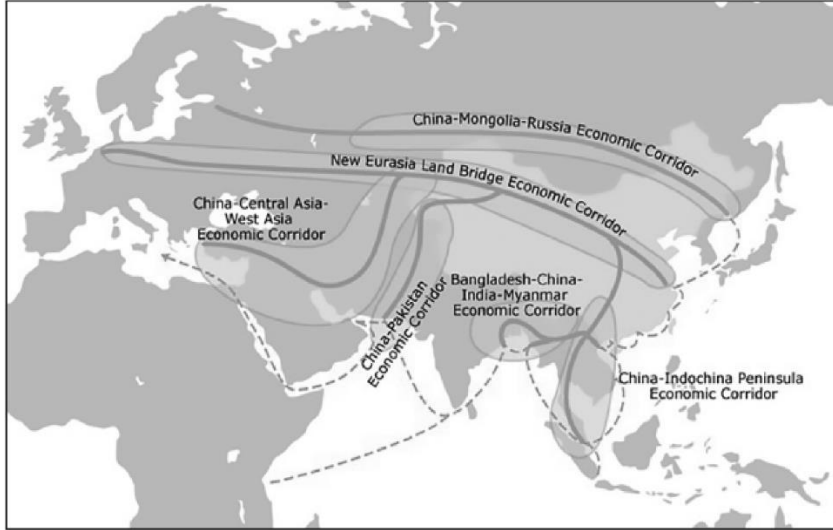
Kaynak: Kuşak ve Yol Girişimi resmî web sitesinden derlenmiştir, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/>

² Sezgin Kaya ve Agil Mammadzade, “Çin’in, Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleriyle İlişkilerinin Akıllı Güç Kavramı Bağlamında Analizi,” **Doğu Asya Araştırmaları Dergisi**, C:2, No:1, Ocak 2019, s. 45.

³ Detaylı bilgi için bkz. https://eng.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10076&cur_page=1

Girişim her ne kadar 2013 yılında ilan edilmiş olsa da hâlâ söz konusu girişim içerisinde açıklanan ekonomik koridorların rotaları tam olarak belirli değildir. “Ülkelerin protokoller imzalayarak Girişime aktif biçimde katılmasıyla kara ve deniz rotalarının kesinleşmesi beklenmektedir.”⁴ Buna rağmen, Kuşak ve Yol Girişimi içerisinde şu ana kadar 6 ekonomik koridor planlanmıştır. Bunlar 1) Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, 2) Yeni Avrasya Kara Yolu, 3) Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, 4) Çin-Hindini Yarımadası Ekonomik Koridoru, 5) Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (ÇPEK) ve 6) Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIM) şeklindedir⁵.

Harita 2: Kuşak ve Yol Girişimi Ekonomik Koridorlar Haritası



Kaynak: 2018 Report to Congress U.S.-China Economic and Security Review Commission

İpek Yolu Ekonomi Kuşağı, Çin’i Orta Asya, Rusya, Orta Doğu ve Avrupa ile bağlamak amacıyla tasarlanmış bir kara yolu rotasıyken 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu Güneydoğu Asya’yı Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu aracılığıyla Avrupa ve Akdeniz’e bağlayan bir deniz rotasıdır⁶. Burada dikkat edilmesi gereken önemli bir nokta girişimin geçtiği güzergahların hemen hemen hepsinde Çin’in bazı sorunlarla

⁴ Mehmet Enes Beşer, “Çin’in Dünyaya Açılma Girişimi: Kuşak ve Yol”, (Çevrimiçi) <http://bogaziciasya.com/cinin-dunyaya-acilma-girisimi-kusak-ve-yol/>, 30 Eylül 2018.

⁵ Rumi Aoyama, “One Belt, One Road: China’s New Global Strategy,” **Journal of Contemporary East Asia Studies**, C:5, No:2, 2016, s. 6-7.

⁶ Akira Suehiro, “China’s offensive in Southeast Asia: Regional Architecture and The Process of Sinicization,” **Journal of Contemporary East Asia Studies**, C:6, No:2, Ekim 2017, s. 126-127.

karşı karşıya olmasıdır. Bu sorunların bir kısmı Çin'in kendi iç sorunları iken bir kısmı da Çin'in dış dünya ile bağlantılı sorunlarıdır. Çin'in doğusu ve batısı arasındaki ekonomik gelişmişlik farkı sorunu, Orta Asya ile ilişkili olsa da kendi iç sorunu olarak gördüğü Sincan (Doğu Türkistan) sorunu, reform ve dışa açılma süreçleri sonrasında hızlı sanayileşme sonrasında gittikçe artan özellikle inşaat sanayinde kendini gösteren üretim fazlası sorunu, Çinli yöneticilerin uyguladıkları politikalarda temel olan parti rejiminin devamlılığı sorunu ve bunların dışında kurulduğu günden bugüne devam eden Tayvan sorunu Çin'in iç sorunları arasında sayılabilir. Bu iç sorunların yanı sıra Çin'in bazı dış sorunları da mevcuttur. Çin'in 1990'lardan itibaren net enerji ithalatçısı bir devlet olması ve 2000'li yıllardan itibaren giderek artan enerji tüketimine bağlı olarak düzenli ve istikrarlı enerji ithalatına ihtiyaç duyması, Çin'in Japonya, Yeni Zelanda, Avustralya, Filipinler, kısmen Hindistan ve Vietnam gibi komşularının Amerika Birleşik Devletleri'nin müttefiki olması ve bunun neticesinde kendisini kuşatılmış olarak görmesi, giderek artan üretim fazlasını azaltmak için yeni pazarlara ihtiyaç duyması ve var olan pazarları geliştirmeye çalışması, Çin'in ihtiyaç duyduğu enerjiyi temin etmesi ve gerçekleştirdiği ihracat ve ithalat için ana geçiş noktası olan Malakka Boğazı'nın Çin'e karşı bir koz olarak kullanılabileceği düşüncesi ve Malakka Boğazı'nın özellikle ABD tarafından Çin'e kapatılması korkusu ve bunlara ek olarak komşu devletlerle arasında gerçekleşen sınır anlaşmazlıkları Çin'in dış sorunlarından bazılarıdır.

Tüm bu iç ve dış sorunları bu bölümün içerisinde incelemek KYG'nin Çin için neden bu kadar hayati bir değeri olduğunu görmemiz açısından son derece önem arz etmektedir. Bu nedenle çalışmanın devamında önce Kuşak ve Yol Girişimi'nin ekonomik ve siyasi boyutu incelenip ardından Çin'in içinde bulunduğu iç ve dış sorunlara daha detaylı değinilmesi planlanmıştır. Sonrasında ise Kuşak ve Yol Girişimi'nin hedefleri incelenerek KYG'nin Çin'in içinde bulunduğu bu sorunlara ne gibi çözümler üretmeye çalıştığı gözlemlenecektir. Bu sayede KYG'nin ne olduğunun daha net bir şekilde görülebilmesi amaçlanmaktadır. KYG'nin amaç ve hedeflerini Çin'in söz konusu iç ve dış sorunlarına değindikten sonra incelemek KYG'nin neden ortaya çıktığı konusunda daha sağlıklı bilgiler edinmemize yardımcı olacaktır.

Tablo 1: Çin'in Temel İlgi Alanları

İlgi Alanı	Bileşenler	İlgili Tehditler
Güvenlik	-Temel Ulusal Güvenlik -Temel Siyasi Sistemin Muhafazası	-Nükleer Saldırı Gibi Varoluşsal Tehlikelerin Yanı Sıra Teröristler ve Ayrılıkçılardan Sosyal İstikrara Yönelik Tehditler -Çin Komünist Partisi'nin Egemenlik ve Değerlerine Tehditler
Egemenlik	-İddia Edilen Tüm Coğrafyalarda Egemenlik -Deniz ve Kara Sınırları Dahil Toprak Bütünlüğü	-Tayvan Dahil Hükümetin Yetkisini Kullanmasına Yönelik Tehditler -Tartışmalı Bölgelere Yönelik Rakip İddialar
Gelişme	-Doğal Kaynaklara ve Pazara Erişim -Ana Nakliye Yolları Uluslararası Korsanlık Dahil Tehditler	-Hayati Önemdeki Enerji Kaynaklarına Yakın Yerlerde İstikrarsızlık -Uluslararası Korsanlık

Kaynak: Devlet Konseyi İletişim Ofisi,2011⁷

1.1.1.Kuşak ve Yol Girişimi'nin Ekonomik Boyutu

KYG'nin ekonomik boyutunu anlayabilmek için öncelikle girişimin kapsadığı alanlara bakılmalıdır. 2013 yılında Çin devlet başkanı Xi Jinping tarafından dünya kamuoyuna duyurulan girişim, Çin anakarasından başlayarak Orta Asya, Orta Doğu, Afrika ve Avrupa'ya uzanan kara temelli bir "kuşak" ve Çin sahillerinden başlayarak Pasifik Okyanusu, Hint Okyanusu, Akdeniz ve Avrupa'ya uzanan deniz yolu temelli bir "yol" olarak karşımıza çıkmaktadır. Xi KYG'yi duyururken "daha yakın ekonomik bağlar kurmak, iş birliğini derinleştirmek ve Avrasya bölgesindeki gelişmeyi genişletmek için yenilikçi bir yaklaşım benimsemeli ve İpek Yolu boyunca ortaklaşa bir 'Ekonomik Kuşak' inşa etmeliyiz"⁸ demiştir. Xi'nin bu ifadesinden de anlaşılabilceği gibi 2013 yılında ortaya atılan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı fikri başlangıçta bir ekonomik koridor oluşturmak olarak ortaya çıkmıştır. Daha sonra Endonezya'da ortaya konan 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu fikri de bu konseptin bir devamı ve karayı kapsayan bir ekonomik koridorun denize uyarlanmış hali olarak değerlendirilebilir.

⁷ Michael J. Mazarr, Timothy R. Heath, ve Astrid Stuth Cevallos, **China and The International Order**, California, Rand Corporation, 2018, s. 15.

⁸ B.R. Deepak, "China's Global Rebalancing: Will It Reshape the International Political and Economic Order?", **China's Global Rebalancing and the New Silk Road**, ed. B.R. Deepak, Singapur, Springer Yayınları, 2018, s. 2.

“2013 yılında ilanından bu yana, bu vizyon Kuzey Kutbuna, siber uzaya ve dış uzaya doğru genişledi.”⁹ Bu durum, doğal olarak KYG’nin ekonomik boyutu için yapılan tahminleri de bir hayli zorlaştırmaktadır. Öyle ki, KYG’nin ekonomik boyutuna yönelik yapılan tahminler 1 trilyon \$ ile 8 trilyon \$ arasında değişmektedir¹⁰. Bu büyük farklılık hem girişimin henüz yeterince olgunlaşmadığının hem de girişimin açık uçlu oluşuna işaret etmekte¹¹ bunlara ek olarak da girişimin, Çin’in iç ve dış sorunlarına yönelik bir çözüm olarak geliştirildiği savını desteklemektedir. Girişimin yeterince olgunlaşmadığının bir diğer göstergesi ise girişimin duyurulmasından iki yıl sonra ortaya çıkan Dijital İpek Yolu’dur. Dijital İpek Yolu, fiber optik kablolar, 5G ağları, uydular ve bu sistemlere bağlanan cihazları kapsayan¹², RWR Advisory Group’a göre 2018 yılında dünya çapında tahmini 79 milyar \$ değerinde projelerden¹³ oluşmaktadır.

Dijital İpek Yolu da KYG’nin ne kadar geniş bir alana yayıldığını, girişimin sadece demir yolu, köprüler, tüneller gibi altyapı inşasından ibaret olmadığını, altyapı yatırımları başta olmak üzere teknoloji geliştirme, inovasyon, ticaret kanallarının artırılması gibi amaçları olduğunu¹⁴ ve dolayısıyla KYG’nin çok fonksiyonlu, hayatın birçok alanına dokunan bir girişim olduğunu göstermektedir. “Örneğin Pakistan’da, plan sadece demir yolları, kara yolları ve barajları değil aynı zamanda Pekin’dekine benzer bir video ve internet gözetim sistemi geliştirmeyi ve Çinli medya içeriğini yaymak için bir Pakistan kanalı ile ortaklığı da içerir.”¹⁵ Bu sayede Çin kendi

⁹ Jonathan E. Hillman, “How Big Is China’s Belt and Road”, (Çevrimiçi) <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>, 10 Ekim 2018.

¹⁰ A.e.

¹¹ Kerem Gökten, “Hindistan’ın Bir Kuşak Bir Yol Girişimine Ekonomik ve Stratejik Yaklaşımı Üzerine”, (Çevrimiçi) https://www.researchgate.net/publication/329935747_HINDISTAN’IN_BIR_KUSAK_BIR_YOL_GIRISIMINE_EKONOMIK_VE_STRATEJIK_YAKLASIMI_UZERINE, 23 Nisan 2019.

¹² Sitao Xu, “China’s Belt and Road Initiative Recalibration and New Opportunities”, (Çevrimiçi) <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/economy/asia-pacific/china-belt-and-road-initiative-update.html>, 28 Kasım 2019.

¹³ Sheridan Prasso, “China’s Digital Silk Road Is Looking More Like an Iron Curtain”, (Çevrimiçi) <https://www.bloomberg.com/news/features/2019-01-10/china-s-digital-silk-road-is-looking-more-like-an-iron-curtain>, 3 Haziran 2020.

¹⁴ Mesut Ertanç, “Türkiye Hem Altyapı Hem de Ekonomik Açından Kuşak ve Yol Girişiminden Faydalanabilir”, (Çevrimiçi) <https://www.thmhaber.com/turkiye-hem-altyapi-hem-de-ekonomik-acidan-kusak-ve-yol-girisiminden-faydalanabilir-haber-233399>, 23 Ekim 2018.

¹⁵ Elizabeth C. Economy, “China’s New Revolution”, (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-04-17/chinas-new-revolution>, 3 Kasım 2018.

teknolojisini ihraç ederek ekonomik kazanç sağlamayı hedeflerken bir yandan da muhtemelen, Pakistan kanalı ile gerçekleştirdiği ortaklık sayesinde kendi geliştirdiği medya içeriklerini yayarak Pakistan halkını etkileme imkanını yani bir tür yumuşak güç aracını elde etmeye çabalamaktadır.

2013 yılında Xi Jinping tarafından duyurulan KYG'nin kapsadığı alanlara bakılınca bu girişimin finansal kaynaklarının neler olacağının sıkça sorulan bir soru olması gayet doğaldır. Çin KYG projelerinin fonlanması için birçok finansal kurum oluşturmuştur. “Çin Bir Kuşak Bir Yol Girişimi’ni destek olması için, 2014’ün sonunda 40 milyar dolar katkıda bulunarak İpek Yolu Fonu’nu kurmuştur.”¹⁶ 2015 yılında İpek Yolu Fonu, Kuşak ve Yol Girişimi’ne yönelik fonlama ve yatırım işlemlerine başlamıştır. “2015 yılında İpek Yolu Fonu 3 yatırım projesi başlatmıştır: Pakistan ve Güney Asya’da China Three Gorges Şirketi’nin hidroelektrik santral inşasına yatırımını, Chem China’nın İtalyan Pirelli’yle birleşmesini ve Yamal LNG’den hisse alımını desteklemiştir.”¹⁷ Bu sayede KYG’ye ait bir fon kurularak girişimi destekleyici faaliyetlere başlanmış olsa da Çin bununla yetinmeyerek Asya Altyapı Yatırım Bankası’nın (AIIB) kurulmasına öncülük etmiştir. AIIB’nin kurulmasının arkasında muhtemelen iki önemli neden vardır. Bunlardan ilki Çin’in, ABD ve Japonya liderliğindeki bölgesel finansal kuruluşların düzenlemelerine boyun eğmek yerine kendi finansal güç yapısını inşa etmek istemesi¹⁸ ikincisi ise KYG’nin finansman yükünü tek başına üstlenmek yerine diğer devletleri de AIIB’nin kuruluşuna davet ederek hem bu finansal yükü azaltmak hem de KYG’nin uluslararası kabulünü yaygınlaştırmak istemesidir. Ayrıca, girişime sadece Çin tarafından değil de uluslararası bir kuruluştan da finansman sağlanması girişime olan güveni şüphesiz ki artıracaktır. Çin’in kendi finansal güç yapısını oluşturmaya çalışması, son dönemde Çin dış politikasında var olan uluslararası kuruluşlara yönelik izlediği alternatif oluşturma çabasının etkisi olarak da değerlendirilebilir. Çin’in Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Bankası (DB) ve Asya Kalkınma Bankasında (ADB) veto hakkı

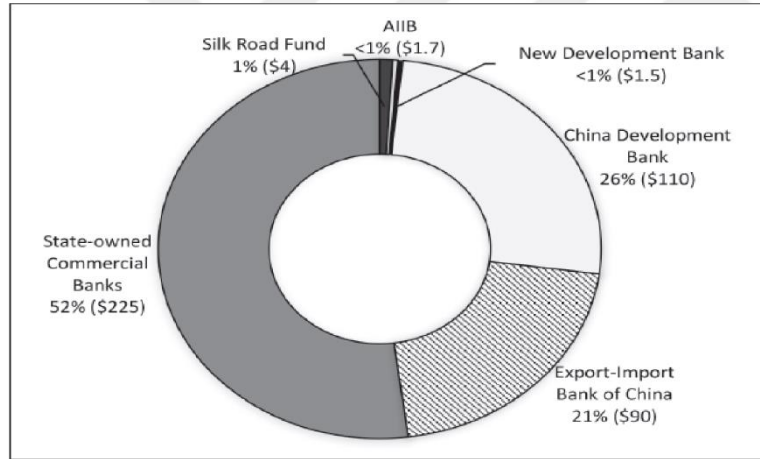
¹⁶ Bijun Wang ve Xiang Li, “From World Factory to World Investor: The New Way of China Integrating into The World,” **China Economic Journal**, C:10, No:2, 2017, s. 184.

¹⁷ **A.e.**, s. 184-185.

¹⁸ Chienwu (Alex) Hsueh, “Taiwan’s Perspective on China’s One Belt, One Road Strategy,” **Journal of Contemporary East Asia Studies**, C:5, No:2, 2017 s. 43.

bulunmaması ve bu üç uluslararası finansal kuruluştan IMF ve Dünya Bankasında ABD'nin veto gücüne sahip olmasının Çin'i huzursuz etmemesi düşünülemez. “Bu rahatsız edici durum göz önüne alındığında, Çin'in bir çıkış yolu bulması için en iyi alternatif, kendi finansal uluslararası organizasyonunu yani AIIB'yi inşa etmektir. AIIB anlaşmasına göre, Çin'in hissedarlık oranı, AIIB'deki toplam uluslararası yatırımın yaklaşık %30'udur, yani Çin'in veto hakkı vardır. Çin ilk kez uluslararası bir finans kuruluşunda tek taraflı veto gücüne sahiptir”¹⁹. İpek Yolu Fonu (SRF) ve AIIB'nin yanı sıra 2014 yılında BRICS üyesi devletler tarafından kurulan Yeni Kalkınma Bankası (NDB), Çin Exim Bank, Çin Endüstri ve Ticaret Bankası (ICBC), Çin Kalkınma Bankası (CDB) ve devlet bankaları da girişimin fonlanmasında yer almaktadırlar. 2016 yılında tüm bu kaynaklardan Kuşak ve Yol Girişimi'ne sağlanan fonlar Grafik 1'deki gibidir.

Grafik 1: 2016 yılında KYG'ye Finansman Sağlayan Kaynaklar (Milyar dolar)



Kaynak: 2018 Report to Congress U.S.-China Economic and Security Review Commission

Yukarıdaki grafikten de görülebileceği gibi, 2016'nın sonunda, KYG projelerinin fonlarının %97'si Çin'in dört devlet bankası, Exim Bank ve Çin Kalkınma Bankası'ndan, %3'ten daha azı ise İpek Yolu Fonu, AIIB ve Brics Bank gibi çok taraflı kaynaklardan sağlanmıştır²⁰. Bu veriler 2016 yılına kadarki KYG fonlarında en büyük ağırlığın Çinli devlet bankalarına ait olduğunu ortaya koymaktadır.

Ekonomik verilerle KYG'yi inceleyecek olursak, Xi Jinping KYG'nin beşinci yılını kutlarken, 2018 yılına kadar Çin'in 130 KYG ülkesinde 60 milyar dolarlık

¹⁹ A.e., s. 44.

²⁰ Financial Times, “In Charts: China's BRI”, (Çevrimiçi) <https://www.ft.com/content/18db2e80-3571-11e7-bce4-9023f8c0fd2e>, 11 Mayıs 2017.

yatırım yaptığını belirtmiştir.²¹ Ayrıca Çin resmi istatistikleri 2015'in sonundan önce, üzerinde anlaşmaya varılmış yaklaşık 900 projenin çalışmalarına başladığını, bunların değerinin 890 milyar doları bulduğunu göstermektedir²². Bloomberg'in bir haberinde, Çin resmi haber ajansı Xinhua'nın aktardığı bilgilere göre 18 Nisan 2019 tarihine kadar Çin 125 devlet ve 29 uluslararası kuruluşla KYG'ye yönelik 173 iş birliği anlaşması imzalamış ve ayrıca 2013-2018 yılları arasında Çinli girişimcilerin KYG ülkelerine 90 milyar doların üzerinde yatırım yaptığını ve aynı dönem içinde KYG ülkelerinin de Çin'e 40 milyar doların üzerinde yatırım yaptığı belirtilmiştir²³.

Yapılan ve yapılması planlanan tüm bu harcamaların sonuçları şimdiden Çin'in dış ticaret rakamlarına yansdığı görülmektedir. 2016'da Çin'in Avrupa Birliği (AB) ülkelerine olan ihracatı %1,2 artarken ABD'ye olan ihracatı %0,1 artmış buna karşılık KYG ülkelerine yönelik ihracatı %6,5 ile %14,1 arasında bir artış göstermiştir²⁴. Çin'in 900 projede 890 milyar dolar harcayacağı tahmini, girişim için 1 trilyon ile 8 trilyon dolar arası yatırım yapılması gerekliliği, İpek Yolu Fonu ve AIIB'nin kurulması, 129 devlet ve 29 uluslararası örgütle 173 iş birliği anlaşmasının imzalanması, 2013-2016 yılları arasında Çin'in girişim dahilindeki devletler ile arasındaki ticaretin 3 trilyon dolara ulaşmış olması gibi veriler dikkate alındığında KYG'nin muazzam ekonomik büyüklüğü göze çarpmaktadır.

1.1.2. Kuşak ve Yol Girişimi'nin Siyasi Boyutu

143 farklı devletin ve yaklaşık 30 uluslararası kuruluşun dahil olduğu bir girişimin siyasi bir boyutunun olmaması elbette düşünülemez. Bu nedenle, tıpkı Çin gibi KYG'ye katılan diğer devletlerin de bu girişime ekonomik amaçların yanı sıra siyasi amaçlarla da dahil olduğunu ve bazı devletlerin de bu siyasi amaçlar nedeniyle girişime dahil olmadığını söylemek yanlış olmayacaktır.

²¹ Financial Times, "Belt and Road is Globalisation with Chinese Characteristics", (Çevrimiçi) <https://www.ft.com/content/3c437b42-c6f8-11e8-ba8f-ee390057b8c9>, 23 Ekim 2018.

²² The Economist, "Our Bulldozers, Our Rules", (Çevrimiçi) <https://www.economist.com/china/2016/07/02/our-bulldozers-our-rules>, 4 Ekim 2018.

²³ Dandan Li ve Miao Han, "This Is Where Xi's Belt and Road Initiative Stands After Six Years", (Çevrimiçi) <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-04-24/belt-and-road-by-the-numbers-where-xi-s-project-stands-now>, 27 Nisan 2019.

²⁴ Detaylı bilgi için bkz. <http://english.customs.gov.cn/Statics/6cd634d6-e8f2-4aa3-80d6-2eb2b97199d3.html>

1978 yılında başlayan dışa açılım ve reform dönemi KYG ile ilk defa uluslararası bir boyut kazanmıştır²⁵ ki zaten bu nedenle de KYG'nin, Çin'in çağdaş jeopolitik grand stratejisi²⁶ olduğu söylenmektedir. Bu grand strateji neticesinde Çin, bazı siyasi kazanımlar elde edebilir. Bu siyasi kazanımlar arasında KYG'nin başarılı bir şekilde uygulanmasıyla Çin'in jeopolitik çıkarlarını artırması ve sonuç olarak sadece etki alanını artırmakla kalmayıp aynı zamanda kendi çevresi (periferisi), yani Güneydoğu Asya ve Orta Asya'daki etkileşimlerinin önemli bir kısmını Çin lehine yeniden şekillendirebilmesi²⁷ sayılabilir.

Projenin Çin'e sağlayacağı muhtemel çıkarlardan bazılarını incelemek, KYG'nin siyasi boyutunun görülmesini kolaylaştıracaktır. Örneğin Pekin'in AIIB'yi kurma kararı, ekonomik temelli olsa da siyasi düşüncelerle motive olmuştur²⁸ ki bu siyasi düşüncelerin arkasında, uluslararası kurumlara ve normlara alternatif oluşturulması fikrinin yatması kuvvetle muhtemeldir. Bu konuda Deniz İstikbal, "Asya merkezli ticaret ve ulaşım altyapısını oluşturmayı amaç edinen Çin, Batı merkezli kurumsal hegemonik yapıya da alternatif bir mekanizmalar ağı inşa etmektedir. ... Lojistik ve ulaşım maliyetlerinin düşmesi ile birlikte daha fazla ürün üretebilecek olan Çin, üretilen malları tüketim merkezlerine hızlı bir şekilde ulaştırmanın yanında yaratılan refahın bölge ülkelerine yayılmasını sağlayacaktır."²⁹ tespitiyle KYG ile Çin'in neyi amaçladığını açık bir biçimde ortaya koymaktadır. Bunun sonucunda bölge ülkelerinin refahının artmasıyla Çin'de de refah artışının gözlemlenmesi beklenebilir. Bu durum parti rejiminin devamlılığı noktasında girişimin bir başka siyasi boyutu olduğunu da göstermektedir. Girişimin bir diğer siyasi boyutuna ise Abdürreşit Karluk dikkat çekmiştir. Karluk, Xi Jinping'in devlet başkanı olduktan sonra geliştirdiği stratejinin amacının, Çin kapitalizmi için daha fazla ticaret ve yatırım fırsatı açarken Çin'i ABD ve müttefiklerinin stratejik kuşatmasından

²⁵ Kadir Temiz, "Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye-Çin İlişkilerine Muhtemel Etkisi", (Çevrimiçi) <http://www.cankayadd.com/makale/76>, 4 Ekim 2018.

²⁶ Christian Ploberger, "One Belt, One Road – China's New Grand Strategy," **Journal of Chinese Economic and Business Studies**, C:15, No:3, 2017, s. 289-290.

²⁷ A.e.

²⁸ Yitzhak Shichor, "Vision, Revision and Supervision The Politics of China's OBOR and AIIB and Their Implications for the Middle East", **China's Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative**, ed. Anoushiravan Ehteshami ve Niv Horesh, New York, Routledge, 2018, s. 41.

²⁹ Deniz İstikbal, "Asya Yüzyılı: Kuşak ve Yol Girişimi", (Çevrimiçi) <http://www.criturk.com/haber/ozel-haber/asya-yuzyili-kusak-ve-yol-girisimi-119377>, 28 Kasım 2019.

kurtarmak³⁰ olduğunu belirtmiştir. KYG bu stratejinin bir parçası olarak düşünülebilir. Bu durum ABD ve müttefiklerinin kuşatmasından kurtulmak noktasında KYG'nin bir başka siyasi boyutunu ortaya çıkarmaktadır. Öte yandan Çin'in, girişimin yer aldığı bölgelerde kendi para biriminin kapsamını genişletmeyi, kredilerin Yuan (Renminbi) ile iadesini ve Yuan ile iş hacminin oluşturulmasını öngörmesi³¹, girişim ile bütün tarafların belirli düzeyde memnun kalacağı bir kazan kazan ilkesi gereğince KYG hattı üzerinde dost ve müttefik ülkeler kazanmayı hedeflemesi³², ayrıca girişime taraf devletlerin çıkarlarını kendi çıkarları ile birleştirmesi sonucunda stratejik yerlerde siyasi dayanak elde etmesi³³, girişimin Çin'in etki alanını kendi batı sınırlarından Orta Doğu'ya kadar yayması³⁴ ve son olarak girişimle Çin'in deniz yolu taşımacılığına olan bağımlılığını azaltmasının yanı sıra girişime taraf devletler ile Çin'i hem ekonomik hem de siyasi olarak yakınlaştıracak olması³⁵ gibi durumlar KYG'nin siyasi boyutu arasında sayılabilir. Çin'in KYG'yi Tayvan meselesinde de kullandığı bir gerçektir. Bu durum, Çin'in Solomon Adaları ile imzaladığı KYG'ye yönelik iş birliği anlaşmasında açık bir şekilde görülmektedir³⁶. KYG'ye yönelik imzalanan bu anlaşma ile iki taraf arasında karşılıklı diplomatik ilişkiler kurulmuş, Solomon Adaları hükümeti, dünyada sadece bir Çin olduğunu, Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti'nin Çin'in tamamını temsil eden tek yasal hükümet olduğunu ve Tayvan'ın Çin topraklarının devredilemez bir parçası olduğunu kabul etmiştir. Söz konusu anlaşmadaki bu detay, KYG'nin Çin'in iç ve dış sorunlarını çözmek amacıyla geliştirilen bir girişim olduğunu savını destekler niteliktedir.

KYG Çin'e yukarıda sayılan siyasi çıkarları sağlayabileceği gibi bazı siyasi riskler de yaratabilir. Örneğin bu projenin Çin'i çok çeşitli risklere maruz bırakabileceğini belirten Peter Ferdinand Afganistan, Pakistan, Orta Doğu ve Orta

³⁰ Abdürreşit C. Karluk, "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Gerekçeleri Üzerine," **Denge**, No:2, 2017, s. 101.

³¹ Arastü Habibbeyli, "Yeni Dünya Düzeninde Çin", (Çevrimiçi)

<http://politikaakademisi.org/2015/03/15/yeni-dunya-duzeninde-cin/>, 7 Ekim 2019.

³² Ümit Alperen, "Bir Kuşak Bir Yol: Çin Karakteristiği ile Küreselleşme", (Çevrimiçi) <https://bit.ly/3wMzY7C>, 23 Nisan 2019.

³³ Brahma Chellaney, "The China Backlash", (Çevrimiçi) <https://bit.ly/3rj4IJK>, 4 Ekim 2018.

³⁴ Fahah Shah, "A Costly Corridor", (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/2015-12-03/costly-corridor>, 21 Nisan 2019.

³⁵ Nurettin Akçay, "Turkey-China Relations within the Concept of the New Silk Road Project," **ANKASAM Bölgesel Araştırmalar Dergisi**, C:1, No:3, Aralık 2017, s. 80.

³⁶ Detaylı bilgi için bkz. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/gbjg/gbgk/109281.htm>

Asya'daki potansiyel taraf ülkelerde istikrarsızlık gibi politik risklerin olduğunu, daha yüksek profilli bir Çin'in, İsrail ile Arap devletleri arasındaki mevcut çatışmalara kapılması ya da her halükârda bir tarafa karşı diğer tarafı tutmaya zorlanması gibi tehlikelerin mevcut olduğunu ve Çin'in komşu bölgelerinde Pekin'in uzun vadeli niyetlerine yönelik korku uyandıran artan bir Çin varlığı tehlikesi olduğunun³⁷ altını çizmektedir. Eğer bu riskler gerçekleşirse Çin'in uzun yıllardır izlediği iç işlerine karışmama, bir arada yaşama ve barışçıl gelişim gibi dış politika prensiplerine ters bir durum ortaya çıkacaktır. Çin'in, Kuşak ve Yol Girişimi'nin siyasi boyutu üzerinden karşılaşılabileceği ve/veya maruz kalabileceği tüm bu durumlar, Çin'in uzun yıllardır benimsediği dış politika prensipleriyle çelişen politikalar izlemesine neden olacaktır. Bu gibi bir politika değişikliği az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin Çin'e karşı yaklaşımlarını gözden geçirmelerine de neden olabilir.

1.2. Çin Kuşak ve Yol Girişimi'ne Neden İhtiyaç Duyuyor?

Günümüzde pek çok devletin iç ve dış sorunları olduğu gibi Çin'in de bazı iç ve dış sorunları vardır. Bu sorunlardan bazıları Çin Halk Cumhuriyeti'nin (ÇHC) kuruluş dönemine kadar dayanmaktadır. Bazı sorunlar Çin'in reform ve dışa açılma sürecinden sonra ortaya çıkmış bazıları ise Çin'in 2000'li yıllardan itibaren başlayan ihracata dayalı ekonomik büyüme ve artan enerji bağımlılığı sonucunda gözle görülür hale gelmiştir. Bu sorunlardan başlıcası Tayvan sorunudur. Günümüzde iki sistem tek devlet yaklaşımı ile Çin, Tayvan sorununu çözüme ulaştırmaya çalışsa da bu sorun ÇHC'nin kuruluş zamanından beri var olan bir sorundur. II. Dünya Savaşı döneminde ortaya çıkan iki devletli durum savaş sonrası kurulan Birleşmiş Milletler'in (BM) düzenini de etkilemiş, ÇHC ile ABD'nin ilişkilerinin normalleşmesine kadar Tayvan, Çin'i BM nezdinde temsil etmiş ve 1971 yılında BM bünyesindeki tek meşru temsilci olarak Mao Zedong liderliğindeki ÇHC kabul edilmiştir³⁸.

Ki bu nokta bir anlamda Çin'in 2. Dünya Savaşı sonrası batı normları temelinde yükselen yeni dünya düzenine karşı olumsuz yaklaşımının da ortaya çıkış noktasıdır. Bu yaklaşım her ne kadar Deng Xioping döneminde gerçekleşen reform ve dışa açılım

³⁷ Peter Ferdinand, "Westward ho—the China Dream and 'One Belt, One Road':Chinese Foreign Policy Under Xi Jinping," **International Affairs**, C:94, No:4, 2016, s. 952.

³⁸ Özlem Zerrin Keyvan, "Çin'in Birleşmiş Milletlerdeki Rolü", (Çevrimiçi) <https://ankasam.org/cinin-birlesmis-milletlerdeki-rolu/>, 21 Eylül 2018.

sürecinden sonra var olan uluslararası kurumların içerisinde aktif rol alma ve var olan uluslararası kurumlarda reform ve uluslararası normların değişimi isteklerine evrilse de Çin'in, var olan uluslararası kurumlara alternatif oluşturma arayışı içerisinde olduğu da söylenebilir. Bu bağlamda KYG'nin bu amaçlara hizmet edeceği de hiç şüphesiz düşünülebilir. Tayvan sorununun yanında Çin'in iç sorunları olarak Çin'in doğusu ve batısı arasındaki ekonomik gelişmişlik farkı, Sincan sorunu, 2010'lardan itibaren özellikle inşaat malzemelerinin üretimi sektöründe artan üretim fazlası sorunu ve bunların yanı sıra ÇKP'nin Çin üzerindeki iktidarının ve parti rejiminin devamlılığı sorunu gösterilebilir. Çin'in dış sorunlarına baktığımızda artan enerji ihtiyacı, sınırlarında ve kendisine yakın bölgelerde çok sayıda ABD müttefikli devlet bulunması ve bu devletlerin bazılarında ABD'nin askeri üslerinin bulunması nedeniyle Çin'in kendisini kuşatılmış hissetmesi, uzun yıllardır çift haneli izleyen artan ekonomik büyümenin giderek yavaşlaması ve ülke içi tüketimin yeterli gelmemesi nedeniyle yeni pazarlara ulaşma ve/veya mevcut pazarlardaki pazar payını artırma arayışı, ithal ettiği enerjinin büyük bir çoğunluğunun ve Çin dış ticaretinin ana geçiş güzergahının Malakka Boğazı olması ve bu boğazın ABD'nin Çin'e karşı bir abluka uygulaması durumunda bir alternatifinin olmaması yani Malakka Boğazı ikilemi Çin'in başlıca dış sorunları arasında sayılabilir. Çin'in iç ve dış sorunlarını kabaca olsa da incelemek Çin'in KYG'den neler beklediğinin anlaşılması açısından yardımcı olacaktır.

1.2.1 Çin'in İç Sorunları ve Kuşak ve Yol Girişimi

1.2.1.1. Doğu-Batı Gelişmişlik Farkı

Deng Xiaoping'in 1979 yılında başlattığı reform ve dışa açılma sürecinde, Çin'in uyguladığı kalkınma modeli bir bölgesel kalkınma modeliydi ve bu model aracılığıyla öncelikle Çin'in doğusundaki kıyı kentlerin kalkındırılması ve bölge insanının refah seviyesinin yükseltilmesi hedeflenmişti ki bu doğrultuda söz konusu bölgelerin sanayi üretimi ve dolayısıyla ekonomisi hızla gelişmişti³⁹. Reform ve dışa açılma stratejisi sonucunda Çin'in doğu bölgeleri olan sahil bölgeleri hızla gelişmiş fakat iç bölge olarak nitelendirilen sahille bağlantılı olmayan bölgelerde bu gelişme görülememiştir. Bu durum, 2000'li yılların başında Çin'in batısının doğusuna göre

³⁹ Karluk, a.g.e., s.96-97.

ekonomik olarak daha geri planda kalmasına yol açan doğu-batı gelişmişlik farkının ortaya çıkmasındaki temel nedenlerden biridir.

Bu gelişmişlik farkının önüne geçebilmek için ÇHC hükümeti, 2000 yılından itibaren “batı bölgelerini kalkındırma” projesini uygulamaya başlamıştır⁴⁰. 2000 yılında merkezi hükümet geri kalmış eyaletlerde kalkınmayı teşvik etmek için “Go West” stratejisini başlatarak toplam refah ve sanayileşmede geride kalan eyaletlerde petrol ve gaz araştırmasına milyarlarca dolar yatırım yaptı⁴¹. Bu sayede batı ile doğu arasındaki ekonomik farkı kapatmayı amaçlayan Çin bu proje ile birkaç amacını daha gerçekleştirmek istemiş olabilir. “Batı Bölgeleri Kalkınma Stratejisi’nde önemli yer tutan Doğu Türkistan’ın ekonomisinin canlanmasıyla birlikte, burayı, akraba olan Orta Asya ülkelerinin çekim merkezi hâline getirerek, ayrılıkçı Doğu Türkistan’ın istikrarını ve merkezi hükümete bağlılığını sağlamaya çalışmaktadır.”⁴². Bu sayede Çin’in hem Sincan’da ayrılıkçı hareketlerin önüne geçerek kendi güvenliğini sağlamayı, hem ekonomik açıdan batıyı doğu ile eşitleme hedefini gerçekleştirmeyi hem de Orta Asya devletleri ile yakın ilişkiler içerisine girerek çeşitli kazanımlar edinmeyi amaçladığı görülmektedir.

Çin’in batısında bulunan Guizhou bölgesinde 2003 verilerine göre kişi başına düşen Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH) 423 dolarken bu rakamın Şanghay’da 4412 dolar, Pekin’de ise 3038 dolar⁴³ olması 2000’li yılların başında ortaya çıkan doğu batı gelişmişlik farkını gösteren en temel verilerdendir. 2013 yılında ise Gansu, Guizhou, Qinghai ve Xinjiang gibi batı eyaletlerinin kişi başına geliri, Guandong, Fujian ve Zhejiang gibi doğu eyaletlerinin üçte biri ile yarısı kadar ve Şanghay ve Pekin’in çeyreği kadardı⁴⁴. ÇPEK’nın geçtiği eyalet ve şehirlere baktığımızda 2000’li yılların başında Çin’in uygulamaya koyduğu batıyı kalkındırma programının KYG’nin bir parçası olduğu ve Çin’in doğu-batı gelişmişlik farkı sorununu KYG altında çözmeye çalıştığı görülebilir.

⁴⁰ Ragıp Kutay Karaca, **Güç Olma Stratejisi Çin (Soğuk Savaş Sonrası Türkiye-Çin İlişkileri)**, İstanbul, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2008, s. 53.

⁴¹ Maximilian Mayer, “China’s Rise as Eurasian Power: The Revival of Silk Road and Its Consequences”, **Rethinking the Silk Road China’s Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations**, Ed. Maximilian Mayer, Singapur, Palgrave Macmillan, 2018, s. 12.

⁴² Erkin Ekrem, **Çin’in Ortaasya Politikaları**, Ankara, Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazan Üniversitesi Yayınları, 2011, s. 37.

⁴³ Karaca, **a.g.e.**, s.52.

⁴⁴ Çin İstatistik Yıllığı 2014, akt. Peter Ferdinand, **a.g.e.**, s.951.

1.2.1.2. Sincan Sorunu

Harita 3: Sincan ve Orta Asya



Kaynak: Rand MR1045-2⁴⁵

Çin'in Kuzeybatısında yer alan Sincan, Uygur Türklerinin yoğun olarak yaşadığı, Çin'in Orta Asya sınırında bulunan ve enerji kaynakları açısından zengin bir bölgedir. Resmi adı Sincan Uygur Özerk Bölgesi (SUÖB) olan eyalet Kırgızistan, Kazakistan ve Tacikistan'la sınır komşusu olup bu bölgede yaşayan Uygurlar, bölgenin ilk defa Çin'in eline geçtiği 1759'dan bu yana devamlı olarak Çin yönetimine direnmişlerdir⁴⁶. 1949 yılında ÇHC'nin kontrolüne geçen bölgede Çin başta güvenlik olmak üzere bazı sorunlarla karşı karşıyadır. Çin'in, Bağlantısızlar Hareketi'ne yönelik ortaya koyduğu barış içinde bir arada yaşama ilkelerinden biri olan ülkelerin egemenlik ve toprak bütünlüğüne saygı konusunda, özellikle Sincan ve Tibet bölgelerine yönelik duyduğu endişenin bu politikaya yansıdığı ve Çin'in bu bölgelere yönelik sorunların uluslararasılaşmasının önüne geçmeye çalıştığı düşünülebilir. "İç istikrarın temini, Tibet, doğu Türkistan gibi hassas sorunlarına dışarıdan müdahalelerin engellenmesi maksadıyla, devletlerin iç işlerine karışılmamasını, ülkelerin egemenliklerine ve toprak bütünlüklerine saygı gösterilmesi gerektiğini vurgulamaktadır."⁴⁷ ve bu ilke Çin'in dış politika ilkeleri arasında sayılmaya

⁴⁵ Mark Burles, **Chinese Policy Toward Russia and the Central Asian Republics**, California, Rand, 1999, s. 7.

⁴⁶ Rollie Lal, **Central Asia and Its Asian Neighbors Security and Commerce at the Crossroads**, California, Rand Corporation, 2006, s. 4.

⁴⁷ Atilla Sandıklı, "Geleceğin Süper Gücü Çin," **Bilge Strateji**, C:1, No:1, 2009, s. 46.

başlamıştır. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) 1991'de dağılmasının ardından Orta Asya'da ortaya çıkan Müslüman ve Türk asıllı yeni bağımsız devletler, Çin'in özellikle Sincan konusunda endişelenmesine yol açmıştır. Bu gelişme karşısında Çin, Orta Asya ülkelerinin bağımsızlıklarına kavuşmasının Doğu Türkistan ayrılıkçı hareketine de esin kaynağı olacağını düşünmüş ve Doğu Türkistan ayrılıkçıların bu ülkelerden destek görmemesi için bölge ülkeleriyle iyi ilişkiler geliştirmeyi önemli bir stratejik tercih olarak ortaya koymuştur⁴⁸. SSCB'nin dağılmasından sonra Çin için Orta Asya, Uygur Müslümanlarının yaşadığı Sincan bölgesiyle geçici sınırları nedeniyle Çin'in iç güvenliği için tehditlerin kaynağıydı⁴⁹. Çin bu durumun da şüphe götürmez etkisiyle bölgede etkin olacak olan ve sonradan Şanghay İş birliği Örgütü (ŞİÖ) adını alan Şanghay Beşlisi'nin kurulmasına öncülük etmiştir. Çin ayrıca eyaletin bir diğer sınır komşusu olan ve Müslüman bir nüfusa sahip olan Pakistan ile de yakın ilişkiler geliştirmiştir. Çin'in Pakistan ile yakın ilişkiler geliştirmesinde birkaç amacı olsa da bunlardan biri, Pakistan'ın çökmesi veya daha radikalleşmesi ya da İslami köktencilığe ve Sincan'daki bağımsızlık hareketlerine destek vermesi olasılığının Çin'de büyük endişelere neden olmasıdır⁵⁰. Sincan'da gerçekleşecek bir ayrılığın, Tibet ve Moğolistan gibi diğer bölgelerde de Çinli olmayan nüfusu cesaretlendirebileceği, bu halkların kendi ayrılıkçı hareketlerini artıracığı ve bunlara ek olarak Çin'in Tayvan ile tekrar birleşmesine yönelik yorumlarının güvenilirliğini azaltacağı gibi korkuları olan⁵¹ Çin'in, batı bölgelerini kalkındırma planını tüm bu sorunların önüne geçmek için ortaya koymuş olması muhtemeldir. 2013 yılında KYG'nin duyurulmasıyla birlikte bu sorunun da KYG çatısı altında çözülmesi beklenebilir.

Pekin'deki stratejistler ekonomik kalkınma sayesinde Çin, Pakistan, Afganistan ve Orta Asya'da radikal İslami hareketlerin zayıflayacağını iddia etmekte⁵²

⁴⁸ Yü Meimei, "11 Eylül Olayının Çin'in Orta Asya Stratejik Politikasına Olan Etkisi," **Basılmamış Yüksek Lisans Tezi**, Haziran 2003, s.33-34, Akt. Erkin Ekrem, **a.g.e.**, s.25.

⁴⁹ Alexander Gabuev, "Crouching Bear, Hidden Dragon: One Belt One Road and Chinese-Russian Jostling for Power in Central Asia," **Journal of Contemporary East Asia Studies**, C:5, No:2, 2016, s. 62.

⁵⁰ Stuart Harris, **Çin Dış Politikası**, Çev. Aslan Yavuz Şir, İstanbul, Matbuat Yayın Grubu, 2014, s. 170.

⁵¹ Burles, **a.g.e.**, s.10.

⁵² World Economic Forum, "How Will a Modern Silk Road Affect China's foreign policy?", (Çevrimiçi) <https://www.weforum.org/agenda/2015/10/how-will-a-modern-silk-road-affect-chinas-foreign-policy/>, 6 Ekim 2018.

aynı zamanda KYG aksiyon planı Sincan'ı siyasi ve coğrafi açıdan esas bölge olarak tanımlamakta ve Çin de Sincan'ı Orta, Güney, Batı Asya'ya ve batıya bir pencere olarak görmektedir⁵³. KYG'nin Çin'in istikrarsız batı bölgelerinden geçerek ekonomik fırsatlar getirmesinin siyasi tansiyonu hafifletmesi⁵⁴ beklenmektedir.

KYG sayesinde Çin'in;

1. Batısındaki istikrarsız ve ayrılıkçı hareketlerin olduğu bölgeye ekonomik yatırımlarını artırarak bölgenin istikrara kavuşmasını sağlamayı,
2. Orta Asya'da ortaya çıkabilecek bir istikrarsızlık ortamının Sincan bölgesini de etkileyebileceğini düşünerek bu bölgeye ekonomik yatırımlar yaparak meydana gelebilecek bir istikrarsızlık ortamının önüne geçmeyi,
3. KYG'nin 6 ekonomik koridorundan biri olan ÇPEK ile Pakistan'ın istikrarını korumaya çalışarak Pakistan'ın radikal İslami hareketleri desteklemesini engellemeyi,
4. Tüm bunlara ek olarak Sincan bölgesindeki ayrılıkçı hareketler ile etkileşime geçebilme ve bunları destekleme yoluna gidebilecek olan Orta Asya ülkelerini ve Pakistan'ı ekonomik yatırımlar ile bir anlamda kendi tarafına çekip bu ülkelerle karşılıklı bir ekonomik bağımlılık kurarak bu ülkelerin ayrılıkçı hareketleri desteklemesi durumunda sadece Çin'in değil kendilerinin de ekonomik anlamda zarar görmesine neden olacak bir sistem kurmayı hedeflediği savunulabilir.

1.2.1.3. Üretim Fazlası Sorunu

Reform ve dışa açılma süreci ve devamında 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütüne (DTÖ) üyeliğinin kabulü sonrasında Çin'in ekonomik büyümesinin muazzam bir hıza kavuştuğu göz ardı edilemez bir gerçektir. Bu ekonomik büyümenin de etkisiyle Çin altyapı yatırımları için gerekli olan çelik fabrikası, çimento fabrikası gibi sektörlerle yönelik birçok fabrikayı faaliyete geçirerek kendi içinde altyapı yatırımlarını hızla hayata geçirmeye başlamıştır. 2010'lu yıllardan itibaren Çin'in artık altyapı yatırımlarında eski hızını kaybetmesi ve eskisi kadar büyük çapta altyapı yatırımı yapmaması gibi nedenlerin de etkisiyle fabrikalarda üretim fazlası sorununun ortaya çıkmaya başladığı gözlemlenebilir. Eski bir ticaret bakanlığı yetkilisine göre

⁵³ Deepak, **a.g.e.**, s.8.

⁵⁴ Rafiq Dossani, "The Driving Force Behind China's Ambitious Belt and Road Initiative", (Çevrimiçi) <https://www.globalbusinessoutlook.com/the-driving-force-behind-chinas-ambitious-belt-and-road-initiative/>, 8 Ekim 2019.

elik ve imalat sektörlerindeki ciddi aşırı kapasite ile başa çıkmanın yolunu arayan ticaret bakanlığı yetkilileri daha fazla ihracat yapmayı planlamış ve bu planın sonunda yeni bir İpek Yolu ticaret bakanlığında hayata gelmiştir⁵⁵.

“Tam da bu noktada Kuşak ve Yol girişimi, Çin’de özellikle elik ve kömür sektörlerinde kronik hale gelmiş ihtiyaç fazlasını Batı’yla olan tarife dışı engellere takılmadan altyapı ihtiyacı olan bölgelere kaydırma olanağı sağlayabilecektir”⁵⁶.

Birçok rnekten Çin, Doğrudan Yabancı Yatırımlarına (DYY) yerel işletmelere karşı kendi sanayi kapasitesini hatta iş gücünü dahil etmektedir⁵⁷. Bu sayede üretim fazlası sorununun önüne geçmeyi hedefleyen Çin’in KYG’de de aynı yaklaşımı izleyip izlemeyeceğı henüz net değildir⁵⁸ ancak Çin için KYG’nin arkasındaki orijinal ve öncelikli temel güdü kendi iç işlerine yöneliktir ki bu strateji Çin’in kendi içinde yaptığı altyapı yatırımlarının azalan getiriler sağladığı bir zamanda aşırı endüstriyel kapasite için bir çıkış sunması ve Çin’in ücra, az gelişmiş eyaletlerini yabancı pazarlara bağlayarak ekonomik büyümeyi hızlandırması potansiyeli barındırması⁵⁹ açısından son derece önemlidir. Bu durum, Çin’in KYG’yi kullanarak birden fazla iç meselesini çözmeye çalıştığını gösteren örnekler arasında sayılabilir. Çin, KYG aracılığıyla özellikle Orta Asya bölgesini Çin’in kuzeybatısında bulunan Sincan eyaletine demir yolları, karayolları gibi altyapı yatırımları ile bağlayarak hem doğu-batı gelişmişlik farkını azaltmaya, hem Sincan eyaletinin ekonomik büyümesini ve refahını artırarak bu bölgeyi daha stabil bir hale getirmeye hem de üretim fazlası sorununu çözmeye çalışıyor olabilir.

⁵⁵ Charles Clover ve Lucy Hornby, “China’s Great Game: Road to a New Empire”, (evrimii) <https://www.ft.com/content/6e098274-587a-11e5-a28b-50226830d644>, 31 Temmuz 2018.

⁵⁶ Sibel Karabel, “Kuşak ve Yol İnisyatifi Kapsamında Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri”, (evrimii) <http://www.cankayadd.com/makale/74>, 4 Ekim 2018.

⁵⁷ Alexander Libman, “Linking the Silk Road Economic Belt and the Eurasian Economic Union: Mission Impossible?,” **Caucasus International**, C:6, No:1, 2016, s.50.

⁵⁸ **A.e.**

⁵⁹ Daniel Kliman ve Abigail Grace, **Power Play: Addressing China’s Belt and Road Strategy**, Asia-Pacific Security, 2018, s. 5.

1.2.1.4. Parti Rejiminin Devamlılığı

ÇHC’li yöneticiler için rejimin devamlılığı temeldir, coğrafik anlamda bu devasa ülkeyi bir arada tutmadan bir güç olunamayacağını düşünmektedirler ve ülkede yaşanabilecek bir bölünme Tayvan dahil birçok bölgenin Çin egemenliğinden çıkması anlamına gelecektir ki Çin liderleri buna müsaade etmeyeceklerini ülkede yaşanan en küçük bir protestoya bile çok sert ve taviz vermeden karşılık vererek göstermektedirler⁶⁰. “Parti liderlerinin en büyük önceliği Parti’nin istikrarsız ve genel olarak hasmane olarak gördüğü bir uluslararası ortamda Parti’nin hayatta kalmasıdır”⁶¹. Hem ülke içi hem de ülke dışındaki istikrarın bu nedenle ÇKP için oldukça önemli olduğu söylenebilir. Bu istikrarın başında ekonomik istikrarın geldiği söylenebilir. Tam da bu nedenle Çin, 2000’li yıllarda batıya açılma planını devreye sokarak doğu-batı gelişmişlik farkını ortadan kaldırmaya çalışmış ardından 2010’lu yıllarda ortaya çıkan üretim fazlası sorununun ekonomik gelişmeyi yavaşlatmaması için bazı önlemler almaya başlamış ve KYG’yi ortaya atmış olabilir.

Çin’in ekonomik büyümesi ihracat odaklıdır ve bu nedenle diğer ülkelerle ticaret yapmak ekonomik kalkınmanın temel direğidir⁶². Ekonomik gelişimin devamı halkın refahının artmasını, ordunun hızlı modernizasyonunu ve en önemlisi rejimin devamını sağlayacaktır⁶³. Bu nedenle ekonomik kalkınmanın yavaşlaması, 1990’ların başından beri artış gösteren refah seviyesinin yavaşlaması anlamına gelecektir ki bu refah seviyesinde yaşanabilecek bir gerileme sürekli baskı altındaki halkı sosyal patlamanın içine çekerek rejimin devamlılığını sıkıntıya düşürebilir⁶⁴. Bu nedenle Çin için ekonomik büyüme partinin ve rejimin devamlılığı için büyük bir öneme sahiptir.

Bu konuda Bilahari Kausikan, Çin’in mevcut küresel düzende lider olamayacağını çünkü açık bir sistemin liderinin kendisinin de açık olması gerektiğini ve ÇKP’nin daha fazla liberalleşmenin kendi hakimiyetini tehlikeye atacağı konusunda endişeli olduğunu⁶⁵ belirtmiştir. Bu da ÇKP’nin parti rejiminin hakimiyeti

⁶⁰ Karaca, **a.g.e.**, s.93-94.

⁶¹ Harris, **a.g.e.**, s.63.

⁶² Wang ve Li, **a.g.e.**, s.175.

⁶³ Ragıp Kutay Karaca, “Çin’in Değişen Enerji Stratejisinin Dış Politikasına Etkileri (1990–2010),” **Uluslararası İlişkiler**, C:9, No:33, 2012, s. 93.

⁶⁴ **A.e.**, s. 114.

⁶⁵ Bilahari Kausikan, “Asia in the Trump Era From Pivot to Peril?”, (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/reviews/review-essay/2017-04-17/asia-trump-era>, 8 Kasım 2018.

ve devamı konusunda ne kadar tutucu olduğunu göstermektedir. Öyle ki Çin'in sosyalist sisteminin korunması düzenli olarak resmî belgelerde belirtilmekte ve Çin anayasasında da yer almakta, bununla birlikte ÇKP liderliğinin de korunması gerektiği belirtilmektedir⁶⁶. Güçlü ekonomik performansın partinin siyasi meşruiyeti için gerekli olması⁶⁷, partinin meşruiyetinin istikrarın muhafaza edilmesi, ekonomik kalkınmanın teşvik edilmesi ve uluslararası statüsünün yükselmesine dayanması⁶⁸, mevcut sistemin ekonomik başarıya kendini odaklamış olması ve ekonomik anlamda bir düşüşün rejimin daha fazla sorgulanmasına yol açacak olması nedeniyle mevcut sistemin temel direğini ekonomik büyümenin devamlılığının oluşturması⁶⁹, Çinli liderlerin, ekonomik büyümenin sağlanmasının ve Çin'in egemenliğinin ve topraklarının savunulmasının halkın partiye olan desteğini sürdürmede kritik önem taşıdığını kabul etmesi⁷⁰ gibi nedenler, Çin'in KYG'yi parti rejiminin sürdürülmesini sağlamada bir araç olarak kullanabileceğinin açık göstergeleri arasında sayılabilir.

KYG'nin, Çin'in ekonomik büyümesini sürdürmeye devam etmesi noktasında parti rejiminin devamlılığının sağlanmasına hizmet edeceği ihtimali oldukça yüksektir. KYG'nin kısmen Çin ihracatındaki hızlı büyümenin devam etmesini sağlayacak şekilde tasarlanması⁷¹ ve bu sayede refah artışının sürdürülmesi partiye karşı Çin halkında olumsuz bir tutum oluşmasının ve partinin sorgulanmasının önüne geçecektir ve bu da muhtemeldir ki ÇKP'nin egemenliğinin devamına katkı sağlayacaktır.

1.2.2. Çin'in Dış Sorunları ve Kuşak ve Yol Girişimi

1.2.2.1. Enerji Sorunu

Çin'in enerji sorunu, doğu-batı gelişmişlik farkı sorunu gibi reform ve dışa açılma süreci sonrasında ortaya çıkan bir sorundur. 1978'de başlayan ekonomik açılımın kazandırdığı ivme ile 1993 yılına gelindiğinde Çin'in enerji açısından kendi

⁶⁶ Ploberger, **a.g.e.**, s.291.

⁶⁷ Minxin Pei, "China is Losing the New Cold War", (Çevrimiçi) https://www.project-syndicate.org/commentary/china-cold-war-us-competition-by-minxin-pei-2018-09?a_la=english&a_d=5b8fd07778b6c71f807da46a&a_m=&a_a=click&a_s=&a_p=%2Fsection%2Fpolitics-world-affairs&a_li=china-cold-war-us-competition-by-minxin-pei-2018-09&a_pa=section-commentaries&a_ps=, 4 Ekim 2018.

⁶⁸ Harris, **a.g.e.**, s.86.

⁶⁹ Karaca, **Güç Olma Stratejisi Çin**, s. 96.

⁷⁰ Mazarr, Heath ve Cevallos, **a.g.e.**, s.14.

⁷¹ David Vines, "The BRI and RCEP: Ensuring Cooperation in the Liberalisation of Trade in Asia," **Economic and Political Studies**, C:6, No:3, 2018, s. 343.

kendine yetme özelliği geride kalmıştı⁷². “1993’te Çin net bir hidrokarbon ithalatçısı olmuştu ve enerji güvenliği merkezi hükümet için en büyük önceliğe dönüşmüştü. Çin’in enerji sektörüne yönelik stratejik planlaması üç temel sütuna odaklanmıştı: stratejik rezerv birikimi, birden fazla enerji kaynağına küresel erişim ve dağıtım ve tüketimde verimliliğin artırılması”⁷³. Enerji güvenliğinin Çin’in en büyük önceliği haline gelmesinin altında Çin’in iç sorunlarından biri olan parti rejiminin devamlılığı sorununun yatıyor olması çok büyük bir olasılıktır. “Dünyadaki diğer güçlerin aksine Çin için enerjiyi sorunsuz elde etme yalnızca ekonomik gelişimin devamı anlamına gelmemektedir. Ekonomik gelişimin devamı halkın refahının artmasını, ordunun hızlı modernizasyonunu ve en önemlisi rejimin devamını sağlayacaktır”⁷⁴. Muhtemelen bu durum nedeniyle Çin, 1993 sonrası dış politikasında değişiklikler gerçekleştirerek enerjinin temini ve enerji temininin güvenliğini sağlamaya yönelik bir dış politika izlemeye başlamıştır.

1995 yılında günlük kabaca 400.000 varil petrol ithal eden⁷⁵ Çin’in, 2003 yılındaki enerji tüketimi, dünya kömür tüketiminin %29,2’sini, petrol tüketiminin %7’sini, doğal gaz tüketiminin %1,4’ünü ve hidroelektrik tüketiminin %10,5’ini⁷⁶ oluşturmaktaydı.

“Çin’in petrol ithalatında izlediği üç önemli ilke vardır. Birincisi ithalat yapılan ülkeler gurubunda tek bir ülke veya bölgeye aşırı bağımlı olmamak; ikincisi, ithalat yapılan ülkede petrol karşılığında yatırım veya ekonomik destek politikaları ile o ülkede pozitif bir imaj yaratmak; üçüncüsü, ithalat yapılan ülkenin petrol şirketinde mümkün mertebede hisse ve imtiyaz satın almak”⁷⁷. Bu sayede Çin’in hem enerji teminini çeşitlendirmeye hem enerjiyi daha ucuza temin etmeye hem de enerji teminini sürekli kılmaya çalıştığı söylenebilir. Petrol talebi, Çin’in toplam enerji talebinin en hızlı büyüyen bileşenidir ve artan ithalat bağımlılığı, Malakka Boğazı, giderek kıtlaşan petrol kaynakları için uluslararası rekabet ve petrol tedarik rotalarındaki stratejik sorun noktaları nedenleriyle petrol ülke için en büyük

⁷² Halil Kürşad Aslan, “Yükselen Güç Çin Halk Cumhuriyeti’nin Ortadoğu Politikası,” **Akademik ORTA DOĞU**, C:9, No:1, 2014, s. 45.

⁷³ Alessandro Arduino, **China’s Private Army Protecting the New Silk Road**, Singapur, Palgrave Macmillan, 2018, s. 76.

⁷⁴ Karaca, “Çin’in Değişen Enerji Stratejisinin Dış Politikasına Etkileri (1990–2010)”, s. 93.

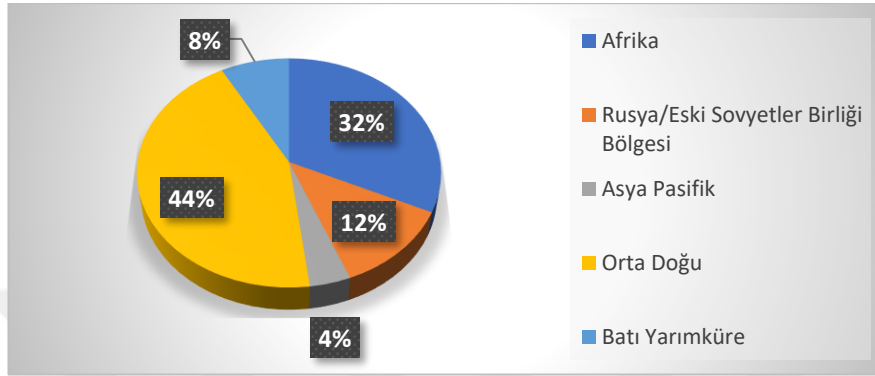
⁷⁵ Burles, **a.g.e.**, s.23.

⁷⁶ Atilla Sandıklı, “China’s Growing Need of Energy and Changing Balances”, **China A New Superpower? Dimensions of Power, Energy, and Security**, ed. Atilla Sandıklı, İstanbul, Bilgesam Yayınları, 2010, s. 55.

⁷⁷ Aslan, **a.g.e.**, s.47.

enerji güvenliği sorununu oluşturmaktadır⁷⁸. 2011 yılında Çin 113 milyar metreküp doğal gaz ihraç ederken 1.108 milyar metreküp doğal gaz ithal etmiş⁷⁹ 2014 yılı itibariyle Çin'in günlük petrol tüketimi 10 milyon varili geçmiştir.

Grafik 2: Çin'in 2010'un İlk Yarısında Bölgelere Göre Ham Petrol İthalatı



Kaynak: Xinhua News Agency⁸⁰

Çin yönetiminin Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını azaltmak için çeşitli önlemler almaya çalıştığı gözlemlenmektedir. Artan enerji tüketimi ve enerji ithalatının ana güzergahı olan Malakka Boğazı'nın ABD'nin uygulayacağı bir ambargoyla Çin'e kapatılması riskine karşılık Çinli yöneticiler yeni enerji ithalatı rotaları oluşturma ve enerji temin edilen kaynakları çoğaltma ve farklılaştırma çabaları içindedirler. Bu bağlamda 2000'lerden itibaren Orta Asya ve Rusya'dan enerji temin etmek için çeşitli petrol ve doğal gaz boru hatlarını inşa eden Çin, hâlâ farklı boru hatları inşasına devam etmektedir. Boru hattı projelerinin yanı sıra Çin enerjide dışa bağımlılığı azaltmak için yenilenebilir enerji ve nükleer enerji gibi farklı politikalar da geliştirmeye başlamıştır. "Pekin yönetimi bu hedef doğrultusunda nükleer yakıt üretimi için kritik önemdeki uranyumu Kazakistan'dan doğrudan ithal etmek yerine bu ülkedeki uranyum madenlerinin keşif ve işletilmesine ortak olmaya, böylece nükleer enerjide hammadde bağımlılığını azaltmaya yönelmiştir. Çin Genel Nükleer Güç Grubu 2006-2007 yıllarında Kazatomprom ile nükleer enerji alanında stratejik işbirliğine yönelik anlaşmalar imzalamış, bu yolla Çinli enerji şirketi Kazakistan'daki uranyum madencilik sektöründe etkili olmayı amaçlamıştır"⁸¹. Bu yöntem Çin'in net enerji

⁷⁸ Monique Taylor, **The Chinese State, Oil and Energy Security**, Singapur, Palgrave Macmillan, 2014, s. 5-6.

⁷⁹ Andrew Scobell, Ely Ratner ve Michael Beckley, **China's Strategy Toward South and Central Asia An Empty Fortress**, California, Rand Corporation, 2014, s. 44.

⁸⁰ Julie Jiang ve Jonathan Sinton, **Overseas Investments by Chinese Oil Companies**, Paris, OECD/IEA, 2011, s. 12.

⁸¹ Alp Yüce Kavas, "Kazakistan'da Rusya-Çin Rekabeti", (Çevrimiçi) <http://www.bilgesam.org/incele/1758/-kazakistan'da-rusya-cin-rekabeti/#.W5QpDCQzbIV>, 7 Ekim 2019.

ithalatçısı olduktan sonra izlediği kaynaklara doğrudan ulaşma politikasının açık bir örneği olması açısından oldukça önemlidir.

Bunun dışında Çin'in Orta Asya'ya yönelik boru hatları projelerinden bir diğeri ise finansmanı Çin Ulusal Petrol Şirketi (CNPC) tarafından karşılanan Orta Asya doğal gaz boru hattının, ki bu hattın 3308 km'den oluşan ilk iki hattı faaliyete başlamış, 1840 km uzunluğunda olan üçüncü hattın ise yapımına 2012 yılının sonunda başlanması ve 2014 yılında tamamlanması planlanmaktadır, 2015 yılında tamamlandığında yıllık 55 milyar metreküp doğal gazın Çin'e taşınması sağlanacaktır⁸². "Çin devleti, Malakka Boğazı'nı devredışı bırakmak amacıyla Tayland'ın güneyinde Andaman Denizi'ni Güney Çin Denizi'ne bağlayacak Kra Kanalı seçeneğini ve Myanmar'ın coğrafi konumunu değerlendirmeyi hedeflemiştir. Kra Kanalı projesinde henüz bir netice alınmasa da, Pekin Naypidav'la Myanmar toprakları üzerinden yılda 12 milyar metreküp doğal gaz ve 22 milyon ton petrolün taşınabileceği boru hattı projelerini hayata geçirmiştir. Bu projelerle inşa edilen boru hatları vasıtasıyla Myanmar üzerinden Çin'e 2013 yılında doğalgaz, 2015 yılında petrol taşınmaya başlanmıştır."⁸³

2010 yılında Çin ABD'yi geçerek dünyanın en büyük enerji tüketicisi olmuş⁸⁴ ve Çin'in petrol ithalatının yaklaşık %85'i Malakka Boğazı'ndan geçmiştir⁸⁵. Muhtemelen bu noktada devreye girecek olan ve KYG'nin önemli ayaklarından biri olarak görülen ÇPEK aracılığıyla Pakistan'ın Gwadar Limanı'ndan Çin'e uzanan boru hatları inşası planlanmaktadır. Bu hatlar aracılığıyla Çin'in, ithal ettiği enerjinin Malakka Boğazı'ndan geçişinin önüne geçerek kendisini güvence altına almaya çalıştığı söylenebilir. Gwadar Limanı projesi Hu Jintao döneminde düşünülmeye başlanmış ancak KYG'nin ilanı ve 2015 yılında ÇPEK'nın KYG'nin bir parçası olması sonucunda daha gerçekçi bir proje olmuştur⁸⁶. Çin, enerji tüketimini mümkün olduğunca çeşitlendirmeye ve enerji güvenliği risklerini azaltmaya istekli olduğundan⁸⁷ yukarıda sayılan tüm bu uygulamalar bu politikaya dönük birer faaliyet olarak değerlendirilebilir.

⁸² Ragıp Kutay Karaca, "Çin Halk Cumhuriyeti'nin Dış Politikasında Orta Asya", **Uluslararası Sistemde Orta Asya Dış Politika ve Güvenlik**, ed. M. Turgut Demirtepe ve Güner Özkan, Ankara, USAK Yayınları, 2013, s. 71.

⁸³ M. Yusuf Durmuş, "Çin'in Myanmar Stratejisi ve ABD," **Doğu Asya ve Pasifik**, No:1262, 2015, s. 9.

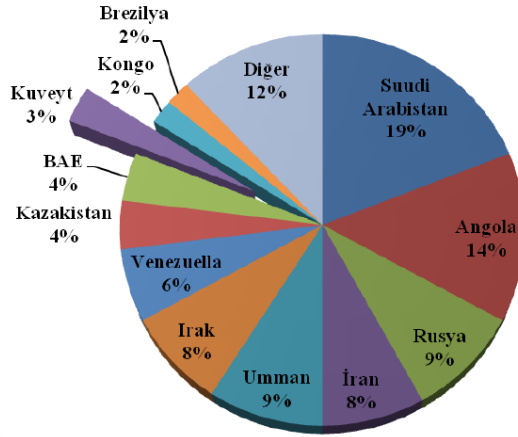
⁸⁴ Scobell, Ratner ve Beckley, **a.g.e.**, s.73.

⁸⁵ Timothy R. Heath, **China's Pursuit of Overseas Security**, California, Rand Corporation, 2018, s. 7.

⁸⁶ Aoyama, **a.g.e.**, s.15.

⁸⁷ Philip Gater-Smith, "Complex Interdependence in the China-Saudi-US Triangle?", **China's Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative**, ed. Anoushiravan Ehteshami ve Niv Horesh, New York, Routledge, 2018, s. 96.

