



KUŞAK-YOL PROJESİ KİMİN İÇİN? ÇİN'E KARŞI TÜRKİYE

Who is The Belt-Road Project For? Turkiye Against China

İlhan Oğuz AKDEMİR¹ ve Ömer Faruk İNCİLİ²

¹Prof. Dr., Fırat Üniversitesi, İnsani ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Elazığ, ioakdemir@firat.edu.tr, orcid.org/ 0000-0002-3767-3984

²Dr. Öğr. Üyesi, Kilis 7 Aralık Üniversitesi, Kilisli Muallim Rifat Eğitim Fakültesi, Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi Bölümü, Kilis, ofarukincili@kilis.edu.tr, orcid.org/ 0000-0002-0698-8801

Araştırma Makalesi/Research Article

Makale Bilgisi

Geliş/Received:

13.10.2023

Kabul/Accepted:

15.05.2024

DOI:

10.18069/firatsbed.1375336

Anahtar Kelimeler:

Kuşak-Yol, Çin, Jeopolitik,
Orta Koridor, İpekyolu

Keywords:

Belt-Road, China,
Geopolitics, Silk Road,
Middle Corridor

ÖZ

Binyıllar boyunca Çin ve Hindistan'dan Batı Asya ve Avrupa'ya uzanan yollar, geçtikleri güzergâhlar, şehirler, pazarlar ve kültürler arasında büyük bir ağ meydana getirmiştir. Dünya tarihi; İpekyolu ve Baharat Yolu hikâyesi üzerinden yazılmıştır. Avrupalı medeniyetlerin, Türk ve İslam ülkelerine iktisadi kazanç sağlamada isteksizlikleri ve bu bağlamda çözüm arayışları, kontinental ticaret ağını ve "Avrasya Çağını" bitirmiştir. Coğrafi keşiflerin araçsallığı üzerinden, Trans-Pasifik ve Trans-Atlantik denizyolu ticaret ağlarının ortaya çıkmasının zemini oluşmuştur. Ticaret; karadan denize kaymıştır. Yakınçağ denilen süreç; sömürgeleştirme, köleleştirme, kolonyalizm, sanayi devrimi ile birlikte, Kuzey Avrupa ve Kuzey Amerika'yı Dünyanın efendileri konumuna yükseltmiştir. Bugün geline süreçte, ticaretin hızlandırılması için Çin tarafından başlatılan "kuşak-yol" projesi ile Dünyanın dengesi yeniden değiştirebilir. Okyanus ticaret yollarının yerini, demiryolu alabilir. "Yeni Avrasya çağı" başlayabilir. Çin'e ekonomik yarar sağlaması için düşünülen proje ile hedeflenen Çin'den çıkan bir ticaret treninin en geç 11 günde Avrupa'ya erişimi fikrinden doğmuştur. Demiryolu güzergâhı bağlamında Türkiye; coğrafi konum jeokültür ve jeopolitik üstünlüğünden dolayı Dünyanın lider ülkesi olabilir. Araştırma; bu konuda proje, makale, yayım, siyasi konuşma ve kararların nitelik ve nicelik boyutlarının derinlemesine değerlendirilmesi tekniği uygulamaları çerçevesinde, metin ve içerik analizi yaklaşımı üzerinden jeopolitik okumalar ile biçimlendirilmiş senaryo üzerinden kurgulanmıştır.

ABSTRACT

For millennia, the roads extending from China and India to Western Asia and Europe have created a large network of routes, cities, markets and cultures. The reluctance of European civilizations to provide economic gain to Turkish and Islamic countries and their search for solutions in this context ended the continental trade network and the "Eurasian Age". Through the instrumentality of geographical discoveries, the basis for the emergence of Trans-Pacific and Trans-Atlantic maritime trade networks was formed. The process called Modern Age; Colonization, enslavement, colonialism, together with the industrial revolution, elevated Northern Europe and North America to the position of masters of the World. Today, the "belt and road" project initiated by China to accelerate trade can change the balance of the world again. The "New Eurasian Age" may begin. The project, which was designed to provide economic benefit to China, was born from the idea that a trade train from China could reach Europe in 11 days at the latest. Türkiye in the context of the railway route; It can be the leading country in the world due to its geographical location, geoculture and geopolitical superiority. Research; In this regard, the project has been constructed on a scenario shaped by geopolitical readings through text and content analysis approach, within the framework of the technique of in-depth evaluation of the qualitative and quantitative dimensions of articles, publications, political speeches and decisions.

Atf/Citation: Akdemir, İ.O. ve İncili, Ö. F. (2024). Kuşak-Yol Projesi Kimin İçin? Çin'e Karşı Türkiye. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 34, 2, 451-468.

Sorumlu yazar/Corresponding author: Ömer Faruk İNCİLİ, ofarukincili@kilis.edu.tr

1. Giriş

Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ve ticari ilişkiler tarihi ipek yolu ile başlamıştır. Karasal yollarla başlayan bu ticari ilişkiler coğrafi keşiflerle birlikte denizel rotalar üzerine kaymıştır. Son yıllarda ise Çin'in kuşak yol projesiyle karasal yollara tekrar yönelim başlamıştır. Kuşak Yol Projesi Asya, Avrupa ve Afrika'yı kara ve deniz yoluyla birbirine bağlayarak Çin ile Avrupa arasındaki ticari ilişkileri geliştirmeyi hedeflemektedir (Ece, 2023: 40). Bu proje kapsamında Çin yaklaşık 65 ülkede birçok yatırım faaliyeti ile ticari tesisler ve ulaşım ağları inşa ederek ticari ve ekonomik ilişkilerini geliştirmeyi planlamaktadır (Okur, 2017:45). Çin bu projeye sermaye transferini kolaylaştırarak üretim, ekonomik büyüme, rekabet, sanayileşme, uzmanlaşma ve işbirliğini arttırmayı hedeflemektedir (Kopuk ve Bayraç, 2021: 1355-1356). Bu rota üzerinde bulunan Türkiye ve Türk Cumhuriyetlerinin (Azerbaycan, Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan) dünya ticaretinde önemli rol oynayacakları tahmin edilmektedir (Yavuz vd., 2012: 33-34). Türkiye Kuşak Yol projesinde Asya ve Avrupa bağlantısının yapıldığı kilit bir ülkedir. Bakü-Tiflis-Kars hattı ile Asya'dan gelen trenler Anadolu demiryolu ağlarını geçerek Marmaray hattını kullanarak Avrupa'daki demiryollarına ulaşmaktadır (Özkan ve Ay: 2020: 355-356). Bu avantajlı yapı Türniyeye'yi bu projede merkez ülke konumuna getirebilecektir.

Coğrafyanın beş temel temasından birisi harekettir. İnsanın hareketi, eşyanın hareketi ve düşüncenin hareketi bu temanın üç değişkenini meydana getirir. Var olduğu günden günümüze kadar, Dünyanın temel karakteri de üç değişkenin hareketine dayalı bir biçimleniş üzerinedir. Dünya; evren ölçeğinde nasıl ki sürekli hareketli ise, *dinamik bir küre* ise insanlar ve kültürleri de Dünya ölçeğinde hareketli bir serüveni benimsemişlerdir. Newton; 3 hareket yasası bağlamında, Dünyadaki hayatı izaha çalışmıştır. İlginçtir ki yasalar insanın her türlü beşerî faaliyetini izah etmede oldukça mahirdir. Araştırmaya konu olan kuşak-yol projesi yaklaşımı hareketin yasalarını hatırlatmıştır şöyle ki;

- 1) **Eylemsizlik Prensibi:** Bir cisme uygulanan kuvvetlerin bileşkesi sıfır ise cisim o andaki konumunu korur. Yani duruyorsa durmaya, hareket ediyorsa sabit hızla hareketine devam eder. Kuşak-Yol projesinden önce Çin; var olan konumunu muhafaza ederse, herhangi bir eylem yapmadan da, ihracat deseni genişliğinde, *açık ara Dünyanın 1 numaralı ihracatçı ülkesidir*. Süregelen sistemde Çin; hem trans-Atlantik hem de trans-Pasifik ticaret ağı için tedarikçi ülkedir. Tüm dünya tarafından benimsenmiş ticari sistem, kanıksanmış biçimde devam etmektedir. Fakat bu durağan ticaret hızı Çin'i bir şekilde rahatsız etmiş olacak ki bir daha hızlı bir ticaret için bir anda bütün Dünyanın konuştuğu Kuşak-Yol projesi fikrini Dünya ile paylaştı. 7 Eylül 2013 tarihinde Astana'da "kara ipek yolu" ve 3 Ekim 2020'de Endonezya'da "deniz ipek yolu" projeleri Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, tarafından duyuruldu. Hızlı ve genişleyen alternatifli ticaret ağı; Çin'in etki sahasını genişleten bir proje beklentisi olarak Dünyaya lanse edildi. Dinamik ve hızlı bir ulaştırma, taşıma ağı sistemini inşa edip destekleyeceğini duyurdu. Böylece Dünya ticaretinde bir ivmelenmenin, "ticari hız döneminin", tetiğini çekmiş oldu.
- 2) **Dinamiğin Temel Prensibi:** Bir cisme ya da cisimlerden oluşan düzeneğe net bir kuvvet etki ederse cisim *ivmeli* olarak hareket eder. Kuşak-Yol projesine Çin'in finansman desteği, olduğu gibi devam eden uluslararası taşımacılık sisteminde ivmelenme meydana getirdi. Çin mallarının denizyolu ile yaklaşık 20-30 gün süren Avrupa yolculuğunu Londra'ya 10-11 günde gitmesi için demiryollarını kullanma ve sübvans etme yaklaşımı düşüncesi, bütün Dünyada taraftar buldu. Genellikle pek çok konuda anlaşılmayan hatta zıtlaşan ülkeler, "evet yapılmalı!" kararında birleşti. Koridorlarda (kuzey, orta, güney ve deniz koridorları (Harita 1) bulunan devletlerin jeoekonomik ve jeopolitik durumlarında bir ivmelenme, dinamizm meydana getirdi. Çin; ticaretten en yüksek payı kapma yarışını başlatmış oldu. Türkiye, 4 Aralık 2020 tarihinde İstanbul'dan Çin'e Marmaray'dan geçerek Bakü-Tiflis-Kars demir yolu hattı ve Hazar geçişi (Doğu-Batı) Orta Koridor üzerinden 8.693 kilometre yol alıp, iki kıta, iki deniz ve beş ülke geçerek Çin'e ulaşan ihracat treni ile seferlerini başlatarak ivmeyi yakalayan ilk ülke oldu.
- 3) **Etki-Tepki Prensibi:** İki cisim etkileşiyorsa; 2. cismin 1.cisme uyguladığı kuvvetin, 1.cismin 2.cisme uyguladığı kuvvete eşit ve zıt yönlü olduğunu ifade eder. Cisim zeminde dengede ise ağırlığına tam olarak zıt yönde ve ağırlığı kadarlık bir tepki oluşur. Türkiye'nin kuşak-yol için harekete geçmesi, Çin'in oluşturduğu üretim ve pazarlama ivmelenmesine karşı tüketim ve pazar tepkisidir. Çünkü Türkiye, coğrafi konumu, büyük nüfusu, kültürü ve pazara coğrafi yakınlığı ile avantajlı konumundan dolayı zıt yönde bir kuvvet, tepki konumundadır. Türkiye'nin ve Çin'in verdiği tepkilere eklenen öteki koridor ve ülkelerin tepkisi ise hareket halindeki bir cisme uygulanan zıt yönlü negatif sürtünme kuvveti olarak öngörülebilir.

Hülasa; Çin'in başlattığı hareket, karasal ve denizel pek çok ülkede ses getirmiş, hareketlilik sağlamış ve ülkeler kendilerine jeopolitik üstünlük sağlayacak koridorun oluşması için yarışmaya başlamışlardır.

2. Yöntem

Kuşak-yol projesinin Çin'e mi, Türkiye'ye mi getirisinin daha yüksek olacağı? sorusu üzerine kurgulanmış olan jeopolitik makalede, indirgemeci (reductive) yöntem ile ülkelerin çok boyutlu değişken siyasetleri eşit kabul edilerek yalnızca kuşak-yol projesi penceresinden siyasi gelişmeler değerlendirilmiştir. İlerletmeci (progressive) yöntem ile gelecekte neler olabileceği konusunda senaryolara yer verilmiş ve Çapraz Etki Analizi ile (Cross Impact Analysis – CIA) muhtemel gelecekteki kuşak-yol projesinin işlerlik kazanması ve kuşak-yolun başlattığı uluslararası yarışmada, ülkelerin karşılıklı etkilenme düzeylerinin nitelik analizi ile kuşak-yol olmadan ve olduktan sonra nelerin değişeceği üzerine yoğunlaşmıştır. Bağımsız değişken olan projeye bağlı jeopolitik konumları değişen ülke ve ülke grupları analiz edilmiş ve diğer ülkeler Türkiye ile karşılaştırılmıştır. Diğerleri mümkün görülmemiş ve olası kombinasyonlar çerçevesinde Türkiye'nin ön plana çıkacağı senaryonun mümkünlüğüne yer verilmiştir. Metin ve içerik analizi yöntem ve teknikleri ile gelecekteki sosyal ve siyasi durum kestirilmeye çalışılmıştır.

