



International
JOURNAL OF SOCIAL, HUMANITIES
AND ADMINISTRATIVE SCIENCES

Open Access Refereed E-Journal & Refereed & Indexed
JOSHASjournal (ISSN:2630-6417)



Architecture, Culture, Economics and Administration, Educational Sciences, Engineering, Fine Arts, History, Language, Literature, Pedagogy, Psychology, Religion, Sociology, Tourism and Tourism Management & Other Disciplines in Social Sciences

Vol:5, Issue:17

2019

pp.618-626

journalofsocial.com

ssssjournal@gmail.com

ÇİN'İN YENİ İPEK YOLU PROJESİ: BİR KUŞAK BİR YOL

CHINA'S NEW SILK ROAD PROJECT: ONE BELT-ONE ROAD

Dr. Öğr. Üyesi Filiz KUTLUAY TUTAR

Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, Niğde/TÜRKİYE

Fatma Şura BAHSİ KOÇER

Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Avrasya Araştırmaları-ABD, Doktora öğrencisi, Niğde/TÜRKİYE



Article Arrival Date : 08.05.2019

Article Published Date : 14.08.2019

Article Type : Research Article

Doi Number : <http://dx.doi.org/10.31589/JOSHAS.144>

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

ÖZET

Geride bıraktığımız 20.yüzyılda büyük savaşlara, sömürge imparatorluklarının dağılmasına ve sonucunda yeni ulus-devletlerin ortaya çıkışına, teknolojik, bilimsel, ekonomik ve sosyal anlamda önemli gelişmelere, uluslararası sistemdeki devletlerin iki kutup arasındaki güç mücadelesine, terör olaylarına, bölgesel ve küresel entegrasyon hareketlerine şahitlik ettik. Soğuk Savaş'ın sona ermesi ve Sovyetler Birliği'nin dağılması ile Avrasya coğrafyasının kapıları da yeni çıkar ve güç mücadelelerine açılmış oldu. Küreselleşme ile artış gösteren ekonomik ve siyasal entegrasyon hareketleri Avrasya'da uluslararası sisteme entegre olmaya çalışan yeni ulus- devletler üzerine yoğunlaşmıştır. Sadece bölge ülkeleri açısından değil Doğu ve Batı arasındaki entegrasyonun gerçekleştirilmesini sağlayacak kapsamdaki Çin'in İpek Yolu'nu yeniden canlandırma girişimi olan Bir Kuşak Bir Yol Projesi gündeme gelmiştir. Bu proje ile Uzak Doğu'yu Akdeniz'e ve Batı Avrupa'ya bağlayacak güvenli ulaşım koridorlarının inşa edilmesi, küresel ve bölgesel refahın sağlanmasına ve ekonomik kalkınmaya hizmet edecektir. Bir Kuşak Bir Yol Projesi sadece ekonomik amaçlı bir proje olmayıp uluslararası sosyal ve kültürel zenginlikleri taşıyan, siyasi işbirliği tesis edecek bir proje niteliği taşımaktadır. Bu çalışma betimsel araştırma yöntemi ile hazırlanmış olup Bir Kuşak Bir Yol projesinin ortaya çıkışında etkili olan dinamikler, fırsatlar ve engeller incelenmiş; proje kapsamında yapılmış olan faaliyetler değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Çin, Avrasya, Bir Kuşak Bir Yol, Ulaşım Koridoru.

ABSTRACT

In the twentieth century we witnessed the great wars, the collapse of colonial empires and the emergence of new nation-states, important developments in technological, scientific, economic and socially, the power struggle between the two poles in the international system, the terrorist events, the regional and global integration movements. With the end of the Cold War and the disintegration of the Soviet Union, the gates of Eurasian geography opened up to new interests and power struggles. Economic and political integration movements that have increased with globalization have focused on the new nation-states in Eurasia trying to integrate into the international system. One Belt One Road Project, which is an initiative of China's revitalization of the Silk Road, which will enable integration between East and West, not only for the countries of the region, has been brought up. With this project, the construction of safe transportation corridors connecting the Far East to the Mediterranean and Western Europe will serve to ensure global and regional prosperity and economic development. One Belt One Road Project is not only an economic project, but also carries the social and cultural richness of nations and establishes political cooperation. This study has been prepared with descriptive research method and dynamics, opportunities and obstacles that are effective in the emergence of One Generation One Way project; activities carried out within the scope of the project were evaluated.

Keywords: Silk Road, China, Eurasia, One Belt One Road, Transportation Corridor.

1. GİRİŞ

Medeniyetlerin ortaya çıkışında toplumların farklı siyasal, ekonomik, tarihi ve kültürel dinamiklerinin birbirleri ile etkileşimi önemli rol oynamaktadır. Bu dinamiklerin birbiriyle etkileşimi ticaret başta olmak üzere göç, savaş, diplomasi gibi sebeplere bağlı olarak ulaşım yolu ile gerçekleşmiştir. Ulaşım yolları tarihsel süreç içerisinde gelişen araçlar vasıtasıyla insanlar ve toplumlar arasındaki mekan ilişkisini sağlayan en önemli unsur olmuştur. Tarihin en eski zamanlarından bu yana çok çeşitli ulaşım yolları toplumlar ve devletler arasındaki mekan ilişkisinin gerçekleşmesini sağlamıştır. Ancak her ulaşım yolu zaman aşım günümüze kadar adını duyuramamış zamanla yok olup gitmiştir. Ulaşım yolunu değerli ve kalıcı kılan etken bulunduğu jeopolitik ve jeostratejik konumuna, toplumların sosyal ve iktisadi ilişkilerini güvenli şekilde gerçekleştirmesini sağlamasına bağlıdır. Bu bağlamda insanlık tarihinin en eski ve değerli ulaşım yolu Avrupa'dan Asya'ya Asya'dan Afrika'ya kadar büyük bir coğrafyayı kapsayan, birçok kadim medeniyetin doğduğu İpek Yolu'dur. Özbeklere ait olan “ kainatta iki büyük yol vardır; gökyüzünde Samanyolu yeryüzünde İpek Yolu” atasözü birçok ulus için İpek Yolu'nun önemli olduğunu kanıtlar niteliktedir. İpek Yolu güzergahı üzerinde yer alan ülkeler arasında ticaret başta olmak üzere siyasal, kültürel ilişkilerin gelişmesinde ve toplumların etkileşiminde önemli rol oynamıştır. Geçmiş 4000 yıl öncesine dayanan tarihi İpek Yolu günümüzde de uluslararası nitelikte önemini korumaktadır.