Grafik 3: Ülkelere Göre Çin'in Petrol İthalat Yüzdeleri (2014)



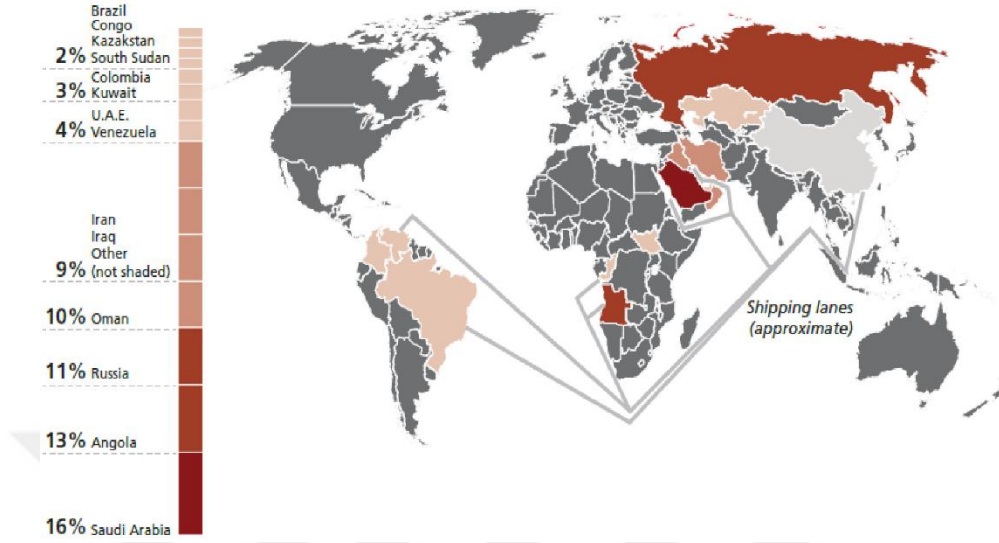
Kaynak: US EIA-FACTS: Global Energy, Global Trade and Information.⁸⁸

Bu anlamda KYG, enerji kaynaklarının temini ve ithalatı noktasında öne çıkmaktadır. Her ne kadar bir iç sorun olarak gözüke de dış dünya ile olan bağlantısı nedeniyle bir dış sorun olarak ele alınan enerji konusu Çin'in iç sorunlarından olan parti rejiminin devamlılığı konusuyla da doğrudan ilintilidir. Enerji temininde yaşanacak uzun süreli bir aksaklık Çin ekonomisinin zayıflamasına bu da refahın azalmasına ve ardından da yukarıda da değinildiği gibi ÇKP'nin egemenliğinin sorgulanmasına neden olabilir. Bu noktada Çin ileri gelenlerinin, parti rejiminin sürdürülmesi hususunda ne kadar hassas olduğu göz önüne alınırsa enerji sorununun KYG'ye dahil edilmesi kadar doğal bir şey olmadığı anlaşılabacaktır. KYG her ne kadar Çin mallarının ihracatını ve hedef pazara ulaşımını kolaylaştırmayı amaçlasa da enerji güvenliğinin sağlanmasını da amaçlamaktadır⁸⁹. Ekonomik büyümenin temelinde enerjinin sürekli ve güvenli bir şekilde temininin yatıyor olması Çin'i bu yola iten faktörler arasında değerlendirilebilir.

⁸⁸ Akt. Halil Kürşad Aslan, **a.g.e.**, s.46.

⁸⁹ Ümit Alperen, "Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Çin'in Orta Asya Politikası," **Bilge Strateji**, C:10, No: 19, 2018, s. 32.

Harita 4: Çin'in Ham Petrol Temin Ettiği Devletler ve Bölgeler (2015)



Kaynak: ABD Enerji Bilgi İdaresinden Uyarlanmıştır, 2015⁹⁰

1.2.2.2. Kuşatılmışlık Hissi ve Malakka Boğazı İkilemi

2011 yılında ABD Başkanı Barack Obama döneminde uygulamaya konan ABD'nin Asya'ya dönüş (Pivot to Asia) politikasını Çin, ABD'nin Çin'i kuşatma stratejisinin bir parçası olarak algılamaktadır. Çinli analistlerin büyük çoğunluğu, nüfuzunu kaybetmekte olan ancak onu korumaya çalışan bir dünya gücü olan ABD'nin, ana rakip olarak gördüğü Çin'i çevrelemeye çalıştığı konusunda ısrar etmekte ve ABD'nin müttefikleri ve dost devletlerinin yardımıyla Çin'i askeri ve stratejik olarak kuşatmaya, komşularını düşmanlaştırmaya ve bu sayede Çin tehdidini ortadan kaldırmaya çalışmakta olduğunu savunmaktadırlar⁹¹. Örneğin bir askeri analist olan Dai Xü bir kitabında "C-Şeklinde Çevreleme" kavramını ortaya atmış ve Çin'in Rusya ve Orta Asya hariç neredeyse tamamen çevrelendiğini belirtmiştir⁹². Çin'in bu C-Şeklinde Çevrelenmesi sonucunda KYG'nin temel rotasının Orta Asya olması hiç de şaşırtıcı olmayacaktır. "Pekin yönetimi, ABD'nin doğuda Japonya ve Güney Kore güneyde Filipinler, Malezya ve Tayland gibi ülkelerle ilişkilerini geliştirerek Çin'i bölgeye hapsetmek niyetinde olduğunu düşünmektedir."⁹³ Çin'i

⁹⁰ Heath, **a.g.e.**, s. 8.

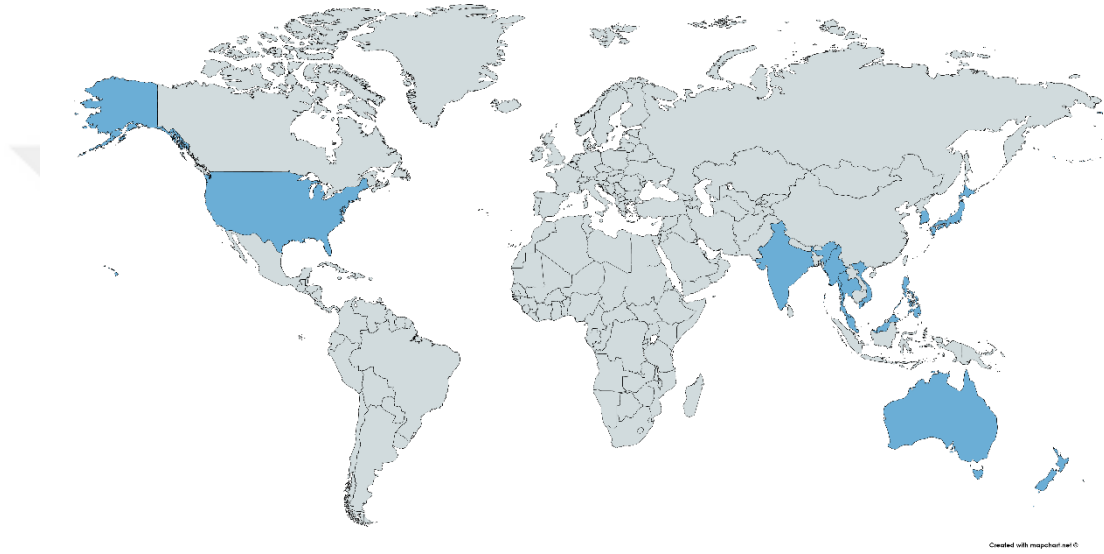
⁹¹ Alexander Lukin, **China and Russia The New Rapprochement**, Cambridge, Polity Press, 2018, s. 19.

⁹² Dai Xu, **The C-Shape Encirclement: China's Breakthrough Under Domestic Problems and Foreign Aggression**, Shanghai, Wenhui Chubanshe, 2010, s.3-4. akt. Alexander Lukin, **a.g.e.**, s.19.

⁹³ Durmuş, **a.g.e.**, s.7.

kendileri için tehdit olarak gören Japonya, Güney Kore, Vietnam ve Filipinler'in ABD öncülüğünde adına Pasifik bloğu denilen bir blok ile Doğu ve Güney Çin Denizi ile Pasifik'te Çin'i durdurma ve çevreleme çabaları⁹⁴ ve Çin'in KYG ile elde ettiği nüfuza karşı ABD, Hindistan, Japonya ve Avustralya tarafından Quad'ın kurulması⁹⁵ Çin'in çevrelenme ve kuşatılmışlık hissinin nedenleri arasında sayılabilir.

Harita 5: Çin'in Çevresindeki ABD Dost ve Müttefiki Devletler



Çin'in bu kuşatılmışlık korkusunun altında sadece siyasi sebepler değil ekonomik sebeplerin de olması muhtemeldir. Çin ekonomisinin dış ticarete bağımlılık oranı %60'ın üzerindedir⁹⁶. Çin dış ticaretinin %90'ı deniz yoluyla gerçekleştirilirken Amerikan askeri filosu bu bölgede deniz kıyısını kontrol etmektedir ve Çin'den gelen ticaret akışlarını potansiyel olarak her zaman durdurabilir⁹⁷. Ayrıca Çin'in deniz yoluyla ithal ettiği petrolün %80'inin Malakka Boğazı'ndan geçmek zorunda olması⁹⁸ ve uluslararası bir kriz durumunda Hint Okyanusu'nda bulunan Amerikan 7. filosunun

⁹⁴ Abdürreşit C. Karluk, "Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Yumuşak Gücü", **I. Uluslararası İnsan ve Toplum Bilimleri Kongresi Kongre Kitabı**, ed. Gonca Bayraktar Durgun ve Tuğrul Korkmaz, Ankara, Gazi Üniversitesi, 2017, s. 304.

⁹⁵ Asanga Abeyagoonasekera, "The Geopolitics of Ports and The Silk Road of the Sea", (Çevrimiçi) <https://www.eurasiareview.com/27092018-the-geopolitics-of-ports-and-the-silk-road-of-the-sea-analysis/#.W7QfMzbyvCM>, 3 Ekim 2018.

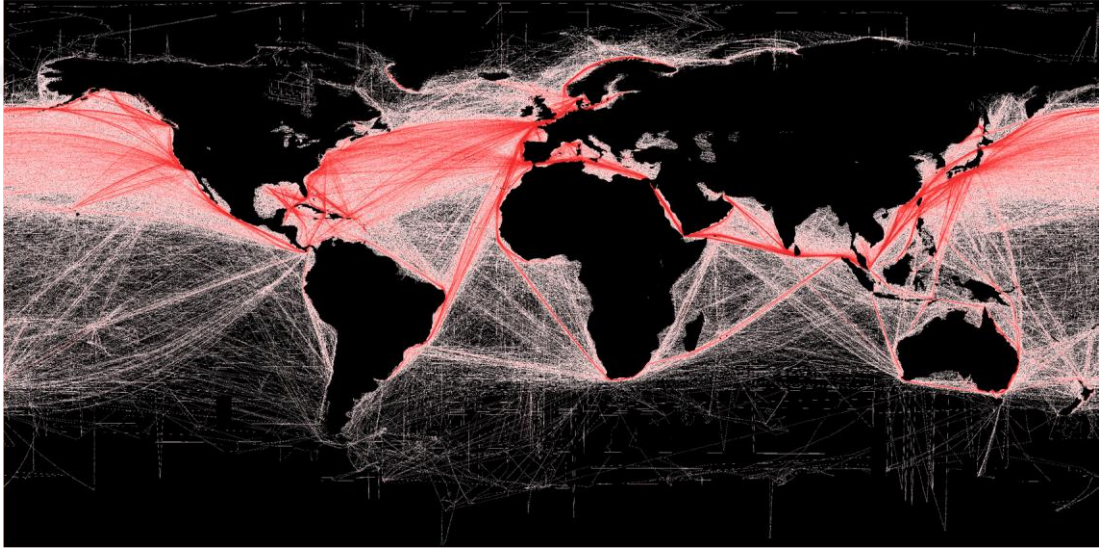
⁹⁶ Sumie Yoshikawa, "China's Maritime Silk Road Initiative and Local Government," **Journal of Contemporary East Asia Studies**, C:5, No:2, 2016, s. 83.

⁹⁷ Evgeny Chernykh, "Russia and China Are Getting ahead of America on the New Silk Road" (Çevrimiçi) <https://www.ural.kp.ru/daily/26676.3/3698901/>, 4 Ekim 2018.

⁹⁸ Karaca, "Çin'in Değişen Enerji Stratejisinin Dış Politikasına Etkileri (1990–2010)", s. 93.

körfezden gelen enerji sevkiyatını engelleme ihtimali nedeniyle Çin kendisini güvensiz hissetmektedir⁹⁹. Çin'in Avrupa, Afrika ve Orta Doğu'yla ticaret yapması için gemilerinin geçmesi gereken nokta Harita 4'te de görülebildiği gibi Malakka Boğazı'dır. Malakka Boğazı ayrıca ekonomik büyümenin ve dolayısıyla artan refahın devam ettirilebilmesi için gerekli olan enerji temininde de Çin'in en hassas noktalarından biridir. Ekonomik büyüme refah artışının devam etmesinin sağlaması konusunda önemli faktörlerden biridir.

Harita 6: Küresel Ticaret Rotaları



Kaynak: CSIS, China's Maritime Silk Road ¹⁰⁰

Çin, Malakka Boğazı'nın hem ticaret ve enerji temininin ana güzergahı olması hem de boğazın ABD tarafından Çin'e kapatılması tehlikesi dolayısıyla kendisini bazı önlemler almak zorunda hissetmektedir. Çin için en büyük öncelik bir ablukanın maliyetini ABD'nin bunu denemeyeceği kadar çok yükseltmektir¹⁰¹. Çin bu ikileme, "inci dizisi stratejisi" aracılığıyla Hint Okyanusu'ndaki varlığını artırmak ve Orta Asya boyunca ticaret ve enerji koridorları oluşturmak şeklinde iki farklı çözüm geliştirmektedir¹⁰². Örneğin ÇPEK ve BCIM koridorları ile Çin sadece doğu kıyılarındaki limanlara demir yolu bağlantıları ile iç şehirlerini Hint Okyanusu'na

⁹⁹ Sandıklı, a.g.e., s.62.

¹⁰⁰ Matthew Funairole ve Jonathan E. Hillman, "China's Maritime Silk Road Initiative", **China's Maritime Silk Road**, ed. Nicholas Szechenyi, Washington DC, CSIS, 2018, s. 22.

¹⁰¹ George Friedman, "The Geopolitics of China: A Great Power Enclosed", **China A New Superpower? Dimensions of Power, Energy, and Security**, s. 33.

¹⁰² Scobell, Ratner ve Beckley, a.g.e., s.74.

bağlamayı değil aynı zamanda İran ve Irak'tan petrol ve sıvılaştırılmış doğal gazı (LNG) deniz yolu yerine trenlerle doğrudan Çin'e taşımayı planlamaktadır¹⁰³. Pakistan ve Myanmar'daki yollar ve boru hatları Çin'in Malakka Boğazı'na yönelik hassas noktasından kaçınmasına izin verecektir¹⁰⁴ ve Pakistan ve Myanmar aracılığıyla Çin enerji ithalatı için Malakka Boğazı'na olan bağlılığını ortadan kaldıramasa da azaltmaya ve olası bir ABD müdahalesinden daha az zarar görmeye çalışmaktadır. Çin'in böyle bir müdahalenin gerçekleşmesi durumunda dış ticaretinin sekteye uğramaması için hem Pakistan ve Myanmar üzerinden Malakka Boğazı'na olan bağlılığını azaltmaya çalıştığı hem de Orta Asya üzerinden dış pazarlarına kara yolu taşımacılığıyla ulaşabilmek için bölgede altyapı çalışmalarını hızlandırdığı görülebilir.

1.2.2.3. Yeni Pazarlara Ulaşma/Pazar Payını Artırma Arayışı

Wang ve Li, yukarıda da değinildiği gibi, Çin'in ekonomik büyümesinin ihracat odaklı olduğunu ve bu nedenle diğer ülkelerle ticaret yapmanın ekonomik kalkınmanın temel direği olduğunu belirtmektedirler. Dış ticaretin ekonomik kalkınmanın temel direği olması Çin'i yeni pazarlara ulaşma, pazar payını artırma bunların ikisini de yapamıyorsa bile mevcut pazar payını koruma noktasında yeni politikalar geliştirmeye itmiş gözükmektedir. Bu politikaların ilki reform ve dışa açılma süreci sonrasında 1990'larda ortaya konan Avrasya Demir Yolu Projesiydi. 1990'larda gerçekleştirilen bu projeyle Çin'in Orta Asya'da pazar payını artırarak ekonomik kalkınmasını hızlandırmayı amaçladığı söylenebilir.

Aradan geçen 20 yılda Çin 2001 yılında DTÖ'ye üye olmuş ve çift haneli büyüme oranlarına ulaşmıştır. 2010'lu yıllara gelindiğinde ise büyüme oranında yavaşlamalar ortaya çıkmaya başlamıştır. Büyümenin yavaşlaması parti rejiminin devamının tehlikeye düşmesine neden olabileceği için Çin yönetimi yeni politikalar üretme arayışına girmiştir. Öncelikle yeni pazarlara erişim arayışında olan Çin'in¹⁰⁵, yukarıda da değinilen üretim fazlası olan sektörleri de kapsayan ve Orta Asya'daki pazar payını artırmayı amaçlayan politikalar geliştirmeye başladığı görülmektedir.

¹⁰³ Paul Tae-Woo Lee, v.d., "Research Trends and Agenda on the Belt and Road (B&R) Initiative With a Focus on Maritime Transport," **Maritime Policy & Management**, C:45, No:3, 2018, s. 283.

¹⁰⁴ Clover ve Hornby, **a.g.e.**, (Çevrimiçi)

¹⁰⁵ Evgeny Vinokurov ve Taras Tsukarev "The Belt and Road Initiative and The Transit Countries: an Economic Assessment of Land Transport Corridors," **Area Development and Policy**, C:3, No:1, 2018, s. 96.

2010'lu yıllarda yaşanan büyüme oranındaki yavaşlamaların arkasındaki nedenin 2008 küresel mali krizi olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. “Küresel ticaret hacminin daralması, Çin’de üretilen mallara yönelik talebi azalttı ve ülkenin ihracat-merkezli büyüme modeli darboğaza girdi. ÇKP yönetimi krize, para yaratarak ve düşük faiz oranlarıyla teşvik ettiği geniş çaplı bir yatırım programıyla yanıt verdi; devletin denetimindeki bankacılık sektörünün sponsorluğunda altyapı ve inşaat patlaması yaşandı.”¹⁰⁶ 2008 krizi ve Çin’in bu krizi atlattığı için geliştirdiği politikaların, KYG’nin ortaya çıkmasını hızlandıran faktörler olduğu söylenebilir. Örneğin Çin mallarına yönelik talebin azalması nedeniyle Çin’in pazar payını artırmaya yönelik çabalar içerisine girmesi, ihracat merkezli büyüme modelinin dış talebe duyarlı olması nedeniyle Çin’in ‘going out’ stratejisini daha da geliştirerek uygulamayı sürdürmesi ve bunun da KYG’nin ortaya çıkmasındaki temel faktörlerden biri olması, Çin’in iç piyasadaki durgunluğu ortadan kaldırmak için altyapı ve inşaat faaliyetlerine yönelmesi ve sonrasında piyasanın altyapı ve inşaatta doygunluğa ulaşması nedeniyle bu sektörler için üretim yapan fabrikalarda üretim fazlası sorununun ortaya çıkması KYG’nin ortaya çıkmasına neden olan faktörler arasında sayılabilir.

Çin’in KYG ile pazar payını artırma arayışı içinde olduğu gibi aynı zamanda mevcut pazarlarını koruma çabası içerisinde olduğu da görülebilir. Çin’in en büyük ticaret ortaklarından biri olan Avrupa’yla gerçekleştirdiği ticaret Süveyş Kanalı üzerinden gerçekleşmektedir. Süveyş Kanalı’nın taşıma kapasitesinin yakında maksimuma ulaşmasının beklenmesi¹⁰⁷ ve Malakka Boğazı ve Güney Çin Denizi’nin kontrolü göz önüne alındığında, Çin’in en büyük ticaret ortakları olan Avrupa devletlerine, üretilen ürünleri güvenli bir yoldan ulaştırmak için alternatif taşıma rotaları bulma ihtiyacının¹⁰⁸ KYG’nin iki temel ayağından biri olan İYEK’in ortaya çıkmasında etkili olduğu gözlemlenebilir. Süveyş Kanalı’ndaki yoğunluktan kaynaklanabilecek gecikmelerin Çin’in pazar payını koruması açısından zafiyet yaratma riski söz konusu olabilir ve bu durum Çin’in ekonomik büyümesini sekteye uğratabilir.

¹⁰⁶ Onurcan Ülker, “Kapitalist-Emperyalist Dünya Sistemi ve Çin: Çevreden Merkeze Uzun Yürüyüş mü, Engelli Koşu mu?” (Çevrimiçi), https://www.academia.edu/41831778/Kapitalist_Emperyalist_Dünya_Sistemi_ve_Çin_Çevreden_Merkeze_Uzun_Yürüyüş_mü_Engelli_Koşu_mu, 16 Ekim 2020.

¹⁰⁷ Evgeny Vinokurov ve Alexander Libman, **Eurasian Integration: Challenges of Transcontinental Regionalism**, Hampshire Birleşik Krallık, Palgrave Macmillan, 2012, s. 94.

¹⁰⁸ Akçay, **a.g.e.**, s.74.

Çin'in pazar payını artırma arayışında KYG'nin ne gibi bir etkisi olabileceği Bradley Parks ve AidData takımının 2000-2014 yılları arasında yaptığı bir araştırmaya bakarak çok daha rahat anlaşılabilir:

Parks, takımının araştırmalarından hareketle Çin projeleri ile inşa edildikleri ülkelerin ekonomik büyümesi arasında güçlü bir korelasyon olduğunu belirtmektedir. Ayrıca Parks'a göre Çin tarafından finanse edilen "bağlayıcı altyapılar" olarak tanımlanan yollar, köprüler, demir yolları ve limanlar gibi insanları bir yerden başka bir yere bağlayan projelerin ekonomik büyümeyi, geleneksel Batılı kalkınma programlarına kıyasla daha eşit bir şekilde kırsal alanlara dağıttığı görülmektedir. Bunun nedeni olarak Parks, Çin'in insanları ve işletmeleri kırsal, uzak iç bölgelerden daha fazla ekonomik fırsatın bulunduğu büyük kıyı şehirlerine bağlayan projeleri tercih etmesini göstermektedir. AidData araştırma takımı bu sonuca 2000-2014 yılları arasında Çin tarafından 138 ülkede uygulanan 4400'den fazla kalkınma projelerini tanımlayıp yerlerini belirledikten sonra ulaşmıştır. Bunu Çin büyükelçiliklerinin web siteleri ve gazete makaleleri gibi çevrimiçi kaynakları kullanarak ve akademik ve hükümet dışı organizasyonların saha araştırmalarını kullanarak yapmışlar ardından ABD Savunma Meteorolojik Uydu Programının (DMSP) operasyonel hat tarama sistemi uydularından uyduların gece fotoğraflarını incelemişlerdir. Parks, gece ışıklarının hane halkı gelirinе yönelik iyi bir gösterge olduğunun akademik literatürde kabul gördüğünü ve daha fazla ışığın o bölgedeki ailelerin daha fazla paraya sahip olduğu anlamına geldiğini belirtmiştir. AidData araştırmacıları 2000 yılından başlayıp 2013 yılına kadar Çin'in bağlayıcı altyapısından belirli bir mesafede görünen ışık miktarının zaman içindeki değişimini ölçmüşlerdir. Daha sonraki görüntülerde, ışığın sadece projelerin hemen yakınında değil aynı zamanda inşa edildikleri il ve ilçelerde ve ayrıca buraların arasında da yayıldığını keşfetmişlerdir. Buradan hareketle Çin'in bağlantı altyapısının ekonomik büyümeyi geniş bölgelere yaydığını söylemektedirler.¹⁰⁹

Çin'in tam da yukarıdaki çalışmada anlatılan şekilde pazar payını artırmayı hedeflediği söylenebilir. Çin ülkelere altyapı yatırımları yapıp o ülkelerin ekonomik

¹⁰⁹ Joanne Lu, "China's Building Spree in Poor Nations: Does It Really Help the Local Economy", (Çevrimiçi) <https://www.npr.org/sections/goatsandsoda/2018/11/13/651834661/chinas-building-spree-in-poor-nations-does-it-really-help-the-local-economy>, 18 Kasım 2018.

kalkınmasına katkı sağlamaktadır. Böylelikle ekonomik anlamda kalkınan bir ülkenin mal ve hizmetlere olan taleplerinin artması beklenebilir. Çin'in bu taleplere yönelik önde gelen tedarikçilerden biri olarak pazar payını artırmayı hedeflediği görülebilir.

1.3. Çin'in Amaçları ve Kuşak ve Yol Girişimi

KYG Çin'in, güvenlik, ayrılıkçı hareketler, iç piyasalardaki yavaşlama ve kuşatılmışlık hissi gibi sorunlarına çözüm olarak geliştirdiği bir proje olarak tanımlanabilir. Bu nedenle KYG Çin'in iç ve dış sorunlarını çözmede bir dış politika aracı olarak değerlendirilebilir.

Tablo 2: KYG'nin Çin'in İç ve Dış Sorunlarına Çözümleri

İç ve Dış Sorunlar	KYG'nin Bu Sorunlara Çözümleri
Doğu Batı Gelişmişlik Farkı	Ülkenin diğer bölgelerine göre ekonomik anlamda geri kalmış olan batı bölgelerine altyapı yatırımları yaparak ve bu bölgeleri KYG aracılığıyla kara ve demir yolları ile ülke dışındaki pazarlara bağlayarak bu bölgelerin ekonomik anlamda gelişmesini sağlamak
Sincan Sorunu	Bu girişim sayesinde Orta Asya devletleri ile iş birliğine girerek sınırlarındaki güvenlik problemlerinin ve ayrılıkçı hareketlerin önüne geçmek
Üretim Fazlası Sorunu	Girişim sayesinde gerçekleştirilecek olan inşaat ve altyapı faaliyetleri sayesinde iç piyasadaki durgunluğu ve üretim fazlası sorununu aşmak
Parti Rejiminin Devamlılığı	Ekonomik büyümeyi garanti altına alarak refah artışını sürekli kılmayı ve bu sayede parti rejiminin sorgulanmamasını ve rejimin ayakta kalmasını sağlamak
Enerji	Orta Doğu ve Afrika'daki enerji ihracatçısı devletler ile yakın ilişkiler kurarak enerji ithalatının kaynaklarını çeşitlendirmek ve bu sayede enerji temininde sorun yaşanmamasını sağlamak
Kuşatılmışlık Hissi ve Malakka Boğazı	Avrupa'ya kadar uzanan kara ve demir yolları ve ÇPEK, BCIM gibi ekonomi koridorları aracılığıyla Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını azaltmak ve ABD tarafından gerçekleştirilecek olası bir engelleme durumunda ticaret ve enerji temininin zora girmemesini garanti altına almaya çalışmak

Çin'in bunların yanı sıra ekonomik büyümesini garanti altına alarak refah artışını sürekli kılmayı ve bu sayede parti rejiminin sorgulanmamasını ve rejimin devamlılığını sağlamaya çalıştığı düşünülebilir. Çin KYG'yi örneğin Solomon Adaları ile imzalanan mutabakat zaptında da görüldüğü gibi Tayvan sorununa yönelik olarak da kullanmaktadır. Çin diğer devletler ile ekonomik ilişkilerini o denli geliştirmeye başlamıştır ki örneğin ABD'nin Malakka Boğazı'nı Çin'e kapatmasına sadece Çin değil diğer birçok devlet de muhtemelen tepki gösterecektir. Çin ayrıca Avrupa'da özellikle Balkanlardaki devletler ile yakın ilişkiler kurarak kendisine karşı yöneltilebilecek herhangi bir uluslararası konuda kendisini destekleyecek Avrupalı devletler bulmaya çalışmaktadır. Örneğin bu konuda Yunanistan AB'nin iki farklı

eleştirisini kabul etmeyerek AB'nin Çin'e yönelik eleştirilerini engellemiştir. Böylelikle Çin'in kendisine uluslararası destek bulduğu ve kendisine yöneltilebilecek eleştirilerin de önüne geçmeyi başarmaya başladığı söylenebilir.

Tüm bu amaçlar bir dış politika aracı olarak iç ve dış sorunların çözümüne yönelik geliştirilen KYG'nin amaçları arasında resmi olarak sayılmamaktadır. 2015 yılında Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu tarafından KYG'ye yönelik resmi bir doküman yayınlanmıştır ve bu dokümana göre KYG'nin 5 temel amacı vardır. Politika koordinasyonu (political co-ordination), altyapı inşa planlarının birbiriyle bağlantılı olması (facilities connectivity), ticari engellerin kaldırılması (unimpeded trade), finansal entegrasyon (financial integration) ve insan ilişkilerinin geliştirilmesi (people to people bond) bu temel amaçlar arasındadır.

Çalışmanın buraya kadarki bölümünde KYG'nin ne olduğu Çin'in KYG ile hangi iç ve dış sorunlarını çözmeyi amaçladığını ve KYG'nin amaçları incelenmeye çalışılmıştır. KYG'nin Çin'in bölge politikalarına olan etkilerini incelemekten önce Çin'in 2013'ten önce bölgelere yönelik nasıl politikalar izlediğini incelemenin KYG ile Çin dış politikasında ortaya çıkan farkları incelememiz açısından daha yararlı olacağı düşünülmektedir.

2.1. Kuşak ve Yol Girişimi Öncesi Çin Dış Politikası

Çalışmanın bu bölümünde Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşundan, 2013 yılında KYG'nin ilanına kadar olan dönemler önce yıllara göre ardından bölgelere göre incelenecektir. 1949'dan bu yana Çin'in dış politikası, Çinli siyasi liderlerin dünyadaki gelişmeleri algılayış biçimlerini yansıtmış ve bu algılar devamlı dönüşüm geçirmiş¹ olsalar da Çin dış politikası esasında benzer temellere dayalıdır. ÇHC'nin kurulduğu 1949'dan bu yana dış politika hedefleri doğrultusunda hareket edebilme yeteneği uluslararası ve yurtiçindeki gelişmelere göre şekillenmiştir². Çin'in 1955'teki Bandung Konferansı ile Bağlantısızlar Hareketi'nin bir parçası olması, barış içinde bir arada yaşamının beş ilkesini benimsemesi, ÇHC'nin 1971'de Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyindeki (BMGK) koltuğunu Tayvan'dan devralması, 1979'da ABD ile resmi ilişkilerin kurulması, 1978'de Deng Xiaoping'in ÇHC'nin lideri olması sonrası reform ve dışa açılma süreci, önce barışçıl yükseliş olarak adlandırılan ama sonrasında gelen tepkiler ve isimlendirmedeki olumsuz etki nedeniyle barışçıl kalkınma olarak isimlendirilen politikanın benimsenmesi, 1980 yılında ÇHC'nin IMF ve Dünya Bankası'na üye olması, 1996 yılında Şanghay Beşlisi'nin kurulmasına öncülük etmesi, 2001 yılında Çin'in DTÖ'ye üyeliği gibi gelişmeler ÇHC'nin dış politikasını etkileyen etmenler arasında sayılabilir.

Çin'in genel düzeydeki stratejik ortamı, her şeyden önce küreselleşmenin etkileri ve bunun içerdiği karmaşık bağımlılık ile şekillenmektedir³. Dış ekonomik bağlantılar Çin'in ulusal bağımsızlık hedefiyle çeliştiğinde Çin izole olup saldırganlaşmakta ancak ekonomik anlamda açıklık Çin'in hedefini desteklediğinde Çin uluslararası davranışını gözden geçirmektedir⁴. Buradan hareketle Çin'in bağımsızlık ve ulusal egemenlik konularında çok hassas olduğunu söylenebilir.

Çin dış politikasında güvenlik temelli, ortak merkezli dört halka kavramı Çin'in güvenlik endişesini açıkça ortaya koymaktadır. Bu halkalar şu şekildedir: İlk ve en içteki halka üzerinde egemenlik iddia ettiği Tayvan dahil Çin'in kendisini

¹ Harris, **a.g.e.**, s.25.

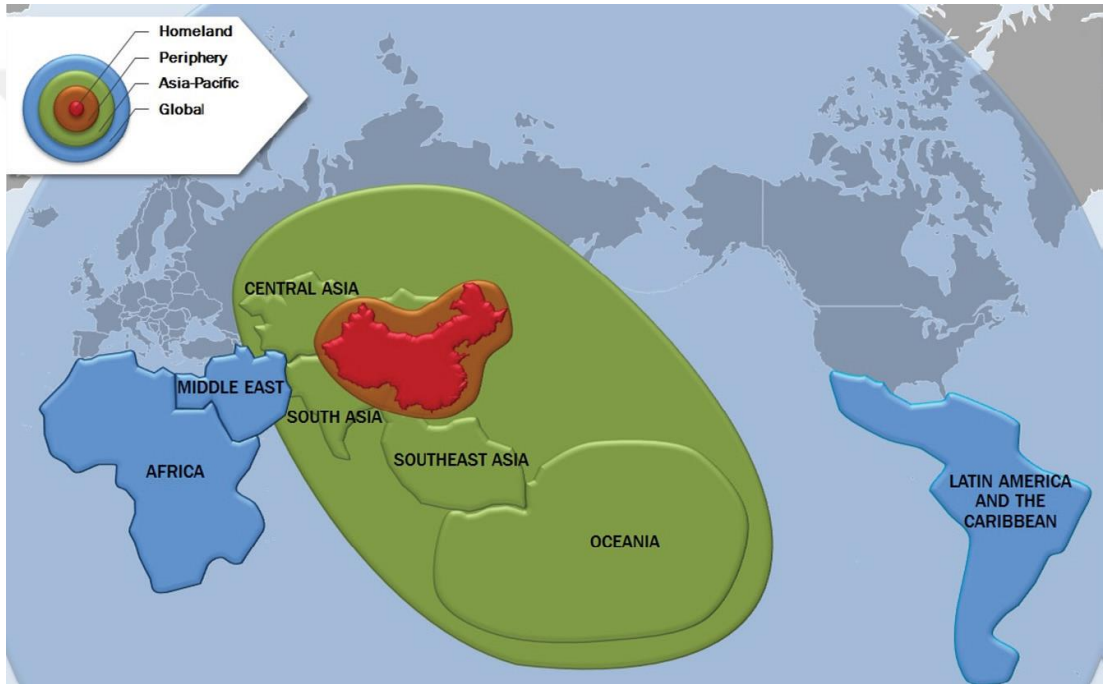
² **A.e.**, s. 24.

³ Stuart Harris, "China's Strategic Environment Implication for Diplomacy", **China's New Diplomacy Tactical or Fundamental Change?**, ed. Pauline Kerr, Stuart Harris ve Qin Yaqing, New York, Palgrave Macmillan, 2008, s. 17.

⁴ Tianbiao Zhu, "Nationalism and Chinese Foreign Policy," **The China Review**, C:1, No:1, 2001, s. 1.

kapsamaktadır. Çin'in ikinci halkası, Güneydoğu Asya, Orta Asya ve Güney Asya'nın bölümleri de dahil olmak üzere, Çin'in kendi topraklarına ve deniz sınırlarına doğrudan bitişik bölgeleri ve su kütlelerini içermektedir. Çinli liderler Çin'in periferisindeki barışın Çin'in iç uyumu için esas teşkil ettiğine inanmaktadır ve bu da Çin'i bu bölgelerde kapsamlı bir etki aramaya ve dış güçlerin etkisini sınırlamaya yönlendirmektedir. Üçüncü halka tüm Asya-Pasifik'i içerirken dördüncü halka Asya'nın ötesindeki Orta Doğu, Afrika, Latin Amerika ve Karayipler'i içermektedir⁵.

Harita 7: Çin'in Dört Güvensizlik Halkası ve Kapsadığı Bölgeler



Kaynak: Rand⁶

Yukarıda bahsedilen Çin'in güvenlik endişesinin üçüncü halkası, Çin'i çevreleyen altı ayrı jeopolitik bölgeden oluşmaktadır. Bu bölgeler Kuzeydoğu Asya, Okyanusya, Güneydoğu Asya'nın kara bölgeleri, Güneydoğu Asya'nın deniz bölgeleri, Güney Asya ve Orta Asya şeklindedir. Bu bölgelerin her biri karmaşık bölgesel diplomatik ve güvenlik problemlerini ortaya koymaktadır⁷. Tablo 3'te de görülebileceği gibi üçüncü halkanın 6 jeopolitik bölgesinde de ABD'nin bulunması, Çin'in kuşatılmışlık hissi altında yatan temel gerekçe olarak değerlendirilebilir.

⁵ Andrew Scobell, v.d., **At the Dawn of Belt and Road China in the Developing World**, California, Rand Corporation, 2018, s. XV.

⁶ A.e., s. 25.

⁷ Andrew J. Nathan ve Andrew Scobell, "How China Sees America", (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2012-08-16/how-china-sees-america>, 3 Kasım 2018.

Tablo 3: Çin'in Üçüncü Halkasındaki Jeopolitik Bölgeler

Bölge	Devletler
Kuzeydoğu Asya	Rusya, Kuzey Kore, Güney Kore, Japonya, ABD
Okyanusya	Avustralya, Yeni Zelanda, Papua Yeni Gine, Fiji, 12 tane küçük ada devleti, ABD
Güneydoğu Asya'nın Kara Bölgeleri	Vietnam, Kamboçya, Laos, Tayland, Myanmar, ABD
Güneydoğu Asya'nın Deniz Bölgeleri	Vietnam, Malezya, Singapur, Endonezya, Brunei, Filipinler, ABD
Güney Asya	Myanmar, Bangladeş, Hindistan, Nepal, Butan, Pakistan, Sri Lanka, Maldiv Adaları, ABD
Orta Asya	Rusya, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan, Afganistan, ABD

Kaynak: Andrew J. Nathan ve Andrew Scobell⁸

Çalışmada Çin dış politikası 3 döneme ayrılmıştır. Bu bölümler 1949-1976 arası, 1976-2013 arası ve Kuşak ve Yol Girişimi sonrası Çin dış politikası şeklindedir. Bu üç dönemden ikisi bu bölümde incelenecektir. 1949-1976 yılları arası Mao Zedong dönemine denk gelse de bu dönemde de Çin'in dış politikası uluslararası ortamdan ve iç dinamiklerden etkilenerek şekillenmiştir ve ÇHC'nin kurulduğu tarihte izlediği dış politika ile 1970'lerde izlediği dış politikanın farklılıklar gösterdiği gözlemlenmiştir. Deng Xiaoping, Jiang Zemin ve Hu Jintao dönemleri 1976-2013 yılları arasında ele alınmıştır. Bunun nedeni bu liderler döneminde de Çin dış politikasının birbirine çok benzer biçimde şekillendiğinin ve bir anlamda ufak farklılıklar olsa da birbirinin devamı şeklinde bir dış politika izlendiğinin görülmesidir. Çalışmanın bu bölümünde bu iki dönemin incelenmesinin sebebi KYG sonrası Çin dış politikasında gerçekleşen değişimlerin daha sağlıklı bir şekilde değerlendirilebilmesi için KYG öncesi dönemle ne gibi benzerlik ve farklılıklarının olduğunun incelenmesi gerekliliğine olan inançtır.

2.1.1. 1949-1976 Arası Çin Dış Politikası

Harris, 1949-1976 arası Çin dış politikasını şu şekilde açıklamaktadır: Maocu görüşe göre, Çin'i geçmişte küçük düşürmüş ve onu dışlamaya devam eden iki emperyalist güç tarafından yönetilen uluslararası sisteme karşı yükümlülük anlamında Çin'in hiçbir sorumluluğu yoktur. Ancak BMGK daimî üyeliğini elde ettikten ve bunun beraberinde getirdiği belirgin özel sorumlulukları üzerine aldıktan sonra ve Deng Xiaoping'in 1978'deki ekonomik reformları ve dışa açılım programıyla Çin küresel sisteme giderek daha fazla dahil olmuş ve bundan ciddi şekilde faydalanmıştır.

⁸ Andrew J. Nathan ve Andrew Scobell, *China's Search for Security*, New York, Columbia University Press, 2012, s. 3.

Mao'nun ideolojik inancı uluslararası proleter dayanışması ile ilgiliydi ancak pragmatik inancına göre savaştan ağır zarar görmüş Çin'in uluslararası toplumun yardımına ihtiyacı vardı. Mao 1949'da kazanmaya yakınken ve 'sola eğilmekten' yani SSCB ile yakınlaşmaktan bahsederken bile, aynı zamanda ABD dahil Batı ile ilişkilerin geliştirilmesi olasılığını görmüştür. 1960'lardan itibaren, küresel düzenin iki süper gücün hakimiyeti altında olmasına cevaben bir birleşik cephe görevi gören Üçüncü Dünya kavramına Çin gerek duyulduğunda önem vermiştir. Ancak bu kavrama verilen önem pratikte, Tayvan'la diplomatik tanınma ve uluslararası meşruiyet konusunda girişilen mücadele veya Tayvan'a karşı bir koalisyon kurma çabasında da görülebilir. Batı dünyası dışındaki ülkelerde ve Üçüncü Dünya ülkelerinde Çin'e yönelik büyüyen destek, 1971 yılında BM'de Batı'ya karşı oy üstünlüğü sağlamasına yeterli olmuştur ve Çin, BMGK'da daha önce Tayvan'ın elinde bulunan koltuğunu geri almıştır. Bu gelişme, ABD'nin Çin'in uluslararası sisteme dahil olmasına karşı kullandığı kozlardan birini elinden almıştır. Söz konusu engelin kırılmasıyla, pek çok ülke Çin ile hızlıca diplomatik ilişkiler kurmuştur. Genel olarak bu, Çin'in devrimci bir devlet olma dönemini kapatmıştır. Çin normal devletlerarası ilişkiler kurmaya başlamış, komünist ayaklanmalara verdiği desteği azaltmıştır. Mao'nun yönetimi altındaki Çin genelde izolasyonist ve içe dönük olarak görülürken Deng, çoğunlukla Mao'nun 1976'daki ölümünü takiben dışa açılmanın da dahil olduğu günümüze kadar uygulanan dış politikadaki değişimin mimarı olarak görülmektedir⁹.

Çin'in kurulduğu dönemde SSCB ile komünizmin de etkisiyle yakın ilişkiler içerisinde olduğu yadsınamaz bir gerçektir. "1950'lerde Çin Sovyetler Birliği'nin bir müttefikiydi. Sovyet ekonomik modeli ve yardımları Çin'in ekonomik kalkınmasına doğrudan destek sağladı. Ancak, bu ekonomik ilişki Çin milliyetçiliği hedefiyle çelişince Çin iç ve dış ilişkilerinde büyük bir değişiklik yaptı. Bu içeride kendi kendine yeterlilik dışarıda ise 1960'lar ve 1970'lerde Sovyet ve ABD hegemonyasına karşı uluslararası bir stratejiye dönüştü. Aynı zamanda, Çin gelişmekte olan ülkelerle ilişkilerini aktif bir şekilde geliştirdi"¹⁰. Kore Savaşı sırasında Kuzey Kore'nin yanında yer alan ve BM güçlerine karşı SSCB ve Kuzey Kore'nin yanında savaşan Çin, SSCB lideri Stalin'in ölümü sonrası Kruşçev liderliğindeki SSCB'ye mesafeli yaklaşmaya başlamış ve 1960'larda ortaya çıkan Bağlantısızlar Hareketi'ne öncülük

⁹ Harris, **Çin Dış Politikası**, s. 28-37.

¹⁰ Zhu, **a.g.e.**, s.21.

etmişti. BMGK'daki koltuğunu Tayvan'dan devralana kadar geçen dönemde Çin, uluslararası kurumlara ve normlara karşı hiçbir bağılılığı olmadığını savunsa da 1971'de BMGK daimî üyesi olmasının da getirdiği sorumluluklar ve statü ile uluslararası kurumlara ve normlara karşı kendisini sorumlu hissetmeye başlamıştır. 1972'de Nixon'ın Çin'i ziyaret etmesi ve Şanghay Bildirisi ile başlayan ABD-Çin normalleşme süreci 1979'da ABD'nin Çin'i resmi olarak tanınması ile sonuçlanmıştır. Tüm bu olaylar aslında Çin dış politikasında sadece Mao döneminde bile türlü değişimler yaşandığını göstermesi açısından son derece önemlidir. ABD ile yakınlaşma süreci sonrası uluslararası kurumlara olan yaklaşımı ve bu kurumlara üyeliği konusunda ABD'nin getirdiği engellerin de kalkmasıyla birlikte Çin, 1980'de IMF ve Dünya Bankası'na 2001'de ise DTÖ'ye üye olmuştur. Tüm bunlar Çin dış politikasında 1970'lerde yaşanan değişimin sürece yayılmış sonuçları olarak ele alınabilir. 1978'de Deng Xiaoping döneminde başlayan dışa açılma süreci, Mao döneminde gerçekleşen, Çin'in SSCB'den uzaklaşıp ABD ile yakınlaşması sayesinde başlama imkânı bulması nedeniyle Çin dış politikasında gerçekleşen değişimlerin sonraki dönemlerde de etkisini devam ettirdiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Çin dış politikasında değişimin, sonraki liderlerin de bu değişimlere uyum sağlamasıyla devamlı kılındığı söylenebilir.

2.1.2. 1976-2013 Arası Çin Dış Politikası

1976 ve 2013 arasında Çin dış politikasına yön veren Çinli önde gelenler Deng Xiaoping, Jiang Zemin ve Hu Jintao'dur. Bu liderlerin Çin dış politikasında izledikleri yolların ortak özelliği olarak Mao'nun, döneminin son yıllarında izlediği ABD ve dolayısıyla batı kutbu ile yakınlaşma politikasını ve uluslararası norm ve kurumlara olan bakış açısının değişmesi gösterilebilir. 1976-2013 yılları arasında Çin dış politikasına bakıldığında 1979'da ABD ile Çin arasında resmi ilişkilerin başlaması, 1980'de Çin'in IMF ve Dünya Bankası'na üye olması, SSCB dağıldıktan sonra Şanghay Beşlisi gibi bir bölgesel güvenlik örgütü mekanizmasının kurulmasına öncülük etmesi, 1990'larda net petrol ithalatçısı bir ülke olarak çeşitli enerji nakil hatlarının bazısının planlanması bazısının faaliyete geçirilmesi gibi enerjinin dışarıdan teminine yönelik politikalar geliştirmesi, 1990'larda Avrasya Demir Yolu Projesi'nin hayata geçirilerek Orta Asya'da ekonomik çıkarlara yönelik dış politika izlenmeye

başlaması, 1997’de Hong Kong ve Makao’nun Çin’e devredilmesi, 2001’de DTÖ’ye üye olması, Bağlantısızlık Hareketi için ortaya konan barış içinde bir arada yaşamının beş ilkesinin Çin anayasasına dahil edilmesi, 2000’lerden itibaren Çin’in dış yatırımlarının hızla artması, 2008’de Pekin Olimpiyatları’nın gerçekleşmesi sonucu ülke itibarının öneminin daha iyi kavranması ve Konfüçyüs Enstitülerinin kurulması gibi gelişmeler Çin dış politikasının Mao dönemi sonrası izlediği ve uluslararası norm ve kurumlara adapte olduğu ayrıca komünist bir devlet olarak devrimi ihraç etme arayışı yerine ekonomik çıkarların ön plana alındığı bir dış politika anlayışı olarak görülebilir.

1978’de Çin doğusuna doğru dışa açılma politikasını geliştirmeye başlamıştı. Bu doğu yönlü dışa açılmanın iki nedeni vardı: Bunlardan ilki, iş birliği için tercih edilen adaylar olan Hong Kong, Tayvan, Japonya ve bazı Güneydoğu ülkelerinin nispeten gelişmiş ekonomilere sahip, Çin anakarası ile kültürel benzerlikleri paylaşan ve Çin diasporasının yoğun olduğu ülkeler olması, ikincisiyse, batıdaki kara komşularının Çin kadar ekonomik olarak gelişmemiş olmalarıydı¹¹. Çin’in 1978’de izlemeye başladığı bu dışa açılma stratejisinin, Çin’in hızlı ekonomik büyüme oranına bir katkısı olmadığı düşünülemez. 2001 yılında DTÖ üyeliği Çin’in ekonomik büyüme hızını daha da artırmıştır. Bu sürecin bir diğer sonucu düşük çalışma ücretlerinin de etkisiyle Çin’de sanayinin hızla gelişmeye başlaması ve bu nedenle de enerjide kendi kendine yeterli ülke olmaktan çıkıp net enerji ithalatçısı bir ülke konumuna gelmiş olmasıdır. Yani Çin’in 1978’de uygulamaya koyduğu dışa açılma stratejisi bazı olumsuzlukları da beraberinde getirmiştir denilebilir. Bu olumsuzluklar arasında ilk olarak Çin’in net enerji ithalatçısı ülke konumuna gelmesiyle enerjide dışa bağımlılığının artması, ikinci olarak giderek artan dış ticaretin ve ithal edilen enerjinin geçiş noktası olan Malakka Boğazı’nın ABD tarafından Çin’e kapatılması tehdidi, üçüncü olaraksa 2000’lerin başında giderek artacak olan Çin’in doğu ve batı bölgeleri arasındaki gelişmişlik farkı sorunu sayılabilir. Bu sorunlar nedeniyle Çin, dış politikasında yeni arayışlar içine girmiş ve dış politikasında bu sorunları çözmeye yönelik politikalar geliştirme ihtiyacı hissetmiştir denilebilir.

¹¹ Bai Lianlei, “Azerbaijan in the Silk Road Economic Belt: A Chinese Perspective,” **Caucasus International**, C:6, No:1, 2016, s. 28.

Yeni kalkınma stratejisinin stabil bir jeopolitik çevre gerektirmesi Çin'in dış politikasını da bu ihtiyaca göre uyarlamasına neden olmuştur. İlk olarak, komşu ülkelerle sınır sorunları konusunda Çin'in sorunları çözmek için barışçıl müzakereleri savunduğu görülmektedir. Örneğin Japonya'yla Diaoyu (Japonca'da Senkaku) adalarına yönelik olanlar gibi bazı ciddi anlaşmazlık konularında Çin, potansiyel bir askeri çatışmadan kaçınmak için ani çözümler arayışında olmayacağını duyurmuştur. İkinci olarak Hong Kong, Makao ve Tayvan gibi konularda barışçıl çözümleri savunan Çin hükümeti örneğin 1980'lerin başında Tayvan'a yönelik 'tek ülke, iki sistem' politikasını geliştirmiştir¹².

Tüm bunlar Çin'in dış politikasında Mao döneminde gerçekleşen farklılıkları ortaya koymaktadır. Üretimin küreselleşmesi, düşük işçi ücretlerinden faydalanmak ve gelişen bir pazara erişim sağlamak isteyen çok sayıda çok uluslu şirketin endüstriyel kapasitelerinin en azından bir kısmını Çin'e kaydırmalarına neden oldu ve Çin'in bu sayede küresel üretim ağına entegre olması uluslararası ticaret rotalarına olan bağlılığını da artırdı¹³. Bu gelişmelerin Çin için günümüzde Malakka Boğazı ikileminin ortaya çıkmasına ve Çin dış politikasında yeni bir sorunun doğmasına neden olduğu söylenebilir.

"Deng'in belirlediği "büyük strateji"nin ilk aşaması ekonomiyi güçlendirmektir. İkinci aşama Uzakdoğu Asya'da bölgesel güç olmak, buradaki enerji kaynaklarını elinde tutabilmek ve Tayvan'ı ana kıtaya katabilmektir. Son aşama Xi'nin konuşmasında belirttiği ekonomik gücü askeri unsurlarla destekleyip küresel güç olmaktır."¹⁴ Bu stratejinin ilk aşamasının gerçekleşmesi için Deng dışı açılma stratejisini geliştirmişti. Bu stratejinin sonucunda Çin'in hızla sanayileşmesi enerji sorununun ortaya çıkmasına neden olmuş ve bu nedenle stratejinin ikinci adımına geçilmiştir. 1990'lar ve 2000'ler boyunca, Çin ekonomik olarak güçlenerek küresel ekonomiye daha çok entegre olmuş ve bunun sonucunda Çin'in ulusal çıkar alanlarının da genişlemesi Pekin'in kendisini daha çok güvende hissetmesi yerine kırılganlığının artmasına neden olmuştur¹⁵. Enerji ithalatının sorunsuz sağlanabilmesi amacıyla Çin, Orta Asya ve Rusya'dan Çin'e boru

¹² Zhu, **a.g.e.**, s.16.

¹³ Heath, **a.g.e.**, s.7.

¹⁴ Ragıp Kutay Karaca, "Çin'in Etkisinde Yeni Bir Çağ Mı; Türk-Çin İlişkileri Özelinde Bir Değerlendirme", **Qua Vadis Türkiye? (Ekonomik, Siyasal, Sosyal ve Güvenlik Boyutlarıyla Türkiye'nin Gelecekteki Konumu)**, ed. Muhammet Aydoğan, Bursa, TESAM, 2018, s. 198.

¹⁵ Scobell, Ratner ve Beckley, **a.g.e.**, s.7.

hatları inşa etmeye başlamıştır. Hu Jintao döneminden beri Pakistan Gwadar'dan Sincan'ın Urumqi şehrine ulaşan, Pakistan hükümetinin de hakkında oldukça istekli olduğu bir boru hattının yapımı düşünülmüş¹⁶ olsa da Çin ve Pakistan arasında petrol ve doğal gaz boru hatlarının geliştirilmesi KYG'nin ilan edildiği 2013'ten çok daha önce, 2001 yılında Çin başbakanı Zhu Rongji'nin Pakistan'a ziyareti sırasında Gwadar derin deniz limanının inşa edilmesi kararı, Gwadar ve Kaşgar arasında bir kara yolu ve petrol ve doğal gaz boru hattı inşa edilmesi önerilmişti¹⁷. Bu örneklerden hareketle Çin'in KYG'den çok daha önce bile Malakka Boğazı üzerinden kendisine karşı yönelebilecek tehditlerin önüne geçmeyi ve enerji teminini güvence altına almayı amaçladığı düşünülebilir.

“Çin, yakaladığı ekonomik yükselişle birlikte 2000'li yıllardan itibaren ekonomik ticari çıkarları, enerji ithalatının güvenliği ve münhasır ekonomik bölgesi kapsamında daha etkili politikalar geliştirmiştir.”¹⁸ Bu ekonomik yükseliş ve dışa açılma politikasının bir sonucu olarak Çin'in doğusu ve batısı arasında bir ekonomik gelişmişlik farkının ortaya çıktığı görülmektedir. “Çin'in Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (200-2005) ve Komünist Parti'nin 16. Kurultayı'nda (2002) önemle vurgulanan Batı Bölgeleri Kalkınma Stratejisi'nin, Orta Asya'nın ekonomik kalkınmasını harekete geçirebileceğine inanılmaktadır. ... Aynı zamanda Çin, Batı Bölgeleri Kalkınma Stratejisi'nde önemli yer tutan Doğu Türkistan'ın ekonomisinin canlandırılmasıyla birlikte, burayı, akraba olan Orta Asya ülkelerinin çekim merkezi hâline getirerek, ayrılıkçı Doğu Türkistan'ın istikrarını ve merkezi hükümete bağlılığını sağlamaya çalışmaktadır.”¹⁹ Batı Bölgelerini Kalkındırma Stratejisiyle Çin'in hem ülkenin batısını ekonomik olarak kalkındırmayı, hem Sincan bölgesinde siyasi istikrar sağlamayı hem de Orta Asya'nın ekonomik kalkınmasına destek vererek bölgedeki pazar payını artırmayı hedeflediği söylenebilir.

“İlk kez Eylül 2005'te BM'nin 60. Kuruluş yılı münasebetiyle yaptığı konuşmada dönemin Çin devlet başkanı Hu Jintao tarafından kullanılan “Dünya Siyasi Ahengi” kavramı dört ana ilke etrafında açıklanmıştır: 1)uluslararası kolektif güvende çok taraflılık; 2) her bir devletin çıkarlarını göz önünde bulunduran ve

¹⁶ Aoyama, **a.g.e.**, s.15.

¹⁷ Shulin Lu, “China-Pakistan Economic Corridor: A Flagship and Exemplary Project of One Belt One Road,” **Strategic Studies**, C:34/35, No:4/1, 2014/2015, s.166

¹⁸ Durmuş, **a.g.e.**, s.1.

¹⁹ Ekrem, **a.g.e.**, s.36-37.

karşılıklı faydaya dayalı uluslararası işbirliği; 3) dışlayıcı olmayan ve tüm medeniyetlere uyum içinde bir arada yaşama imkânı veren dünya düzeni; 4) BM'nin yeni tehditler ve zorluklar karşısında etkinliğinin sağlanması için rasyonel reformlar.”²⁰

Bu kavram Çin'in, batı tarafından geliştirilen uluslararası normlara ve örgütlere karşı bir alternatif arayışı içine girdiğini dünyaya duyurması olarak da ele alınabilir. Çin'in bu kavramla, dünyanın içinde bulunduğu sorunları ortaya koyarak bir anlamda yeni bir alternatif için arayışa girdiğini de tüm dünyaya duyurduğu söylenebilir. Alternatif oluşturma arayışının bu dönemden sonra Çin dış politikasında etkili olmaya başladığı ve Çin'in her fırsatta uluslararası normların ve örgütlerin reforma tabi tutulması gerektiğini aksi halde alternatif üretilmesi gerekliliğini savunmaya başladığı söylenebilir ki bu durum KYG ile daha da görünür olmuştur.

Az gelişmiş ve gelişmekte olan devletlere yardım ve/veya yatırım yapmak isteyen Batılı devletlerin insan hakları, demokrasi ve hukukun üstünlüğü gibi konuları öne sürmelerine karşı barış içinde bir arada yaşamanın 5 ilkesini benimseyen ve egemen devletlerin iç işlerine karışmamayı prensip edinen Çin'in dış yardım ve yatırımlarına az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin daha sıcak baktığı görülmektedir. Çin'in benimsediği bu politika sayesinde dış yardım ve yatırımlarının, kolay ve hızlı bir biçimde arttığı söylenebilir. Çin yabancı sermayeyi ülkesine çekmekte başarılı olup dış yardım ve yatırım yapabilecek bir seviyeye ulaştıktan sonra, 2002 yılında ÇKP'nin 16. Ulusal Kongresinde “going-out” stratejisini benimsemiş ve politikasını dışarıdan sermaye ve teknoloji edinmekten dışarı giderek yabancı ülkelerde ekonomik aktiviteler gerçekleştirmeye kaydırmıştır²¹. Bu sayede özellikle petrol temin ettiği ülkelere, petrol teknolojisine ve petrol sahalarını arama ve keşif faaliyetlerine yatırımlarını artırmış ve kendi ülkesinin petrol devi olan Çin Petrokimya Şirketi (COPC), CNPC ve Çin Ulusal Açık Deniz Petrol Şirketi (CNOOC) gibi şirketlerin uluslararası pazara çıkmalarını sağlayarak petrol üretiminde kendi şirketlerine yer açmayı hedeflemiştir.

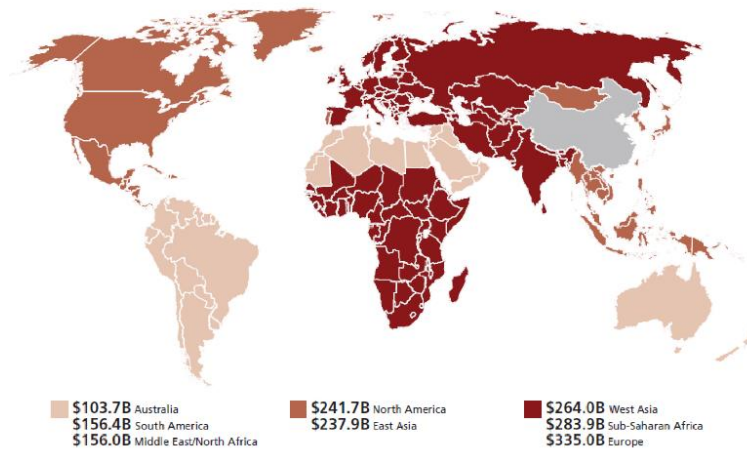
Ayrıca Çin'in 2000'li yıllarda yurtdışı yatırımlarını hızlandırarak yurtdışındaki varlığını artırdığı söylenebilir. Çin'in temel politikalarından biri teknoloji, marka ve

²⁰ Aslan, **a.g.e.**, s.37.

²¹ Yoshikawa, **a.g.e.**, s.79.

yönetim becerilerini edinebileceği ve aynı zamanda Euro bölgesi dahil büyük pazarlara erişim sağlayabileceği gelişmiş ekonomilerdeki ayak izini artırmaktı²². Bu sayede Çin hem gelişmiş teknolojilerin doğrudan aktarımını kolaylaştırmış hem de Avrupa pazarına daha fazla erişim imkanına kavuşmuştur. 2000’den önce Çin’in küresel ekonomideki rolü gibi Çin’in Dış Yardım ve Devlet Destekli Yatırım Aktiviteleri (FAGIA) de ölçek ve içerik bakımından belirgin bir şekilde sınırlıydı fakat sonrasında Çin’in Gayri Safi Yurt İçi Hasılasındaki (GSYİH) çift haneli artışlar gibi birçok etki Çin yardımlarının ölçeğinde, içeriğinde ve yapıldıkları yerlerde önemli değişikliklerin meydana gelmesine katkıda bulundu²³. Çin ekonomisinde gerçekleşen bu yüksek büyüme oranları ve “going out” stratejisi birleşince Çin’in dünyanın birçok yerinde birbirinden farklı alanlarda yatırım yapma imkânı bulduğu söylenebilir. Harita 8’de Çin dış yatırımlarının 2005-2017 yılları arasında dünyanın hangi bölgelerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Buna göre Çin özellikle Afrika ve Orta Asya’da az gelişmiş ve gelişmekte olan devletlere yüksek miktarda yatırımlar yapmıştır ve ayrıca Philippe Le Corre’un değindiği gibi gelişmiş devletlerin bulunduğu Avrupa’ya da yüksek miktarda yatırım yaparak bu bölgeden teknoloji transferi gerçekleştirmeye çalıştığı görülebilir.

Harita 8: Çin’in Küresel Yatırımları (2005-2017)



Kaynak: American Enterprise Institute ve the Heritage Foundation²⁴

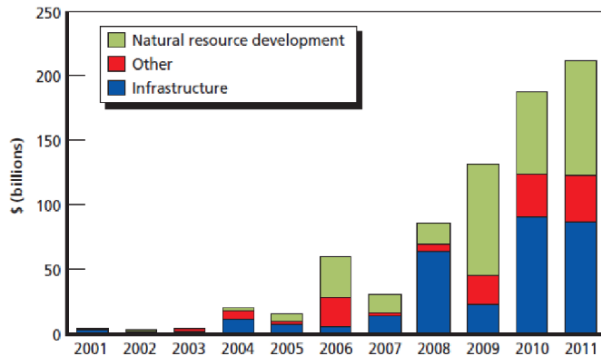
²² Philippe Le Corre, “China’s Rise as a Geoeconomic Influencer: Four European Case Studies” (Çevrimiçi) <https://carnegieendowment.org/2018/10/15/china-s-rise-as-geoeconomic-influencer-four-european-case-studies-pub-77462>, 30 Ekim 2018.

²³ Charles Wolf Jr., Xiao Wang ve Eric Warner, **China’s Foreign Aid and Government-Sponsored Investment Activities**, California, Rand Corporation, 2013, s. 11.

²⁴ Akt. Timothy R. Heath, **a.g.e.**, s.9.

Çin'in dış yatırımları Avrupa'da teknoloji transferine yönelik olsa da Afrika ve Orta Asya'da ağırlıklı olarak doğal kaynaklara yönelik olduğu görülmektedir. 2006'dan itibaren Çin'in doğal kaynaklara yönelik yatırımlarının hızla arttığı, 2009'da ise Çin'in dış yatırımlarında en büyük payı doğal kaynaklara yönelik yatırımların aldığı Grafik 4'ten görülebilir. 2008 yılında altyapı yatırımlarına ayrılan payın gözle görülür biçimde artmasının nedeni olarak üretim fazlası sorunu gösterilebilir. Çin hızlı ekonomik büyümenin getirdiği avantajla kendi altyapı eksikliklerini hızla gidermiş ancak altyapı faaliyetlerine yönelik kurulan fabrikaların parti rejiminin devamı için işleyişlerine devam etmesi gerekliliği düşüncesi ve Çin'in pazar payını artırmak için az gelişmiş ve gelişmekte olan devletlere yönelik altyapı yatırımları yaparak bu devletlerin ekonomik büyümesini hızlandırmaya katkı sağlamaya yönelik çalışmaları 2008 yılındaki küresel mali krizle birleşince Çin kendi ekonomik büyümesinin yavaşlamaması için diğer devletlerin toparlanmasına katkıda bulunmak zorunda kalmıştır.

Grafik 4: Çin Dış Yatırımlarının Kategorileri (2001-2011)



Kaynak: Rand²⁵

Yukarıdaki grafikten de görülebileceği gibi Çin'in, 2008 ve sonrasında ağırlıklı olarak altyapı ve doğal kaynaklara yönelik yatırımlar gerçekleştirdiği söylenebilir. Bu yatırımlara bakarak Çin'in güçlenen ekonomisini özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere yönelik bir yumuşak güç aracı olarak kullandığı düşünülebilir. Çin'in bu sayede hem yatırım yaptığı devletleri kendi yanına çektiği hem de kendisi için pazar payını artırma, ekonomik büyümesinin devam etmesi ve refahın artmasıyla parti rejiminin devam etmesi gibi birçok avantaj elde ettiği söylenebilir.

²⁵ Wolf Jr., Wang ve Warner, **a.g.e.**, s.23.

Gelişen ekonomisini bir yumuşak güç aracı olarak kullansa da ülke imajının da önemli olduğunu ve sadece güçlü bir ekonomiye sahip olmanın yeterli olmadığını farkına varan Çin'in Konfüçyüs Enstitüsü'nü kurmaya karar verdiği görülmektedir. 2004 yılından itibaren dünyanın birçok farklı yerinde kurulan enstitülerin Çin dilini ve kültürünü dünyaya tanıtmak, diğer devletler ile iyi ilişkiler kurmak gibi amaçları vardır ve bu enstitüler aracılığıyla Çin'in diğer devletlerin halklarıyla doğrudan iletişim kurma şansını elde ederek özellikle Orta Asya gibi Çin'in imajının olumsuz olduğu düşünülen bölgelerde imaj geliştirme çabası içinde olduğu söylenebilir.

Kısacası Çin'in 1978-2013 arası dönemde Mao dönemine kıyasla dünya ile daha çok entegre olduğu, 1971'de BMGK'daki daimî koltuğu devralınca uluslararası sorumluluğunun arttığını hissederek buna yönelik politikalar geliştirdiği, 1978'de Deng Xiaoping döneminde başlayan dışa açılma stratejisiyle ülkenin doğusunda bulunan ve Çin'e kıyasla daha gelişmiş ekonomilere sahip olan devletlere yönelik politikalar geliştirdiği söylenebilir. 1980'lerde uluslararası örgütlerde varlığını artırma çabası içine giren ve IMF ve DB gibi uluslararası örgütlere katılım sağlayan Çin'in SSCB'nin dağılması sonrası muhtemelen içinde bulunduğu güvensizlik hissini de etkisiyle Şanghay Beşlisi gibi uluslararası güvenlik örgütlerinin kurulmasına öncülük ettiği, Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) ile karşılıklı ilişkilerini geliştirerek ekonomik gelişmesine katkı sağlamayı amaçladığı, 1990'larda net petrol ithalatçısı ülke konumuna gelmesi nedeniyle özellikle Orta Asya ve Rusya'dan Çin'e uzanan enerji nakil boru hatları ile enerji teminini garanti altına alma çabaları gösterdiği ve Hu Jintao'nun 'dünya siyasetinde ahenk' kavramıyla Çin'in var olan dünya düzenine bir alternatif oluşturabileceğinin ilk sinyallerini uluslararası kamuoyuna duyurduğu söylenebilir. Yine 2000'lerde "going out" stratejisi ile özellikle Çinli enerji devlerinin uluslararası pazara açılmasını sağlayarak özellikle petrol arama ve keşif çalışmalarında pazar payını artırmayı ve buna paralel olarak enerji teminini güvence altına almayı amaçladığı görülebilir. 2000'ler itibariyle yaptığı dış yardım ve yatırımlarını önemli ölçüde artırarak, hedefleri arasına özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ekonomik kalkınmasını hızlandırmayı ve bu sayede pazar payını artırmayı, gelişmiş ülkelere bu yatırımları yaparak da teknoloji transferi, marka ve yönetim becerilerini elde etmeyi ve bu pazarlara erişim sağlamayı eklediği söylenebilir. Ayrıca bu pazarlara ve enerjiye erişiminin ABD tarafından Malakka Boğazı'nın kendisine kapatılarak

önlenmesinin önüne geçmek için petrol ve doğal gaz boru hatları aracılığıyla enerji temininin sürekliliğini garanti altına almayı ve geliştirdiği inci dizisi stratejisi ile de Hint Okyanusu'na kıyısı olan devletlerden limanlara erişim sağlayarak ticari faaliyetlerini sürekli kılmayı hedeflediği söylenebilir. Çin'in bunlara ek olarak Konfüçyüs Enstitüsü gibi kurumlar aracılığıyla hedef ülkelerin vatandaşlarıyla doğrudan temasa geçerek bu ülkelerdeki olumsuz yönlü Çin algısını kırmayı ve yumuşak gücünü artırmayı amaçladığı görülmektedir. Bu faaliyetlerin birçoğundan da görülebileceği gibi Çin dış politikası, ekonomi ve ekonomik kalkınma temelli olarak tanımlanabilir. İhracata dayalı bir ekonomik büyüme modeli izlediği için Çin'in, sürekli olarak pazar payı ile ilgileniyor olması gayet doğaldır. Pazar payını artırmayı, artıramıyorsa bile en azından mevcut pazar payını korumayı amaçlaması, pazar payında gerçekleşecek bir azalma veya ABD tarafından Malakka Boğazı'nın Çin'e kapatılması gibi sorunlar durumunda, Çin ekonomisinin büyümesinin yavaşlaması ve bunun da kaçınılmaz olarak Çin'deki refah düzeyini etkileyeceği açıktır. Böylesine bir olumsuz gelişme parti rejiminin devamının tehlikeye girmesi riskinin ortaya çıkmasına neden olabilir ki Çinli yöneticiler için parti rejiminin devamının esas olduğu düşünüldüğünde Çin'in izlediği dış politikanın hem güvenlik temelli hem de ekonomik büyümenin sürdürülmesi temelli olması oldukça makuldür.

2.2. Kuşak ve Yol Girişimi Öncesi Çin'in Bölgesel Politikaları

2.2.1. Orta Asya

Orta Asya'nın Asya güvenliğinde oynadığı rolü anlamak için bölgenin Çin, İran, Hindistan, Afganistan ve Pakistan gibi komşu devletleriyle ilişkisine bakmak önem taşımaktadır. Orta Asya komşularına hem ekonomik fırsatlar hem de stratejik zorluklar sunmaktadır. Enerji kaynakları ve potansiyel pazarlar bölgeyi çekici kılarken aynı zamanda, bölgenin istikrarı ile ilgili endişeler, uyuşturucu ticareti, silah ticareti, organize suç ve potansiyel olarak bölgeden çıkan diğer uluslararası tehditlerden etkilenen veya etkilenmeye devam eden bölgenin, komşularını ve diğerlerini endişelendirdiği söylenebilir. Son olarak birçok devlet İslami radikal grupların Orta Asya'daki muhtemel yükselişinden ve bu grupların kendi ülkelerindeki Müslüman ve Türk nüfusu etkileme potansiyelleri hakkında endişelidirler²⁶.

²⁶ Lal, a.g.e., s.1.

Orta Asya, Çin dış politikasında farklı nedenlerden dolayı öneme sahip bir bölgedir. Bölgenin Çin'in enerji ihtiyacını karşılayabileceği petrol ve doğal gaz kaynaklarına sahip olması, ABD'nin çevreleme politikasından bir çıkış noktası sunması, bölgenin yükselmekte olan bir pazar olması ve Çin'in Sincan bölgesinde yaşayan Uygur Türkleri ile bölge devletlerinin akraba olmaları bu nedenler arasında sayılabilir. Çin'in kuruluşunun ilk yıllarında Orta Asya'nın SSCB hakimiyetinde olması nedeniyle Çin'in, Orta Asya'ya yönelik politikalar geliştirmeyerek bölgeden kaynaklanabilecek sorunları SSCB ile çözmeye çalıştığı görülmektedir. Çin'in, Orta Asya devletlerine yönelik politikalar geliştirmesi 1991'de SSCB'nin dağılması sonrası bağımsızlıklarını kazanan Orta Asya devletlerinin ortaya çıkışıyla mümkün olmuştur.