3. Kuşak-Yol Projesinin Jeopolitik Anlamı

Doğudan Çin ve Hindistan'ın arasındaki topraklardan başlayan ticaret yolları, yüzyıllar boyunca Avrupa'nın çeşitli ihtiyaçlarını karşılamada can suyu olmuştur. İpek ve Baharat yollarının, Müslüman Büyük Osmanlı Devleti'nin eline geçmesi, Hıristiyan muhafazakâr Avrupa'yı alternatif yeni yollar aramaya sevk etti. Orta Çağ'ın sonuna kadar dünyanın pek çok yeri bilinmiyordu. Yeni yollar arama girişimleri sırasında pek çok yer ve yol ilk kez keşfedilmiş ve yeni ticaret yolları bulunmuştu. Yeni Çağ'ın başlarında meydana gelen bu keşif olaylarına **“Coğrafi Keşifler”** adı verilir. Bu keşif süreci Avrupa'da; **“beyaz ırkın istilası,”** ya da **“kolonyalizm çağı”** (1492-1850) olarak adlandırılan sürecin tetiği olarak bilinmektedir. Aslında bu süreç son derece işlevsel bir ana fikrin sonucunda doğmuştur. Orta ve Doğu Asya'dan ihtiyaç duyulan ticari malların, Osmanlı'nın çevresinden dolanarak Avrupa'ya getir(t)mek fikri, kıyıya paralel sayılacak, uzun okyanus seyahatlerini zorunlu kılmıştır. Böylece gemicilik teknolojisi de sorunları çözmek üzere geliştirilmiştir. Bu durumda *“karayollarını bypass eden bir denizyolları dünyası oluşturulmuştur.”*

Süreç; O dönemin uluslararası aktör ve olguların bazılarının lehine, bazılarının aleyhine işlemiştir:

- ✓ Yeni Dünyanın lehine-Eski Dünyanın aleyhine
- ✓ Hıristiyan Dünyasının lehine-İslam Dünyasının aleyhine,
- ✓ Batı dünyasının lehine-Doğu Dünyasının aleyhine
- ✓ Beyaz ırkın lehine-öteki ırkların aleyhine
- ✓ Deniz yolları ve liman şehirlerinin lehine-karayolları, kervansaray şehirlerin aleyhine işlemiştir.

21. yüzyılın ilk yarısı için, kolonyalist çağın himaye, postkolonyalizim, neokolonyalizim ve son aşamada vekâlet savaşları biçiminde devam ettirilmeye çalışıldığı muhakkaktır. Bununla birlikte günümüz dünyasında yaşanan kuşak-yol ve TRACECA eklemli farklı küresel ulaşım ağı projeleri, muhteşem teknolojik ilerleme, ticaret rotalarında regenerasyon ve ticaret savaşları, “acaba Dünyada yeniden bir jeopolitik kaymamı yaşıyor?” sorusunu tartışmayı gerektiriyor. Amaç son derece açık. Denizyollarına göre (ticari malların Avrupa'ya ulaşması ortalama 20 gün sürüyor), hızlı demiryolu hatları, ortalama 10 günde daha fazla ticaret malı sağlayacaktır. Sonuçta **“Afro-Avrasya demiryolu ticaret ağı,”** Dünyanın yeni kuşağını oluşturabilir. Çünkü;

- ✓ Çağın hız çağı olması ve hızlı trenlerin hız çağının karadaki sembolleri olması,
- ✓ Çin'in tıpkı İpekyolu döneminde olduğu gibi küresel ticaretin kaynağı haline gelmesi,
- ✓ Geçmişteki ticaret yollarının cazibesini azaltan topografik engellerin teknoloji ile alt edilebilecek olması,
- ✓ Küresel denizyolları ağının yerini Küresel karayolları ağına bırakması planları,
- ✓ Hava taşımacılığının hızı nedeni ile denizyolu taşımacılığına tercih edilecek olması,
- ✓ Daha fazla miktarda nüfusun, hareket taleplerine karşılık verecek olması,
- ✓ Ticaret rotalarının kara içine demiryolu durak ve istasyonları çevresini merkez haline getirecek olması.

Bu gelişmeler yeni bir Dünya düzeninin ortaya çıkmasına sebep olabilir. Buna ek olarak, ticaretin altın kurallarından birisi, **“tüccarlar üreticilerden fazla kazanır”** ilkesidir. Nitekim 15. Yüzyıldan itibaren

Avrupa'ya hâkim olmaya başlayan, tüccarlar, bankerler ve rönesans barok kent burjuvazisi, delil olarak gösterilebilir. Geçmişte Çin ve Hindistan'ın ürettiği mallar, İpek ve Baharat Yolları üzerinden pazarlandığı için ulaşım ağını ağırlıklı olarak kontrol eden Osmanlı Dünyanın zirvesine taşınmıştır. Günümüzde yeni **Küresel Demiryolu Ağı**, Afro-Avrasya'nın merkezinde bulunan, toplayıcı ve dağıtıcı işlevler için uygun coğrafi konumu ile tıpkı Büyük Osmanlı Devleti'ne benzer bir süreç hazırlayarak, **Türkiye'yi Dünyanın zirvesine taşıyabilir**. Tarih tekerrürden ibarettir.

Bir ülkenin veya coğrafi bölgenin potansiyeli coğrafi özelliklerinde saklıdır. Henüz coğrafi keşifler başlamadan önce üç kıtanın oluşturmuş olduğu bu geniş karasal saha üzerinde yeryüzünün en uzun olan yol sistemi kurulmuştu. Bu yola İpek Yolu adı verilmiştir. Avrupalıların Çin'den Avrupa'ya gitmek için Ümit Burnu'nu dolaşmayı başardıklarında ticaret yolu karasal merkezlerden denizel merkezlere doğru kaymıştır. Günümüz lojistiğinde ise ticaret yolları karasal alanlara doğru tekrar yönelme eğilimindedir. Ancak bu defa kara yolundan ziyade demiryolu odaklı projeler söz konusu olmuştur.

Avrupa merkezli TRACECA projesi, Çin merkezli Kuşak-Yol projeleri demiryolu ağırlıklı olarak hayata geçirilmeye çalışılmaktadır. Çin; elde ettiği ekonomik gelişmeyi kullanarak dünyada lider konuma ulaşmak istemektedir. Ancak uzun yıllar tek kutuplu dünyanın lideri olan ABD, Çin'in girişimlerini engellemek için karşı atağa geçerek sıkıştırma politikası izlemektedir. Çin ise ABD'nin sıkıştırma politikasına karşı hayat sahasını koruma, ticaret hacmini geliştirme, ulaşımında merkez haline gelme ve yumuşak güç unsurlarıyla dünya ülkelerinde kabul görme yolunu izlemektedir. Eğer Çin başarı sağlarsa tek kutuplu dünya düzeninden çoklu kutuplu bir dünya düzenine evrilmiş olacaktır. Ama belki de, Kuşak-yol projesi, geçtiği güzergâh, yerleşim birimleri ve ülkelerin de desteği ile Türkiye'yi Dünya için yeniden vazgeçilmez bir ülke haline getirecektir.

Dünyada Çin'den başlayan tarihi İpek Yolunun yaşattığı altın çağ, coğrafi üstünlüğünün kaybedilmesi ile sona ermiş ve karasal güzergâh üzerinde olan ülkeler için bir kayıp dönem başlamıştır. Dolayısıyla jeopolitik kayma, karasal Avrasya'dan, transatlantik ve transpasifik deniz yollarına doğru olmuştur. Günümüzde ise modern İpek Yolu Projeleri ile ticaret rotalarının tekrar karasal alanlara doğru yönelmeye başlayacağı öngörülmektedir. Denizden karaya, Avrupa'dan Asya'ya, deniz yolundan demiryoluna doğru ticaret yolları değişecek ve karasal Avrasya yeniden önemli hale gelecektir. Oluşan **jeopolitik kayma**, değişimin tetiği olarak, yeni ticaret yollarını, yeni şehirleri, yeni lider ülkeleri ve nihayetinde yeni dünya düzenini belirleyecektir. Dünya sıklet merkezlerindeki bu değişimin kaynağı Çin Halk Cumhuriyeti'dir. Fakat Türkiye, demiryollarının kavşak ve istasyon bölgesini oluşturacaktır. Bununla birlikte, Türkiye'nin kucağına, geleceğin Dünyasında belirleyici olacağı bir kapasiteyi ve yeni Dünya düzenini sunmuş olacaktır.

Kuşak-Yol projesi ile karasal ve denizel yeni rotalar belirleyen Çin; her ne kadar "tüm yollar Roma'ya çıkar" vecizesini "tüm yollar Çin'e çıkar" biçimine dönüştürme eğilimindeyse de "**bütün yollar Türkiye'den geçer**" vecizesine dönüşümü uzak bir hayal olmayabilir. Çin bu projeler ile Afro-Avrasya'da proaktif politikalar üreterek dünyanın yeni güç kutbu haline gelme uğraşı içerisinde. Ancak Soğuk Savaş yıllarından sonra tek kutuplu bir dünyada ABD'nin hâkim güç halinde olması çok kutupluluğa geçişi zorlu hale getirmektedir. Çin'i engellemek için hayat alanı mücadelesi, ticaret savaşları ve çevreleme (kuşatma) politikaları ile ABD Çin'i engelleme gayreti içerisinde. Çin ise bu strateji ve karşı politikalara karşı projelerini destekleyecek bir hinterland oluşturmak istemektedir. Özellikle Kuşak-Yol üzerindeki ülkeler ve önemli noktalar üzerinde yoğunlaşarak avantaj kazanma hedefindedir. Çin diğer ülkelere sempatik görünmek için yumuşak güç denilen unsurları kullanmaktadır. ABD'nin son yıllarda Ortadoğu ülkelerindeki sert güç yaklaşımına karşı yumuşak güç enstrümanları ile ülkeleri cezp etme yolunu kullanmaktadır. Kültür, dil, eğitim, medya, turizm, iletişim, sağlık yatırımları ve baskıcı olmayan politikalar ile ülkeleri etkilemeye çalışmaktadır.

Çalışmada jeopolitik kayışın Trans-Atlantik'ten Trans-Pasifik'e ve Asya'ya doğru olabileceği üzerinde durulmuştur. Bu doğrultuda yeni bir dünya düzeninin oluşabileceği ve bu dünya düzeninde Çin'in etkili olacağı belirtilmiştir. Dünya ticaret hacmindeki pay da Asya'nın bu üstünlüğü sağlayabilecek durumda olduğunu göstermektedir. Çalışma ile ilgili akademik çalışmalar ve raporlar araştırılarak konu hakkında ayrıntılı bilgiler edinilmiştir. Konu ile ilgili dünya çapında yapılan toplantı, konferans ve forumlar takip edilerek Çin ve ABD'nin hamleleri ortaya konulmuştur. Edinilen bulgular coğrafi bakış açısı doğrultusunda ele alınarak coğrafya potası içerisinde mekânsallık, karşılaştırma, neden-sonuç ilkeleri çerçevesinde değerlendirilmiştir.

4. Tarihi İpek Yolunun Rejenerasyonu

Kadim ticaret yolu olan İpekyolu'nun oluşumu ile ilgili farklı araştırmalar bulunmaktadır. Han Hanedanlığı hanı Wu-ti'nin M.Ö. 138 yılında, İpekyolu'nu ilk kullanacak elçi olarak Chang-Chien'i, Hsiung-nuların saldırısına uğrayan çok güvendikleri ticari ortakları Yüecilere göndermesi, İpekyolu üzerindeki siyasi ilişkilerin ve İpekyolu'nun kullanılmasının miladidir (Ögel, 1957: 248). Chang'ın amacı, kendilerini rahatsız eden, Çin Seddi'nin bile işe yaramadığı bozkır halkı Hsiung-nulara karşı, Yüecilere ittifak önermektir. Chang-Chien M.Ö. 138 yılında yola çıkmış ve Yüecilerin hükümdarıyla görüşmüştür (Xinru, 2010: 6). Yüeciler, Hsiung-nuların saldırısından sonra, Dunhuang ve Chi-lien arasındaki yurtlarını terk ederek, **batıya göç etmişler** ve Baktria'yı fethedip yerleşmişlerdir. Chang; Yüeci hükümdarına Çin tehlikesine karşı ittifak ve tedbirler önermiş, ancak hükümdar savaş ve intikam yerine, yeni yurtları Baktria'da barışçıl bir siyaseti tercih etmiştir (Golden, 2002: 41). Chang 12 yıl sonra M.Ö. 126 yılında Çin'e geri dönmüş ve hanı Wu-ti'ye tarım havzası, Tanrı dağları, Part, Baktria ve Fergana ile ilgili raporlar sunmuştur. Raporların ertesinde Çinli tüccarlar Orta Asya'ya ticaret kervanları yollamaya başlamışlardır (Frye, 2009: 138). Yüecilerin batıya Baktria'ya göçü sonrasında Çin kervanlarının ticareti, İpekyolu'nu ve daha batıya ticaret ağının genişleyeceğinin habercisi olarak kabul edilmelidir. Bununla birlikte İpekyolu tarihini M.Ö. 3000'li yıllara götüren araştırmalarda bulunmaktadır. Afganistan'ın Bedaşan vilayetinden Asya'nın batısına, Mısır ve Hindistan'a lacivert taşı, Soğdian'dan turkuaz taşı, Baktria'dan değerli süs eşyaları ihraç edilmekteymiş. İpek böceğinin keşfi ve ipek böceği kozasından elde edilen ipeğin kullanımı da Çin kayıtlarında M.Ö. 3. bin yılda yer alır. İpeğin kâşifi Çin imparatoru Huang-ti'nin eşi Lei-zu' olduğu ile ilgili görüşler vardır (Kuzmina, 2008: 4, Yılmaz, 2017: 673). Bir Özbek atasözüne göre “evrende iki büyük yol bulunmaktadır: gökyüzünde Samanyolu, yeryüzünde ipek yolu”dur (Üzümcü ve Akdeniz, 2014: 173). Avrupalıların Asya'ya ulaşmak için Ümit Burnu'nu keşfettiklerinde transatlantik, transpasifik, göç ve kolonyalizim hareketlerinin temel eksenleri de değişime uğramıştır. İpek yolu rotasının göreceli etkisinin azalmasıyla birlikte karasal kentler ve ticaret merkezleri ulaşımın periferisinde kalarak önemlerini kaybetmişlerdir. Yeni yıldızı parlayan kent ve ticaret merkezleri ise kıyılarda gelişim göstermiştir.