Bu çalışma tarihi İpek Yolu'nun Çin tarafından yeniden canlandırma girişimi olan Bir Kuşak Bir Yol Projesi üzerine yoğunlaşmıştır. Bir Kuşak Bir Yol projesinin ortaya çıkışında etkili olan siyasi ve ekonomik dinamikler ortaya konulmuştur. Projenin bölgesel ve küresel bağlamda sağlamış olduğu/olacağı işbirlikleri, fırsatlar ile projenin uygulanabilirliğinin önündeki engeller değerlendirilmiştir. Çin, Doğu ve Batı medeniyetlerini harmanlamış köklü bir devlet ve millet geleneğine sahip, Avrasya bölgesinin güçlü aktörlerinden birisidir. Sahip olduğu bu özellik ile projenin küresel nitelikte büyük bir açılımın lideri olmasını sağlayabilir. Ancak Bir Kuşak Bir Yol projesinin bölgesel ve küresel sonuçları bakımından hedeflenen aşamaya gelip gelemeyeceği hakkında net bir yorum yapmanın süreklilik ve değişim arz eden uluslararası ortamda erken olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

2.TARİHSEL SÜREÇTE İPEK YOLU'NUN ÖNEMİ VE AVRASYA

Dünya tarihi birbirinden farklı dini ve etnik geleneklere sahip toplumlar arasında karşılıklı çıkar sağlamak amacıyla ekonomik, kültürel ve siyasi ilişkilerin kurulduğu örneklerle doludur. Bu türden ilişkilerin en yoğun yaşandığı ve medeniyetlerin temas halinde olduğu coğrafya hiç kuşkusuz İpek Yolu güzergahı dolayısıyla Avrasya bölgesidir. Antik ve Ortaçağ döneminde Pasifik Okyanusu sahillerinden Atlas Okyanusu kıyılarına kadar uzanan İpek Yolu, tüm Asya kıtasını kapsayan ve Uzak Doğu'yu Akdeniz'e bağlayan önemli bir medeniyet köprüsüdür (Mammadov, 2014:183).Uluslararası ticareti yerel ticaretten veya yerel olanı uluslararası kültür alışverişinden ayırmak mümkün olmadığından İpek Yolu'nun ticaret yolu olduğu kadar kültür ve diplomasi yolu da olduğu kabul edilmelidir. Dolayısıyla İpek Yolu ekonominin temel ve kurucu unsuru olduğu kadar Avrasya kültürlerinin şekillenmesini ve aktarılmasını da sağlamıştır. İpek Yolu'nun tarihi geçmişi oldukça eski olmakla beraber kökenlerinin 4000 yıl öncesi Hint- Avrupalı göçlerine kadar uzandığı iddia edilmektedir (Beckwith, 2011:24) Antik çağlardan itibaren var olmuş olan İpek Yolu uluslararası ticarete sanayi devrimi ile beraber alternatif ticaret yollarının ortaya çıkması ve yeni kıtaların keşfedilmesi sonucunda etkinliğini 16. yüzyıla kadar sürdürmüştür. İpek Yolu ismini literatüre kazandıran isim Alman F. Von Richthofen olup 1877 yılında yazdığı Çin adlı eserinde Çin'den batı ülkelerine gönderilen ipeğin bu yoldan nakliye edilmesinden bahsetmektedir (Tabakoğlu,2005:277).İpek yoluna ismini de veren İpek en fazla ticareti yapılan ürün olsa da birçok ürünün alım ve satımı İpek Yolu ticaretinde yer almıştır (Yıldızdağ,2005:1). İpek yolu üzerindeki ticaret tarım ve hayvancılık ürünlerinden ipek, baharat ve diğer malların alınıp satıldığı uzun mesafeli ve çeşitli ticari ilişkilere dayanmaktadır. Birçok kaynaktan Çin'den başlayıp Avrupa'nın bir diğer ucuna kadar uzanan İpek Yolu tek bir güzergahtan ibaret değildir. Bu bağlamda İpek Yolu, zamanla gelişen ve değişen konjonktürel şartlara bağlı olarak bütün kolları ile 64.000 km uzunluğunda ticari