“Çin Halk Cumhuriyeti'nin 1949'da kurulmasından itibaren izlediği Orta Asya politikası üç dönemde incelenebilir. Soğuk Savaşın sona ermesine kadarki süreçte Orta Asya'nın Sovyetler Birliği hakimiyeti altında olması nedeniyle, Çin'in doğrudan bir Orta Asya politikasının olduğu söylenemez. Dolayısıyla Soğuk Savaş sürecinde Çin'in Orta Asya politikası Sovyetler Birliği politikasının bir parçasıdır.... Çin'in Orta Asya politikasının şekillendiği ikinci safha ise, Nisan 1996'da Çin, Rusya, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ın Şanghay'da bir araya gelerek “Sınır Bölgelerinde Askeri Güvenin Derinleştirilmesi Anlaşması”nı imzalamaları ile kurulan Şanghay Beşlisi/Paktı çerçevesinde görülmektedir. Bu bağlamda Çin, 1990'ların ortasından 2000'lerin başına kadar Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ)'nün de “mücadele edilmesi gereken üç tehdit” olarak belirlediği “ayrılıkçılık, aşırıcılık ve terörizm”e karşı karşılıklı güven arttırıcı önlemler çerçevesinde ortak güvenlik sistemi inşa etmeyi hedeflemiştir. ... Üçüncü safhada ise Çin, 2000'lerin başından itibaren Orta Asya pazarına aktif bir şekilde girmeye çalışmış ve en önemli enerji alıcısı ülke konumuna gelmiştir. Aynı zamanda bu süreçte Çin, Orta Asya'da altyapı, iletişim ve endüstri konusunda en önde gelen yabancı yatırımcılardan birisi olmuştur.”²⁷

²⁷ Alperen, **a.g.e.**, s. 21-22.

Harita 9: SSCB'nin Dağılması Sonrası Orta Asya



Kaynak: Andrew Scobell, vd., China's Strategy Toward South and Central Asia

Çin'in bölgeye yönelik uygulamaya koyduğu bu politikalarda bölgenin Çin'in kuzeybatısından sınır komşusu olması ve Çin'in kuzeybatısında bulunan Uygur Türklerine Orta Asya'da bulunan Türk Devletleri'nin destek verebileceği endişesi şekillendirmiş gibi gözükmemektedir. SSCB'nin dağılmasından sonra başlarda güvenlik amaçlı politikalar izleyen Çin'in artan enerji ihtiyacı nedeniyle bölgeye yönelik politikalarını çeşitlendirdiği ve ekonomik amaçlı politikalar da izlemeye başladığı söylenebilir. ŞİÖ aracılığıyla Pekin yönetiminin ekonomik, kültürel ve güvenliğe ilişkin girişimlerle Orta Asya bölgesini Çin'in milli çıkarının olduğu bölgelerden biri olarak gördüğü ve bölgeyi kendi etki alanı haline getirme çabaları gösterdiği söylenebilir²⁸. Bu bağlamda Çin'in bölgeyle ŞİÖ aracılığıyla sıkı güvenlik ilişkileri kurmaya çalıştığı ayrıca bölgenin ihtiyaç duyduğu altyapı yatırımlarına da ekonomik anlamda destek vererek bölgeyle ekonomik ilişkilerini geliştirmeyi hedeflediği söylenebilir. Çin'in böylelikle bölge ülkeleriyle yakın ilişkiler kurarak enerji ithalat kaynaklarını çeşitlendirmeyi ve enerji teminini güvence altına almayı hedeflediği görülmektedir. Ekonomik büyümesinin devamı için ihtiyaç duyduğu enerji kaynaklarının bölgedeki varlığı, Çin'in Orta Asya'yı dünya dengelerinde önemli rol oynayacak bir bölge olarak algılamasını sağlamış²⁹ ayrıca bölgenin Çin için bir enerji kaynağı olmasının yanı sıra huzursuzlukların olduğu Sincan'ın istikrarını sağlamak ve

²⁸ Ekrem, **a.g.e.**, s.20.

²⁹ Karaca, "Çin Halk Cumhuriyeti'nin Dış Politikasında Orta Asya", s. 61.

kalkındırmak için önemli bir partner olması³⁰ gibi nedenlerin Çin'in Orta Asya politikasının şekillenmesinde önemli bir yer tuttuğu görülmektedir.

Çin'in Orta Asya politikalarındaki ilkelerine baktığımızda Mark Burles Çin'in Orta Asya politikalarının 4 ilke çerçevesinde şekillendiğini belirtmektedir. Burles'e göre Çin'in Soğuk Savaş sonrası Rusya ve Orta Asya'ya yönelik uyguladığı politikalar 1) Çin'in sınır eyaletlerinde istikrar arzusu, 2) belli iç bölgelerinde ekonomik kalkınmayı geliştirme arzusu, 3) artan enerji ihtiyacı ve 4) Soğuk Savaş sonrası stratejik ortamdaki göreceli konumu konusundaki endişeleri, temelleri üzerinden şekillenmiştir³¹. Öte yandan Scobell, Ratner ve Beckley Çin'in, Güney ve Orta Asya'ya yönelik stratejisini inceledikleri çalışmalarında Çin'in Orta Asya politikasının dört etken tarafından oluştuğu belirtilmiştir. Çalışmaya göre bu etkenler 1) askeri ve ekonomik olarak büyümesi ve yüzyıllardır en istikrarlı ve barışçıl çevreye sahip olmasına rağmen, Pekin'in güvensizlik ve iç istikrarı sağlama ve ulusal birliği koruma hedefleri tarafından kendini güvende hissetmemesi, 2) Pekin'in Orta Asya ülkelerinde barışı, öngörülebilirliği ve seküler hükümetleri sürdürme arayışı, 3) Çin'in Orta Asya'daki etkisini artırarak diğer güçlerin etkisini bu sayede sınırlama isteği ve 4) Orta Asya'daki ekonomik çıkarlarını geliştirme ve enerji güvenliğini artırma arzusu, etrafında şekillenmektedir³².

Yukarıda bahsedilen iki çalışma neticesinde Çin'in Orta Asya politikasının başta güvenlik temelli olduğu, sonrasında ise enerji temininin güvenliğinin de bu politikada önemli bir yer tutmaya başladığı görülebilir. Bu çerçevede Orta Asya'nın hem güvenlik hem de enerji temini açısından Çin dış politikasında önemli bir yer edindiğini söylemek yanlış olmayacaktır.

Çin'in 2000'lerde geliştirdiği "going out" stratejisi ile Çinli enerji devi şirketler dünya pazarına açılmaya başlamıştı. Bu strateji sonucunda söz konusu firmalar Kazakistan'ın petrol üretiminin üçte birini kontrol etmeye³³ başlamışlardır. Ayrıca Çin Kazakistan'dan yapımı 2006'da tamamlanan bir petrol boru hattı ve Türkmenistan'dan

³⁰ Alexander Cooley, "The New Great Game in Central Asia", (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/articles/central-asia/2012-08-07/new-great-game-central-asia>, 26 Ocak 2020.

³¹ Burles, **a.g.e.**, s.5.

³² Scobell, Ratner ve Beckley, **a.g.e.**, s.XI.

³³ Deepak, **a.g.e.**, s.4

yapımı 2009'da tamamlanan bir LNG boru hattı inşa ederek bölgedeki enerji kaynaklarını çıkarma yeteneğini artırmıştır³⁴. Çin Kazakistan'la ticari ilişkilerini geliştirme ve Kazakistan'a ulaşan yollar geliştirme konusunda oldukça etkindir ki bu yollar sayesinde Kazakistan'ın ürettiği petrolün Çin'e, Çin'in endüstriyel ürünlerinin de Kazakistan'a geçişini kolaylaştıran bir ticari rotanın açılması sağlanacaktır³⁵. Bu sayede Çin'in hem ihtiyaç duyduğu petrole erişiminin kolaylaştığı hem de Kazakistan'a ulaşan bir ticari rota ile Kazakistan'daki pazar payını artırma imkanına kavuştuğu görülebilir.

Orta Asya doğal gaz boru hattı projesi ile Çin devasa bir boru hattı planlaması yapmış ve inşa çalışmalarına başlamıştır. Bu proje ile Çin'in enerji temin ettiği kaynakları çeşitlendirmeye ve enerji teminini Orta Asya üzerinden sağlayarak güvence altına almaya çabaladığı görülebilir. “Orta Asya’da hayata geçirilen projeler, bölgedeki dengeleri Orta Asya devletleri ve Çin lehine değiştirebilecek, Rusya’nın fiyat belirleme üstünlüğüne son verebilecektir. Projelerin etkisi, Türkmenistan’ın Rusya’ya ihraç ettiği gazın fiyatının artmasıyla görülmeye başlanmıştır. ... Çin için ise dengelerin değişimi Orta Asya’da Rusya’nın dengelenmesi ve Orta Asya ülkelerinin kaynaklarına ortak olma anlamı taşıyacaktır.”³⁶ Bu sayede Çin hem Orta Asya’da Rusya’ya karşı kurduğu ekonomik üstünlüğü bir anlamda siyasi üstünlük de kurarak pekiştirmiş olmakta hem de kendi toprağı olmasa da başka devletlerde üretilen petrol ve doğal gazın üretimine yönelik söz hakkına sahip olmaktadır.

Çin'in Orta Asya ile ilgili temel kaygısı, hem ülkeyi iç ayaklanmaya karşı güvence altına almak hem de ABD'nin bölgeye erişimini sınırlandırmak için bölgenin istikrarını sağlamak olarak özetlenebilir³⁷. 1994'te Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan'ın Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO)'nün üyelik planına katılmaları ve böylece ABD'nin bu devletlere maddi yardım sağlayarak bölgeye askeri erişim imkânı elde etmesi buna bir örnektir. Bir Çinli araştırmacı olan Zhang Zhuqian'a göre ABD'nin bölgeye nüfuz etmesi bazı ciddi zorluklar doğurmaktadır. İlk olarak ŞİÖ'de ayrışmalara neden olabilir. Örneğin, Tacikistan'ın Çin Halk Kurtuluş Ordusunun (PLA) 2007'deki ŞİÖ askeri tatbikatına katılımı için geçiş izni vermemesi

³⁴ Scobell, Ratner ve Beckley, **a.g.e.**, s.XII.

³⁵ Friedman, **a.g.e.**, s.34.

³⁶ Karaca, “Çin'in Değişen Enerji Stratejisinin Dış Politikasına Etkileri (1990-2010)”, s. 105.

³⁷ Lal, **a.g.e.**, s.4.

Çinli askerlerin tatbikat bölgesine ulaşmak için 2000 km fazladan yol kat etmesine sebep olmuştur. Pekin Tacikistan'ın bu hamlesinin arkasında görünmez bir el olduğunu düşünmüştür. İkinci olarak Çin, ABD'nin Orta Asya'daki varlığının Sincanlı ayrılıkçıları cesaretlendireceğinden endişe etmektedir. Son olarak ABD'nin bölgeye askeri erişimi potansiyel olarak Çin'in coğrafi çevrelenmesini destekleyebilir³⁸.

Bu durumun Çin'in batısından ve güneyinden olduğu gibi doğusundan da ABD ve onun müttefik ve dost ülkeleri tarafından çevrelenmesi endişesi yaratması kuvvetle muhtemeldir. Bunun önüne geçebilmek için Çin, bölge ülkeleriyle yakın ilişkiler geliştirmeye, bölgenin istikrarını koruyarak ABD'nin bölgeye müdahalesini ve bölgeye yerleşmesini engellemeye çalışmaktadır.

Çin SSCB'nin dağılmasından sonra bölgeye yönelik ilk önce güvenlik temelli bir politika izlemiş, 1990'lar itibarıyla net enerji ithalatçısı olması sonrasında bölgeye yönelik enerji temini ve enerji kaynaklarını çeşitlendirme politikası da izlemeye başlamıştır. Ayrıca Orta Asya ile Sincan'da yaşayan Uygur Türklerinin akraba topluluklar olmasının da etkisiyle bölgeden Uygur Türklerine destek gelmesinin önüne geçebilmek için Orta Asya devletleriyle yakın ilişkiler geliştirmeye başlamıştır. Çin'in batısında ve güneyinde ABD askeri üslerinin ABD'nin dostu ve müttefiki olan devletlerin bulunması Çin'i ABD tarafından kuşatılmışlık hissi içine itmiş; 1994'te ABD'nin NATO üzerinden Orta Asya'ya askeri erişim sağlaması Çin'in bu korkusunu iyice derinleştirmiş gibi gözükmemektedir. Muhtemelen ABD'nin bölgedeki bu faaliyetlerinin de etkisiyle Çin, Orta Asya devletleri ile yakın ekonomik, siyasi ve güvenlik temelli ilişkiler kurma yoluna gitmiştir. Çin'in aynı zamanda bölge devletlerinin altyapı ihtiyacına yönelik yatırımlar yaparak bölgenin ekonomik anlamda kalkınmasını sağlayarak kendi pazarını genişletmeyi amaçladığı söylenebilir.

2.2.2. Güneydoğu Asya

Çin'in Güneydoğu Asya politikasına bakıldığında izlediği politikalarda ekonomi, güvenlik ve kuşatılmışlık hissinin yansımaları görülebilir. Bölgenin 1990'lardan itibaren ekonomik anlamda hızla gelişmesinin Çin'in ekonomik kalkınmasına sağlayabileceği katkı nedeniyle Güneydoğu Asya'nın, Çin için çok

³⁸ You Ji, "China's New Diplomacy and Defence Strategy," **China's New Diplomacy Tactical or Fundamental Change?**, s. 86-87.

büyük bir ekonomik pazar ve fırsatlar anlamına geldiği söylenebilir. Bölge ülkelerinden Singapur, Tayland, Vietnam, Filipinler ve Malezya'nın ABD'nin dost ve müttefiki devletler olması, ayrıca Avustralya, Japonya, Güney Kore ve Hindistan gibi bölge ülkelerine göre nispeten gelişmiş devletlerin ABD'nin dost ve müttefiki olmaları Çin'in kendisini ABD tarafından kuşatılmış hissetmesine neden olan faktörler arasında sayılabilir³⁹.

1990'larda Asya devletlerinin küresel GSMH'nin dörtte birini oluşturması ve bölgedeki hızlı ekonomik büyümeden dolayı 2014'e gelindiğinde Asya kıtasının küresel ekonomideki payının üçte birden daha fazla olması⁴⁰ Çin için ekonomik fırsatlar ortaya çıkarabilir. Kıtanın güneydoğusunda bulunan ve bölgenin ekonomi ve güvenlik temelli en büyük uluslararası kuruluşunu oluşturan ASEAN devletlerinin yukarıda sayılan ekonomi, güvenlik ve kuşatılmışlık hissi gibi nedenlerle Çin'in dikkatini Güneydoğu Asya bölgesine kaydırmasında etkili olduğu görülebilir.

Güneydoğu Asya Çin'in ekonomisini büyük ölçüde genişletebileceği doğal bölgelerden biridir⁴¹. Güneydoğu Asya, Çin'in en önemli ticaret ortaklarından bazılarını içermekte, Güney Çin Denizi ve Malakka Boğazı ile Çin küresel ticaretinin çoğu için bir kanal vazifesi görmektedir ve dünyanın diğer bölgelerinden daha fazla sayıda etnik Çinliye ev sahipliği yapmaktadır. Çin'in Güneydoğu Asya'da üç kapsayıcı çıkarı olduğu söylenebilir. Pekin ilk olarak, Güney Çin Denizi'ndeki iddialarını desteklemek ve Çin'in deniz varlığını ve yeteneklerini artırmak da dahil olmak üzere Çin egemenliğini ve toprak bütünlüğünü korumayı amaçlamaktadır. İkincisi, Çin'in ekonomik büyümesini desteklemek için bölgeye yönelik ticareti, yatırımları ve diğer bağlantıları teşvik etmek ve korumak istemektedir. Üçüncüsü, Çin ile Güneydoğu Asya iş birliğini teşvik edip genişletmeyi ve diğer dış aktörlerin etkisini en aza indirmeyi amaçlamaktadır. Pekin'in daha fazla bağlantı ve ticaret aracılığıyla komşularıyla iş birliğini ve bölgesel etkisini artırmayı istediği belirtilebilir. Çin'in Güneydoğu Asya ile geçtiğimiz on yılda kurduğu ekonomik etkileşim dünyanın diğer

³⁹ Bkz. Harita 5

⁴⁰ Rafiq Dossani ve Scott W. Harold, **U.S. Policy in Asia Perspectives for the Future**, California, Rand Corporation, 2018, s. 42.

⁴¹ Henelito A. Sevilla, Jr, "China's New Silk Route Initiative: Political and Economic Implications for the Middle East and Southeast Asia," **Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies**, C:11, No:1, 2017, s. 92.

gelişmekte olan bölgelerinden daha fazladır. Diğer gelişmekte olan bölgelerin aksine, Çin'in bölgeyle ticaretinde, hammadde alımından ziyade, üretilen ürünlerin iki yönlü ticaretinin daha ağırlıklı olduğu görülmektedir⁴².

Çin'in Büyük Mekong Alt Bölgesi (GMS) ekonomik kalkınma programının bir üyesi olduğu 1992 yılı, Çin'in bölge ile etkileşiminde bir dönüm noktası olarak ele alınabilir. 1990'larda Çin-Güneydoğu Asya iş birliği için ASEAN'ın bölgesel kurumları üzerine bir çerçeve inşa edilmiştir. Çin 1993'te ASEAN'ın sektörel diyalog ortağı olmuş, 1996'da ise Çin'in statüsü diyalog ortaklığına yükseltilmiştir. Bununla birlikte o zamanlarda gündem belirleyici olarak ASEAN'ın merkezi bir rol oynadığı belirtilmelidir. Ekim 2003'te Çin, ASEAN ile Güneydoğu Asya'da Dostluk ve İş birliği Anlaşmasını (TAC- Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia) imzalayan ilk büyük güç olmuştur. TAC sayesinde Çin'in ASEAN karşısındaki durumu 'stratejik ortaklığa' yükseltilmiş ve Çin'in ASEAN'a karşı pasif tutumu bu sayede etkili bir şekilde sona ermiştir⁴³.

Çin, Güneydoğu Asya'daki çıkarlarını korumak da dahil bölgeyle ikili ve çok taraflı temelde ilgilenmektedir. 1990'ların başından itibaren Çin'in ASEAN'ı Güneydoğu Asya'ya erişebilmek için tercih edebileceği çok taraflı bir araç olarak gördüğü ifade edilebilir. Çin 1991'de ASEAN ile ilişki kurmuş, ASEAN+1, ASEAN+3, Doğu Asya Zirvesi (East Asian Summit) ve ASEAN Bölgesel Forumu (ARF) da dahil olmak üzere ASEAN'ın liderliğinde kurulan siyasi, güvenlik ve ekonomik birçok gruba katılmıştır. Ayrıca 2010'da Çin, ASEAN-Çin Serbest Ticaret Bölgesi (ACFTA) anlaşmasını imzalanmıştır⁴⁴.

Buna ek olarak Çin'in, 2004'ten beri her yıl düzenli olarak gerçekleştirilen Çin-ASEAN Fuarı (CAEXPO) aracılığıyla iç bölgelerinin ekonomik kalkınmasına katkı sağlamayı amaçladığı görülmektedir⁴⁵. CAEXPO ile Çin'in, ASEAN ülkelerinin ekonomik gelişmişliklerinden faydalanarak kendi iç bölgelerindeki doğu-batı gelişmişlik farkı sorununa da bir çözüm arayışında olduğu savunulabilir. Doğu-Batı gelişmişlik sorunu ve CAEXPO'nun 2000'li yıllarda Çin'in gündemine girmesi,

⁴² Scobell, v.d. **a.g.e.**, s. XVI.

⁴³ Suehiro, **a.g.e.**, s.118.

⁴⁴ Scobell, v.d. **a.g.e.**, s.40.

⁴⁵ Suehiro, **a.g.e.**, s.124-126.

Çin'in kendi iç sorunlarını çözmek için dış ülkelerin ekonomik gelişmişliğinden faydalandığını ve sorunlarını çok taraflılaştırarak yani diğer ülkelerin de sorunu haline getirerek, o ülkelerin de desteği ile çözmeye çalıştığını ortaya koymaktadır. ACFTA'nın Çin ile ASEAN arasındaki ikili ticaret ve karşılıklı bağımlılık için önemli bir itici güç olarak hareket etmesi⁴⁶ Çin ekonomisinde gerçekleşebilecek bir yavaşlamanın ASEAN ülkelerini de etkilemesine neden olabilir ve bu nedenle ASEAN ülkeleri Çin ekonomisinin yavaşlaması kendilerine de zarar vereceği için bu durumu önlemeye çalışabilirler.

Tablo 4: Çin'in Bölgelere Göre Ekonomik, Siyasi ve Askeri Etkileşimi

	Southeast Asia	Central Asia	South Asia	Africa	Middle East	Latin America	Oceania
Economic							
Goods Trade \$B (2000, 2014)	39.5 479.8	2.1 52.3	5.7 106.1	9.6 210.0	17.0 290.4	12.5 259.4	9.8 144.1
Investment \$M (2003, 2012)	587 28,238	57 10,490	45 4,215	477 21,370	520 6,467	376 7,094	472 15,089
Political							
High-level visits (2003–2014)	94	55	40	91	40	45	18
Confucius Institutes (2014)	25	11	8	34	11	32	16
Military							
Arms sales \$M (2000–2014)	1,635	0	7,204	2,246	1,495	550	0
Field exercises	26 (2005–14)	27 (2002–14)	24 (2002–14)	3 (2009–14)	1 (2014)	4 (2010–13)	6 (2004–14)

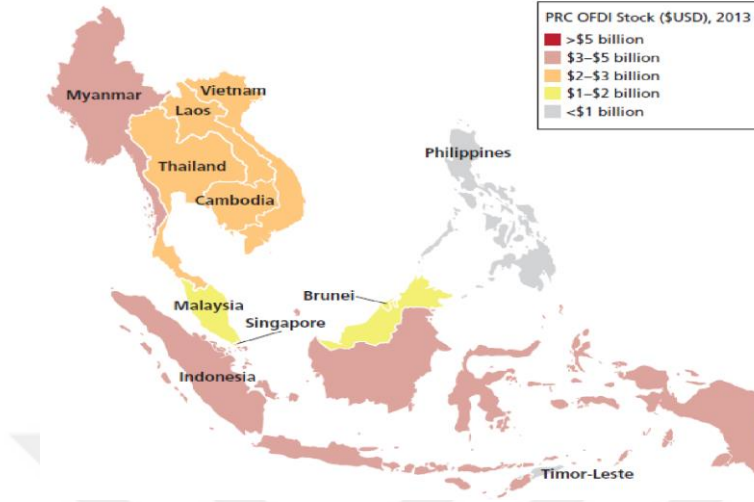
Kaynak: Scobell, Lin, Shatz vd. **At the Dawn of Belt and Road**, s.XXV

Kamboçya, Laos, Myanmar, Tayland ve Vietnam gibi ülkeler üzerinde daha fazla etki yaratmaya çalışması, sınırı boyunca dost veya tampon devletler oluşturmak için önemli siyasi, ekonomik ve askeri yardım sağlamaya hazır olması, bölgeyle ticaretine ek olarak, Çin'in küresel ticaretin çoğunun Güney Çin Denizi ve Malakka Boğazı'ndan geçmesi nedeniyle güvenli deniz taşımacılığını sağlama isteği ve Güneydoğu Asya ile iletişim hatlarını korumak gibi önemli çıkarları⁴⁷ Çin'in Güneydoğu Asya politikasını şekillendiren güvenlik endişeleri arasında sayılabilir.

⁴⁶ Matthieu Burnay, Kolja Raube, Jan Wouters, **China's Foreign Policy and External Relations**, Belçika, European Parliament, 2015, s.9.

⁴⁷ **A.e.**, s. 37-40.

Harita 10: Çin'in Güneydoğu Asya'da Doğrudan Yabancı Yatırım Yaptığı Devletler (2013)



Kaynak: Scobell, Lin, Shatz vd. **At the Dawn of Belt and Road**, s.60

Not: Haritanın boyutu nedeniyle bütün devletler gösterilememiş ve renklendirilememiştir. Haritada görünmeyen Singapur 14.7 milyar dolar, Brunei ise 1 milyar dolardan daha az Çin DYY'si almıştır.

Çin'in bölgeye yönelik uyguladığı politikalar ve gerçekleştirdiği DYY'lerin siyasi anlamda tatmin edici sonuçlar vermeye başladığı söylenebilir. Ekonomik olarak Çin'e bağımlı olan bir ülke, Çin'in isteklerini belli etmesine gerek kalmadan Çin'in çıkarlarına hassasiyet gösterme eğiliminde olacaktır. Kamboçya'nın Çin yardımlarına bağlılığı göz önünde tutulduğunda, bu eğilimin de etkisiyle 2012'de ASEAN Zirvesi dönem başkanı olan Kamboçya'nın, diğer ASEAN üyelerinin görüşleri yerine Çin'in görüşlerini kayırarak nihai bildiri üzerinde anlaşma sağlanamamasına neden olması⁴⁸ gayet anlaşılabilir bir davranış olacaktır. Çin'in, dış yardıma bağımlı devletlerin sergilediği bu eğilimin de yardımıyla ASEAN'ın kendi çıkarlarına aykırı karar almasının önüne geçmeyi başarması siyasi anlamda tatmin edici sonuçlara yönelik iyi bir örnektir.

2.2.3. Orta Doğu

Orta Doğu'nun Çin ile herhangi bir kara ya da deniz sınırı olmamasına rağmen, bölgenin yeraltı kaynakları -özellikle petrol- açısından oldukça zengin olması, 1990'lar itibarıyla net petrol ithalatçısı olan Çin'in bölgeye olan ilgisinin artmasına neden olmuştur. 1990'lardan sonra dış politika sorunları arasına giren enerji sorununun, Çin'i bu soruna yönelik çözüm arayışına ittiği söylenebilir. Çin'in, enerji

⁴⁸ Harris, a.g.e., s.151.

kaynaklarına sahip devletleri öncelikli ilişki kurulacak devletler olarak görmesi ve önemli miktarda enerji kaynaklarına sahip bu devletlerin çoğunun az gelişmiş ya da gelişmekte olan Orta Doğu ve Afrika devletleri olması⁴⁹ Çin'in bu devletler ile yakın ilişkiler geliştirmesini kolaylaştırıcı unsurlardandır. Kurulan bu yakın ilişkilerin de etkisiyle 2000 ile 2014 yılları arasında Çin'in Orta Doğu ile yaptığı ticaret 18 milyar dolardan 312 milyar dolara yükselmiştir⁵⁰.

1980'lerden beri Çin'in küresel bir güç olarak görülmek istemesi Orta Doğu'daki ana oyunculardan biri olması anlamına gelmektedir. 1990'lardan itibaren bölge, Çin için bir enerji kaynağı olarak önem kazanmıştır. 2000'lerde Orta Doğu'nun Çin'in iç istikrarını tehdit eden önemli etno-dini bağlantılara sahip bir uzantı haline geldiğine dair büyük bir genel kabul vardır. 2010'lardan beriye Pekin'de Orta Doğu'nun Çin ve dünya için jeostratejik önemine dair gelişen bir anlayış vardır⁵¹.

Scobell'in Çin'in Orta Doğu politikasına dair bu çıkarımlarının, Çin'in 1978'de uygulamaya koyduğu reform ve dışa açılma süreci sonrasında 1990'larda artan enerji ihtiyacı ve enerjinin güvenli bir şekilde teminine yönelik Çin'in izlediği dış politika ile uyum içinde olduğu görülebilir. 2000'lerde küreselleşme ve teknolojik gelişmelerin de etkisiyle Orta Doğu devletlerinin Çin sınırları içinde bulunan Sincan bölgesiyle din temelinde ortak noktada buluşuyor olmaları, Çin'in Orta Asya'ya yönelik izlediği politikalarla Orta Doğu'ya yönelik izlediği politikaların benzeşmesine neden olduğu söylenebilir. İsrail-Filistin meselesine Çin'in yaklaşımını da bu çerçeveden okunabilir. Çin'in, Filistin'de ortaya çıkabilecek gelişmelerin Uygur Türklerini de etkileyebileceğini düşünerek Filistin-İsrail sorununa yönelik bölgedeki diğer sorunlarda da olduğu gibi tarafsız kalmayı tercih ettiği görülebilir.

Tablo 5: 2005-2015 Arası Çin Yatırımlarında Orta Doğu (Milyar dolar)

Devlet	Miktar	Devlet	Miktar	Devlet	Miktar	Devlet	Miktar
Cezayir	19.83	İsrail	7.29	Umman	1.61	Suriye	4.06
Kıbrıs	0.13	Ürdün	2.77	Katar	4.90	Tunus	0.11
Mısır	13.19	Kuveyt	3.09	Suudi Arabistan	25.53	Türkiye	11.29
İran	18.16	Libya	2.60	Güney Sudan	2.59	BAE	10.90
Irak	16.05	Fas	1.04	Sudan	7.09	Yemen	1.71

Kaynak: China Global Investment Tracker, www.aei.org/china-global-investment-tracker/.⁵²

⁴⁹ Karaca, **a.g.e.**, s.93.

⁵⁰ Sevilla, Jr, **a.g.e.**, s.87.

⁵¹ Andrew Scobell, "Why the Middle East Matters to China", **China's Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative**, s. 9.

⁵² Shichor, **a.g.e.**, s.46.

Çin için Orta Doğu'nun bir diğer özelliği giderek artan enerji açığı nedeniyle ekonomik kalkınmasının sürdürülmesi meselesidir ve “ayrıca karşılıklı olarak artan yatırımlar, silah ticareti, ikili ilişkilerin tarihsel-kültürel arka planı ve Sincan'daki radikal-ayrılıkçı unsurlara yönelik Çin'in güvenlik beklentisi dile getirilmelidir.”⁵³ Bu beklentilerden hareketle Çin'in Orta Doğu politikasını şekillendiren unsurlar olarak enerji, ekonomik kalkınmanın sürdürülebilmesi ve bu sayede refah artışının devamının sağlanması, refah artışı ile parti rejiminin sorgulanmasının önüne geçilmesi, Sincan'da yaşayan Müslüman Uygur Türklerine bölgedeki Müslüman devletlerden destek gelmesi endişesi sayılabilir. Geçmişte Çin'in bölgeye yönelik ekonomik faaliyetleri esas olarak ticaret, yardım ve işçi gönderme şeklinde olsa da artık Çin, Orta Doğu yatırımları için bir pazar olduğu gibi, özellikle petrol rafinelerinde, tarımda ve yüksek teknolojide bir yatırımcı haline gelmiştir⁵⁴.

Çin'in Orta Doğu'daki çıkarlarına bakılırsa Pekin'in bölgede üç kapsayıcı çıkarı olduğu görülebilir. Bunlardan ilki, bölgenin enerji kaynaklarına erişimini sürdürmek, ticaret akışının devam etmesini sağlamak ve bölgede bulunan Çin yatırımlarını ve yaklaşık yarım milyon Çin vatandaşını korumak, ikincisi, İran nükleer müzakereleri gibi yüksek profilli meselelere katılarak kilit jeostratejik öneme sahip bir bölgede durumunu ve etkisini artırmak ve üçüncüsü, Pekin militan etnik gruplar veya heteredoks dini mezhepler için ahlaki ve maddi desteği önleyerek periferisinde iç ve dış istikrarı ve güvenliği korumaya odaklanmak olduğu söylenebilir⁵⁵. Çin'in izlediği dış politikanın bu çıkarlarıyla uyum içinde olduğu ve aynı zamanda bölgenin şartlarına da uyum sağladığı söylenebilir. Örneğin Arap Baharı sonrası Libya'ya yönelik BM müdahalesinin gerçekleşmesi için yapılan oylamada Çin veto oyu vermemiştir. Bu sayede Libya'ya BM müdahalesinin önü açılmıştır ancak daha sonra Libya'ya BM müdahalesinin sonuçlarını görmüş ve aynı şekilde Suriye'ye BM müdahalesi söz konusu olduğunda bu kararı veto etmiştir. Bu sayede kendi etki alanını genişletirken ABD'nin Orta Doğu'daki etki alanını daraltmaya ve ABD'nin Orta Doğu için tek söz sahibi devlet olduğu inancını temelden sarsmaya çalıştığı söylenebilir. Çin'in ayrıca

⁵³ İsmail Ermağan ve Emin Üstünel, “Çin'in Ortadoğu Politikaları,” **Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, No:37, 2014, s.36.

⁵⁴ Yitzhak Shichor, “Gains and Losses: Historical Lessons of China's Middle East Policy for Its OBOR Initiative,” **Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies**, 2018, s. 8.

⁵⁵ Scobell, v.d., **a.g.e.**, s.XIX.

bölgedeki silahlı gruplara sağlanacak maddi yardımların ve/veya moral desteğinin önüne geçerek bu grupların Uygur Türkleri ile etkileşime girmesinin de önüne geçmeye çalıştığı sonucuna ulaşılabilir. Bu nedenle Orta Doğu'nun, Çin için enerji açısından olduğu kadar Çin'in toprak bütünlüğü ve ayrılıkçı hareketlere yönelik desteğin önlenmesi açısından da önemli olduğu söylenebilir.

Çin'in Orta Doğu'da yürüttüğü ekonomik faaliyetler arasında altyapı ve üstyapı alanlarında yatırımlar gerçekleştirmek, uzun vadeli ve planlı yatırımlar icra etmek, bölgede yapılan her ihaleye katılmak ve her çeşit hizmet ve ürünü sunmak⁵⁶ sayılabilir. Bunların dışında bölgeye demir yolları üzerinden bağlanmaya çalışmaktadır. Bu sayede hem bölgeye erişim alternatiflerini çoğaltmayı hem de deniz yollarına olan bağımlılığını azaltmaya çabaladığı görülebilir. Örneğin “İran’la Orta Asya arasındaki ilk demiryolu bağlantısı 1996 yılında Türkmenistan üzerinden gerçekleştirilmiştir. Çin’den gelen hat Kazakistan, Özbekistan ve Türkmenistan’ı geçerek İran’a uzanmaktadır.”⁵⁷. Bu sayede Çin, Orta Asya üzerinden İran’a ve dolayısıyla Orta Doğu’ya demir yolları aracılığıyla erişebilmeye başlamıştır. Bu durum Çin’in İran ile arasındaki yakın ilişkinin bir yansıması olarak değerlendirilebilir.

Çin'in Orta Doğu ülkeleri ile her şeyden önce, Bahreyn, İran, Irak, Kuveyt, Umman, Katar, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) gibi Basra Körfezi devletleri ile ilişkileri hiçbir alanla sınırlandırılmamış olsa da devletlerarası ilişkilerin esas alanı enerjidir ve hidrokarbon zengini körfez ülkeleri tam anlamıyla Çin'in yükselişini beslemektedirler⁵⁸. Çin'in Basra Körfezi devletleriyle olan ilişkilerine önem vermesinin bir nedeni olarak enerji temininin güvenliği de gösterilebilir. Çin'in Orta Doğu'dan temin ettiği petrolün çok büyük bir kısmı tanker gemileri aracılığıyla Basra Körfezinden geçerek Çin'e ulaşmaktadır. Basra Körfezindeki petrol taşımacılığının güvenli olarak sağlanması için Çin kendisini bölge devletleri ile iyi ilişkiler kurmak zorunda hissedebilir. Yukarıda değinildiği gibi enerji temininin devamının ekonomik büyümeyle, ekonomik büyümenin refah artışıyla, refah artışının da parti rejiminin devamlılığıyla iç içe geçmesi, Çin'in Basra

⁵⁶ Ermağan ve Üstüenal, **a.g.e.**, s.27.

⁵⁷ Dinmuhammed Ametbek, “Yeni İpek Yolu’nun Güney İstikameti Bağlamında İran’ın Önemi”, (Çevrimiçi) <https://ankasam.org/yeni-ipek-yolunun-guney-istikameti-baglaminda-iranin-onemi/>, 21 Eylül 2018.

⁵⁸ Gater-Smith, **a.g.e.**, s.89.

Körfezinden temin ettiği petrole güvenle erişebilmesini oldukça önemli kıldığı söylenebilir.

Çin'in bölgeye yönelik izlediği bir diğer politika tarafsızlık politikasıdır. Orta Doğu'da İran ve BAE'nin Basra Körfezinde bulunan küçük adalara yönelik ya da İran ve Irak, İsrail ve Filistin, Türkiye ve Yunanistan ve Yemen ile Suudi Arabistan'ın yaşadığı gibi anlaşmazlık konularında Çin'in belirli bir ülkeye müdahalede bulunmadığı ve herhangi biriyle müttefik olmadığı görülebilir. Çin'in bölge devletlerinin aralarında yaşadıkları sorunlara taraf olmayarak hem enerji kaynaklarını çeşitlendirdiği ve bölgede birkaç devlete bağlı kalmadığı hem de enerji arzını güvence altına almaya çalıştığı görülebilir. Örneğin Çin'in İran'la olan ilişkilerini geliştirmesi Körfez İş birliği Konseyi (KİK) devletleriyle olan ekonomik ve politik ilişkilerini de etkileyeceğinden⁵⁹ Çin'in bölgeye yönelik tarafsızlık politikasını devam ettirmesi ve bu sayede her iki tarafla da eşit şekilde yakınlaşarak veya uzaklaşarak bölgedeki çıkarlarını koruması açısından oldukça önemlidir. Aynı durumun Çin İsrail ilişkisi için de geçerli olması şaşırtıcı olmaz. İsrail teknolojik açıdan bölgenin önde gelen devletlerindendir. Bu durum Çin'in gelişmiş teknoloji edinme arzusuyla birlikte değerlendirildiğinde Çin ile İsrail'in neden yakınlaştığına ve Çinli firmaların neden İsrail'den teknoloji transferi yapmaya başladıkları sorularına yanıt vermektedir. Ayrıca bu yakınlaşma Arap devletleri ile olan ilişkilerini de etkileyeceğinden Çin'in son derece dikkatli davranması gerekmektedir. 1992'de 50 milyon dolar seviyesinde gerçekleşen Çin-İsrail ticareti 2005'te 3 milyar doları, 2013'te ise 10 milyar doları aşmıştır⁶⁰. Çin ile İsrail arasında gerçekleşen bu ekonomik iş birliği Yoram Evron'a göre sadece dış ticaret ile ilgili değildir. Çin ile İsrail arasındaki ekonomik iş birliği şimdiye kadar çoğunlukla dış ticarete odaklanmışsa da daha başka üç farklı alanda da önemli ölçüde genişlemiştir. Bu alanlar Çin'in İsrail'e yaptığı Doğrudan Yabancı Yatırımlar, Çinli ve İsrailli şirket ve üniversiteler arasında araştırma ve geliştirme alanında iş birliği ve Çinli şirketlerin İsrail'deki ulusal altyapı ve inşaat projelerine büyüyen katılımı⁶¹ şeklindedir. Çin ile İsrail arasındaki bu yakınlaşmanın Çin-Filistin

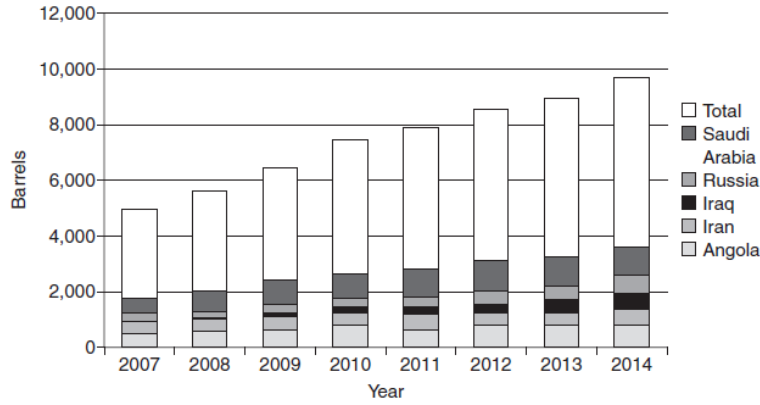
⁵⁹ Sevilla, Jr, **a.g.e.**, s. 97.

⁶⁰ Xian Xiao, "The Belt and Road Initiative and China-Israeli Relations," **Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia)**, C:10, No:3, 2016, s. 5.

⁶¹ Yoram Evron, "OBOR's Impact on Sino-Israeli Relations", **China's Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative**, s. 123.

ilişkilerini doğrudan etkileyeceği düşünülebilir. “Tarihsel bir perspektiften bakıldığında, 1970’lerden beri Çin’in çıkarları ideoloji ve siyasetten ekonomiye kaymıştır. Bu çıkar değişiminin sonuçları İsrail’in göreceli önemi ve daha geniş Orta Doğu’nun Çin düşüncesinde daha merkezi hale gelmesiyle Filistinliler için çekincelerinin ve siyasi desteğin azalması anlamına gelmekteydi”⁶². Filistin Kurtuluş Örgütü’nü (PLO) ilk tanıyan devletlerden biri olan Çin’in bölgeye yönelik izlediği bu politika değişiminin temelinde Çin’in dış politikasında gerçekleşen ekonomik temelli değişim yatıyor olabilir. Her ne kadar Çin’in ideolojik temelli politikası değişse de ekonomi ve güvenlik Çin dış politikasında ön planda olduğu için Çin’in, Uygur Türklerinden ve Sincan’da gerçekleşen ayrılıkçı hareketlerden dolayı Filistin konusunda İsrail’e her konuda diplomatik destek sağlayacağı konusu şüpheli yaklaşılması gereken bir konudur.

Grafik 5: Çin’in Önde Gelen Ham Petrol Kaynakları (Günlük 1000 varil)



Kaynak: Çin Gümrük İstatistikleri⁶³

Çin’in en büyük 5 enerji ithalatçısının 3’ü Grafik 5’ten de görülebildiği gibi Orta Doğu devletleridir. Grafik 2’den de görülebileceği gibi 2010 yılında Çin enerji ihtiyacının %44’ünü Orta Doğu’dan karşılamıştır. Çin bölge devletlerinden en fazla petrol teminini Harita 4’ten de görülebileceği gibi Suudi Arabistan’dan yapmaktadır. Bu nedenle Çin’in Suudi Arabistan’la arasındaki ilişkide petrol temini son derece önemli bir konu olarak değerlendirilebilir. Ayrıca Orta Doğu’nun dünyanın en düşük petrol üretim maliyetine sahip bölgesi olması ve Çin’in Körfez petrolüne öncelik vererek önemli miktarda tasarruf sağlayabilecek olması⁶⁴ Çin’in en büyük petrol

⁶² Guy Borton, “How Do Palestinians Perceive China’s Rise?”, *China’s Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative*, s. 160.

⁶³ John Calabrese, “China’s One Belt One Road (OBOR) Initiative Envisioning Iran’s Role”, *China’s Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative*, s. 176.

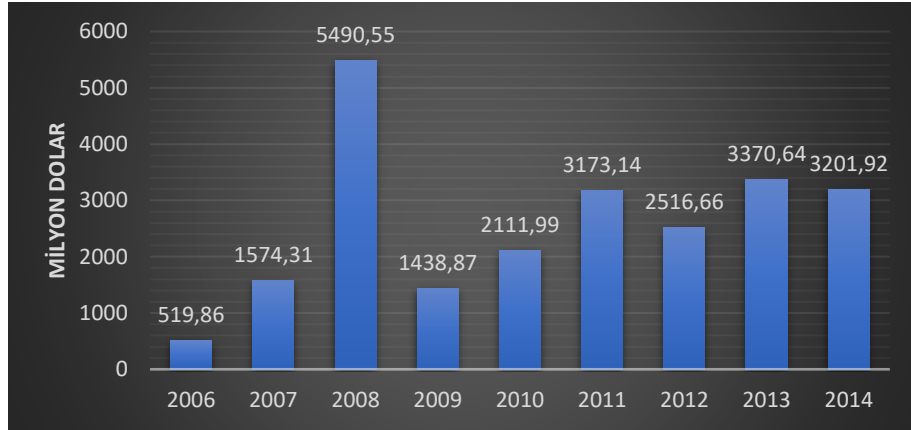
⁶⁴ Gater-Smith, a.g.e., s.95.

ithalatçısı olan Suudi Arabistan'ın Çin için önemini oldukça arttırdığı görülebilir. Suudi Kral Abdullah'ın 2005'te Suudi Arabistan'da tahta çıkmasından sonra krallığın ticari ve hatta stratejik çıkarlarının giderek doğuya doğru ilerlediğini kabul ettiği 'Doğuya Bakış' isimli dış politikasına öncülük etmesi⁶⁵ Çin ile Suudi Arabistan'ın siyasi ve ekonomik ilişkilerinin daha da derinleşmesi için bir fırsat oluşturmuştur.

2.2.4. Afrika

Afrika ve Çin ilişkilerine bakıldığında ilişkilerin ağırlıklı olarak yatırım ve enerji temelinde gerçekleştiği görülebilir. Çin'in Afrika devletleriyle yakın ilişki kurmasının nedenleri arasında Çin'in bağlantısızlık hareketi tarafları arasında olması, barış içinde bir arada yaşamının beş ilkesini dış politika ilkesi olarak benimsemesi, aşağılanma yüzyılı olarak tabir edilen dönemde Çin'in sömürgeci faaliyetlere maruz kalması ve Afrikalı devletlerinde aynı sömürgecilik faaliyetlerini tecrübe etmeleri, Çin'in 2000'ler sonrası artan dış yatırımlarına kıta devletlerinin ihtiyacı olması ve kıta devletlerinin de Çin'in ihtiyaç duyduğu enerji ve doğal kaynaklara sahip olması, Çin'in yatırım ve/veya dış yardım yaparken insan hakları, demokrasi gibi taleplerinin olmaması fakat Batılı güçlerin bu şekilde taleplerde bulunmaları sayılabilir.

Grafik 6: 2006-2014 Yılları Arası Çin'in Afrika Yatırımları (Milyon dolar)



Kaynak: Huiping Chen⁶⁶

Çin'in 2000'li yıllarda benimsediği 'going out' stratejisiyle yabancı ülkelere yaptığı dış yatırımların ve yardımların gözle görülür biçimde arttığı söylenebilir. 1978

⁶⁵ Sean Foley, "OBOR and The Dawn of a New Era in Sino-Saudi Ties", **China's Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative**, s. 69.

⁶⁶ Huiping Chen, "China's One Belt One Road Initiative and Its Implications for Sino-African Investment Relations," **Transnational Corporations Review**, C:8, No:3, 2016, s. 180.

sonrası dönemde Çin döviz rezervlerini oldukça yükseltme imkanı elde etmiştir. Bunun da etkisiyle dış yatırım ve dış yardımlarını artırma imkânı bulan Çin'in Grafik 6'dan da görüldüğü gibi Afrika kıtasına 2006-2014 yılları arasında yaptığı yatırımlar dalgalanma gösterse de 2007 yılından itibaren kıtaya yapılan yatırımlar 1 milyar doların altına düşmemiş, 2010'dan itibaren 2 milyar doların üzerinde seyretmiştir. 2008 yılında gerçekleştirilen rekor yatırımın arkasındaki gerekçelerden biri olarak 2008 mali krizi gösterilebilir. Nan Lin'in aktardığına göre Çin, dış yatırım yaparak aslında kendi ulusal şirketlerine yardım sağlamış olmaktadır. Afrika kıtasına yapılan bu yüksek miktarda yatırım Çin ekonomisinin yavaşlamasının önüne geçilmesi için atılmış bir adım olarak da değerlendirilebilir.

Nan Lin'e göre, devlet ile devlete ait, kontrol edilen ve bağlı işletmeler ile ulusal şampiyonlar arasındaki senkronizasyon dış ticarete de iyi işlemektedir. Nerede ve ne zaman olursa olsun Çin hükümeti gelişmekte olan yabancı devletlerden biriyle bir ticaret anlaşması imzaladığında Çin kaçınılmaz olarak altyapı inşaatı ve doğal kaynak keşifleri sunmayı taahhüt eder. Sonrasında işlerin büyük kısmı ihale olmaksızın bir veya daha fazla Çinli işletmeye tahsis edilir. Çin hükümeti tarafından seçilen bu işletmeler doğal olarak devlete ait, kontrol edilen veya bağlı veya ulusal şampiyonlardandır⁶⁷.

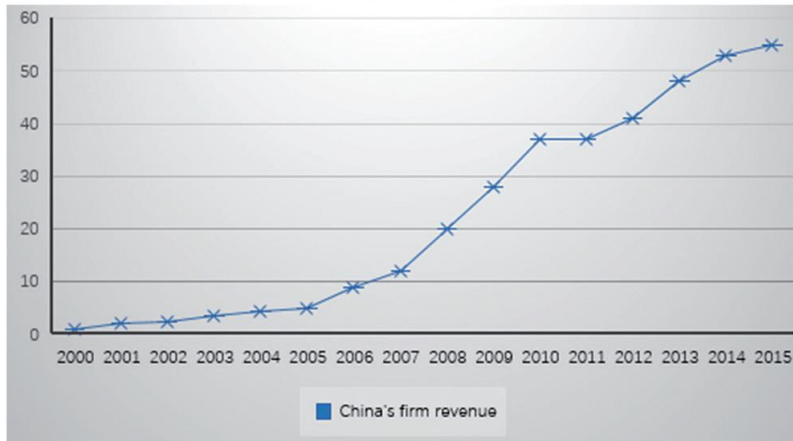
Nan Lin'in belirttiği gibi Çin'in gelişmekte olan bir devletle ticaret anlaşması imzaladığında altyapı inşaatı taahhüt etmesi bu inşaat için söz konusu devletten ödeme almasıyla o inşaatı yapan işletmelere gelir sağlayacağı gibi aynı zamanda bu inşaatlar için gerekli malzemelerin Çin'den getirilmesi gibi maliyet azaltıcı faktörler devreye girince Çin harcadığının 2 katı kazanmaktadır. Bu durum Çin'in enerji teminini çeşitlendirmeye yönelik politikasıyla uyum içinde olup bir yandan Çinli şirketlerin örneğin 2008 mali krizi gibi krizlerden çıkış noktası olarak diğer yandan üretim fazlası sorunundan kurtuluş için de bir anahtar olarak değerlendirilebilir. Çin'in 2008 mali krizinden daha az zarar görmek için bu yolu tercih edip Afrika'ya rekor yatırım gerçekleştirdiği söylenirse yanlış olmayacaktır. Ayrıca Çin'in Afrika'ya gerçekleştirdiği yatırımlar, o devletin ekonomik kalkınmasına yardımcı olup söz

⁶⁷ Nan Lin, "Capitalism in China: A Centrally Managed Capitalism (CMC) and Its Future," **Management and Organization Review**, C:7, No:1, 2010, s. 63-96.

konusu devletin pazarının büyümesine ve Çin'in de büyüyen bu pazardan pay almasına yardımcı olması açısından önemlidir.

“Kara kıtada alt yapı çalışmaları, inşaat, haberleşme ve ulaşım alanlarında yaptığı yatırımlar ve kıtayla gün geçtikçe gelişen ticaret bağları Pekin'in elini oldukça güçlü kılmaktadır. Aynı şekilde Cezayir'de oldukça önemli bir seviyeye ulaşmış olan Çin yatırımları ve ikili ticaretin hacmi iki ülke arasındaki ilişkilerin geldiği noktayı görmek açısından dikkat çekmektedir. Öyle ki, Çin 2013 yılında Cezayir'in en çok ticaret yaptığı Fransa'yı da geride bırakarak tedarikçiler arasında ilk sıraya yerleşmiştir. ... Cezayir, başta eski sömürgecisi Fransa olmak üzere Avrupa ülkeleri ve ABD ile sahip olduğu ilişkilere ilaveten bu aktörlerden birçok açıdan farklı olan Çin ile ilişkilerini geliştirmek istemektedir. Cezayir'in Çin'i birçok alanda ortak olarak seçmesinin arkasındaki temel saikler batıya olan bağımlılığı kırmak, Çin dış politikasının milli çıkarlarla çok daha uyumlu bulunan iç işlerine müdahale etmeme ve “kazan-kazan” gibi politik ilkeler üzerinde şekillenmesi, Çin'in büyüyen iktisadi gücünden faydalanmak şeklinde sıralanabilir.”⁶⁸.

Grafik 7: Çinli İnşaat Firmalarının Afrika'daki Projelerden Toplam Yıllık Gelirleri (Milyar dolar)



Kaynak: John Hopkins University SAIS China-Africa Research Initiative⁶⁹

Ayrıca Çin'in Batı'nın aksine istikrarsız ve güvensiz bölgelere yatırım yapması, Afrika devletleri ile Çin arasında yakın ilişkiler kurulması sağlayan nedenler arasında sayılabilir. Tablo 4'te görüldüğü gibi Çin'in Afrika'ya yaptığı yatırımlar 2003-2012 yılları arasında 44,8 kat artarak 447 milyon dolardan 21 milyar 370 milyon

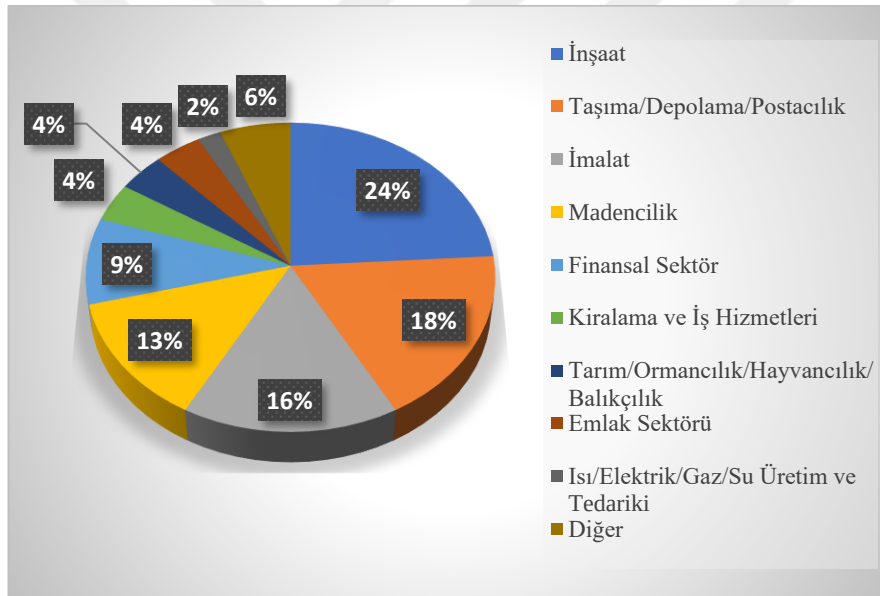
⁶⁸ Hatice Eke, “Çin-Cezayir İlişkileri”, (Çevrimiçi) https://www.academia.edu/8224493/Çin_Cezayir_İlişkileri, 27 Aralık 2019.

⁶⁹ Mitchell ve Ehizuelen, **a.g.e.**, s. 346.

dolara ulaşmıştır. Ayrıca Çinli inşaat müteahhitlerinin Afrika’da 2000 yılındaki toplam yıllık geliri 1 milyar dolar iken bu tutarın 2015 yılında 55 milyar dolara yükselmesi⁷⁰ bu durumun bir diğer kanıtıdır.

Çin’in Afrika’nın kalkınmasında çok önemli olduğu fikri ne yenidir ne de tesadüf eseridir. Aslında Çinli politika geliştiriciler uzun süredir bunun farkındadır. O zamandan beri Çin, Güney-Güney iş birliğini teşvik etmede aktif bir rol oynamış ve bu denklemin önemli bir parçası da Afrika-Çin iş birliği olmuştur⁷¹. Çin’in Çin-Afrika İş birliği Forumunun (FOCAC) kurulmasına öncülük etmesinin arkasında, Afrika’daki varlığını artırmak ve kendisine siyasi destekçiler bulmak gibi amaçların yer aldığı söylenebilir.

Grafik 8: Afrika’da Çin Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı



Kaynak: Huiping Chen⁷²

FOCAC üzerinden, Çin’in diplomasiyi, yardımı ve iş dünyasını nasıl bütünleştirdiği görülebilir. 2000’de ilk defa Pekin’de gerçekleştirildiğinden beri FOCAC üç yılda bir gerçekleştirilmektedir ve Çin’in Afrika politikasına göre Çin ve Afrika arasındaki toplu diyalog ve çok taraflı iş birliği için etkili bir mekanizma haline

⁷⁰ Michael Mitchell ve Omoruyi Ehizuelen, “More African Countries on the Route: the Positive and Negative Impacts of the Belt and Road Initiative,” **Transnational Corporations Review**, C:9, No:4, 2017, s.345.

⁷¹ Carlos Casanova ve Alicia Garcia-Herrero, “Africa’s Rising Commodity Export Dependency on China”, (Çevrimiçi) https://www.bbva.com/wp-content/uploads/2016/5/WP_16-09_BBVA_China-Africa.pdf, 8 Ekim 2019.

⁷² Huiping Chen, **a.g.e.**, s.181.

gelmiştir⁷³. FOCAC sayesinde Çin'in kıta devletleriyle yakın siyasi ve ekonomik ilişkiler kurmayı amaçladığı görülebilir. Çin'in Afrika kalkınmasındaki rolü bariz bir şekilde KYG'den yıllar öncesine dayanmakla birlikte, geçen on yıllarda Çin, Afrika'da çok güçlü bir marka oluşturmuştur⁷⁴. Bu sayede Çin'in, Afrika'daki birçok sektörde yatırım yapma ve faaliyet alanlarını çeşitlendirme imkanı elde ettiği görülebilir.

2009'da ABD'yi geçerek Afrika'nın en büyük ticaret partneri olan⁷⁵ Çin'in kıtadan enerji ve askeri alanda da çıkarları bulunmaktadır. Afrika petrolü, Orta Asya ve Latin Amerika petrolüyle birlikte Çin'in Orta Doğu'ya olan petrol bağımlılığını azaltmak için uyguladığı çeşitlendirme stratejisinin bir parçası olarak değerlendirilebilir. Çin'in çok yönlü Afrika stratejisi, Pekin'in Çin'i destekleyen bir küreselleşme paradigması yaratma çabalarını göstermektedir⁷⁶. Ayrıca Çin istikrarsız ve güvensiz bölgelerde yatırımlar yaparak "Çinli Ulusal Petrol Şirketlerine petrol kaynaklarına ayrıcalıklı erişimi sağlayacağı umuduyla Afrika devletleriyle özel ilişkiler kurmayı hedeflemektedir."⁷⁷

Çin'in Afrika'daki güvenlik çıkarlarına bakılırsa Aden Körfezindeki korsan faaliyetlerinin Çin'in ticari filosunu zora soktuğu görülebilir. Ayrıca Çin mallarının Avrupa'ya ulaşmak için Kızıldeniz gibi dar deniz yollarını geçmek zorunda olması Çin'in güvenlik hassasiyetini artıran nedenler arasında sayılabilir. Bu nedenle 2008'den beri Çin donanması, hem korsancılık faaliyetlerine karşı küresel bir sorumluluk üstlenerek Somali açıklarında askeri konvoy görevleri icra etmekte hem de bu sayede kendi ticaret rotasını korumaktadır ancak askeri konvoy gemilerinin sınırlı tedariki olması ve Çin ticaret filosunun birçok durumda yabancı savaş gemilerinden yardım istemek zorunda kalması⁷⁸ 'büyük güç' olmak isteyen Çin'i farklı arayışlara itmektedir. Bu arayışların da etkisiyle Çin'in, Kızıldeniz ve Aden Körfezi'nin kesiştiği oldukça stratejik bir bölgede olan Cibuti'de bir askeri üs kurma

⁷³ Taylor, **a.g.e.**, s.171.

⁷⁴ Mitchell ve Ehizuelen, **a.g.e.**, s.343.

⁷⁵ Eleanor Albert, "China in Africa", (Çevrimiçi) <https://www.cfr.org/background/china-africa>, 2 Ocak 2020.

⁷⁶ Deborah A. Brautigam ve Xiaoyang Tang, "China's Engagement in African Agriculture: Down to the Countryside", **China and Africa: Emerging Patterns in Globalization and Development**, ed. Julia C. Strauss ve Martha Saavedra, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, s. 143., akt. Taylor, **a.g.e.**, s.171.

⁷⁷ Taylor, **a.g.e.**, s.171.

⁷⁸ Wang ve Li, **a.g.e.**, s.191.

hakkı elde ettiği görülmektedir. Çin ilk deniz aşırı askeri üssünü Cibuti’de faaliyete geçirerek hem ticaret rotasını güvence altına alma imkanını hem de ‘büyük güç’ olarak Afrika kıtasında kalıcı bir askeri üs elde etmiştir.

Kısacası Çin’in Afrika’daki yatırımları aracılığıyla kıta devletleriyle ekonomik ve siyasi anlamda yakınlaşmayı, Orta Doğu petrolüne olan bağımlılığını azaltmayı ve deniz ticaret rotalarını güvence altına almayı amaçladığı söylenebilir.

2.2.5. Avrupa

Çin’in Avrupa’ya yönelik izlediği dış politikaya bakıldığında Asya, Orta Doğu ve Afrika’dan farklı olarak enerji ve güvenlik temelli bir dış politika değil de daha çok siyasi ve ekonomik temelli politikalar izlediği görülmektedir. Bunun nedeni olarak Avrupa’da Çin’in ihtiyacını karşılayabilecek miktarda enerji kaynağı bulunmaması ve bulunsa bile söz konusu enerji kaynaklarının Çin’e nakli sırasında diğer bölgelerden nakledilen enerji kaynakları gibi aynı sorunlara maruz kalacak olması ve Avrupa’nın Çin’e çok uzak olması gösterilebilir. Bu nedenle Çin’in Avrupa’da daha çok bu bölgenin gelişmiş ekonomilerinden teknoloji transferi, markalaşma gibi konulardan yararlandığı, Avrupa’nın gelişmekte olan bölgelerinden ise siyasi ve ekonomik olarak yararlandığı görülebilir. Çin Norveç tarafından yönetilen bir ada olan Svalbard üzerinde bir araştırma istasyonu kurduğu 2004 yılından bu yana bölgede bulunmaktadır ve ayrıca Çin yatırımları 2008 finansal çöküşünden sonra İzlanda’da hoş karşılanmıştır⁷⁹.

Hong Kong, Britanya Virgin Adaları ve Cayman Adaları hariç Çin Doğrudan Dış Yatırımlarının (ODI) popüler güzergahı özellikle Kuzey Amerika ve Avrupa gibi gelişmiş bölgelerdir⁸⁰. Çin ODI’lerinin bu bölgelere yoğunlaşmasının nedeni olarak Çin’in ihtiyaç duyduğu ileri teknolojilerin, marka edinme ve ‘going out’ stratejisi ile hedeflediği şirketlerin hisselerini satın alarak uluslararası pazarda söz hakkı edinme gibi hedeflerini buralardan gerçekleştirebilecek olması gösterilebilir. Avrupa kıtasında altyapıdaki Çin DYY dalgası, 2008 yılında Çin’e Eurobond satın alma ve Avrupa’nın bazı altyapı projelerine yatırım yapma fırsatı sunulduğu Euro-debt krizinin ortasında

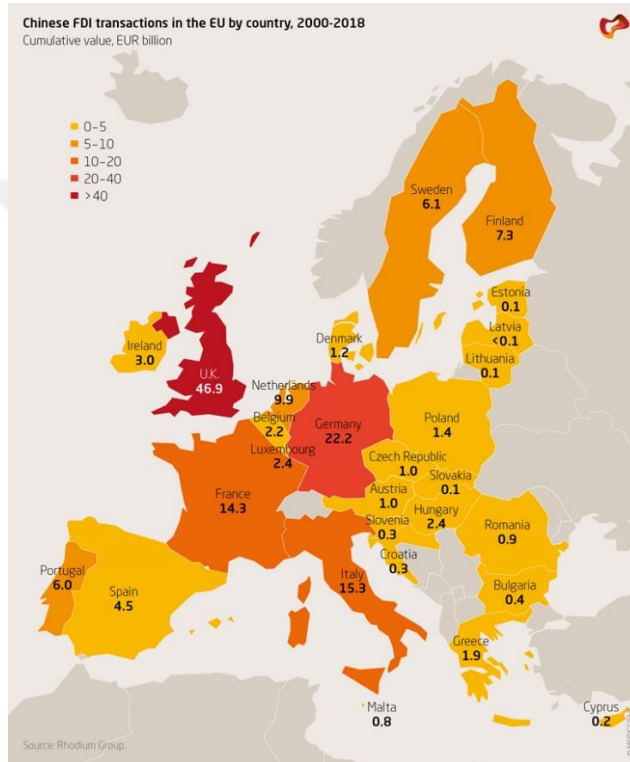
⁷⁹ Nicolas Groffman, “Why China-Russia Relations Are Warming up in The Arctic”, (Çevrimiçi) <https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2133039/why-china-russia-relations-are-warming-arctic>, 16 Ekim 2018.

⁸⁰ Wang ve Li, **a.g.e.**, s.177.

başlamıştır⁸¹. Kısacası 2008 mali krizinin Çin'in Avrupa'ya girişini hızlandırdığı ve Çin'in burada yaptığı yatırımlarla Avrupa'da kalıcı olmaya çalıştığı söylenebilir.

2010 ve 2016 yılları arasında Çin DYY'si Portekiz'de sıfırdan 5,7 milyar Euro'ya yani yaklaşık 6,6 milyar dolara yükselmiştir. Portekizli yöneticilere göre, 2010 mali krizinin zirve yaptığı sırada Lizbon hükümeti Avrupa Komisyonu, Avrupa

Harita 11: Çin'in 2000-2018 Yılları Arası AB Devletlerine Yatırımları (Milyar Euro)



Kaynak: Merics ve Rhodium Group⁸²

Merkez Bankası (ECB) ve IMF'nin devlet varlıklarını satma yönündeki baskıları altındayken Çin adım atmaya gönüllü tek devlettir. Çin'in 'going out' stratejisindeki satın alma politikasına örnek olarak Portekiz'de 2011 yılında kamuya ait ve enerji iletiminde tekel olan Redes Electricas Nacionais (REN) şirketinin sermayesinin %25'ini, devlete ait büyük bir işletme olan Çinli China State Grid'e satması gösterilebilir. Çin'in Portekiz'de elektrik, petrol, taşımacılık, finansal hizmetler, sigorta, sağlık, gayrimenkul, hastane hizmetleri ve medya gibi birçok farklı sektörde

⁸¹ Philippe Le Corre, "Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for The Belt and Road Initiative", **Rethinking the Silk Road China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations**, s. 162.

⁸² Thilo Hanemann, Mikko Huotari ve Agatha Kratz, "Chinese FDI in Europe: 2018 Trends and Impact of New Screening Policies", (Çevrimiçi) <https://merics.org/en/report/chinese-fdi-europe-2018-trends-and-impact-new-screening-policies>, 26 Haziran 2020.

yatırımlar yaptığı görülebilir⁸³. Bu sektörlerden sigorta, hastane hizmetleri ve medyanın Çin'in doğrudan Portekiz halkına ulaşabileceği sektörler olduğuna dikkat edilmelidir. Bu sektörler aracılığıyla Çin, Portekiz halkının gözündeki Çin imajını düzeltmeyi ve Çin'e yönelik olumlu algılar gelişmesini sağlamayı hedefliyor olabilir.

Bunların dışında Çin'in Avrupa kıtasında varlığını liman satın alımları yoluyla kalıcı kılmaya çalıştığı görülmektedir. Ekonomik İş birliği ve Kalkınma Örgütü'nün (OECD) bir çalışmasına göre Çinli şirketler Avrupa'da Yunanistan, İspanya ve Belçika dahil Avrupa'da 13 limandan hisseler almıştır ve bu limanlar Avrupa'nın ticari konteyner kapasitesinin %10'una karşılık gelmektedir⁸⁴. Çin'in bu liman satın alımlarının en büyük örneği Yunanistan'ın Pire Limanı'nı satın almasıdır.

Portekiz ve diğer birçok devlet gibi Yunanistan da 2006 yılında Pekin'in stratejik partneri olmuştur. 2004'te Atina'da 2008'de Pekin'de gerçekleşen olimpiyat oyunlarının geçen on yılda bu yakın ilişkilerin başlamasında önemli bir rol oynadığı düşünülmektedir. Çin-Yunan ilişkisini bir sonraki aşamaya taşıyanın ise Avrupa finansal krizi olduğu görülebilir. Antik Atina Limanıyla aynı yerde bulunan Pire Limanı, ticari bir liman olduğu gibi aynı zamanda Avrupa'nın en büyük yolcu limanlarından biridir ve yıllık yaklaşık 15 milyon yolcuya (güncel rakam 18 milyondan fazla) hizmet vermektedir⁸⁵.

Pire Limanı Çin'e Balkanlar ve Doğu Avrupa'ya erişimi kolaylaştırma imkânı sağlamıştır. Bu durum Çin'in pazar payını genişletme arayışıyla paralel olarak okunabilir. Ayrıca Çin, Batı Avrupa'ya göre ekonomik olarak daha az gelişmiş olan bu bölgeyle ekonomik ve siyasi ilişkilerini geliştirerek uluslararası arenada kendisini destekleyebilecek AB üyesi olan ve olmayan Avrupalı müttefikler kazanmıştır. Bu nedenle Pire Limanı'nın ekonomik olduğu kadar siyasi bir öneme de sahip olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

⁸³ Corre, "China's Rise as a Geoeconomic Influencer: Four European Case Studies", (Çevrimiçi)

⁸⁴ Joanna Kakissis, "Chinese Firms Now Hold Stakes in Over A Dozen European Ports", (Çevrimiçi) <https://www.npr.org/2018/10/09/642587456/chinese-firms-now-hold-stakes-in-over-a-dozen-european-ports>, 10 Ekim 2018.

⁸⁵ Corre, a.g.e., (Çevrimiçi)

Çin hükümeti aynı zamanda Pire, Belgrad ve Budapeşte arasında 2017’de tamamlanması beklenen yüksek hızlı tren projesini de finanse etmektedir⁸⁶. Çin’in finanse ettiği bu yüksek hızlı tren hattı sayesinde Pire Limanı’nın hinterlandı genişleyecektir. Ayrıca Çin, Süveyş Kanalı üzerinden Akdeniz’e ve oradan da Yunanistan kıyılarına ulaşan ticaret rotası aracılığıyla Balkanlar’a daha hızlı ulaşarak pazar payını koruma ve genişletme stratejisini gerçekleştirebilecektir.

Bununla birlikte Çin’in Avrupa özelinde Orta ve Doğu Avrupa devletlerinden siyasi çıkarları da olduğu söylenebilir. Muhtemelen bu nedenle Çin 2012 yılında Orta ve Doğu Avrupa devletlerine (CEEC) yönelik 16+1 platformunu kurmuş ve bölge devletleriyle yakın ilişkiler kurma arayışına girmiştir. 16+1 devletlerinden AB üyesi olanlar Estonya, Letonya, Litvanya, Polonya, Çekya, Slovakya, Macaristan, Slovenya, Hırvatistan, Romanya, Bulgaristan ve kuruluş döneminde davet edilen ve daveti sonradan kabul eden Yunanistan’dır. AB üyesi olmayanlar ise Sırbistan, Bosna Hersek, Arnavutluk, Karadağ ve Kuzey Makedonya’dır ve bunlara ek olarak platformun kurucusu Çin 16+1 devletlerine dahildir. Yunanistan’ın daveti kabul etmesiyle 16+1 platformu 17+1’e dönüşmüştür.