Çin'in Xian şehriden başlayıp Orta Asya, Anadolu ve Akdeniz üzerinden Avrupa'ya kadar uzanan bu kadim ticaret yolu tek bir rotadan oluşmamakta; tam aksine tüm Asya'yı birbirine bağlayan büyük bir ağ biçiminde örgütlenmiş bir yapı meydana getirmekteydi. Bu avantajı sebebiyle İpek Yolu özellikle 2. ve 16. Yüzyıllar arasında dünyanın en önemli güç ve ticaret merkezi haline gelmiştir. Oueh'e göre, o dönemde dünyanın iktisadi sıklet merkezi Asya olarak vurgulanmıştır. Ekonomik güç sonraki süreçte Atlantik'e doğru kayınca tarihi İpek Yolu'nun önemi azalmıştır (Sak, 2015). Jean-Paul Roux'un ifadesine göre, tarihi İpek Yolu, Orta Asya'nın servetiydi. Bu yolun işlevsiz bir hale gelmesi/getirilmesi ile bölgede felaket çanları çalmış ve bu yolla birlikte Orta Asya'nın kadim kültürü de yok olmuştur (Roux, 2006: 429; Özdaşlı, 2015: 585).

İpek yolunun etkin olduğu ihtişamlı günlerine özlem duyan Orta Asya, önceleri Rus işgali daha sonra ise Sovyetler baskısı altında kalarak uzun yıllar Rusların hammadde deposu, endüstriyel ve nükleer çöplüğü halini almıştır (Pınarer, 2017). SSCB'nin dağılmasıyla birlikte Orta Asya'da yeni bağımsız ülkeler kurulsa da uzun yıllar SSCB'nin uygulamış olduğu politikalarla bu coğrafya çevresinden izole edilmiş ve sadece dış dünyaya kendisi üzerinden bağlanma şansı vermiştir. Yani güneye olan bağları (Pakistan, Afganistan, İran) ve Kafkasya üzerinden olabilecek bağlantı noktaları kapalı tutulmuştur. SSCB'nin dağılması ile Orta Asya hinterlandına ulaşmak için Avrupa Birliği birtakım projeler geliştirmiştir. Orta Asya'da yer alan petrol ve doğalgazın Avrupa'ya ulaştırılabilmesi için ve Avrupa ülkelerinin pazar olarak gördüğü bu alanlara ulaşım için ticaret yollarına gerek duyulmuştur. İşte Avrupa Birliği, SSCB'nin dağılına kadar, Orta Asya ve Kafkaslarda çeşitli politikalar uygulayarak hem derinleşme ve genişleme süreci yaşamış, hem de SSCB'nin dağılması sonrası bağımsızlığını kazanan yeni cumhuriyetlerin kapitalist piyasa ekonomisi koşullarına uyumunu sağlamaya dönük teknik yardımlar sağlamıştır (İncili, Akdemir ve Kaya, 2019: 1290).

AB 1991 yılından itibaren bölgedeki yeraltı ve yerüstü kaynakları ve önemli tüketici nüfusun varlığı sebebiyle Avrupa ülkeleri ile Uzak Doğu ülkelerini bağlayacak TACIS programını devreye sokmuştur. Tarihi İpek Yolunun bu gayelerle yeniden inşasında Avrupa Birliği ekonomik, teknolojik ve politik alanları birbirine bağlayacak çok modlu (demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu ve boru hatları) ulaşım ağları projeleri Avrupa'nın geleceğidir. Tasarlanan yeni ulaşım ağları modelleri uzun yıllar atıl bırakılan Orta Asya ve Kafkasya'ya tekrar can suyu olabilecektir. TACIS programı ile AB, ikili ilişkilerin geliştirilmesini, bölgenin piyasa ekonomisine ve demokrasiye geçişini sağlamaya çalışarak bölge ülkelerinin dünya ekonomisine

entegrasyonunu hedeflemiştir (Ovalı, 2008: 152). Ancak Avrupa'ya bölgenin coğrafi uzaklığı ve altyapı yetersizliği TACIS Programı çerçevesinde TRACECA Projesini meydana getirmiştir. Bu proje ile ilk etapta 3 Kafkasya ülkesi (Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan), 5 Orta Asya ülkesi (Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Kazakistan ve Türkmenistan) ve daha sonra Türkiye, Romanya, Bulgaristan ve Moldova'da dâhil edilmiştir. TRACECA Projesi kapsamında eski demiryolu, karayolu ve limanların restorasyonu, yeni demiryolu, karayolu, liman ve köprülerin projelendirilerek inşası, ulaşım sektöründeki personellerin eğitimi, ülkeler arasında sınır geçişlerinin anlaşmalarla kolaylaştırılması gibi bir dizi yatırım projesi ve teknik yardım programlarından oluşmaktadır (Ovalı, 2008: 160-161).

Orta Asya'da aktif rol alan diğer bir aktör ise ABD olmuştur. ABD, Orta Asya'yı Güney Asya ile birleştirme gayretinde olmuştur. Obama yönetiminin daha çok benimsediği AfPak stratejisini ve Hindistan ile ABD arasında gelişen ilişkileri de bu çerçevede değerlendirmek mümkündür. Bu yaklaşımla yeni ipek yolu rotalarından birisi Hindistan, Afganistan ve Pakistan'ın da dâhil olduğu Orta Asya'yı Güney Asya ile birleştiren ve Hint Okyanusuna ulaştıran kuzey-güney hattıdır (Purtaş, 2011: 7).

21. yüzyılda Asya'nın yeni dünya düzeninde söz sahibi olacağı tahmin edilmektedir. Bu süreçte inşa edilen veya planlanan demiryolları, otoyollar, doğalgaz ve petrol boru hatlarıyla Asya ile Avrupa arasında karasal bir ulaştırma aksı yeniden belirmeye başlamıştır. Diğer bir ifadeyle tarihi İpek Yolu yeniden canlanmıştır. Bu gelişmeler sayesinde Avrasya'nın üç büyük devleti küresel ekonomiye tekrar entegre olma yoluna girmişlerdir. Deng Şaoping'in reformları, Sovyetler Birliği'nin dağılması ve Hindistan'ın ithal ikamesine dayalı ekonomiden vazgeçmesi, Avrasya'nın ekonomik ve jeopolitik haritasının değişimine sebep olmuştur. İran'ın üzerindeki yaptırımların kalkması ile birlikte küresel ekonomiye entegre olabilmeye yönelik politikalar, hiç şüphesiz bu dönüşümü daha da hızlandıracaktır. Avrasya'da artan ticaret hacimleri dünya ülkelerinin de dikkatini çekmektedir. Nitekim Yirmi yıl önce Çin ve Hindistan arasındaki yıllık ticaret hacmi sadece 300 milyon dolar iken günümüzde bu rakam 100 milyar doları geçmiş ve Çin, Hindistan'ın en büyük ticari ortağı konumuna yükselmiştir. Çin'in Rusya ile olan ticareti de benzer bir artış göstermiş ve 2005'te 20 milyar iken, 2013 yılında 90 milyar dolara çıkmıştır. Büyüyen ekonomik ilişkiler bu ülkeler arasında daha yakın bir siyasi ve stratejik ilişkinin gelişmesi için zemin teşkil etmiştir (Pınarer, 2017).

5. Çin'in Afro-Avrasya Açılımı: One Belt One Route (Kuşak-Yol)

Çin jeoekonomi girişimleri ile bir zamanlar "Orta Krallık" Congua (中国) kavramını yeniden ön plana çıkarmaktadır. Çin geleceğinin interkontinental ticaret ağının hâkimiyetinde olacağı anlayışı ile uluslararası siyasetini sürdürmektedir. Üretici Çin; kendini dünyanın diğer bölgelerinin merkezi, yakın coğrafi alan ve ülkeleri alt bölge ve uzak ülkeleri ise ard bölge gören bir Christaller'ci yaklaşım ile "**merkezi yer-merkezi ülke**" oluşturma peşindedir. Mark Leonard'a göre Çin, geçmişte bütün yolların Roma'ya çıktığı gibi kara ve deniz ulaşım sistemleri ile geniş bir ağ kurmak yoluna gitmiştir (Leonard, 2016: 4). Dolayısıyla bu tür bir yapı Çin'in merkezi olduğu jeopolitik ve ekonomik bir sistem ile sonuçlanma potansiyelini taşımaktadır (Erman, 2017: 413).

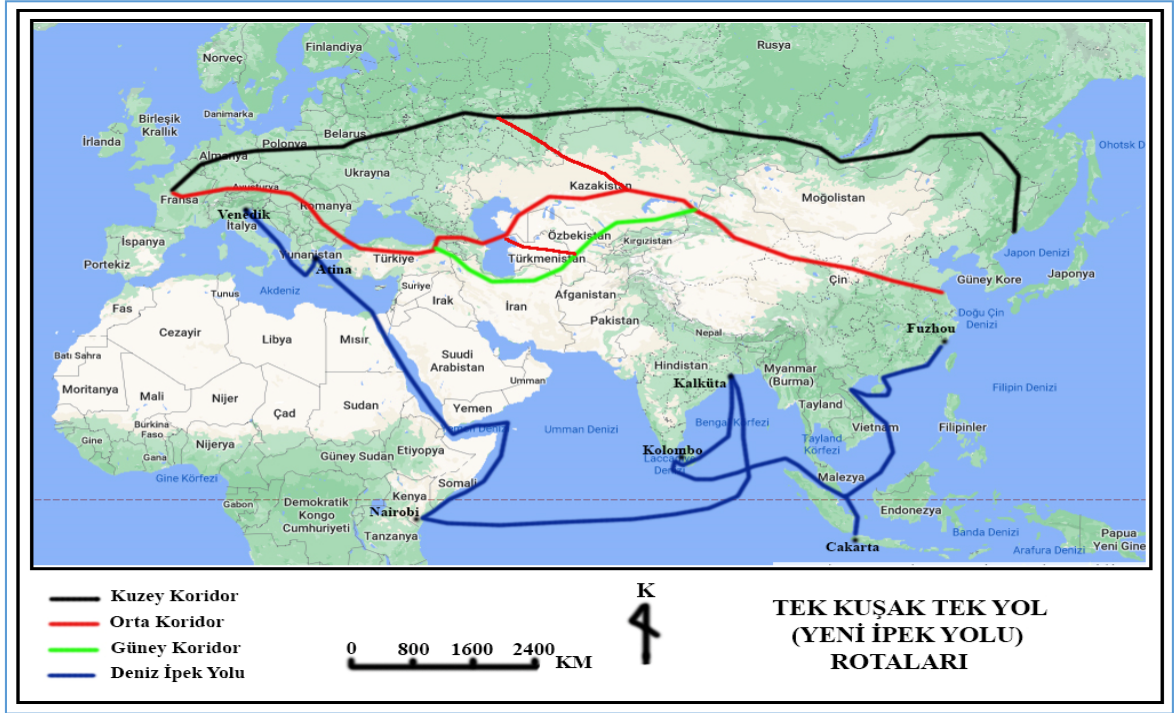
Çin; Halford Mackinder'in "Avrasya kara kütesine tek bir güç veya güçler koalisyonu egemen olmamalıdır; bu durumun gerçekleşmesi halinde kara gücü deniz gücünü her zaman mağlup edebilecektir" (Pınarer, 2017) söylemini test etmeye çalışmaktadır. İpek yolu pazarı denildiğinde Asya, Avrupa ve Afrika ülkelerinin bir arada tutulması gerekir. Bu derece geniş coğrafyada 5 milyar kişinin yaşadığı düşünüldüğünde pazarın büyüklüğü anlaşılabilir (Yereli, 2014). Çin bu sebeple bu pazarın merkezi olma yolunu seçmiş durumdadır. 1980'li yıllarla birlikte kalkınma bakış açısında değişikliğe giden ve "devlet kapitalizmi" modelini benimseyen Çin, son otuz yılda yüksek ekonomik büyüme oranları sayesinde refah devleti olma yolunda ciddi bir merhale kat etmiştir. Bunun yanında bu süreçte küresel ekonominin çekim merkezlerinden biri haline de gelmiştir.

2000'li yılların başından beri tedarik sürecinde söz sahibi olarak küresel piyasaları domine etmeye başlayan ve dünyanın en büyük imalatçısı konumuna gelen Çin, ekonomik büyümenin sınırlarına varılması ve yavaşlaması karşısında tedirgin bir tavır takınmaktadır. Çin'in hem en büyük ticari ortakları hem de rakipleri olan ABD, Avrupa Birliği (AB) ve Japonya'da etkisini gösteren 2008 küresel ekonomik krizi ürün taleplerinde düşüşe neden olmuştur. Talebin azalması nedeniyle ihracata odaklı olan Çin ekonomisi de yavaşlamaya başlamıştır. Yüksek ekonomik büyümeyi sürdürmek istediğinde olan Çin'in 2016 yılında gerçekleşen % 6,7'lik ekonomik büyüme ile son 27 yılın en düşük büyüme hızının görülmesi, Çin'i ekonomik açıdan farklı alternatifler geliştirmeye ve pazar arayışlarına yöneltmiştir. Bu durumda Çin, ekonomik büyümeyi sürdürebilmek için yeni

pazarlara ihtiyaç duymuştur. Bu bağlamda ABD ile AB arasında gerçekleşen Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı Anlaşması'nın (TTIP) hayata geçirilmesini ihracat oranlarının düşmesinde önemli bir etken olarak gören Çin, Modern İpek Yolu projesine daha da önem vermektedir (Karagöl, 2017: 3).