bir yola dönüşmüştür. Böylesine uzun bir hat boyunca toplumlar İpek Yolu üzerinde ticaretle beraber hakimiyet mücadelesi de vermişlerdir. İpek Yolu'ndaki ticaret merkezlerine ve dinamik ekonomiye hakim olmak için Avrasya bölgesinin o dönemdeki güçlü aktörleri olan Türkler, Çinliler, Moğollar ve Ruslar mücadele etmişlerdir. Bölgede güç sahibi olan milletler İpek Yolu siyaseti geliştirerek bu siyaset doğrultusunda hareket etmişlerdir (Düğen, 2011:48). Bu siyasetin bir sonucu olarak Hint-Çin medeniyeti ile Türk- İslam medeniyeti, Rus- Ortodoks medeniyeti ile Türk- İslam medeniyeti, Merkezi Asya medeniyeti ile Akdeniz medeniyeti arasında iktisadi, siyasi ve kültürel etkileşim oluşmuştur. Tarihi İpek Yolu üzerindeki stratejik güç mücadelesi günümüzde de devam etmektedir. İlk bakışta coğrafi birer kavram gibi duran jeopolitik, jeoekonomik ve jeostratejik bağlamda ortaklığı bulunan İpek Yolu ve Avrasya gibi kapsamı oldukça geniş iki önemli kavramı birbirinden bağımsız düşünmek mümkün değildir. Sosyal bilimlerin çeşitli disiplinlerinde 20. yüzyıldan itibaren kullanılmaya başlanan Avrasya kavramı ile tarihi kökenleri çok eski olan İpek Yolu uluslararası ekonomi- politik sistemin önemli dinamik aktarım hattını oluşturmaktadır. Bu bağlamda Avrasya bölgesindeki kaynakların Tarihi İpek Yolu dönemindeki gibi yeniden rasyonel kullanımını sağlamak ve bölgenin uluslararası sistemdeki stratejik gücünü artırmak için ekonomi- politik bir yapılanma kaçınılmaz olmuştur. Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesi ile İpek Yolu'nu yeniden canlandırma girişimi bu düşünceyle örtüşmektedir.

3.ÇİN'İN 21.YÜZYILDA EKONOMİK ve SİYASİ ARAYIŞLARI: BİR KUŞAK BİR YOL PROJESİ

Çift kutuplu stratejik yapının hakim olduğu Soğuk Savaş döneminin sona ermesinin ardından dünya üzerinde bölgesel stratejik boşluk alanları ortaya çıkmıştır. Başka bir deyişle Sovyetler'in dağılması, Varşova Paketi'nin ortadan kalkması, Almanyanın barışçı biçimde birleşmesi ve Avrupa'ya yönelik Sovyet tehdidinin sona ermesi her ne kadar Soğuk Savaş'ın sonunu getirmişse de 19.yüzyıldaki kalıba uygun yeni çatışma ve istikrarsızlık kaynaklarını da ortaya çıkarmıştır (Sander, 2002:385). Yeni süreçte güç boşluğunun ve istikrarsızlığın olduğu bölgeler uluslararası sistemde hegemon aktörlerin ilgi odağı haline gelmiştir. Bu yeni oluşan ulus-devletler ise uluslararası sisteme entegre olmak, ekonomik gelişme düzeyini artırmak için işbirliklerine ve entegrasyonlara açık olmuşlardır. Avrasya bölgesinde bir tarafta yarım asır kadar Sovyet baskısı altında kalmış ve yeni bağımsızlığını kazanmış ulus- devletler bir tarafta da dünyanın ikinci büyük ekonomisine sahip küresel bir güç olan Çin gibi güçlü aktörlerin varlıkları söz konusudur. Bu ikircikli durum ve küreselleşmenin etkisi bölgede yeni arayışları kaçınılmaz kılmaktadır. Bu bağlamda bölgenin iktisadi, tarihi ve siyasi nüfuzu açısından baskın olan Çin'in “ Bir Kuşak Bir Yol” Projesi bölgesel hatta küresel arayışın bir sonucu olarak tezahür etmiştir. Bir Kuşak Bir Yol projesi olarak bilinen Çin'in İpek Yolu'nu yeniden canlandırma projesi İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu Projelerinin tek bir proje altında toplanmasına verilen isimdir. Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesi ilk olarak 2013 yılında Çin Devlet Başkanı Şi Cinqing tarafından Kazakistan ziyaretinde açıklanmıştır (Balcı, 2018:3). Bu proje Çin'den Avrupa ekonomik bölgesi ve Avrasya ile Asya- Pasifik ekonomi koridorunu kapsamaktadır. Çin'in İpek Yolu'nu yeniden canlandırma projesi ütopyik bir girişim olmaktan ziyade Çin'in ekonomik ve siyasi temelli bölgesel ve küresel beklentileri ile endişelerinin sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

3.1.Ekonomik Dinamikler

Bir Kuşak Bir Yol projesinin Çin tarafından ortaya atılmasının temelinde ekonomik etkenler önem arz etmektedir. Projeyi oluşturan ekonomik dinamikleri incelemeyen önce Çin ekonomisinin gelişim sürecini kısaca hatırlamakta yarar vardır. Komünist Parti ve Mao Zedong liderliğinde 1949 yılında kurulan Çin Halk Cumhuriyeti kapitalist küresel ekonomik düzene karşı kapalı ekonomi sistemini benimsemiştir. 1949'dan itibaren uyguladığı bu ekonomi politikası ile ülke içinde istikrarı sağlamış buna karşın büyüme ve refah artışında sorunlar yaşamıştır. Sosyalizmin etkisinde kalarak uyguladığı kapalı ekonomi politikasından 1970'lerin sonundan itibaren vazgeçerek büyük bir değişim sürecine girmiştir. Çin ekonomi politikasındaki değişimin mimarı dönemin devlet başkanı Deng Xiaoping'dir. 1978 yılında reform ve açılım stratejisini öneren Deng Xiaoping Çin'in ekonomik büyümesini ve

