



T.C.

ALANYA ALAADDİN KEYKUBAT ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ ENSTİTÜSÜ

ULUSLARASI TİCARET ANA BİLİM DALI

**KUŞAK YOL PROJESİ'NİN HİNDİSTAN DIŞ POLİTİKA VE
TİCARETİNE ETKİLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

Gizem Nur ŞARLIOĞLU

DANIŞMAN

Doç. Dr. Tolga ÖZTÜRK

ALANYA

2024

T.C.
ALANYA ALAADDİN KEYKUBAT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

KUŞAK YOL PROJESİ'NİN HİNDİSTAN DIŞ POLİTİKA VE TİCARETİNE
ETKİLERİ

Yüksek Lisans Tezi

Gizem Nur ŞARLIOĞLU
Anabilim Dalı: Uluslararası Ticaret
Program Adı: Uluslararası Ticaret

Danışman
Doç. Dr. Tolga Öztürk

ALANYA
2024

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Gizem Nur ŞARLIOĞLU'nun "Kuşak Yol Projesi'nin Hindistan Dış Politika ve Ticaretine Etkileri" başlıklı tezi 26/07/2024 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin ilgili maddeleri uyarınca, Uluslararası Ticaret Anabilim Dalında Yüksek Lisans/Doktora tezi olarak oy birliği ile kabul edilmiştir.

	Unvanı-Adı Soyadı	İmza
Üye (Tez Danışmanı)	: Doç.Dr. Tolga Öztürk	
Üye	: Doç. Dr. Ramazan İzol	
Üye	: Dr. Öğr.Üyesi Mehmet Bayırlı	

.....

Enstitü Müdürü

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilemeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi tarafından kullanılan “bilimsel intihal tespit programıyla tarandığını ve “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

26/07/2024

Gizem Nur Şarlıoğlu

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans tez çalışmam boyunca desteğini esirgemeyen, engin bilgi ve tecrübelerinden yararlandığım saygıdeğer danışman hocam Doç. Dr. Tolga Öztürk’e teşekkür ederim.

Gizem Nur ŞARLIOĞLU



ÖZET
KUŞAK YOL PROJESİ’NİN HİNDİSTAN DIŞ POLİTİKA VE TİCARETİNE
ETKİLERİ

Gizem Nur ŞARLIOĞLU

Uluslararası Ticaret Anabilim Dalı

Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü,

Temmuz, 2024 (85 Sayfa)

Çin’in Kuşak Yol Projesi ile oluşturduğu hegemonya ile küresel çapta önemli bir aktör haline gelmiştir. Önemli altyapı, askeri, ekonomik ve teknolojik yatırımlar yaparak dünya genelinde çeşitli borçlandırma stratejileriyle Hindistan gibi önemli ekonomilere tehdit oluşturmaktadır. Çalışma içerisinde Çin’in küresel açıdan oluşturduğu tehdit ve bu tehdidi algılayan diğer önemli devletlerin Hindistan ile kurduğu ekonomik ve uluslararası ilişkiler incelenmiştir. Güç dengesi ve tehdit dengesi kuramları çerçevesinde oluşturulmuş bu çalışmanın içerisinde Hindistan dış ticaret ve politikalarına etkileri ve gelecekte kuracağı ilişkiler değerlendirilerek 21. Yüzyıl dinamiklerine göre tavsiyeler verilmektedir. Hindistan’ın dış ticaret politikaları ve bu politikaları geniş bir alana sahip Kuşak Yol Projesi dinamiklerine göre dengeleyici hamlelerinin nedenleri ile Çin karşısındaki süper güç ABD iş birlikleri dahil olmak üzere alternatif güzergahlar incelenmiştir. Bu çerçevede teknolojik, altyapısal ve ekonomik anlamdaki Pekin yatırımları ve teşviklerine karşın ABD ile Hindistan dengeleyici hamlelerinden Mavi Nokta Ağı, Quad (ve Quad Plus) gibi özellikle Hint Pasifik bölgesindeki ülkeler ile iş birliği içerisinde olarak küresel ekonomik dengeyi sağlamak için yeni alternatif projeler oluşturulmaktadır. Kuşak Yolun bitmesi planlanan 2046 yılına kadar Çin’in bu başarılı girişim hamlesi Hindistan ve ABD desteği ile ne kadar dengelenebileceği bu araştırmanın temel odağında yer almaktadır.