Çin Afro-Avrasya'da etkin olabilmek için 2013 yılında ilk defa "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" ve "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" projelerini kapsayan Kuşak-Yol'u uygulamaya koymuştur. Çin'in bu projesi Mackinder ve Mahan'ın jeopolitik teorilerini de hatırlatmaktadır. Mackinder'in "Avrasya'ya hâkim olan dünyaya hâkim olur" ve Mahan'ın "Denizlere hâkim olan dünyaya hâkim olur" söylemlerine paralel olarak Avrasya'yı etkin kılacak kara ve denizlere yönelim söz konusu olmuştur (Balç, 2016).

İpekyolu Ekonomik Kuşağı ile Çin ve Avrasya'nın stratejik merkezi üzerinden Doğu ve Batı Avrupa'nın; Bhutan, Hindistan ve Bangladeş üzerinden Bengal Körfezi; Pakistan üzerinden Umman ve Aden körfezlerine hâkim Arap Denizi; Orta Asya devletleri, İran ve Türkiye üzerinden Akdeniz; Deniz İpek Yolu'yla ise Okyanusya ve Afrika ile irtibat kurulması planlanmıştır (Viehe, Gunasekaran ve Downing, 2015: 2). Planlanan bu ticari ve ekonomik altyapının oluşturulmasıyla Tek Kuşak-Tek Yolun, Dünyanın Batı yarıküresi hariç geri kalan bölümünü demir, kara ve deniz yolları ile birbirine bağlayan küresel bir jeoekonomik sistem haline dönüşmesi tasarlanmaktadır (Erman, 2017). Böylece Çin, kuşak-yol stratejik hamlesi ile kendisini dünyada jeopolitik ve jeoekonomik aktör olarak yeniden konumlandırmaya çalışmaktadır (Zhao, 2015: 3).



Harita 1. Kuşak-Yol Rotaları

Kuşak-Yol projesi geçeceği 65 ülkeyi demiryolu, karayolu, limanlar ve havaalanlarıyla birbirine bağlayacak büyük ve kapsamlı bir projedir. Bu proje dünya nüfusunun yaklaşık 5 milyarını kapsayan ve küresel ticaretin üçte birini (yaklaşık 21 trilyon dolar) oluşturan bir coğrafyayı kapsamaktadır (Karagöl, 2017: 2).

İpek Yolu Ekonomik Kuşağında 3 ana karasal yol söz konusudur. Bu karasal yollar Asya ile Avrupa'yı doğu-batı doğrultusunda bağlamaktadır. Bu ulaşım koridorları çoğunlukla hızlı demiryolu altyapısıyla desteklenerek aynı zamanda ekonomik ve çevreci taşımacılık imkânı sağlamaktadır. Kuzey Koridor; Çin ve Rusya üzerinden Avrupa'ya önemli bir demiryolu bağlantısıyla sağlanmaktadır. Kuzey-Doğu-Batı Koridoru olarak da adlandırılan bu rota, büyük kısmı Rusya'da uzanan Trans-Sibirya Demiryolu hattı ile kıtalar arası köprü görevi üstlenmektedir. Bu hatta desteklemek için, Çin'in batı bölgesinden Kazakistan ve Kuzey Koridoruna bağlanan ikinci demiryolu hattı (Chongqing-Xinjiang-Avrupa) ile bölgedeki demiryolu taşımacılığı canlılık kazanmaktadır. Bu koridorun en büyük avantajını Trans-Sibirya hattının uzun yıllardan beri faal olması meydana getirmektedir. Koridorun dezavantajları arasında ise soğuk hava koşulları ve demiryollarının yüksek

bakım maliyetleri gibi coğrafi zorluklar oluşturmaktadır. Özellikle kış dönemlerinde yaşanan zorluklar Kuzey Koridora alternatifler aramayı zorunlu kılmaktadır (Harita 1) (Kulaklıkaya, 2013: 5).

Tek Kuşak-Tek Yolda Orta Koridor olarak bilinen güzergâh yine Çin'den başlayarak Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan, Türkiye ve Avrupa'ya uzanmaktadır. Bu rota alternatif olarak Türkmenistan'a da bağlanmaktadır. Bu durumda Türkmenistan-Azerbaycan geçişi feribotlarla mümkün olmaktadır. Bu nedenle Bakü'de Aktau, Türkmenistan'da ise Türkmenbaşı limanları stratejik noktalar halindedir. Orta Koridor Türkiye ve Türk Dünyası için ekonomik, kültürel ve siyasal yeni avantajlar aralamaktadır. Güney Koridoru ise Çin'den başlayarak Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. Bu güzergâhta da demiryolu ulaşımı planlansa da önemli altyapı sorunlarının varlığından dolayı Kuzey ve Orta koridora göre geri planda durmaktadır. İpek Yolu Ekonomik Kuşağında kuzey-güney doğrultulu önem arz eden tali bir yol ise Kaşgar-Gvadar yolu denilen Çin'i Afganistan ve Pakistan üzerinden Hint Okyanusuna ulaştıracak güzergâhtır. Bu güzergâh enerji odaklı Çin'in Hürmüz Boğazına ulaşmayı planladığı stratejik bir yoldur (Harita 1).

Deniz İpek Yolu projesi ile Çin; Güney-Doğu Asya, Hint Okyanusu çevresi, Umman Denizi, Kızıldeniz ve Doğu Akdeniz'de liman faaliyetlerini geliştirmeyi planlamaktadır. Bu yol ile Çin tarafından öngörüldüğü üzere büyük ölçüde Güney Asya ve Doğu Afrika arasında; Doğu Asya ile Avrupa arasında ve Batı Pasifik, Hint Okyanusu ile Akdeniz arasında deniz trafiğini artıracaktır (Putten ve Meijnders, 2015: 25; Özdaşlı, 2015: 586). Deniz İpek Yolu ile Çin, Afrika ve Ortadoğu'ya ulaşmak fikrindedir. Şu da bir gerçek ki Çin bugün ticaretinin %90'ını hala deniz yolu ile gerçekleştirmektedir.

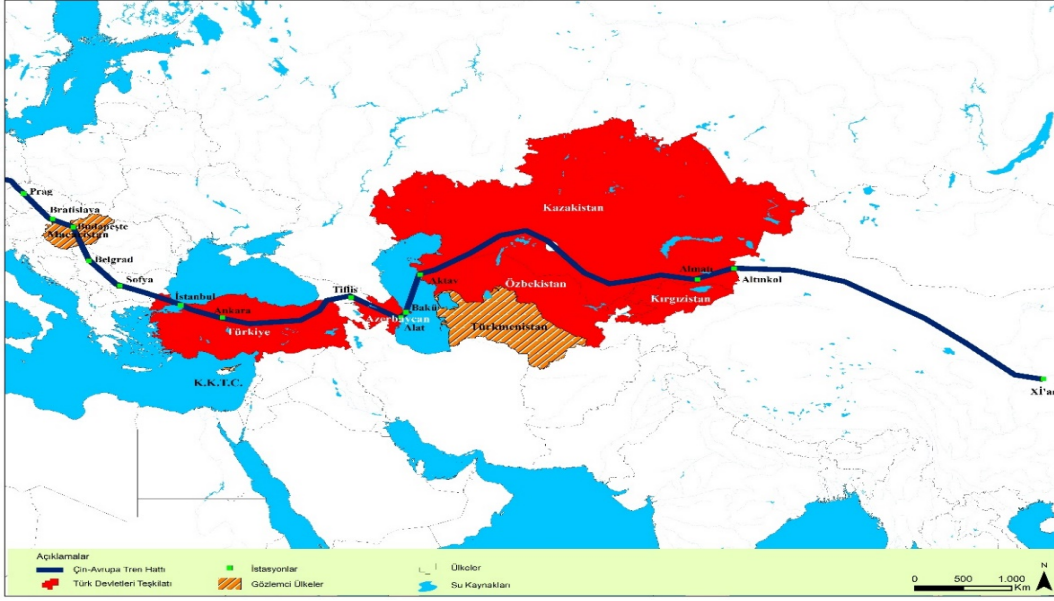
Tek Kuşak Tek Yol projesinin hedefleri şu şekilde sıralanabilir:

- Proje ile küresel ticaret yolları çeşitlendirilerek ulaşım sürelerinde ve maliyette bir düşüş hedeflenmektedir. Örneğin 2012 yılında faaliyete geçen, uzunluğu 11.179 km olan Chongqing-Xinjiang-Avrupa demiryolu hattı Çin'den Avrupa'ya denizyolu ile 38 gün süren konteynır taşımacılığı süresini demiryolu kullanarak 16 güne indirmiştir (Kulaklıkaya, 2013: 4).
- Proje dâhilindeki ülkelere yönelik yatırım programları ile altyapı, sağlık, eğitim ve kültürel alanlarda gelişmeler söz konusu olacaktır.
- Yolun geçtiği coğrafyalarda refah artışı, yeni istihdam alanları açacak ve yeni pazarlar meydana getirecektir. Böylece güzergâh üzerinde bulunan ülkelerin ticaret hacimlerindeki artış yeni bölgesel güçlerin doğuşunu getirecektir.
- Proje Orta Asya, Ortadoğu ve Afrika ülkeleri için bir fırsat penceresi aralayacaktır. Uzun yıllar sömürü odaklı varlıklarını sürdüren bu coğrafyalar da küresel sermaye akışına dâhil olabileceklerdir.
- Yeni İpek Yolu rotasında lojistik merkezlerin kurulması, Avrasya jeopolitiğinde bölgesel dinamikler için itici bir güç olacaktır. Modern İpek Yolu hamlesi güzergâh ve çevresinde sürdürülebilir büyüme için başarının anahtarı olarak değerlendirilmelidir. Bu yeni yol stratejisi, bölgede ticari kanallar açarak yeni ticari ve ekonomik merkezlerin oluşmasına imkân tanıyacaktır (Kulaklıkaya, 2013: 5).
- Çinli yetkililere göre Çin'in bu projeye politik ve ekonomik açıdan ihtiyacı bulunmaktadır. Daha önce vurgulandığı üzere Çin'de giderek yavaşlayan ekonomik büyüme alarm sinyalleri verirken, iç tüketime dayanan bir ekonomik transformasyon yanında; bu proje yeni hinterlandlar sağlayarak büyüme için yeni bir itici güç yaratabilecektir. Politik açıdan da kuşak-yol Çin'e birtakım katkılar sağlayacaktır. Çin'in doğusundaki sahil kesimi ile iç ve batı bölgeler arasında görülen gelişmişlik farkı ve gelir uçurumları Çin'in iç istikrarını tehdit eder hale gelmiştir. Proje vasıtasıyla ekonomik dengesizliklerin giderilmesi sürdürülebilir ve bölgesel gelişmeler için gerekli görülmektedir (Sağlam, 2017).
- Çin karasal yolları kullanarak deniz ulaştırma hatlarına olan aşırı bağımlılığını ve riskleri dengeleme gayreti içerisinde. Yani istikrarsız deniz yollarına alternatif iç ulaşım yollarına yönelmeyi tercih etmektedir (Szcudlik ve Tatar, 2013).
- Özetle Çin'in ortaya koyduğu bu proje şu başlıklar etrafında şekillenmiştir. a) Politika Bağlantısı, kuşak-yol üzerindeki ülkelerin bölgesel işbirliği tedbirleri; b) Tesis Bağlantısı, güzergâh üzerindeki ülkelere altyapı planlamaları ve standartları sağlanarak ana ulaşım yollarının inşası; c) Ticaret Bağlantısı, kuşa üzerindeki ülkelerin yatırımlarını ve ticareti kolaylaştırıcı tedbirleri; d) Sermaye Bağlantısı, finansal işbirliği; e) Sosyal ve Kültürel Bağlantı; akademik, kültürel, bilimsel, turizm, teknoloji ve basın alanlarında işbirliklerini hedeflemektedir (Özdaşlı, 2015: 586).