kalkınmasını sağlamıştır. Çin yarı fakir ülke düzeyinden yarım milyara yakın insanın kalkındırıldığı güçlü bir ülke haline dönüşmüştür. Bu dönüşümü gerçekleştiren uyguladığı ekonomi politika sayesinde demiryolları, limanlar, hava limanları, boru hatları, rafineriler ve tüneller inşa etmiştir. İstikrarlı izlediği politika ile dış dünyaya açılım yapıp önemli ölçüde ekonomik nüfuz sağlamayı başarırken ülke içindeki kalkınma sorunlarının önüne geçememiştir. Başka bir deyişle Çin'in doğusu ve batısı arasındaki sosyo-ekonomik eşitsizlik gittikçe büyümüştür. Bu bağlamda Çin öncelikle kendisinin sonrasında yakın ve çevre bölgelerin iktisadi şartlarını iyileştirme ihtiyacı duymuştur. Çin'in ekonomik nüfuzunu geniş bir coğrafyaya yayma isteği ve ülke içindeki bölgelerarası ekonomik eşitsizliğin giderilmesi amacıyla ekonomik, jeopolitik ve jeostratejik nitelikte arayış içerisine girmiştir. Bunun sonucu olarak Çin'in 21.yüzyıldaki kalkınma stratejisi Bir Kuşak Bir Yol projesi olmuştur. Bu proje ile Çin, orta ve batı bölgelerinden başlayarak Avrupa'ya kadar uzanan ulusal çıkışlı küresel bir ticaret ağını hedeflemektedir (Özay, 2017). Bununla birlikte yeni ihracat pazarları keşfetmeyi hedefleyen Çin, dışarıya yaptığı yatırımlar sayesinde yerli sermaye sorununu çözümlenerek ülke içindeki kapasite fazlası üretimin de tüketilmesini sağlayacaktır. Bir başka iktisadi etken ise gelişen ekonomisi ve yaşam standartlarının yükselmesi nedeniyle Çin'in enerji ihtiyacı da artmış; proje kapsamındaki güzergahlar üzerinde yer alan enerji zengini ülkeler aracılığı ile enerji kaynaklarına erişimi kolaylaştırmaktır. Bütün bu dinamikler Çin'in Bir Kuşak Bir Yol projesinin ekonomik nedenlerinin jeoekonomik yaklaşımı ile açıklanabileceğini göstermektedir. Jeoekonomi denilen kavram, devletlerin ulusal çıkarlarını ekonomik araçlarla korumak için seferber olmalarını, stratejik çevrelerini şekillendirmeye ve yönetmeye çalışmalarını ifade etmektedir. Bu bağlamda Çin'de ulusal ve uluslararası ekonomik sorunlarını dış dünyayı şekillendirerek ve müdahil olarak çözmeye çalışmaktadır. Dünyanın diğer kıtalarına ulaşmak için İpek Yolu'nu yeniden canlandırarak güvenli bir yol oluşturmayı amaçlamaktadır.

3.2 Siyasi Dinamikler

Çin 4000 yıllık köklü medeniyet tarihiyle Uzak Asya ülkeleri arasında yer almaktadır. Bazı dönemlerde farklı hanlıkların idaresiyle imparatorluk olarak bazı dönemlerde ise prensliklere bölünerek küçük feodal yapılar veya prensliklerin birleşmesiyle krallıklar şeklinde yönetilmiştir (SDAM, 2017:1). Tarihsel süreç içerisinde Çin hakimiyet kurduğu bölgede etkin bir devlet olmayı başarmıştır. Yakın Çağ itibarıyla 20. yüzyılın iki büyük savaşında herhangi bir varlık gösterememiş hatta ülke toprakları Batılı devletler tarafından işgal edilmiştir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra 1949 yılında gerçekleşen Komünist Devrim ile uluslararası ticarete kapattığı kapılarını diplomatik olarak da kapatmıştır. Uluslararası sistemin gittikçe değişmesi ve küreselleşmenin tüm dünyada etkisini göstermesiyle beraber kapalı ekonomi ve diplomasi uygulamasından vazgeçerek dış dünyaya açılmaya başlamıştır. Bu bağlamda Çin nüfus yapısı, teknolojik üretimi, jeostratejik konumunun avantajları sayesinde uluslararası sistemde güçlü bir aktör olarak yer almıştır. Öyle ki; 21.yüzyılın projesi niteliğinde olan ve 65 ülkeyi kapsayan Bir Kuşak Bir Yol adını verdiği İpek Yolu'nun canlandırılması projesini hayata geçirmeye çalışmaktadır. Uluslararası açılım politikasının ve ekonomi reformunun otuz yıldır sürdürüldüğü Çin, küresel bir güç olarak Asya ve ötesinde etkin hale gelmiştir. Bir Kuşak Bir Yol projesi Çin'in dış politikada sürdürmüş olduğu proaktif dış politika yaklaşımının bir yansıması olarak kabul edilmelidir. Bu proje ile Çin, iktisadi gücü ile küresel bir etki oluşturmak, uluslararası sistemde daha etkin olmak ve güçlü, büyük ülke imajını korumak istemektedir. Bir Kuşak Bir Yol projesi sadece ekonomik işbirliğini değil ülkeler arasında çok yönlü ve çok taraflı ilişkiler geliştirmeyi önceliğinden gelecek dönemlerde tüm dünyayı etkilemesi beklenen bölgesel ve küresel sorunların aşılması açısından önemli bir entegrasyon hareketi olarak durmaktadır. Nihayetinde Çin'in tarihi birikimi, teknolojik ve ekonomik üretkenliği, nitelikli insan kaynağının fazlalığı, var olduğu coğrafi konumu gibi etkenler küresel bağlamda ekonomik, politik ve kültürel açılımı olan bu projenin öncüsü olmasını sağlamıştır.