Matthieu Burnay, Kolja Raube ve Jan Wouters’ın Avrupa Parlamentosu için gerçekleştirdikleri bir çalışmaya göre Çin, Orta ve Doğu Avrupa’da yükselen bir aktördür. Çin’in Orta ve Doğu Avrupa’da yükselen bir aktör olmasının 3 nedeni olduğu söz konusu çalışmada gösterilmektedir. Bunlar ekonomik ilişkileri geliştirmek, hükümetler arası ve hükümetler üstü ilişkiler ve siyasi ilişkilerdir. Çin yatırımları ve bölgeyle olan ekonomik ilişkileri büyüme ve kalkınma için bir fırsat olarak görülebilir. Çin’in yükselen faaliyetleri AB’nin kendi pazar entegrasyon modelini tamamlayabilir veya buna meydan okuyabilir. Çin ve Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri arasındaki iş birliği, bir tür hükümetler arası iş birliği forumu olarak görülebilir. Siyasi ilişkilere bakıldığında Çin’in amacı ekonomik diplomasiye, kamu diplomasisi ve yumuşak diplomasiye, iş birliğini artırarak kendi amacı için destek kazanmak ve Çin’e yönelik politik algıyı kademeli olarak değiştirmektir⁸⁷. Çin’in kurduğu bu platform aracılığıyla

⁸⁶ Elizabeth Wishnick, “Russia and China Go Sailing”, (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-05-26/russia-and-china-go-sailing>, 10 Kasım 2018.

⁸⁷ Burnay, Raube ve Wouters, **a.g.e.**, s.9-10.

bölge ülkeleriyle siyasi ve ekonomik alanda yakın ilişkiler kurarak bölgedeki yumuşak gücünü artırmaya çalıştığı söylenebilir. Buradan hareketle 2012 ASEAN Zirvesindeki Kamboçya'nın tutumu ile birlikte değerlendirildiğinde Çin'in, AB üyesi olan ve AB'ye üye olma sürecinde bulunan devletlerle ekonomik ve siyasi ilişkilerini geliştirerek AB'nin kendisine yönelik olumsuz tavır takınmasının önüne geçmeyi amaçladığı söylenebilir.

Harita 12: 17+1 Platformuna Taraf Orta ve Doğu Avrupa Devletleri



“Mevcut ve potansiyel iş birliği girişimlerinden ve geleceğe dönük geliştirdiği projelerinden hareketle Çin'in bölge ülkeleriyle ilişkilerini ve akıllı güç uygulama kapasitesini her geçen gün arttırdığı anlaşılmaktadır. Bu yönüyle 16+1 platformu (Yunanistan'ın da katılımıyla 17+1 platformuna dönüşmüştür.) Çin'in 2000'li yıllarda hız kazanan küresel bir güç olma arayışıyla uyumlu ve onu tamamlayan bir girişim olarak dikkat çekmektedir.”⁸⁸. Bu açıdan Çin'in küresel güç olmak için gerekli siyasi desteği bölge devletlerine yumuşak güç uygulayarak elde etmeye çalıştığı söylenebilir.

17+1 platformu da KYG de Çin ve CEEC arasında bağlantının, iş birliğinin, ticaretin ve kültürel değişimin geliştirilmesini vurgulamaktadırlar. 17+1 ve KYG Çin'e, bir yandan ekonomi havucunu ve sözlerini kullanarak diğer yandan ise kültürel değişim ve üst düzey diplomatik diyalog temelinde yumuşak güç kazanması sayesinde Orta ve Doğu Avrupa'da ekonomik ve siyasi etkisini artırma imkânı vermektedir.

⁸⁸ Kaya, a.g.e., s.37.

Kazan-kazan retoriğinin arkasında Çin'in Orta ve Doğı Avrupa alanında ekonomik ve siyasi etkisini genişletme arayışı bulunmaktadır. Bu stratejinin iki yönlü olduğı görölmektedir. İlk olarak 16 Orta ve Doğı Avrupa Ülkesini ikna etmek için finansal havuçlar ve ekonomik vaatlerle tasarlanan, Çin ile iş birliğinin tetikleyeceği ekonomik beklentilerden oluşmakta ve Çin'in ekonomik devletçiliğine dayanmaktadır. İkinci olarak, kültürel etkinlikler ve bölgedeki ikili üst düzey diplomatik diyalog sayesinde elde edilen yumuşak güç üzerine kuruludur⁸⁹.

Bu platform sayesinde Çin'in bölge devletleri özelinde dünyaya bir anlamda kendisinin bir alternatif olduğunu göstermeye çalıştığı düşünülebilir. Çin'in, AB'nin Doğı Ortaklık (EaP) bölgesinde altyapı, taşımacılık ve enerjiye katkıları sayesinde EaP devletleri Çin'i hem Rusya hem de AB'ye önemli bir alternatif olarak görmektedirler⁹⁰. Ayrıca bölgede çoğı durumda, dış politika kararlarının yükselen bir Çin ekonomik varlığından etkilendiğine dair kanıtlar vardır ki bu durum hükümetlerin insan haklarından Güney Çin Denizi sorununa kadar pek çok konuda Pekin'le uyum içinde olmasını sağlamakta⁹¹ bu da Çin'in bölgede uyguladığı yumuşak gücünü artırma politikasının başarısını ortaya koymaktadır.

⁸⁹ Astrid Pepermans, "China's 16+1 and Belt and Road Initiative in Central and Eastern Europe: economic and political influence at a cheap price", **Journal of Contemporary Central and Eastern Europe**, 2018, s.2.

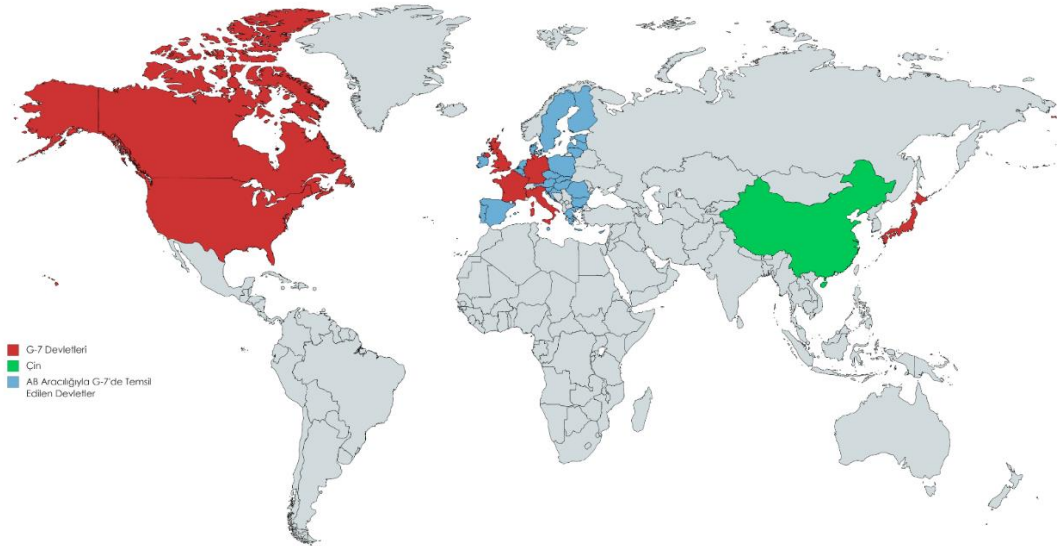
⁹⁰ Burnay, Raube ve Wouters, **a.g.e.**, s.10.

⁹¹ Corre, **a.g.e.**, (Çevrimiçi)

3.1. Kuşak ve Yol Girişimi ve Çin'in Değişen Dış Politikası

KYG, Çin dış politikasının içinde bulunduğu sorunlara yönelik bir çözüm aracı olarak değerlendirilebileceği gibi aynı zamanda Çin'in tıpkı enerji temininde uyguladığı 'kaynaklarını çeşitlendirerek tek bir devlet ya da bölgeye bağlı kalmamak' politikası gibi Çin'in en büyük ticaret ortaklarından biri olan Avrupa'ya ulaşmak için de aynı şekilde tek bir rotaya bağlı kalmayıp alternatif birçok rota aracılığıyla Avrupa'ya mal ve hizmet teminini güvence altına alma arayışı olarak da görülebilir. G-7 devletleri ve AB'nin Çin'in en büyük ticaret ortaklarından olmaları Çin'i bu arayışa iten temel nedenlerden biri olarak değerlendirilebilir. Harita 13'te de görülebileceği gibi Çin'in, en büyük ticaret ortaklarından olan Avrupa'ya kara sınırı yoktur. Çin'in Avrupa kıtasına erişebilmek için kullanacağı kara yolu ilk bakışta Rusya olarak gözükse de Çin'in tek bir devlete veya bölgeye bağlı kalmamak anlayışının Avrupa'ya ulaşacağı ticaret rotaları konusunda da etkili olduğu söylenebilir. Çin'in bu anlayışın da etkisiyle KYG ile birbirine alternatif kara ve deniz rotaları oluşturduğu görülmektedir.

Harita 13: G-7 Üyesi Devletler ve AB Devletleri



Bu rotalar Harita 2'de de görülebilen Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ve yakın zamanda ortaya atılan ve Çin'i Avrupa'yla birlikte Kanada üzerinden Amerika kıtasına da bağlama potansiyeli bulunan Kuzey Kutup İpek Yolu'dur.

Harita 14: Kuzey Kutbu Deniz Ulaşım Yolları



Kaynak: CSIS¹

Çin'in Kuzey Kutbundaki varlığının 2004 yılında Norveç'e ait Svalbard adasında bir araştırma istasyonu kurmasına dayandığı görülmektedir. Bunu takiben 2008 krizi sonrası İzlanda'nın da Çin yatırımlarının uğrak duraklarından biri olduğu söylenebilir. Ayrıca Çin'in "going out" stratejisi ile bu bölgede de satın alma faaliyetleriyle varlığını pekiştirerek kalıcı olduğu söylenebilir. Onurcan Ülker bu durumu Çin'in, Yamal LNG'den hisse alımında olduğu gibi satın alma faaliyetleriyle, bir süredir içinde bulunduğu ve 2008 kriziyle birlikte daha da artan üretim fazlası sorununu 'going out' stratejisini sermaye birikim modelinin merkezine oturtturarak uzun yıllar boyunca biriktirdiği sermayenin ihracı yoluyla aşmaya çalıştığı şeklinde yorumlamakta ve KYG'yi de Çin'in devasa ölçekte bir sermaye ihracını nasıl yönettiğini gösteren dikkat çekici bir örnek olarak ele almakta² yani KYG'yi Çin'in bir tür sermaye ihracını yönetme aracı olarak tanımlamaktadır. Ayrıca Çin'in Kuzey Kutup İpek Yolunda buz kırıcı gemiler kullanarak Avrupa'ya deniz yolu üzerinden ulaşabileceği en kısa rotayı sürekli kullanılabilir kılmaya çalıştığı ve Rusya ile bu konuda iş birliği içerisinde olduğu söylenebilir.

Bai Lianlei, KYG'yi tarif ederken iki gelişmiş terminal olan Avrupa ve Doğu Asya'nın bir dambıl şeklinde olduğunu ve Orta Asya ve Güney Kafkasya'nın bu iki

¹ Lawson W. Brigham, "Arctic Maritime Connections", (Çevrimiçi) <https://www.reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/arctic-maritime-connections/>, 13 Haziran 2020.

² Ülker, a.g.e., (Çevrimiçi)

terminal arasındaki ekonomik bağlantı bölgesi olduğunu³ belirtmektedir. Avrupa ve Doğu Asya'yı bu dambılın her iki ucundaki ağırlık olarak ele alırsak, KYG bu iki ağırlığı birbirine bağlayan ve bu dambılın dengede durması için zorunlu olan ara bağlantı noktası olarak ele alınabilir. Bu bağlantı noktasının güçlü olması söz konusu dambılın kullanılabilir olmasını sağlayacağı için bu benzetmenin son derece yerinde olduğu söylenebilir. Bu bağlantı noktaları yukarıda bahsedilen ekonomik koridorlar, 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu ve Kuzey Kutup İpek Yolu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Lianlei'nin tarifıyla söz konusu bu dambılın iki ağırlık merkezini birbirine güçlü bir şekilde bağlamak için hem Çin hem de diğer bazı devletler tarafından birçok proje ortaya atılmıştır. AB'nin ortaya attığı TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), Kazakistan tarafından ortaya atılan Nurlu Yol, ABD'nin Obama döneminde geliştirdiği İpek Yolu, Türkiye'nin Orta Koridor projesi, Hindistan'ın Uluslararası Kuzey-Güney Taşımacılık Koridoru projesi bu projeler arasında sayılabilir. Sayılan bu projelerin birbirinden farklı amaçları olsa da ortak özellikleri deniz taşımacılık rotalarına bir alternatif olarak demir yolu ve kara yolu taşımacılığı üzerinden geliştirilen projeler oldukları görülmektedir. Devletlerin bu projelere diğer amaçlarının yanı sıra kendi çıkarlarını korumak, etki alanlarını genişletmek ve/veya içinde bulundukları dış politika sorunlarını çözmek için dahil olduklarını söylemek yanlış olmayacaktır. "1993'te Brüksel'de yapılan ve TRACECA'nın temellerinin atıldığı "Brüksel Konferansı"na TRACECA üyesi 8 ülke ile Rusya, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, İran, Çin, Pakistan katılmıştır."⁴ Bu konferansa Çin'in katılmasının nedenleri arasında Avrupa pazarına erişimini kolaylaştırmak, Orta Asya'daki çıkarlarını korumak ve bölgeye yönelik AB devletleri, Türkiye ve İran gibi diğer devletlerin etki alanını sınırlandırmaya çalışmak gösterilebilir.

Aoyama'ya göre KYG şimdiye kadarki dış politika başarılarını ve derslerini içeren ve yeni fikirler eklenen bir dış politikadır. Doğu ve batı bölgeleri arasındaki ekonomik eşitsizliği ortadan kaldırarak ve yerli üretime geçerek tekdüze bir ulus devlet alanı yaratmanın yanı sıra KYG, Çin'in uluslararası toplumdaki etkisinin artırılması

³ Lianlei, **a.g.e.**, s.33.

⁴ Adem Üzümcü ve Sıdıka Akdeniz, "Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi", **AVRASYA ETÜDLERİ**, C:45, No:1, 2014, s.183.

da dahil olmak üzere Çin'in içinde bulunduğu bütün sorunlara bir tedavi olarak görülmektedir. Bu nedenle KYG'ye yönelik çok yüksek beklentiler vardır⁵.

Literatürde KYG, II. Dünya Savaşı sonrası ABD'nin Avrupa kıtasını kalkındırmak amacıyla uyguladığı Marshall yardımlarına benzetilmektedir ancak bu benzetmedeki temel sorun Marshall yardımlarının finansmanını ABD'nin tek başına üstlenmiş olması, Çin'in ise KYG'nin finansmanını var olan ve/veya KYG'ye finansman sağlanması amacıyla kurulan ulusal ve uluslararası finansal kuruluşlar aracılığıyla sağlamasıdır. Bu durum, Marshall yardımları ve KYG arasındaki esas fark olarak ele alınabilir.

Birçok analist KYG'yi Çin'in Marshall Planı olarak değerlendirmekte ve Çin'in bu tarz girişimleri Asya'da etkisini artırmak için kullanacağını belirtmektedir. Açıkçası KYG ile Marshall Planı uygulayıcı ülkenin sermayesini, teknolojisini ve kapasitesini bunlara acil şekilde ihtiyaç duyanlara ihraç etme amacı etrafında ortaklaşmaktadırlar. Buna rağmen iki plan arasında kayda değer farklılıklar bulunduğu söylenebilir. Bunlardan ilki KYG'nin arkasında yatan temel motivasyondur. Çin, diğer ülkelerin gelişimine yardım ederek kendisi ve partnerleri arasında bir kazan-kazan durumuna erişmeyi hedeflemektedir. Çin'in KYG'si dünyanın bütün ülkelerine açıkken Marshall Planı komünist olmayan ülkelere yönelik bir plandı. İkinci esas fark ise KYG'nin Marshall Planı'ndan daha fazla zorlukla karşı karşıya olmasıdır. ABD'nin 2. Dünya Savaşı sonrası küresel hegemon olması Marshall Planı'nı Avrupa'da çok fazla direnişle karşılaşmadan uygulamaya geçirebilmesini sağlamıştır. Çin ise bugün yükselen ve gelişmekte olan bir güç olup geleneksel güvenlik, siyasi, sosyal ve ekonomik zorluklarla karşılaşmaktadır. Üçüncü temel farksa KYG Marshall Planı'ndan daha ihtirastıdır. KYG tüm dünyayı kapsamaktadır ve bu durum KYG'nin Marshall Planı'ndan daha büyük bir küresel etkiye sahip olmasına neden olabilir⁶.

Bu farklar KYG'nin Marshall Planı'ndan farklılıklarının ortaya konması açısından oldukça önemlidir. Ayrıca KYG'nin 2017 yılında Çin'in en yüksek siyasi mekanizması olan ÇKP'nin anayasasına girerek ve 13. Beş Yıllık Kalkınma Planında öncelik olarak tanımlanarak, bir proje olmanın ötesinde ülkenin dış politika önceliği

⁵ Aoyama, **a.g.e.**, s.9

⁶ Chen Dingding, "China's 'Marshall Plan' Is Much More", (Çevrimiçi) <https://www.thediplomat.com/2014/11/chinas-marshall-plan-is-much-more/> 5 Ekim 2018.

olarak göze çarpması⁷ KYG'yi Marshall yardımlarından ayıran önemli farklardan biridir.

KYG'yi Marshall yardımlarından ayıran bir diğer fark Marshall yardımlarının 2. Dünya Savaşı sonrası Avrupa'ya yönelik yardımlar olması, Avrupa özelinde komünizmin Avrupa'da yayılmasını önlemeye yardım edebilecek kapitalist devletlere yönelik olması; KYG'nin ise kıta, devlet, siyasi ideoloji farkı gözetmeden girişime katılmak isteyen herkese açık olması gösterilebilir. KYG Çin için sadece bölgesel bir strateji değil aynı zamanda küresel de bir stratejidir⁸. Ayrıca Marshall yardımları bir ekonomik yardım olarak değerlendirilirken KYG Çinli liderlerin her fırsatta değindiği gibi ekonomik iş birliği temelinde ilerleyen karşılıklı çıkara dayalı bir proje olarak gözükmektedir. Bunun dışında Marshall yardımları hedef ülkelerin 2. Dünya Savaşı sonrası çökmüş ekonomilerini toparlamak için gerçekleştirilen bir yardımdı ve bu toparlanma gerçekleşikten sonra yardımın sonlandırılması öngörülüyordu. Yani Marshall yardımları sınırlı bir zaman dilimine sahipti ancak aksine KYG'nin, Marshall yardımları gibi sınırlı bir zaman dilimine -en azından şimdilik- sahip olmadığı söylenebilir. Bu nedenle KYG'ye uzun soluklu bir proje demek yanlış olmayacaktır.

Marshall yardımları ile KYG arasındaki bir diğer fark ise Marshall yardımlarının amacı ABD öncülüğünde kurulan uluslararası sistemi korumak ve devamını sağlamakken KYG'nin amacı, var olan uluslararası düzene bir alternatif oluşturmak ve bu alternatif uluslararası düzende son söz söyleme hakkını Çin'e sağlamak olarak değerlendirilebilir.

Marshall yardımları ve KYG arasındaki farklar bunlarla sınırlı değildir. Marshall yardımlarını ABD kendi başına uygulamaya koyduğu için diğer devletlerle uyumsuzluk ve/veya anlaşmazlık durumunun ortaya çıkmaması, Marshall yardımlarına yönelik uluslararası bir mahkemenin kurulması gereğini doğurmamıştır. Ancak KYG'nin Marshall yardımlarının aksine çok taraflı ve uluslararası iş birliğine dayalı bir mekanizma olmasının da muhtemel etkisiyle Çin, KYG'ye yönelik yargı organları kurma gereği duymuştur⁹. KYG ülkelerinin birçoğunun gelişmekte olan

⁷ Karabel, **a.g.e.**, (Çevrimiçi)

⁸ Aoyama, **a.g.e.**, s.7

⁹ Detaylı bilgi için bkz. Jonathan E. Hillman ve Matthew P. Goodman, "All Rise? Belt and Road Court is in Session", (Çevrimiçi) <https://www.csis.org/analysis/all-rise-belt-and-road-court-session>, 6 Eylül 2018.

lkeler olduğu göz önüne alınırsa, bunlar gibi bağımsız sorun çözme mekanizmalarının kurulması gelişmekte olan ülkelerin küresel ekonomiye entegrasyonuna da yardımcı olabilir¹⁰. Bu yargı organları, KYG’yi diğer devletlerin benzer girişimlerinden ayıran bir özellik olarak değerlendirilebilir. Ayrıca Çin bu mahkemeler aracılığıyla dünya kamuoyundaki imajını olumlu yönde geliştirme imkanı elde edebilir.

Batılı devletlerin bir ülkeye yatırım ve/veya ekonomik yardım yaparken demokrasi, insan hakları gibi ön koşullar sunması ve Afrika ve Orta Asya’daki istikrarsız bölgelere yatırım yapmaktan çekinmeleri; Çin’in ise n şartının Tayvan sorununa yönelik olması ve ülkelerin iç işlerine karışmama prensibi ile istikrarsız bölgelerde de yatırım yapmaktan çekinmemesi KYG’nin Batılı muadillerden bir diğer farkı olarak göze çarpmaktadır. Tüm bu nedenler bir arada düşünüldüğünde KYG’yi Marshall yardımlarının bir benzeri olarak görmek anlamını yitirmektedir.

Çinli liderler ülkenin ekonomik büyümesinin geleceğinin, dünya ile daha derin entegrasyon gerektireceğinin farkındadırlar¹¹. Muhtemelen bu farkındalığın da etkisiyle “going out” stratejisi geliştirilmiş ve ülkenin ekonomik büyümesinin geleceği garanti altına alınmak istenmiştir. Ayrıca Hillman’ın tabiriyle KYG’nin bir karşılıklı anlaşmalar denizi olması¹² dünya ile derinlemesine entegrasyonun sağlanması konusunun ne kadar ciddiye alındığının bir göstergesi olarak değerlendirilebilir.

Çin “going out” stratejisini hayata geçirdikten sonra dış dünyadan düzenli olarak ekonomik fayda elde etmeye başlamıştır. KYG’nin bu stratejiyi daha da güçlendirmesi muhtemeldir. Son zamanlarda Çin’in ekonomik büyüme oranındaki yavaşlamanın ihracata dayalı büyüme modelini değişime zorladığı söylenebilir. 2002 yılında KP’nin 16. Ulusal Kongresi’nde kabul edilen “going out” stratejisi ile Çin’in dışarıdan sermaye ve teknoloji ediniminden, ülke dışına giderek ekonomik aktiviteler gerçekleştirmeye evrildiği sylenebilir¹³.

¹⁰ Guiguo Wang, “The Belt and Road Initiative in Quest for a Dispute Resolution Mechanism”, **Asia Pacific Law Review**, C:25, No:1, 2017, s.11.

¹¹ Heath, **a.g.e.**, s.13.

¹² Jonathan E. Hillman, “A ‘China Model?’ Beijing’s Promotion of Alternative Global Norms and Standards”, (evrimii) <https://www.csis.org/analysis/china-model-beijings-promotion-alternative-global-norms-and-standards>, 16 Mayıs 2020.

¹³ Yoshikawa, **a.g.e.**, s.79.

“Kitlesele bir emek aristokrasisine sahip olmayan Çin, bu açıdan mevcut egemen emperyalist blokta yer alan ülkelerden kesin biçimde ayrılıyor. Oysa ülke içindeki sınıf temelli kitle hareketlerinin sistem-karşıtı bir yönelime girmesini yalnızca zor aygıtıyla değil, rıza yoluyla da engelleyerek cephe gerisini sağlama almak, şayet iddia edildiği gibi dört başı mamur emperyalist bir odak olduysa ya da olacaksa, Çin açısından zorunlu bir ihtiyaç. Bir başka deyişle kapitalist-emperyalist dünya sisteminin merkezine oturmayı hedefleyen bir Çin’in, küresel Kuzey’de olduğu gibi az çok kitlesele bir emek aristokrasisi yaratması ya da ÇKP önderliğinin deyişlele bir tür ‘orta halli refah toplumu’ (xiăokāng shèhuì) kurması gerekiyor.”¹⁴

Ülker’in çalışmasından alınan bu paragraf aslında KYG’nin tam olarak neyi amaçladığını da göstermektedir. Onurcan Ülker’in değindiği ülke içindeki sınıf temelli kitle hareketlerinin sistem karşıtı bir hâl almasının önlenmesi KYG’nin esas hedefleri arasında sayılabilir. KYG’nin Çin mallarına olan talebi artırarak Çin’in ekonomik büyümesinin devamlılığını sağlamayı, Sincan sorununu çok taraflılaştırarak ülkedeki diğer azınlıkların da ilham alabileceği bir ayrılıkçı hareketin önüne geçmeyi, ülkenin düşük gelir grubuna ev sahipliği yapan batı kesiminin ekonomik kalkınmasını hızlandırarak bu bölgelerde ÇKP yönetimine karşı bir huzursuzluğun ortaya çıkması önlemeyi hedeflediği göz önüne alındığında tüm bu amaçların gerçekleşmesi halinde Çin toplumunun rıza yoluyla parti rejiminin devamlılığını desteklemesi beklenebilir. Ayrıca ‘going out’ stratejisi ve bu stratejinin geliştirilmiş bir hali olan KYG ile Çinli firmaların yurtdışına açılması, Çin’in liman alımları, yetersiz altyapıların geliştirilerek üretim maliyetlerinin azaltılması ve böylelikle Çinli firmaların rekabetçiliğinin de artması gibi nedenler yeni bir sermaye birikim modeline geçişi hızlandırarak Çin içinde kitlesele bir emek aristokrasisinin ortaya çıkmasına neden olabilir. Bu da Ülker’in de belirttiği gibi Çin’in orta halli bir refah toplumu olmasının önünü açarak uzun vadede ÇKP yönetiminin egemenliğinin devam etmesini sağlayabilir.

KYG, Çin’in 2000’lerde uyguladığı “going out” stratejisinin bir devamı olarak düşünülebilir. KYG ile “going out” stratejisinin daha da güçlenmesinin beklenmesi, 1990’larda Jiang Zemin tarafından hayata geçirilen Avrasya Demir Yolu Projesi, KYG’nin ilanından çok daha önce hayata geçirilen enerji nakil boru hatlarının KYG’ye de dahil edilmesi, KYG’nin en önemli ayağı olarak görülen ÇPEK’nın başlangıç noktası olan Gwadar Limanı’na yönelik yatırımların 2013’ten çok daha

¹⁴ Ülker, a.g.e., (Çevrimiçi)

öncelerde gündeme gelmesi gibi durumlar, KYG'nin aslında Çin'in dış politikada benimsediği stratejileri altında barındıran bir şemsiye olarak ele alınmasına neden olabilir. Dolayısıyla KYG'nin çok çeşitli politika önerilerini bir araya getiren mevcut siyasi-ekonomik çıkarlar için resmi bir açıklama sağladığı iddia edilebilir¹⁵. Bu konuda International Crisis Group da Avrupa ve Orta Asya'ya yönelik yayınladığı bir raporunda KYG'nin temel olarak ayrı, mevcut projeler ve yatırımlar ile yeni girişimler için bir şemsiye görevi gördüğü¹⁶ tespitinde bulunmuştur. Michael Kovrig de bu konuda KYG'nin dış politika ve yerel kalkınma için tasarlanmış çok amaçlı bir şemsiye olduğunu¹⁷ belirtmiştir.

Bir şemsiye kavram olarak ele alınabilecek olan KYG'nin geçmişte ve günümüzde Çin tarafından izlenen dış politika stratejilerini içinde barındırdığı görülmektedir. KYG'yi ilk bölümde değinilen sorunların çözümüne yönelik geliştirilen bir dış politika aracı olarak tanımlamak daha önce uygulanan stratejilerin bütüncül bir bileşimi olması nedeniyle sağlıklı bir değerlendirme olabilir. Çin'in KYG ile hem iç hem de dış sorunlarını her sorun için farklı strateji izlemek yerine KYG aracılığıyla tek çatı altında çözmeye çalıştığı söylenebilir. Şüphesiz ki burada yeni olan Çin'in sorunlarını *çok taraflılaştırarak* herhangi bir ülkenin kendisine yönelik bir dış müdahale gerçekleştirmesi ihtimalinin önüne geçmeye çalışmasıdır.

Çin'in sorunlarını çok taraflılaştırmasından kasıt şu şekilde açıklanabilir: Çin günümüzde dünyanın üretim üssü konumundadır ve bu durum bilindiği gibi küreselleşmeyle birlikte birçok uluslararası firmanın üretim faaliyetlerinin tamamını veya büyük bir kısmını Çin'e kaydırmasından kaynaklanmaktadır. Söz konusu bu firmalar Çin'deki düşük üretim maliyetleri nedeniyle üretimlerini buraya kaydırmıştır. Binlerce uluslararası ve çok uluslu firmanın Çin'de üretim gerçekleştirmesi ve üretilen bu malların dünyanın dört bir yanına ağırlıklı olarak deniz yollarıyla taşınması, taşınan bu malların büyük çoğunluğunun Malakka Boğazı'ndan geçmesi tıpkı Çin'in Malakka Boğazı'nın kendisine karşı ablukaya alınması korkusunda olduğu gibi bu firmalar için

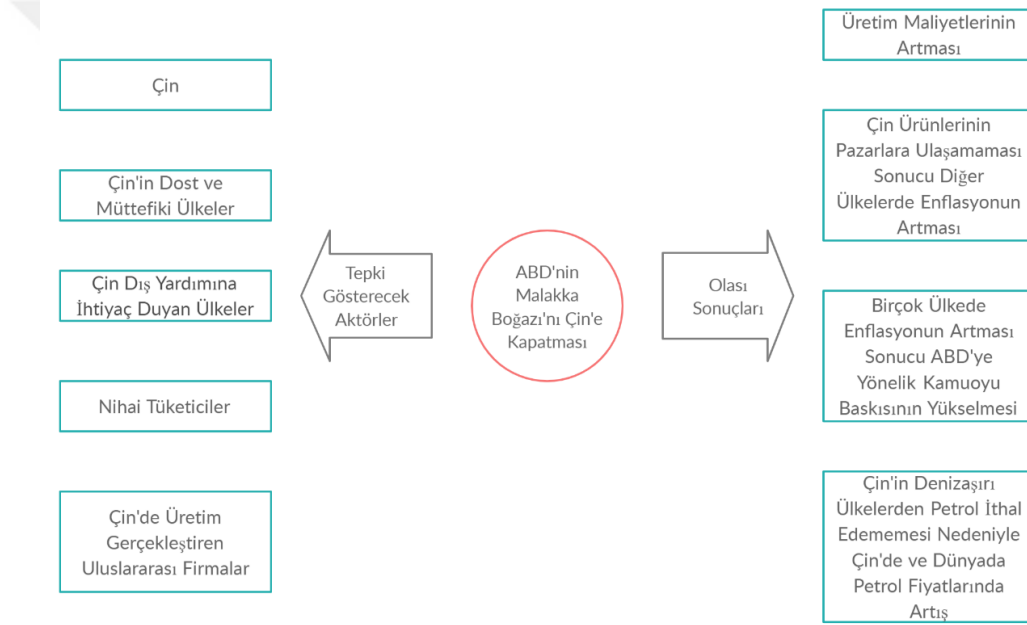
¹⁵ Ploberger, **a.g.e.**, s.289.

¹⁶ International Crisis Group, "Central Asia's Silk Road Rivalries", (Çevrimiçi) <https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries>, 9 Eylül 2018.

¹⁷ Michael Kovrig, "The Twist and Turns along China's Belt and Road", (Çevrimiçi) <https://www.crisisgroup.org/asia/north-east-asia/china/twists-and-turns-along-chinas-belt-and-road>, 9 Eylül 2018.

de potansiyel bir tehdit olarak ele alınabilir. Bu nedenle örneğin ABD tarafından Malakka Boğazı'nın Çin'den gelen gemilere kapatılmasına sadece Çin değil Avrupa'nın, Amerika'nın ve diğer birçok ülkenin uluslararası ve çok uluslu firmaları, aynı zamanda bu ürünlerin nihai tüketicisi olan dünyanın birçok yerinden insanlar muhtemelen tepki gösterecektir. Uzun vadede bu ürünlerin Çin dışından temini, ucuz Çin mallarının ülkelerin pazarlarında bulunamamasından dolayı o ülkelerin enflasyonun artmasına neden olabilir ki böyle bir durumda birçok devletin abluka uygulayan ABD'ye tepki göstermesi beklenebilir.

Tablo 6: Malakka Boğazı'nın Çin'e Kapatılmasına Tepki Gösterebilecekler ve Olası Sonuçları



Bu konuya bir başka örnek olarak enerji temininin güvenliği gösterilebilir. Eğer bir ülke Çin'in enerji teminini engellemeyi başarırsa bu duruma yine sadece Çin değil Çin'de üretim yapan uluslararası ve çok uluslu şirketler, Çin ekonomisinin yardımına muhtaç olan devletler, Çin'den ara malı ithal ederek nihai ürün üreten gelişmiş sanayiye sahip ülkelerin de tepki göstermesi beklenebilir. Bunlar Çin'in sorunlarını çok taraflılaştırmasına örnek olarak gösterilebilir. Bu nedenle KYG'nin ilanı aslında Çin'in çok taraflılaştırma stratejisinin de bir ilanı olarak görülebilir.

KYG'nin ilanı sonrası Çin'in, uygulamaya koyduğu neredeyse tüm uluslararası projelerde artık sadece kendisini değil başka devletleri de dahil ettiği görülmektedir. KYG projelerinin uluslararası bir finans kuruluşu tarafından fonlanması amacıyla Çin öncülüğünde kurulan AIIB de bu çok taraflılaştırma stratejisinin bir parçası olarak ele

alınabilir. ABD ve Japonya hariç birçok devletin kuruluşunda yer aldığı AIIB'nin amacı KYG projelerini uluslararası bir finans kuruluşu aracılığıyla finanse etmek ve bu sayede KYG'nin sadece Çin'in bir girişimiymiş gibi algılanmasının önüne geçmek olarak değerlendirilebilir. Bir diğer amaç ise KYG projelerinin finansmanını var olan uluslararası finansal kuruluşlara alternatif olabilecek bir kuruluş aracılığıyla yapmak ve bu kuruluşun dünyaca kabulünü sağlayarak girişimden AIIB'ye üye devletlerin de çıkarlarının olmasını sağlamaktır. Bu sayede KYG'ye yönelik ABD'nin karşı tavır alması sorununu çok taraflılaştırarak ABD'nin girişimi baltalayıcı davranışlarının önüne geçmek AIIB'nin kuruluşunun bir diğer amacı olarak değerlendirilebilir.

Çin'in uluslararası düzene yeni bir alternatif oluşturma arayışı, Çin dış politikasındaki esaslı değişimin temel çıkış noktası olarak ele alınabilir. Bu değişim Çin'in bölgelere yönelik politikalarına da yansdığı söylenebilir. Aoyama KYG'nin Çin'in önceki dış politikasından iki şekilde farklılaştığını belirtmiştir.

Bu farklardan ilki coğrafi kapsamın genişlemesidir. Çin'in Asya'ya yönelik uyguladığı dış politika ile bağlantılı olan Batı Kalkındırma Projesi başlayalı yaklaşık 20 yıl olmuş ancak doğu ve batı Çin arasındaki eşitsizlikte kayda değer bir azalış yaşanmamıştır. Bunun bir nedeni bölgedeki etnik sorunlardan dolayı Çin'in batısını dış dünyaya açmanın zorluklarıydı ve bu nedenle Çin, Orta Asya ülkeleriyle karşılıklı bütünleyici ekonomik ilişkilerini güçlendirememiştir. Buradan çıkarılan derse dayanarak KYG Çin'in ekonomik etki alanını sadece Orta Asya'ya değil daha da batıya Avrupa ve Arap uluslarına genişletmeye çalışmaktadır. İkinci fark ise KYG doğuyu ve batıyı dışa açma çabalarını eş zamanlı olarak içermektedir. KYG aracılığıyla Çin hükümeti ekonomileri geride kalan Çin'in Kuzeydoğu, Orta ve Batı bölgelerinin ekonomilerini canlandırmayı ummaktadır ancak Çin Batı Kalkındırma Projesinin aksine, doğu bölgesini dış dünyaya daha da fazla açmaya çalışmaktadır¹⁸.

KYG'nin, Çin'in kapsayıcı kalkınma planı ve dış politika stratejisi haline gelmesi¹⁹ Çin dış politikasındaki değişimin ortaya konması açısından son derece önemlidir. Zhu Liqun Çin dış politikasındaki söz konusu bu değişimi, eski dünya düzenini ortadan kaldırarak yeni bir dünya düzeni inşa etmekten vazgeçilerek Çin dış

¹⁸ Aoyama, **a.g.e.**, s.8-9

¹⁹ Shaofeng Chen, "Regional Responses to China's Maritime Silk Road Initiative in Southeast Asia", **Journal of Contemporary China**, C:27, No:111, 2018, s.344.

politikasının Çin’de sağlıklı bir toplumun inşasına hizmet etmeye dönüşmesi olarak ele almış ve bu yurt içi hedefin, Çin’in barışçıl ve istikrarlı bir uluslararası çevre, uyumlu ve dostane komşuluk, eşit ve karşılıklı iş birliği ve nesnel ve dostane kamuoyu için çabalamak amacıyla Çin’in diplomatik amaçlarının birkaçının tanımlanmasına yardımcı olduğunu savunmuştur²⁰. Şüphesiz ki KYG ile bu hedefler gerçekleştirilebileceği gibi aynı zamanda alternatif bir uluslararası düzen yaratma çabalarına da devam edilebilir. Bu nedenle Çin dış politikasının odak noktasının alternatif bir uluslararası düzen yaratmaktan Çin’de sağlıklı bir toplumun inşasına dönüştüğünü söylemek yanlış değil ancak eksik olabilir.

Çin’in alternatif bir uluslararası düzen yaratma çabası, üretim fazlası sorunu ve mevcut hegemoniye yönelik rahatsızlıkları göz önüne alındığında KYG’yi uluslararası politik ekonomi perspektifinden inceleyen yazarların çalışmalarına değinmek yerinde olacaktır.

Çin’in alternatif bir uluslararası düzen yaratma çabası KYG’yi uluslararası politik ekonomi perspektifinden ele alan yazarların da gözünden kaçmamıştır. Li Xing BRICS, KYG, İpek Yolu ve AIIB’nin, sistemin artık ABD öncülüğündeki ikinci dünya savaşı sonrası anlaşmalarla yönetilmediği, değişen dünya düzeninin büyüyen bir fenomenini simgeleyen uluslararası ilişkiler ve uluslararası politik ekonomi sözlüğünün bir parçası olduğunu belirtmiştir. Ayrıca Xing Çin’in yükselişini, yükselen bir gücün nihayetinde mevcut hegemon tarafından tanımlanan ve belirlenen kural ve kurumlardan hoşnutsuz olacağı hegemonik bir geçişin tekrarı olarak görmektedir. Xing’e göre bunun sonucunda Çin’in üretimi ve dışa dönük sermaye genişlemesi, kaçınılmaz olarak küresel ilişki modellerinin jeopolitik ve jeoekonomik statükosuna meydan okuyacaktır²¹.

KYG’ye uluslararası politik ekonomi perspektifinden bakan bir diğer yazar olan Usman W. Chohan ise KYG’yi küresel ekonomik ağırlık merkezi (global economic center of gravity) kavramıyla açıklamaya çalışmıştır. Küresel ekonomik ağırlık merkezi, dünya genelindeki ekonomik ürünün matematiksel bir uzaysal

²⁰ Zhu Liquan, “The Domestic Sources of China’s Foreign Policy and Diplomacy”, **China’s New Diplomacy Tactical or Fundamental Change?**, s.112.

²¹ Li Xing, “China’s Pursuit of the One Belt One Road Initiative: A New World Order with Chinese Characteristics?”, **Mapping China’s ‘One Belt One Road’ Initiative**, ed. Li Xing, İsviçre, Palgrave Macmillan, 2019, s.4-5.

projeksiyonudur. Chohan'a göre KYG söz konusu bu küresel ekonomik ağırlık merkezinin MS 1 ile MS 1000 yılları arasındaki başlangıç noktasına geri gelmesi için kullanılabilecek bir araçtır. Chohan KYG'nin küresel ekonomik ağırlık merkezini, batıdan doğuya doğru yani orijinal konumuna veya yakınlarına çekebileceğini ve KYG'nin taşımacılık, kamu hizmetleri, altyapı ve enerji gibi çarpan etkileri olan hareketsiz yatırım potansiyelini ortaya çıkararak küresel ekonomik ağırlık merkezinin geçişini hızlandırdığını savunmakta ayrıca KYG'yi, hem bir uyarıcı program hem de bir fazla geri dönüşüm mekanizması şeklinde hareket ederek küresel ekonomik ağırlık merkezinin tersine çevrilmesinin arkasındaki itici güç olarak ele almaktadır²².

Chohan'ın KYG'ye yönelik bu yaklaşımının benzeri Li Xing'in çalışmasında da görülebilmektedir. Xing Pekin'in KYG'yi ekonomik kazanç, artan sınır güvenliği ve barış için büyük bir potansiyel olarak görürken Çin'in batı bölgelerini, gelecekteki ekonomik ağırlık merkezi olarak konumlandığını ve KYG'nin en büyük hedefinin küresel ekonomiyi, yaklaşan yeni dünya düzeninin baskın oyuncularından biri olarak Çin ile yeniden konumlandırmak olduğunu belirtmektedir²³.

KYG'yi küresel ekonomik ağırlık merkezi kavramı üzerinden inceleyen yazarların çalışmalarında Çin'in iç ve dış sorunlarının çözümü için KYG'yi bir araç olarak kullanma amacı göze çarpmaktadır. Bunlar arasında yeni bir alternatif uluslararası düzen yaratma arayışı, Çin'in doğusu ve batısı arasındaki ekonomik gelişmişlik farkı sorunu, Çin'in batısındaki devletlerde altyapı ihtiyacının karşılanması sayesinde hem bu ülkelerin ekonomik kalkınmalarını hızlandırıp kendi ekonomik büyümesini sürdürerek parti rejiminin devamlılığının sağlanması hem de bu ülkelerin Sincan sorununa Çin aleyhine dahil olmalarının önüne geçmeye çalışması sayılabilir.

Çin'in alternatif bir uluslararası düzen yaratma çabaları, KYG'yi Gramsci'nin hegemonya kavramı üzerinden inceleyen yazarların da dikkatini çekmiştir. KYG'yi Çin'in genel olarak dünyada özellikle Asya'da bir hegemon ülke olma çabası olarak yorumlayan Marthen Napang ve ekibi, tarihi İpek Yolu'nu canlandırmanın Avrasya kıtasını tüm iç denizleri ve bozkır dağlarıyla yönetilebilir ve fethedilebilir hale

²² Usman W. Chohan, "The Political Economy of OBOR and the Global Economic Center of Gravity", **The Belt and Road Initiative Law, Economics, and Politics**, ed. Julien Chaisse ve Jędrzej Górski, Hollanda, 2018, s.59-82.

²³ Xing, **a.g.e.**, s.6.

getirmekle ilgili olduğunu savunmaktadırlar²⁴. Çin'in hegemon ülke olma çabaları AIIB'nin kuruluşu ve KYG ile birlikte alternatif bir uluslararası düzen yaratarak bu yeni düzenin kural koyucusu olma arayışında da görülebilir.

Ancak burada dikkat edilmesi gereken bir husus bulunmaktadır. Avrasya'nın Napang'ın deyişiyle daha yönetilebilir bir hale getirilmesi Çin açısından bölgeyi kimin yöneteceğine dair bir soruna neden olabilir. Bu sorun üzerinden Çin dünyanın diğer güçleriyle ekonomik, siyasi veya askeri alanda bir güç yarışının içine girebilir. Böylesine bir güç yarışı Çin için bazı avantajlar sağlayabileceği gibi dezavantajlar da sağlayabilir. Eğer ki Çin ortaya çıkabilecek olan bu güç yarışından galip gelebilirse hegemonyasını pekiştirerek Avrasya'da belki de tek söz sahibi ülke konumuna gelebilir. Ancak Çin bu güç yarışından galip gelemese kendisine yönelik yeni bir tehdit unsuru ortaya çıkabilir. Bu yeni tehdit unsuru Çin'in birçok açıdan büyük sorunlarla yüzleşmesine neden olabilir. Bu sorunlar arasında enerji temini sorunu, ekonomik büyümenin yavaşlaması nedeniyle parti rejiminin devamlılığına yönelik ortaya çıkabilecek sorunlar ve Avrasya'yı yöneten gücün Sincan sorununa doğrudan müdahil olması sayılabilir. Ayrıca, bölgeyi kontrol eden gücün ABD olması durumunda Çin'in içinde bulunduğu kuşatılmışlık hissinden tek çıkış noktası olarak gördüğü Orta Asya bölgesinin kontrolünün ABD'ye geçmesi ve ABD'nin Çin'i kuşatmasının tamamlanması anlamına gelebilir. Ortaya çıkan bu yeni tehdit nedeniyle Çin daha da agresifleşebilir. Bu durum Çin'in uluslararası imajını zedeleyebilir. Bu nedenle Çin özellikle Orta Asya bölgesinde hegemonyasını artırmaya çalışırken halkla ilişkilere ayrıca önem vermelidir.

KYG'yi Çin'in halkla ilişkiler kampanyası olarak ele alan Katya Lopatko, Çin hükümetinin kötü şöhretli şeffaflık eksikliğinin girişimin muhatabı olan diğer ülkelerin KYG'nin arkasındaki gerçek amaçları tahmin etmelerine neden olduğunu ve Çin'in KYG'yi kullanarak küresel imajını yeni bir hegemonya modeli haline getirmeyi umduğunu belirtmektedir. KYG'nin Çin için jeopolitik ve ekonomik faydalarının yanı sıra Çin'in küresel yumuşak güç arayışında da hayati bir rol oynadığının altını çizen Lopatko Çin'in küresel statüsünü güçlendirmek için ahlaki etkinin önemini kabul

²⁴ Marthen Napang, Siti Nurhasanah ve Syaiful Rohman, "One Belt One Road (OBOR) and The Increase of China's Global Influence", **PEOPLE: International Journal of Social Sciences**, C:5, No:2, 2019, s.54-56.

ettiğini, bu amaçla örneğin Orta Asya'da ulaşım altyapısı oluşturma'nın yanı sıra Konfüçyüs Enstitüleri üzerinden Kazak öğrencilere Çince veya Çin ile ilgili konularda eğitim almaları için hibe sağlayarak bölgede etkisini artırmaya çalıştığını vurgulamaktadır²⁵.

Hillman'a göre bir marka²⁶, Financial Times'a göreyse Çin karakteristiği ile küreselleşme²⁷ olan KYG'nin amacı Chen'e göre Çin'in küresel ekonomi ile entegrasyonunu ticaret, yatırım, altyapı inşaatı, bağlantı ve diğer kalkınma projeleri aracılığıyla geliştirmektir²⁸. Bu sayede dünya ekonomisinin kılcal damarlarına nüfuz etmeyi de amaçlayan Çin'in, ileride ABD ile yaşanabilecek bir mücadelede kendisini koruma altına almaya çabaladığı görülebilir. Çin KYG sayesinde bir anlamda ABD ile gelecekte girişebileceği mücadelenin oyun alanını genişleterek bu mücadeleden en az zararı almaya çalışıyor gibi gözükmektedir.

Sahakyan'a göre Pekin dünyada bağımsız bir siyasi-ekonomik kutup olmaya çalışmaktadır. Bu çaba Çin'in bölgesel bir güçten, kendi güvenliğini güçlendirebileceği ve ekonomik kalkınmasını canlandırabileceği fırsatlar sunacak olan küresel jeopolitik bir güce dönüşmeye çalışacağı anlamına gelmektedir. Çin dünyada bir siyasi-ekonomik kutup olmadan önce kendi iç sosyoekonomik problemlerini çözmelidir²⁹.

Sahakyan'ın Çin'e dair bu analizi KYG'nin ortaya çıkış nedenlerine de ışık tutmaktadır. Aoyama'nın KYG'yi Çin'in tüm sorunlarına bir tedavi olarak görüldüğünü belirtmesi ve Sahakyan'ın tespitleri KYG'nin Çin dış politikası için ne denli önemli olduğunu ortaya koymaktadır. KYG, Sahakyan'ın vurguladığı sosyoekonomik sorunların çözümü için geliştirilmiş bir dış politika aracı ve stratejisi olarak düşünülürse, Çin'in tüm bu sorunlarını çözdükten sonra kendi liderliğinde yeni bir kutup yaratmaya çalışacağını düşünmek yanlış olmayacaktır. Sivia'ya göre Çin'in

²⁵ Katya Lopatko, "One Belt, One Road: China's Ambitious PR Campaign", (Çevrimiçi) <https://www.glimpsefromtheglobe.com/regions/asia-and-the-pacific/one-belt-one-road-chinas-ambitious-pr-campaign/>, 10 Ekim 2020.

²⁶ Jonathan E. Hillman, "China's Belt and Road Is Full of Holes", (Çevrimiçi) <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-full-holes>, 6 Eylül 2018.

²⁷ Financial Times, "Belt and Road is Globalisation with Chinese Characteristics" (Çevrimiçi)

²⁸ Huiping Chen, **a.g.e.**, s.179.

²⁹ Mher D. Sahakyan, "The Security Dimension of China's Belt and Road Initiative", (Çevrimiçi) <https://www.asiaglobalonline.hku.hk/the-security-dimension-of-chinas-belt-and-road-initiative>, 28 Kasım 2019.

birlikte yükselme vizyonu, sermaye yetersizliği problemiyle karşı karşıya olan gelişmekte olan devletler için büyük vaatler sunmaktadır³⁰. Çin KYG üzerinden gelişmekte olan bu devletlerin yaşadıkları sıkıntıları çözmeye ve böylece kendisine yönelik siyasi desteği artırarak ileride kendi liderliğinde ortaya çıkabilecek olan yeni bir kutbun temellerini sağlamlaştırmaya çalıştığı söylenebilir. Çin'in KYG aracılığıyla yaptığı yatırımlar ve diğer devletlere sağladığı destekler sayesinde yumuşak gücünü de artırmakta olduğu gözlemlenebilir. Örneğin Pakistan hükümeti, ÇPEK projelerinden sorumlu bakanı Çin'in daha çok beğeneceği biriyle değiştirmiştir³¹. Çin'in isteği ve yönlendirmesi olmadan gerçekleştirilen bu değişim, Çin'in KYG ile Pakistan üzerinde elde ettiği yumuşak güce bir örnek olarak gösterilebilir. KYG ile değişen Çin dış politikasını, dünyanın farklı bölgeleri üzerinden incelemek bahse konu bu değişimin daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır çünkü Çin her bölgede birbirine benzer ve birbirinden farklı politikalar uygulamaya başlamıştır. Bu nedenle KYG Orta Asya, Güneydoğu Asya, Orta Doğu, Afrika ve Avrupa şeklinde 5 farklı bölge üzerinden incelenecektir.

3.1.1. Orta Asya

3.1.1.1. Orta Asya'da Kuşak ve Yol Girişimi

Orta Asya'nın Çin için önemine bakıldığında, ilk bölümde Çin'in iç ve dış sorunları olarak değinilen sorunların birçoğuna Orta Asya'nın çözüm getirme potansiyeli olduğu görülebilir. Bu sorunlar arasında Sincan sorunu, enerji temini ve enerji güvenliği sorunu, üretim fazlası sorunu, kuşatılmışlık hissi ve yeni pazarlara ulaşma/pazar payını artırma sorunları sayılabilir. Orta Asya; Sincan bölgesinde yaşayan Uygur Türkleriyle akraba topluluklara ev sahipliği yapması, zengin petrol ve doğal gaz kaynaklarına sahip olması, altyapı inşa faaliyetleri için çelik, beton vb. kaynaklara ihtiyaç duyması ve bu kaynakların Çin'de üretim fazlası olması, Çin'in en büyük pazarı olan Avrupa'ya erişimi için Malakka Boğazı'na alternatif bir rota

³⁰ Muhammad Adil Sivia, "Shanghai Cooperation Organization, Belt and Road Initiative and CPEC", (Çevrimiçi) <https://www.eurasiareview.com/30062017-shanghai-cooperation-organization-belt-and-road-initiative-and-cpec-oped/>, 03 Ekim 2018.

³¹ Farhan Bokhari ve Adnan Aamir, "Pakistan Seeks Iran, Saudi Help for Belt and Road Projects", (Çevrimiçi) <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Pakistan-seeks-Iran-Saudi-help-for-Belt-and-Road-projects>, 28 Kasım 2019.

oluşturma potansiyeli ve bölgenin zenginlik ve refahının artmasıyla birlikte genişleyecek olan pazarında Çin'in kendi payını artırması en azından mevcut payını koruması noktalarında Çin için büyük önem taşıyan bir bölge olarak ele alınabilir.

Harita 15: Çin'in Orta Asya Devletleri ile İlişkileri (2015)



Kaynak: Rand³²

“Bu çerçevede, BKBY Girişimi'nin en önemli hedef coğrafyalarından birisi olan Orta Asya'da, Çin'in yaptığı altyapı, istihdam ve yaratıcı yatırımlar ile bölge ülkelerinin refahının artması, ticaretin öncelenmesi ve istikrarsızlığın kaynaklandığı nedenlerin ortadan kaldırılarak etnik ve dini radikalleşmenin ve bölge ülkeleri arasında çatışmaların önüne geçilmesi hedeflenmektedir. Bu sadece Çin'in çevre coğrafyası ile ilgili bir durum değildir. Aynı zamanda sınır komşularının kalkınması ve gelişmesi, Çin'in batı bölgelerindeki etnik, dini ve kültürel farklılığın yoğun olduğu bölgelerin de kalkınması ve bölgede istikrarın artması anlamına gelmektedir.”³³

Burada Çin dış politikasının amaçlarından ikisi görülebilir. Bunlardan ilki Sincan bölgesinin istikrarını sağlayarak ülkenin bölünmesini engellemek ve dolayısıyla parti rejiminin devamını sağlamak, ikincisi ise Sincan sorununu çok taraflılaştırarak bu soruna yönelik dış müdahaleyi engellemektir. KYG ile Orta Asya ve Çin arasındaki ticaret hacminin genişlemesi, bölge ülkelerinin ekonomik anlamda kalkınması ve bu kalkınmanın Sincan bölgesine de yansarak bölgenin refahının yükselmesi beklenmektedir. KYG sayesinde ekonomik kalkınmasını gerçekleştiren Orta Asya devletlerinin, bölgede bir istikrarsızlık kaynağı istememeleri beklenebilir

³² Scobell, v.d., **a.g.e.**, s.91.

³³ Alperen, **a.g.e.**, s.19.

ve bu nedenle Sincan sorununu sadece Çin'in iç sorunu olarak değil kendi sorunları olarak da görebilirler. Bu da şüphesiz ki Orta Asya devletlerinin Sincan'daki ayrılıkçı hareketlere karşı tavır almalarına ve destek veriyorlarsa da artık destek vermemelerine neden olacaktır. Yani Çin KYG ile Sincan sorununu Orta Asya'da çok taraflılaştırmıştır denilebilir. Bu da KYG ile Çin'in bölge politikalarındaki değişiminin bir işareti olarak yorumlanabilir.

Avrasya'da ekonomik entegrasyonun önündeki en büyük engellerden biri olarak fiziksel bağlantının yeterli olmaması gösterilmektedir. Kara yolları, demir yolları ve boru hatları gibi ulaşım ve taşımacılık altyapısı ya eksiktir ya da kalite açısından önemli dezavantajları vardır. Bu dezavantajın üstesinden gelmek için geçen on yıl boyunca sayısız proje başlatılmıştır ve Libman'a göre en hırslı girişimlerden biri Ekim 2013'te Çin'in öncülük ettiği KYG'dir³⁴.

KYG'nin en önemli jeoekonomik etkisinin bağlanabilirlik ile ilgili olduğunu belirten Amitendu Palit, eskiden farklı bölgesel bağlantı modlarının genellikle birbirinden ayrı olarak görüldüğünü, örneğin kara bağlantısının deniz taşımacılığı kapasitesi dikkate alınmadan sadece sürülebilir yolların ve çok şeritli otoyolların merceğinden görüldüğünü belirtmektedir. Bu durum, Asya bölgesi genelinde ve özellikle Güney ve Orta Asya'nın kara ile çevrili ülkelerinde odak noktası esas olarak kara temelli bağlantılar üzerine olmasının nedenini açıklamaktadır³⁵.

Güney ve Orta Asya'daki bu durumun KYG ile değişmeye başladığı söylenebilir. Herhangi bir açık denize sınırı olmayan Orta Asya devletlerinin KYG'nin demir yolları ve kara yolları aracılığıyla limanlara ulaşma ve böylece karayla çevrili olma sorunundan kurtulma imkanı elde ettikleri görülebilir. Bu gelişme Orta Asya devletlerinin dış ticaret hacimlerini olumlu yönde etkileyecektir. Çin'in buradaki beklentisi dış ticaret hacimlerinin artmasıyla ekonomik kalkınmalarını hızlandıran

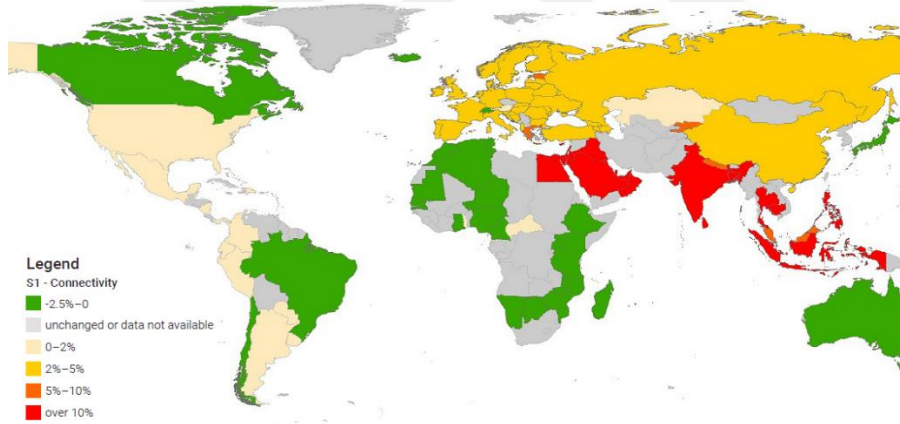
³⁴ Libman, "Linking the Silk Road Economic Belt and the Eurasian Economic Union: Mission Impossible?", s.42.

³⁵ Amitendu Palit, "The BRI and The Asian Region Impacts and Responses", (Çevrimiçi) <https://theasiadialogue.com/2020/02/26/the-bri-and-the-asian-region-impacts-and-responses/>, 10 Ekim 2020.

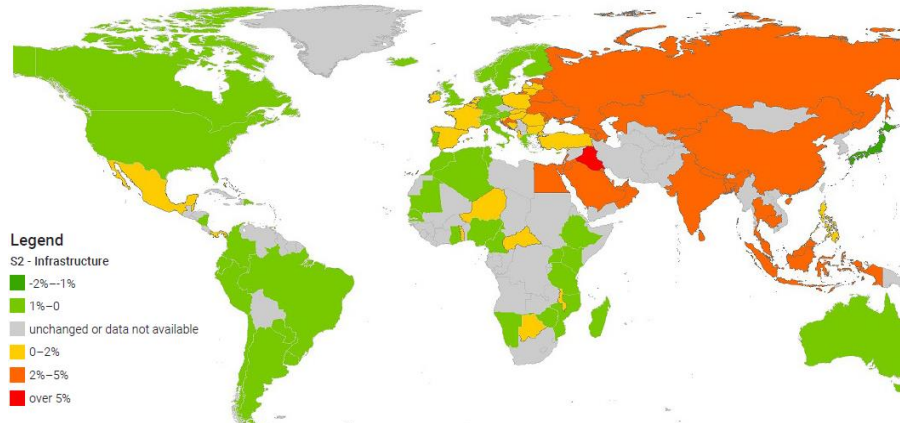
Orta Asya devletlerinin, Çin ile olan ticaret hacimlerini de artırması ve böylelikle Çin'in ekonomik büyümesinin sürdürülmesinin sağlanması şeklinde olabilir.

Hui Lu, Charlene Rohr, Marco Hafner ve Anna Knack KYG'nin kapsadığı alanlarda, fiziksel bağlantı (connectivity) ve altyapıların geliştirilmesinin KYG ülkelerinin ihracatlarına nasıl etkisi olacağını dair bir çalışma gerçekleştirerek taşımacılık bağlantılarının geliştirilmesi, taşımacılık altyapısının geliştirilmesi ve her ikisinin birden geliştirilmesi durumlarında ülkelerin ihracatının ne oranda değişiklik göstereceğine dair 3 senaryoyu incelemişlerdir. Bu 3 senaryoya göre de Çin'in toplam ihracatı %2 ile %5 arasında olumlu yönde artış göstermektedir. Ayrıca yine her üç durumda da Sincan bölgesinin komşusu olan Kırgızistan ve Kazakistan'ın toplam

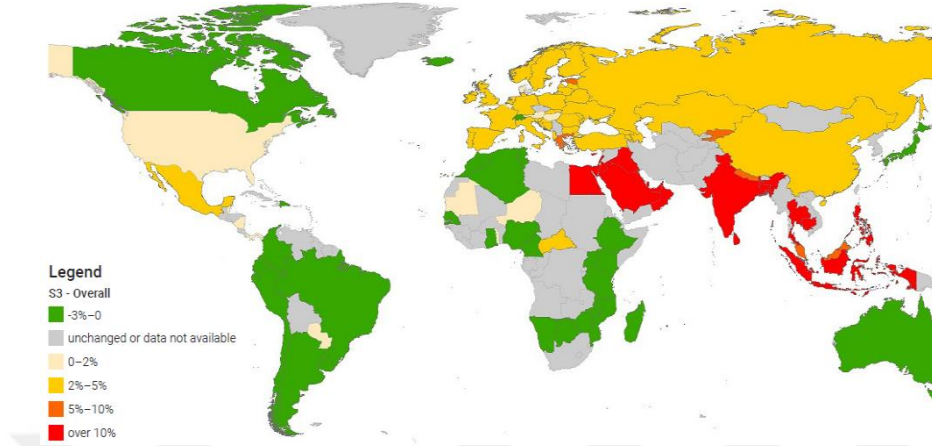
Harita 16: Geliştirilmiş Ulaşım Bağlantısının Ülkelerin Toplam İhracatına Etkisi



Harita 17: Geliştirilmiş Ulaştırma Altyapısının Ülkelerin Toplam İhracatına Etkisi



Harita 18: Geliştirilmiş Ulaşım Bağlantısının ve Altyapısının Ülkelerin Toplam İhracatına Etkisi



ihracatlarında olumlu yönde artış görülmektedir. Bu durum Sincan'ın sınır komşusu olan ülkelerin ekonomik kalkınmasının hızlanması ve şüphesiz ki bu sayede Sincan bölgesinde istikrar sağlanması anlamına gelmektedir³⁶.

Harita 16, Harita 17 ve Harita 18'den de görülebileceği gibi Çin'in batısında bulunan ülkeler KYG ile ekonomik kalkınmalarını hızlandırabilir. Bunun gerçekleşebilmesi için Hui Lu ve çalışma arkadaşlarının da değindiği gibi bu bölgede ulaşım bağlantılarının ve altyapının geliştirilmesi gerekmektedir. Bu da Chohan'ın savunduğu KYG'nin taşımacılık, kamu hizmetleri ve altyapı projeleri gibi yatırımların küresel ekonomik ağırlık merkezinin doğuya geçişini hızlandırdığını doğrular niteliktedir. Söz konusu küresel ekonomik ağırlık merkezi MS 1 ile MS 1000 yılları arasında Orta Asya bölgesinde iken sanayi devrimi ve coğrafi keşiflerin getirdiği gelişmelerle birlikte bu merkez daha batıya, Avrupa'ya kaymıştır. Chohan nezdinde uluslararası politik ekonomi yazarlarının savunusuna göreyse KYG bu merkezi tekrar eski yerine yani Asya'ya kaydıracaktır. Bu durumun Çin'in ekonomik büyümesini sürdürme arayışı ile uyum içinde olduğu hatta Çin'in KYG ile bunu amaçladığı dahi söylenebilir. Öyle ki küresel ekonomik ağırlık merkezinin tekrar Asya kıtasına kaymasının Çin için bazı avantajlar yaratması beklenebilir. Bu avantajlar arasında Çin'in bu büyüyen ekonomik pazara büyük oranda hakim olması, lojistik maliyetlerin azalması sayesinde Çinli firmaların gelirlerinin ve rekabetçiliğinin artması, Orta Asya ülkelerinde artan yumuşak gücünün de etkisiyle diğer ülkelere zorluklar çıkarabilme

³⁶ Hui Lu, vd. **China Belt and Road Initiative**, California, Rand Corporation, 2018, 38-41.

imkanının artması ve bunlar içinde belki de en önemlisi ABD ve müttefikleri tarafından kontrol edilen deniz ticaret rotalarına mahkum kalmayarak buradaki kırılganlıktan kurtulma imkanı sayılabilir.

Tolga Demiryol KYG'yi Çin'in kalkınmayı bölgeler arası ölçekte dışsallaştırarak sermaye birikiminin dahili sorunlarını yönetme girişimi olarak tanımlamaktadır. KYG'yi kapitalist genişlemenin tarihsel örneklerinden ayıran özelliğinin KYG'nin bağlantıya yaptığı vurgu olduğunu belirten Demiryol ayrıca Çin'in KYG ile sadece aşırı kapasitesini geliştirmekte olan ülkelere ihraç etmeyi değil, bunun yerine, bölgeler arası değer zincirlerini çoğaltıp kontrol ederek pazarları ve üreticileri birbirine bağlamayı ve böylece dış ekonomik alanı yeniden düzenlemeyi amaçladığını da belirtmektedir³⁷.

Çin'in dış ekonomik alanı yeniden düzenlemesi ağırlıklı olarak Chohan'ın değindiği gibi altyapı projelerinden ve AIIB gibi uluslararası finansal kuruluşların oluşturulması şeklinde gerçekleşmesi beklenebilir. Bu durumu Çin'in alternatif bir uluslararası düzen yaratma arayışının ekonomik ayağı olarak değerlendirmek mümkündür. Böylece Çin, kural koyucu bir pozisyona gelerek yeniden düzenlediği bu ekonomik alandan elde ettiği gücün de etkisiyle mevcut hegemonu meydan okuyabilir.

Çin'in KYG ile Orta Asya devletlerinin ekonomik kalkınmalarını hedeflerken aynı zamanda kendi dış sorunlarına da çözüm bulmaya çalıştığı düşünülebilir. Enerji teminini güvence altına almak için boru hatları, dış ticaretinin Malakka Boğazı'nın kendisine kapatılmasıyla sekteye uğramaması için kara ve demir yolları inşa etmeye başladığı görülmektedir. Bunların yapımını sadece kendisinin üstlenmemesi, Çin'in Orta Asya devletlerini girişime dahil ederek KYG'yi uluslararasılaştırmaya yönelik çabaları olarak değerlendirilebilir. Çin'in girişimin çok taraflılaşmasını sağlayarak girişimi engelleyici müdahalelerin daha başlangıçta önüne geçmeyi hedeflediği savunulabilir. Ayrıca Malakka Boğazı kendisine kapatılmasa bile yakın zamanda Süveyş Kanalı'nın maksimum kapasitesine erişecek olması probleminin Çin'in dış ticaretini sekteye uğratması beklenebilir. Dış ticaretin sekteye uğramasının Çin'in

³⁷ Tolga Demiryol, "Political Economy of Connectivity: China's Belt and Road Initiative", **RAIS**, Haziran 2019, s.169.

ekonomik kalkınması üzerinde yavaşlatıcı bir etkiye sahip olması ve bu durumun refah kaybına neden olması beklenebilir. Bunların gerçekleşmesi halinde Çin halkının, parti rejimini sorgulamaya başlaması kaçınılmazdır. Bu nedenle Çin'in, bu sorunların ortaya çıkmasını engellemek için KYG'yi geliştirdiği söylenebilir.

H. McKinley Conway jeoekonomiyi yüksek ekonomik kalkınma ile daha iyi bir yaşam kalitesini sağlamak için yatırım stratejileriyle belirli coğrafi birimlerin araçlarını ve kaynaklarını birleştiren bir bilim olarak³⁸ tanımlamıştır. Conway'in bu tanımından yola çıkarak KYG'nin jeopolitik bir boyutu olduğu gibi jeoekonomik bir boyutu olduğu da söylenebilir. Bilindiği gibi Çin net enerji ithalatçısı bir ülke konumundadır. Ekonomik büyümenin sürdürülebilmesi için enerji temininin sürekliliğinin sağlanmasının oldukça gerekli olması Çin'in birinci bölümde değinilen enerji sorununu KYG üzerinden gidererek ekonomik büyümesini sürdürmesini ve bu sayede ülkesindeki refah artışını devam ettirmeyi hedeflemesi oldukça muhtemeldir. Enerji temini sorununun çözülmesi ekonomik büyümenin yavaşlaması riskinin önüne geçecek bu da hem ülkedeki yaşam kalitesi artışının devam etmesi hem de ÇKP yönetiminin sorgulanmaması anlamına gelecektir. Bunun sağlanması için Çin'in KYG aracılığıyla yatırımlarını enerji sektörüne yönlendirmesi ve böylelikle coğrafi birimlerle kaynaklarını birleştirerek ekonomik büyümesini sürdürmesi beklenebilir ki hali hazırda Çin yatırımlarının enerji sektörüne yoğunlaştığı da görülmektedir. Enerji sektörüne yönelik bu yatırımların sadece Orta Asya'da değil Orta Doğu ve Afrika'da da yoğunlaşması, KYG'nin jeoekonomik yönünü ortaya koymaktadır. Bu nedenlerden dolayı KYG'nin jeoekonomik bir boyutunun olmadığını savunmak yanlış olacaktır.

Çin'in Özbekistan büyükelçisi Sun Lijie KYG'yi ikili kültürel alışverişi derinleştirmek ve Orta Asya'nın bölgeselleşmesini yönlendirmek için temel bir mekanizma olarak tanımlamıştır³⁹. Lijie'nin bu tanımı Çin'in KYG ile değişen bölgesel politikalarını ortaya koyması açısından iyi bir örnek olarak ele alınabilir. Ayrıca bu tanım, KYG'yi Marksist perspektiften ele alan Peter Cai'nin, Pekin'in

³⁸ H. Mckinley Conway, **Geo-Economics: The New Science**, Norcross, Conway Data Inc., 1994, s.56. akt. Timuçin Kodaman, "Jeoekonomik Hayaller: Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi'nin Orta Asya'da Algısı", **İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi**, C:5, No:5, 2016, s.1254.

³⁹ Jeffrey Reeves, "China's Silk Road Economic Belt Initiative: Network and Influence Formation in Central Asia", **Journal of Contemporary China**, C:27, No:112, 2018, s.502-515.

KYG'yi teknoloji ve mühendislik standartlarını ihraç etmek için kullanma arzusunda olduğuna⁴⁰ yönelik tespitiyle paralel okunabilir. Çin'in KYG'yi Orta Asya'nın bölgeselleşmesi için bir mekanizma olarak tanımlaması Orta Asya'da globalleşme için bir tür tek tipleşmeye ve standartlaşmaya olan ihtiyaçtan ortaya çıkmış olabilir. Çin'in KYG ile bölgeye standartlar ihraç etmeye başlaması, Çin'i var olan uluslararası standartlara uyan değil yeni standartlar belirleyen yani bir tür kural koyucu pozisyonuna sokabilir. Bu durum Çin'in var olana alternatif oluşturması ve küresel siyasette liderliğe hazırlanmasının ayak sesleri olarak değerlendirilebilir.