6. Türkiye'nin Konumu

Chang Chien'in gerçekleştirdiği Orta Asya seyahati (M.Ö. 138) ile başlatılan İpekyolu; Çin'in batısından başlayıp, güney ve güneybatı Asya'ya, Kuzey Afrika'ya ve Avrupa'ya uzanan yaklaşık 8000 kilometre uzunluğunda bir ticaret ağı oluşturmuştur. Bu yol coğrafi keşifler dönemine kadar Dünyanın temel ticaret ağıydı. Kültürün ve iletişimin taşıyıcısıydı. İpekyolu ve buna eklenen baharat yolu sayesinde "Avrasya ve Avrasyacılık olarak gelişen yaklaşım" günümüzde bile Dünyanın zihninde önemli bir yer edinmiştir. Türkiye toprakları çağlar boyunca hep karasal Avrasya'nın daima temel zemini olmuştur. "Türkiye Avrasya'nın hem akli hem de kalbidir". Tarihi araştırmalarda bu tip ifadelerle rastlanmasa da, Yüceğilerin batıya, Baktria'ya göçü ile başlayan süreç, kavimler göçünü tetikleyen ve kartopu etkisi ile büyüyen bir mekanizma olabilir. Kavimler göçünü takip eden dönemde, Hun hakanı Attila'nın batıya seferleri ile Hun, Bulgar ve Alan göçleri, Türk kavimlerinin göçü, Beyliklerin göçü, Selçuklu ve Osmanlı devletlerinin hâkimiyetine ve nihayetinde sanayi devrimine kadar olan dönemde, Doğu halkları Karadeniz ve çevresine doğudan-batıya göç etmişlerdir. Ticareti ve İpekyolu'nu canlı tutan süreç ise "**İnsan ile birlikte kültürü de göç eder**" ilkesidir. Türk kültüründe var olan geleneksel tüketim mallarının temin yerinden (daha doğudan) karşılanması mantığı ile doğu-batı yönlü ipek ve baharat yolları hep canlı ticaret ağı olarak, sanayi ve teknoloji çağına kadar süregelmiştir. Bunun bir delili olarak günümüzde dahi Avrupa'yı hâlâ ağırlıklı olarak Türk, Çin ve Hint mutfağı doyurmaktadır. Türkiye'yi kuşak-yol projesi içinde avantajlı konuma getiren esas etken kavimler göçüne kadar giden genetik bağlılığın günümüzde de hissedilmesidir. Çin'e karşı avantajlı konumu destekleyecek unsurların bir tablosu kolaylıkla oluşturulabilir:

- 1) **Avrasya Demiryolu Kuşağı:** Türkiye'nin, Asya ile Avrupa arasında, "Avrasya demiryolu hattı" için eşsiz konumu, Türkiye'nin projedeki lider ülke pozisyonunu desteklemektedir. Türk ülkeleri, Kafkas ülkeleri, Balkan ülkeleri ve Macaristan, Türkiye'nin orta koridor üzerindeki ticaret için "menzil, transfer, geçit, durak ve istasyon" biçiminde özetlenecek jeopolitik üstünlüğünü destekleyecek hatta katalizör olarak hızlandıracak siyaseti benimseyecek ülkelerdir. Böylece her türlü taşımacılık Türkiye'nin lider konumuna katkı yapacaktır.
- Buna karşılık kuzey hattı olarak öngörülen ve Rusya'ya avantaj sağlayacak Çin-Rusya- Beyaz Rus hattı (Lanzhou, Urumçi, Astana, Yekaterinburg, Moskova, Brest/Minsk) iklim koşulları nedeni ile ancak "soğuk kuşak demiryolu hattı" olabilir.
- 2) **Atayurt Yaklaşımı:** Türkiye; daima Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile siyasi ve kültürel bağlarını ön planda tutmuş, hatta eğitim yolu ile yeni nesillerin zihninde dahi "Ata Yurda" karşı siyasi-kültürel konumu daima güncel tutmuştur. Esas önemli olan konumun Türk devletleri tarafından da kabul görmüş olmasıdır. Türkiye için kuşak-yol projesinde lider ülke olmasını sağlayacak temel motivasyon olarak öngörülmelidir.
- 3) **Türk Devletleri Teşkilatı:** Birinci maddeyi destekleyecek temel siyasi birlik olan Türk Devletleri Teşkilatı (eski adıyla Türk Dili Konuşan Ülkeler İşbirliği Konseyi - Türk Konseyi), 2009 yılında Türk Devletleri arasında kapsamlı işbirliğini temin etmek üzere uluslararası bir üst yapı olarak Türkiye'nin öncülüğünde hayata geçirilmiştir. Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (Defacto üye, ama küresel hukuki statüsünden dolayı gözlemci görünüyor), Türkiye'nin yanına Macaristan dahi eklenmiştir. Türk Devletleri Teşkilatının haritasına (Harita 2) bakan birisi Çin'in kuşak-yol projesi olmasa da böyle bir ticaret ağının olması gerektiğini gözlemleyebilir.



Harita 2. Türk Devletleri Teşkilatı Ülkeleri ve Avrupa-Çin Tren Yolu Güzergâhı (2023)

- 4) **Mavi Vatan:** Türkiye 3 tarafı denizlerle çevrili aynı zamanda bir deniz ülkesi olmasının yanında, yaklaşık 8.400 km sahil uzunluğu ile bir kıyı devleti özelliği taşımaktadır. Çevresindeki deniz havzaları Türkiye'ye dünyanın her tarafına ulaşabilecek, erişebilecek ekonomik ulaştırma imkânı sunmaktadır. Güneydoğu Asya üzerinden demiryolları ile taşınacak ticaret malını, kıyılarına kolaylıkla aktarabilecek bir ulaştırma altyapısına sahiptir. İskenderun, Mersin, Antalya, İzmir limanları Çin'den gelecek her türlü yükü kolaylıkla Kuzey Afrika'ya ve yine İzmir, Bandırma, İstanbul Limanları kolaylıkla Güney Avrupa'ya transfer yapabilecek durumdadır. Avrupa'ya belki alternatif rota olarak limanlar kullanılabilir. Ama Afrika'ya Hint Okyanusu ve Süveyş Kanalı yolu üzerinden gelecek Hint-Pasifik deniz yolu rotasına göre, daha hızlı ticaret hattı olduğu tartışılmaz. Kaldı ki Türkiye'nin Akdeniz'de Sivil ve Askeri denizcilikte söz sahibi olması, 27 Kasım 2019 tarihinde imzalan "Libya-Türkiye Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması Anlaşması" ile Doğu Akdeniz'in hâkimi olması, Kuzey Afrika Ülkeleri ile olan tarihi-kültürel ve siyasi bağlar, **Kuşak-yol + Kuzey Afrika Ticaret Yolunu** mümkün kılabılır.
- 5) **Kültürel Bağlı Balkanlar:** Kuşak-Yol projesinin önemli bir ayağı da pazarlama ayağının parçası olabilecek Balkanlar'da Türkiye'nin kuşak-yoldaki avantajıdır. Çünkü Türkiye'den Osmanlı bakiyesi olarak görülen ülkeler olması, kültürel sempati oluşturmaktadır. Yunanistan'da, Makedonya'da, Bosna-Hersek'te, Kosova'da ve diğer Balkan ülkelerinde bulunan Türk ve/veya Müslüman nüfus Türkiye'nin kuşak-yol projesindeki konumunu güçlendirmektedir. Hatta şu anda var olan Sofya, Belgrad, Budapeşte, Bratislava, Prag hattı dahi sanki Türkiye için çizilmiş bir hat gibidir.
- 6) **Rusya'yı Dengeleyen Ülke:** Rusya; kuşak-yol projesinde ve Avrupa'ya enerji nakli projesinde Türkiye'nin rakibidir. Bununla birlikte Türkiye'nin enerji tedarikçisi ve destekçisidir. Türkiye; Balkanlar ve Kafkaslarda, Rusya ile işbirliği yapabilecek, hem de Rusya'ya karşı jeopolitik konumu güçlü olan tek ülkedir. Güçsüz bir Türkiye, Orta Asya'da Balkanlar ve Kafkaslarda Rusya'yı tekrar siyaseten rakipsiz yapacaktır. Ek olarak Rusya'nın Avrupa'ya gaz akışını sınırlandırma tehditleri, Ukrayna savaşı ile ortaya çıkan işgalci siyaseti, Türkiye'nin kuşak-yol için AB ve ABD tarafından hatta Çin tarafından desteklenmesi gerekliliğini göstermektedir.
- 7) **Merkez Ülke Türkiye:** Türkiye'nin son 20 yılda gösterdiği teknolojik gelişme ve Dünya'da bölgesel hatta küresel bir aktör olarak kabul edilir düzeye gelmesi, makalenin tezi olan "Kuşak-yol projesi Türkiye'yi Dünya lideri yapabilir" yaklaşımını olası hale getiren sürecin adıdır. Huntington'un, Günümüzde Dünyada mücadelenin esas kaynağı ideoloji ve ekonomi değil, kültür olacağı tezi, Medeniyetler Çatışması'nda (1996), Kendi medeniyeti olan ama yöneticilerin başka bir medeniyetin parçası olmayı arzuladığı "kararsız ülke" sınıfına belki haklı olarak o günlerin Türkiye'sini dâhil etmişti. Bugün 2023'te Cumhuriyet'in 100. yılında ait olduğu medeniyetin merkezi olan "**Merkez Ülke Türkiye**" var. Türkiye artık İslam

Medeniyetinin merkezidir. Türk Dünyasının merkezidir. Balkanların merkezidir. Kafkasya'nın merkezidir. Doğu Akdeniz'in merkezidir. Kuşak-yol projesi Türkiye'yi **Avrasya'nın Merkez Ülkesi** yapabilir.

7. Hegemonik Başkaldırı

Dünya ekonomi merkezli hegemonik bir çatışmaya doğru evrilmektedir. Robert Gilpin, "Hegemonik Savaş Teorisi" adlı çalışmasında çatışmaların merkezinde ekonomik etkenlerin olduğunu ifade eder. Bu teoriye göre alt kategorideki bir devletin gücü hızlı bir şekilde artış gösterirse bu yükselen devlet sistemdeki hegemonik devletle çatışır (Gilpin, 1981). Burada söz konusu olan devletler ise yükselen güç pozisyonunda Çin, var olan hegemonik güç ise ABD görülmektedir. Çatışmanın zamanı konusunda ise Graham Allisson'un "Thucydides Tuzağı" adlı eserinde belirttiği üzere yükselen güç ile yerleşik güç arasındaki savaş güç ilişkileri dengeye geldiği zaman muhtemel olacaktır (Allisson, 2017). Bununla birlikte kuşak-yol projesinin tam işlerlik kazanması durumunda, Hegemonik ABD'nin ya da Çin'in rakibinin Türkiye olacağı öngörülmektedir (hegemon terimi, Türk kültürü ve Türk Siyaseti ile örtüşen bir kavram olmamak ile birlikte, kullanım amacı Türkiye'nin lider ülke olması vurgusu açısından kullanılmıştır. Neo-gramscian yaklaşım ile Türkiye'nin hegemonyası yalnızca tahakküm ve güçten ziyade, rıza ve gönüllük esasına göre devletleri etkisi altına alacağı biçimindeki yorum, Osmanlı ve Türk Devlet geleneğine daha uygundur).

Dünya, Soğuk Savaş, petrol krizleri ve ekonomik bunalımlardan sonra SSCB'nin dağılmasıyla birlikte ABD'nin tek kutuplu dünya hâkimiyetine sahne olmuştur. ABD dünya ülkeleri üzerinde güçlü bir hegemonya kurmuştur. Ancak son yıllarda bölgesel çatışmaların artış göstermesi ve ekonomik yaptırım kararları sonucu ABD'ye karşı bir tutum sergilenmektedir. Özellikle Çin, Rusya, Brezilya ve Türkiye gibi yeni aktörler ABD ile müttefiklerinin domino ettiği sisteme yeni eleştiriler getirmiştir.

Çin, 1978 yılında başlayan "reform ve dışa açılım" döneminden günümüze kadar ciddi bir ekonomik büyüme ivmesi yakalamıştır. Bugün dünyanın ABD'den sonra ikinci ekonomik gücü olarak gösterilen Çin, yapılan tahminlere göre 2030'lu yıllarda Dünya ekonomik sıralamasında 1 numaraya yükselecektir. Çin'in bu ekonomik büyümesi aynı zamanda küresel ölçekte yeni bir politik dinamizm de yaratmıştır. Yüksek ihracata dayalı büyüme modelini benimseyen Çin, birçok ülke ile ticari ilişkiler sebebiyle yakınlaşmış ve politik dinamizmin etkisi artmıştır. Çin'in küresel kapitalizme yönelmesiyle birlikte oluşan politik dinamizm, liberal ekonomik düzeni de yeniden dizayn etmiştir (Korkmaz, 2019). Dolayısıyla Çin'in bu ekonomik başarısı ve yönelimi ABD tarafından bir güvenlik tehdidi olarak algılanmaktadır. Öyle ki 11 Eylül saldırılarından sonra ABD, Çin'in "hayat alanı" olarak gördüğü bölgelere yönelmiştir. Bu sebeple üstü kapalı da olsa ABD, Çin'i çevreleme/kuşatma stratejilerini kullanmaktadır. Tabii ki Çin'de kendi stratejileri ile bu ablukayı aşmaya çalışmaktadır.

ABD, hegemonyasını devam ettirebilmek için Çin'i kuşatmaya başladığı açıkça görülebilmektedir. 2017 yılı ABD Ulusal Güvenlik Strateji Belgesi'nde de bu kuşatmaya yönelik ciddi bulgular vardır. Bu belgeye göre Çin ve Rusya, ABD'ye meydan okuyan "revizyonist güçler" olarak görülmektedir. Belgede, Çin ve Rusya'nın Amerikan değerlerine zıt yeni bir dünya inşa etmeye çalıştığı belirtilerek Çin'in ABD'yi Hint-Pasifik bölgesinden çıkarmaya çalıştığı ifade edilmektedir. ABD'nin bölge üzerinde yeni planları da söz konusudur. ABD, bölgede uzun yıllardır görev yapan Pasifik Komutanlığının (PACOM) adını Hint-Pasifik Komutanlığı olarak değiştirmesi bölgesel hegemonyasını genişletme isteğini göstermektedir. Ancak ABD'nin bu yerleşimi Çin'i harekete geçirerek, 2018 yılında Rusya'nın da katılımıyla, 300 bin askerin yer aldığı "Vostok 2018" isimli askeri tatbikatta gerçekleştirilmiştir (Korkmaz, 2019). Bu harekât Çin'in ABD'ye karşı bir gövde gösterisi şeklinde algılanabilir.