4. YENİ İPEK YOLU PROJESİNİN BÖLGESEL ve KÜRESEL ETKİLERİ: İŞBİRLİKLERİ, FIRSATLAR ve TEHDİTLER

4.1. Küresel Etkileri

Uluslararası aktörlerin projeye ilişkin yaklaşımları farklılık arz etmektedir. İki farklı yaklaşımdan birincisi; az gelişmiş ülkelere Çin'in kendi ekonomik- kültürel yapısını ihraç etmeye çalıştığı ve ABD'nin tek güç olarak ekonomik liderliğini elinden almaya çalıştığını öne sürmektedir. Diğer bir yaklaşıma göre ise; Çin'in bu proje ile iktisadi bağlamda yeni işbirliği fırsatları bulduğu şeklindedir. Bununla birlikte genel olarak az gelişmiş ülkeler kendi kalkınmaları ve yeni işbirliği fırsatları oluşturması açısından değerlendirerek projeye olumlu yaklaşmaktadırlar. Bölgede etkin olan uluslararası aktörler için bu proje Çin'in bölgesel nüfuzunu artırma ihtimalinden dolayı endişe duymaktadırlar.

4.2 Bölgesel Etkileri

Soğuk Savaş sonrası dönemde Sovyetler Birliği'nin dağılmasını takiben bölgede siyasi, askeri ve ekonomik dengeler önemli ölçüde değişmiştir. Bağımsızlıklarını kazanmalarının ardından yeniden devlet olarak yapılanmaları, tarihi etnik ve siyasi kaynaklı düşmanlıkların sürmesi, çökmüş ekonomik ve toplumsal yapının olduğu bir ortamda yeni ulus-devletler sisteme entegre olmaya çalışmışlardır. Ekonomik gelişme ve kalkınmayı tek başlarına başaramayacaklarını düşünen bu devletler yeni arayışlara ve işbirliklerine açık olmuşlardır. Bununla birlikte bölgedeki ülkeler ve bölge haricindeki diğer uluslararası nitelikte güçlü aktörler bu coğrafyada nüfuz sahibi olmak için birbirleriyle çıkar mücadelesi içine girmişlerdir. Bölgeden ekonomik kar elde etmek, enerji kaynaklarını kontrol altında tutmak, siyasi, ekonomik ve ideolojik ilişkiler kurarak stratejik önem arz eden sanayi kolları üzerinde hakimiyet kurmaya çalışmışlardır (Malashenok, 2006:67).Çin bağlamında ise bu ülkeler büyük birer pazar niteliği taşımaktadırlar. Çin için önemli olduğu kadar Bir Kuşak Bir Yol projesinin geçtiği bölgelerdeki ülkeler açısından da önemlidir. Projenin bölgesel ayağını oluşturan ülkeler az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler kapsamına girmektedir. Bu devletler açısından yeni pazarlar, işbirlikleri, ulaşım hatlarının iyileştirilmesi gibi dinamikler sayesinde daha etkin ticaret, istihdam ve kalkınmayı sağlayabilecekleri duruma geçeceklerdir. Gelecek dönemlerde tüm dünya ülkeleri için daha fazla artacak olan enerji ihtiyacı ve bu ülkelerin sahip olduğu enerji potansiyeli onların daha güçlü olmalarını sağlayacaktır. Bununla birlikte proje kapsamında gerçekleştirilen ulaştırma koridorları sayesinde yaşanacak ekonomik canlanmanın getireceği kazançlar da projenin bölge ülkeler tarafından olumlu karşılanmasını sağlamıştır.

4.3. İşbirlikleri ve Projeler

Soğuk Savaş dönemi boyunca Sovyetler Birliği'nin hakimiyeti altına girmiş olan bölge ülkelerinin güney ve batıya açılan kapıları SSCB tarafından stratejik kaygı ile kapalı tutulmuştur. SSCB bölgedeki yer altı kaynaklarının ve üretilen ürünlerin uluslararası pazarlara taşınmasını sadece kendi insiyatifi üzerinden gerçekleştirmiştir. SSCB'nin uygulamış olduğu politika bölgedeki serbest girişimi ve rekabeti yok ederek verimliliği de azaltmıştır. Bunun doğal bir sonucu olarak ülkelerin gelişmesi engellenmiştir. Enerji, tarım ürünleri, doğal kaynaklar açısından oldukça zengin olan bu devletler bağımsızlıklarını kazandıktan sonra serbest Pazar ekonomisine ayak uydurmakta da zorlanmışlardır. Bununla birlikte bölgede oluşan güç boşluğunu doldurmak amacıyla bölgesel ve küresel düzeyde yeni güç dengeleri ve aktörler ortaya çıkmıştır. Özellikle iktisadi bağlamda Sovyet tekelinden kurtulmak isteyen bölgedeki ülkeler başka ticaret yollarına ve ortaklıklarına ihtiyaç duymuşlardır (Ovalı, 2008:153). Hem bölge ülkelerinin hem de küresel aktörlerin karşılıklı bağımlılık ilişkisine dayalı olarak yeni ticaret yolları arayışlarının Bir Kuşak Bir Yol projesi ile bütünleştiği görülmektedir. Bu bağlamda proje kapsamında küresel destekli birçok alt projeler geliştirilmiş ve uygulamaya konulmuştur. İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması amacıyla yapılmış olan çalışmalar aşağıdaki başlıklar da incelenmektedir.

4.3.1. Traceca

TRACECA, Avrupa Birliği'nin geliştirmekte olan bölge ülkelerine sunmuş olduğu bir proje olup proje ile İpek Yolu'nun eski değerini yeniden kazanması ve uluslararası ekonominin gelişmesine katkı sağlanması amaçlanmıştır. 1993 yılında Bakü'de kurulan TRACECA başka bir ifadeyle Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru, Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlamak amacıyla oluşturulan Doğu- Batı koridorudur. Jeopolitik ve jeostratejik açıdan oldukça önemli bir noktada bulunan Türk devletlerinin sahip olduğu kaynakları kullanma ve bu kaynaklardan faydalanma düşüncesi ön planda tutulmuştur. TRACECA üye ülkeleri; Avrupa Komisyonu, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Moldova, Tacikistan, Romanya, Özbekistan, Ukrayna ve Türkiye'dir. Bu proje üye ülkeler arasında ticari ilişkileri geliştirmek, uluslararası taşımacılığı kolaylaştırmak amacıyla ortaya atılmıştır. TRACECA'nın amaçları aşağıdaki gibidir.