Çalışmasında uluslararası hukuku Antonio Gramsci'nin hegemonya teorisinden yola çıkarak hegemonik ideoloji ve uygulama için bir araç olarak değerlendiren Ian Yuying Liu, gerçekleştirdiği analizde uluslararası hukuk ideolojisinin iki şekilde işlev gördüğünü bunlardan ilkinin ikincil devletlerin ulus ötesi elitini yatay olarak toplumsallaştıran bir hegemonya bileşeni ve ikincisinin ideolojik çatışmanın tezahür ettiği bir alan olduğunu belirtmiştir. Uluslararası hukuk normlarının hegemonik süreçlere hukuki meşruiyet sağladığını, kurallarının hegemonun başlangıçta ekonomik bakımdan ancak kademeli olarak siyasi ve kültürel hakimiyetteki liderlik uygulamasından doğduğunu belirten Liu ayrıca ABD'nin Çin'in karşı hegemonya kurmasını zorlaştıran bir dünya sistemi inşa ettiğini, Çin'in Pekin kozmolojisini başarılı bir şekilde uygulamasından çok ekonomik çekirdek olarak ABD'yi geçmesinin daha olası olduğunu belirtmiştir⁴¹.

Burada dikkat edilmesi gereken nokta Liu'nun da altını çizdiği gibi ABD'nin Çin'in, ki bu sadece Çin değil başka devletler için de geçerli olabilir, karşı hegemonya kurmasını zorlaştıran bir sistem inşa etmiş olmasıdır. ABD içinde bulunduğumuz uluslararası sistemin IMF, DB, NATO ve BM gibi hemen hemen bütün önemli uluslararası kurumların kuruluşunda yer almıştır ve neredeyse hepsinde söz sahibi ülke konumundadır. Bu nedenle uluslararası sistemin günümüzde kural koyucusu ABD'dir demek yanlış olmayacaktır çünkü bu kurumların işlevlerini yerine getirmeleri tamamen olmasa da çok büyük ölçüde ABD'nin kararlarına bağlıdır. Uluslararası

⁴⁰ Peter Cai, "Understanding China's Belt and Road Initiative", (Çevrimiçi) <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>, 10 Ekim 2020.

⁴¹ Ian Yuying Liu, "The Chinese Dream, Neoliberalism, and International Legal Ideology", **The Chinese Journal of Global Governance**, No:4, 2018, s.81-90.

hukuku mevcut sistemin devamının sağlanması için bir araç olarak kullanabilen ABD'nin hegemonyasına Çin'in karşı hegemonya kurabilmesi bu nedenlerle oldukça zordur denilebilir. Çin muhtemelen bu yüzden var olan kurumlara alternatif kurumlar yaratmaktadır. Ulus ötesi kurumların, neoliberalizmi ulusal sınırların ötesine kopyalamak için ikincil ekonomik ve düzenleyici politikaları uyumlaştırmasındaki⁴² rolü Çin'in oluşturmaya çalıştığı bu alternatif kurumlarda ön plana çıkabilir. Çin bu sayede hem neoliberal politikaların yardımıyla ekonomik büyümesini sürdürme imkanı elde ederken hem de uluslararası hukuku karşı hegemonya kurmak için bir araç olarak kullanma imkanına kavuşabilir. Böylelikle başta ekonomik bakımdan kurduğu hakimiyetin alanını geliştirirken sonrasında da KYG'nin de etkin rolüyle kültürel ve siyasi hegemonyasını pekiştirerek ABD hegemonyasına meydan okuyabilir.

Çin dış politikasını küresel yönetim ve hegemonya kavramları üzerinden inceleyen Bo Peng Çin'in güçlerin nüfuz ve güç kazanmaya çalıştığı yavaş ve gizli bir çatışma olan durum savaşı (war of position) yoluyla bir karşı hegemonya kurma stratejisi benimsediğini belirtmektedir. Peng bunun Çin'in bir dizi yeni fikir, kurum ve bölgesel/küresel kamusal mallara katkıda bulunarak küresel yönetişimin gelişimine liderlik etme ve şekillendirme konusundaki büyük istekliliğinin bir yansıması olarak görülebileceğini ve Çin'in bunu yaparak eski tarihsel bloğa yani Batı hakimiyetindeki küresel yönetim bloğuna kıyasla yerleşik ve yükselen güçlerin birlikte şekillendirdiği yeni bir tarihsel bloğun oluşturulmasında daha proaktif bir rol oynamaya başladığını da belirtmiştir. Bu nedenle Çin'in küresel yönetimdeki rolü sistem savunucusundan sistem yeniden şekillendiricisine doğru bir geçiş yaşamaktadır⁴³.

Peng'in bu bulguları Çin'in mevcut uluslararası sistemin, ABD'nin kendisine karşı bir hegemonya geliştirilememesi için tasarlandığına olan inancıyla birlikte incelendiğinde Çin'in neden alternatif bir uluslararası düzen yaratmaya çalıştığı daha net anlaşılabilir. Bu yeni düzen sayesinde Çin ABD'ye karşı bir hegemonya kurma şansı elde edebilir ve KYG ile AIIB'nin de bu amaçla kullanılacağı düşünülebilir. Bu düşünce Napang ve ekibinin KYG'nin Çin tarafından bölgede ve dünyada hegemon

⁴² A.e., s.95.

⁴³ Bo Peng, "China, Global Governance, and Hegemony: Neo-Gramscian Perspective in the World Order", *JCIR*, C:6, No:1, 2018, s.66-67.

ülke olma amacını güçlendirmek için kullanıldığına⁴⁴ yönelik bulgularıyla da uyum içerisindedir.

Aoyama'ya göre KYG'nin ilanı ile Çin'in güneyinin ve doğusunun stratejik alanlar haline gelmesi, Çin'in Asya'ya yönelik dış politikasında değişimler görülmesine neden olmuştur⁴⁵. Orta Asya'daki Çin'e yönelik olumsuz algının kırılması için Çin, KYG'nin ilanından önce dahi bölgede yumuşak gücünü artırmak amacıyla Konfüçyüs enstitülerini yaygınlaştırmış, bölge ülkelerinin öğrencilerinin Çin'de eğitim görmesini kolaylaştırmıştır. KYG ile ise bunlara ek olarak bölgenin ekonomik kalkınmasını hızlandırıp bölgenin refah seviyesini yükselterek yumuşak gücünü artırmayı ve bölgede kendisine yönelik olumsuz algıyı kırmayı amaçladığı görülebilir. Bunlara ek olarak Çin, insanların gözündeki olumsuz Çin algısını kırarak hegemonyasını geliştirmek amacıyla halkla ilişkiler konusunda bazı reklam kampanyaları da başlatmıştır.

Bu kampanyalara örnek olarak China Daily gazetesinin internette 'yatma zamanı hikayeleri' kampanyası örnek gösterilebilir. Buna göre China Daily gazetesinde çalışan Amerikalı bir görevli küçük kızını uyutmak için KYG'yi anlatmaktadır. Bir diğer örnek ise KYG partner ülkelerinin çoğundan ukulele oynayan çocukların yer aldığı videodur. Videoda çocuklar -Çince iyilik anlamına gelen 'hao' ifadesine gönderme yaparak- 'The Belt and Road is How' söylerken gösteriliyor ve çocuklar KYG'nin refah dolu bir dünyayı paylaşmamızı nasıl sağlayacağını anlatıyor⁴⁶.

Buradan hareketle Çin'in insanlar üzerinde olumlu bir algı yaratmak için yeni nesilleri hedef kitle olarak seçtiği söylenebilir. Yeni nesillerin hedef kitle olarak seçilmesinin bir nedeni olarak insanlarda Çin'e yönelik bir olumsuz algı olması gösterilebilir. Bu nedenle KYG'nin Çin'in imajını yenilemeye çalıştığı bir girişim

⁴⁴ Napang, Nurhasanah ve Rohman, **a.g.e.**, s.66.

⁴⁵ Aoyama, **a.g.e.**, s.10

⁴⁶ Jane Golley ve Adam Ingle, "The Belt and Road Initiative: How to Win Friends and Influence People", **China Story Yearbook 2017: Prosperity**, ed. Jane Golley ve Linda Jaivin, Canberra, ANU Press, 2018, s.47.

olarak ele alınması ve böylelikle hegemonyasını geliştirmeye çalıştığını savunmak yerinde bir tespit olacaktır.

SSCB'nin dağılması sonrasında Orta Asya devletlerini inceleyen Graham E. Fuller, tüm Orta Asya hükümetlerinin, Rusya'dan bağımsız olarak ticaret seçeneklerini ve ulaşım bağlantılarını genişletmeye hevesli olduklarını, ilgi alanlarının başında Pekin'den Urumçi, Alma Ata, Taşkent, Aşkabad ve Tahran üzerinden İstanbul'a demir yolu bağlantılarının tamamlanmasının geldiğini belirtmiştir⁴⁷. 1992 yılında Fuller'in yaptığı bu tespitlerin 2013 yılında KYG ile gerçekleşmeye başladığı söylenebilir. Orta Asya devletlerinin altyapıya olan ihtiyacını gören Çin'in, KYG ile bu ihtiyacı karşılamaya çabaladığı ve Orta Asya devletlerinin KYG'ye dahil olmasını sağlayarak girişimi uluslararasılaştırdığı, bu sayede kendi sorunlarının çözümünü de çok taraflılaştırdığı söylenebilir. Bu nedenle Orta Asya devletlerinin ihtiyaçlarına çözüm sunması açısından KYG bu devletler için şüphesiz ki önemli bir yere sahiptir.

Çin, Orta Asya ülkeleriyle 2013 yılında 46 milyar doları aşan ticaret hacmi ile Rusya'yı geçerek bölgenin en büyük ticaret ortağı olmuş aynı yıl Kazakistan'la son yıllarda dünyanın en büyük petrol keşfi olan Kashagan'ın hissesi dahil olmak üzere 30 milyar dolarlık bir anlaşmaya varmıştır⁴⁸. Bu durum Çin'in KYG'den önceki kaynaklarını çeşitlendirerek enerji teminini güvence altına alma stratejisinin bir devamı olarak görülebilir. Buradan yola çıkarak Çin'in KYG ile yepyeni bir dış politika anlayışı benimsediğini söylemek yanlış olacaktır. Aksine KYG, Çin'in 2013 öncesi uyguladığı politikaların tek çatı altında toplanması nedeniyle bir değişim olarak ele alınmalıdır. Her bölgede her konu için farklı stratejiler izlemek yerine, KYG ile tüm bu stratejiler tek çatı altına toplanmış ve uygulanan stratejiler KYG stratejisi olarak öne çıkarılmıştır.

3.1.1.2. Çin'in Enerji Politikası ve Orta Asya

Çin, dışa açılma ve reform süreci sonrasında 1990'lara gelindiğinde net enerji ithalatçısı bir ülke olmuştur. Gelişmekte olan ekonomisi ve refah artışının devamının sağlanması için enerji temininin sürekliliğinin Çin için hayati bir değere sahip olduğu

⁴⁷ Graham E. Fuller, *Central Asia The New Geopolitics*, California, RAND, 1992, s.70.

⁴⁸ Heath, *a.g.e.*, s.11.

oldukça açıktır. Bu durumun Çin’de parti rejiminin devamlılığının sağlanması açısından da oldukça önemli olduğu görülebilir. Muhtemelen bu sebeplerle Çin enerji teminine yönelik politikalar geliştirmeye başlamıştır ve enerji temininin sürekli ve güvenli olması için çaba harcamaktadır. Bu nedenle başta enerji kaynaklarının çeşitlendirilerek tek bir ülke ya da bölgeye bağımlı kalmamak stratejisi olmak üzere çeşitli stratejiler geliştirdiği, ayrıca 2010 yılında petrol ithalatının %85’ini gerçekleştirdiği Malakka Boğazı’nın kendisine kapatılması durumunda enerji temininin sekteye uğramaması için çeşitli alternatifler geliştirmeye çalıştığı söylenebilir. Bu alternatiflerin büyük kısmının Orta Asya’ya dayandığı söylenebilir.

“Çin’in doğal gaz gibi jeoekonomik özelliği olan bir enerji kaynağını ise deniz yolu üzerinden getirmesi Çin için bazı problemlere neden olmaktadır. Doğal gazın kara üzerinde taşınabilir olması Çin için en önemli noktadır. Çin’in enerji kaynaklarının çoğu Pasifik boyunca deniz yoluyla ithal edilmektedir ve bu rota Pasifik’teki Amerikan askeri varlığı tarafından tehdit edilmektedir. Ayrıca Doğu Çin Denizi ve Güney Çin Denizinde Çin’in Japonya ve diğer bölge ülkeleriyle arasında sınır anlaşmazlıkları vardır. Bu noktada Çin’e doğal gaz, petrol ve uranyum olmak üzere enerji kaynaklarını sağlayacak olan Orta Asya’nın önemi çok büyüktür.”⁴⁹.

Orta Asya’nın Çin için muhtemelen bir diğer avantajı ABD’nin bu bölgeye Malakka Boğazı kadar kolay müdahale edemeyecek olmasıdır. Büyük ihtimalle bunların da etkisiyle Orta Asya ile olan ilişkiler Çin için öncelik teşkil etmekte, bu bağlamda doğal kaynakların çıkarılması, güvenle ülkeye aktarılması ve nükleer alandaki iş birliğinin geliştirilmesi büyük önem arz etmektedir⁵⁰. Bu iş birliği alanlarının Çin’in 2000’li yılların başında gerçekleştirdiği “going out” stratejisi ile örtüştüğü görülmektedir. Aynı zamanda Çin’in enerji kaynaklarını çeşitlendirme ve enerjiye kaynağında erişim, arama-çıkarma faaliyetlerinde pay sahibi olmak ve kaynağı yerinde elde etmek⁵¹ politikası da burada göze çarpmaktadır. Buradan hareketle KYG için Çin’in mevcut dış politika stratejilerinin bir şemsiye altında birleştirilmiş hali yorumunu yapmak yanlış olmayacaktır. Dolayısıyla KYG’nin, Çin dış politikasında bir strateji değişimini ifade ettiği savunulabilir. Bu strateji değişimi

⁴⁹ Kodaman, **a.g.e.**, s.1252.

⁵⁰ Begüm Hazal Kurt, “Çin ve Enerji Politikası”, **Akademik Perspektif**, C:2, No:3, 2015, s.26.

⁵¹ Karaca, “Çin Halk Cumhuriyeti’nin Dış Politikasında Orta Asya”, s.70.

Çin dış politikasında her sorun için birbirinden farklı strateji geliştirmek yerine tüm sorunlar için KYG'yi geliştirmek ve geçmişte kullanılan stratejileri tek çatı altında toplamak şeklinde özetlenebilir.

Malakka Boğazı'nın Çin'e kapatılması korkusu Çin'i alternatif petrol ve doğal gaz temini yolları arayışına yönlendiren temel neden olarak ortaya çıkmaktadır. Bu arayışın Çin'in ÇPEK aracılığı ile Pakistan'ın Gwadar Limanı'ndan Çin'e petrol ve doğal gaz taşınması için boru hatlarının inşa edilmesi ile sonuçlandığı ancak bu durumun iki sakıncası olduğu görülmektedir. İlk olarak, Malakka Boğazı'nın Çin'e kapatılması tehlikesi gibi aynı şekilde Gwadar Limanı'nın da ablukaya alınması tehlikesi ortaya çıkabilir. Bu durumda Çin ne Malakka ne de Gwadar üzerinden enerji teminini gerçekleştirebilecektir. Bu nedenle boğazın kapatılması ve limanın ablukaya alınması tehlikesinden tek çıkar yolun Orta Asya ve Rusya üzerinden enerji teminini gerçekleştirmek olduğu görülebilir. Bu durum Çin'i Rusya ve bölgenin diğer ülkeleri ile iyi ilişkiler geliştirmeye zorlayabilir. Tek alternatifin bu bölge olması nedeniyle ileride enerji temini konusunda yaşanacak bir sıkıntı durumunda Çin'in, Rusya ve bölge ülkelerine muhtaç olma ihtimali vardır ki bu da hem ÇPEK aracılığı ile yapılan milyarlarca dolarlık yatırımın boşa gitmesine hem de Rusya ve bölge devletlerinin Çin üzerinde bir baskı aracı elde etmelerine neden olabilir.

İkinci sakınca ise boru hatlarının işlevselliği ve coğrafi özelliklere bağlılığıyla ilgili olarak öne çıkmaktadır. Bu konuda Çin'in yapabileceği pek bir şey yoktur. Petrolün Gwadar'da deniz seviyesinden, 15.000 fit (4572 metre) yükseklikteki Khunjerab Geçidine taşınması veya pompalanması gerekmektedir ki bunun da muazzam bir enerji gerektiren bir yükseklik olduğu açıktır⁵².

Ayrıca siyasi istikrarın tam olarak sağlanamadığı Pakistan'ın topraklarından geçecek olan petrol ve doğal gaz boru hatlarının güvenliğinin sağlanmasının kolay olması beklenemez. Boru hatları boyunca güvenliğin tamamen sağlanamaması bu hatları herhangi bir saldırı veya sabotaja açık hale getirebilir. Bu durumda da Çin'in en ihtiyaç duyduğu anda enerji temininin sürekliliğinin sekteye uğraması muhtemeldir. Pakistan terör saldırılarına karşı ÇPEK'nın güvenliğini sağlamak için yaklaşık 15000

⁵² Scobell, Ratner ve Beckley, **a.g.e.**, s.76.

personelden oluşan bir özel güvenlik birimi kurmuş olsa da Gılgıt-Baltistan'da Çinlilerin baraj inşaatı deneyimi, bu amaçla PLA askerlerinin görevlendirilebileceğini ortaya koymuştur⁵³. Bu durum Çin'in hem diğer istikrarsız bölgelerde nasıl bir yol izleyebileceğinin hem de KYG'nin jeopolitik ve jeoekonomik boyutlarının birbirinin tamamlayıcısı olduğunun bir göstergesi olarak değerlendirilebilir.

Çin'in bölge ülkeleri ile enerji alanında iş birliği yapıp aynı zamanda söz konusu ülkelerin ekonomik kalkınmalarına katkıda bulunmasıyla, bu ülkelerin Rusya'ya olan bağımlılıklarını azaltma arayışlarının paralel bir şekilde ilerlediği görülebilir. Orta Asya devletleri, Çin'e ihtiyacı olan enerjiyi sağlarken Çin'in de Orta Asya devletlerine ihtiyaçlar duydukları ekonomik kalkınma için gerekli desteği dolaylı yoldan da olsa sağladığı söylenebilir. Bu durumun Çin'in KYG'yi duyururken vurguladığı kazan-kazan ilkesi ile de uyum içinde olduğu görülmektedir.

Çin ve Türkmenistan arasında Türkmenistan'ın Amu Nehri gaz sahasının ortaklaşa geliştirilmesi ve her iki devleti Çin-Orta Asya enerji altyapısı ağına bağlayan Çin-Türkmenistan doğal gaz boru hattının A, B ve C hatlarının ortak yönetimine⁵⁴ yönelik anlaşma Çin'in sadece enerji kaynaklarının çeşitlendirilmesine değil aynı zamanda bu enerji kaynaklarının ve enerji nakil hatlarının yerinde kontrolüne odaklandığını da ortaya koyması açısından iyi bir örnektir. KYG ile Çin'in bu odak noktasının daha da ön plana çıktığı söylenebilir. Bu anlaşmayla Çin enerji nakil hatları inşa etmekle yetinmeyeceğini, enerji kaynaklarının çıkarılma ve işlenme süreçlerinde söz sahibi olma çabası içinde olduğunu ve bu kaynakların nakil hatlarının yönetimini de üstlenme çabası içinde olduğunu ortaya koymuştur demek yanlış olmayacaktır. Çin'in ekonomik büyümesini devam ettirebilmek için yatırımlarını enerji sektörüne yoğunlaştırdığı ve bu sayede ülkesinin refah seviyesini yükseltmeye devam ettiği de söylenebilir.

Yukarıda anlatılanlar ışığında Çin'in KYG öncesi uyguladığı enerji kaynaklarını çeşitlendirme stratejisini 2013'ten sonra KYG çatısı altında devam

⁵³ Gurmeet Kanwal, "Pakistan's Gwadar Port", **China's Maritime Silk Road**, ed. Nicholas Szechenyi, Washington DC, CSIS, s.13.

⁵⁴ Jeffrey Reeves, "China's Silk Road Economic Belt Initiative: Network and Influence Formation in Central Asia", **Journal of Contemporary China**, C:27, No:112, 2018, s.512.

ettirdiğini söylemek mümkündür. Bu stratejinin bir parçası olarak Çin'in deniz yolları üzerinden enerji kaynaklarını ithal etmeye devam ederken Orta Asya'dan boru hatları aracılığıyla enerji temin etmeye başlaması gösterilebilir. Aynı zamanda Orta Asya devletleriyle birlikte inşa ettiği bu boru hatları üzerinden başka devletlerin de enerji kaynağı temin etmesinin yolunu açarak Çin'in bu sorunu çok taraflılaştırdığı da söylenebilir. Bu sayede hem yapımında ve işletmesinde bulunduğu boru hatlarının kendisine karşı bir şekilde bloke edilmesinin önüne geçmeye çalıştığı hem de örneğin ABD gibi bir ülkenin, kaynak ülkeleri ikna ederek boru hatları aracılığıyla Çin'e enerji kaynağı temin etmekten vazgeçmelerinin önüne geçmeyi amaçladığı görülmektedir. Böyle bir durumda sadece Çin'in değil bu boru hatlarından enerji kaynağı elde eden diğer devletlerin de bu tür bir müdahalede bulunan devlete tepki göstereceği aşıkardır.

3.1.1.3. Orta Asya ve Sincan

Orta Asya'nın Sincan sorunu ile doğrudan ilişkili bir bölge olduğu su götürmez bir gerçektir. Çin'in kurulduğu günden bugüne, Uygur Türklerinin yoğun olarak yaşadığı Sincan'da bazı sorunlarla karşı karşıya olduğu bilinmektedir. Bu sorunlar arasında bölgede ayrılıkçı hareketlerin baş göstermesi, siyasi olarak istikrarsız bir bölge olması, Çin'in ihtiyaç duyduğu doğal kaynakların Çin içerisinde en yoğun olarak bu bölgede bulunması, bölgenin ülkenin doğusuna göre ekonomik olarak daha az gelişmiş olması ve bölgede gerçekleşebilecek bir ayrılmanın Çin'in diğer bölgelerine de ilham kaynağı olarak birçok noktada ÇKP'ye yönelik ayrılıkçı hareketlerin baş göstereceği korkusu sayılabilir. Orta Asya devletlerinin bölge ile sınır komşusu olması ve Uygur Türkleri ile akraba topluluklar olmasının Çin'i Orta Asya devletlerine yönelik Sincan sorunu noktasında politikalar üretmeye yöneltten temel etmenler olduğu söylenebilir. Çin bölge ülkelerinin ekonomik kalkınmasının gerçekleşmesi durumunda Sincan'daki ayrılıkçı hareketlere daha az destek vereceklerini ve ekonomik kalkınma ile bölgedeki istikrarsızlıkların ortadan kalkacağını ve bu sayede Sincan'daki ayrılıkçı hareketlerin destek bulmasının zorlaşacağını düşünüyor olmalı ki bölgenin ekonomik kalkınmasının gerçekleşmesine yönelik stratejiler geliştirmektedir.

“Çin için Orta Asya ekonomik kalkınmanın sürdürülebilirliği için gerekli kaynakları barındıran bir enerji havzası, ülkeye ulaşan enerji kaynakları için bir geçiş bölgesi, yaklaşık 3000 km'lik sınır nedeniyle güvenlik açısından bir tampon bölgesi, Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ne komşuluğu sebebiyle

milli birliğine ve ulusal güvenliğine etki edebilecek bir coğrafya olarak kabul edilebilir. Dolayısıyla bölge, Çin için gerek güvenlik gerekse ekonomik istikrarını sürdürme ve dolayısıyla rejiminin devamlılığı açısından önem taşımaktadır.”⁵⁵

Çin KYG ile Sincan’ın ekonomisini geliştirmeyi, böylece bölgedeki ayrılıkçı unsurları yatıştırmayı amaçlamaktadır⁵⁶. Sincan’ı, KYG’nin ana bölgelerinden biri yapan Çin’in bu sayede bölgenin ekonomik kalkınmasını gerçekleştirmeyi ve Orta Asya ile kurduğu ekonomik ilişkileri daha da geliştirerek bölge ülkeleri aracılığıyla enerji teminini sürekli kılmayı ve bölgeden gelen enerjinin Sincan üzerinden Çin’e taşınması ile Sincan’ın ekonomik kalkınmasını hızlandırmayı hedeflediği görülebilir.

Çin için bölge, yalnızca Çin’in Sincan bölgesinde istikrarın sağlanmasına yardımcı olması açısından önemli değil, aynı zamanda Orta Asya’nın kültürel açıdan Uygur bölgesine yakın cumhuriyetleriyle yaşam standartlarını yükseltmek ve ticaret, ekonomi ve enerji alışverişini teşvik etmek açısından ve sınırlı pazar kapasitesine sahip olan Orta Asya bölgesinin, AB ve diğer Avrupa ülkelerinin kilit pazarlarına erişmek için stratejik bir geçiş bölgesi olması nedeniyle de önemlidir⁵⁷. Bu nedenlerle bölgenin Çin için öncelikli bir durumda olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Orta Asya Çin’in enerji temininin sürekliliğini sağlama noktasında önemli bir bölgeyken aynı zamanda Sincan’daki istikrarsızlığın da önüne geçmeye yardımcı olabilecek bir bölge olarak değerlendirilebilir. Bu çerçevede KYG aracılığı ile bölgeye yaptığı ve yapacağı yatırımlarla Çin, bölgedeki etnik ve dini radikalleşmenin ve aynı zamanda bölge ülkeleri arasındaki çatışmaların önüne geçmek hedeflenmekte; sınır komşularının kalkınması ve gelişmesiyle Çin’in batı bölgelerindeki etnik, dini ve kültürel farklılığın yoğun olduğu bölgelerin de kalkınması ve bu bölgelerde istikrarın da artması anlamına gelmekte⁵⁸ ve bu sayede Sincan sorununun çözülmesini amaçladığı görülmektedir.

⁵⁵ Karaca, **a.g.e.**, s.60-61.

⁵⁶ Ametbek, **a.g.e.**, (Çevrimiçi)

⁵⁷ Silin, vd., **a.g.e.**, s.306.

⁵⁸ Alperen, **a.g.e.**, s.19.

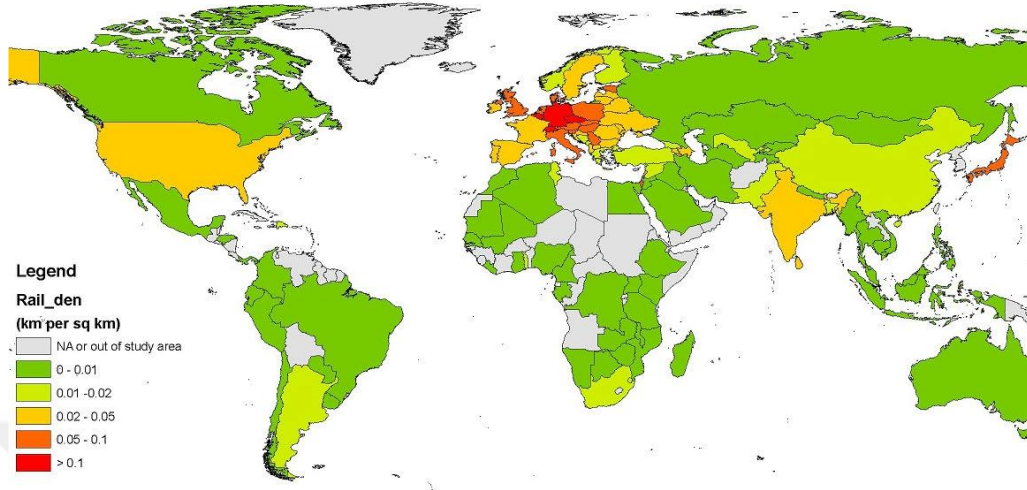
3.1.1.4. Orta Asya ve Üretim Fazlası Sorunu

Lianlei'nin tabiriyle Avrupa ve Asya ekonomik anlamda bir dambıl şeklindedir ve Orta Asya ile Kafkasya bu dambılın iki ağırlığını birbirine bağlayan bir konumdur. Avrupa ve Çin altyapı yatırımlarını büyük oranda tamamlamış olsa da bu iki ekonomik ağırlık merkezini birbirine fiziksel olarak bağlayacak olan Orta Asya ve Kafkasya'nın henüz altyapı anlamında gelişimini tamamlayamadığı gözlenmektedir. Oto yollar, köprüler, demir yolları, tüneller ve barajlar gibi önemli altyapı unsurlarının eksikliğini yaşayan Orta Asya, KYG ile bu eksiklikleri giderebilme fırsatı elde edebilir.

Orta Asya bölgesinde gerçekleştirilecek olan bu altyapı inşaatlarının KYG'nin bir başka jeoekonomik boyutunu da ortaya koyduğu söylenebilir. Buna göre Conwey'in tanımından yola çıkarak Çin'in bu altyapı çalışmaları sayesinde yatırım stratejilerini ekonomik büyümesini devam ettirerek halkının refah seviyesini artıracak şekilde gerçekleştirdiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Çin'in bu strateji sayesinde üretim fazlası sorununu hafifleterek hem ekonomik büyümesini hem de refah artışının devamını sağlayarak ÇKP yönetiminin egemenliğini sürdürmeyi amaçladığı söylenebilir. Bu yatırımlar sayesinde üretim fazlası veren fabrikaların faaliyetlerine devam etmesi ve böylece bir krizin ortaya çıkması engellenmeye çalışılıyor olabilir. Bunun da KYG'nin bir diğer jeoekonomik boyutunu ortaya koyduğu savunulabilir.

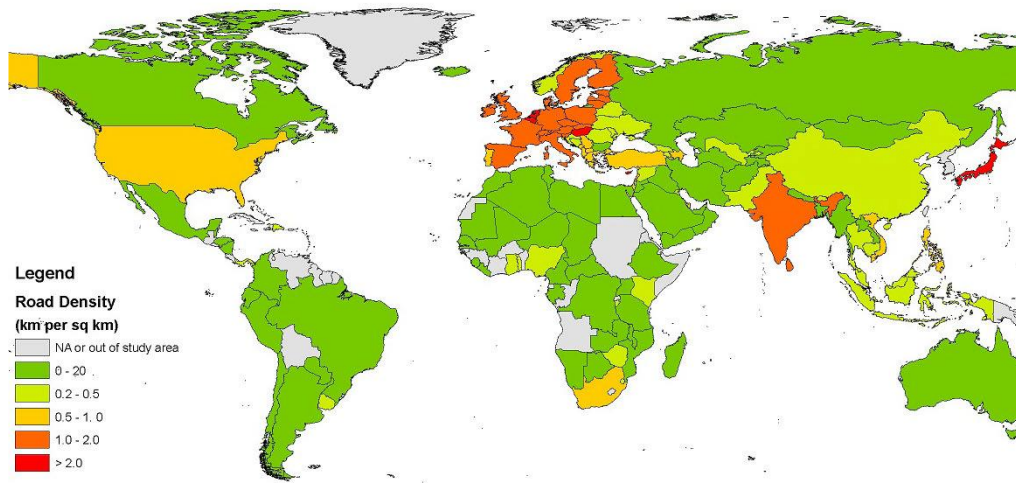
Hui Lu ve çalışma arkadaşlarının çalışmasından elde edilen verilere göre, Orta Asya'daki demir yolları ve kara yolları yoğunluğu Harita 18 ve Harita 19'daki gibidir. KYG'nin amaçlarından birinin, Çin ürünlerinin nihai tüketicisi olan Avrupa'ya, Çin mallarının deniz yollarına alternatif bir kara rotası üzerinden ulaştırılması arayışı olduğu göz önüne alınırsa Çin'in, aşağıdaki iki haritadan da anlaşılabileceği gibi Orta Asya ve Kafkasya'da demir yolları ve kara yolları altyapısının eksikliğini yaşayacağı düşünülebilir. Çin'in bu eksikliği muhtemelen KYG ile giderilmesini hedeflediği ve kendi içinde üretim fazlası verdiği sektörler ile bu eksikliği gidermeye çalışacağı söylenebilir. Çin şüphesiz ki böylece hem üretim fazlası sorununu çözmeyi hem de Orta Asya'daki altyapı eksikliğini gidererek Çin mallarının nihai tüketicisi Avrupa'ya ulaşan, deniz yollarına alternatif bir kara rotası oluşturmaya çalışmaktadır.

Harita 19: Ülkelere Göre Demir Yolları Yoğunluğu (km² başına)



Kaynak: CIA World Factbook (2013)⁵⁹

Harita 20: Ülkelere Göre Kara Yolları Yoğunluğu (km² başına)



Kaynak: CIA World Factbook (2013)⁶⁰

Çin'in ekonomik büyümesinin getirdiği bir gereklilik olarak 1990'lardan itibaren altyapı yatırımlarına ağırlık verdiği söylenebilir. Çin bu yatırımlar için gerekli olan çelik, çimento fabrikası gibi birçok fabrikayı 1990'lardan itibaren faaliyete geçirmiş ve kendi içinde altyapı yatırımlarını hayata geçirmeye başlamıştır. 2010'lardan itibaren altyapı eksikliğini büyük ölçüde giderdiği söylenebilecek olan

⁵⁹ akt., Lu, v.d., a.g.e., s.21.

⁶⁰ akt., Lu, v.d., a.g.e., s.22.

Çin'in, altyapı inşası için gerekli olan çelik, çimento gibi fabrikalarında üretim fazlası sorunu yaşamaya başladığı hem Çinli hem de Çinli olmayan uzmanlarca sıklıkla dillendirilmeye başlamıştır. Üretim fazlası, Çin ekonomisinde bir yavaşlamaya neden olabileceği gibi, söz konusu ürünlerin üretimlerini yapan büyük çaplı fabrikaların kapanması durumunda yüzbinlerce Çinli işçi işten çıkarılma tehlikesiyle karşılaşabilir. Bu da Çin içerisinde bir huzursuzluk kaynağı oluşturup parti rejiminin devamlılığının sorgulanmasına neden olabilir.

Çin'in bu sorunların önüne geçebilmek için, üretim fazlası verdiği sektörlerle yönelik yurtdışında pazar arayışına girdiği söylenebilir. Finansal olarak büyük çaplı altyapı projelerini karşılama zorluğu çekecek olan Orta Asya devletlerinin altyapı eksikliğinin tamamlanmasına katkıda bulunan Çin'in, birden çok amaca ulaşmaya çalıştığı görülmektedir. Bunlar arasında Orta Asya'nın altyapı eksikliğini gidererek Malakka Boğazı'na alternatif bir rota oluşturmak, bölgenin altyapı ihtiyaçlarına yatırım yaparak bölge devletlerinin ekonomik anlamda kalkınmasını sağlayarak hem Orta Asya'daki pazar payını artırmak hem de ekonomik kalkınmanın sağlanması ile birlikte bölge ülkelerinin Sincan sorununa müdahil olmasını ve ayrılıkçı hareketleri desteklemesinin önüne geçmek ve son olarak büyük altyapı projelerini hayata geçirerek kendi içerisindeki üretim fazlası yaşayan sektörleri rahatlatmak sayılabilir.

Cai Çin'in komşu bölgelerinde geniş bir altyapı inşası programıyla kendi ekonomik liderliğini güçlendirmeyi hedeflediğini belirtmiştir. Pek çok dış politika analistinin girişimi jeopolitik bir mercekle değerlendirdiğini ve girişimi Çin'in komşuları üzerinde siyasi bir güç kazanma aracı olarak gördüğüne dikkat çekerek bunun Çin'in stratejik hesaplamasının bir parçası olduğunu ancak KYG'nin arkasında temel itici güçlerin büyük ölçüde Çin'in acil ekonomik endişelerinden kaynaklandığını savunmuştur⁶¹.

KYG'nin Marksist perspektiften ele alındığı bir çalışmada Stephanie Olinga-Shannon, Mads Barbesgaard ve Pietje Vesvest, KYG'yi Çin kapitalizmindeki bir krizi ele almaya çalışan geniş bir faaliyetler çerçevesi olarak tanımlamışlar ve bunun da etkisiyle KYG'nin usta bir jeopolitik hesap yapan Xi tarafından değil, bir şekilde

⁶¹ Cai, a.g.e., (Çevrimiçi)

yönetilmesi gereken sürekli krizlere eğilimli kapitalist gelişmenin uzun soluklu politik-ekonomik süreçleri tarafından yönlendirildiği savunmuşlardır. Ayrıca kapitalist bir devletin dümenindeki herhangi bir hükümet gibi, ÇKP'nin de krizi çözmek için güçlü bir zorunluluğu olduğunu belirtmişler buna gerekçe olarak da çalışma boyunca vurgulandığı gibi ÇKP'nin meşruiyetinin ekonomik büyümeye dayanması ve parti ileri gelenlerinin yüksek işsizlikten kaynaklanabilecek siyasi huzursuzluklardan korkmalarını göstermişlerdir⁶².

Marksist öğretinin KYG'ye bakışını 'Çin'in acil ekonomik endişeleri' çerçevesine sığdırmak eksik olacaktır. Bunun nedeni olarak Çin'in KYG'den beklentilerinin arasında içinde bulunduğu ve üretim fazlası sorununun neden olduğu kapitalist krizi çözüme arzusunun olmasının yanı sıra stratejik çıkarlarını genişletmesi ve enerjiden liman alımlarına birçok konuda KYG'den yararlanması gösterilebilir.

David Harvey, büyük krizlerin genellikle, metaların, üretken tesis ve teçhizatın, paranın ve emeğin kitlesel devalüasyonu anlamına gelen yaratıcı yıkımla karakterize edildiğini, bu tür krizlerin önüne geçilebilmesi içinse sermayenin uzay ve zamanda serbestçe dolaşabilmesi bunun için de uzayda sabitlenmiş fiziksel altyapılar ve inşa edilmiş ortamların yaratılması gerektiğini savunmaktadır. Harvey ayrıca tüm bu sabit sermayenin kütesinin sürekli akan sermayeye göre zamanla artacağına da dikkat çekmiştir. Harvey, bu tür krizleri yönetmenin bir yolu olarak 'mekânsal sabitleme' (spatial fix) dediği kavramı ortaya atarak coğrafi genişleme ve mekânsal yeniden yapılanma yoluyla bu fazlalıkların emilmesinin, kârlı çıkışlardan yoksun fazlalık sorununu çözmeye yardımcı olacağını savunmaktadır⁶³.

Bu konuda Demiryol da Çin'in ihracata yönelik büyüme modeli kapsamındaki sermaye birikimi sorunlarının, aşırı endüstriyel/finansal kapasite ihracatının ötesine geçen ve bölgeler arası bağlantı yoluyla harici üretken alanları dönüştürmeyi amaçlayan KYG aracılığıyla belirli bir mekânsal sabitleme biçimine işaret ettiğini⁶⁴ belirtmektedir. Buradan hareketle Çin'in bağlantı ve mekânsal sabitleme kavramları

⁶² Stephanie Olinga-Shannon, Mads Barbesgaard ve Pietje Vesvest, **The Belt and Road Initiative (BRI): An AEPF Framing Paper**, AEPF, Kasım 2019, s.3-4.

⁶³ David Harvey, **Seventeen Contradictions and the End of Capitalism**, New York, Oxford University Press, 2014, s.75-151.

⁶⁴ Demiryol, **a.g.e.**, s.168.

aracılığıyla dış dünyasındaki ekonomik alanı şekillendirmeyi ve bu alanın yeni kural koyucusu olarak yönlendirmeyi bunun için de KYG'yi bir araç olarak kullanabileceği söylenebilir.

Bu tür mekânsal sabitlemelerin özünün, sermaye ve emeğin kâr arayışında yeniden üretken bir şekilde birleştirilebilmesini sağlamak olduğuna değinen Olinga-Shannon, Barbesgaard ve Vesvest mekânsal sabitlemenin, yatırım için yeni pazarlar veya fiziksel alanlar açan ticaret ve yatırım engellerinin kaldırılması ve inşaatlar için ihtiyaç duyulan fazlalıkları emebilecek büyük ölçekli altyapı inşası gibi birçok farklı biçimde olabileceği gibi sermayenin yeni bölgelere nüfuz etmesi için örneğin, dünya çapında yeni meta akışlarını kolaylaştıran limanlar, yollar ve demiryolları gibi araçlar sağlayacağını belirtmişlerdir. Bu mekânsal sabitlemenin, kapitalist gelişme tarihi boyunca fark edilebileceğini bununla birlikte, sermaye birikimi sürecinin krizlerden kaçınmak için sürekli olarak genişlemesi gerektiğini ve Marx'ın 'uzayın zamanla yok edilmesi' olarak adlandırdığı, yeni teknolojiler ve dünya çapında bölgelerin küreselleşmiş bir kaynak çıkarma, üretim ve tüketim sistemine derinleşen entegrasyonu ile sürekli olarak hızlanması gerektiğini de vurgulamışlardır⁶⁵.

KYG Harvey'in tanımlamasıyla bir mekansal sabitleme aracı olarak ele alınırsa, tarih boyunca mekansal sabitlemelerin karakterlerinin düzeltilmeleri gereken krizlerin ölçeğiyle uyumlu olarak ölçek olarak sürekli genişlemesinin⁶⁶ KYG'nin neden bu denli büyük bir ölçeği olduğunu ortaya koyabilir. Ancak bu çıkarım yapılırken KYG üzerinden Çin'in elde etmeye çalıştığı stratejik çıkarlar göz ardı edilmemelidir. Aksi taktirde KYG sadece, Çin'in içinde bulunduğu kapitalist krizi çözmek için geliştirilen bir araç olarak düşünülebilir ve bu da Çin'in limanlar, demir yolları işletmeleri ve enerji kaynaklarını yerinde kontrol etme gibi elde ettiği stratejik çıkarların önemine dikkat edilmemesine yol açabilir.

Üretim fazlası sorununa değinmişken feminist öğretinin KYG'ye yaklaşımına da değinmek yerinde olacaktır. Bilindiği gibi Çin KYG aracılığıyla Orta Asya, Orta Doğu ve Afrika başta olmak üzere dünyanın birçok bölgesinde yüzlerce inşaat faaliyeti

⁶⁵ Olinga-Shannon, Barbesgaard ve Vesvest, **a.g.e.**, s.3.

⁶⁶ **A.e.**, s.3.

gerçekleştirmektedir. Bu faaliyetleri gerçekleştirmek için birçok devletle karşılıklı anlaşmalar yapmaktadır. Feminist öğreti bu noktada KYG'nin kullanılabileceğini düşünmektedir.

KYG'nin kalkınma ve insan hakları bağlamında cinsiyet eşitliğini teşvik etmek için yeni bir düşünce akışı sunma potansiyelinin olduğunu belirten Ying Wu, KYG'nin kalkınmanın içsel bir parçası olarak insan haklarını garanti altına alabileceğini ve böylelikle kalkınmaya insan hakları merkezli bir yaklaşımın teşvik edilebileceğini savunmaktadır. KYG'de cinsiyete özgü bir politika olmadığının bilincinde olan Wu, Çin'in, KYG ülkelerindeki kadın ve erkeklerin gelişen çerçeve içinde kariyerlerini geliştirmek için eşit fırsatlardan yararlanabilmelerini sağlaması amacıyla denizaşırı yatırım ve dış yardım programlarında bir 'toplumsal cinsiyet merceği' benimsemesi gerektiğinin altını çizmektedir⁶⁷.

Feminist öğretinin KYG'ye yönelik bu yaklaşımının içinde bazı sorunlar barındırdığı görülebilir. İlk olarak şunu belirtmek gerekir ki Çin'in dış yardım ve denizaşırı yatırımları ağırlıklı olarak az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere yöneliktir. Ying Wu muhtemelen bu yardımların ve yatırımların yapılması için Çin'in bu ülkelere toplumsal cinsiyet eşitliğini sağlamasını şart koşmasını beklemektedir. Ancak çalışma boyunca defalarca değinildiği gibi Çin'in dış yardım ve yatırımlarının temel şartına baktığımızda Tayvan meselesinin öne çıktığını bunun dışında bir şart koşmadığını ve zaten bu noktada da Batı sermayesinden ayrıştığı görülmektedir. Batı sermayesi çalışma boyunca da değinildiği gibi hukukun üstünlüğü, demokrasi gibi kavramları yatırım yaptığı ülkelerde bir şart olarak aramakta Çin ise böyle bir şart koşmamaktadır. Bunun da etkisiyle Çin'in dış yardım ve yatırımlarını dünyanın hemen her bölgesinde geliştirdiği ve herhangi bir engele takılmadığı görülebilir. Kaldı ki az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin Çin sermayesine sıcak bakmasının esas nedenlerinden birinin de Çin'in hali hazırda izlediği yatırımları şartsız gerçekleştirme politikası olduğu düşünüldüğünde, Çin eğer yatırım şartları içerisine toplumsal cinsiyet eşitliğinin gözetilmesini gibi bir şart katarsa bunu az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler, iç işlerine yönelik bir müdahale olarak algılayabilir. Bu da Çin'in

⁶⁷ Ying Wu, "Gender Equality through the Belt and Road Initiative: Addressing Women's Rights in Development", (Çevrimiçi) <https://cld.web.ox.ac.uk/file/590401>, 10 Ekim 2020.

güvenilirliğini sarsabilir ve bu ülkelerin gözünde Çin ile Batı sermayesinin birbirine benzer olduklarına yönelik bir algı oluşmasına neden olabilir. İkinci olarak peki Çin söz konusu bu ülkelerde toplumsal cinsiyet eşitliğinin geliştirilmesi için ne yapabilir diye sorulduğunda bu sorunun muhtemel cevabı bu ülkeleri teşvik etmek olacaktır. Bu teşviki yaparken evet toplumsal cinsiyet eşitliğinin diğer ülkelere göre nispeten daha çok gelişmiş olduğu ülkelere yatırımlarını yoğunlaştırarak bu ülkelerin diğer ülkelere bir tür rol model olmalarını sağlayabilir ancak bu durumda stratejik çıkarlarının yoğunlaştığı Orta Doğu ve Afrika gibi bölgelerde Çin olumsuz bir algıya sahip olabilir ve muhtemelen stratejik çıkarlarını korumak toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanmasına daha ağır basacağı için Çin bu yolu tercih etmeyecektir. Bu nedenle bu ülkelerde toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanabilmesi için Çin yatırımlarının beraberinde gelen ekonomik kalkınma ve refah artışının sağlanması beklenebilir.

Çin'in KYG aracılığıyla değişen dış politika stratejisini ve Orta Asya üzerinden üretim fazlası sorununu nasıl çözmeye çalıştığına bakıldığında şöyle bir tablonun ortaya çıkması beklenebilir: Çin KYG öncesi dönemin aksine, uluslararası norm ve kuruluşlara bir alternatif olarak kuruluşuna öncülük ettiği, AIIB ile bölgenin altyapı ihtiyacına yönelik fonlama işlemleri gerçekleştirmiştir. 2020 Ağustos ayı itibarıyla 103 devletin üye olduğu bu banka aracılığıyla Çin'in, Sincan sorunu ve enerji sorununda da izlediği bir yol olan çok taraflılaştırma stratejisini izlediği söylenebilir. Bu sayede Orta Asya'da AIIB aracılığıyla hayata geçirilen projelerin birçok ülkenin de katkısı bulunan fonlarla gerçekleştirilmeye başlandığı görülmektedir. Altyapı inşaatlarının birçoğu için gerekli finansal kaynaklar uluslararası kuruluşlardan sağlanmaya çalışılmakta böylelikle altyapı projelerinin yüklenicisi Çin olsa da fonların birçok devlet tarafından sağlanarak projelere uluslararası bir boyut katılmaya çalışıldığı ifade edilebilir. Çin'in bu projelerle kendi içerisinde yaşadığı üretim fazlası sorununu da çözmeye çalıştığı görülmektedir.

3.1.2. Güneydoğu Asya

3.1.2.1. Güneydoğu Asya'da Kuşak ve Yol Girişimi

Güneydoğu Asya bölgesi, Çin'in birçok sorununun ve çıkarının kesiştiği bir bölge olarak değerlendirilebilir. Bölgenin Malakka Boğazı nedeniyle Çin için stratejik

bir öneme sahip olduğu ancak aynı zamanda Çin'in güvenliği için bir tür zayıf halka olduğu söylenebilir. Bölge devletlerinin birçoğunun ABD ile yakın ilişkiler içerisinde olması, bu devletlerin hemen hepsinde ABD'nin askeri varlığa sahip olması ve bölgenin Çin'e doğrudan sınır komşusu olması Çin'in, ABD'nin kendisini SSCB'ye yaptığı gibi kuşattığına yönelik korku duymasına neden olduğu görülmektedir. Bunun dışında bölgedeki altyapı inşaat faaliyetlerinin hız kazanması, Çin'in üretim fazlası sorunu yaşadığı sektörlerdeki bu fazlalığı eritme imkanı sağlayacağı açıktır. Bölge ülkelerinden bazılarının Güney Çin Denizi'nde Çin ile deniz yetki alanlarına yönelik itilaflar yaşamaları bölgeyi Çin için sorunlu kılarken bölge devletlerinin ASEAN gibi bir ekonomik gücü oluşturuyor olmasının Çin'in bölgedeki ekonomik çıkarlarını artırdığı ifade edilebilir.

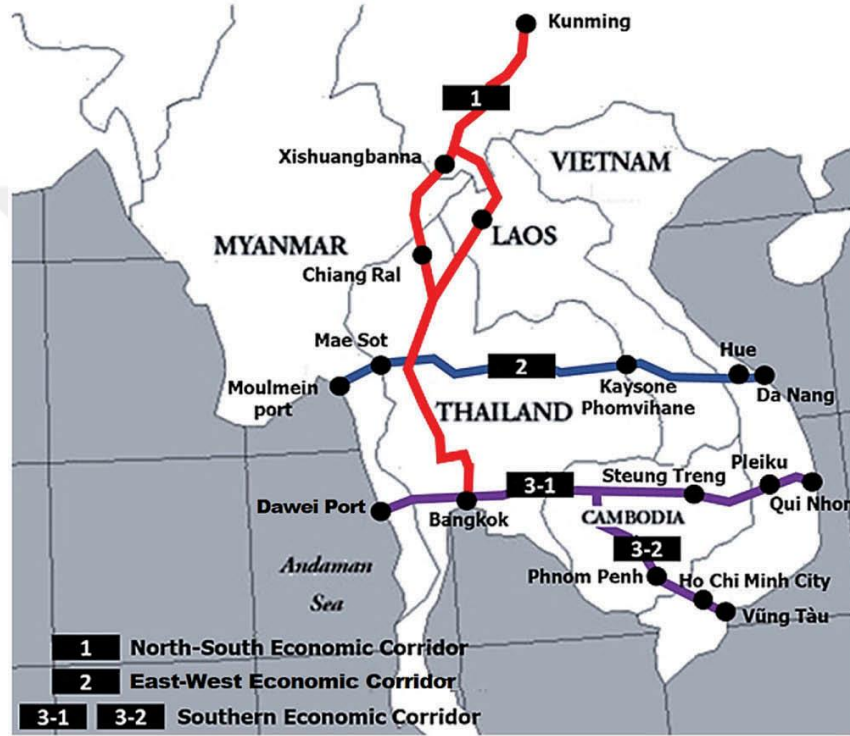
Napang ve ekibi hegemon ülkenin, liberalizm fikrini destekleyen merkez ülke olacağını ve Çin'in kapitalizme geçtikten sonra liberal fikirleri teşvik etmesi, ACFTA'ya liderlik ediyor olması gibi olaylara vurgu yaparak buradan, hegemon ülkenin dünyayı kontrol etmeden önce bölgeye nüfuzunu yerleştireceğinin görüldüğünü belirtmektedir. Çin'in bölgede KYG'yi teşvik ederek bölgedeki güvenlik koruyucusu rolünü oynadığının altını çizen yazarlar, KYG'nin Çin tarafından Güney Çin Denizi anlaşmazlığı konusunda gerginliği azaltmak için kullanıldığını ifade etmişlerdir. Güney Çin Denizi bölgelerinde yer alan KYG'nin gelişiminin, ilgili ülkeleri kazan-kazan iş birliğine sahip olacak şekilde bir araya getireceğini ve gelecekte Çin'in bu çatışan ülkeleri bir araya getirip çatışmanın yasal olarak bağlayıcı çözümü hakkında konuşabileceklerini öngören Napang ve ekibi, Çin'in bölgede hegemon bir ülke olarak kendini gösterme konusunda elinden gelenin en iyisini yaptığını bununla birlikte uluslararası arenada Çin'in ABD ile rekabet etmek zorunda olduğunu vurgulamışlardır⁶⁸.

Güneydoğu Asya'nın, Çin için dünyanın gelişmekte olan bölgeleri arasında önemli bir yeri olduğu söylenebilir. Güneydoğu Asya, Çin'in en önemli ticaret ortaklarından bazılarının ev sahipliği yaparken Çin, Güney Çin Denizi ve Malakka Boğazı yoluyla küresel ticaretinin büyük çoğunluğunu gerçekleştirmektedir. Çin'in

⁶⁸ Napang, Nurhasanah ve Rohman, **a.g.e.**, s.63-67.

coğrafyası göz önüne alındığında Malakka Boğazı'na kıyısı olan ülkeler olduğu göze çarpmaktadır. Söz konusu bu ekonomik koridorlar, Malakka Boğazı'nın Çin'e bloke edilmesi durumunda Çin mallarının geçebileceği alternatif bir kara rotası oluşturabilme imkanları nedeniyle oldukça önemlidir.

Harita 22: Büyük Mekong Alt-bölgesi Ekonomik Koridorları



Kaynak: Paul Tae-Woo Lee⁷¹

KYG'nin jeoekonomik boyutlarından birinin Güneydoğu Asya bölgesinde görüldüğü söylenebilir. Güneydoğu Asya bölgesi hem ticaret hem de enerji arzının güvenliği konularında Çin için oldukça önemli bir bölgedir. Harita 22'den de gözlemlenebileceği gibi Çin KYG'nin bir parçası olan Büyük Mekong Alt Bölgesi Ekonomik Koridorları aracılığıyla denize kıyısı bulunmayan güneybatı Çin'i ve Laos'u kara yollarıyla açık denizlere bağlamayı hedeflemektedir. Bu nedenle Palit'in değiştiği gibi KYG'nin ekonomik koridorlar aracılığıyla denize kıyısı olmayan bölgeleri ve devletleri bu koridorlar üzerinden limanlar ve deniz yollarıyla bütünleştirdiği ve bu sayede bağlantı yaklaşımını temelden değiştirdiği⁷² söylenebilir.

⁷¹ Lee, vd., a.g.e., s.285.

⁷² Palit, a.g.e., (Çevrimiçi)

Ayrıca Harita 22’de gösterilen ekonomik koridorların konumlarına bakıldığında Malakka Boğazı’na alternatif kara geçiş güzergahları oluşturduğu görülebilir. Buradan hareketle, enerji ithalatı ve dış ticareti için Malakka Boğazı’na olan bağıllığı göz önüne alındığında Çin, dış yatırımlarını Malakka Boğazı’ndan kendisine herhangi bir tehdit yönelmesi durumunda ekonomik büyümesini sektöre uğratabilecek sonuçlardan kaçınmak ve böylece toplumsal refah seviyesinin artışının devamlılığını sağlamak amaçları etrafında şekillendiği gözlemlenebilir. Bu nedenle söz konusu amaçların KYG’nin jeoekonomik boyutunu ortaya koyduğu savunulabilir.

2014 yılında 366,5 milyar doları bulan Çin-ASEAN ticaret hacminin 2020 yılında 1 trilyon doları bulması beklenmektedir ve bağlantının (connectivity) bunu kolaylaştırmak için kritik bir öneme sahip olacağı düşünülmektedir⁷³. Çin’in bir yandan komşuluk diplomasisine büyük önem verirken diğer yandan altyapı projelerini finanse etmek için yatırımlarını ve Resmi Kalkınma Yardımını genişleterek geliştirmekte olan komşu ülkelerin desteğini ve iyi niyetini kazanmaya çalıştığı gözlemlenebilir⁷⁴. Bu sayede hem Güneydoğu Asya ülkelerinin ihtiyaç duyduğu altyapı yatırımları projelerinde yer alarak bu ülkelerin ekonomik kalkınmasını desteklediği hem de bu projeler aracılığıyla üretim fazlası stokunu eritmeye çalıştığı ifade edilebilir⁷⁵.

KYG, Asya’daki ülkeleri Çin ile birbirine bağlayan ortak tarihsel bağları vurgulayarak ve bazı Asya ülkelerinin ekonomik ve finansal gereksinimlerini karşılamak için iş ve yatırım yaratmak ve bu sayede insanların yaşamlarını iyileştirmek için liberal ekonomik araçlardan yararlanarak Asya ülkeleri arasındaki iş birliğini daha derin ve daha geniş bir şekilde teşvik edebilir⁷⁶. Söz konusu bu iş birliğinin artması Çin’in bu bölgeden kaynaklı iç ve dış sorunlarını çözmesine şüphesiz ki katkıda bulunacaktır. Örneğin KYG yatırımları ile ekonomik anlamda Çin’e ve Çin kaynaklı finansmana ihtiyacı olan bir ülke, Çin’in Güney Çin Denizi’ndeki iddialarını

⁷³ Lucio Blanco Pitlo III, “China-Southeast Asia Connectivity: Opportunities and Challenges for the Maritime Silk Road”, (Çevrimiçi) <https://www.chinausfocus.com/foreign-policy-china-southeast-asia-connectivity-opportunities-and-challenges-for-the-maritime-silk-road/>, 27 Eylül 2018.

⁷⁴ Lucio Blanco Pitlo III, “ASEAN Connectivity and China’s ‘One Belt, One Road’”, (Çevrimiçi) <https://thediplomat.com/2015/03/asean-connectivity-and-chinas-one-belt-one-road/>, 28 Eylül 2018.

⁷⁵ İkboljon Qoraboyev ve Kairat Moldashev, “The Belt and Road Initiative and Comprehensive Regionalism in Central Asia”, **Rethinking the Silk Road China’s Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations**, s.116.

⁷⁶ Sevilla, Jr, **a.g.e.**, s.93.

destekleyebilir, desteklemese bile tarafsız bir tutum sergileyebilir ve bu durum Çin'in elini güçlendirebilir. Ayrıca yine böyle bir ülkenin söz konusu olması durumunda Çin, tıpkı ikinci bölümde değinilen Kamboçya örneğinde olduğu gibi ASEAN'ın kendi çıkarlarına karşı kararlar almasının önüne geçebilir.

Çin'in yakın ekonomik bağlara sahip komşuları olarak Güneydoğu Asya ülkeleri, yalnızca Çin'in ulusal ve ekonomik güvenliğiyle ilgili değil, aynı zamanda 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu için de önemli bir test alanı ve Çin'i diğer bölgelere bağlayan bir köprü görevi görmekte olan 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu için önemli bir bölgedir⁷⁷. KYG'yi oluşturan Kuşak için Orta Asya ne ise Yol için de Güneydoğu Asya odur denilebilir. 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun ana güzergahı olması nedeniyle Güneydoğu Asya'nın KYG için büyük önem taşıdığı söylenebilir.

Jeopolitik dengede gerçekleşebilecek değişimler sayesinde Çin'in, Güneydoğu Asya bölgesinde bulunan ABD dost ve müttefiki ülkeleri kendi saflarına çekmeye ve olası bir ABD müdahalesi durumunda ABD'nin bölgeden görebileceği desteği azaltmaya çalıştığı söylenebilir. Bunu yapmak için bölge ülkelerinin ihtiyaç duyduğu altyapı yatırımlarını gerçekleştirdiği ve bu tesislerin işletmesini de çoğunlukla kendi bünyesine alarak bu ülkelerin Çin'e bir anlamda bağımlı olmasını sağlamaya çalıştığı görülebilir. Ancak bu durum Çin açısından riskler barındırabilir. Bu stratejiyle ileride oluşabilecek bir karşılıklı bağımlılık durumunda Çin'in bölge ülkelerinin arasında ortaya çıkabilecek sorunlara müdahil olması gerekebilir ve bu da bağlantısızlık hareketinden beri savunduğu dış politika ilkelerini terk etmesi anlamına gelebilir. Bu durum Çin dış politikasının da artık Batılı emperyalist güçlerden bir farkının kalmadığı kanısı oluşmasına neden olabilir ve az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler Çin'e de tıpkı Batılı sermayelere yaklaştığı gibi yaklaşabilir.

Yuying Liu Çin'in dış politikasının pratikte neoliberalizmin ekonomik boyutunun bir devamı olduğunu ve KYG'nin neoliberalizmin Konfüçyüsçü bir çeşidini sunduğunu belirtmektedir. Çin'in, periferisindeki maddi çıkarlarını kendisinin ekonomik liderliği altındaki bölgesel meselelerin geleceğiyle birleştirmeye çalıştığını belirten Liu, ideolojinin özgürleştirici gücünün ve astlarının bağılılığının ele

⁷⁷ Shaofeng Chen, **a.g.e.**, s.344.

geçirilebilmesi için Çin'in ABD hegemonyasıyla ideolojik bir mücadeleye girmesi ve mevcut senso komünün yerini alması gerektiğini vurgulamaktadır. Liu ayrıca Pekin kozmolojisini baskın neoliberalizmden ayıran kavramsal mesafeyi azaltmak için, Çin merkezli bir bilincin yükseltilmeye devam edilmesi gerektiğini de ifade etmektedir⁷⁸.

Gelişmekte olan ülkeler için, içişlerine müdahale gerçekleştirmeyeceğini iddia eden Çin'den gelen yardımların daha cazip görüldüğü söylenebilir. “Bu, ülkelerin Çin'e güvenmeye devam ettiği sürece yapısal sorunlarına değinilmeyeceği ve borçlarının büyümeye devam edebileceği anlamına gelebilir. Sri Lanka, kendi nakit sıkıntısıyla karşı karşıya, Hambantota Limanı'nı yönetme hakkını (99 yıllığına) bir Çinli şirkete devretti.”⁷⁹ Sri Lanka örneği ülkelerin KYG'ye yaklaşımlarını sorgulamalarına neden olmaktadır. Bu mevcut örnek nedeniyle az gelişmiş ve gelişmekte olan devletler KYG'ye olan yaklaşımlarını gözden geçirirken bir de feminist öğretinin savunduğu KYG'nin toplumsal cinsiyet eşitliğinin gerçekleşmesi için KYG'nin bir araç olarak kullanılabileceği düşüncesinin gerçeğe dönüşmesi ve Çin'in KYG yatırımlarının gerçekleşmesi için toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanmasına yönelik devletleri adım atmaya zorlaması ihtimali bu devletlerin Çin'e mesafeli yaklaşımlarına neden olabilir. Toplumsal cinsiyet adaletini teşvik etmeye yönelik mevcut yaklaşımın, devlet önderliğindeki eylemleri vurgulaması ve bunlara büyük ölçüde dayanması⁸⁰ KYG'yi feminist çerçeveden ele alan yazarların bu girişimi toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanması noktasında bir araç olarak ele almalarının nedenini açıklayabilir. Bu yazarlar Çin'in bir devlet olarak toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanmasına katkıda bulunacak eylemler gerçekleştirmesini beklemektedirler. Ancak Çin bu devletler için en fazla bir rol model olabilir çünkü bir noktadan sonra Çin stratejik yatırımlarını ve çıkarlarını korumak için toplumsal cinsiyet eşitliğini göz ardı edebilir. Bu nedenle Çin'in kendi çıkarlarını korumak ve ülkelerdeki yatırımlarını riske atmamak için yatırım yaptığı devletlerde toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanması noktasında herhangi bir şart koşması beklenmemelidir.

⁷⁸ Liu, **a.g.e.**, s.105.

⁷⁹ Motonao Uesugi, “Turkey Crisis Rattles Asian Nations with Rising Belt and Road Debts”, (Çevrimiçi) <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Turkey-crisis-rattles-Asian-nations-with-rising-Belt-and-Road-debts2>, 25 Aralık 2019.

⁸⁰ Wu, **a.g.e.**, (Çevrimiçi)

Çin'in Sri Lanka'da Hambantota Limanı'nın inşasına başlaması, 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun bir parçasının hayata geçirilmesi anlamına gelebilir. Ancak Sri Lanka'nın Colombo Limanı'nın ülkenin ekonomik anlamda daha gelişmiş olan bölgelerine yakın olması, Hambantota Limanı projesinin kırsal bir bölgede hayata geçirilmesi ve böylece bu bölgenin ekonomik kalkınmasını hızlandıracağına olan inancın, Hambantota Limanı faaliyete geçince hayal kırıklığına dönüştüğü görülmektedir. Limanın getirisinin Sri Lanka'nın Çin'den temin ettiği krediyi ödeyeceğine inanan Sri Lanka hükümetinin, gemilerin Hambantota Limanı yerine Colombo Limanı'nı tercih etmeye devam etmelerinin de etkisiyle Çin'den aldığı kredileri ödeyemez duruma düşerek limanın işletme haklarını 99 yıllığına Çinli bir şirkete vermek zorunda kaldığı görülmektedir.

Grafik 9: Hambantota ve Colombo Limanlarına Gemi Ziyaretleri (2016-2017)



Kaynak: CSIS⁸¹

KYG ülkelerinin Çin'in bir yatırım ortağı olarak nasıl davrandığı konusunda endişelere sahip olmaları son derece normal karşılanabilir. 2017'de Sri Lanka, KYG kredilerinde temerrüde düşmemek için Hambantota Limanı'nı Çinlilere 99 yıllığına kiraya verince bu ülkelerin, Pekin'e geri ödeme yapamamanın olası sonuçları hakkında endişelerinin giderek arttığı ifade edilebilir⁸².

⁸¹ Funaiole ve Hillman, **a.g.e.**, s.23.

⁸² Christopher Balding, "Why Democracies Are Turning Against Belt and Road", (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-10-24/why-democracies-are-turning-against-belt-and-road>, 3 Kasım 2018.

Bazı gözlemciler, Çin'in altyapı yatırımlarının ekonomik bağımlılıklar yarattığından ve daha sonra stratejik amaçlarla istismar edildiğinden endişe etmektedirler. Buna örnek olarak da 2014 yılında, Sri Lanka'nın başkenti Colombo'ya yanaşan bir Çin denizaltısını gösterilmekte ve bunun Çin'in genişleyen askeri ayak izi hakkında alarmlar verilmesine neden olduğunu vurgulamaktadırlar⁸³.

Bu gibi durumlar KYG'nin güvenilirliğini sarsan etmenler olarak değerlendirilebilir. Bu güven sarsıntısının devam etmemesi için Çin şeffaf ve hesap verilebilir bir yol izlemelidir aksi taktirde az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ve Çin'e borcu olan ülkelerin KYG'den uzaklaşması beklenebilir. Çin bunun önüne geçmek için borç verme kriterlerini sıkılaştırmalıdır. Ancak bunu yaparsa da Batı sermayesiyle Çin sermayesinin pek farkı kalmayacağı için Çin yatırımlarının az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere azalma eğilimi sergilemesi muhtemeldir. Bu çıkmazdan kurtulmak için Çin'in yapması gereken şeyin şeffaf, öngörülebilir ve hesap verilebilir bir süreç geliştirmesi ve aynı zamanda bunları yaparken Batı sermayesine kıyasla daha makul faiz oranlarıyla borç vermeyi sürdürmesi gerektiği görülmektedir. Feminist öğretinin KYG'nin toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanması için bir araç olarak kullanılabileceği düşüncesinin bu noktada devreye girdiği görülebilir. Eğer Çin az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere borç vermek için bu ülkelere toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanmasını bir şart olarak sunarsa borç alan ülkeler bunu iç işlerine müdahale olarak algılayabilir. Böyle bir durumda Çin'in güvenilirliğinin ve Batı sermayesi karşısındaki avantajının ortadan kalkması beklenebilir. Eğer Çin toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanmasını yatırımlarında ve verdiği borçlarda bir şart olarak ileri sürerse zaten barış içinde bir arada yaşamının beş ilkesinden biri olan iç işlerine karışmama ilkesini kendi vatandaşları ve yatırımlarının tehlikede olduğu durumlarda esnetebilen Çin'in, bu ilkeyi tamamen terk ettiği ve ulusal çıkarlarını ve yatırımlarını riske atacak biçimde toplumsal cinsiyet eşitliğini savunduğu söylenebilir.

KYG öncesi bölgeyle ekonomik ilişkilerini geliştirmeye odaklanan Çin'in, KYG ile buna devam ettiği ama aynı zamanda bölgedeki ABD askeri varlığını bölge ülkeleri ile yakın ilişkiler kurarak sınırlama çabası içine girdiği söylenebilir. Ayrıca

⁸³ Jonathan E. Hillman, "Game of Loans How China Bought Hambantota", **China's Maritime Silk Road**, ed. Nicholas Szechenyi, Washington DC, CSIS, s.8.

Malakka Boğazı'nın kendisine kapatılması durumunda da kullanabileceği Büyük Mekong Alt-bölgesi Ekonomik Koridorunu geliştirerek kendisine alternatif bir rota oluşturduğu gözlemlenebilir. Çin'in, Myanmar gibi stratejik konumda bulunan ülkelerde liman inşa ve işletme faaliyetlerine başlayarak 2013 öncesi ortaya attığı inci dizisi stratejisini de hayata geçirmeye başladığı gözlemlenebilir. Çin'in bölgesel ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Girişimi konusunda artan iddiaları, diğer ülkelerin Pekin'in bölgedeki niyetlerini sorgulamasına neden olabilir⁸⁴. Bu nedenle Çin izlediği politikalar hakkında şeffaf ve açıklayıcı bir tutum sergilemelidir aksi taktirde bölge halklarının gözündeki Çin imajının olumsuz şekilde etkilenme ihtimali yüksektir.

3.1.2.2. Güneydoğu Asya ve Kuşatılmışlık Hissi

Güneydoğu Asya bölgesi, Çin'in kuşatılmışlık hissini çıkış noktası olarak değerlendirilebilecek bir bölgedir. Detaylarına birinci bölümde değinilen kuşatılmışlık hissinden kurtulmak isteyen Çin'in KYG'yi bu amaçla da kullanabileceği ve 2013 öncesi uyguladığı stratejileri KYG çatısı altında birleştirerek bu duruma yönelik karşı stratejiler geliştirmeye çalıştığı görülebilmektedir.

Orta Doğu'dan Çin'e uzanan deniz iletişim hatları, yolculuklarının çoğunda Hindistan kıyılarına yakın yerlerden geçmekte bu da Çin ticaret yollarının savunmasız kalmasına neden olmaktadır. Çin'in -bölgede- kayda değer bir donanma varlığı olmadan, bu deniz taşımacılık rotalarını koruması beklenemez. Ticaret gemilerini koruma görevi görececek bir görev gücü oluşturmak bir seçenek olsa da bu görev gücü de Malakka Boğazı'ndan kaçınmak zorunda kalacaktır. Andaman ve Nicobar adalarındaki Hint askeri tesisleri hızla gelişmesi, Çin kuvvetlerinin bölgedeki uçak veya denizaltılara karşı korunmasını zorlaştıracı etmenler olarak değerlendirilebilir. Ayrıca Diego Garcia'daki ABD askeri tesisleri de Çin için başka bir önemli zorluk oluşturabilir. Sonuç olarak Çin'e bağlı deniz taşımacılığı rotasının muhtemelen Malakka Boğazı'ndan Sunda Boğazı'na sapması gerekecek ve bu da Hint Okyanusu'ndan geçişlere önemli bir süre ekleyecektir⁸⁵.