Çin ABD hegemonyasına üç etkili girişimle karşı koymuştur. Bunlar Kuşak-Yol Projesi, Şanghay İşbirliği Örgütü ve BRICS (Brazil, Russia, India, China and South Africa) oluşumudur. Çin, Tek Kuşak Tek Yol ile dünyanın önemli bir kısmını birleştirecek demiryolu ve denizyolu ağı kurarak dünya ile bütünleşmeyi hedeflemektedir. Aynı zamanda oluşturduğu ulaşım ağı sayesinde kendi hayat alanını ABD'nin nüfuzundan koruyacaktır. Kuşak ülkeleriyle kurulacak bağlantı sayesinde Obama'nın Çin'i "çevreleme" ve "yalnızlaştırma" politikasına karşı bir hinterland elde edilecektir. Çin bu hareketiyle Obama'nın "Asya Eksenli" stratejisine alternatif yeni bir proje olarak değerlendirilebilir. Çin'in ortaya attığı Yeni İpek Yolu Projesi ile birçok açıdan örtüşen bu plan iki süper güç olan ABD ve Çin arasında yeni ve şu an üstü kapalı bir çatışmanın nedeni haline gelmiştir (Özdaşlı, 2015: 590). Karşılıklı hamlelerle ortaya atılan Yeni İpek Yolu projelerinin

aslında hem Çin hem de ABD'nin işine yaradığını söyleyen Joseph Nye'nin "kooperatif rekabet" olarak adlandırdığı bu sisteme göre iki ülke arasındaki rekabetin ikisinin de işine yaradığıdır (Karaoğlu; 2018).

Çin'in ABD hegemonyasına karşı attığı diğer bir adım Şanghay İşbirliği Örgütü'nün oluşturulmasıdır. 1996 yılında 5 ülkenin (Çin, Rusya, Kazakistan, Tacikistan, Kırgızistan) "Sınır Bölgelerinde Askeri Güvenin Derinleştirilmesi Anlaşmasının" imzalanmasıyla kurulmuştur. 2001 yılında ise birliğe Özbekistan'ın dâhil edilmesiyle üye sayısı 6'ya ulaşmıştır. ŞİÖ ile Orta Asya'da ABD'ye karşı bir birlik oluşturulmuştur. Nitekim 2005 yılında ABD'ye çağrıda bulunularak Orta Asya'daki askeri varlığına son vermesi istenmiştir. Ayrıca 2007 yılında ise Ural Dağları'nda "Barış Misyonu 2007" adında ortak askeri bir tatbikat gerçekleştirilmiştir. Bu oluşumun çıkış noktası, üye olan ülkelerin özellikle sınır bölgelerinde askeri güveni ve istikrarı sağlamak gibi görünse de, asıl amaç ABD ve Batı ülkelerine karşı alternatif ve etkili bir blok oluşturmaktır.

ABD hegemonyasına karşı oluşturulan diğer bir oluşum ise BRICS'dir. BRICS (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin, Güney Afrika Cumhuriyeti) 2011 yılında ticari, siyasi ve kültürel işbirliğinin geliştirilmesi amacıyla kurulmuştur. Goldman Sachs'ın raporlarına göre 2050 yılında dünyanın en büyük ekonomileri arasında ilk sıralarda yer alacak olan BRICS ülkeleri ABD hegemonyasına karşı yeni çok kutuplu dünya düzeninde alternatiflerin oluşmasına katkı sağlamaktadır (İstikbal, 2019). BRICS oluşumu ekonomi, finans, ticaret, tarım, eğitim, sağlık ve güvenlik gibi konularda üye ülkeler arasında işbirliği sağlayan bir yapıdır. Ancak BRICS'te daha çok ekonomi üzerinde yoğunlaşıldığı görülmektedir. Dünya ekonomisinin yaklaşık %23'ünü oluşturan BRICS ülkelerinin IMF'deki oy verme oranları %14,18'e eşittir (İstikbal, 2019). ABD ve Avrupa ülkelerinin finansal olarak etkili olduğu Dünya Bankası ve IMF'ye karşı olarak kalkınmakta olan ülkeler için fonlar sağlayacak Yeni Kalkınma Bankası ve Çin öncülüğünde kurulan Asya Altyapı Yatırım Bankası hegemonik çatışmanın yansımalarıdır.

Özetle hegemonik savaş ve ticaret savaşları ABD ile Çin arasında şiddetli bir şekilde devam etmektedir. Savaşın galibi kim olabilir bilinmez ama Rusya'yı da Ukrayna savaşında yıprandığını dâhil ederek, "hegemonik yıpranma" şu an lider ülkelerin gücünü kırabilir. Bununla birlikte rekabetin dışında kalacak Türkiye'nin Avrasya'nın hegemon gücü olması beklenmektedir.

8. Tarihin Sonundan Çok Kutuplu Dünyaya

1992 yılında Fukuyama "Tarihin Sonu ve Son İnsan" kitabında liberalizmin zaferini duyurmuştur. Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle birlikte liberalizme karşı olan son ideolojinin de ortadan kalktığını ifade eder. Böylece liberal demokrasinin insanlığın aradığı en ideal sistem olduğunu savunarak insanoğlunun ideolojik evriminin son noktasına geldiğini ifade eder. En ideal sistem bulunduğu göre ideolojik tarihin de sonuna gelinmiştir (Fukuyama, 2016). Bu nedenle bütün alternatif değer sistemleri ve medeniyet yapıları, tarihin bu son döneminde ortaya çıkan batı demokrasinin ve medeniyetinin değer yargılarına teslim olunduğu ifade edilir. Fukuyama tarihin bu son devresinde bütün alternatif değer sistemleri ve medeniyet yapılarının Batı medeniyetinin üstün değerleri karşısında boyun eğmek zorunda kalacağını belirtmektedir.

Günümüz dünyasında jeopolitik görünüm tek boyutlu bir pencere camı yerine, çok boyutlu bir prizma görünümüne doğru evrilmektedir (Cohen, 1991: 558; Baysoy, 2016: 97). Soğuk Savaş'ın sona ermesinin vermiş olduğu heyecan Fukuyama gibi liberal düşünürleri heyecanlandırmıştır. Ancak dünyada tek bir sistemin mümkün olamayacağı da sonraki yıllarda görülmüştür. Huntington gibi teorisyenler "Yeni Dünyada en önemli ve tehlikeli çatışmaların ideolojik ya da ekonomik değil, fakat farklı kültür yapılarına ait olan insanlar arasında meydana geleceğini" öne sürmektedirler. Huntington bu anlamda Yeni Dünya Düzeninin ABD'nin tek kutuplu konumuna değil aksine çok kutuplu ve çok medeniyet barındıran bir yapıya pencere açtığını düşünmektedir (Huntington, 1996: 28-29; Balcı, 2016: 114). John Mearsheimer ise Büyük Yanılsama (The Great Delusion) adlı eserinde liberal hegemonik düzenin bir yanılsama olduğunu ve güç mücadelesinin belirsizliklerle dolu olduğunu ifade eder (Mearsheimer, 2018).

Özellikle hızlı ekonomik büyümenin vermiş olduğu güç Çin'i küresel kapitalizme yönelterek liberal ekonomik düzene soğuk düş etkisi yaptırmıştır. Böylece liberal demokrasinin modernleşme için vazgeçilmez bir sistem olmadığı ifade edilir. ABD, Çin'i "yükselen bir güç" olarak görmekte iken; Çin, kendisini iki bin yıl boyunca bölgede "baskın" olan ve "geçici olarak yerinden edilmiş" bir güç olarak görmektedir. Her ne kadar Deng Şiaoping'den bu yana derin hegemonik dürtülere karşı direnmek için özel bir çaba sarf etseler de Çinli yöneticiler "barışçıl yükseliş" diye adlandırılan bir konsept ile Çin'in geçmişte oynadığı ticari ve kültürel rolü restore eden bir yaklaşım içerisinde hareket etmektedirler (Korkmaz, 2019). Yani Fukuyama'nın teorisinin de

çürütüldüğü söylenebilir. Kaldı ki Çin ekonomisinin de 2010-2020 dönemine göre soğuduğu ifade edilebilir. **Çok kutuplu Dünyanın kutuplarından birisi; Türk-İslam Dünyası, Balkan-Ortadoğu, Akdeniz-Karadeniz-Hazar ve Sahra altı ve Kuzey Afrika-Basra Körfezi-Pakistan pencerelerinden bakıldığında tartışmasız Türkiye olacaktır.**

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra yaklaşık 100 yıllık zaman sürecinde dünya çok farklı süreçlerden geçmiştir. Bu süreçte Milletler Cemiyeti'nden Birleşmiş Milletler'e, Yeni Dünya Düzeninden Dünya Düzensizliğine oradan da bölgesel ittifaklara uzanan bir süreç yaşanmıştır. Bu gelişmelerden sonra günümüzde belirmeye başlayan yeni küresel sistemin kodları ise “esnek/gevşek çok kutuplu sistem” olarak görmek mümkündür. Bu çok kutuplu ve esnek yapı, değişken gruplaşmalar oluşturmakta ve bu gruplar arasında da geçişkenlikler artmaktadır. Diğer bir ifadeyle, bir siyasi aktör farklı zamanlarda ve farklı konularda birden fazla grupla ittifak ilişkisi içerisinde olabilmektedir. Zaten sistemin de “gevşek/esnek” olarak nitelendirilmesinin temel nedeni de budur. ABD Başkanı Trump'ın Eylül 2018'de Birleşmiş Milletler'deki konuşmasında “Biz küreselleşme doktrinini reddediyoruz. Tüm Devletler kendi ülkelerini korumalıdır” şeklindeki tarihsel değer taşıyan açıklaması, bir dönemin sonunun geldiğinin güçlü göstergesi olmuştur (Karaoğlu, 2018).

9. Jeopolitik Kayma: Dünya Sıklet Merkezindeki Kayış

Jeopolitik kayma, jeopolitik ve jeostratejik değişimlerle birlikte dünyada bazı alanların uluslararası politikada öne çıkması ve diğer alanların ise marjinal durumda kalmasıdır (Baysoy, 2016). Diğer bir ifade ile jeopolitik kayma bir devlete veya bir bölgeye diğer ülkelerin ilgileri ve bakış açılarıdır. Uzun yıllar boyunca jeopolitik merkezler kaynakların bol olduğu alanlar veya ticaret güzergâhları üzerinde olan bölgeler olmuştur. Ancak günümüzde ise dünya sıklet merkezleri dinamik bir şekilde gerçekleşen tehdit algılamalarına göre şekillenebilmektedir. En kısa ifade ile jeopolitik kayma ana tiyatro sahnesinin değişimidir (Grygiel, 2006: 170). Bir jeopolitik kayışın gerçekleşmesinde “Dünyada yeni güç dağılımının jeopolitik haritadaki görüntüsü nasıldır?”, “Potansiyel çatışma alanları nerelerdir?”, “Hangi bölge veya alanlar stratejiktir?”, “Devletler jeopolitik ilgilerini nerelerde yoğunlaştırmaktadır?”, “Güç projeksiyonları nasıl yapılmalıdır?” sorularına verilecek cevaplar önemlidir (Baysoy, 2016: 96-97).

17. yüzyıla kadar dünya sıklet merkezi Büyük Osmanlı Devleti ve Asya idi. Çünkü dünyanın merkezlerini bağlayan ünlü ticaret güzergâhı olan İpek Yolu bu kıta üzerinde devam etmekteydi. Bu yapının getirmiş olduğu avantaj sayesinde Doğu, Güneydoğu, Orta ve Batı Asya'nın dünya üzerinde etkisi yüksekti. Nitekim Tedarikçi Çin ve Büyük Osmanlı Devleti bu avantajlı ticari güzergâhlar üzerinde büyümüş ve gelişmiştir. Ancak ticaret güzergâhlarının deniz ve okyanuslara kayması 17. Yüzyıldan sonra dünya sıklet merkezinin değişimine sebep olmuştur. Dolayısıyla 18. Yüzyılın başından Soğuk Savaş'ın bitimine kadar “Batı ve Gerisi” güç ve iktidar merkezi haline almıştır. Özellikle ABD ve Avrupa merkezli bir dünya sistemi 3 yüzyıl boyunca devam etmiştir. Günümüz dünyasında ise jeopolitik kaymanın tekrar yaşandığı ifade edilebilir. Güç, iktidar, mekânsal kapasite, üretim ve ticaret bağlamında Batı'dan (Amerika ve Avrupa) Doğu'ya (Asya) doğru dünya sıklet merkezinde bir değişim yaşanmaktadır. Özellikle Çin'in başı çektiği bu değişimde Rusya, Hindistan, Pakistan, Türkiye, Malezya, Güney Afrika gibi orta güçte ülkelerin bölgesel ve küresel ölçekte etkisinin arttığı gelişen pazar ve ticaret hacimleri ile kilit ülke konumlarına geldiği görülmektedir. Dolayısıyla Dünya ülkeleri bu değişimi yakından inceleyerek yeni politikalar ve stratejiler üretmek zorunda kalmışlardır.

Brzezinski'nin ortaya attığı “Büyük Satranç Tahtası” teorisinde dünyayı satranç tahtasına benzeterek en verimli oyun alanının Avrasya kıtası, baş aktörün ise ABD olduğunu söyler (Brzezinski, 2005). Brzezinski en stratejik noktanın Avrasya olduğu tespitinde haklı çıkmıştır. Ancak baş aktörün ise gelecek yıllarda ABD olamayacağını ifade eden görüşler vardır. ABD küresel aktörlük sıfatını rakipleriyle paylaşmaya yani çok kutuplu bir dünyaya elbette hazır değildir. ABD bu duruma farklı dönemlerdeki stratejik hatalarla geldiğinin de muhtemelen farkındadır. Ortadoğu'daki askeri maceralar, artan borç durumu, 2008 ekonomik krizi ve demode olan yönetim modeliyle ABD popülaritesini kaybetme derecesindedir.