- ✓ Avrupa, Karadeniz bölgesi, Kafkasya, Hazar Denizi bölgesi ve Asya'da ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırma bağlantılarının gelişimine yardımcı bulunmak
- ✓ Trafik güvenliğini, kargo önemiyetini ve çevresel korunmayı teminat altına almak
- ✓ Ulaştırma alanında ulaştırma politikalarını ve yasal yapıyı uyumlu hale getirmek
- ✓ Uluslararası karayolu, demiryolu ve denizcilik pazarına girişi kontrol etmek
- ✓ Ulaştırma işlemleri arasında eşit rekabet oluşturmaktır.

Bu proje, küresel ve bölgesel ulaştırma sistemlerindeki merkezi aksaklıkları aşmak amacı taşıyıp; demiryolu, denizyolu, karayolu ve havayolu taşımacılığını kapsayan çok modlu ulaşım koridoru içermektedir.

4.3.2. Trans- Asya Demiryolu Projesi

Trans- Asya Demiryolu projesi yeni bir proje olmayıp yaklaşık 60 yıl öncesinde Singapur, Bangladeş, Güneydoğu Asya, Hindistan, Pakistan, İran ve İstanbul'a uzanan, Afrika ve Avrupa arasındaki bir demiryolu bağlantısı olarak ortaya çıkmıştır. Sadece Asya ülkelerini birbirine bağlamak değil Asya'yı Rusya üzerinden Avrupa'ya, İran üzerinden Orta Doğu'ya bağlayarak Asya ile Avrupa arasında ticaret koridoru haline gelmesi amaçlanmıştır. Bu koridor bölgenin ekonomik ve ticari olarak gelişmesi ile siyasal bütünleşmesini hızlandırıcı bir etkiye sahip olmuştur.

4.3.3. Marmaray Projesi

Marmaray, Bir Kuşak Bir Yol projesinin orta koridorunu oluşturan ve Türkiye'nin dahil olduğu demiryolu projelerindedir. 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete giren Marmaray, Avrupa yakasındaki Halkalı ile Asya yakasındaki Gebze ilçelerini kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli bir banliyö demiryolu sistemiyle birbirine bağlamaktadır. Marmaray İstanbul'un ulaşım sorununa rahatlama getirmesi ile beraber Türkiye'nin stratejik konumu açısından da önem arz etmektedir.

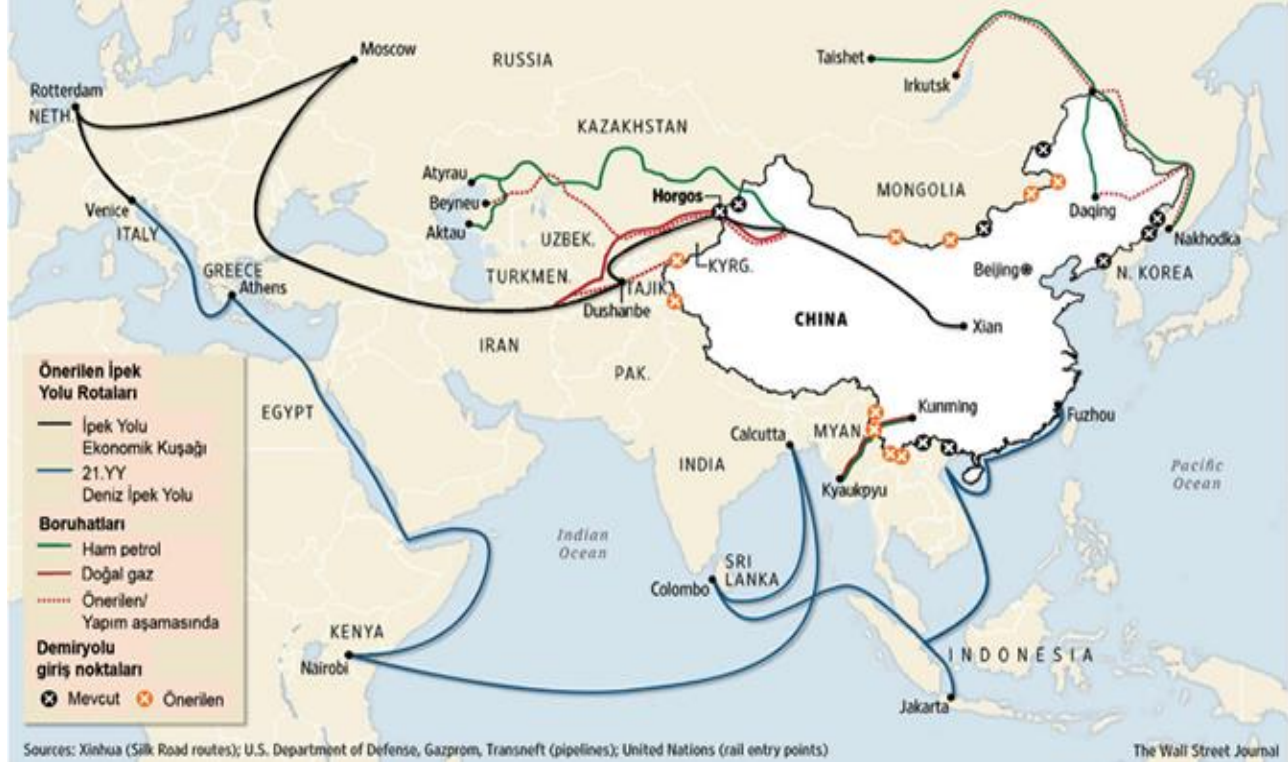
4.3.4. Bakü- Tiflis- Kars Demiryolu Projesi