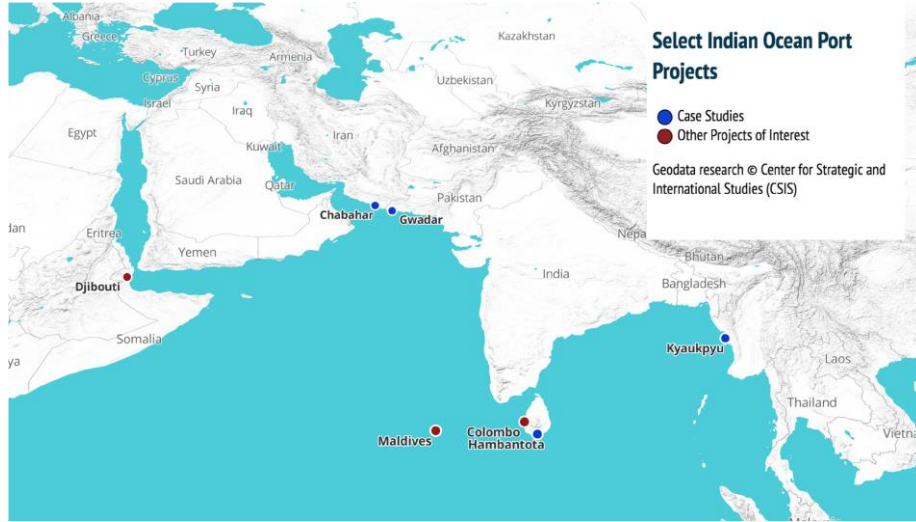
⁸⁴ Burnay, Raube ve Wouters, **a.g.e.**, s.9.

⁸⁵ Zack Cooper, "Security Implications of China's Military Presence in the Indian Ocean", **China's Maritime Silk Road**, ed. Nicholas Szechenyi, Washington DC, CSIS, s.28.

Çin'in bu risklerin de etkisiyle Hint Okyanusu'ndaki ticaret ve enerji tedarik rotalarını korumak için "İnci Dizisi Stratejisi" adı verilen bir strateji geliştirdiği görülmektedir. Bu stratejiye göre Çin, Hint Okyanusu'na kıyısı olan ülkelerden limanlar elde ederek söz konusu ticaret ve enerji tedarik rotalarını güvence altına almaya ve gerekirse bu limanlara askeri varlıklarını yerleştirmeye çalışmaktadır.

Gwadar Limanı, İnci Dizisi stratejisinin önemli bir dayanak noktası olarak göze çarpmaktadır. Güney Asya'daki diğer "incilerin" Myanmar'ın Kyaukpyu Limanı ve Sri Lanka'nın Hambantota Limanı olduğu söylenebilir. Çin'in deniz stratejisinin ağırlıklı olarak Mahan'ın deniz hakimiyet teorisine dayandığını söylemek yanlış olmayacaktır. Mahan'a göre Hint Okyanusu'nu kim kontrol ederse Asya'yı da o kontrol edecektir. Çin donanmasının hızla geliştiği gözlemlenmektedir ve Çin'in donanması sayesinde Hint-Pasifik bölgesinde hakimiyet kurmayı amaçladığı söylenebilir. Eğer Gwadar Limanı gelecekte bir donanma üssüne dönüştürülürse Çin donanması, Arap Denizi ve Umman Körfezi'nde kalıcı olacaktır⁸⁶.

Harita 23: Hint Okyanusu'ndaki Liman Projeleri



Kaynak: CSIS⁸⁷

Çin'in İnci Dizisi stratejisini KYG çatısı altına aldığı ve böylece hedef ülkelerin gözünü korkutmadan o ülkelerdeki liman alımları kolaylaştırdığı

⁸⁶ Kanwal, a.g.e., s.14.

⁸⁷ Michael J. Green, "China's Maritime Silk Road", **China's Maritime Silk Road**, ed. Nicholas Szechenyi, Washington DC, CSIS, s.2.

söylenbilir. Örneğin Çin'in bu sayede Sri Lanka'daki Hambantota Limanı'nı 99 yıllığına kiralamayı başardığı görülmektedir. Buradan hareketle Çin'in Hint Okyanusu'ndaki ticaret ve enerji tedarik rotasını güvenceye almak için geliştirdiği İnci Dizisi stratejisini KYG ile hayata geçirmeye çalıştığı söylenebilir.

Çin'in, kuşatılmışlık hissinden kurtulmak amacıyla geliştirdiği İnci Dizisi stratejisinin yanı sıra ABD'nin bölgedeki dost ve müttefiki olan devletlerle de siyasi ve ekonomik alanlarda yakın ilişkiler kurarak söz konusu devletleri ABD'den uzaklaştırıp kendi yanına çekmeye çalıştığı gözlemlenebilir. Ancak Çin'in bununla da yetinmeyip kuşatılmışlık hissi ve ABD'nin Malakka Boğazı'nı Çin'e kapatması tehlikesine karşılık Malakka Boğazı'na yakın ve/veya sınırı bulunan ülkelerde kara ve demir yolları ve boru hatları ile alternatif rotalar oluşturmaya çalıştığı görülmektedir. Çin'in bu rotaların yardımıyla söz konusu devletlerin altyapı ihtiyaçlarını karşılayarak hem bu devletleri ABD'den uzaklaştırmaya çalıştığı hem de üretim fazlası stokunu eritmeye çalıştığını söylemek yanlış olmayacaktır.

Kuşatılmışlık hissi ve Malakka Boğazı'nın Çin'e kapatılması korkusu nedenlerinin de etkisiyle Myanmar Çin için ön plana çıkmaktadır. Myanmar'ın Hint Okyanusu'na kıyısı olması, burada inşa edilecek olan Kyaukpyu Limanı'nın Çin için özel öneme sahip olması ve Myanmar'daki petrol ve boru hatları aracılığıyla Çin'in Malakka Boğazı'nı bypass ederek enerji teminini gerçekleştirme imkanı bunun nedenleri arasında sayılabilir.

Ayrıca liman projesi için anlaşma başta 7,3 milyar dolar olsa da sonradan Myanmar hükümetinin bu tutarı 1,3 milyar dolara düşürmek için Çin'i müzakereleri iptal etmekle tehdit ettiğini unutmamak gerekir. Bu durum, Çin'in projeye verdiği önemi göstermesi açısından oldukça önemlidir çünkü Myanmar'ın bu isteği Çin'e 6 milyar dolara mal olmaktadır. Buradan hareketle, Çin için proje inşasından elde edeceği kârdan ziyade Myanmar'da stratejik bir limana sahip olmak daha önemlidir çıkarımı yapmak yanlış olmayacaktır.

Myanmar ve Kyaukpyu Limanı projesinin Çin'in içinde bulunduğu iç ve dış sorunlardan birkaçına yönelik bir çözüm aracı olarak geliştirildiği göze çarpmaktadır. Bu sorunların başında şüphesiz ki Malakka Boğazı'nın Çin'e kapatılması tehlikesi

gelmektedir. Çin'in Myanmar üzerinden bu tehlikeyi bypass etmeye çalıştığı ve aynı zamanda enerji arzının sürekliliğini sağlamak ve enerji temininin Malakka üzerinden tehlikeye girmemesi için Hint Okyanusu'na kıyısı olan devletlerle boru hatları anlaşmaları yapıp Orta Doğu ve Afrika'dan temin ettiği enerji kaynaklarını bu boru hatları üzerinden Çin ana karasına ulaştırmayı hedeflediği söylenebilir. Ayrıca Çin'in doğu-batı gelişmişlik farkı sorununu da en azından güneybatı Çin için bu bölgede gerçekleşecek bir ekonomik kalkınma ile çözmeyi hedeflediği görülmektedir. Bunun dışında Kyaukpyu Limanını inşa edip işletmesini de aldıktan sonra kendi sahip olduğu limana kendi gemilerinin gelmesi ve bu gemilerin yaptıkları harcamaların büyük bir kısmının tekrar Çin'e dönmesi, böylelikle ihracat ve ithalat işlemlerinde maliyetlerin düşmesi ve Çin mallarının rekabetçi gücünün artması hedefleniyor olabilir. Bu durumun sadece Kyaukpyu için değil Çin'in yapıp işlettiği ve satın aldığı diğer limanlar için de geçerli olması beklenmelidir.

Harita 24: Çin'in Küresel Liman Yatırımları



Kaynak: The Economist⁸⁸

Çin'in KYG aracılığıyla bölge üzerinden kuşatılmışlık hissine yönelik politikalarına baktığımızda Çin'in, bölge ülkelerinde yaptığı altyapı yatırımları ve bu

⁸⁸ The Economist, "China's Expanding Investment in Global Ports", (Çevrimiçi) <https://country.eiu.com/article.aspx?articleid=1125980496&Country=China&topic=Economy&subtopic=Regional+development&subtopic=Investment>, 10 Eylül 2018.

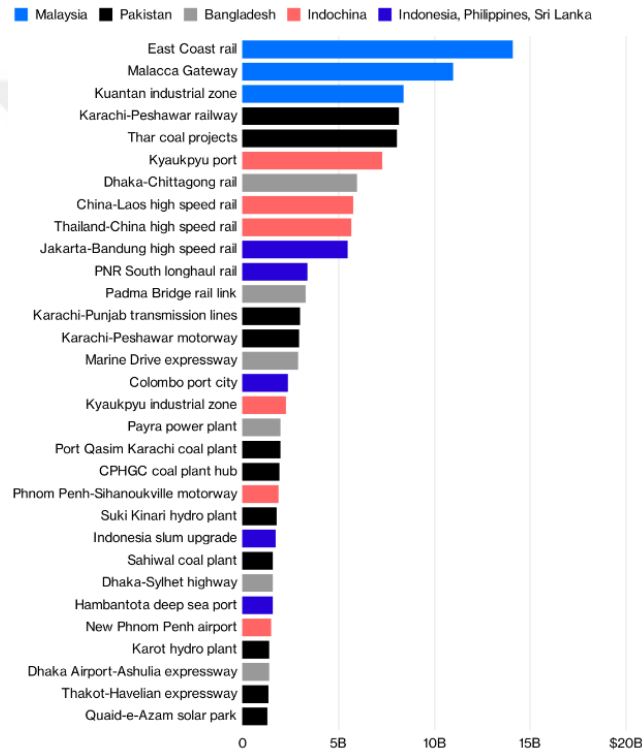
Ülkelerin ekonomik kalkınmalarına sağladığı katkı ile bir tür ekonomik bağımlılık yarattığı ve bu bağımlılığı bölge ülkeleri üzerinde ekonomik ve siyasi nüfuz aracı olarak kullandığı görülmektedir. Bu sayede Güneydoğu Asya lkelerinin ABD ile olan yakınlaşmalarını engellemeye çalıştığı, ABD dost ve müttefik ülkeleri kendi saflarına çekmeye çalıştığı, kendi saflarına ekemese bile en azından olası bir ABD müdahalesi karşısında söz konusu ülkelerin tarafsız bir konumda kalmalarını sağlamaya çalıştığı söylenbilir. Bir diğer husus olarak Çin'in, bölge ülkeleri üzerinde edindiği ekonomik nüfuz ile Malakka Boğazı'nın kendisine kapatılması tehlikesini ve kuşatılmışlık hissini çok taraflılaştırarak bölge lkelerinin ABD'nin bu faaliyetlerine destek vermemesini sağlamaya çalışması göze çarpmaktadır. Bunun dışında bölgede Hint Okyanusu'na kıyısı olan devletlerde liman ve boru hatları inşa ederek deniz ticaret rotalarını güvence altına almaya çalıştığı, bunun için geliştirdiği İnci Dizisi stratejisini KYG ile hayata geçirmeye başladığı ve bu sayede Hint Okyanusu'nda hegemonik bir g olmaya aday olduğu söylenbilir. Limanlar aracılığıyla denizlerdeki egemenlik alanlarını genişletmeye çalışan Çin'in, bu limanlar aracılığıyla hem bölgedeki askeri varlığını artırdığı hem de limanların işletilmesi konusunda da söz sahibi olarak kendisine ait ticaret gemilerinin ve Çinli deniz taşımacılık şirketlerinin masraflarını azalttığı görülebilir. Böylelikle hem liman masrafları için harcanan paranın bir kısmının tekrar Çin'e dönmesinin sağlandığı hem de lojistik masraflarını düşürerek Çin mallarının uluslararası piyasada rekabet gücünün arttığı dikkatlerden kaçmamalıdır.

3.1.2.3. Güneydoğu Asya ve retim Fazlası Sorunu

Çin'in üretim fazlası yaşadığı sektörlerin başında imento, demir-elik, hazır beton ve cam sektörlerinin gelmesi ve bu ürünlerin inşaat faaliyetlerinde kullanılan ürünler olarak öne çıkması, bu fazlalığı eritmek için Çin'in altyapı inşaat faaliyetlerine önem vermesinin nedenleri arasında sayılabilir. Çin'in kendi topraklarında altyapı eksikliğini büyük oranda tamamladıktan sonra, altyapı inşaatları için gerekli olan fabrikalarda üretim fazlası sorununun ortaya çıkması, Çin'in bu sorunu gidermek için altyapı eksikliği yaşayan Orta Asya, Güneydoğu Asya, Orta Doğu ve Afrika gibi bölgelere yönelmesine, bu bölgelerde kazandığı altyapı inşası ihalelerinin sözleşmelerine kendi ürünlerini kullanma şartı ekletmesine ve böylelikle bu sorunu çözmeyi hedeflemesine bir işaret olarak yorumlanabilir. Altyapı eksikliği yaşayan

bölgelerden biri olan Güneydoğu Asya da bu sorunun çözümü için önemli bölgeler arasında sayılabilir. Sermaye bolluğu yaşayan ancak teknik sorunlar ve nitelikli eleman eksikliği çeken Orta Doğu'nun petrol zengini ülkelerinde de altyapı çalışmaları yapsa da tıpkı Sri Lanka'da olduğu gibi borçlarını ödeyemeyip stratejik varlıklarını Çin'e kiralama ya da devretme ihtimali olan devletlerin Çin için daha ön planda olduğu söylenebilir.

Grafik 10: Malezya, Güney Asya ve Hindi-Çini'de KYG Projeleri (Milyar dolar)



Kaynak: Bloomberg⁸⁹

KYG projeleri genellikle altyapı yatırımlarının fonlanması konusunda sıkıntı yaşayan bölgelerde gerçekleşmektedir⁹⁰. Örneğin Asya'nın 2010-2020 dönemi için altyapı yatırım ihtiyacının yaklaşık 8,22 trilyon dolar olacağı tahmin edilmektedir⁹¹. Bu devasa altyapı ihtiyacı, Çin'in hem üretim fazlası sorunu yaşadığı sektörlerde artık

⁸⁹ Detaylı bilgi için bkz. <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2018-08-12/soviet-collapse-echoes-in-china-s-belt-and-road-investment>

⁹⁰ Lu, vd., a.g.e., s.2.

⁹¹ Biswa Nath Bhattacharyay, "Estimated Demand for Infrastructure, 2010-2020", **Infrastructure for Asian Connectivity**, ed. Biswa Nath Bhattacharyay, Masahiro Kawai ve Rajat M. Nag, Cheltenham, Birleşik Krallık, Edward Elgar Publishing, 2012, s.32.

kullanılacak olan yüksek teknolojikli ürünler, ağırlıklı olarak Çin'den temin edilmektedir çünkü Afrika ülkelerinin birçoğu bu ürünleri üretebilecek teknolojiye ve bilgi birikimine sahip değildir. Çin'in bu nedenle söz konusu tesislerin idamesini de üstlendiği söylenebilir. Bu durum Güneydoğu Asya'daki ülkelerin birçoğu için de geçerli olabilir. Bu sayede Çin, söz konusu devletlerde siyasi ve ekonomik nüfuzunu artırdığı gibi bu devletlerin kritik öneme sahip altyapı tesislerini de elinde tutmaktadır. Bahsedilen bu ileri teknoloji ürünlerin Çin'den getirtilmesi ve bu devletlerin bu ürünler konusunda Çin'e bağımlı olmasının, hem Çin'in üretim fazlası stokunu eritmesine yardımcı olduğu hem de bu sektörlerin mallarına yeni talepler oluşturarak bu talepleri sürekli kıldığı söylenebilir. Böylelikle Çin'in kendisine yeni pazar alanları yarattığı, kendi iç sorunlarından biri olan üretim fazlası sorununu çözmeyi hedeflediği ve KYG'yi bunun için bir araç olarak kullandığı çıkarımı yapılabilir. Böylece Çin'in ekonomik büyümesini ve dolayısıyla toplumsal refah artışını sürekli hale getirmeye çalıştığı söylenebilir.

3.1.3. Orta Doğu

3.1.3.1. Orta Doğu'da Kuşak ve Yol Girişimi

Çin'in tabiriyle Batı Asya olarak adlandırılan Orta Doğu, Çin ile doğrudan kara veya deniz sınırı olmamasına rağmen Çin için yüksek önceliğe sahip bölgeler arasında sayılabilir. Çin'in önde gelen enerji tedarikçilerinden Suudi Arabistan, İran, Irak vb. ülkelerin bu bölgede bulunuyor olmaları bölgeyi Çin açısından önemli kılan nedenler arasında gösterilebilir. Bölgenin Çin için önemli olmasındaki bir başka neden olarak bölge ülkeleriyle Sincan'da yaşayan Uygur Türklerinin aynı dine mensup olmaları ve Çin'in, bölge ülkelerinin Uygur Türklerine destek sağlamalarına yönelik endişelere sahip olması gösterilebilir. Bu nedenlerle Çin'in, bölge ülkeleriyle ekonomik ve siyasi iş birliğini geliştirerek bölgedeki nüfuzunu artırmaya çalıştığı ve muhtemelen böylece hem enerji temininde sorun yaşanmasının önüne geçmeyi hem de bölge ülkelerinin Uygur Türklerine destek olmalarını engellemeyi amaçladığı söylenebilir. Çin, bölgedeki iki rakip güç ve farklı mezhebe mensup olan Suudi Arabistan ve İran ile aynı anda iyi ilişkilere sahip olan birkaç ülke arasındadır. Bu, Çin'in bölgedeki çatışmalardan uzakta durmaya çalışmasının ve taraf tutmama ilkesinin bir sonucu

olarak değerlendirilebilir. İzlediği politikalar sayesinde Çin'in, KYG'nin Avrupa'ya ulaşan ekonomik koridorunu İran'dan geçirmeyi başarırken aynı zamanda bir numaralı enerji kaynağı olarak Suudi Arabistan'dan enerji temin etmeye devam etmeyi başardığı, İran'dan enerji kaynaklarını boru hatlarıyla ithal edebilme imkanına erişerek İran'ın enerji kaynaklarına daha güvenli bir şekilde erişim imkanı elde ettiği söylenebilir.

Burada feminist öğretinin KYG'ye bakışı ve Çin'in çıkarlarının çatışması bir kez daha görülebilir. Feminist öğreti KYG'nin toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanabilmesi için bir araç olarak kullanılabileceğini savunmaktadır. Dünya Ekonomik Forumu'nun (WEF) 2017 yılında yayımladığı küresel cinsiyet eşitsizliği raporuna bakıldığında son 10 sırada yer alan devletlerin 6'sının Orta Doğu bölgesinde bulunduğu ve bu devletler arasında -Çin ile ilişkileri dikkate alındığında- en göze çarpanlarının Suudi Arabistan ve İran olduğu söylenebilir. Suudi Arabistan Çin'in bir numaralı enerji tedarikçisi konumundayken İran, ABD ambargolarının da etkisiyle Çin ile oldukça yakınlaşarak bölgede Çin'in en yakın partneri ve Çin'in Orta Doğu'ya açılan kapısı olmuştur. Bir anlığına Çin'in KYG'yi feminist öğretinin savunduğu gibi toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanması için bir araç olarak kullandığı düşünülürse Çin'in enerji temininin sürekliliğini sağlama stratejisi en büyük enerji temin kaynağı olan Suudi Arabistan nedeniyle, KYG ile kara üzerinden Avrupa'ya erişme stratejisiyle stratejik konumunun da etkisiyle İran nedeniyle tehlikeye girecektir çünkü bu ülkeler Çin'in KYG'yi bir araç olarak kullanarak iç işlerine müdahalede bulunduğunu savunacaklardır. Bunun sadece Suudi Arabistan ve İran için değil Çin yatırımlarının gerçekleştiği ve toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin olduğu diğer bütün devletler için de geçerli olacağı düşünülebilir. Çin KYG'yi toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanması için bir araç olarak kullanırsa hem bu ülkelerdeki yatırımlarını hem de enerji temininin sürekliliğinin sağlanması gibi stratejik çıkarlarını tehlikeye atabilir. Bu nedenle KYG'nin toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanması için bir araç olarak kullanılması düşünülemez.

KYG'nin, Asya ve Afrika'ya yoğunlaşmış gibi gözükse de esas hedefinin Batı Avrupa olduğunu söylenebilir. Avrupa'ya giden yol ister karadan ister denizden olsun eğer Çin tek bir ülkeye yani Rusya'ya, Avrupa'ya ulaşım konusunda bağımlı olmak

istemiyorsa -coğrafyanın bir gereği olarak- Orta Doğu'dan geçmek zorundadır. Bununla birlikte, KYG'nin başarısının temel anahtarı Orta Doğu'da istikrarın sağlanması olarak gözükmektedir ve bunun Çin'in kapasitesinin çok üzerinde görünen bir hedef olduğu söylenebilir⁹⁴.

Harita 26: Çin'in Orta Doğu Devletleri ile İlişkileri (2015)



Kaynak: Rand⁹⁵

Bunun bir sonucu olarak Çin'in, Orta Doğu'nun petrolüne artan bağımlılığının da etkisiyle, Hürmüz Boğazı'nda seyrüsefer serbestisi sağlayan Amerikan güvenlik yapısının bölgedeki varlığına son derece ihtiyaç duyduğu⁹⁶ görülmektedir. Bölgedeki Amerikan güvenlik mekanizmasının Çin'e iki olumlu etkisi olduğu belirtilebilir. Bunlardan ilkinin petrol temininin güvenliğini üstlenmeden Orta Doğu petrollerine kolay bir şekilde erişim sağlamak, ikincisininse bölgede asker bulundurmak zorunda kalmadığı için bölge devletlerinin ve halklarının gözünde olumsuz bir Çin algısı oluşmasının önüne geçmek olduğu söylenebilir.

Çin'in, Orta Doğu'yu kendi periferisinin bir uzantısı ve bir kırılmalılık bölgesi olarak görmesinin de muhtemel etkisiyle, 2011 yılında Arap Baharı gibi bir halk hareketinin ve buna ek olarak Irak Şam İslam Devleti (İŞİD) gibi radikal İslamcı bir terör örgütünün bölgede ortaya çıkması nedeniyle dikkatini bu bölgeye daha fazla yönelttiği görülmektedir. Tüm bu dinamiklerin, bölgedeki enerji kaynakları, ulaşım

⁹⁴ Shichor, **a.g.e.**, s.1-12.

⁹⁵ Scobell, v.d., **a.g.e.**, s.149.

⁹⁶ Niv Horesh, "China's One Belt, One Road Vision-Implications for the Middle East", **China's Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative**, ed. Anoushiravan Ehteshami ve Niv Horesh, New York, Routledge, 2018, s.3.

yolları ve Çin vatandaşları da dahil olmak üzere, Orta Doğu'daki Çin ekonomik çıkarlarına ve aynı zamanda ÇKP yönetimine tehdit oluşturduğu varsayılabilir⁹⁷.

Bölgedeki bu tür istikrarsızlıkların ÇKP yönetimine tehdit oluşturuyor olması Çin'i bölgeye daha çok müdahil olmaya zorlayabilir. Bölge, ekonomik büyüme için enerjiye ihtiyaç duyan Çin'in bir numaralı enerji tedarikçisi konumundadır ve Çin ekonomik büyüme için enerji temininin sürekli olmasına ihtiyaç duymaktadır. Ayrıca Çin'in, bölge ülkelerinin ve halklarının Uygur Türklerine destek sağlaması durumunda, ülkesindeki ayrılıkçı hareketin başarıya ulaşmasından ve bunun diğer bölgelere de ilham kaynağı olmasından ve Tayvan konusunda Çin'in elini zayıflatmasından endişe duyduğu söylenebilir. Bu iki durumdan sadece birinin gerçekleşmesi bile ÇKP'nin egemenliğinin Çin kamuoyu tarafından sorgulanmasına ve Çin içinde hoşnutsuzluklara yol açabilir. Bu nedenle ÇKP'nin, egemenliğini sürdürülebilmesi için Orta Doğu petrollerine ve Orta Doğu'nun Çin'e siyasi destek vermesine ihtiyacı olduğu görülmektedir. ÇKP'nin egemenliğinin devam etmesi Çinli yöneticiler için oldukça önemlidir. Bu nedenle Çin'in ekonomik büyümesinde bir yavaşlama veya refah seviyesinde bir azalma olması ÇKP'nin egemenliğinin sorgulanmasına yol açabilir. Dolayısıyla Çin için enerji temininin sürekliliği en önemli dış politika sorunları arasında sayılabilir ve Çin'in KYG'yi jeoekonomik bir yaklaşımla geliştirerek enerji sorununu çözmeye çalıştığı görülebilir.

Orta Doğu'nun enerji kaynaklarının Çin'in sürekli büyümesi ve dünya ekonomisinin istikrarı için yaşamsal önemiyle birleştiği merkezi konumu, bölgeye KYG içindeki jeoekonomik önemini kazandırmaktadır⁹⁸. Bölgenin KYG ve Çin için artan bu öneminin, Çin'in bölgeye yönelik politikalarında bir strateji değişimine neden olduğu savunulabilir. Bu strateji değişiminin mevcut politikalardan radikal bir sapma şeklinde değil de önceki iç ve dış politika girişimlerinin mantıksal bir uzantısı şeklinde gerçekleştiği⁹⁹ söylenebilir. Bu mantıksal uzantının sadece Orta Doğu bölgesinde değil, gerekli yerde gerekli stratejilerin uygulanması şeklinde diğer bölgelerde de gerçekleştiği görülebilir.

⁹⁷ Scobell, "Why the Middle East Matters to China", s.9-10.

⁹⁸ Calabrese, **a.g.e.**, s.181.

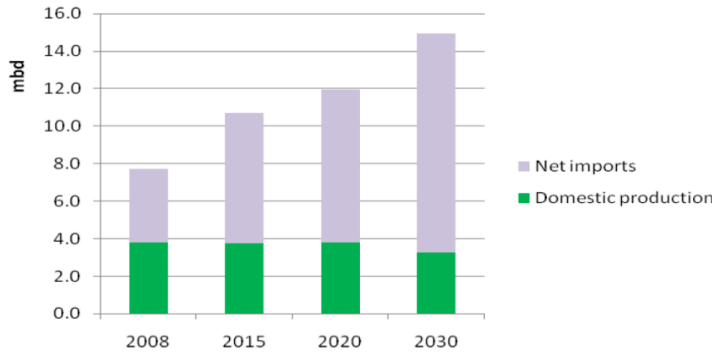
⁹⁹ Scobell, **a.g.e.**, s.18.

3.1.3.2. Orta Doğu ve Enerji Politikası

Orta Doğu'ya bakışı enerji odaklı olan Çin, enerji güvenliği konusunu hayati dış politika çıkarlarından biri olarak görmekte ve bu nedenle enerji ithalatı, piyasa ortamından temin edilebilecek sıradan bir ürün grubu olarak görülmemektedir. Son yıllardaki hızlı ekonomik büyüme nedeniyle Çin'in ulusal çıkarlarının hem niceliğinin hem de niteliğinin değişim ve dönüşüm halinde olduğu görülebilir¹⁰⁰.

Grafik 3'ten de görülebildiği gibi Orta Doğu, Çin'in petrol ithalatında önemli bölgelerden biridir. Grafiğe göre, 2014 yılında Çin ham petrol ithalatının %19'unu Suudi Arabistan'dan, %9'unu Umman'dan, %8'ini İran'dan, %8'ini Irak'tan, %4'ünü BAE'den ve %3'ünü de Kuveyt'ten gerçekleştirmiştir. Yani 2014 yılında Çin'in ithal ettiği ham petrolün %51'ini Orta Doğu'dan temin ettiği söylenebilir. Ayrıca, Körfez ve özellikle Suudi Arabistan'ın, dünyanın kanıtlanmış rezervlerinin yarısından fazlasına sahip olması ve aynı zamanda çok düşük üretim maliyetlerine de sahip olması Çin'in, Körfez petrolüne öncelik vererek önemli meblağlarda tasarruf etmesini sağlayabilir¹⁰¹. Bu nedenle Orta Doğu, özellikle de Basra Körfezi ülkeleri ile yakın ilişkiler geliştirmenin Çin için son derece hayati bir öneme sahip olduğu söylenebilir.

Grafik 11: Çin'in Petrol Üretimi ve İthalatı (2008-2030)



Kaynak: IEA

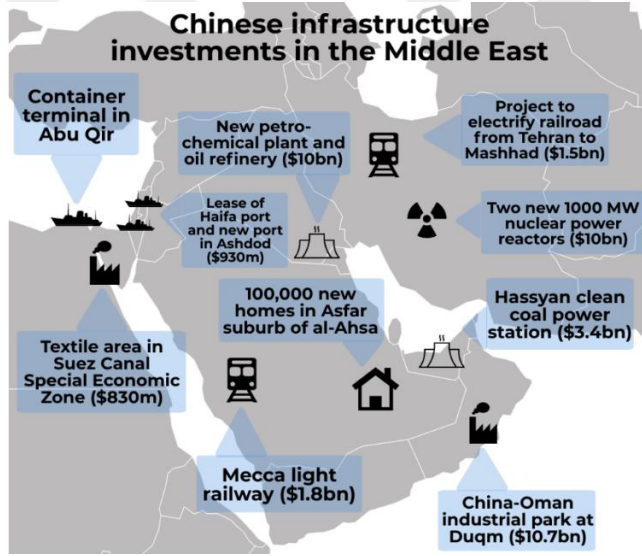
Çinli elitler ve üst düzey yetkililer için partinin devamlılığının esas olması, enerjinin Çin'in neden yumuşak karnı olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca

¹⁰⁰ Aslan, **a.g.e.**, s.35-45.

¹⁰¹ Gater-Smith, **a.g.e.**, s.94-95.

yukarıdaki grafikte de Çin'in uzun dönemde petrol ithalatına ne kadar bağımlı olacağı net bir biçimde görülmektedir. Bu nedenlerle enerji ithalatı ve enerji tedarikinin sürekliliği konusu Çin için en hayati konuların başında gelmektedir denilebilir. Çinli karar vericilerin ülkenin ithal petrole olan yüksek bağımlılığını bir tür savunmasızlık kaynağı olarak gördükleri söylenebilir. Bu nedenle Çin'in enerji temin ettiği kaynakları çeşitlendirme politikası bazı başarılar gösterse de yine de ihtiyaç duyduğu ham petrolün 3'te 2'sini ithal ettiği az sayıda üreticiye güvenmek zorunda olduğu söylenebilir¹⁰².

Harita 27: Çin'in Orta Doğu'da Altyapı Yatırımları



Kaynak: Times of Israel¹⁰³

Harita 27'den görülebileceği gibi Çin'in Orta Doğu'daki yatırımları ağırlıklı olarak enerji alanına yoğunlaşmıştır. İran'da 1000MW'lık iki yeni nükleer enerji reaktörü inşası, Irak'ta yeni bir petrokimya tesisi ve petrol rafinerisi ve BAE'de kömür santrali inşası bunlardan bazılarıdır. Yukarıdaki haritanın da yardımıyla enerji yatırımlarının, Çin'in Orta Doğu'da gerçekleştirdiği altyapı yatırımlarının oldukça yüksek maliyetli yatırımlar olduğu çıkarımı yapılabilir.

¹⁰² Zha Daojiong ve Michal Meidan, "China and The Middle East in a New Energy Landscape", (Çevrimiçi) www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/publications/research/20151021ChinaMiddleEastEnergyDaojiongMeidan.pdf, 19 Temmuz 2018.

¹⁰³ James Sorene, "Is China The Real Force Behind Iran?", (Çevrimiçi) <https://blogs.timesofisrael.com/is-china-the-real-force-behind-iran/>, 13 Aralık 2019.

Çin'in Orta Doğu'daki enerji politikasında İran'ın önemli bir yer tuttuğu söylenebilir. İran, Pakistan üzerinden doğrudan Çin'e boru hatlarıyla petrol temin edebilir ve bu da Çin'in Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını azaltabilir. Bu nedenle İran, Çin için enerji kaynakları açısından bölgede önde gelen ülkeler arasında sayılabilir. Çin'in İran'da gerçekleştirdiği yatırımları, ABD tarafından İran'a uygulanan ambargolara rağmen gerçekleştirmesi Çin'in İran üzerindeki siyasi ve ekonomik nüfuzunu ve dolayısıyla yumuşak gücünü artıran etmenler arasında sayılabilir. Ayrıca bu yatırımların Çin'in İran'daki petrol üretim sürecinde söz hakkına sahip olmasına da yardımcı olduğu görülmektedir. Şüphesiz ki bu durum petrolü olan ancak teknolojisi ve nitelikli insan gücü yeterli olmayan diğer ülkelerin de Çin ile yaklaşması etkilemiştir. Örneğin Umman, İpek Yolu'nu yeniden canlandırmak amacıyla Çin'in elde ettiği büyük başarılarından gurur duyduğunu ve stratejik karşılıklı güveni daha da derinleştirerek petrol ve doğal gaz, endüstriyel bölgeler, turizm ve kültür alanlarında Çin ile bağlarını güçlendirmeye istekli olduğunu belirtmiştir¹⁰⁴. Kısacası Çin KYG ile İran üzerinden bölge ülkelerinde varlığını artırmış ve bölgeyle enerji konusunda olan iş birliği alanlarını genişleterek yaygınlaştırmaya başlamıştır çıkarımını yapmak doğru olacaktır.

Çin'in bölgede enerji alanında gerçekleştirdiği bir diğer faaliyet Suudi Arabistan şirketi olan ACWA Power'ın hisselerinin yüzde 49'unun SRF tarafından satın alınması şeklinde gerçekleşmiştir¹⁰⁵. Gerçekleşen bu satın alma olayı Çin'in KYG ile Orta Doğu enerji sektöründe ne yapmaya çalıştığını açıkça göstermektedir. Çin'in, tıpkı diğer enerji üretim bölgelerinde olduğu gibi Orta Doğu'daki enerji üretim tesislerinde ve petrol üretim sahalarında da söz hakkına sahip olmaya çalıştığı açıkça görülmektedir. Çin'in böylece söz konusu ülkenin kendi başına veya başka bir ülkenin baskısıyla Çin'e enerji ithalatı gerçekleştirmekten vazgeçmesi veya enerji temininin sektöre uğramasının önüne geçmeye çalıştığı söylenebilir.

¹⁰⁴ Xinhua, "China, Oman Agree to Step Up BRI Cooperation", (Çevrimiçi) http://www.xinhuanet.com/english/2019-11/16/c_138560544.htm, 28 Kasım 2019.

¹⁰⁵ Madhura Deulgaonkar, "BRI: China's Silk Road Fund acquires significant minority stake in Saudi-based ACWA Power RenewCo", (Çevrimiçi) <https://www.zawya.com/mena/en/business/story/BRI-Chinas-Silk-Road-Fund-acquires-significant-minority-stake-in-Saudibased-ACWA-Power-RenewCo-ZAWYA20200510081259/>, 16 Mayıs 2020.

3.1.3.3. Orta Doğu, Ticaret ve Üretim Fazlası Sorunu

Orta Doğu'nun, Çin açısından enerji konusunda olduğu kadar pazar payını artırma ve üretim fazlası sorununun çözümü konularında da önemli bir bölge olduğu belirtilmelidir. Orta Doğu devletlerinin altyapılarının yetersiz olması, bu altyapı ihtiyacını karşılayacak nitelikli iş gücü ve teknolojiye mahrum olmaları ancak sermayeye sahip olmaları, Çin için bir fırsat olarak değerlendirilebilir. 2016 yılında DB tarafından yayınlanan lojistik performans endeksine göre Orta Doğu'da bulunan devletlerin yoğun altyapı faaliyetlerine ihtiyacı vardır. Çin'in, Orta Doğu devletlerinin ihtiyaç duyduğu bu altyapıları inşa faaliyetlerine girişerek hem bu ülkeler üzerinde ekonomik nüfuz elde etmeye hem de üretim fazlası sorununu çözmeye çalıştığı söylenebilir. Orta Doğu'daki altyapı inşaatı faaliyetleri sayesinde Çin'in üretim fazlası veren sektörlerdeki ürünlerine talep artabilir bu da daha önce açıklanan nedenlerle parti rejiminin devamlılığına katkı sağlayabilir.

Tablo 7: Orta Doğu ve Kuzey Afrika'da Altyapı Gelişmişliği (2016)

Ülke	Altyapı Sıralaması (160 Ülke)	Puan (1-5)	Ülke	Altyapı Sıralaması (160 Ülke)	Puan (1-5)
BAE	13	3.94	Cezayir	75	2.77
Katar	30	3.60	Lübnan	82	2.72
Türkiye	34	3.42	Fas	86	2.67
Bahreyn	44	3.31	İran	96	2.6
Umman	48	3.23	Sudan	103	2.53
Mısır	49	3.18	Tunus	110	2.5
Suudi Arabistan	52	3.15	Cibuti	134	2.32
Kuveyt	53	3.11	Irak	149	2.15
Ürdün	67	2.96	Suriye	160	1.6

Kaynak: 2016 Lojistik Performans Endeksi, Dünya Bankası

Tablo 7'den de görülebildiği gibi Suudi Arabistan, Irak, İran, Kuveyt ve Ürdün gibi hidrokarbon zengini ve Çin'in başlıca petrol kaynağı olan ülkeler altyapı eksikliği sorunu yaşamaktadırlar. Çin'in bu ülkelerde altyapı inşa faaliyetlerinde bulunması halinde petrol için bölgede gerçekleştirdiği harcamaları, bölgenin ihtiyaç duyduğu

altyapıları inşa ederek kendi ülkesine geri kazandırması ve aynı zamanda üretim fazlası bulunan sektörlerdeki bu fazla stoku eritmesi de beklenebilir. Yani Çin, Orta Doğu'da altyapı inşası faaliyetlerinde bulunarak hem jeopolitik hem de jeoekonomik anlamda birçok farklı kazanç elde edebilir.

Bu Çin'in liman alımları sayesinde elde ettiği kazançlara benzetilebilir. Yukarıda da değinildiği gibi Çin, liman alımları yaparak Çin ürünlerini taşıyan Çinli deniz lojistik şirketlerinin, Çinli şirketlerin hissedarı veya sahibi olduğu limanları kullanmasını sağlayabilir; bu sayede lojistik maliyetlerini düşürerek Çin mallarının rekabetçiliğini artırabilir ve böylelikle harcamaların Çinli şirketlerin arasında gerçekleşmesini sağlayarak dışarıya döviz harcamalarını asgari düzeyde tutabilir.

Çin'in enerji talebini karşılama noktasında ve üretim fazlası sorunlarında Orta Doğu öne çıkan bölgeler arasında olsa da bölgenin istikrarsız ve güvensiz oluşu, Batı sermayesinin insan hakları ve demokrasi gibi şartlar koşarken Çin'in bu gibi şartlar aramaması Çin yatırımlarının Orta Doğu'da artmasını sağlayan nedenler arasında sayılabilir. Burada feminist öğretinin KYG'den beklentilerine değinmek yerinde olacaktır. Feminist öğreti KYG'nin toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanmasında bir araç olarak kullanılabileceğini savunmaktadır. KYG'nin bu konuda bir araç olarak kullanılabilmesi için yatırım alan ülkelere Çin yatırımlarının gerçekleşmesi için toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanmasına yönelik bazı şartların sağlanması gerektiği söylenebilir ancak bu durumda Çin sermayesinin Batı sermayesinden farkı kalmayacağı için Orta Doğu'da artan Çin yatırımlarının yavaşlaması muhtemeldir.

Çin'in 2015-2016 yıllarında bölgeye yaptığı 171,63 milyar dolarlık yatırımı her ne kadar ağırlıklı olarak enerji ve taşımacılık sektörlerine yoğunlaşmış olsa da bu sektörler dışında Çin gayrimenkul, tarım, metal, turizm, eğlence ve teknoloji sektörlerine de yatırımlar yapmıştır. Bunun nedeni olarak hidrokarbon zengini ülkelerin, son zamanlarda ekonomilerinin sadece doğal kaynaklara bağımlı olmaktan kurtarıp farklı alanlarda da ekonomik faaliyetler yürütmek istemesi ve bu alanlara yönelik yatırım kolaylıkları sağlaması gösterilebilir. Ayrıca bölgenin teknolojik anlamda en gelişmiş ülkesi olan İsrail ile Çin'in, KYG aracılığıyla teknoloji transferi alanında iş birliği yaptığı görülmektedir. "Kuşak ve Yol Girişimi'nde Çin ile İsrail

arasındaki bir diğer önemli iş birliği alanı ise tarımdır¹⁰⁶. Bunun nedeni İsrail'in tarım alanında oldukça gelişmiş teknolojilere sahip olması ve Çin'in de bu teknolojilerden yararlanma isteği şeklinde açıklanabilir. 2014'te İsrail, 22 Orta Doğu ülkesi arasında Çin ile 11 milyar dolarlık karşılıklı ticaret hacmiyle 8. sıraya yerleşmiştir¹⁰⁷. İsrail'in Hayfa ve Ashdod şehirlerinde iki yeni liman inşa eden¹⁰⁸ Çin ayrıca İsrail ile İsrail'in Red-Med Demir yolu projesi üzerinden de yakınlaşmaya başlamıştır.

Tablo 8: Orta Doğu'da Çin Yatırımlarının Sektörel Dağılımı, 2015-2016 (Milyar dolar)

Country	Total	Energy	Transport	Real estate	Agriculture	Metals	Other ^a
Saudi Arabia	27.25	9.36	3.21	5.48	2.53	5.19	1.00
Algeria	21.66	0.90	14.56	3.6	0.21	0.65	1.73
Iran	18.96	11.85	2.71	0.16	-	3.95	0.29
Egypt	18.64	8.34	2.73	4.63	-	0.94	2.00
Iraq	16.32	14.80	-	0.79	-	-	0.73
Turkey	12.54	7.32	2.31	0.94	-	0.44	1.53
UAE	12.01	4.51	1.02	4.78	0.13	-	1.57
Sudan	7.19	2.57	3.25	-	1.27	-	0.10
Israel	6.82	-	3.48	-	3.00	-	0.34
Kuwait	5.37	2.15	0.41	2.81	-	-	-
Jordan	5.32	4.25	0.10	0.27	0.35	-	0.35
Qatar	4.90	0.10	1.75	1.51	-	-	1.54
Syria	4.06	3.76	-	0.30	-	-	-
South Sudan	3.39	1.78	0.33	-	0.10	-	1.18
Libya	2.60	-	2.60	-	-	-	-
Yemen	1.71	0.47	0.51	0.73	-	-	-
Oman	1.61	1.00	-	0.16	0.30	-	0.15
Morocco	1.04	0.36	0.68	-	-	-	-
Cyprus	0.13	-	-	0.13	-	-	-
Tunisia	0.11	-	-	0.11	-	-	-
Total	171.63	73.52	39.65	26.4	7.89	11.17	12.51
Share (%)	12.66 ^b	42.83	23.10	15.38	4.60	6.51	7.29

^aIncluding tourism, entertainment and technology.

^bThe Share of the Middle East in China's total investment.

Kaynak: Y. Shichor

Red-Med Demir yolu projesi, Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlamayı planlayan ve Süveyş Kanalı'na bir alternatif olabilecek bir demir yolu projesi olarak tanımlanabilir. İsrail'in Akdeniz kıyısındaki Ashdod Limanı'nı Kızıldeniz'deki Eilat'a bağlamayı¹⁰⁹ hedefleyen projenin Akabe üzerinden Ürdün'ün demir yolu sistemine bağlanması gibi bir imkana sahip olması¹¹⁰, Süveyş Kanalı'nın yakında maksimum kapasiteye ulaşacak olması ve Çin'in var olana alternatif geliştirme stratejisiyle bu projenin uyumlu olması

¹⁰⁶ Xiao, a.g.e., s.16.

¹⁰⁷ A.e., s.6-7.

¹⁰⁸ Kristin Huang, "Why China Buying Up Ports is Worrying Europe", (Çevrimiçi) <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/2165341/why-china-buying-ports-worrying-europe>, 10 Ekim 2018.

¹⁰⁹ Christina Lin, "Can China Be a Regional Stabilization Force in a Post-Conflict Middle East?", **ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security**, No:499, 2017, s.5.

¹¹⁰ "PM Netanyahu: Remarks to Foreign Journalists", (Çevrimiçi) <https://mfa.gov.il/MFA/PressRoom/2014/Pages/PM-Netanyahu-Remarks-to-foreign-journalists-16-Jan-2014.aspx>, 12 Ağustos 2018.

gibi nedenler bir arada düşünüldüğünde Çin'in bu projeye ilgi duymaması beklenemez. Ayrıca Çin bu projede yer alarak tıpkı Malakka Boğazı sorunda olduğu gibi ABD'nin Süveyş'i kendisine kapatmasına karşılık alternatif bir rota elde etmeyi hedeflediği de söylenebilir.

Harita 28: Red-Med Demir Yolu Projesi



Kaynak: <https://arielfi.wordpress.com/2016/12/29/red-med-raidehanke-harkinnassa/>, 12 Ağustos 2018.

İsrail hükümetinin Eilat ile Akdeniz arasında yüksek hızlı demir yolu fikrini 2012'nin başlarında, yani KYG'nin açıklanmasından bir buçuk yıl önce duyurmuş ve onaylamış olması dahası ne bu demir yolu ne de İsrail'den geçen herhangi bir ulaşım yolunun resmi KYG haritalarında veya belgelerinde işaretlenmemiş¹¹¹ olması KYG'nin projeler etrafında şekillendiği tezini doğrular niteliktedir.

Çin'in BMGK'nın 5 daimi üyesinden biri olması, Batılı ülkelerin aksine bölgede sömürgeci bir geçmişinin bulunmaması, bölgeyle karşılıklı çıkar ilişkileri üzerine ekonomik ve siyasi ilişkiler geliştirmiş olması Çin'i bölge ülkeleri gözünde Batı sermayesinin önüne koyan nedenler arasında sayılabilir. Libya'ya BM müdahalesine onay veren ancak Libya'da yaşananlardan sonra Suriye'ye yönelik BM müdahalesine onay vermeyen Çin, Suriye üzerinde de görünür olmasa da ekonomik ve siyasi nüfuz elde etmiştir. Suriye'nin iç savaş sonrası yeniden inşasının yaklaşık 400 milyar doları bulacağı ve AB ve ABD'nin bu savaştaki tutumu göz önüne

¹¹¹ Evron, **a.g.e.**, s.127.

alındığında ülkenin yeniden inşasında Çin'in büyük bir söz sahibi olması ve AB ve ABD'nin ülkenin yeniden inşası sürecinin dışında tutulması beklenebilir¹¹². Bu sayede Çin Suriye'nin hem yeniden inşa sürecinde büyük bir paya hem de AB ve ABD'nin kaybettiği pazar payını kendi lehine çevirebilme imkanına sahip olabilir. Her ne kadar Suriye'nin en yakın müttefiki Rusya olarak gözüксе de Rusya'nın Suriye'nin yeniden inşası sürecinde yeterli ekonomik desteği sağlayabilme imkanının oldukça düşük olması Çin için büyük bir fırsat olarak değerlendirilebilir.

3.1.4. Afrika

3.1.4.1. Afrika'da Kuşak ve Yol Girişimi

Afrika kıtasının petrol, altın, gümüş, elmas gibi zengin yeraltı kaynaklarına sahip olması, yükselen bir ekonomik pazar oluşu ve kıtanın hızla artan genç nüfuslu yapısı sayesinde işgücü maliyetlerinin ucuz olması gibi nedenler kıtanın Çin için önemli olmasının nedenleri arasında gösterilebilir. Çin'in yeraltı kaynaklarına ihtiyaç duyması, pazar payını artırma arayışı ve Çin'deki işgücü maliyetlerinin yükselmesi gibi nedenler bir araya geldiğinde bu problemlerin çözümü konusunda Çinli yetkililerin Afrika'ya yönelmeleri kaçınılmazdır. Çin emek-yoğun sektörlerini Afrika kıtasına kaydırarak muhtemelen, kendi ülkesinde artan işgücü maliyetleri nedeniyle Çin mallarındaki fiyat artışının önüne geçmeyi ve bu sayede Çin mallarının rekabetçi özelliğini korumayı amaçlamaktadır. Bu nedenle hızla artan bir genç nüfus yapısına sahip olması ve işgücü maliyetlerinin Çin'dekinden düşük olması Afrika'nın önemini Çin için artıran faktörler arasında ilk sıralarda sayılabilir. Ayrıca bu faktörler arasında Onurcan Ülker'in değindiği Çin'in yeni kapitalist egemen sınıfının, yükselişini sürdürebilmek ve mevcut egemen emperyalist blokla rekabet içinde kalabilmesi için teknolojik kapasitelerini artırmak zorunda olduklarının bilincinde olmaları¹¹³ da sayılabilir. Buradan hareketle Çin'in niteliksiz işgücü gerektiren üretim faaliyetlerini Afrika'ya kaydırarak kendi ülkesinde teknolojik gelişmesini hızlandıracak üretim faaliyetlerine odaklanması beklenebilir.

¹¹² Logan Pauley, "Why an End to The War in Syria Gives China an Opportunity to Extend Its Influence", (Çevrimiçi) <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/2168482/why-end-war-syria-gives-china-opportunity-extend-its-influence>, 16 Ekim 2018.

¹¹³ Ülker, a.g.e., (Çevrimiçi)

Harita 29: Çin'in Afrika Devletleri ile İlişkileri (2015)



Kaynak: Rand¹¹⁴

Çin ve Afrika devletlerinin, geçmişte sömürgeci faaliyetlere maruz kalmış olmaları nedeniyle ortak bir tarihe sahip olduklarına yönelik bir algı mevcuttur. Ayrıca Soğuk Savaş döneminde bağımsızlıklarını birer birer kazanmaya başlayan Afrika devletleri ve Çin'in bağılantısızlık hareketinin ortaya çıkmasına sağladıkları katkı ve Soğuk Savaş döneminde ortaklaşa hareket ederek tarafsız bir politika sergilemeleri göz önüne alındığında Çin ile Afrika devletleri arasında yakın siyasi ilişkiler olmaması düşünülemez. O dönemde Çin'in emperyalist bir tutum sergilememesi, Afrika ülkeleri ve Çin'in siyasi anlamda yakınlaşmalarını sağlayan en temel faktör olarak değerlendirilebilir. Ek olarak Çin'in BMGK'daki daimi koltuğunu devralmasında BM'deki Afrika ülkelerinin desteği de unutulmamalıdır.

KYG, Çin'in Afrika politikasının genel yönünü değiştirmese de 2013 yılında ilan edildiğinde Afrika'nın KYG'nin ana bölgelerinden biri olmadığı¹¹⁵ göze çarpmaktadır. Ancak 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun uğradığı bir güzergah olması ve Çin'in pazar payını artırma, üretim fazlası sorunu gibi içinde bulunduğu problemler göz önüne alındığında Afrika'nın KYG'ye dahil edilmeyecek olması beklenemez.

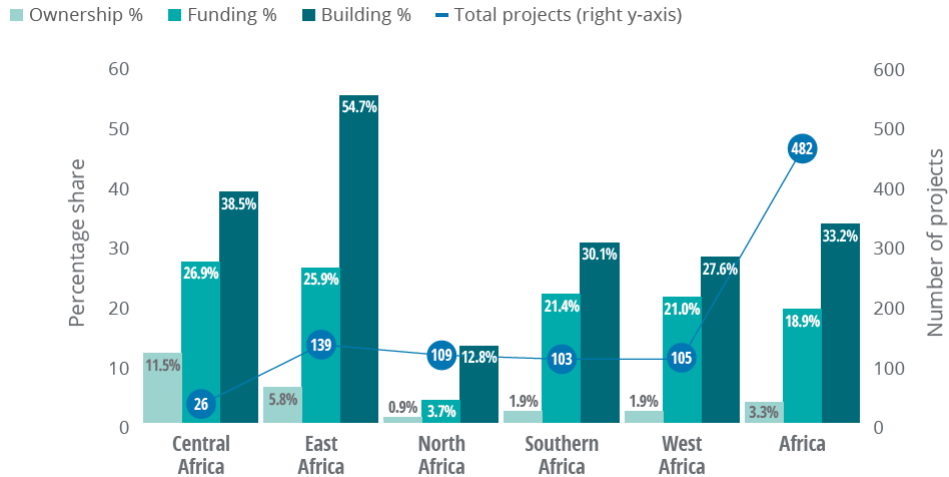
¹¹⁴ Scobell, v.d., **a.g.e.**, s.172.

¹¹⁵ Huiping Chen, **a.g.e.**, s.181.

Nitekim Afrika'daki neredeyse tüm devletler Harita 1'den de görülebileceği gibi KYG'ye yönelik Mutabakat Zaptı imzalamıştır. Afrika'nın verimli doğal kaynakları, zengin altyapı imkanları ve elverişli konumu ile Çin'in yeni kara ve deniz ticaret yolları oluşturarak enerji arzını sağlamak, dış ticareti artırmak, Çin girişimlerini ve ürünlerini tanıtmak için küresel altyapı planı olan KYG ile mükemmel bir eş olduğu, aynı zamanda KYG'nin Afrika'da ekonomik büyüme ve özellikle sanayileşme ihtiyacı için de gerekli bir adım olduğu söylenebilir¹¹⁶. Buradan hareketle Çin'in, Afrika'da KYG ile bir tür kazan-kazan formülü ortaya koyduğu sonucuna varılabilir.

Çin'in Afrika ülkeleriyle olan yakın ilişkilerinin Çin'in bölgede inşa ettiği proje sayılarına da yansıdığı ve bu ilişkilerin Çin'in Afrika'daki birçok devletin altyapı inşaat projelerini üstlenmesine yardımcı olduğu görülmektedir. Bu sayede Çin'in hem Afrika kıtasının altyapı ihtiyacına yönelik faaliyetleri sayesinde Afrika halkları üzerinde olumlu bir etki bırakma imkanı elde ettiği hem de üretim fazlası stokunu eritmeye yönelik çalışmalara giriştiği söylenebilir.

Grafik 12: Çin'in Bölgelerdeki ve Kıtadaki Projelerdeki Payı



Kaynak: Deloitte¹¹⁷

Grafik 12'den de görülebildiği gibi Doğu Afrika bölgesi Çin'in en çok proje inşa ettiği bölgedir. Bunun nedeni olarak Doğu Afrika bölgesinin 21.Yüzyıl Deniz

¹¹⁶ Mitchell ve Ehizuelen, **a.g.e.**, s.342.

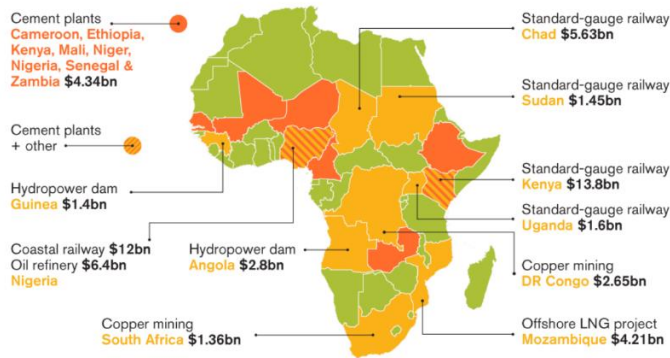
¹¹⁷ Hannah Edinger ve Jean-Pierre Labuschagne, "If You Want to Prosper, Consider Building Roads", (Çevrimiçi) https://www.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/za22330_consider-building-roads/DI_If-you-want-to-prosper-consider-building-roads.pdf, 11 Eylül 2020.

İpek Yolu üzerinde bulunması gösterilebilir. Bölgedeki Cibuti Limanı 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun limanlarından biridir.

Harita 30'dan da görülebildiği gibi Çin kıtada çimento fabrikaları, barajlar, demir yolları, petrol rafinerileri, madenler, LNG projeleri gibi birçok farklı alanda altyapı inşaat faaliyetleri yürütmektedir. Grafik 13'e baktığımızda ise Çin'in kıtadaki yatırımlarının ağırlıklı olarak ulaşım ve enerji sektörlerine yoğunlaştığı görülmektedir. Çin'in ulaşım sektöründe gerçekleştirdiği bu yatırımlar ağırlıklı olarak limanlar ve demir yollarından oluşmaktadır.

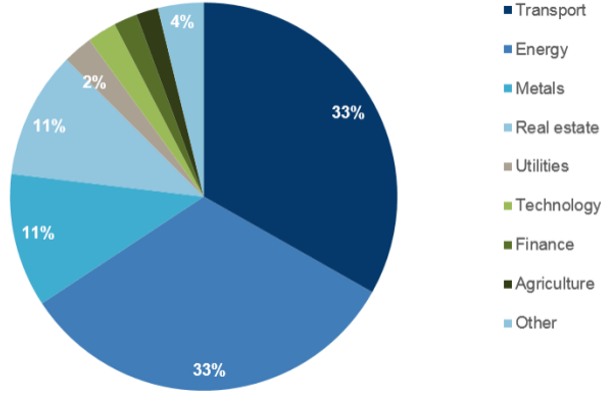
Çin'in kıtada gerçekleştirdiği bu yatırımlar Harvey'in mekânsal sabit kavramı üzerinden değerlendirilebilir. Bilindiği gibi Harvey sermayenin uzay ve zamanda serbestçe dolaşabilmesi için uzayda sabitlenmiş fiziksel altyapılar ve inşa edilmiş ortamların yaratılması gerektiğini belirtmiştir. Çin'in kıtada gerçekleştirdiği ve ağırlıklı olarak limanlardan ve demir yollarından oluşan yatırımları, Harvey'in sermayenin serbest dolaşımı için gerekli gördüğü fiziksel altyapıları ve inşa edilmiş ortamları sağlayabilir. Çin söz konusu yatırımları sayesinde hem sermayenin serbest dolaşımını sağlayarak kıtanın ekonomik anlamda kalkınmasına yardımcı olurken hem de mekânsal sabitleme kavramını uygulamaya koyarak üretim fazlası sorunu nedeniyle içinde bulunduğu kapitalist krizden bir çıkış yolu oluşturabilir.

Harita 30: Çin'in Afrika'da Önde Gelen Altyapı İnşaat Faaliyetleri



Kaynak: International Institute for Environment and Development

Grafik 13: Çin'in Afrika Yatırımlarının Sektörel Dağılımı



Kaynak: Chinese Investment Tracker, AEI

Altyapı projelerinin, ikili veya çok taraflı ilişkileri geliştirmek için giderek önemli bir yaklaşıma dönüştüğü bilinmektedir¹¹⁸. Bu altyapı projelerinin Çin-Afrika ilişkilerini geliştireceği açıktır. Çin, örneğin Etiyopya ve Sudan'da kamuoyunu ve medyayı nasıl yönetecekleri konusunda yetkilileri eğitmekte; hangi mevzuatın geçirileceği ve hangi izleme ve gözetim teknolojilerinin kullanılacağı konusunda tavsiyeler vermektedir¹¹⁹. Her ne kadar Çinli yöneticiler Çin'in rejim ihracı arayışı içinde olmadığına her fırsatta değinseler de Etiyopya, Sudan ve ayrıca Pakistan'da gerçekleşen bu durum Çin'in KYG üzerinden kendi siyasi değerlerini diğer ülkelere ihraç etmeye çalıştığına bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Bu çaba, Batı'nın ve az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin Çin'e yaklaşımını olumsuz şekilde etkileyebileceği gibi Çin'in alternatif bir dünya düzeni oluşturma arayışını da olumsuz yönde etkileyebilir. Çin'in oluşturmaya çalıştığı bu alternatif dünya düzeninde diğer ülkelerin desteğine ihtiyaç duyduğu açıktır. Eğer Çin, KYG aracılığıyla rejim ihraç etme yoluna girerse bu ülkeler Çin'in ajandasında başka hedefleri olduğundan tereddüt ederek Çin'e gereken desteği sağlayamayabilirler.

Afrika'nın uzun zamandır Pekin için dünyanın kilit bir bölgesi olduğu ve öneminin giderek arttığı söylenebilir. Çin'in günümüzde Afrika'dan dört genel çıkarı olduğu söylenebilir. Bu çıkarlar, Çin'in doğal kaynaklara -özellikle de petrol ve doğal gaz- erişim arayışında olması, Çin'in küresel bir güç ve gelişmekte olan dünyanın

¹¹⁸ Wang ve Li, **a.g.e.**, s.187.

¹¹⁹ Economy, **a.g.e.**, (Çevrimiçi)

lideri olarak uluslararası siyasi meşruiyetini artırmaya ve egemen ülkelerin içişlerine karışmama ilkesini desteklemeye çalışması, Çin'in Çin mallarının ihracat pazarlarını genişletmekle ilgilenmesi ve Çin'in Afrika'da vatandaşlarının ve ekonomik çıkarlarının güvenliğini sağlamak için yeterli siyasi istikrar ve güvenliği arzulaması şeklinde sıralanabilir¹²⁰.

Çin'in bölgedeki petrol ve doğal gaz erişme arayışına Güney Sudan örnek verilebilir. Güney Sudan, Çin'in petrol ithalatının %2 ile %5'ini oluştursa da siyasi ve jeopolitik öneminin oldukça fazla olduğu görülmektedir. Sudan'ın, Çin petrol endüstrisinin ilk denizaşırı başarısı olması, sembolik önemine etki eden unsurlar arasında sayılabilir. Ayrıca, Pekin için Güney Sudan'ın, müdahale etmeme ilkesinin sınırlarını test etmek için gerçek bir laboratuvar haline geldiği görülmektedir. Çin bunu, Asya'daki anlaşmazlık ve ihtilaflardan farklı olarak nispeten daha az çekişmeli bir arenada yapmıştır. Nadiren Pekin'in yerel medyasının spot ışığı altına giren Afrika, yine nadiren milliyetçi tutkulara konu olmaktadır¹²¹.

Çin'in Güney Sudan'da izlediği politikalar, Çin dış politikasındaki değişimi ortaya koymaktadır. Artık iç işlerine karışmama ilkesinin, Çin yatırımlarının tehlikeye girmesi veya Çin vatandaşlarının hayatlarının tehlikede olması durumlarında göz ardı edilmeye başlandığı görülmektedir. Güney Sudan'da bu ilkenin göz ardı edilmesiyle Çin, bir ülkenin iç işlerine ne dereceye kadar müdahale edebileceğinin de sınırlarını ölçme imkanı elde etmiştir. KYG ile Orta Asya, Güneydoğu Asya, Orta Doğu ve Afrika bölgelerinde bulunan hemen hemen her devlette artık Çin vatandaşları ve Çin yatırımlarının mevcut olması, Çin'in vatandaşlarını ve yatırımlarını korumak için bu devletlerin iç işlerine karışmasına neden olabilir. Bu da Çin dış politikasının temel ilkelerinden biri olan iç işlerine karışmama ilkesinin günümüz şartlarında artık Çin'in ihtiyaçlarına yanıt veremeyeceğinin bir göstergesi olarak ele alınabilir. Bu yüzden şüphesiz ki Çin, KYG aracılığıyla diğer devletlerle ne kadar yakın ilişki kurarsa ve ekonomik anlamda o devletlerin kılcal damarlarına ne kadar fazla nüfuz ederse iç işlerine karışmama ilkesinin uygulanması da o kadar zorlaşacaktır. Bu nedenle

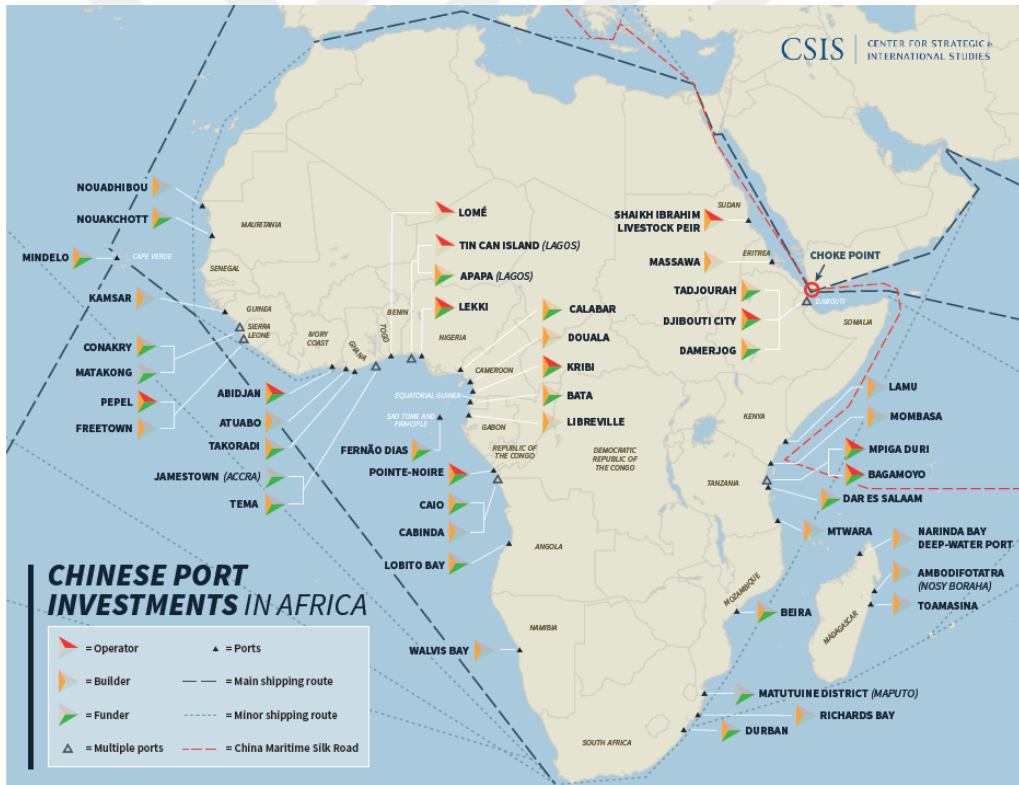
¹²⁰ Scobell, v.d., **a.g.e.**, s.XX.

¹²¹ International Crisis Group, "China's Foreign Policy Experiment in South Sudan", (Çevrimiçi) <https://www.crisisgroup.org/africa/horn-africa/south-sudan/288-china-s-foreign-policy-experiment-south-sudan>, 9 Eylül 2018.

KYG'nin, Çin istese de istemese de Çin'in dış politika ilkelerinde değişime neden olacağı sonucuna varılabilir. Burada dikkat edilmesi gereken, Çin'in kendi vatandaşlarını ve kendi çıkarlarını savunmak için bir ülkenin iç işlerine müdahale etme hakkını kendinde buluyorken bir başka ülkede toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanması için o ülkeye müdahale etmeyeceği hususudur. Eğer o ülkelere müdahale ederse daha en başında korumaya çalıştığı çıkarlarının tehlikeye düşme ihtimali vardır. Bu nedenle Çin'in iç işlerine müdahale anlayışı ile feminist öğretinin müdahale anlayışının farklılık gösterdiği söylenebilir.

3.1.4.2. Afrika Limanları ve Çin

Harita 31: Çin ve Afrika Kıtasındaki Limanlar



Kaynak: CSIS¹²²

“Limanlar, Çin’i Avrupa, Doğu Afrika ve Güneydoğu Asya ile birbirine bağlayan Çin altyapı projelerinden oluşan ve genişleyen bir ağ olan KYG’de ayrılmaz bir rol oynamaktadır. 2013’te KYG’nin ilanı ile birlikte devlet başkanı Xi, Çin’i yeni pazarlara açmaya, ülkesinin siyasi nüfuzunu

¹²² İnteraktif harita için bkz. <https://csis-ilab.github.io/mapbox-custom/africa-ports/>

küresel olarak genişletmeye ve bölgeler arasında askeri erişim ve hareketliliği sağlamaya çalışmıştır. Çin'in 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolunun bel kemiğini oluşturan Afrika limanlarına yapılan yatırımlar, bölgenin ticaret ve ekonomik kalkınmasına bir kapı açılmasını sağladığı gibi, Çin'i kıtada siyasi baskı ve nüfuzla güçlendirir ve Halk Kurtuluş Ordusu Donanması (PLAN) faaliyetleri için bir dayanak noktası sağlar”¹²³.

Harita 31’de Çin’in Afrika kıtasında hangi limanları işlettiği, hangi limanları fonladığı ve hangi limanları inşa ettiği görülmektedir. KYG ile Çin’in liman edinimlerinin hızla arttığı söylenebilir. Harita 32’de ise Çin’in dünya çapında KYG altında gerçekleştirdiği inşaat faaliyetleri görülmektedir ve bu faaliyetlerin Afrika özelinde genellikle limanların inşa edildiği, fonlandığı ve/veya işletildiği bölgelerde yoğunlaştığı görülebilir.

Harita 32: Çin’in Dünya Çapında KYG Projeleri



Kaynak: Aiddata¹²⁴

Bir ülkenin deniz ticaret rotalarını kontrol etmesi ve denizlerde hakimiyet sağlaması için yabancı devletlerde limanlara ve donanma üslerine sahip olmasının son derece önemli olduğu söylenebilir. İspanya ve Portekiz’in dönemlerinin süper gücü olmalarında deniz ticaret rotalarına hakim olmalarının tamamen tesadüfi olması beklenemez. Birleşik Krallık da aynı yolu izleyerek deniz ticaret rotalarına hakim olup

¹²³ Judd Devermont, Amelia Cheatham ve Catherine Chiang, “Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports”, (Çevrimiçi) <https://www.csis.org/analysis/assessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports>, 15 Haziran 2020.

¹²⁴ İnteraktif harita için bkz. <https://www.aiddata.org/china-project-locations>,

üzerinde güneş batmayan bir imparatorluk kurmayı başarmıştır. Günümüzde denizlere hakim olup deniz ticaret rotalarını kontrol eden devletin ABD olduğu söylemek yanlış olmayacaktır. Çin de eğer süper güç olmak istiyorsa tıpkı İspanya, Portekiz, Birleşik Krallık ve ABD gibi denizleri ve ticaret rotalarını kontrol etme kabiliyetine sahip olmak zorundadır. KYG aracılığıyla Çin'in elde ettiği limanlar ileride, tıpkı Cibuti, Gwadar ve Hambantota limanlarında olduğu gibi, Çin donanması için bir üs görevi görebilir. Açık denizlerde hakimiyetin sağlanması ve devam ettirilebilmesi için limanların son derece önemli olduğu söylenebilir çünkü bu limanlar aracılığıyla, donanmaların ihtiyaçları tedarik edilip operasyonel faaliyetlerde bir aksaklık olması engellenerek bu faaliyetlerin sürekliliği sağlanabilir. Açık denizlerde faaliyet gösteren donanmanın ve gemi personelinin iâşesi, ileride Çin'in KYG sayesinde edindiği limanlar aracılığıyla sağlanırsa Çin, denizlerdeki hakimiyetini güçlendirebilir ve sürekli kılabilir. Limanların demir yollarıyla entegre edilerek hizmete sunulması, barış zamanında limanların hinterlandını genişleterek ticaretin gelişmesine katkı sunabileceği gibi olası bir savaş durumunda donanmanın ihtiyaçlarının ve lojistik faaliyetlerin daha kolay ve daha güvenli bir biçimde gerçekleşmesini sağlayabilir. Bir ülkenin süper güç olarak kabul edilebilmesi için 'denizlere hakim olması ve deniz ticaret rotalarına egemen olarak açık denizlerde seyrüsefer serbestisini sağlaması' gerektiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Tüm bu açıklamalar Çin'in KYG'de limanlara ve demir yollarına niçin ağırlık verdiğinin bir göstergesi olarak değerlendirilebilir.