Obama ve Trump yönetimleri son yıllarda Ortadoğu'dan geri çekilme kararları alarak bölgedeki müttefiklerini öne çıkarmaya, dünyadaki taahhütlerinde, masraflarında ve asker sayısında kısıntıya gitmeye ve stratejik çıkarlar bakımından Çin'le mücadele edeceği Asya-Pasifik bölgesine odaklanmaya çalışmaktadır (Kor, 2019). Çin ise Pasifik'te, Güney ve Kuzey Çin denizindeki adalar ve kıta sahanlığındaki kaynaklar açısından Filipinler, Japonya, Endonezya, Vietnam, Tayvan, Hindistan, Malezya ve Brunei ile çekişme durumundadır. Özellikle Çin'in Japonya ve Filipinler ile çekişmesi, ABD-Çin jeopolitik rekabeti şeklinde de okunabilir.

Ayrıca, Hint okyanusundaki Çin-Hindistan çekişmesi, Almanya, İngiltere ve Rusya'nın jeopolitik, jeostratejik ve jeoekonomik hamleleri, bölgesel ve küresel alanda ağırlığı artan Türkiye, Hindistan, Brezilya gibi ülkelerin stratejileri sonucunda, 21. yüzyıl dünyası çok daha bilinmeyen bir yapıya doğru evrilecektir (Karaoğlu, 2018).

10. Gücün Farklaşması: Çin'in Yumuşak Gücü

Devletler kendisinden daha güçsüz olan devletlere sert güç veya yumuşak güç unsurlarıyla yaklaşım gösterirler. Sert güç, güçlü olan bir devletin istediği hedeflere ulaşabilmesi için veya diğer devletler üzerinde nüfuz elde edebilmek için askeri ve ekonomik araçları kullanması durumudur. Diğer bir ifade ile sert güç, havuç ve sopa taktiği kullanılarak başkalarının normal şartlarda yapmayacağı şeyleri tehditle ve/veya ödülle yaptırabilme durumudur (Keohane ve Nye, 1998: 86). Buna karşılık Joseph Nye'nin 1990 yılında ilk defa "Bound To Lead" ve daha sonra "The Paradox of American Power" adlı eserinde "Yumuşak Güç" kavramına değinmiştir. Bu kavram bir devletin istediği hedefleri gerçekleştirebilmesi için diğer devletler ile işbirliği yapması ya da çekiciliğini kullanmasıdır (Nye, 2004: 5-6). Bu yönüyle yumuşak güç, bir devletin kendi istekleri doğrultusunda diğer devlet ya da devletleri cezpt etmesi veya razı etmesi ile ilişkilendirilmiştir (Demir, 2012: 59; Vural, 2017: 126). Yumuşak güç zor kullanmak ya da baskı faktörlerinden ziyade cezbetme yolunu kullanarak hedeflere ulaşmayı ifade etmektedir. Diğer bir ifade ile yumuşak güç bir devletin arzuladığı hedeflere ulaşabilmesi için zorlayıcı diplomasi unsurlarının yanı sıra karşıdaki devletlere sistemini kabul ettirmesi, değerlerine hayranlık duyulması ve sempati duyulması sürecidir (Yıldırım, 2019: 2375). Nye'a (2004: 11) göre bir ülkenin yumuşak gücünü oluşturan kaynakları:

- Siyasi değerler (yurt içi ve yurt dışında onlara göre yaşadığında): İzlenen politikalar, insan hak ve özgürlüklerine verilen değer, insani yardımlar gönderilmesi, çevre konularında duyarlılık gibi.
- Kültür (başkalarına çekici geldiği yerlerde): Kültürel değerler, dil, edebiyat, eğitim ve sinema gibi.
- Dış politika (meşru ve ahlaki olarak otoriter görüldüğünde)'dır.

Günümüz karmaşık, esnek ve gevşek politik ilişkilerinde yalnızca yumuşak gücün veya sert gücün dış politikada başarı için yeterli olacağını iddia etmek çok zordur (Nye, 2004: 32). Dolayısıyla yumuşak ve sert gücü bir araya getirmeyi başaran ülkelerin dış politikada başarılı olma şansları daha yüksek görünmektedir. Bu iki gücün bileşimini, uzmanlar "akıllı güç" olarak tanımlamaktadır (Nossel, 2004: 131-142; Armitage ve Nye, 2007: 7). Çin, akıllı güç bağlamında son yıllarda atılımlar gerçekleştirmiştir. Çin'in sahip olduğu büyük nüfus ve iktisadi gücün yanı sıra yıllık yaklaşık 150 milyar dolarlık askeri harcaması sert güç politikalarını sürdürmesi açısından önemlidir. Sert gücü yanında ekonomik büyümesine paralel bir eğilim izleyen Çin'de özellikle kuşak-yol hareketiyle son yıllarda yumuşak güç politikaları uygulanmaktadır (Demirtepe ve Özertem, 2013: 100).

Çin'in küresel kapitalizme yönelmesiyle birlikte Soğuk Savaş dönemlerinde göstermiş olduğu tehdit algısını zayıflatmak için "yumuşak güç stratejilerini" ilk olarak düşünsel hayatında; sonrasında ise siyasi düzlemde keşfetmiştir. Bu nedenle 2000'li yıllardan itibaren yumuşak güç kavramı siyasi elitin söylemlerinde yoğun olarak yer almaya başlamıştır. Çünkü bir ülkenin sahip olduğu top, tüfek, mühimmat, tank ve uçak sayısı kadar sahip olduğu değerler sistemi, kültürel unsurlar ve ekonomik enstrümanlar da gücün önemli ve etkili boyutlarıdır (Demirtepe ve Özertem, 2013: 97). Çin bu amaç doğrultusunda Asya Pasifik coğrafyası, Orta Asya, Ortadoğu, Afrika ve Latin Amerika'da yumuşak güç unsurlarını devreye sokmuştur. ABD hegemonyasına olan tepkiden beslenen yumuşak güç enstrümanları Çin'in dünyadaki nüfuz alanının genişlemesini sağlamaktadır. Çin'in bu politikaya ihtiyacı ise Çin'in bir tehdit olduğu algısını ortadan kaldırarak hızlı büyüme ve nüfuz alanını genişletmek istemesindedir (Lee, 2009: 3).

Çin kültürel enstrümanları kullanarak nüfuz bölgelerinde sempati kazanmaya çalışmaktadır. Çin en önemli kültürel zenginliğinin köklü uygarlık tarihi olduğunu ifade etmektedir. Bu nedenle Çin, medya aracılığıyla ve çeşitli tanıtım programlarıyla zengin kültürel çeşitliliğe sahip olduğunu dünya ülkelerine anlatmaya çalışmaktadır. Ekim 2003-Temmuz 2004 arasında Fransa'da, 2007'de Rusya'da "Çin Yılı" ilan edilerek Çin kültürü tanıtılmaya çalışılmıştır (Mingjiang, 2008: 303-304). Ayrıca Pekin Olimpiyatları (2008), Şanghay World Expo (2010) gibi organizasyonlar Çin'i dış dünyaya tanıtan girişimler olmuştur. Aynı amaçlar doğrultusunda kurulan Konfüçyüs Enstitüleri ve sınıfları ile eğitim alanında tanıtımlar sağlanmıştır. Çin'in kültürel anlamda tanıtımında etkili olacak akademik değişim programları ve yabancı diplomat eğitimi programları da söz konusu olmaktadır. Hedefler doğrultusunda Çin, Batılı ülkelerdeki alanında uzman bilim insanlarına cazip teklifler sunarak üniversitelerin akademik açıdan gelişimini sağlamaktadır. Bu durumda daha

rekabetçi üniversitelerde yabancı öğrenci sayılarında da artışlar yaşanmıştır. Çin'in hayat sahası olarak gördüğü Güney Asya, Ortadoğu, Afrika ve Latin Amerika ülkelerinden on binlerce öğrenciye burs vererek eğitim sağlaması Çin'in yumuşak güç göstergelerindedir.

Kültürel anlamda etkili olan diğer tanıtım mekanizması ise medya, film ve müzik sektörüdür. Çin, özellikle diplomatik ve ekonomik ilişkilerinin yoğun olduğu gelişmekte olan ülkelerin medya kuruluşları ile işbirliğine yönelmekte ve "gerçeği saptıran ve emperyalist" olarak ifade ettiği Batı medyasına karşı alternatif bir blok oluşturma çabasına girmektedir. Bu amaç doğrultusunda, gelişmekte olan ülkelerdeki resmi yayın kuruluşlarına verici, teknolojik sistemler ve yayın yapmada ihtiyaç duyulan uydu sistemleri için ekonomik ve teknik destekte bulunma; teknoloji ve içerik sağlama; haber paylaşımları sağlama ve medya çalışanlarına eğitim programları gerçekleştirme gibi destekler aracılığıyla özellikle Latin Amerika, Afrika ve Güney Asya'daki gelişmekte olan ülke medyaları üzerinde kültürel hegemonya arayışı içindedir (Demirtepe ve Özertem, 2013: 104-105). Küresel film ve müzik sektöründe de son yıllarda etkisini artıran Çin kültürel yayılım hedeflerine ulaşmak emelindedir.

Yumuşak güç unsuru olarak siyasi değerler bir hükümetin yurt içinde, uluslararası alanda ve dış politikada savunduğu değerlerin diğer ülkeler tarafından sahiplenilmesidir. Çin ekonomik başarısı ve kültürel yatırımlarına rağmen uzun yıllar boyunca rejimin otoriter yapısı, demokrasi alanındaki kötü sicil ve baskıcı politikalar sebebiyle siyasi değerler açısından kabul görülmede problemler yaşamaktadır. Çin'in siyasi liderleri hâlâ Batı uygarlıklarına alternatif olarak Marksizm temelli bir ideoloji üzerinde durmaktadırlar. Bu nedenle demokratik bir sistem yerine otoriter tek parti sistemini hâlâ devam ettirmektedir. Otoriter yapının getirmiş olduğu din ve vicdan özgürlüğü, basın özgürlüğü, fikir özgürlüğü, hak ve adalet konularında tutarsızlıklar görülmektedir. Sincan, İç Moğolistan ve Tibet bölgelerindeki baskıcı politika Çin'i siyasi değerler açısından zor duruma sokmaktadır. Özellikle Arap Baharı'ndan sonra rejim karşıtı protestoları önlemek amaçlı sert tavırlar takınması Çin'in kötü reklamı olmuştur. Bu olumsuzluklar Çin'in siyasi değerler açısından yumuşak gücünün zayıflamasına sebep olmuştur.

Yumuşak gücün diğer bir kaynağını ise dış politika meydana getirmektedir. Çin'in dış politikadaki vizyonu çatışmadan uzak, işbirliğine dayalı uyumlu bir dünya düzeni inşa etmektir. Bu konsept yumuşak güç temelli yükseliş stratejisinin önemli bir boyutunu oluşturmaktadır (Ding, 2010: 266; Demirtepe ve Özertem, 2013: 105). Barış ilkesine bağlı birlikte yaşam, kazan kazan stratejisine dayalı barışçıl diyalog, ekonomik ilişkiler ve kalkınma amaçlı Çin; Asya-Pasifik İşbirliği Örgütü, CICA, ASEAN, Doğu Asya ve Latin Amerika İşbirliği Forumu, Doğu Asya Zirvesi, Şanghay İşbirliği Örgütü ve Çin-Afrika İşbirliği Forumu gibi ABD'nin katılmadığı/alınmadığı birçok organizasyonun kuruluşunda öncü rol oynamıştır. Çin bu organizasyonların içinde giderek artan proaktif siyaseti yalnızca stratejik çıkarlarını desteklemekle kalmamakta, daha önemlisi taktik açıdan değerlendirildiğinde aynı zamanda Çin'in kredibilitelerini arttırarak nüfuzunu ve amaçlarına ulaşabilme kapasitesini daha da güçlendirmektedir (Olson ve Prestowitz, 2011: 4; Demirtepe ve Özertem, 2013: 105-106). Çin'in diplomatik hamlelerini yaptığı alanlar ise daha çok ABD ile ilişkilerinin sorunlu olduğu Latin Amerika, Afrika ve Asya ülkeleridir. Çin bu bölge ülkeleri için kibirli ve müdahaleci görünen ABD'ye karşı bir model olma yönündedir. Özellikle otoriter rejimli ülkeler de Çin'e sempati duyarak dış politikada rol model almaktadır.

11. Sonuç

Brzezinski'nin ifade ettiği gibi Avrasya Dünya'nın en önemli oyun sahası haline gelmektedir. Bu coğrafyada ABD, AB ülkeleri, Rusya ve Çin Avrasya üzerinde jeopolitik oyunlar oynamaktadır. Bu jeopolitik hamlelerle birlikte yeni dünya düzeni de şekillenmeye başlamıştır. Bu yeniden şekillenen dünya haritasının sıklet merkezi Atlantik'ten Asya'ya doğru kaymaktadır. Bu kayışın merkezinde ekonomik ve ticari gelişmeler yer almaktadır. Kıtalararası yolların yeniden karaya çıkışı ve demiryollarının yeni bir çağı açabileceği gerçeği Orta Asya ve Kafkasya eksenli yeni projeleri gündeme getirerek hareketlilik sağlamıştır. Tarihi İpekyolu'nun rejenerasyonu ile Çin'in desteklediği Kuşak-Yol projesi eski dünya karalarında lojistiğin yeniden şekillenmesine sebep olmaktadır. Bu büyük projede rol almak isteyen dehlizlerdeki ülkeler, Çin ile yakın ve ilişkiler kurup ekonomik zafere ulaşma eğilimindedir.