Anahtar Sözcükler: Kuşak Yol Projesi, Çin, Hindistan, IMEC, ABD

ABSTRACT
**EFFECTS OF THE BELT ROAD PROJECT ON INDIA FOREIGN POLICY AND
TRADE**

Gizem Nur SARLIOGLU

Department of International Trade

Graduate School of Alanya Alaaddin Keykubat University,

July, 2024 (85 page)

China's hegemony through the Belt and Road Initiative (BRI) has established it as a significant global actor. By making substantial investments in infrastructure, military, economy, and technology, China poses a threat to major economies like India through various debt strategies worldwide. This study examines the global threat posed by China and the economic and international relations established by other major states with India in response to this threat. Within the frameworks of balance of power and balance of threat theories, the study evaluates the impacts on India's foreign trade and policies, and offers recommendations for future relationships in line with the dynamics of the 21st century. It explores India's foreign trade policies and balancing maneuvers within the extensive dynamics of the BRI, including alternative routes and collaborations with the superpower United States against China. In this context, new alternative projects are being developed to maintain global economic balance, particularly in collaboration with countries in the Indo-Pacific region, such as the Blue Dot Network, Quad (and Quad Plus), against Beijing's technological, infrastructural, and economic investments and incentives. The primary focus of this research is to assess how effectively India, with the support of the United States, can balance China's successful initiative until the planned completion of the Belt and Road in 2046.

Keywords: Belt and Road Initiative, China, India, IMEC, USA.

İÇİNDEKİLER

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI	i
ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
İÇİNDEKİLER	vi
ŞEKİLLER LİSTESİ	viii
TABLolar LİSTESİ.....	ix
KISALTMALAR LİSTESİ	x
1. GİRİŞ	1
2. GÜÇ DENGESİ VE KUŞAK YOL PROJESİ	6
2.1. Güç Dengesi.....	6
2.1.1. Tehdit Dengesi	9
2.2. Tarihi İpek Yolu.....	12
2.3. Kuşak Yol Projesi	19
2.4. Tarihi İpek Yolu ve Kuşak Yol Projesi Benzerlikleri.....	25
2.5. Kuşak Yol Projesi Kara Yolu Güzergâhı.....	29
2.6. Kuşak Yol Projesi Deniz Yolu Güzergâhı	34
2.7. Proje Güzergâhında Yer Alan Ülkelerin Ekonomik ve Dış Ticaret İlişkileri.....	38
3. GÜÇ DENGESİ BAĞLAMINDA KUŞAK YOL PROJESİ ve HİNDİSTAN.....	41
3.1. Hindistan Dış Ticaret Politikası.....	44
3.2. Kuşak Yol ve Hindistan.....	48
3.3. Güç ve Tehdit Dengesi Çerçevesinde Hindistan Değerlendirmesi.....	52

4. HİNDİSTAN DIŞ POLİTİKA VE TİCARETİNE DAİR DEĞERLENDİRME	55
4.1. Yeni Baharat Yolu	57
4.2. Baharat Yolu ve İpek Yolu Karşılaştırması	61
4.3. Hindistan ve ABD ile Alternatif Güzergahlar	65
5. TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER	69
KAYNAKLAR	74
ÖZGEÇMİŞ	855