Tablo 9: Çinli Firmaların İşletmesinde Olan Afrika Limanları

PORT PROJECT(S)	APPROX. LOCATION	OPERATOR	FUNDER	BUILDER	STATUS
<i>West Africa</i>					
Lekki Deep Sea Port	Lagos, Nigeria	X	X	X	<i>In Progress</i>
Tonkolili Iron Ore Project, Pepel Port & Tagrin Point Port	Pepel, Sierra Leone	X	X	X	<i>Various Stages</i>
Kribi Container Terminal, Kribi Deep Sea Port	Mboro Village (Kribi), Cameroon	X	X	X	<i>Various Stages</i>
Various Projects, Autonomous Port of Abidjan	Abidjan, Cote d'Ivoire	X	X	X	<i>Various Stages</i>
Tin-Can Island Port Container Terminal Limited, Tin Can Island Port	Tin Can Island (Lagos), Nigeria	X			<i>Completed</i>
Lomé Container Terminal, Lomé Port	Lomé, Togo	X			<i>Completed</i>
<i>East Africa</i>					
Doraleh Multipurpose Port, Port of Djibouti	Djibouti City, Djibouti	X	X	X	<i>Completed</i>
Bagamoyo Port	Bagamoyo, Tanzania	X	X	X	<i>Stalled indefinitely</i>
Maruhubi Multipurpose Port	Mpiga-Duri, Tanzania	X	X	X	<i>Announced</i>
Shaikh Ibrahim Livestock Pier, Port of Sudan	Port Sudan, Sudan	X		X	<i>Completed</i>
<i>Central Africa</i>					
Pointe Noire Mineral (Ore) Port Project, Port of Pointe Noire	Pointe-Noire, Republic of the Congo	X	X	X	<i>Announced</i>

Kaynak: CSIS

Önemli liman tesislerinin, bağlantılı özel ekonomik bölgelerin ve deniz üslerinin inşasıyla Çin'in, Doğu Afrika'da, KYG'nin Afrika kıtasındaki işleyişi için de önemli limanlar haline geldiği ağırlıklı olarak kabul edilen, Cibuti, Lamu, Mombasa, Dar es Salaam ve Bagomayo limanlarıyla uzun vadeli bir ekonomik ve güvenlik angajmanının ön koşulunun oluşturulmasına yardımcı olduğu görülebilir¹²⁵. Çin oluşturulmasına katkı sağladığı bu angajmanlar aracılığıyla bölgede siyasi, ekonomik ve askeri nüfuz elde edebilir.

¹²⁵ Alexander Demissie, "Special Economic Zones: Integrating African Countries in China's Belt and Road Initiative", **Rethinking the Silk Road China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations**, Ed. Maximilian Mayer, s.74.

Tablo 10: Batı Afrika’da Çin’in Finanse Ettiği/İnşa Ettiği Limanlar

PORT PROJECT(S)	APPROX. LOCATION	OPERATOR	FUNDER	BUILDER	STATUS
<i>West Africa</i>					
Conakry Container Wharf Expansion Project, Port of Conakry	Conakry, Guinea		X	X	Various Stages
Various Expansion Projects, Friendship Port of Nouakchott	Nouakchott, Mauritania		X	X	Various Stages
Tema LNG Terminal, Tema Port	Tema, Ghana		X	X	In Progress
Takoradi Port	Takoradi, Ghana		X	X	In Progress
Bakassi Deep Sea Port	Calabar, Nigeria		X	X	In Progress
Multipurpose Terminal Project, Apapa Port	Apapa (Lagos), Nigeria		X	X	Announced
Mindelo Deepwater Port	Mindelo, Cabo Verde		X	X	Announced
Kamsar Fishing Port Economic Zone	Kamsar, Guinea			X	Announced
Mineral Port of Nouadhibou	Nouadhibou, Mauritania			X	Completed
Atuabo Free Port	Atuabo, Ghana			X	Stalled Indefinitely
Queen Elizabeth II Quay Expansion Project, Freetown Port	Freetown, Sierra Leone			X	In Progress
Douala Chanel Expansion Project, Douala Port	Douala, Cameroon			X	Various Stages
Jamestown Fishing Port Complex	Jamestown (Accra), Ghana		X		In Progress
Simandou Iron Ore Project, Makatong Deep Water Port	Matakong, Guinea		X		Stalled Indefinitely

Kaynak: CSIS

Tablo 11: Orta ve Doğu Afrika’da Çin’in Finanse Ettiği/İnşa Ettiği Limanlar

PORT PROJECT(S)	APPROX. LOCATION	OPERATOR	FUNDER	BUILDER	STATUS
<i>East Africa</i>					
Tadjourah Port	Tadjourah, Djibouti		X	X	Completed
Djibouti Damerjog Industries Development	Damerjog, Djibouti		X	X	In Progress
Various Expansion Projects, Dar es Salaam Port	Dar es Salaam, Tanzania		X	X	Announced
Expansion Project, Mtwara Port	Mtwara , Tanzania			X	In Progress
Various Expansion Projects, Massawa New Port	Massawa, Eritrea			X	Completed
Lamu Port	Lamu, Kenya			X	In Progress
Construction of Three Berths, Mombasa Port	Mombasa, Kenya			X	Various Stages
<i>Central Africa</i>					
Expansion and Rehabilitation Project, Port of Bata	Bata, Equatorial Guinea		X	X	Completed
Deep Sea Trans-Shipments Port	Fernão Dias, São Tomé e Príncipe		X	X	Announced
Various Expansion Projects, Port Mole	Libreville, Gabon			X	Stalled Indefinitely

Kaynak: CSIS

Tablo 12: Güney Afrika’da Çin’in Finanse Ettiği/İnşa Ettiği Limanlar

PORT PROJECT(S)	APPROX. LOCATION	OPERATOR	FUNDER	BUILDER	STATUS
<i>Southern Africa</i>					
Various Expansion Projects, Port of Lobito	Lobito, Angola		X	X	Completed
Calo Deep Water Port	Calo, Angola		X	X	Stalled Indefinitely
Rehabilitation and Expansion Project, Beira Fishing Port	Beira, Mozambique		X	X	Completed
Various Rehabilitation Projects, Port of Durban	Durban, South Africa		X	X	Various Stages
Various Renovation Projects, Port of Ambodifotatra (Nosy Boraha), Madagascar	Ambodifotatra (Nosy Boraha), Madagascar			X	In Progress
Tamatave Deepwater Harbour	Toamasina, Madagascar			X	Announced
Narinda Bay Deep-Water Port	Bay of Narinda, Madagascar			X	Announced
Various Expansion Projects, Port of Walvis Bay	Walvis Bay, Namibia			X	In Progress
Port of Cabinda	Cabinda, Angola			X	Various Stages
Shipbuilding and Repair Facility, Richards Bay Port	Richards Bay, South Africa			X	Announced
Deep Water Port of Techobanine	Matutuine District (Maputo), Mozambique		X		Announced

Kaynak: CSIS

Tablo 9’deki verilere göre Çin Afrika kıtasındaki 11 limanın işletmesini, 41’inin inşaatını yapmakta ve 27 liman projesine de fon sağlamaktadır. 46 limanın 20’si Batı Afrika’da, 11’i Güney Afrika’da, 11’i Doğu Afrika’da ve 4’ü Orta Afrika’dadır. Bu limanların tam konumları Harita 31’de görülmektedir. Yukarıdaki 4 tablo yer alan 46 limanın 10 tanesi tamamlanmış, 11 tanesi devam etmekte, 9 tanesi çeşitli aşamalarda, 11 tanesi duyurulmuş ve 5 tanesi süresiz olarak durdurulmuştur. Harita 31 ve yukarıdaki 4 tabloya baktığımızda Çin’in Afrika kıtasını limanlardan oluşan bir tür ağ ile çevrelediğini söylemek yanlış olmayacaktır.

Çin için demir yolu ve kara yolu ulaşım sistemlerini hinterlanda bağlayarak ana liman altyapısının geliştirilmesi ve bunlara bitişik özel ekonomik bölgelerin oluşturulmasının, karayla çevrili Afrika ülkelerine hizmet sunmak için önemli basamak taşları olduğu söylenebilir. Farklı Afrika ülkelerini birbirine bağlayan yeni kalkınma koridorlarının oluşturulması, iç içe geçmiş yeni ekonomik bölgeler yaratmak için ulusal sınırları giderek aşan Afrika kıtasında daha fazla ekonomik entegrasyonun habercisi olarak ele alınabilir. Cibuti ve Etiyopya arasındaki son gelişmeler bu konu hakkında iyi örneklerdir: Demir yolu bağlantısının, petrol ve doğal gaz boru hatlarının

ve elektrik nakil hatlarının, iki ülkeyi iş birliğine zorlayan ortak bir altyapı değeri yaratacağı düşünülebilir¹²⁶.

Çin'in kıtadaki bu faaliyetleri ticaret ve yatırımlar için engel oluşturan fiziksel ve ekonomik zorlukların aşılmasını ve böylelikle sermayenin yeni bölgelere nüfuz etmesini sağlayabilir. Bu ayrıca mekânsal sabitlemenin uygulanması sayesinde Çin'in içinde bulunduğu kapitalist krizden çıkması için de bir fırsat oluşturabilir.

Eğer Çin bir süper güç olarak kabul edilmek istiyorsa limanlar, bunun için bir tür ön gereklilik olarak düşünülebilecek olan denizlere hakim olma ve deniz ticaret rotalarına egemen olarak açık denizlerde seyrüsefer serbestisini sağlama koşullarına sahip olması için Çin'e yardımcı olabilecek unsurlar olarak ele alınabilir. Bununla birlikte limanların, bu limanların hinterlandını genişleten demir yollarının ve bu demir yollarının etrafına konumlandırılan özel ekonomik bölgelerin Çin'in, hem Afrika'da denize kıyısı bulunmayan ülkelerin pazarlarına ulaşımını kolaylaştırarak bu pazarlardaki payını artırmak arayışına hem de bu altyapı projelerinin inşasında yer alarak üretim fazlası sorununu çözmesine de yardımcı olabileceği böylelikle içinde bulunduğu kapitalist krizden kurtulabileceği söylenebilir.

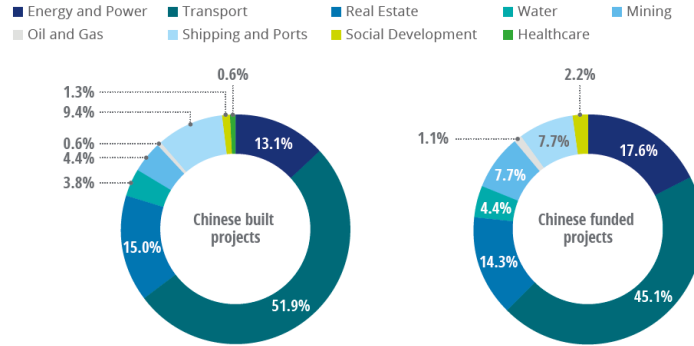
3.1.4.3. Afrika, Ticaret ve Üretim Fazlası Sorunu

Dünya Bankası, Afrika'nın sadece mevcut gelişme düzeyini sürdürmek için her yıl 38 milyar dolar altyapıya ve 37 milyar dolar bakım ve operasyonlara harcanması gerektiğini; Afrika'daki altyapı açığının tamamen kapatılabilmesi içinse önümüzdeki on yıl için yılda yaklaşık 93 milyar dolarlık yatırım yapılması gerektiğini hesaplamaktadır¹²⁷. Afrika'nın böylesine büyük bir altyapı eksikliği yaşaması, Çin'in üretim fazlası sorunu için bir çözüm fırsatı olarak değerlendirilebilir. Sermayesi, bilgi birikimi ve teknolojik imkanları olan ancak öte yandan üretim fazlası sorunu yaşayan, enerji kaynaklarına ve doğal kaynaklara ihtiyaç duyan ve ekonomik büyümesi yavaşlayan Çin için Afrika, bu sorunların çözümü için bir anahtar görevi görebilir.

¹²⁶ Demissie, **a.g.e.**, s.79.

¹²⁷ Christine Mungai, "Could Drones Be a Solution to Africa's Infrastructure Problems?", (Çevrimiçi) <https://www.weforum.org/agenda/2015/09/could-drones-be-a-solution-to-africas-infrastructure-problems/>, 13 Ekim 2018.

Grafik 14: Çin'in İnşa Ettiği/Fonladığı Projelerin Sektörel Dağılımı, 2018



Kaynak: Deloitte¹²⁸

Afrika kıtasındaki bu altyapı eksikliğinin giderilmesi için refah artışının sağlanması bir gereklilik olarak görülebilir. Bunun farkında olan Çin'in, kıtada liman, demir yolları ve enerji tesisleri yatırımlarına ağırlık verdiği görülebilir. Örneğin Çinli şirketler, Kenya'nın liman kenti Mombasa'yı Uganda, Ruanda, Burundi ve Güney Sudan'a bağlayacak olan ve mevcut ancak eski olan Doğu Afrika demir yolu sistemini yeniden canlandıracağından umulan 3,8 milyar dolarlık bir demir yolu inşa etmektedirler¹²⁹.

Grafik 15'te Çin'in kıtada gerçekleştirdiği doğrudan yabancı yatırım miktarının 2008 kriziyle birlikte zirve yaptığı ancak sonrasında eski haline döndüğü görülmektedir. Çin'in 2015'e kadar geçen sürede 2008'de gerçekleştirdiği yatırımı geçecek miktarda bir yatırım yapmadığını söylemek bu grafiğe göre yanlış olmayacaktır. ABD'nin kıtada gerçekleştirdiği DYY'lerde büyük bir düşüş gözlemlenirken 2010'dan itibaren Çin'in kıtada gerçekleştirdiği DYY miktarının arttığı görülebilir.

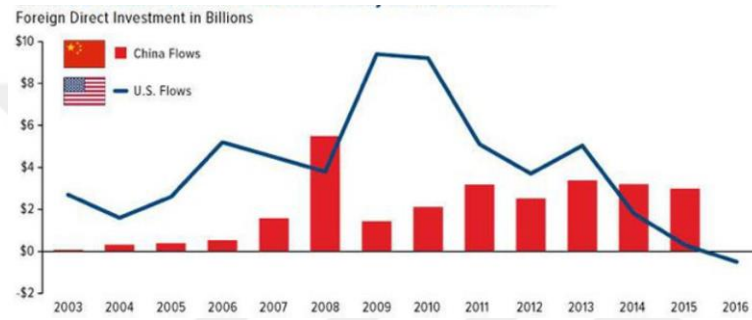
Çinli şirketlerin Doğu Afrika'daki altyapının geliştirilmesi projelerine katılımı, Afrika kıtasında KYG'nin derinleşmesiyle hiç şüphesiz ki artacak ve Doğu Afrika ülkelerini girişimin ana yararlanıcısı yapacaktır. Ancak yerli inşaat şirketlerinin pazara erişimden mahrum kalması nedeniyle Çin altyapı şirketlerinin Doğu Afrika

¹²⁸ Edinger ve Labuschagne, **a.g.e.**, (Çevrimiçi)

¹²⁹ Yun Sun, "Picking Up Steam: The Expansion of Chinese Railways in Africa", (Çevrimiçi) <https://brook.gs/2NLDPk0>, 28 Eylül 2018.

lkelerindeki hakim konumunun endişe kaynağı yarattığı göz ardı edilmemelidir. Kenya'da, üç büyük projenin tümünün Çinli irketlerin rehberliğinde olması, Çinli irketlerin, Lamu Port South Sudan Ethiopia Transport Corridor (LAPSSET) ve The Standart Gauge Railway projeleri gibi birkaç Doğu Afrika lkesini Hint Okyanusu ve 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'na bağlayan büyük altyapı projelerinin tasarlanması ve uygulanmasında büyük rol oynamaları bu endişenin kaynağı olarak gsterilebilir¹³⁰.

Grafik 15: ABD ve Çin'in Afrika Kıtasında Doğrudan Yabancı Yatırımları



Kaynak: Forbes¹³¹

Çin Başbakanı Li Keqiang 2014 yılında Etiyopya, Nijerya, Angola ve Kenya'ya yaptığı ziyaretlerde Afrika'yı dünyanın en hızlı büyüyen ekonomik bölgesi ve küresel ekonomik büyümenin yeni bir kutbu olarak tanımlayarak Afrika'nın Çin ile olan ticaretinin 200 milyar doları geçtiğini ve bunun 2020 yılına kadar iki katına çıkacağını belirtmitir¹³². Bunun Çin'in Afrika'da gerçekleştirdiği DYY'lerle de yakından ilgili olduğu görülebilir. Bradley Parks ve Aiddata araştırma takımının gerekletirmi olduğu çalışmada da ortaya koydukları gibi, Çin yatırımlarının gittikleri ülkenin ekonomik kalkınmasını desteklediği gözlemlenmektedir. Bu sayede Çin mallarına yönelik talepte bir artış gerçekleşmesi beklenebilir.

¹³⁰ Demissie, a.g.e., s.74-79.

¹³¹ Frank Holmes, "China's Belt And Road Initiative Opens Up Unprecedented Opportunities", (evrimii) <https://www.forbes.com/sites/greatspeculations/2018/09/04/chinas-belt-and-road-initiative-opens-up-unprecedented-opportunities/amp/>, 5 Eylül 2018.

¹³² Deepak, a.g.e., s.5.

3.1.5. Avrupa

3.1.5.1. Avrupa’da Kuşak ve Yol Girişimi

KYG’nin, tarihi İpek Yollarını canlandırma girişimi olarak, bir uçta Doğu Asya ekonomik çemberini diğer uçta gelişmiş Avrupa ekonomik çemberini birleştirmeye odaklandığı¹³³ Çinli yetkililerce her fırsatta belirtilmektedir. Tarihi İpek Yolu gibi KYG’nin de esas hedefinin Avrupa ve Avrupa pazarına erişim olduğu söylenebilir. Avrupa’nın KYG’nin esas hedefi olmasının nedenleri arasında hem Avrupa’nın, bozkırda görülen görece fakir ülkelerden daha büyük ve daha zengin bir pazarı temsil ediyor olması hem de Çin’in emellerinin tamamen ticari amaçlı olmaması¹³⁴ sayılabilir. Örneğin, Ulusal Asya Araştırma Bürosu analisti Nadège Rolland, KYG’nin ekonomik değil, jeopolitik bir proje olduğunu ve Asya, Afrika ve Latin Amerika’da olduğu gibi Çin’in ekonomik ağırlığını, özellikle Doğu ve Güneydoğu Avrupa’da nakit sıkıntısı çeken ülkelerde daha büyük bir diplomatik etkiye dönüştürmeye çalıştığını belirtmiştir¹³⁵. Çin’in bu sayede Avrupa’daki etki alanını ve siyasi nüfuzunu artırmaya çalıştığı söylenebilir.

Çin’in, bu amacında başarılı olduğu görülebilir. Prag’da ve Atina’da, siyasi elitler ve medyanın, geçtiğimiz yirmi yılda eşi benzeri görülmemiş bir şekilde Çin hakkında konuşmaları; bu yeni bağlantıların da bir parçası olarak, yerel iş topluluklarının Çinli şirketlerle iş ilişkileri kurmaları ve ayrıca çoğu durumda, dış politika kararlarının Çin’in yükselen ekonomik varlığından etkilendiğine dair kanıtların varlığı Çin’in bu amacını gerçekleştirdiğini ispatlar niteliktedir. Bunun da hükümetleri insan haklarından Güney Çin Denizi’ne kadar uzanan konularda Çin ile uyumlu hale getirdiği söylenebilir. Buna örnek olarak Yunanistan’ın iki farklı konuda AB’ninkinden önemli ölçüde ayrışan görüşler benimsemesi gösterilebilir. Örneğin Yunanistan’ın Temmuz 2016’da Uluslararası Tahkim Mahkemesi’nin Güney Çin

¹³³ Yuan Li, Kierstin Bolton ve Theo Westphal, “The Effect of The New Silk Road Railways on Aggregate Trade Volumes Between China and Europe”, **Journal of Chinese Economic and Business Studies**, C:16, No:3, 2018, s.275.

¹³⁴ Keith Johnson, “China’s New Silk Road Into Europe is About More Than Money”, (Çevrimiçi) <https://foreignpolicy.com/2016/06/01/chinas-new-silk-road-into-europe-is-about-more-than-money/>, 31 Temmuz 2018.

¹³⁵ A.e., (Çevrimiçi)

Denizi kararıyla ilgili bir bildiriye engelleyerek AB'nin dış politikasını kargaşaya sürüklediği görülmektedir. Bu nedenle Avrupa Dış Eylem Servisi tarafından Avrupa Konseyi'ne sunulan, mahkemenin kararına güçlü destek beyanı yerine tahkimin sonucuna ilişkin çok genel bir bildiri yayımlanmış ve Çin için sembolik bir zafer ortaya çıkmıştır. Bu zafer Yunanistan, Macaristan ve Hırvatistan'ın da etkisinin bir sonucu olarak değerlendirilebilir. Bir diğer örnek olarak, Haziran 2017'de Atina hükümetinin BM'de AB'nin Çin'in insan hakları sicilini eleştiren bir başka açıklamasını Çin'e yönelik yapıcı olmayan bir eleştiri diyerek engellemesi¹³⁶ gösterilebilir.

Haziran 2015'te Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi Macaristan'ı ziyaret etmiş ve iki ülkenin KYG'ye yönelik mutabakat zaptı imzalamasıyla Macaristan KYG için uluslararası bir anlaşma imzalayan ilk AB üyesi devlet olmuştur¹³⁷. Mart 2019'daysa hem bir AB üyesi hem de G-7 üyesi olan İtalya KYG'ye katılan 130. devlet olmuştur¹³⁸. İtalya'nın KYG'ye katılmasıyla Çin'in hem AB hem G-7 hem de NATO üyesi olup bu platformlarda söz hakkına sahip olan gelişmiş bir Avrupa ülkesiyle yakın siyasi ve ekonomik ilişkiler geliştirme fırsatı yakaladığına dikkat edilmelidir. İleride Çin ve İtalya tıpkı Çin-Yunanistan yakınlaşması gibi bir yakınlaşma içine girebilirse, Yunanistan'ın AB'de yaptığını İtalya NATO'da yapabilir. Bu yaşanırsa ve İtalya Çin konusunda NATO'yu işlevsiz bir hale getirirse Çin istediğini elde edip var olan uluslararası düzenin, uluslararası normların ve kurumların işlevini yitirdiği tezini güçlendirme imkanı bulabilir ve alternatif bir uluslararası düzen çağrısını daha güçlü şekilde yineleme fırsatı elde edebilir.

KYG'nin, AB için hem fırsatlar hem de zorluklar sunduğu söylenebilir. Bir yandan, Çin ile AB arasındaki bağlantının artırılması, kalkınma, ticaret ve ekonomik iş birliğinin yanı sıra insanlar arası teması da kolaylaştıracaktır. Öte yandan birtakım sorunlar da ortaya çıkabilir. Bunlar arasında, gelişmiş bağlantı; organize suç, terörist faaliyetler, yasa dışı kaçakçılık vb. ulus ötesi sorunların çoğalmasına, jeopolitik bakış açısından ise, KYG başarılı bir şekilde uygulanırsa, Çin'in Avrasya'daki rolünü artırarak gücün yeniden dağıtımına ve alternatif uluslararası norm ve kurumların

¹³⁶ Corre, **a.g.e.**, (Çevrimiçi)

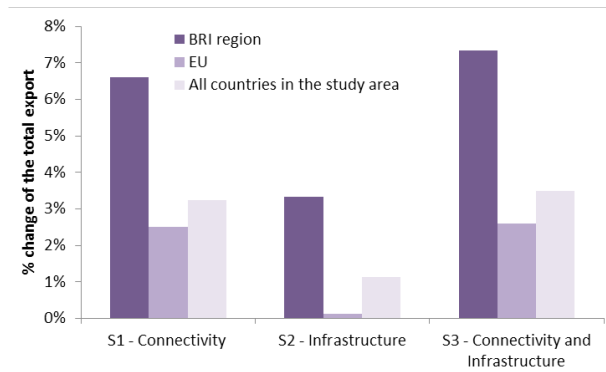
¹³⁷ Aoyama, **a.g.e.**, s.17.

¹³⁸ Xu, "China's Belt and Road Initiative Recalibration and New Opportunities", (Çevrimiçi)

yaratılmasına yol açabilir. Ayrıca Brüksel ve Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinden oluşan 17+1 platformuyla ayrı ayrı anlaşarak AB ile iki paralel müzakere yolunu benimseyen Çin, Avrupa'nın birliğine meydan okuyabilir¹³⁹.

KYG'nin Avrupa için bir başka etkisi de şu şekilde olabilir: Avrupa ve Çin arasında gerçekleşen ticaret ağırlıklı olarak deniz yolları üzerinden gerçekleşmektedir. Asya'dan Avrupa'ya giden bir gemi ortalama 10 limana uğrarken geri dönüş yolunda 2 veya 3 limana uğramaktadır. Bu Çin ürünlerinin Avrupa'ya giden rota boyunca daha yüksek bir talep gördüğünün de bir ispatı niteliğindedir. Sonuç olarak, Çin'den Avrupa'ya deniz yoluyla konteyner teslimatının ortalama maliyeti, Avrupa'dan Çin'e konteyner teslimatının yarısı kadar olmaktadır¹⁴⁰. Bu da Avrupa'nın Çin'e karşı içinde bulunduğu dış ticaret açığının daha da artmasına neden olabilir. Bu durum Avrupalı üreticilerin ürünlerinin lojistik maliyetini artırabilir. Böylelikle Avrupa mallarının Çin mallarıyla rekabetini güçleştirecektir. Bu sayede Çin malları daha rekabetçi bir şekilde pazarlara ulaşabilir ve lojistik maliyetlerinin daha az olması, Çin mallarının ucuz fiyatlı olmasını sağlayarak Çin mallarına olan talebin artmasına neden olabilir. Bu da Avrupalı üreticilerin pazar payının azalmasına ve azalan bu pazar payına Çin'in hakim olmasına neden olabilir. Bu durum aynı zamanda Hui Lu ve ekibinin yaptığı çalışmada da ortaya konmuştur.

Grafik 16: Geliştirilmiş Ulaşım Bağlantısının ve Ulaştırma Altyapısının Bölgelere Göre Toplam İhracata Yüzde Bazında Etkisi



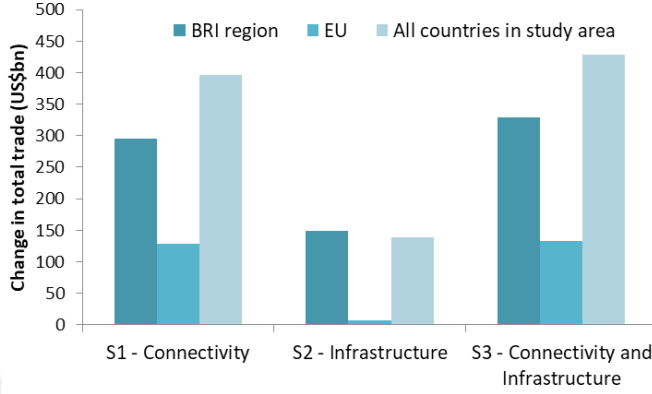
Kaynak: Rand¹⁴¹

¹³⁹ Burnay, Raube ve Wouters, **a.g.e.**, s.44.

¹⁴⁰ Vinokurov ve Tsukarev, **a.g.e.**, s.101.

¹⁴¹ Lu, vd., **a.g.e.**, s.42

Grafik 17: Geliştirilmiş Ulaşım Bağlantısının ve Ulaştırma Altyapısının Bölgelere Göre Toplam İhracata Milyar Dolar Bazında Etkisi



Kaynak: Rand¹⁴²

Milyar dolarlık bazda bakıldığında ulaşım bağlantısının geliştirilmesi AB için yaklaşık 125 milyar dolarlık ihracat etkisi yaratsa da KYG bölgesinde bu oran yaklaşık 2 katı şeklindedir. Altyapı bağlantısının geliştirilmesi ise AB'nin ihracatına yaklaşık 10 milyar dolar etki yaparken bu oran KYG bölgesi için yaklaşık 15 kat fazladır. Bu veriler ışığında KYG aracılığıyla Çin'in AB'nin pazar payını nasıl ele geçireceğine dair bir sonuca varılabilir.

3.1.5.2. Avrupa, Ticaret ve Çin Yatırımları

KYG'nin ulaşmaya çalıştığı esas hedef olarak değerlendirilen Avrupa, Çin'in en büyük ticaret ortakları arasındadır. AB, Çin'in en büyük ithalatçısı ve Çin'in en büyük üçüncü ihracatçısı konumundadır. Bu durum Çin'in ihracat rotalarını çeşitlendirmesinin ve KYG'yi geliştirmesinin altındaki temel nedenlerden biri olarak ele alınabilir. Çin'den Avrupa'ya uzanan deniz ticaret rotalarının ABD'nin kontrolü altında olduğu göz önüne alındığında Çin'in, ABD'ye yönelik yüksek dereceli bir bağımlılık içerisinde olduğu görülecektir¹⁴³.

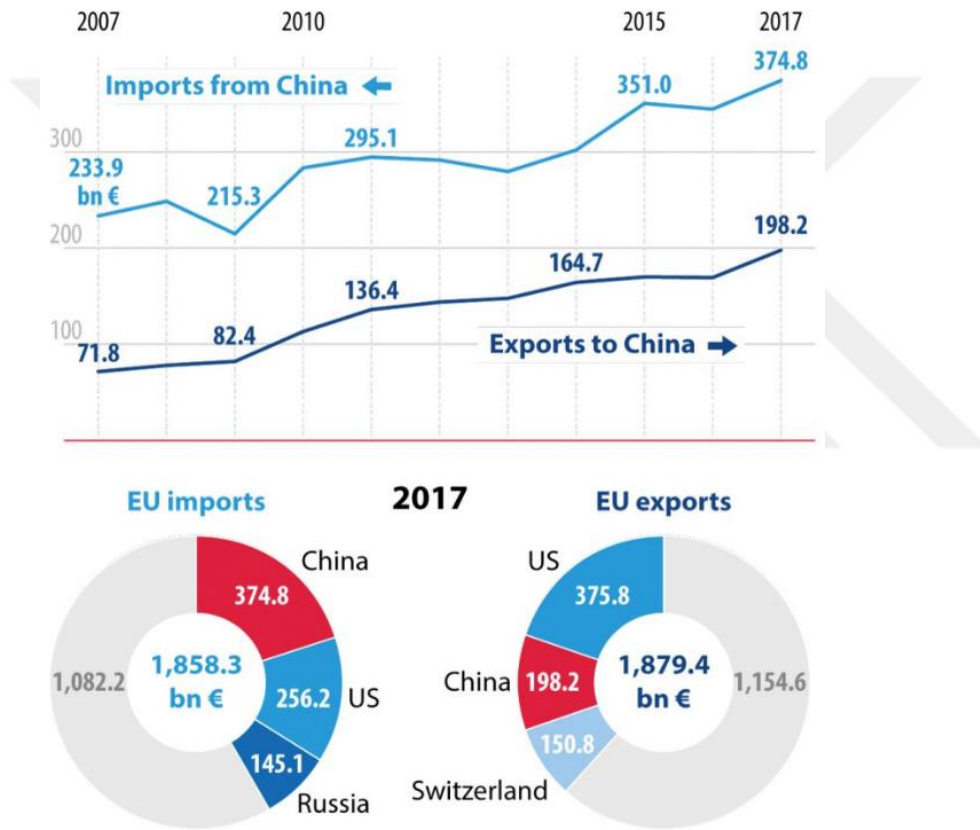
2007'de Çin'den 233,9 milyar Euro değerinde ithalat gerçekleştiren AB'nin 2008 yılında patlak veren ekonomik krizin de etkisiyle 2009'da gerçekleştirdiği ithalatın değeri 215,3 milyar Euro seviyesine gerilemiştir. Ardından hızlı bir

¹⁴² A.e.

¹⁴³ Silin, vd., a.g.e., s.311.

toparlanma sürecine giren AB, Çin'den 2011'de 295,1 milyar Euro, 2015'te 351 milyar Euro ve 2017'de 374,8 milyar Euro değerinde ithalat gerçekleştirmiştir. AB'nin en büyük tedarikçisi olan Çin'in 2017'de AB'ye gerçekleştirdiği ihracatı 256,2 milyar Euro ile ABD takip etmiştir. Çin'in 2007-2017 döneminde AB'den ithal ettiği malların toplam değerindeyse neredeyse hiç düşüş görülmemiş, az da olsa hep bir önceki seneden daha fazla değerde ithalat gerçekleşmiştir.

Grafik 18: AB ve Çin'in 2007-2017 Arası Karşılıklı Ticareti (Milyar Euro)



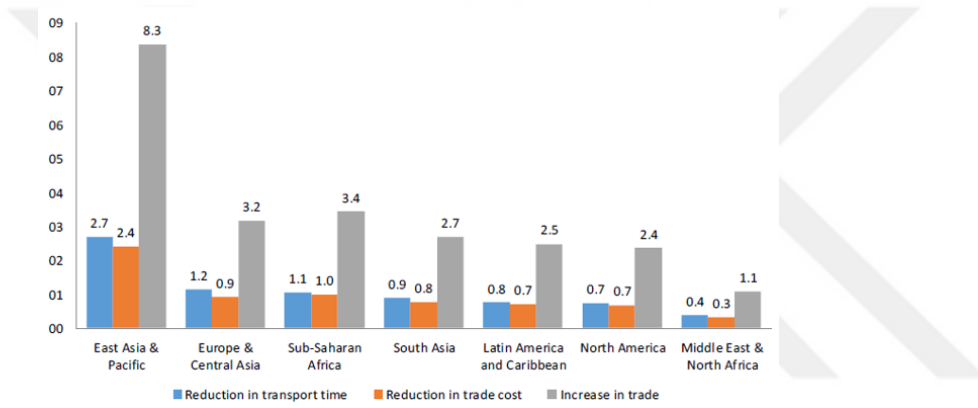
Kaynak: European Commission

2018 yılına gelindiğinde AB'nin Çin'den gerçekleştirdiği ithalatın değeri 395 milyar Euro seviyesine yükselmiş, Çin'in AB'den ithal ettiği malların değeri ise 210 milyar Euro seviyesine ulaşmıştır. 2018'de AB'nin Çin ile ticaret açığı 185 milyar Euro olarak gerçekleşmiş, 2019'da AB 362 milyar Euro değerinde Çin malı ithal ederken Çin'in 198 milyar Euro değerinde AB malı ithal etmesi sonucunda ticaret açığının 164 milyar Euro seviyesine gerilediği görülmektedir. 2019 yılında AB'nin Çin'den ithal ettiği ürünlerin %54'ü makine ve araçlardan, %37'si diğer mamul

ürünlerden ve %5'i kimyasallardan oluşmaktayken aynı yıl AB'nin Çin'e gerçekleştirdiği ihracatın %55'inin makine ve araçlar, %18'inin diğer mamul ürünler ve %14'ünün kimyasallardan oluştuğu görülmektedir.

KYG'nin hedeflerinden birinin, Çin'in Avrupa ile ilişkilerinde uzun vadeli bir iyileşme olduğunu belirten Ferdinand, KYG ile planlanan tüm ulaşım rotalarının nihayetinde Avrupa ve KYG rotasında bulunan ülkelerle ticareti geliştirmeyi amaçladığını belirtmektedir¹⁴⁴.

Grafik 19: KYG'nin AB Dış Ticaretine Yüzde Bazında Beklenen Etkisi



Kaynak: IFO Institut¹⁴⁵

KYG'nin AB için olumlu etkileri, taşıma süresindeki azalma, ticaret maliyetlerindeki düşüşler ve ticaretin artması şeklinde sıralanabilir. Grafik 19'da da bu durum açıkça görülebilmektedir. KYG'nin tam anlamıyla gerçekleşmesiyle birlikte AB'nin en çok Doğu Asya ve Pasifik bölgesiyle ticari faaliyetlerini artırması beklenmektedir. Ticari faaliyetlerin en çok artacağı ikinci bölgenin Sahra Altı Afrika'sı üçüncü bölgenin ise Avrupa ve Orta Asya olması beklenmektedir. Avrupa ve Orta Asya'da AB'nin ticari faaliyetlerinin bu derece artabilecek olmasının nedenleri arasında Doğu Avrupa ve Orta Asya'daki altyapı eksikliğinin yer aldığı söylenebilir. Çin'in bu bölgelerde gerçekleştirdiği altyapı yatırımlarının Doğu Avrupa ve Orta Asya bölgelerinin küresel piyasalara fiziki anlamda entegrasyonunu daha da

¹⁴⁴ Ferdinand, **a.g.e.**, s.954.

¹⁴⁵ Gabriel Felbermayr, vd., "Megatrends im Welthandel: Die neue Seidenstraße – Wachstumsregion zwischen Europa und Asien", (Çevrimiçi) https://www.ifo.de/DocDL/ifo-Studie_Megatrends_im_Welthandel_IHK_Impulse.pdf, 14 Eylül 2020.

kolaylaştırması, bu nedenle bu bölgelerde AB'nin ve Çin'in pazar paylarının artması muhtemeldir. Çin'in de Doğu Avrupa ve Orta Asya'daki bu altyapı eksikliğini gidermek için bu bölgelere yatırımlar yaparak kendi mallarına yönelik pazar payını olabilecek en yüksek seviyeye ulaştırmaya ve altyapı inşaat faaliyetleri sayesinde üretim fazlası sorununu da çözmeye çalıştığını söylemek yanlış olmayacaktır.

Daha önce de değinildiği gibi Çin, 2008 kriziyle birlikte Avrupa'daki varlığını belirgin bir şekilde artırma fırsatı bulmuştur. Avrupa'daki Çin varlıklarından birisi de Yunanistan'daki Pire (Piraeus) limanıdır. Bu limanın %100 hissesine Çinli deniz taşımacılık şirketi olan Çin Okyanus Taşımacılığı Şirketi (COSCO) sahiptir. 2013'te KYG'nin ilanı ile birlikte Pire limanı 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun bir durağı ve Çin'in Balkanlar ve dolayısıyla Doğu Avrupa'ya açılan bir kapısı haline gelmiştir.

Harita 33: Yunanistan-Macaristan Demir Yolu Koridoru



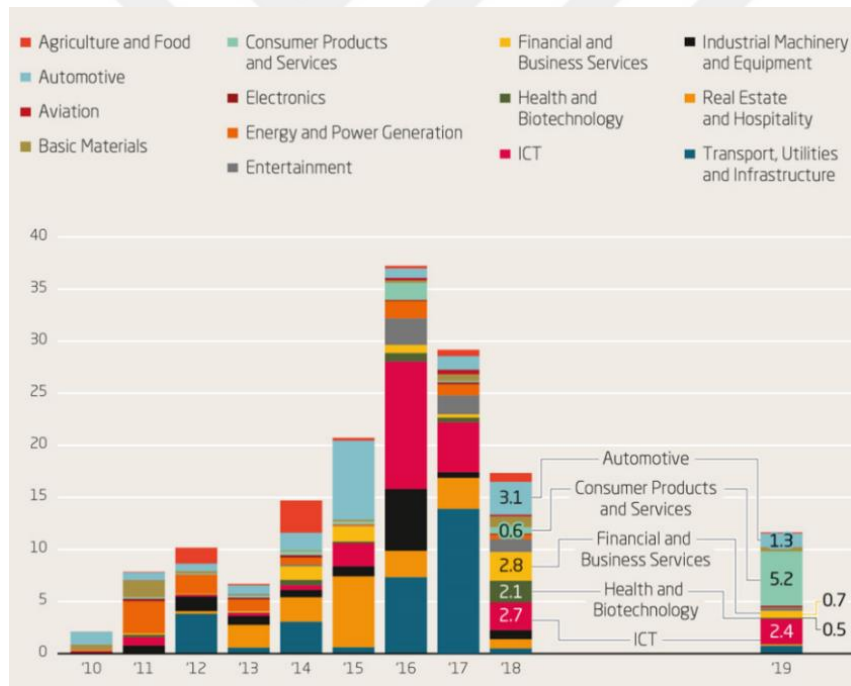
Kaynak: Financial Times¹⁴⁶

Çin'in Balkanlar'da inşa etmeyi planladığı demir yolu koridorunun Yunanistan'ın Pire limanından başlayarak Makedonya ve Sırbistan'dan geçerek Macaristan'a ulaşması planlanmaktadır. Çinli demir yolu şirketleri, Sırbistan ile

¹⁴⁶ James Kynge, Arthur Beesley ve Andrew Byrne, "EU Sets Collision Course with China Over Silk Road Rail Project", (Çevrimiçi) <https://www.ft.com/content/003bad14-f52f-11e6-95ee-f14e55513608>, 14 Eylül 2020.

Macaristan'ı birbirine bağlayacak olan ve Pire Limanı'ndan Tuna deltasına kadar uzanan ana hattın bir parçası olan ve ayrıca Belgrad'daki Tuna Nehri boyunca köprü inşaatı projesinden sonra Çin'in Avrupa'daki en büyük ikinci yatırım projesi olan bir demir yolu projesi üzerinde çalışmaya başlamıştır¹⁴⁷. Sırbistan'ın, Çin'in Avrupa'daki ulaşım projeleri konusunda merkezi bir role sahip olduğu söylenebilir¹⁴⁸. Bunun nedenleri arasında Sırbistan'ın, merkezi konumu ve AB'ye üye olmayışı dolayısıyla hızlı karar alma mekanizmasına sahip olması sayılabilir. 17+1 platformunun üyesi olan devletlerin, Çin'in bölgede gerçekleştirdiği altyapı yatırımlarına Çin ile daha yakın bağlar geliştirerek ve Çin'in özellikle insan haklarına yönelik sorunlarına daha uyumlu bir yaklaşım sergileyerek yanıt verdikleri gözlemlenebilir¹⁴⁹.

Grafik 20: Çin DYY'lerinin Sektörlere Göre Dağılımı (Milyar Euro)



Kaynak: Merics ve Rhodium Group¹⁵⁰

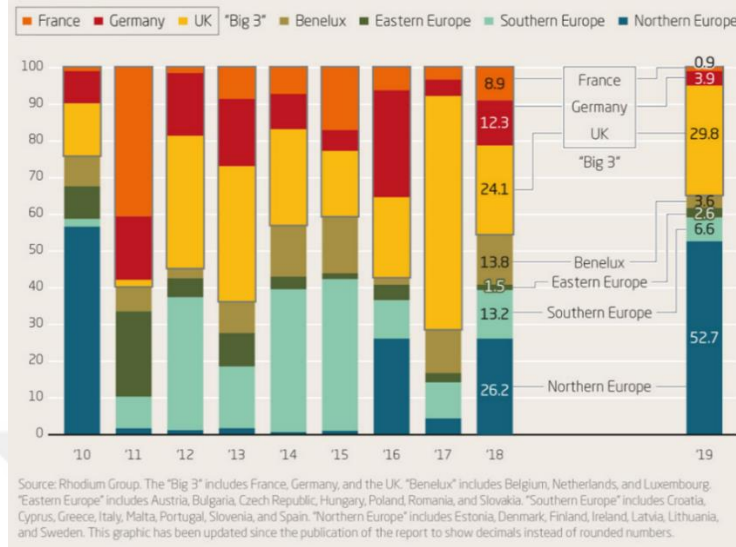
¹⁴⁷ Aoyama, **a.g.e.**, s.18.

¹⁴⁸ Andrea Kendall-Taylor ve David Shullman, "How Russia and China Undermine Democracy", (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-10-02/how-russia-and-china-undermine-democracy?cid=soc-tw>, 03 Ekim 2019.

¹⁴⁹ Johnson, **a.g.e.**, (Çevrimiçi)

¹⁵⁰ Thilo Hanemann ve Mikko Huotari, "China's FDI in Europe: 2019 Update", (Çevrimiçi) <https://merics.org/en/report/chinese-fdi-europe-2019-update>, 14 Eylül 2020.

Grafik 21: Çin DYY'sinin AB Ülke Gruplarına Göre %'lik Dağılımı, 2010-2019



Kaynak: Merics ve Rhodium Group¹⁵¹

Çin'in, gelişmekte olan ülkelerde enerji ve ham madde alanlarında yatırımlar yaparken gelişmiş ülkelerde enerji dağıtımını, altyapı, birleşme ve devralmalar yoluyla marka isimlerine, ileri teknolojiye ve hisse senetlerine yatırım yaptığı görülmektedir. Çin'in aynı zamanda havalimanı altyapılarına da büyük ilgi duyduğu söylenebilir. Örneğin 2013'te Londra Heathrow Havaalanı'nın %9,5'ini, 2014'ta Fransa'nın Toulouse Havaalanı'nın %49,9'unu ve Almanya'da Frankfurt yakınlarında bulunan Hahn Havaalanı'nın %82,5'ini satın almıştır. Çin'in ayrıca Arnavutluk'un Tiran Havaalanı'nın ve Slovenya'nın Ljubljana Havaalanı'nın hisselerini kontrol ederek Orta ve Doğu Avrupa'da da oldukça aktif bir konuma geldiği görülmektedir¹⁵².

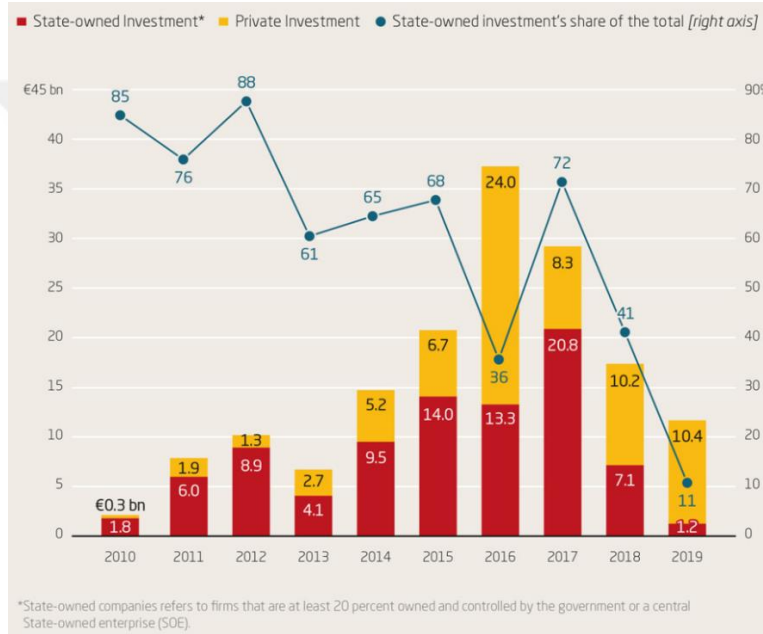
2017 yılında Çin DYY'lerinden sektörel bazda en büyük payı ulaşım ve altyapı sektörlerini almışken tüketici ürünleri ve hizmetler sektörü ile bilgi ve iletişim teknolojileri sektörü 2019 yılında Çin DYY'lerinden en büyük payı almıştır. Ülke bazında baktığımızda 2017 yılında Çin DYY'lerinden en büyük payı 'Big 3' içinde yer alan Birleşik Krallık almışken 2019'a gelindiğinde Kuzey Avrupa, Çin DYY'lerinden en büyük payı alan bölge olmuştur.

¹⁵¹ A.e.

¹⁵² Corre, "Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for The Belt and Road Initiative", **Rethinking the Silk Road China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations**, s.162.

Avrupa’da Çin tarafından gerçekleştirilen bu DYY’lerin tamamı devlete ait şirketler tarafından gerçekleştirilmemiş, Çinli özel şirketler de Avrupa’da yatırımlarda bulunmuştur. 2015’e kadar bu yatırımlar ağırlıklı olarak devlete ait şirketler tarafından gerçekleştirilmiş olsa da 2016, 2018 ve 2019 yıllarında Çinli özel şirketler Avrupa’da yatırım konusunda Çinli devlet şirketlerinin yatırımlarını geride bıraktıkları görülmektedir.

Grafik 22: Avrupa’da Çin Kamu ve Özel Sektörünün Yatırımları (Milyar Euro)



Kaynak: Merics ve Rhodium Group¹⁵³

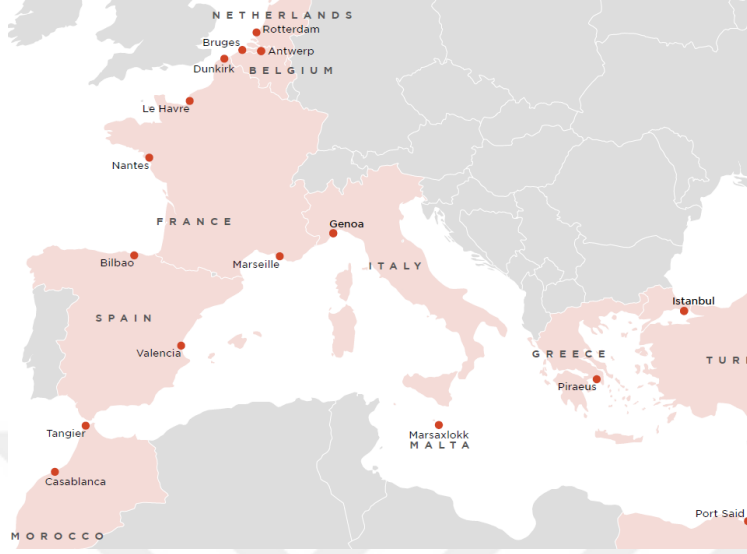
3.1.5.3. Avrupa Limanları ve Çin

Çin’in Avrupa’da da Afrika’da olduğu gibi limanlara önem verdiği görülebilir. Geçtiğimiz 10 yılda Çinli şirketler Avrupa deniz taşımacılığı konteyner kapasitesinin %10’una denk gelen Yunanistan, İspanya ve Belçika gibi ülkelerde 13 Avrupa limanından hisseler satın almışlardır¹⁵⁴. Çinli şirketler ayrıca İtalya, Fransa, İspanya, Hollanda, Malta ve Türkiye’de bulunan bazı limanların da hisselerine sahip oldukları gözden kaçmamalıdır. Söz konusu bu limanlar Harita 34’ten, bu limanlarda hangi Çinli şirketin ne kadar hissesi olduğu Tablo 13’ten incelenebilir.

¹⁵³ Hanemann ve Huotari, **a.g.e.**, (Çevrimiçi)

¹⁵⁴ Kakissis, **a.g.e.**, (Çevrimiçi)

Harita 34: Çin'in Avrupa'daki Liman Yatırımları



Kaynak: NPR

Tablo 13: Çinli Şirketlerin Avrupa Limanlarında Hisse Oranları

Liman	Terminal	Çinli Şirketlerin Hisse Oranları
Pire, Yunanistan	Pire Konteyner Terminali	COSCO: %100
Zeebrugge, Belçika	CSP Zeebrugge Terminali NV	COSCO: %85
Valencia, İspanya	Noatum Konteyner Terminali	COSCO: %51
Dunkirk, Fransa	Flanders Terminali	CMPort: %45
Vado Ligure, İtalya	Vado Reefer Terminali	COSCO: %40 QPI: %10
Bilbao, İspanya	Noatum Konteyner Terminali	COSCO: %40
Rotterdam, Hollanda	Euromax Terminali	COSCO: %35
İstanbul, Türkiye	Kumport	COSCO: %26 CMPort: %26
Le Havre, Fransa	Nord Terminali, Fransa Terminali	CMPort: %25
Marsaxlokk, Malta	Malta Freeport Terminali	CMPort: %25
Marseille Fos, Fransa	Eurofos	CMPort: %25
Nantes, Fransa	Grand Ouest Terminali	CMPort: %25
Antwerp, Belçika	Antwerp Gateway	COSCO: %20 CMPort: %5

Kaynak: NPR¹⁵⁵

¹⁵⁵ Detaylı bilgi için bkz. <https://apps.npr.org/dailygraphics/graphics/china-series-ports-details-20180830/child.html>

Yukarıdaki haritada gösterilen limanlardan Türkiye'nin İstanbul Ambarlı'da bulunan Kumport limanı ve Yunanistan'ın Pire Limanı 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu rotasına dahil olan limanlardır. Çin Balkanlar ve Doğu Avrupa'ya erişimini muhtemelen bu limanlar üzerinden sağlayarak bölgedeki pazar payını artırma arayışına girişebilir. Bu nedenle bu limanların stratejik bir önemi olduğu göze çarpmaktadır.

Çin, Avrupa'da gerçekleştirdiği bu liman yatırımları sayesinde bölge ülkeleri üzerindeki ekonomik ve siyasi anlamda yumuşak gücünü artırabilir. Bu sayede Çin, ABD'nin Çin'e ve/veya Çinli şirketlere bir tür uluslararası ambargo uygulamaya çalışması halinde, Avrupa ülkelerinin kendisine destek vermesini sağlayabilir. Bu durum, Çin'in enerji sorunu, Malakka Boğazı ikilemi ve Sincan sorununda olduğu gibi çok taraflılaştırma stratejisinin bir parçası olarak okunabilir. Çinli şirketlerden örneğin COSCO, ABD ambargosu veya engellemesine maruz kalması durumunda kendisine ait olan Yunanistan, Belçika ve İspanya'daki limanların işletilmesini durdurabilir. Bu da limanların bulunduğu ülkelerin ekonomilerinde sorunlar ortaya çıkarabilir. Böyle bir durumda özellikle Yunanistan gibi daha önce AB'nin Çin'e karşı tavır almasını engelleyen ülkeler bu sefer AB'nin Çin'in yanında ve ABD'ye karşı tavır alması konusunda çeşitli baskılar uygulayabilirler. Ülkelerin bu tür baskılar gerçekleştirebilecek olmalarının nedeni olarak bu limanlardan ekonomik fayda elde etmeleri gösterilebilir. Öte yandan Çin'in Avrupa'daki liman alımlarının AB nezdinde bazı huzursuzluklara neden olduğu da bilinmektedir.

Kristin Huang, Çin'in denizasırlı liman edinimlerinin askeri amaçlı olduğunu ve bunun Avrupa'da endişelere yol açtığını belirtmiştir. Bu savını desteklemek için de Çin Sosyal Bilimler Akademisi'nde bir araştırmacı olan Zhang Jie'nin 2015 yılında yazdığı bir makalesine dikkat çekmiştir. Zhang Jie, 'önce sivil, sonra askeri' konseptini açıkladığı makalesinde, 'Çin'e deniz ticaret yollarının güvenliğini ve kilit su yollarının kontrolünü sağlamada yardımcı olabilecek' ticari limanların, yavaş yavaş 'stratejik destek noktalarına dönüştürülmesi amacıyla inşa edildiğini' açıklamıştır¹⁵⁶.

¹⁵⁶ Huang, **a.g.e.**, (Çevrimiçi)

Zhang Jie'nin limanların nasıl bir konsept ile inşa edildiğine dair açıklaması ve Pakistan'ın Gwadar, Sri Lanka'nın ise Hambantota limanlarında Çin donanması unsurlarının boy göstermeye başlamaları paralel bir şekilde okunduğunda Avrupa'nın bu tür endişelere sahip olmasının anlamlı olduğu söylenebilir. Avrupa'da henüz bir üssü bulunmayan Çin donanması, Yunanistan'ın Pire limanına yönelik bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Bu gelişme Avrupalı ülkelerin endişelenmekte haklı olduklarını doğrular niteliktedir.

Çin, KYG'yi sürekli olarak bir ekonomi ve kalkınma girişimi olarak çerçeveselendirirken ve askeri bir ajandası olduğunu reddederken aynı zamanda sivil-asker entegrasyonu veya füzyonunu teşvik etmektedir. Sivil-asker füzyonun, sivil kaynakların orduyu desteklemek için kullanılabilmesini sağlayan bir dizi yasa, yönetmelik ve reform yoluyla geliştirildiği söylenebilir. 2010 yılında kabul edilen Ulusal Savunma Seferberlik Yasası, barış zamanı üretiminin savaş zamanı üretim ile birleştirilmesinin ve ordunun sivil sektörün içine yerleştirilmesinin önemini vurgulamaktadır. Ayrıca yasa, herhangi bir kuruluş veya bireyin, sivil kaynakların hukuka uygun olarak kamulaştırılmasını kabul etme yükümlülüğü olduğunu açıkça belirtmektedir. Aynı zamanda sivil işletmelerin 'stratejik malzeme rezervlerini' muhafaza etmesi ve orduya aktarması için bir sistem kuran yasa, ulusal savunma ile yakından ilgili inşaat projelerinin ulusal savunma gereksinimlerini karşılayacağını ve bu projelerin ulusal savunma işlevine sahip olacağını altını çizmektedir¹⁵⁷.

Söz konusu sivil-asker füzyonuna göre, Çin'in ulusal savunmasına yönelik bir tehdit durumunda Çinli sivil şirketlerin sahibi olduğu limanlara Çin'in el koyma hakkı olduğu görülmektedir. 2010 yılında kabul edilen Ulusal Savunma Seferberlik Yasası'na göre ulusal savunma ile yakından ilgili olan inşaat projelerinin ulusal savunma gereksinimlerine göre inşa edilmesi zorunluluğu, Çin'in söz konusu projelere el koyması durumunda örneğin limanların tadilata girerek donanma unsurları için uygun hale getirilmesini gerektirmeyecektir çünkü daha en başta limanlar inşa edilirken Ulusal Savunma Seferberlik Yasası'na göre donanma unsurlarının ihtiyaçları da göz önüne alınarak inşa edilmektedir. Bu nedenle Ulusal Savunma Seferberlik

¹⁵⁷ Daniel R. Russel ve Blake H. Berger, "Weaponizing the Belt and Road Initiative", (Çevrimiçi) <https://asiasociety.org/policy-institute/weaponizing-belt-and-road-initiative>, 16 Eylül 2020.

Yasası olarak adlandırılan bu yasanın Avrupa devletlerinin endişelerinin artmasına neden olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Avrupalı devletlerin KYG'ye yönelik kuşku duymalarının bir diğer nedenine Jikkie Verlare ve Frans Paul van der Putten açıklık getirmişlerdir. Verlare ve Putten KYG'nin sadece Çin için yeni ticaret ve yatırım fırsatları yaratmak için değil aynı zamanda Asya, Afrika ve Avrupa'da Çin nüfuzunun oluşumunu hızlandırmak için tasarlandığını belirtmektedirler. Ayrıca Verlare ve Putten'e göre 17+1 platformundaki AB üyesi devletler, bu yoğunlaştırılmış Çin-Orta ve Doğu Avrupa bağları aracılığıyla, Çin ile çıkarlarını uyumlu hale getirirlerse Brüksel'de etkileyici bir Çin yanlısı lobi oluşturabilirler¹⁵⁸.

Avrupa'nın KYG ile ilgili bir diğer endişesinin ekonomi ve işsizlik odaklı olduğu söylenebilir. KYG ile bir tür tedarik zinciri mekanizması da kurduğu düşünülebilecek olan Çin, bu sayede hem kendi mallarını daha ucuza imal etme hem de pazarlara daha uygun fiyatlı ve daha çok çeşit mal sunma imkanına kavuşabilir. Çin mallarının, Avrupa'ya daha hızlı ve KYG sayesinde daha ucuz lojistik maliyetlerle ulaşmalarının da getirdiği etkiyle daha rekabetçi bir konuma yükselmeleri beklenebilir. Bu durum fiyat avantajı edinen Çin mallarına kıyasla Avrupalı üreticilerin ürünlerine yönelik talebin azalmasına ve Çin mallarına talebin artmasına neden olabilir. Bu gelişmelerin Avrupalı üreticilerin üretim faaliyetlerini durdurmalarına, üretim faaliyetlerinde azalmaya gitmelerine, daha düşük kaliteli ürünler üretmelerine veya üretim maliyetlerinin azaltılması için işçi çıkarmalarına neden olması muhtemeldir. Bu gelişmeler Avrupa'da işsizliğin artmasına, Avrupalı üreticilerin pazar paylarını Çinli firmaların ele geçirmesine, Avrupa devletlerinin gelirlerinde azalmalara ve sonuç olarak Avrupa devletlerinin refah kaybı yaşamalarına neden olabilir. Bu nedenlerin de azımsanmayacak etkisiyle Avrupa devletlerinin KYG'ye temkinli yaklaşması beklenebilir.

¹⁵⁸ Jikkie Verlare ve Frans Paul van der Putten, “‘One Belt, One Road’ An Opportunity for the EU’s Security Strategy”, (Çevrimiçi) https://www.clingendael.nl/sites/default/files/One_belt_one_road_vd_Putten_Verlare_Clingendael_policy_brief_2015.pdf, 9 Ekim 2018.

Sonuç

Çalışmada Kuşak ve Yol Girişimi Çin'in bölge politikalarında bir değişime neden oldu mu olduysa bunlar ne gibi değişimlerdir sorularına yanıt aranmıştır. 2013 yılında ortaya atılan bu girişimle birlikte Çin dış politikasında gerçekleştiği düşünülen bu değişimlerin 2013 öncesi Çin dış politikasıyla ne gibi benzerlik ve farklılıkları olduğu ve bu değişimin Çin dış politikasında kökten bir değişim mi olduğu yoksa bir tür strateji değişimi mi olduğu sorularına da yanıt aranırken bu sorulara verilebilecek cevapların KYG'nin Çin dış politikasında yeni bir dönemi mi işaret ettiğini yoksa var olan dış politika anlayışının devamı mı olduğu sorusuna da cevap verebileceği görülmüştür. Bu sorulara yanıt aranırken Çin'in, KYG'yi hangi iç ve dış sorunlarının çözümüne yönelik olarak geliştirdiğini incelemek bu değişimin daha kolay bir şekilde kavranmasına yardımcı olabileceği düşünüldüğünden öncelikle bu sorunlar ele alınmıştır. Dünya çapında bir tür projeler denizi olan KYG'nin Çin'in bölgesel politikalarını nasıl etkilediği sorusunun cevabının, Çin dış politikasında gerçekleşen değişimi de ortaya koyabileceği görülmüştür. Çalışma sayesinde Çin'in, dünyanın farklı bölgelerinde birbirinden farklı ulusal çıkarlara sahip olduğu ve söz konusu bu ulusal çıkarların Çin'in bölgelerde izlediği politikalarını etkilediği bir kez daha ortaya konmuştur. KYG'nin tam da bu noktada, ulusal çıkarların dünyanın farklı bölgelerinde çeşitlenmesi ve korunması noktasında devreye girdiği görülmüştür. Çin'in Orta Asya, Güneydoğu Asya, Orta Doğu, Afrika ve Avrupa'da birbirinden farklı çıkarları olsa da bu çıkarların savunulması ve geliştirilmesi noktasında hemen her bölgede KYG'nin bir noktada devreye girdiği ve o bölgede Çin'in ulusal çıkarlarının korunmasında ve geliştirilmesinde yardımcı olduğu tespit edilmiştir.

KYG'nin uygulanması sürecinde Çin'in kuruluşundan bu yana izlediği dış politika ilkelerinde değişiklikler gözlemlenmiştir. Bu nedenle KYG'nin Çin dış politikasında bir değişim aracı olduğu söylenebilir. Buradan hareketle çalışmanın cevaplamaya çalıştığı sorulardan biri olan KYG'nin Çin dış politikasında değişime neden olup olmadığı sorusuna KYG Çin dış politikasındaki değişimleri tetiklediği şeklinde bir yanıt verilebileceği çalışma boyunca incelenen ve elde edilen bulgularla görülmüştür.

Sonda söylenecek şeyi başta söylemek gerekirse, KYG Çin dış politikasında bir değişim ve dönüşüm süreci başlatmıştır. Bu süreç KYG öncesi Çin dış politikasından tamamen farklı ve o dönemin ilkelerinden tamamen kopuk olmasa da 2013 öncesi ve sonrası dönemde Çin'in dış politika noktasında izlediği politikalarda hiçbir değişim yoktur demek yanlış olacaktır. Kurulduğu dönemden itibaren uzun süre boyunca dış dünyadan kendisini soyutlayan Çin'in, günümüzde KYG aracılığıyla dış dünya ile daha derinlemesine bir siyasi, ekonomik ve askeri entegrasyon sürecine girdiği gözlemlenmektedir. Çin'in bunu gerçekleştirmek için ekonomik gücünü kullanmayı ve böylelikle kendisine yönelik olumsuz algıyı da ortadan kaldırarak bu entegrasyon sürecini hızlandırmayı hedeflediği söylenebilir.

KYG'nin geliştirilmesi noktasında Çin'in tek motivasyonu kendisine yönelik olumsuz algının ortadan kaldırılması değildir. Çin'in KYG ile kendi iç ve dış sorunlarını da çözmeye çalıştığı görülebilir. KYG'nin Çin dış politikasında değişime yol açmasının nedeni Çin'in halihazırda içinde bulunduğu birçok iç ve dış sorununu, bu girişim aracılığıyla çözmeyi amaçlaması ve kuruluşundan bu yana uyguladığı dış politika ilkelerinin Kuşak ve Yol Girişimi nedeniyle değişime uğramasıdır. Çalışma sonucunda Çin'in KYG aracılığıyla etki alanını genişletmeye çalıştığı elde edilen gözlemler arasında sayılabilir. Uluslararası etki alanını genişleterek Çin'in kendi iç ve dış sorunlarından bazılarını çözmeye çalıştığı ve aynı zamanda ekonomik büyümesini sürdürmeyi de hedeflediği söylenebilir. Çin'in bu sorunlarını KYG ile nasıl çözmeye çalıştığını daha iyi anlamak için bu sorunlara değinmek gerekmektedir. Çalışma sonucunda KYG'nin içerisinde tüm bu sorunlara yönelik farklı çözümler barındırdığı gözlemlenmiştir.

KYG'yi oluşturacak ekonomik koridorların geçtiği bölgelerin hemen hepsinde Çin'in iç ve dış sorunu bulunuyor olması, Çin'in bu sorunları KYG ile çözmeyi amaçladığını ortaya koyan bir gösterge olarak değerlendirilebilir. Bu sorunlardan Çin'in iç sorunu olarak sayılabilecekler; Çin'in doğu-batı gelişmişlik farkı sorunu, Sincan (Doğu Türkistan) sorunu, üretim fazlası sorunu, parti rejiminin devamlılığı sorunu ve Tayvan sorunuyken Çin'in dış sorunları arasında; düzenli ve güvenli enerji ithalatına ihtiyaç duyması, ABD ve onun dost ve müttefiklerince kendisini kuşatılmış

hissetmesi, yeni pazarlara ihtiyaç duyması ve/veya var olan pazarlardaki Çin payını artırma arayışı ve Malakka Boğazı sorunudur.

KYG incelendiğinde Çin'in KYG ile amacının yukarıda sayılan tüm iç ve dış sorunlarını çözmek, çözemese bile çözebilecek yeni imkanlar yaratmak olduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenle KYG'nin Çin'in iç ve dış sorunlarını çözmede bir araç olarak geliştirildiği söylenebilir ki bu sorunlar 2011 yılında Çin Devlet Konseyi İletişim Ofisi tarafından yayımlanan bir raporda da ele alınmıştır.

Bu sorunların yanında Tayvan sorununun da KYG kullanılarak çözülmeye çalışıldığı görülmektedir. Bu konuda en net bulgu Çin'in Solomon Adaları hükümeti ile yaptığı anlaşmada Solomon Adaları hükümetinin Tayvan'ın Çin topraklarının devredilemez bir parçası olduğunu ve ÇHC'nin Çin'in tek yasal temsilcisi olduğunu kabul etmesi gösterilebilir. KYG'ye yönelik bu anlaşmalar sayesinde Çin'in, Tayvan'ı uluslararası arenada yalnızlaştırmayı ve böylelikle Tayvan'a yönelik uluslararası desteği azaltmaya çalıştığı gözlemlenebilir.

Çin'in KYG ile değiştiği tespit edilen politikalarından biri doğu ve batı arasındaki ekonomik eşitsizliği ortadan kaldırma stratejisini daha uygulanabilir hale getirip bu sorunu tek başına çözmek yerine uluslararası iş birliğiyle çözmeye çalışmasıdır. Ayrıca Çin'in uluslararası alanda KYG öncesi dönemin aksine KYG sonrası uluslararası toplumla daha çok ilişkiye girdiği ve yeni bir uluslararası düzen kurulmasına yönelik yaptığı çağrıları pekiştirdiği, bunun yanı sıra bu konunun sadece çağrıda kalmayıp AIIB, SRF gibi uluslararası kurumlar aracılığıyla daha somut hale getirmeye çalıştığı tespit edilmiştir.

Çin'in ekonomik büyümesini devam ettirerek parti rejiminin devamlılığını sağlamak için uluslararası toplumla daha derin ekonomik, siyasi ve askeri entegrasyona girdiği ve bunun için de KYG'yi bir araç olarak kullandığı da çalışmadan elde edilen bulgular arasındadır.

Girişimi Marksist perspektiften ele alan yazarların da değindiği gibi KYG, Çin'in içinde bulunduğu üretim fazlası sorununu çözmek için geliştirmiş olduğu bir tür sermaye ihraç yöntemi modeli olduğu göze çarpmaktadır.

Çin Mao döneminden itibaren soğuk savaş döneminde bağlantısızlık hareketi içinde yer almış ve barış içinde bir arada yaşamının beş ilkesini dış politika ilkeleri olarak benimsemiştir. Ancak bu ilkelerin uygulanmasında KYG nedeniyle farklı bölgelerde farklı yollar izlendiği, KYG ile artan Çin yatırımlarının korunması ve bu yatırımları inşa edip işleten Çin vatandaşlarının hayatlarının tehlikeye girmesi durumunda Çin'in söz konusu bu beş ilkeyi uygulamaktan vazgeçtiği çalışmada gözlemlenmiştir. Bu nedenle KYG ile Çin'in geleneksel dış politika ilkelerini terk ederek tıpkı Batılı emperyalist devletler gibi yatırımlarını, Çin vatandaşlarını ve stratejik çıkarlarını korumak için diğer devletlerin iç işlerine müdahale etmekten çekilmeyeceği görülmüştür. Bu devletler Çin anakarasına fiziksel olarak ne kadar uzaksa Çin'in manevra alanının da o kadar arttığı görülmektedir.

Onurcan Ülker'in belirttiği gibi 'ülke içinde sınıf temelli kitle hareketlerinin sistem-karşıtı bir yönelime girmesini yalnızca zor aygıtıyla değil, rıza yoluyla da engelleyerek cephe gerisini sağlama almak isteyen Çin' için KYG rızayı elde etmek için kullanılacak bir araç olabilir. Bu hem ülke içinde ekonomik büyümenin sürdürülerek refah artışını devam ettirmek ve böylelikle parti rejiminin devamlılığını sağlamak hem de ülke dışında Çin'in istikrarını etkileme potansiyeli bulunan sorunlarda diğer devletlerin rıza yoluyla Çin yanlısı bir tutum sergilemelerini sağlamanın bir yolu olarak değerlendirilebilir.

KYG Çin dış politikasında köklü bir değişimden ziyade bir şemsiye kavram olarak ele alınabilir. KYG ile Çin iç ve dış sorunlarını her sorun için farklı bir strateji izlemek yerine KYG ile tek çatı altında çözmeyi hedeflediği çalışmadan elde edilen bulgular arasındadır. Burada yeni olan Çin'in sorunlarını çok taraflılaştırarak bu sorunlara yönelik bir dış müdahalenin önünü kesmeyi amaçlamasıdır.

Çok taraflılaştırma olarak adlandırılan bu politikaya göre Çin dış müdahaleye açık herhangi bir sorununu, o soruna yönelik bir müdahale gerçekleşmesi durumunda bu müdahaleden zarar görecektir tarafların sayısını artırarak söz konusu bu müdahaleyi daha gerçekleşmeden önlemeye çalışmaktadır. Çok taraflılaştırma politikasının görüldüğü sorunların başında Malakka Boğazı ikilemi gelmektedir. Boğazın bir dış müdahale ile Çin'den gelen ve Çin'e giden gemilere kapatılması durumunda bundan

sadece Çin değil, Çin'e mal ihraç eden ve Çin'den mal ithal eden ülkeler, Çin'e petrol ve doğalgaz satan ülkeler, Çin'de üretim gerçekleştiren çok uluslu şirketler, Çin'den ara mal ithal eden ülkeler de zarar görecektir. Bu politikanın ayrıca Sincan sorunu ve enerji temini sorunlarında da uygulandığı görülebilir.