Yeni dünya düzenine gidilen süreçte; Çin'in otoriter geçmişi ve parlak olmayan mazisi, ABD ile ticaret savaşı, Çin'e yakınlaşmaya çalışan ülkelerin aklında soru işareti olarak kalmaktadır. Çin bu kötü imajı silmek için yumuşak güç unsurlarını devreye sokmaktadır. Kültürel enstrümanlar olan dil, medya, film, sağlık ve eğitim

yatırımları; siyasi değerler ve dış politika bağlamında meydana getirilen kuruluş ve birlikler ile Çin kötü imajı yok etmeye çalışmaktadır. Ancak bu çabalara rağmen ülkede komünist yönetim ile yeni gelişen ekonomik sistemi uzlaştırmak gerekecektir. Çin ekonomisi çok hızlı büyüye de halkının gelir dağılımındaki uçurum dış dünyaya izah edilmesi gereken önemli bir sorundur. Bununla beraber Doğu Türkistan, Tibet ve İç Moğolistan'da uygulanan baskıcı politika Çin'in dünya ile bütünleşmesinin önündeki en önemli engeldir.

Türkiye'de Çin ile iyi ilişkiler sürdürme motivasyonu ile hareket etmekte ve karasal Avrasya hattından en büyük payı alma çabası içindedir. Türkiye, siyasi ve ticari enerjisini, Çin eksenine yönlendirmiştir. Yalnız öngörülemeyen, göz ardı edilen ve makalenin de tezi değerlendirmesi şu ki; Çin ve Hindistan, tarihi dönemlerde de en büyük üretici ülke konumundaydı. Ancak Selçuklu ve Büyük Osmanlı Devleti örneklerinde olduğu gibi, büyüyen üreticiler değil tedarikçiler olmaktadır. İpekyolu'nun üzerinde satıcı ülkelerin tarihte daima lider ülke oldukları kolaylıkla anlaşılabilir. Kuşak-yol projesi Türkiye için daha büyük bir fırsat penceresidir. Türkiye'yi 21. Yüzyılda, Dünyanın lider ülkesi yapabilir.

Çalışma şunu da göz ardı etmemektedir. Sanayi ve teknoloji çağından önce, bilinen Dünyanın sınırları İber Yarımadası ile Çin arasındaydı. Bugün "Yeni Dünya" olarak bilinen başka bir Dünya, Avrasya'ya eklenmiş durumdadır. Afrika'nın da sisteme dâhil olması ile bilinen Dünyanın coğrafi ve siyasi sınırları çok genişlemiştir. Sıcak savaş, soğuk savaş, Amerikan yüzyılı ve ticaret savaşlarını henüz geride bırakan ve tek süper güç imajı tükenmek üzere olan ABD'nin yerine çok kutuplu bir Dünya oluşmuştur.

Çok kutuplu Dünyanın kutuplarından birisi; Kuşak-yol, TRCECA ve Lapis-Lazuli Kalkınma yolu, gibi projelerin bileşkesi olan, Türk-İslam Dünyası, Balkan-Ortadoğu, Akdeniz-Karadeniz-Hazar, Sahra altı ve Kuzey Afrika-Basra Körfezi-Pakistan arasındaki yaklaşık 30 milyon km²'lik alanın, "Yeni Avrasya Çağının" **Afro-Avrasya'nın merkez ülkesi Türkiye olabilir.** Türkiye yüzyılına Avrasya'nın demiryolu ağı üzerinden gidilecektir.

Kaynakça

- Allison, G. (2017). *Destined for war: Can America and China escape thucydides's trap?* New York: Houghton Mifflin Harcourt.
- Armitage, R. L. and Nye, J.S. (2007). *CSIS Commision on soft power: A smarter more secure America.* Washington D.C.: The CSIS Press.
- Balcı, A. (2016). Yeni dünya düzeninde jeopolitiğin değişen konumu. *Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 5(10), 107-129.
- Baysoy, E. (2016). Jeopolitik kayma: Denge kuşaklarından geçit bölgelerine. *Elektronik Siyaset Bilimi Araştırmaları Dergisi*, 7(2), 89-101.
- Brzezinski, Z. (2005). *Büyük satranç tahtası.* (Çev. Y. Türedi). İstanbul: İnkılap Kitabevi.
- Cohen, S. B. (1991). Global geopolitical change in the Post-Cold War Era. *Annals of the Association of American Geographers*, 81(4), 551-580
- Demir, V. (2012). *Kamu diplomasisi ve yumuşak güç.* İstanbul: Beta Yayınları.
- Demirtepe, M. T. ve Özertem, H. S. (2013). Yükselen tehdit algısı karşısında Çin'in yumuşak güç siyaseti: Politikalar ve sınırlılıkları. *Bilig*, 65, 95-118.
- Ding, S. (2010). Analyzing rising power from the perspective of soft power: A new look at China's rise to the status quo power. *Journal of Contemporary China*, 19(64), 255-272.
- Ece, N. J. (2023). Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin Türkiye ve Türk Cumhuriyetleri açısından önemi. *Mersin Üniversitesi Denizcilik Ve Lojistik Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 38-56.
- Erman, K. (2017). Jeopolitik teoriler ve Afganistan. *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4(11), 394-420.
- Frye R. N. (2009). *Antik çağlardan Türklerin yayılmasına Orta Asya mirası.* (Çev. F. Tayanç, T. Tayanç). İstanbul: Arkadaş Yayınevi.
- Fukuyama, F. (2016). *Tarihin sonu ve son insan.* (Çev. Z. Dicleli). İstanbul: Profil Kitap.
- Gilpin, R. (1981). *War and change in world politics.* Cambridge: Cambridge University Press.
- Golden P. B. (2002). *Türk halkları tarihine giriş.* (Çev. O. Karatay). İstanbul: Karam Yayınları.
- Grygiel, J. J. (2006). *Great powers and geopolitical change.* Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Huntington, S.P. (1996). *The clash of civilizations and the remaking of world order.* New York: Simon&Schuster.
- İncili, Ö. F., Akdemir, İ. O. ve Kaya, A. Y. (2019). TRACECA-Lapis Lazuli projeleri: Yeni bir dünya düzeni mümkün mü? *II. Uluslararası Sosyal Bilimler ve İnovasyon Kongresi Social Sciences Congresses (SOSCON)* içinde (1288-1301. ss.). Elazığ.

- İstikbal, D. (2019). *Yeni jeostratejik güç: BRICS*. Erişim adresi <https://www.setav.org/yeni-jeostratejik-guc-brics/>
- Karagöl, E.T. (2017). *Modern İpek Yolu projesi*. Ankara: Seta Perspektif.
- Karaoğlu, O. (2018). *Küresel sistemde jeopolitiğin dönüşü*. Erişim adresi <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/kuresel-sistemde-jeopolitigin-donusu/1326024>
- Keohane, R. and Nye, J. S. (1998). Power and interdependence in the information age. *Foreign Affairs*, 77(5), 81-94.
- Kopuk, E. ve Bayraç, H.N. (2021). Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve ekonomik etkileri. *Alanya Academic Review Journal*, 5(3), 1353-1374.
- Kor, Z. T. (2019). *ABD'nin kaotik Ortadoğu siyaseti*. Erişim adresi <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/abd-nin-kaotik-ortadogu-siyaseti/1380779>
- Korkmaz, H. (2019). *ABD'nin Çin'i çevreleme stratejisi ve küresel hegemonya*. Erişim adresi <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/abd-nin-cini-cevreleme-stratejisi-ve-kuresel-hegemonya/1546970>
- Kulaklıkaya, Ö. (2013). *Modern İpek Yolu*. Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı Değerlendirme Notu, Ankara.
- Kuzmina E. E. (2008). *The prehistory of the Silk Road*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Lee, S. J. (2009). *China's soft power: Its limits and potentials*. EAI Issue Briefing No. MASI 7, 2, Erişim adresi http://www.eai.or.kr/-data/bbs/eng_report/2009103016723.pdf
- Leonard, M. (2016). *Geo-economics with Chinese characteristics: How China's economic might is reshaping World politics*. World Economic Forum. Erişim adresi http://www3.weforum.org/docs/WEF_Geoconomics_with_Chinese_Characteristics.pdf
- Mearsheimer, J. J. (2018). *The great delusion: Liberal dreams and international realities*. Yale University Press.
- Mingjiang, L. (2008). China debates soft power. *Chinese Journal of International Politics*, 2(2), 287-308.
- Nossel, S. (2004). Smart power. *Foreign Affairs*, 83(2), 131-142.
- Nye, J. S. (2004). *Soft power: The means to success in world politics*. New York: Public Affairs.
- Okur, M. A. (2017). Bir Kuşak Bir Yol Projesi'nin jeopolitiği Türk Kuşağı ve Uygurlar. *Akademik Hassasiyetler*, 4(8), 45-55.
- Olson, S. and Prestowitz, C. (2011). *The evolving role of China in inter-national institutions*. Washington: The U.S.-China Economic and Security Review Commission.
- Ovalı, S. (2008). TRACECA projesi ve Türkiye. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 1(1), 151-170
- Ögel B. (1957). Eski Orta Asya kabileleri hakkında araştırmalar I Yüeciler. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 15(1-3), 247-278.
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve küresel etkileri. *TURKISH STUDIES -International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic (Prof. Dr. H. Ömer Karpuz Armağanı)*, 10(14), 579-596. <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.8879>
- Özkan, Ö. ve Ay, İ.C. (2020). Marmaray Hattı'nın bir kuşak bir yol kapsamında değerlendirilmesi. *Journal of Anadolu Bil Vocational School of Higher Education*, 15(60), 353-362.
- Pınarar, A. (2017). *Avrasya'da İpek Yolu ulaştırma ve ticaret güzergâhının yeniden doğuşu*. Jeopolitürk. Erişim adresi <http://www.jeopolitürk.org/HaberDetay/9/IPEK-YOLU>
- Purtaş, F. (2011). *Orta Asya ile Güney Asya arasında Modern İpek Yolu Projesi*. Ankara: Ahmet Yesevi Üniversitesi İnceleme Araştırma Dizisi, No: 6.
- Putten, F. P. and Meijnders, M. (2015). *China, Europe and Maritime Silk Road*. Clingendael Report, Netherlands Institute of International Relations.
- Roux, J. P. (2006). *Orta Asya: Tarih ve uygarlık*. (Çev. L. Arslan). İstanbul: Kabalcı Yayınları.
- Sağlam, M. (2017). *Tek Yol Tek Kuşak: Yeni bir hegemonyaya doğru*. Erişim adresi <https://www.gazeteduvar.com.tr/yazarlar/2017/05/17/tek-yol-tek-kusak-yeni-bir-hegemonyaya-dogru>
- Sak, G. (2015). *Türkiye'nin bir İpek Yolu stratejisine ihtiyacı var*. TEPAV Günlük (23.05.2015). Erişim adresi <http://www.tepav.org.tr/tr/blog/s/5177/Turkiyenin+bir+Ipek+Yolu+stratejisine+ihtiyaci+var>
- Szczudlik-Tatar, J. (2013). China's New Silk Road diplomacy. The polish institute of international affairs. *Policy Paper*, 34(82), Erişim adresi https://www.pism.pl/files/?id_plik=15818
- Üzümcü, A. ve Akdeniz, S. (2014). Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi. *Avrasya Etüdüleri Dergisi*, 45(1), 171-199.
- Viehe, A., Gunasekaran A. and Downing H. (2015). *Understanding China's belt and road initiative: Opportunities and risks*. Center for American Progress, Erişim adresi <https://cdn.americanprogress.org/wp-content/uploads/2015/09/22064156/SilkRoadbrief.pdf>

- Vural, A. (2017). Yumuşak güç stratejisi çerçevesinde Çin'in Afrika politikası. *T.C. Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı Avrasya Etüdüleri*, 51(1), 123–152.
- Xinru L. (2010). *The Silk Road in world history*. Oxford University Press.
- Yavuz, H., Beşel F. ve İnce, T. (2012). *Türkiye ile Türk Cumhuriyetleri arasındaki dış ticaretin yapısal, sektörel ve ürün grupları itibarıyla analizi: 1995–2011 dönemi*. Sakarya: Sakarya Üniversitesi Yayınları, 35.
- Yereli, A. B. (2014). Yeniden canlanan İpek Yolu'nda ekonomik stratejiler. *İpek Yolu'nda Türk Kültür Mirası Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde (301-307. ss.). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Yıldırım, E. (2019). Yumuşak güç kavramı bağlamında Çin'in Sahraaltı Afrika'ya yönelik kamu diplomasisi faaliyetleri. *Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi (OPUS)*, 9(11), 2373-2403.
- Yılmaz E. (2017). İpek Yolu hakkında kısa bir değerlendirme. *e-Şarkiyat İlmi Araştırmalar Dergisi*, 9(2), 672-683.
- Zhao M. (2015). *China's new Silk Road initiative*. IAI Working Papers, Erişim adresi <http://www.iai.it/sites/default/files/iaiwplpdf>.

Etik, Beyan ve Açıklamalar

1. Etik Kurul izni ile ilgili;
 Bu çalışmanın yazar/yazarları, Etik Kurul İznine gerek olmadığını beyan etmektedir.
 2. Bu çalışmanın yazar/yazarları, araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyduklarını kabul etmektedir.
 3. Bu çalışmanın yazar/yazarları kullanmış oldukları resim, şekil, fotoğraf ve benzeri belgelerin kullanımında tüm sorumlulukları kabul etmektedir.
 4. Bu çalışmanın benzerlik raporu bulunmaktadır.
-