Türkiye, Azerbaycan, Gürcistan ortaklığı ile 2007 yılında temeli atılan Bakü- Tiflis- Kars Demiryolu Projesi Bakü'yü Tiflis üzerinden demiryolu ile Kars'a bağlamayı amaçlamaktadır. Bu proje ile Marmaray projesinin tamamlanmasının ardından Trans Avrupa ve Trans Asya demiryolu ağlarının birleştirilmesini, Hazar Denizi geçişli tren ve feribot hatları ile Kazakistan ve Türkmenistan'a olan bağlantısıyla Avrupa ve Türkiye'nin Türkistan, Uzak Doğu ve Güney Asya'ya kesintisiz demiryolu ulaşımını sağlayacaktır (Bağırzade, 2014:12- 13).Bu proje sayesinde Avrupa'dan Çin'e kadar demiryolu aracılığı ile kesintisiz taşımacılık hizmeti sağlanması hedeflenmektedir. Bununla birlikte bölgedeki doğalgaz ve petrol kaynaklarına daha kolay ulaşım sağlanması ve bölgenin dünyaya açılması yönünden önemlidir.Bir Kuşak Bir Yol projesi kapsamında yapılmış olan çalışmaların önemli olanlarına yukarıda kısaca değinilmiştir. Bunlara ilaveten stratejik noktalar belirlenerek Asya

ve Avrupa arasında birden fazla koridorlar planlanmıştır. Bu güzergahlar şu şekildedir (Balcı, 2018:3):

- ✓ Çin- Moğolistan- Rusya
- ✓ Çin- Bangladeş- Hindistan-Myanmar
- ✓ Çin- Merkez ve Batı Asya
- ✓ Çin- Hindi Çini Yarımadası
- ✓ Çin- Pakistan

Tablo 1: Yeni İpek Yolu Rotaları



Kaynak: www.stratejikortak.com, Yeni İpek Yolu Rotaları

Sonuç olarak Çin bu proje ile kuşak üzerinde bulunan ülkeleri Çin'e bağlayarak yeni ticari bağlantılar ve avantajlar sunmaktadır. Bu ülkelere kredi vererek ve altyapı projeleri yaparak destek olmakta birçok limanın işletmesi ve geliştirilmesi için olanaklar sağlamaktadır.

4.4. Fırsatlar ve Riskler

Bir Kuşak Bir Yol projesinin küresel ölçekli bir proje olması nedeniyle bir takım fırsatlar ve beraberinde riskler içermesi kaçınılmazdır. Projenin uygulanabilirliğinin sunacağı fırsatlar her ülke veya aktör açısından farklılık arz etmekle beraber burada projeye dahil olan tüm ülkeleri kapsayıcı nitelikteki fırsatlar incelenmektedir. Bu bağlamda öncelikle projenin küresel düzeyde ekonomik faaliyetin artırılması amacı taşıdığını belirtmek gerekmektedir. Çin bu proje ile yeni pazarlara ulaşmayı amaçlamaktadır. Bu sayede potansiyel ticaret alanları aktif hale gelecek ve Çin ekonomisindeki büyüme artış gösterecektir. Proje kapsamında gerçekleştirilen ve gerçekleştirilecek olan ulaşım koridorları ile Avrupa ülkeleri başta olmak üzere Avrasya bölgesindeki doğal kaynaklara erişimde kolaylık sağlayacaktır. Az gelişmiş ülkelerin ekonomik kalkınma süreçlerine katkıda bulunacaktır. Bölge ülkeleri ile kazan-kazan formülü üzerinden sürdürülebilir bir iş birliği modeli geliştirilerek özellikle az gelişmiş ülkelerin ekonomik kalkınma süreçlerine katkıda bulunması beklenmektedir. Bu risklerin başında bölgesel güvenlik sorunları, siyasi istikrarsızlık, ekonomik dengesizlik, ülkelerin altyapı yetersizliği gelmektedir. Projeye dahil olan ülkeler arasında ekonomik gelişmişlik düzeyinde dengesizlik söz konusu olup bu durum Çin'in bölgedeki yatırımlarını

zorlaştırmaktadır. Proje kapsamında hayata geçirilen altyapı yatırımları, ulaşım koridorları nedeniyle ülkelere açılan kredileri az gelişmiş ülkelerin ödemekte güçlük çekmesi Çin'i iktisadi bağlamda olumsuz etkileyecek unsurlar arasında yer almaktadır. Bilindiği üzere siyasi istikrarsızlık ekonomik istikrarsızlığı beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda projeye dahil olan ülkelerin birçoğunda siyasi istikrarsızlığın varlığı Bir Kuşak Bir Yol projesi için risk olarak değerlendirilmektedir. Bununla birlikte bölge ülkeleri arasında tarihi, dini, etnik unsurlardan kaynaklanan sorunların varlığı ülkelerin aynı proje üzerinde birleşmelerini güçleştirici nedenlerdendir. Küresel bağlamda ABD ve Rusya'nın bölgede Çin'in yükselişine karşın proje kapsamındaki ülkeler üzerinde nüfuz sahibi olmak istemeleri ve müdahil olmaları bölgede çıkar çatışmalarını körükleyici niteliktedir. Bu riskler siyasi ve ekonomik dinamikler bağlamında projenin uygulanabilirliğinin zorluğunu ortaya koymaktadır.