Çin'in KYG ile ulaşmaya çalıştığı hedefler yeni bir uluslararası düzen, üretim fazlası sorununun çözümü ve mevcut hegemoniye yönelik rahatsızlıklar ile ilgili olduğu çalışma sonucunda tespit edilmiştir. Bu konuda uluslararası politik ekonomi yazarları da Çin'in KYG ile ilgili amaçlarını şu şekilde açıklamaktadırlar. Örneğin Li Xing, Çin'in yükselişini, yükselen bir gücün nihayetinde mevcut hegemon tarafından tanımlanan ve belirlenen kural ve kurumlardan hoşnutsuz olacağı, hegemonik bir geçişin tekrarı olarak görmektedir. Bu geçişin sağlanabilmesi için Çin var olan düzene alternatif yeni bir uluslararası düzen yaratmalıdır ki bunun yolunun da KYG'den geçtiği görülebilir. Usman W. Chohan ise KYG'yi küresel ekonomik ağırlık merkezi (global economic center of gravity) kavramıyla ele alarak Çin'in KYG ile bu merkezi coğrafi keşifler ve sanayi devrimi öncesinde bulunduğu yere yani Asya'ya geri getirmeye çalıştığını belirtmektedir. Çin'in KYG'yi bu amaçla da kullanması beklenebilir. Böylelikle Çin mevcut uluslararası düzenin artık işe yaramamasını sağlayarak yeni bir uluslararası düzen ortaya koyabilir.

Küresel ekonomik ağırlık merkezinin tekrar Asya kıtasına kaymasının Çin için bazı avantajlar yaratması beklenebilir. Bu avantajlar arasında Çin'in bu büyüyen ekonomik pazara büyük oranda hakim olması, lojistik maliyetlerin azalması sayesinde Çinli firmaların gelirlerinin ve rekabetçiliğinin artması, Orta Asya ülkelerinde artan yumuşak gücünün de etkisiyle diğer ülkelere zorluklar çıkarabilme imkanının artması ve bunlar içinde belki de en önemlisi ABD ve müttefikleri tarafından kontrol edilen deniz ticaret rotalarına mahkum kalmayarak buradaki kırılganlıktan kurtulma imkanı sayılabilir.

KYG'nin Antonio Gramsci'nin hegemonya kavramı üzerinden ele alındığı perspektife göreyse Çin, hegemon ülke olma çabaları, AIIB'nin kuruluşu ve KYG ile alternatif bir uluslararası düzen yaratarak bu yeni düzenin kural koyucusu olmayı

amaçlamaktadır. Az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere yönelik gerçekleştirdiği ekonomik aktivitelerle de o ülkelere standartlar ihraç etmeyi hedeflediği de görülebilir.

KYG'nin aynı zamanda katılımcı ülkelerde Çin'e yönelik olumsuz değerlendirmeleri ortadan kaldırmak amacıyla kullanılabileceği de çalışma boyunca elde edilen bulgulardan gözlemlenmektedir. Buna örnek olarak Çin'in bir Pakistan kanalı ile ortaklık gerçekleştirmesi gösterilebilir. Bu ortaklık sayesinde Çin kendi geliştirdiği medya içeriklerini bu kanal aracılığıyla Pakistan halkına ulaştırma imkanına kavuşmaktadır. Bu da hiç şüphesiz ki Çin'in Pakistan üzerindeki yumuşak gücünü artıracak bir araç olacaktır. Bu nedenle KYG'nin Çin'in iç ve dış sorunlarına bir çözüm bulma aracı olduğu söylenebilirken aynı zamanda Çin'in yumuşak gücünü artırmakta da kullanılabileceği söylemek yanlış olmayacaktır. Bu amaçla KYG'nin bir halkla ilişkiler aracı olarak da kullanılabileceği düşünülebilir. Çin'in KYG'yi kullanarak katılımcı ülkeler ve uluslararası arenada yumuşak gücünü artırmayı hedeflediği söylenebilir.

KYG'nin uygulanmaya başlamasıyla Çin, birçok devlette yatırım faaliyetlerini artırmış, bu ülkelerde yüksek meblağlarda yatırımlar gerçekleştirmiş, hatta yer yer bu ülkelerde kendi işçilerini çalıştırmaya dahi başlamıştır. Çalışmadan elde edilen bulgular doğrultusunda tüm bunların, Çin'in bu devletlerdeki yatırımlarının herhangi bir tehditle karşı karşıya olması durumunda Çin'in bu soruna müdahil olmasına ve böylelikle Çin'in uzun yıllardır uyguladığı dış politika ilkelerini terk etmesine neden olabileceği söylenebilir. Bu nedenle KYG'nin Çin dış politikası ilkelerinde değişimlere neden olduğu, Çin yatırımları ve Çin vatandaşlarının hayatlarının tehlikeye girmesi durumunda Çin'in bu ilkeleri terk etmeye başladığı yani Çin dış politikasının ilkelerinin bir değişim içinde olduğu savunulabilir.

Parti rejiminin devamlılığı ekonomik büyümenin sürmesine bağlıdır. İhracata dayalı ekonomik büyüme modelinin ve üretim fazlası sorununun Çin'in ekonomik büyümesini yavaşlatan unsurların başında geldiği görülmektedir. Buradan hareketle Çin'in KYG ile hem diğer devletlerin altyapılarına yatırım yaparak üretim fazlası sorunu aşmaya çalıştığı hem de bu yatırımlar ile diğer devletlerin ekonomik büyümelerinin hızlanması sağlayarak bu ülkelere gerçekleştirilen ihracatın

artırılmasının hedeflediği ve böylelikle parti rejiminin devamlılığını garanti altına almaya çalıştığı çalışmadan elde edilen bulgular arasında sayılabilir.

Çalışma sonucunda elde edilen bir diğer bulgu enerji temini sorununun çözülmesinin parti rejiminin devamlılığı için son derece önemli olduğudur. Enerji temininde bir sorun yaşanması halinde, Çin ekonomisinde bir zayıflama gerçekleşebilir ve bu da ülkenin refahının azalmasına ve ardından da çalışmada daha önce değinildiği gibi ÇKP'nin egemenliğinin sorgulanmasına neden olabilir. Bu nedenle çalışmadan elde edilen bulgulardan hareketle KYG'nin Çin'in enerji güvenliğini sağlamaya yönelik bir boyutu olduğu da söylenebilir.

Orta Asya'da KYG'nin uygulanmaya başlamasıyla Çin'in, bölge ülkelerinin refahının artmasını, ticaretin öncelenmesini ve istikrarsızlığın kaynaklandığı nedenleri ortadan kaldırarak etnik ve dini radikalleşmenin ve bölge ülkeleri arasında çatışmaların önüne geçmeyi hedeflediği görülmektedir. Bu hedefler Çin dış politikasında Orta Asya özelinde KYG nedeniyle görülen değişimler arasında sayılabilir çünkü Çin KYG öncesinde bölgeye yönelik bu tür politikalar izlemek yerine sadece ŞİÖ'nün kurulmasına öncülük etmekle yetinmiş, bölge ülkelerinin ekonomik kalkınmalarını hızlandırıcı etkiye sahip büyüklükte yatırımlar gerçekleştirmediği gözlemlenmiştir. Ayrıca Çin'in bölgenin Sovyetler döneminden kalma altyapısının da modernizasyonunu üstlenerek bir anlamda bölgedeki Rus etkisini azaltmayı hedeflediği görülmektedir. KYG ile Çin bölgeye KYG öncesi dönemin aksine 'uluslararası standartları ihraç eden bir ülke' konumuna gelmiştir.

Bu politikaların izlenmesinde Çin'in dış politika amaçlarından ikisi görülmektedir. İlki Sincan'da istikrarın sağlanarak ülke içindeki ayrılıkçı hareketlerin önüne geçilmeye çalışılması, ikincisiyse Sincan sorununu çok taraflılaştırarak soruna yönelik herhangi bir dış müdahalenin önüne geçilmeye çalışılmasıdır. KYG sayesinde ekonomik kalkınmasını gerçekleştiren Orta Asya devletlerinin, bölgede bir istikrarsızlık kaynağı istememeleri beklenebilir ve bu nedenle Sincan sorununu sadece Çin'in iç sorunu olarak değil kendi sorunları olarak da görebilirler.

Çin'in, açık denizlere sınırı olmayan Orta Asya devletlerini KYG aracılığıyla kara ve demiryolları üzerinden açık deniz limanlarına bağlayarak bölgedeki Rusya

etkisini kırmayı, bölgenin ekonomik kalkınmasını hızlandırmayı ve bölgedeki uluslararası imajını olumlu bir biçimde etkilemeyi amaçladığı gözlemlenmektedir. Çin'in buradaki bir diğer beklentisiyse dış ticaret hacimlerinin artmasıyla ekonomik kalkınmalarını hızlandıran Orta Asya devletlerinin Çin ile olan ticaret hacimlerini de artırması ve böylelikle Çin'in ekonomik büyümesinin sürdürülmesinin sağlanması ve dolaylı olarak parti rejiminin devamlılığının sağlanması şeklinde olabilir.

Çin'in Özbekistan büyükelçisi Sun Lijie'nin KYG'yi Orta Asya'nın bölgeselleşmesini yönlendirmek için temel bir mekanizma olarak tanımlaması Çin'in KYG ile Orta Asya'da neyi amaçladığını da ortaya koymaktadır. Çin'in KYG ile, Orta Asya'nın bölgeselleşmesinin hızlandırarak bölgedeki Rus ve Amerikan etkisini kırmayı ve kendi etkisini artırmayı hedeflediği söylenebilir. Bu politika Çin'in KYG sonrası Orta Asya'daki değişen politikaları arasında sayılabilir.

Orta Asya'daki Çin'e yönelik olumsuz algının kırılması için Çin KYG'nin ilanından önce dahi bölgede yumuşak gücünü artırmak amacıyla Konfüçyüs enstitülerini yaygınlaştırmış, bölge ülkelerinin öğrencilerinin Çin'de eğitim görmesini kolaylaştırmıştır. Çin'in girişimle birlikte bunlara ek olarak bölgenin ekonomik kalkınmasını hızlandırıp refahı yükselterek bölgedeki yumuşak gücünü artırmayı ve bölgede kendisine yönelik olumsuz algıyı kırmayı hedeflediği bir politika benimsediği görülebilir.

KYG sonrası Çin'in bir diğer değişen dış politika ilkesiyse yatırımlarını korumak için yurt dışına asker göndermeye başlamasıdır. Gılgıt-Baltistan'daki baraj inşaatı deneyimi, ekonomik yatırımların korunması için PLA askerlerinin görevlendirilebileceğini ortaya koymuştur. Bu durum Çin'in hem diğer istikrarsız bölgelerde nasıl bir yol izleyebileceğinin hem de KYG'nin jeopolitik ve jeoekonomik boyutlarının birbirinin tamamlayıcısı olduğunun bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Bu dış politika değişimi sadece Orta Asya ile sınırlı olmayıp KYG'nin uygulama alanlarının tümünde -muhtemelen Avrupa Hariç- uygulanabilir ve KYG'nin getirdiği en büyük politika değişikliklerindendir.

Marksist öğretiyeye göre Çin'in KYG'yi geliştirme amacı, içinde bulunduğu kapitalist krizden çıkma arzusudur. KYG'yi bu şekilde tanımlamak, Çin'in bu

arzusunun yanı sıra stratejik çıkarlarını genişletmesi ve enerjiden liman alımlarına birçok konuda KYG'den yararlanması nedeniyle eksik olacaktır.

KYG ile Çin'in uygulamaya koyduğu bir diğer politika David Harvey'in de değindiği gibi 'mekansal sabitleme' (Spatial fix) kavramıdır. Çin'in mekânsal sabitleme kavramıyla dış dünyasındaki ekonomik alanı şekillendirmeyi ve bu alanın yeni kural koyucusu olarak yönlendirmeyi bunun için de KYG'yi bir araç olarak kullanmayı amaçladığı çalışmadan elde edilen bulgular sonucunda söylenebilir.

Çin'in KYG üzerinden Güneydoğu Asya bölgesiyle ekonomik ilişkilerini geliştirerek hem kendi ekonomik büyümesini desteklemeyi hem de Güney Çin Denizi'nde kendi iddialarını bölge ülkeleriyle ekonomik ilişkilerini derinleştirerek kabul ettirmeyi amaçladığı söylenebilir. Ayrıca kuşatılmışlık hissinden bölge ülkeleriyle iyi ilişkiler geliştirerek kurtulmaya çalışması KYG ile gelen bir bölgesel politika değişikliği olarak yorumlanabilir.

Güneydoğu Asya'da KYG ile yapılması planlanan ekonomik koridorların Malakka Boğazı'na alternatif oluşturabilecek kara geçiş güzergahları oluşturması da bir tür politika değişikliği olarak ele alınabilir. Bölgedeki yatırımlarından hareketle Çin'in dış yatırımlarını, Malakka Boğazı'ndan kendisine herhangi bir tehdit yönelmesi durumunda ekonomik büyümesini sekteye uğratacak sonuçlardan kaçınmak ve böylece toplumsal refah seviyesinin artışının devamlılığının sağlanması amaçları etrafında şekillendiği gözlemlenebilir.

KYG ile Çin'in bölgede izlediği politikalarda görülen bir diğer değişimse ASEAN ile ilgilidir. Kamboçya örneğinde de olduğu gibi, Çin'in ekonomik yatırımlarını sürdürmemesinden çekinen ve/veya bu yatırımlara muhtaç olan herhangi bir ASEAN ülkesi, ASEAN'ın Çin'e karşı bir karar almasının önüne geçebilir. Bu durum KYG uygulamaları sonrasında Çin'in bölge ülkeleri üzerinden artan yumuşak gücünün bir göstergesi olarak da değerlendirilebilir.

KYG öncesi bölgeyle ekonomik ilişkilerini geliştirmeye odaklanan Çin'in, KYG sonrasında buna devam ettiği ama aynı zamanda bölgedeki ABD askeri varlığını bölge ülkeleriyle yakın ilişkiler kurarak sınırlama çabası içine girdiği görülmektedir.

Çin'in KYG'yi Güneydoğu Asya'da kuşatılmışlık hissinden kurtulmak için bir araç olarak kullandığı söylenebilir.

Çin'in KYG aracılığıyla bölge üzerinden kuşatılmışlık hissine yönelik politikalarına baktığımızda Çin'in, bölge ülkelerinde yaptığı altyapı yatırımları ve bu ülkelerin ekonomik kalkınmalarına sağladığı katkıyla bir tür ekonomik bağımlılık yarattığı ve KYG'yi ekonomik ve siyasi nüfuzunu artırmak için bir araç olarak kullandığı görülmektedir.

KYG ile Çin dış politikasında değişen bir diğer politika ise limanlar konusundadır. KYG sonrası Çin'in Güneydoğu Asya ve ağırlıklı olarak Afrika'da liman inşası, liman projelerinin fonlanması ve liman satın alımları gibi faaliyetleri hızla artmıştır. Bunun arkasında yatan temel sebep olarak Çin'in kendi sahip olduğu limana kendi gemilerinin gelmesi ve bu gemilerin yaptıkları harcamaların büyük bir kısmının tekrar Çin'e dönmesi, böylelikle ihracat ve ithalat işlemlerinde maliyetlerin düşmesi ve Çin mallarının rekabet gücünün artmasının hedeflenmesi gösterilebilir.

Çin'in Orta Doğu'daki siyasi ve ekonomik nüfuzunu KYG aracılığıyla artırmaya çalıştığı gözlemlenmektedir. Buradaki esas amaç bölge ülkelerinin aynı dine mensup oldukları Uygur Türklerine herhangi bir destek sağlamasının önüne geçmek ve Çin'in esas enerji ihracatçısı konumundaki bu ülkelerden Çin'e enerji ihracatına yönelik herhangi bir zorluk çıkarmamaları olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu iki konu üzerinden Çin'in siyasi ve ekonomik etki alanını KYG dönemi öncesinin aksine Orta Doğu ve Afrika'ya KYG ile genişletmeye çalıştığı görülmektedir. Uygur Türkleri konusunda Çin'de bulunan diğer etnik azınlıkların Uygur Türklerinin ayrılık hareketinden etkilenerek bir tür ayrılıkçı dalgayla karşılaşmamak, enerji konusunda ise ülkenin ekonomik büyümesinin ve refah artışının sürdürülmesine yönelik enerji konusunda bir tehdit oluşmasını önleyerek parti rejiminin devamlılığının sağlanmasının hedeflendiği görülebilir.

Çin'in son zamanlarda ABD'nin İran'a yönelik yaptırımlarının da etkisiyle İran'la giderek yakınlaşmaya başlaması bölge ülkelerinde rahatsızlık oluşturmaktadır. Bu durum Çin'in geleneksel dış politika ilkelerini yeri geldiğinde ekonomik ve siyasi çıkarları için terk edebileceğini gösteren bulgular arasında sayılabilir. Bunun nedeni

olarak da KYG ile Çin'in bölgede artan ekonomik yatırımları nedeniyle bir tür zayıf noktasının oluşması gösterilebilir.

Süveyş Kanalı'nın yakında maksimum kapasitesine ulaşacağı beklentisinin Çin'i alternatif taşımacılık rotaları arayışına ittiği ve bu nedenle Çin ile İsrail arasında Red-Med demir yolu projesi başta olmak üzere birçok alanda iş birliğine gidildiği görülmektedir. Çin'in buradaki amacının dış ticaretini sekteye uğratabilecek sorunların önüne geçerek alternatif taşımacılık rotaları oluşturmak olduğu ve bunun için de KYG'yi bir araç olarak kullandığı elde edilen bulgular arasındadır.

Burada dikkat edilmesi gereken bir diğer husus İsrail hükümetinin Eilat ile Akdeniz arasında yüksek hızlı demir yolu fikrini 2012'nin başlarında, yani KYG'nin açıklanmasından bir buçuk yıl önce duyurmuş ve onaylamış olması dahası ne bu demir yolu ne de İsrail'den geçen herhangi bir ulaşım yolu resmi KYG haritalarında veya belgelerinde işaretlenmemiş olmasıdır. Bu da KYG'nin hazır bir şablon şeklinde uygulanmaktan çok projeler etrafında şekillendiğini doğrular niteliktedir.

Çin'in KYG ile emek-yoğun üretim sektörlerini Afrika'ya kaydırduğu böylelikle düşük işgücü ücretlerinden ve Afrika'nın hızla artan genç nüfusundan yararlanmaya çalıştığı görülmektedir. Afrika'da KYG uygulamaları sayesinde Çin'in hem Çin mallarındaki fiyat artışının önüne geçmeyi hem de bu ülkelerde altyapı faaliyetlerinde bulunarak üretim fazlası sorununu çözmeyi amaçladığı görülmektedir. Burada dikkat çeken bir diğer husus da Çin'in ekonomik ve siyasi etki alanını Afrika'ya kadar genişletmeyi başardığının gözle görülebilir bir hal almasıdır.

KYG, Çin'in Afrika politikasının genel yönünü değiştirmemiştir. Ancak değişen şey Çin'in kıtadaki ekonomik yatırımlarının limanlar özelinde hızla artmasıdır. Çin'in KYG sayesinde kıtada David Harvey'in geliştirdiği mekânsal sabitleme kavramını uygulamaya koyduğu ve böylelikle üretim fazlası sorununu çözmeyi hedeflediği ayrıca birçok devletin altyapı projelerini üstlenerek Afrika halkları üzerinde olumlu bir etki bırakma imkanı elde ettiği de söylenebilir.

Çin'in Güney Sudan'da izlediği politikalar, Çin dış politikasındaki değişimi ortaya koymaktadır. Artık iç işlerine karışmama ilkesinin, Çin yatırımlarının tehlikeye girmesi veya Çin vatandaşlarının hayatlarının tehlikede olması durumlarında göz ardı

edilmeye başlandığı görülmektedir. KYG ile Orta Asya, Güneydoğu Asya, Orta Doğu ve Afrika bölgelerinde bulunan hemen hemen her devlette artık Çin vatandaşları ve Çin yatırımlarının bulunması, Çin'in bunları korumak için bu devletlerin iç işlerine karışmasına neden olabilir. Bu da Çin dış politikasının temel ilkelerinden biri olan iç işlerine karışmama ilkesinin günümüz şartlarında artık Çin'in ihtiyaçlarına yanıt veremeyeceğinin bir göstergesi olarak ele alınabilir. Bu yüzden şüphesiz ki Çin, KYG aracılığıyla diğer devletlerle ne kadar yakın ilişki kurarsa ve ekonomik anlamda o devletlerin kılcal damarlarına ne kadar fazla nüfuz ederse iç işlerine karışmama ilkesinin uygulanması da o kadar zorlaşacaktır. Bu nedenle KYG'nin, Çin istese de istemese de Çin'in dış politika ilkelerinde değişime neden olacağı sonucuna varılabilir.

Çin'in KYG sonrası Afrika'da değişim gösteren en yeni politikası Afrika'da liman fonlama, inşa etme ve işletme politikasıdır. Bunun arkasında yatan temel sebep olarak bir ülkenin deniz ticaret rotalarını kontrol etmesi ve denizlerde hakimiyet sağlaması için yabancı devletlerde limanlara ve donanma üslerine sahip olmasının son derece önemli olması gösterilebilir. Öyle ki KYG aracılığıyla Çin'in elde ettiği limanlar ileride, tıpkı Cibuti, Gwadar ve Hambantota limanlarında olduğu gibi, Çin donanması için bir üs görevi görebilir. Açık denizlerde hakimiyetin sağlanması ve devam ettirilebilmesi için limanların son derece önemli olduğu söylenebilir çünkü bu limanlar aracılığıyla, donanmaların ihtiyaçları tedarik edilip operasyonel faaliyetlerde bir aksaklık olması engellenerek bu faaliyetlerin sürekliliği sağlanabilir. Açık denizlerde faaliyet gösteren donanmanın ve gemi personelinin iâşesi, ileride Çin'in KYG sayesinde edindiği limanlar aracılığıyla sağlanırsa Çin, denizlerdeki hakimiyetini güçlendirebilir ve sürekli kılabilir. Limanların demir yollarıyla entegre edilerek hizmete sunulması, barış zamanında limanların hinterlandını genişleterek ticaretin gelişmesine katkı sunabileceği gibi olası bir savaş durumunda donanmanın ihtiyaçlarının ve lojistik faaliyetlerin daha kolay ve daha güvenli bir biçimde gerçekleşmesini sağlayabilir.

Bununla birlikte limanların, bu limanların hinterlandını genişleten demir yollarının ve bu demir yollarının etrafına konumlandırılan özel ekonomik bölgelerin Çin'in, hem Afrika'da denize kıyısı bulunmayan ülkelerin pazarlarına ulaşımını kolaylaştırarak bu pazarlardaki payını arttırma arayışına hem de bu altyapı projelerinin

inşasında yer alarak üretim fazlası sorununu çözmesine de yardımcı olabileceği böylelikle içinde bulunduğu kapitalist krizden kurtulabileceği söylenebilir.

KYG'nin esas hedeflerinden birinin Çin mallarının Avrupa pazarına güvenli erişimi olduğu söylenebilir. Avrupa pazarının KYG'nin esas hedeflerinden biri olmasının nedenleri arasında hem Avrupa'nın, bozkırda görülen görece fakir ülkelerden daha büyük ve daha zengin bir pazarı temsil ediyor olması hem de Çin'in emellerinin tamamen ticari amaçlı olmaması sayılabilir. Çin'in KYG'yi kullanarak Avrupa'daki etki alanını ve siyasi nüfuzunu artırmaya çalıştığı görülmektedir. Buradaki temel amacın tıpkı ASEAN konusunda olduğu gibi bir siyasi ortam yaratmak olduğu göze çarpmaktadır. Böylelikle Çin KYG sayesinde Avrupa'da artan yatırımlarının da etkisiyle AB içinde kendisine yönelik olumsuz kararlar alınmasını Doğu Avrupa ve Balkanlardaki AB üyesi ülkeler sayesinde bir anlamda engelleme gücü elde etmiştir. Aynı durumun İtalya ve Portekiz sayesinde NATO'da da görülmesi muhtemeldir. KYG'ye yönelik Çin ile anlaşma imzalayan ilk G-7 ülkesi olan İtalya'nın NATO'nun karar alma mekanizması da göz önünde bulundurulduğunda Çin'e karşı askeri kararlar alınmasını engellemesi oldukça muhtemeldir. İleride Çin ve İtalya tıpkı Çin-Yunanistan yakınlaşması gibi bir yakınlaşma içine girebilirse, Yunanistan'ın AB'de yaptığını İtalya NATO'da yapabilir. Bu yaşanırsa ve İtalya Çin konusunda NATO'yu işlevsiz bir hale getirirse Çin istediğini elde edip var olan uluslararası düzenin, uluslararası normların ve kurumların işlevini yitirdiği tezini güçlendirme imkanı bulabilir ve alternatif bir uluslararası düzen çağrısını daha güçlü şekilde yineleme fırsatı elde edebilir. KYG ile Çin'in Avrupa'daki yeni politikasının AB ve NATO gibi uluslararası kurumların Çin'e karşı harekete geçmesini ekonomik yatırımlar sayesinde edinilen siyasi ve ekonomik nüfuz ile engellemeye çalışmak olduğu gözlemlenmektedir.

KYG Avrupa'nın Çin'e verdiği dış ticaret açığını daha da artırmasına neden olabilir. Bu durum Avrupalı üreticilerin ürünlerinin lojistik maliyetini artırabilir. Böylelikle Avrupa mallarının Çin mallarıyla rekabetini güçleştirecektir. Bu sayede Çin malları daha rekabetçi bir şekilde pazarlara ulaşabilir ve lojistik maliyetlerinin daha az olması, Çin mallarının ucuz fiyatlı olmasını sağlayarak Çin mallarına olan talebin artmasına neden olabilir. KYG ile Çin hem kendi mallarını daha ucuza imal etme hem

de pazarlara daha uygun fiyatlı ve daha çok çeşit mal sunma imkanına kavuşabilir. Çin mallarının, Avrupa'ya daha hızlı ve KYG sayesinde daha ucuz lojistik maliyetlerle ulaşmalarının da getirdiği etkiyle daha rekabetçi bir konuma yükselmeleri beklenebilir. Bu durum fiyat avantajı edinen Çin mallarına kıyasla Avrupalı üreticilerin ürünlerine yönelik talebin azalmasına ve Çin mallarına talebin artmasına neden olabilir.

Çin'in Avrupa'da da Afrika'da olduğu gibi limanlara önem verdiği görülmektedir. Çinli şirketlerin Avrupa deniz taşımacılığı konteyner kapasitesinin %10'una denk gelen 13 Avrupa limanından hisseler satın almaları Çin'in KYG ile Avrupa'da değişen politikalarını net bir biçimde ortaya koymaktadır.

Çin, Avrupa'da gerçekleştirdiği bu liman yatırımları sayesinde bölge ülkeleri üzerindeki ekonomik ve siyasi anlamda yumuşak gücünü artırabilir. Bu sayede Çin, ABD'nin Çin'e ve/veya Çinli şirketlere bir tür uluslararası ambargo uygulamaya çalışması halinde, Avrupa ülkelerinin kendisine destek vermesini sağlayabilir. Bu durum, Çin'in enerji sorunu, Malakka Boğazı ikilemi ve Sincan sorununda olduğu gibi çok taraflılaştırma stratejisinin bir parçası olarak okunabilir. Çinli şirketlerden örneğin COSCO, ABD ambargosu veya engellemesine maruz kalması durumunda kendisine ait olan Yunanistan, Belçika ve İspanya'daki limanların işletilmesini durdurabilir. Bu da limanların bulunduğu ülkelerin ekonomilerinde sorunlar ortaya çıkarabilir. Böyle bir durumda özellikle Yunanistan gibi daha önce AB'nin Çin'e karşı tavır almasını engelleyen ülkeler bu sefer AB'nin Çin'in yanında ve ABD'ye karşı tavır alması konusunda çeşitli baskılar uygulayabilirler. Ülkelerin bu tür baskılar gerçekleştirebilecek olmalarının nedeni olarak bu limanlardan ekonomik fayda elde etmeleri gösterilebilir.

KYG konusunda dikkat edilmesi gereken bir diğer husus girişimin askeri boyutudur. Zhang Jie, 'önce sivil, sonra askeri' konseptini açıkladığı makalesinde, 'Çin'e deniz ticaret yollarının güvenliğini ve kilit su yollarının kontrolünü sağlamada yardımcı olabilecek' ticari limanların, yavaş yavaş 'stratejik destek noktalarına dönüştürülmesi amacıyla inşa edildiğini' belirtmiştir.

Sivil-asker füzyon, sivil kaynakların orduyu desteklemek için kullanılabilmesini sağlayan bir dizi yasa, yönetmelik ve reform yoluyla geliştirilmiştir. 2010 yılında kabul edilen Ulusal Savunma Seferberlik Yasası, barış zamanı üretiminin savaş zamanı üretim ile birleştirilmesinin ve ordunun sivil sektörün içine yerleştirilmesinin önemini vurgulamaktadır. Ayrıca yasa, herhangi bir kuruluş veya bireyin, sivil kaynakların hukuka uygun olarak kamulaştırılmasını kabul etme yükümlülüğü olduğunu belirtmektedir. Sivil işletmelerin 'stratejik malzeme rezervlerini' muhafaza etmesi ve orduya aktarması için bir sistem kuran yasa, ulusal savunma ile yakından ilgili inşaat projelerinin ulusal savunma gereksinimlerini karşılayacağını ve bu projelerin ulusal savunma işlevine sahip olacağını altını çizmektedir. Bu durum KYG projelerinde özellikle de KYG altında gerçekleştirilen liman projelerinde Çin'in askeri bir ajandası olup olmadığı konusunda merak uyandırmakta ve Çin'in dış politikasında ne gibi bir değişimin gerçekleşmekte olduğunu ortaya koymaktadır.

Çalışma sürecinde karşılaşılan temel sorunlar Trump döneminde Çin ile ABD arasında gerçekleşen ekonomik çekişme ve tarife savaşları, 2019 yılında Çin'de ortaya çıkıp sonrasında tüm dünyayı etkisi altına alan covid-19 virüsü ve son olarak girişimin oldukça yeni olmasından da kaynaklanan Çin ve uluslararası arenada girişime yönelik bir tür kafa karışıklığı ve girişimin amacının uluslararası aktörlerce tam ve net bir şekilde anlaşılamamış olması sayılabilir. Bu nedenlerle çalışmada Trump dönemi Çin-ABD ilişkisi ve covid-19 virüsünün KYG'ye etkilerine değinilmemiştir. Bu konular ilerleyen dönemlere yeni bir çalışma konusu olarak değerlendirilebilir.

KAYNAKÇA

Kitap ve Makaleler

- Akçay, Nurettin.: “Turkey-China Relations within the Concept of the New Silk Road Project,” ANKASAM Bölgesel Araştırmalar Dergisi, C:1, No:3, Aralık 2017, s.73-96.
- Alperen, Ümit.: “Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Çin’in Orta Asya Politikası,” Bilge Strateji, C:10, No: 19, 2018, s.17-38.
- Aoyama, Rumi.: “One Belt, One Road: China’s New Global Strategy,” Journal of Contemporary East Asia Studies, C:5, No:2, 2016, s.3-22.
- Arduino, Alessandro.: China’s Private Army Protecting the New Silk Road, Singapur, Palgrave Macmillan, 2018.
- Aslan, Halil Kürşad.: “Yükselen Güç Çin Halk Cumhuriyeti’nin Ortadoğu Politikası,” Akademik ORTA DOĞU, C:9, No:1, 2014, s.29-55.
- Bhattacharyay, Biswa Nath.: “Estimated Demand for Infrastructure, 2010-2020”, Infrastructure for Asian Connectivity, ed. Biswa Nath Bhattacharyay, Masahiro Kawai ve Rajat M. Nag, Cheltenham, Birleşik Krallık, Edward Elgar Publishing, 2012.
- Borton, Guy.: “How Do Palestinians Perceive China’s Rise?”, China’s Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative, Ed. Anoushiravan Ehteshami ve Niv Horesh, New York, Routledge, 2018, pp.158-173.
- Brautigam, Deborah A. ve Tang Xiaoyang.: “China’s Engagement in African Agriculture: Down to the Countryside”, China and Africa: Emerging Patterns in Globalization and Development, ed. Julia C. Strauss ve Martha Saavedra, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, akt. Taylor, Monique: The Chinese State, Oil and Energy Security, Singapur, Palgrave Macmillan, 2014.

- Burles, Mark.: Chinese Policy Toward Russia and the Central Asian Republics, California, Rand, 1999.
- Burnay, Matthieu, Kolja Raube ve Jan Wouters.: China's Foreign Policy and External Relations, Belçika, European Parliament, 2015.
- Calabrese, John.: "China's One Belt One Road (OBOR) Initiative Envisioning Iran's Role", China's Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative, Ed. Anoushiravan Ehteshami ve Niv Horesh, New York, Routledge, 2018, s.174-191.
- Chen, Huiping.: "China's One Belt One Road Initiative and Its Implications for Sino-African Investment Relations," Transnational Corporations Review, C:8, No:3, 2016, s.178-182.
- Chen, Shaofeng.: "Regional Responses to China's Maritime Silk Road Initiative in Southeast Asia", Journal of Contemporary China, C:27, No:111, 2018, s.344.
- Chohan, Usman W.: "The Political Economy of OBOR and the Global Economic Center of Gravity", The Belt and Road Initiative Law, Economics, and Politics, ed. Julien Chaisse ve Jędrzej Górski, Hollanda, 2018, s.59-82
- Conway, H. Mckinley.: Geo-Economics: The New Science, Norcross, Conway Data Inc., 1994, s.56. akt. Timuçin Kodaman, "Jeoekonomik Hayaller: Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi'nin Orta Asya'da Algısı", İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi, C:5, No:5, 2016, s.1251-1261.
- Cooper, Zack.: "Security Implications of China's Military Presence in the Indian Ocean", China's Maritime Silk Road, ed. Nicholas Szechenyi, Washington DC, CSIS, 2018 s.26-29.
- Corre, Philippe Le.: "Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for The Belt and Road Initiative", Rethinking the Silk Road China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations, Ed. Maximilian Mayer, Singapur, Palgrave Macmillan, 2018, s.161-175.

- Çin İstatistik Yıllığı 2014 Çin İstatistik Yıllığı 2014, akt. Ferdinand, Peter: “Westward ho—the China Dream and ‘One Belt, One Road’:Chinese Foreign Policy Under Xi Jinping,” International Affairs, C:94, No:4, 2016, s.941-957.
- Deepak, B.R.: “China’s Global Rebalancing: Will It Reshape the International Political and Economic Order?”, China’s Global Rebalancing and the New Silk Road, ed. B.R. Deepak, Singapur, Springer Yayınları, 2018, s.1-12.
- Demiryol, Tolga.: “Political Economy of Connectivity: China’s Belt and Road Initiative”, RAIS, Haziran 2019, s.168-180.
- Demissie, Alexander.: “Special Economic Zones: Integrating African Countries in China’s Belt and Road Initiative”, Rethinking the Silk Road China’s Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations, Ed. Maximilian Mayer, Singapur, Palgrave Macmillan, 2018, s.69-84.
- Dossani, Rafiq ve Scott W. Harold.: U.S. Policy in Asia Perspectives for the Future, California, Rand Corporation, 2018.
- Durmuş, M. Yusuf.: “Çin’in Myanmar Stratejisi ve ABD,” Doğu Asya ve Pasifik, No:1262, 2015, s.1-11.
- Ekrem, Erkin.: Çin’in Ortaasya Politikaları, Ankara, Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazan Üniversitesi Yayınları, 2011.
- Ermağan, İsmail ve Emin Üstünel.: “Çin’in Ortadoğu Politikaları,” Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, No:37, 2014, s.19-39.
- Evron, Yoram.: “OBOR’s Impact on Sino-Israeli Relations”, China’s Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative, Ed. Anoushiravan Ehteshami ve Niv Horesh, New York, Routledge, 2018, pp.120-136.

- Ferdinand, Peter.: “Westward ho—the China Dream and ‘One Belt, One Road’:Chinese Foreign Policy Under Xi Jinping,” *International Affairs*, C:94, No:4, 2016, pp.941-957.
- Foley, Sean.: “OBOR and The Dawn of a New Era in Sino-Saudi Ties”, *China’s Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative*, Ed. Anoushiravan Ehteshami ve Niv Horesh, New York, Routledge, 2018, pp.67-87.
- Friedman, George.: “The Geopolitics of China: A Great Power Enclosed”, *China A New Superpower? Dimensions of Power, Energy, and Security*, ed. Atilla Sandıklı, İstanbul, Bilgesam Yayınları, 2010, s.22-38.
- Fuller, Graham E.: *Central Asia The New Geopolitics*, California, RAND, 1992.
- Funaiole, Matthew ve Jonathan E. Hillman.: “China’s Maritime Silk Road Initiative”, *China’s Maritime Silk Road*, ed. Nicholas Szechenyi, Washington DC, CSIS, 2018, s.20-25.
- Gabuev, Alexander.: “Crouching Bear, Hidden Dragon: One Belt One Road and Chinese-Russian Jostling for Power in Central Asia,” *Journal of Contemporary East Asia Studies*, C:5, No:2, 2016, pp.61-78.
- Gater-Smith, Philip.: “Complex Interdependence in the China-Saudi-US Triangle?”, *China’s Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative*, Ed. Anoushiravan Ehteshami ve Niv Horesh, New York, Routledge, 2018, pp.88-119.
- Golley, Jane ve Adam Ingle.: “The Belt and Road Initiative: How to Win Friends and Influence People”, *China Story Yearbook 2017: Prosperity*, ed. Jane Golley ve Linda Jaivin, Canberra, ANU Press, 2018, s.46-59.
- Green, Michael J.: “China’s Maritime Silk Road”, *China’s Maritime Silk Road*, ed. Nicholas Szechenyi, Washington DC, CSIS, 2018 s.1-3.
- Harris, Stuart.: “China’s Strategic Environment Implication for Diplomacy”, *China’s New Diplomacy Tactical or Fundamental Change?*, ed.

- Pauline Kerr, Stuart Harris ve Qin Yaqing, New York, Palgrave Macmillan, 2008, s.15-31.
- Harris, Stuart.: Çin Dış Politikası, Çev. Aslan Yavuz Şir, İstanbul, Matbuat Yayın Grubu, 2014.
- Harvey, David.: Seventeen Contradictions and the End of Capitalism, New York, Oxford University Press, 2014
- Heath, Timothy R.: China's Pursuit of Overseas Security, California, Rand Corporation, 2018.
- Hillman, Jonathan E.: "Game of Loans How China Bought Hambantota", China's Maritime Silk Road, ed. Nicholas Szechenyi, s.7-10.
- Horesh, Niv.: "China's One Belt, One Road Vision-Implications for the Middle East", China's Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative, Ed. Anoushiravan Ehteshami ve Niv Horesh, New York, Routledge, 2018, s.1-7.
- Hsueh, Chienwu (Alex).: "Taiwan's Perspective on China's One Belt, One Road Strategy," Journal of Contemporary East Asia Studies, C:5, No:2, 2017, s.37-60.
- Huang, Yiping.: "Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment," China Economic Review, No:40, 2016, pp.314-321.
- Ji, You.: "China's New Diplomacy and Defence Strategy," China's New Diplomacy Tactical or Fundamental Change?, ed. Pauline Kerr, Stuart Harris ve Qin Yaqing, New York, Palgrave Macmillan, 2008, s.77-106.
- Jiang, Julie ve Jonathan Sinton.: Overseas Investments by Chinese Oil Companies, Paris, OECD/IEA, 2011.
- Kanwal, Gurmeet.: "Pakistan's Gwadar Port", China's Maritime Silk Road, ed. Nicholas Szechenyi, Washington DC, CSIS, 2018, s.11-15.

- Karaca, Ragıp Kutay.: “Çin Halk Cumhuriyeti’nin Dış Politikasında Orta Asya”, Uluslararası Sistemde Orta Asya Dış Politika ve Güvenlik, ed. M. Turgut Demirtepe ve Güner Özkan, Ankara, USAK Yayınları, 2013, s.59-81.
- Karaca, Ragıp Kutay.: “Çin’in Değişen Enerji Stratejisinin Dış Politikasına Etkileri (1990–2010),” Uluslararası İlişkiler, C:9, No:33, 2012, s.93-118.
- Karaca, Ragıp Kutay.: “Çin’in Etkisinde Yeni Bir Çağ Mı; Türk-Çin İlişkileri Özelinde Bir Değerlendirme”, Qua Vadis Türkiye? (Ekonomik, Siyasal, Sosyal ve Güvenlik Boyutlarıyla Türkiye’nin Gelecekteki Konumu), ed. Muhammet Aydoğan, Bursa, TESAM, 2018, s.193-207.
- Karaca, Ragıp Kutay.: Güç Olma Stratejisi Çin (Soğuk Savaş Sonrası Türkiye-Çin İlişkileri), İstanbul, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2008.
- Karluk, Abdürreşit C.: “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Gerekçeleri Üzerine,” Denge, No:2, 2017, s.95-114.
- Karluk, Abdürreşit C.: “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi ve Yumuşak Gücü”, I. Uluslararası İnsan ve Toplum Bilimleri Kongresi Kongre Kitabı, ed. Gonca Bayraktar Durgun ve Tuğrul Korkmaz, Ankara, Gazi Üniversitesi, 2017, s.302-311.
- Kaya, Sezgin ve Agil Mammadzade.: “Çin’in, Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleriyle İlişkilerinin Akıllı Güç Kavramı Bağlamında Analizi,” Doğu Asya Araştırmaları Dergisi, C:2, No:1, Ocak 2019, s.37-55.
- Kliman, Daniel, Abigail Grace.: Power Play: Addressing China’s Belt and Road Strategy, Asia-Pacific Security, 2018.
- Kurt, Begüm Hazal.: “Çin ve Enerji Politikası”, Akademik Perspektif, C:2, No:3, 2015, s.24-26.
- Lal, Rollie.: Central Asia and Its Asian Neighbors Security and Commerce at the Crossroads, California, Rand Corporation, 2006.

- Lee, Paul Tae-Woo, v.d.: “Research Trends and Agenda on the Belt and Road (B&R) Initiative With a Focus on Maritime Transport,” *Maritime Policy & Management*, C:45, No:3, 2018, s.282-300.
- Li, Yuan, Kierstin Bolton ve Theo Westphal.: “The Effect of The New Silk Road Railways on Aggregate Trade Volumes Between China and Europe”, *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, C:16, No:3, 2018, s.275-292.
- Lianlei, Bai.: “Azerbaijan in the Silk Road Economic Belt: A Chinese Perspective,” *Caucasus International*, C:6, No:1, 2016, s.27-39.
- Libman, Alexander.: “Linking the Silk Road Economic Belt and the Eurasian Economic Union: Mission Impossible?,” *Caucasus International*, C:6, No:1, 2016, s.41-53.
- Lin, Christina.: “Can China Be a Regional Stabilization Force in a Post-Conflict Middle East?,” *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*, No:499, 2017, s.1-9.
- Lin, Nan.: “Capitalism in China: A Centrally Managed Capitalism (CMC) and Its Future,” *Management and Organization Review*, C:7, No:1, 2010, s. 63-96.
- Liqun, Zhu.: “The Domestic Sources of China’s Foreign Policy and Diplomacy”, *China’s New Diplomacy Tactical or Fundamental Change?*, ed. Pauline Kerr, Stuart Harris ve Qin Yaqing, New York, Palgrave Macmillan, 2008, s.109-130.
- Liu, Ian Yuying.: “The Chinese Dream, Neoliberalism, and International Legal Ideology”, *The Chinese Journal of Global Governance*, No:4, 2018, s.81-90.
- Lu, Hui, Charlene Rohr, Marco Hafner ve Anna Knack.: *China Belt and Road Initiative*, California, Rand Corporation, 2018.

- Lu, Shulin.: “China-Pakistan Economic Corridor: A Flagship and Exemplary Project of One Belt One Road,” *Strategic Studies*, C:34/35, No:4/1, 2014/2015, s.165-173.
- Lukin, Alexander.: *China and Russia The New Rapprochement*, Cambridge, Polity Press, 2018.
- Mayer, Maximilian.: “China’s Rise as Eurasian Power: The Revival of Silk Road and Its Consequences”, *Rethinking the Silk Road China’s Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations*, Ed. Maximilian Mayer, Singapur, Palgrave Macmillan, 2018, s.1-42
- Mazarr, Michael J., Timothy R. Heath ve Astrid Stuth Cevallos.: *China and The International Order*, California, Rand Corporation, 2018.
- Meimei, Yü.: “11 Eylül Olayının Çin’in Orta Asya Stratejik Politikasına Olan Etkisi,” *Basılmamış Yüksek Lisans Tezi*, Haziran 2003, s.33-34, akt. Ekrem, Erkin: *Çin’in Ortaasya Politikaları*, Ankara, Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazan Üniversitesi Yayınları, 2011.
- Mitchell, Michael ve Omoruyi Ehizuelen.: “More African Countries on the Route: the Positive and Negative Impacts of the Belt and Road Initiative,” *Transnational Corporations Review*, C:9, No:4, 2017, s. 341-359.
- Napanp, Marthen., Siti Nurhasanah ve Syaiful Rohman: “One Belt One Road (OBOR) and The Increase of China’s Global Influence”, *PEOPLE: International Journal of Social Sciences*, C:5, No:2, 2019, s.53-69.
- Nathan, Andrew J., Andrew Scobell.: *China’s Search for Security*, New York, Columbia University Press, 2012.
- Olinga-Shannon, Stephanie., Mads Barbesgaard ve Pietje Vesvest: *The Belt and Road Initiative (BRI): An AEPF Framing Paper*, AEPF, Kasım 2019
- Peng, Bo.: “China, Global Governance, and Hegemony: Neo-Gramscian Perspective in the World Order”, *JCIR*, C:6, No:1, 2018, s.48-72.

- Pepermans, Astrid.: “China’s 16+1 and Belt and Road Initiative in Central and Eastern Europe: economic and political influence at a cheap price”, *Journal of Contemporary Central and Eastern Europe*, 2018, s.2
- Ploberger, Christian.: “One Belt, One Road – China’s New Grand Strategy,” *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, C:15, No:3, 2017, s.289-305.
- Qoraboyev, Ikboljon ve Moldashev, Kairat.: “The Belt and Road Initiative and Comprehensive Regionalism in Central Asia”, *Rethinking the Silk Road China’s Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations*, Ed. Maximilian Mayer, Singapur, Palgrave Macmillan, 2018, s.115-130.
- Reeves, Jeffrey.: “China’s Silk Road Economic Belt Initiative: Network and Influence Formation in Central Asia”, *Journal of Contemporary China*, C:27, No:112, 2018, s.502-518.
- Sandıklı, Atilla.: “China’s Growing Need of Energy and Changing Balances”, *China A New Superpower? Dimensions of Power, Energy, and Security*, ed. Atilla Sandıklı, İstanbul, Bilgesam Yayınları, 2010, s.54-64.
- Sandıklı, Atilla.: “Geleceğin Süper Gücü Çin,” *Bilge Strateji*, C:1, No:1, 2009, s.40-50.
- Scobell, Andrew, Ely Ratner, Michael Beckley.: *China’s Strategy Toward South and Central Asia An Empty Fortress*, California, Rand Corporation, 2014.
- Scobell, Andrew, Bonny Lin, Howard J. Shatz ve Michael Johnson.: *At the Dawn of Belt and Road China in the Developing World*, California, Rand Corporation, 2018.
- Scobell, Andrew.: “Why the Middle East Matters to China”, *China’s Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road*

- Initiative, Ed. Anoushiravan Ehteshami ve Niv Horesh, New York, Routledge, 2018, s.9-23.
- Sevilla Jr., Henelito A.: “China’s New Silk Route Initiative: Political and Economic Implications for the Middle East and Southeast Asia,” Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies, C:11, No:1, 2017, s.83-106.
- Shichor, Yitzhak.: “Gains and Losses: Historical Lessons of China’s Middle East Policy for Its OBOR Initiative,” Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies, 2018, s.1-15.
- Shichor, Yitzhak.: “Vision, Revision and Supervision The Politics of China’s OBOR and AIIB and Their Implications for the Middle East”, China’s Presence in the Middle East The Implications of the One Belt, One Road Initiative, Ed. Anoushiravan Ehteshami ve Niv Horesh, New York, Routledge, 2018, s.38-53.
- Silin, Yakov, Larisa Kapustina, Italo Trevisan ve Andrei Drevaev.: “The Silk Road Economic Belt: Balance of Interests”, Economic and Political Studies, C:6, No:3, 2018.
- Suehiro, Akira.: “China’s offensive in Southeast Asia: Regional Architecture and The Process of Sinicization,” Journal of Contemporary East Asia Studies, C:6, No:2, Ekim 2017, s.107-131.
- Taylor, Monique.: The Chinese State, Oil and Energy Security, Singapur, Palgrave Macmillan, 2014.
- Üzümcü, Adem ve Sıdika Akdeniz.: “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”, AVRASYA ETÜDLERİ, C:45, No:1, 2014.
- Vines, David.: “The BRI and RCEP: Ensuring Cooperation in the Liberalisation of Trade in Asia,” Economic and Political Studies, C:6, No:3, 2018, s.338-348.

- Vinokurov, Evgeny, Alexander Libman.: Eurasian Integration: Challenges of Transcontinental Regionalism, Hampshire Birleşik Krallık, Palgrave Macmillan, 2012.
- Vinokurov, Evgeny, Taras Tsukarev.: “The Belt and Road Initiative and The Transit Countries: an Economic Assessment of Land Transport Corridors,” Area Development and Policy, C:3, No:1, 2018, s.93-113.
- Wang, Bijun, Xiang Li.: “From World Factory to World Investor: The New Way of China Integrating into The World,” China Economic Journal, C:10, No:2, 2017, s.175-193.
- Wang, Guiguo.: “The Belt and Road Initiative in Quest for a Dispute Resolution Mechanism”, Asia Pacific Law Review, C:25, No:1, 2017, s.1-16.
- Wolf Jr., Charles, Xiao Wang ve Eric Warner.: China’s Foreign Aid and Government-Sponsored Investment Activities, California, Rand Corporation, 2013.
- Xiao, Xian.: “The Belt and Road Initiative and China-Israeli Relations,” Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia), C:10, No:3, 2016, s.1-23.
- Xing, Li.: “China’s Pursuit of the One Belt One Road Initiative: A New World Order with Chinese Characteristics?”, Mapping China’s ‘One Belt One Road’ Initiative, ed. Li Xing, İsviçre, Palgrave Macmillan, 2019, s.1-28.
- Xu, Dai.: The C-Shape Encirclement: China’s Breakthrough Under Domestic Problems and Foreign Aggression, Shanghai, Wenhui Chubanshe, 2010, s.3–4. akt. Lukin, Alexander: China and Russia The New Rapprochement, Cambridge, Polity Press, 2018.
- Yoshikawa, Sumie.: “China’s Maritime Silk Road Initiative and Local Government,” Journal of Contemporary East Asia Studies, C:5, No:2, 2016, s.79-89.

Zhu, Tianbiao.: “Nationalism and Chinese Foreign Policy,” The China Review, C:1, No:1, 2001, s.1-27.

Çevrimiçi Kaynaklar

Abeyagoonasekera, Asanga.: “The Geopolitics of Ports and The Silk Road of the Sea”, (Çevrimiçi) <https://www.eurasiareview.com/27092018-the-geopolitics-of-ports-and-the-silk-road-of-the-sea-analysis/#.W7QfMzbyvCM>, 3 Ekim 2018.

Albert, Eleanor.: “China in Africa”, (Çevrimiçi) <https://www.cfr.org/background/china-africa>, 2 Ocak 2020.

Alperen, Ümit.: “Bir Kuşak Bir Yol: Çin Karakteristiği ile Küreselleşme”, (Çevrimiçi) <https://bit.ly/3wMzY7C>, 23 Nisan 2019.

Ametbek, Dinmuhammed.: “Yeni İpek Yolu’nun Güney İstikameti Bağlamında İran’ın Önemi”, (Çevrimiçi) <https://ankasam.org/yeni-ipek-yolunun-guney-istikameti-baglaminda-iranin-onemi/>, 21 Eylül 2018.

Balding, Christopher.: “Why Democracies Are Turning Against Belt and Road”, (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-10-24/why-democracies-are-turning-against-belt-and-road>, 3 Kasım 2018.

Beşer, Mehmet Enes.: “Çin’in Dünyaya Açılma Girişimi: Kuşak ve Yol”, (Çevrimiçi) <http://bogaziciasya.com/cinin-dunyaya-acilma-girisimi-kusak-ve-yol/>, 30 Eylül 2018

Bokharı, Farhan ve Adnan Aamir.: “Pakistan Seeks Iran, Saudi Help for Belt and Road Projects”, (Çevrimiçi) <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Pakistan-seeks-Iran-Saudi-help-for-Belt-and-Road-projects>, 28 Kasım 2019.

Brigham, Lawson W.: “Arctic Maritime Connections”, (Çevrimiçi) <https://www.reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/arctic-maritime-connections/>, 13 Haziran 2020.

- Cai, Peter.: “Understanding China’s Belt and Road Initiative”, (Çevrimiçi) <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>, 10 Ekim 2020.
- Casanova, Carlos, Alicia Garcia-Herrero.: “Africa’s Rising Commodity Export Dependency on China”, (Çevrimiçi) https://www.bbvaresearch.com/wp-content/uploads/2016/5/WP_16-09_BBVA_China-Africa.pdf, 8 Ekim 2019.
- Chellaney, Brahma: “The China Backlash”, (Çevrimiçi) <https://bit.ly/3rj4IJK>, 4 Ekim 2018.
- Chernykh, Evgeny.: “Russia and China Are Getting ahead of America on the New Silk Road” (Çevrimiçi) <https://www.ural.kp.ru/daily/26676.3/3698901/>, 4 Ekim 2018.
- China Daily.: “Belt and Road Initiative Facilitates Economic Cooperation Among China, ASEAN, South Asia”, (Çevrimiçi), <http://www.chinadaily.com.cn/a/201810/10/WS5bbdb127a310eff3032819e5.html>, 10 Ekim 2018.
- Clover, Charles, Lucy Hornby.: “China’s Great Game: Road to a New Empire”, (Çevrimiçi) <https://www.ft.com/content/6e098274-587a-11e5-a28b-50226830d64d.html?segid=0100320#axzz3oM5GkBSp>, 31 Temmuz 2018.
- Cooley, Alexander.: “The New Great Game in Central Asia”, (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/articles/central-asia/2012-08-07/new-great-game-central-asia>, 26 Ocak 2020.
- Corre, Philippe Le.: “China’s Rise as a Geoeconomic Influencer: Four European Case Studies” (Çevrimiçi) <https://carnegieendowment.org/2018/10/15/china-s-rise-as-geoeconomic-influencer-four-european-case-studies-pub-77462>, 30 Ekim 2018.
- Daojiong, Zha, ve Michal Meidan.: “China and The Middle East in a New Energy Landscape”, (Çevrimiçi)

www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/publications/research/20151021ChinaMiddleEastEnergyDaojongMeidan.pdf, 19 Temmuz 2018.

Deulgaonkar, Madhura.: “BRI: China's Silk Road Fund acquires significant minority stake in Saudi-based ACWA Power RenewCo”, (Çevrimiçi) https://www.zawya.com/mena/en/business/story/BRI_Chinas_Silk_Road_Fund_acquires_significant_minority_stake_in_Saudi_based_ACWA_Power_RenewCo-ZAWYA20200510081259/, 16 Mayıs 2020.

Devermont, Judd, Amelia Cheatham ve Catherine Chiang.: “Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports”, (Çevrimiçi) <https://www.csis.org/analysis/assessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports>, 15 Haziran 2020.

Dingding, Chen.: “China’s ‘Marshall Plan’ Is Much More”, (Çevrimiçi) <https://www.thediplomat.com/2014/11/chinas-marshall-plan-is-much-more/> 5 Ekim 2018.

Dossani, Rafiq.: “The Driving Force Behind China’s Ambitious Belt and Road Initiative”, (Çevrimiçi) <https://www.globalbusinessoutlook.com/the-driving-force-behind-chinas-ambitious-belt-and-road-initiative/>, 8 Ekim 2019.

Economy, Elizabeth C.: “China’s New Revolution”, (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-04-17/chinas-new-revolution>, 3 Kasım 2018.

Eder, Thomas S. ve Jacob Mardell.: “Powering The Belt and Road”, (Çevrimiçi), <https://merics.org/en/analysis/powering-belt-and-road>, 27 Kasım 2019.

Edinger, Hannah ve Jean-Pierre Labuschange.: “If You Want to Prosper, Consider Building Roads”, (Çevrimiçi) https://www.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/za22330_consider-building-roads/DI-If-you-want-to-prosper-consider-building-roads.pdf, 11 Eylül 2020

- Eke, Hatice.: “Çin-Cezayir İlişkileri”, (Çevrimiçi) <http://www.bilgesam.org/incele/1755/-cin-cezayir-iliskileri/#.W5QYzSQzbIW>, 27 Aralık 2019.
- Ertanç, Mesut.: “Türkiye Hem Altyapı Hem De Ekonomik Açıdan Kuşak ve Yol Girişiminden Faydalanabilir”, (Çevrimiçi) <https://www.thmhaber.com/turkiye-hem-altyapi-hem-de-ekonomik-acidan-kusak-ve-yol-girisiminden-faydalanabilir-haber-233399>, 23 Ekim 2018.
- Felbermayr, Gabriel, Frank Bickenbach, Moritz Goldbeck, Wan-Hsin Liu, Alexander-Nikolai Sandkamp.: “Megatrends im Welthandel: Die neue Seidenstraße – Wachstumsregion zwischen Europa und Asien”, (Çevrimiçi) https://www.ifo.de/DocDL/ifo-Studie_Megatrends_im_Welthandel_IHK_Impulse.pdf, 14 Eylül 2020.
- Financial Times “Belt and Road is Globalisation with Chinese Characteristics” (Çevrimiçi) <https://www.ft.com/content/3c437b42-c6f8-11e8-ba8f-ee390057b8c9>, 23 Ekim 2018.
- Financial Times, “In Charts: China’s BRI”, (Çevrimiçi) <https://www.ft.com/content/18db2e80-3571-11e7-bce4-9023f8c0fd2e>, 11 Mayıs 2017.
- Gökten, Kerem.: “Hindistan’ın Bir Kuşak Bir Yol Girişimine Ekonomik ve Stratejik Yaklaşımı Üzerine”, (Çevrimiçi) https://www.researchgate.net/publication/329935747_HINDISTAN’IN_BIR_KUSAK_BIR_YOL_GIRISIMINE_EKONOMIK_VE_STRATEJIK_YAKLASIMI_UZERINE, 23 Nisan 2019
- Groffman, Nicolas.: “Why China-Russia Relations Are Warming up in The Arctic”, (Çevrimiçi) <https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2133039/why-china-russia-relations-are-warming-arctic>, 16 Ekim 2018.
- Habibbeyli, Arastü.: “Yeni Dünya Düzeninde Çin”, (Çevrimiçi) <http://politikaakademisi.org/2015/03/15/yeni-dunya-duzeninde-cin/>, 7 Ekim 2019.

- Hanemann, Thilo, Mikko Huotari, Agatha Kratz.: “Chinese FDI in Europe: 2018 Trends and Impact of New Screening Policies”, (Çevrimiçi) <https://merics.org/en/report/chinese-fdi-europe-2018-trends-and-impact-new-screening-policies>, 26 Haziran 2020.
- Hanemann, Thilo, ve Mikko Huotari.: “China’s FDI in Europe: 2019 Update”, (Çevrimiçi) <https://merics.org/en/report/chinese-fdi-europe-2019-update>, 14 Eylül 2020.
- Hillman, Jonathan E. ve Matthew P. Goodman.: “All Rise? Belt and Road Court is in Session”, (Çevrimiçi) <https://www.csis.org/analysis/all-rise-belt-and-road-court-session>, 6 Eylül 2018.
- Hillman, Jonathan E.: “A ‘China Model?’ Beijing’s Promotion of Alternative Global Norms and Standards”, (Çevrimiçi) <https://www.csis.org/analysis/china-model-beijings-promotion-alternative-global-norms-and-standards>, 16 Mayıs 2020.
- Hillman, Jonathan E.: “China’s Belt and Road Is Full of Holes”, (Çevrimiçi) <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-full-holes>, 6 Eylül 2018
- Hillman, Jonathan E.: “How Big Is China’s Belt and Road”, (Çevrimiçi) <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>, 10 Ekim 2018.
- Holmes, Frank.: “China’s Belt And Road Initiative Opens Up Unprecedented Opportunities”, (Çevrimiçi) <https://www.forbes.com/sites/great-speculations/2018/09/04/chinas-belt-and-road-initiative-opens-up-unprecedented-opportunities/amp/>, 5 Eylül 2018
- Huang, Kristin.: “Why China Buying Up Ports is Worrying Europe”, (Çevrimiçi) <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/2165341/why-china-buying-ports-worrying-europe>, 10 Ekim 2018.
- International Crisis Group.: “Central Asia’s Silk Road Rivalries”, (Çevrimiçi) <https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries>, 9 Eylül 2018.

- International Crisis Group.: “China’s Foreign Policy Experiment in South Sudan”, (Çevrimiçi) <https://www.crisisgroup.org/africa/horn-africa/south-sudan/288-china-s-foreign-policy-experiment-south-sudan>, 9 Eylül 2018.
- İstikbal, Deniz.: “Asya Yüzyılı: Kuşak ve Yol Girişimi”, (Çevrimiçi) <http://www.criturk.com/haber/ozel-haber/asya-yuzyili-kusak-ve-yol-girisimi-119377>, 28 Kasım 2019.
- Johnson, Keith.: “China’s New Silk Road Into Europe is About More Than Money”, (Çevrimiçi) <https://foreignpolicy.com/2016/06/01/chinas-new-silk-road-into-europe-is-about-more-than-money/>, 31 Temmuz 2018.
- Kakissis, Joanna.: “Chinese Firms Now Hold Stakes in Over A Dozen European Ports”, (Çevrimiçi) <https://www.npr.org/2018/10/09/642587456/chinese-firms-now-hold-stakes-in-over-a-dozen-european-ports>, 10 Ekim 2018.
- Karabel, Sibel.: “Kuşak ve Yol İnisiyatifi Kapsamında Türkiye-Çin Ekonomik İlişkileri”, (Çevrimiçi) <http://www.cankayadd.com/makale/74>, 4 Ekim 2018.
- Kausikan, Bilahari.: “Asia in the Trump Era From Pivot to Peril?”, (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/reviews/review-essay/2017-04-17/asia-trump-era>, 8 Kasım 2018.
- Kavas, Alp Yüce.: “Kazakistan’da Rusya-Çin Rekabeti”, (Çevrimiçi) <http://www.bilgesam.org/incele/1758/-kazakistan'da-rusya-cin-rekabeti/#.W5QpDCQzbIV>, 7 Ekim 2019.
- Kendall-Taylor, Andrea, ve David Shullman.: “How Russia and China Undermine Democracy”, (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-10-02/how-russia-and-china-undermine-democracy?cid=soc-tw>, 03 Ekim 2019.

- Keyvan, Özlem Zerrin.: “Çin’in Birleşmiş Milletlerdeki Rolü”, (Çevrimiçi) <https://ankasam.org/cinin-birlesmis-milletlerdeki-rolu/>, 21 Eylül 2018.
- Kovrig, Michael.: "The Twist and Turns along China’s Belt and Road”, (Çevrimiçi) <https://www.crisisgroup.org/asia/north-east-asia/china/twists-and-turns-along-chinas-belt-and-road>, 9 Eylül 2018.
- Kynge, James, Arthur Beesley ve Andrew Byrne.: “EU Sets Collision Course with China Over Silk Road Rail Project”, (Çevrimiçi) <https://www.ft.com/content/003bad14-f52f-11e6-95ee-f14e55513608>, 14 Eylül 2020.
- Li, Dandan, Miao Han.: “This Is Where Xi’s Belt and Road Initiative Stands After Six Years”, (Çevrimiçi) <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-04-24/belt-and-road-by-the-numbers-where-xi-s-project-stands-now>, 27 Nisan 2019.
- Lopatko, Katya.: “One Belt, One Road: China’s Ambitious PR Campaign”, (Çevrimiçi) <https://www.glimpsefromtheglobe.com/regions/asia-and-the-pacific/one-belt-one-road-chinas-ambitious-pr-campaign/>, 10 Ekim 2020.
- Lu, Joanne.: “China’s Building Spree in Poor Nations: Does It Really Help the Local Economy”, (Çevrimiçi) <https://www.npr.org/sections/goatsandsoda/2018/11/13/651834661/chinas-building-spree-in-poor-nations-does-it-really-help-the-local-economy>, 18 Kasım 2018.
- Mungai, Christine.: “Could Drones Be a Solution to Africa’s Infrastructure Problems?”, (Çevrimiçi) <https://www.weforum.org/agenda/2015/09/could-drones-be-a-solution-to-africas-infrastructure-problems/>, 13 Ekim 2018.
- Nathan, Andrew J., Andrew Scobell.: “How China Sees America”, (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2012-08-16/how-china-sees-america>, 3 Kasım 2018

- Palit, Amitendu.: “The BRI and The Asian Region Impacts and Responses”, (Çevrimiçi) <https://theasiadialogue.com/2020/02/26/the-bri-and-the-asian-region-impacts-and-responses/>, 10 Ekim 2020.
- Pauley, Logan.: “Why an End to The War in Syria Gives China an Opportunity to Extend Its Influence”, (Çevrimiçi) <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/2168482/why-end-war-syria-gives-china-opportunity-extend-its-influence>, 16 Ekim 2018.
- Pei, Minxin.: “China is Losing the New Cold War”, (Çevrimiçi) https://www.project-syndicate.org/commentary/china-cold-war-us-competition-by-minxin-pei-2018-09?a_la=english&a_d=5b8fd07778b6c71f807da46a&a_m=&a_a=click&a_s=&a_p=%2Fsection%2Fpolitics-world-affairs&a_li=china-cold-war-us-competition-by-minxin-pei-2018-09&a_pa=section-commentaries&a_ps=, 4 Ekim 2018.
- Pitlo III, Lucio Blanco.: “China-Southeast Asia Connectivity: Opportunities and Challenges for the Maritime Silk Road”, (Çevrimiçi) <https://www.chinausfocus.com/foreign-policy-china-southeast-asia-connectivity-opportunities-and-challenges-for-the-maritime-silk-road>, 27 Eylül 2018.
- Pitlo III, Lucio Blanco.: “ASEAN Connectivity and China’s ‘One Belt, One Road’”, (Çevrimiçi) <https://thediplomat.com/2015/03/asean-connectivity-and-chinas-one-belt-one-road/>, 28 Eylül 2018.
- Prasso, Sheridan.: “China’s Digital Silk Road Is Looking More Like an Iron Curtain”, (Çevrimiçi) <https://www.bloomberg.com/news/features/2019-01-10/china-s-digital-silk-road-is-looking-more-like-an-iron-curtain>, 3 Haziran 2020.
- Rolland, Nadege.: “China’s New Silk Road”, (Çevrimiçi) <https://www.nbr.org/publication/chinas-new-silk-road/>, 24 Eylül 2018
- Russel, Daniel R., ve Blake H. Berger.: “Weaponizing the Belt and Road Initiative”, (Çevrimiçi) <https://asiasociety.org/policy-institute/weaponizing-belt-and-road-initiative>, 16 Eylül 2020.

- Sahakyan, Mher D.: “The Security Dimension of China’s Belt and Road Initiative”, (Çevrimiçi) <https://www.asiaglobalonline.hku.hk/the-security-dimension-of-chinas-belt-and-road-initiative>, 28 Kasım 2019.
- Shah, Fahah.: “A Costly Corridor”, (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/2015-12-03/costly-corridor>, 21 Nisan 2019.
- Sivia, Muhammad Adil.: “Shanghai Cooperation Organization, Belt and Road Initiative and CPEC”, (Çevrimiçi) <https://www.eurasiareview.com/30062017-shanghai-cooperation-organization-belt-and-road-initiative-and-cpec-oped/>, 03 Ekim 2018
- Sorene, James.: “Is China The Real Force Behind Iran?”, (Çevrimiçi) <https://blogs.timesofisrael.com/is-china-the-real-force-behind-iran/>, 13 Aralık 2019.
- Sun, Yun.: “Picking Up Steam: The Expansion of Chinese Railways in Africa”, (Çevrimiçi) <https://brook.gs/2NLDPk0>, 28 Eylül 2018.
- Temiz, Kadir.: “Kuşak ve Yol Girişimi’nin Türkiye-Çin İlişkilerine Muhtemel Etkisi”, (Çevrimiçi) <http://www.cankayadd.com/makale/76>, 4 Ekim 2018.
- The Economist.: “Our Bulldozers, Our Rules”, (Çevrimiçi) <https://www.economist.com/china/2016/07/02/our-bulldozers-our-rules>, 4 Ekim 2018.
- The Economist.: “China’s Expanding Investment in Global Ports”, (Çevrimiçi) <https://country.eiu.com/article.aspx?articleid=1125980496&Country=China&topic=Economy&subtopic=Regional+development&subtopic=Investment>, 10 Eylül 2018.
- Uesugi, Motonao.: “Turkey Crisis Rattles Asian Nations with Rising Belt and Road Debts”, (Çevrimiçi) <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Turkey-crisis-rattles-Asian-nations-with-rising-Belt-and-Road-debts2>, 25 Aralık 2019.

- Ülker, Onurcan.: “Kapitalist-Emperyalist Dünya Sistemi ve Çin: Çevreden Merkeze Uzun Yürüyüş mü, Engelli Koşu mu?” (Çevrimiçi), https://www.academia.edu/41831778/Kapitalist_Emperyalist_Dünya_Sistemi_ve_Çin_Çevreden_Merkeze_Uzun_Yürüyüş_mü_Engelli_Koşu_mu, 16 Ekim 2020.
- Verlare, Jikkie, ve Frans Paul van der Putten.: “‘One Belt, One Road’ An Opportunity for the EU’s Security Strategy”, (Çevrimiçi) https://www.clingendael.nl/sites/default/files/One_belt_one_road_vdPutten_Verlare_Clingendael_policy_brief_2015.pdf, 9 Ekim 2018.
- Wishnick, Elizabeth.: “Russia and China Go Sailing”, (Çevrimiçi) <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-05-26/russia-and-china-go-sailing>, 10 Kasım 2018.
- World Economic Forum “How Will a Modern Silk Road Affect China’s foreign policy?”, (Çevrimiçi) <https://www.weforum.org/agenda/2015/10/how-will-a-modern-silk-road-affect-chinas-foreign-policy/>, 6 Ekim 2018.
- Wu, Ying.: “Gender Equality through the Belt and Road Initiative: Addressing Women’s Rights in Development”, (Çevrimiçi) <https://cld.web.ox.ac.uk/file/590401>, 10 Ekim 2020.
- Xinhua.: “China, Oman Agree to Step Up BRI Cooperation”, (Çevrimiçi) http://www.xinhuanet.com/english/2019-11/16/c_138560544.htm, 28 Kasım 2019.
- Xu, Sitao.: “China’s Belt and Road Initiative Recalibration and New Oppurtunities”, (Çevrimiçi) <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/economy/asia-pacific/china-belt-and-road-initiative-update.html>, 28 Kasım 2019.
- “PM Netanyahu: Remarks to Foreign Journalists”, (Çevrimiçi) <https://mfa.gov.il/MFA/PressRoom/2014/Pages/PM-Netanyahu-Remarks-to-foreign-journalists-16-Jan-2014.aspx>, 12 Ağustos 2018.