5. SONUÇ

Tarih boyunca İpek Yolu siyaset, ticaret, kültür ve medeniyetler arasındaki etkileşimin güzergahı olmuştur. Küreselleşme olgusu ile birlikte küresel güçler tarafından dünya yeni bir siyasal, ekonomik ve kültürel bağlamda yapılanma içine girmiş, yeni aktörler ve sınırlar ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda enerji, ulaşım ve ticaret koridoru olarak İpek Yolu yeniden önem kazanmaya başlamıştır. Çin öncülüğünde ekonomik etkinlikleri canlandırmak amacıyla yeniden gündeme gelen İpek Yolu birbirinden uzak ve farklı ülkelerin ekonomik ve kültürel potansiyellerini kapsayan küresel nitelikli bir projedir. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun birleştirilmesinden oluşan Bir Kuşak Bir Yol projesi 65'in üzerinde ülkeyi içeren çok yönlü ve aktörlü girişim olması açısından önemlidir. Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını birbirine bağlamayı, kuşak üzerindeki ülkeler arasında işbirlikleri oluşturmayı ve var olan işbirliklerini güçlendirmeyi, kalkınmayı, refahı ve istikrarı sağlamayı amaçlamaktadır. Yeni İpek Yolu kuşağı üzerinde bulunan ülkelerin doğalgaz ve petrol rezervleri bakımından zengin olmaları Avrasya coğrafyasına olan ilgiyi artırmıştır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından stratejik önemi daha da artan Avrasya'nın az gelişmiş ülkelere yönelik nüfuz ve çıkar çatışması uluslararası aktörlerin arayışlarını hızlandırmıştır. Bu bağlamda Çin'de bölge ülkelerini Bir Kuşak Bir Yol projesine dahil etmiştir. Avrasya ülkeleri üzerinden inşa edilecek olan demiryolları, kara ve hava yolları ile bu yollar üzerinde açılacak ticaret merkezleri Avrasya bölgesindeki ülkelerin ekonomik açıdan kalkınmalarını sağlayacaktır.

Çin'in yüzyılın projesi adını verdiği Bir Kuşak Bir Yol projesi sadece ticaretin işlediği bir hat değil güzergâh üzerinde bulunan devletlerin Çin ile siyasi ve kültürel yakınlaşma içinde bulunmalarına neden olacaktır. Bununla birlikte ABD'nin Asya- Pasifik coğrafyasında Çin etkinliğini kısıtlamaya çalışmasının Çin tarafından önüne geçilmiş olması yönüyle de önemlidir. Çin'in dünya üzerindeki ekonomik gücünü kıtalararası yayma politikası hem kendi ekonomisinin daha da güçlenmesini hem de bölgenin uluslararası sisteme entegre olması sonucunu doğuracaktır. Nihai olarak İkinci Dünya Savaşı sonrasında itibaren uluslararası sisteme hakim olan Amerikan hegemonyasının benzer şekli olarak Çin kalkınması dikkat çekicidir. Çin son 10 yıl içerisinde çok hızlı büyüme göstererek küresel iktisadi model ortaya koymaya yönelik arayışlara girmiştir. Bir Kuşak Bir Yol projesinin felsefi temelini de bu ideaya bağlamak mümkün görünmektedir. Bununla birlikte uluslararası politik istikrarsızlık, artan terör olayları ve çıkar çatışmaları projenin sağlıklı şekilde yürütülmesini engelleyen bir faktör olarak durmaktadır. Yüzyılın projesinin küresel işbirliğine dönüşüp dönüşmeyeceği ve Amerikan hegemonyasının yerini alarak uluslararası sisteme egemen olup olmayacağını önümüzdeki dönemler gösterecektir.

KAYNAKÇA

- BAĞIRZADE, E. (2014), Azerbaycan-Türkiye Ortak Ekonomik Projeleri ve Bölgesel Yansımaları, *Ekonomik ve Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Sayı: 26.
- BALCI,Z. (2018), Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi, *İnsamer*, Ocak.

- BECKWITH, I.C. (2011), İpek Yolu İmparatorlukları Bronz Çağı'ndan Günümüze Orta Asya Tarihi, ODTÜ Yayıncılık, Ankara.
- DAVUTOĞLU, A. (2001), Stratejik Derinlik, Küre Yayınları, İstanbul.
- DÜĞEN, T. (2011), 21.YY'da İpek Yolu, *21. Yüzyıl*, Kasım.
- MALASHENOK, V. (2006), Kırgızistan'da Türkiye'nin ve Türkler'in İmajı, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Halkla İlişkiler ve Tanıtım Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- MAMMADOV, H. (2014), Büyük İpek Yolu ve Medeniyetler Arası Diyalog, *Medeniyetler Güzergahı İpek Yolu*, Ed. Mehmet Bulut, İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- OVALI, S. (2008), Traceca Projesi ve Türkiye, *International Journal of Economic and Administration ve Studies*, Yaz, Yıl: İ, Cilt: İ.
- SANDER, O. (2002), Siyasi Tarih 1918-1994, İmge Kitabevi, Ankara.
- TABAKOĞLU, A. (2005), İpek Yolu ve Selçuk- Osmanlı Ekonomileri, Toplu Makaleler- İktisat Tarihi, İstanbul.
- YILDIZDAĞ, C. (2005), VII.-X. YY.'larda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- <http://guneydoguasyacalismalari.com/2017/05/15/ipek-yolu-cinin-kuresel-kalkinma-perspektifi-silk-road-global-development-perspective-of-china/>
- <http://sdam.org.tr/haber/128-yeni-dunya-duzeninde-cin-halk-cumhuriyeti/>
- <https://www.stratejikortak.com/2017/06/batinin-proxy-war-dogunun-bir-kusak-yol-projesi.html>
- <https://www.unescap.org/our-work/transport/trans-asian-railway/about>
- <https://www.unescap.org/our-work/transport/asian-highway/about>