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1. İpek yolu güzergahları	14
Şekil 2.2. Tang hanedanlığı dönemi Anxi genel valilik haritası	18
Şekil 2.3. Kuşak Yol Projesi Asya ve Avrupa'yı kapsayan altı ekonomik koridor.....	31
Şekil 2.4. Kuşak Yol Projesi güzergahları	32
Şekil 2.5. Kuşak Yol Projesi'ne katılan ülkeler	39
Şekil 4.6. Tarihi baharat yolu güzergahı	58
Şekil 4.7. IMEC güzergahı.....	61



TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 3. 1. Hindistan 2013-2022 dış ticaret verileri	46
Tablo 3. 2. Hindistan 2022 ihracat ve ithalat yaptığı ülkeler ve rakamları	47



KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
QUAD	Dörtlü Güvenlik Diyalogu
OBOR	Bir Kuşak Bir Yol
BRI	Kuşak ve Yol İnisiyatifi
CPEC	Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru
ASEAN	Güneydoğu Asya Uluslar Birliği
IMEC	Hindistan- Ortadoğu- Avrupa Ekonomik Koridoru
NELBEC	Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru
CMREC	Çin- Moğolistan- Rusya Ekonomik Koridoru
CICPEC	Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik koridoru
CCWAEC	Çin- Orta Asya- Batı Asya Ekonomik Koridoru
BCIMEC	Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik koridoru
CELAC	Çin-Latin Amerika ve Karayip Devletleri Topluluğu
NELB	Yeni Avrasya Kara Köprüsü
CIPE	Çin- Hindi Yarımadası Ekonomik Koridoru
AANZFTA	Avustralya- Yeni Zelanda Serbest Ticaret Anlaşması
RCEP	Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık
APEC	Asya-Pasifik Ekonomik İş birliği
NDRC	Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
BAE	Birleşik Arap Emirlikleri
SCO	Şangay İş birliği Örgütü
BRICS	Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika İş Birliği Örgütü
IAEA	Hindistan'ın Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı
NSG	Nükleer Malzeme Tedarikçileri Grubu
B3W	Build Black Better World- Daha İyi Bir Dünya İnşa Et
BDN	Mavi Nokta Ağı
USTDA	ABD Ticaret ve Kalkınma Ajansı
JBIC	Japonya Uluslararası İş Birliği Bankası
IPEF	Hint-Pasifik Ekonomik Çerçevesi
GDP	Gayri Safi Yurt İçi Hası

1. GİRİŞ

21. yüzyıl başlarında dünya genelinde önemli politik ve ekonomik gelişimler elde edilmiştir. Bu değişimlere en önemli örneklerden biri olarak gösterilebilecek Kuşak Yol Projesi 2013 yılında ilan edilmiştir. Literatürdeki kaynaklar arasında Bir Kuşak Bir Yol (OBOR) ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi (BRI) gibi isimlerle adlandırılmış proje bu çalışma içerisinde Kuşak Yol Projesi olarak adlandırılacaktır. Projenin en önemli bileşenleri deniz ve kara yollarını ifade eden “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” dur. Bu iki önemli bileşen, Çin’i Asya, Avrupa ve Afrika’daki stratejik ortaklarıyla yeni ticari koridorlar oluşturmayı amaçlamaktadır.

Tarihi İpek Yolu ile benzerlik gösteren Kuşak Yol Projesi, Çin tarafından önerilen bir altyapı girişimi olarak tanımlanabilir. Proje, “Kuşak” olarak adlandırılan iki ana ticaret yolundan oluşmaktadır. Birinci ana ticaret yolu Çin’den Avrupa’ya uzanan demiryolu ve karayolu hatlarından oluşmaktadır. Birinci ana ticaret yolu olarak adlandırılan bu yola “Ekonomik Kuşak” denilmiştir. İkinci ana yol ise, Çin’den başlayarak Güneydoğu Asya, Güney Asya, Orta Doğu ve Afrika’ya uzanan deniz yolu hatlarından oluşmaktadır. Bu ikinci ana hata ise “Deniz İpek Yolu” denilmiştir. Projenin amacı, Çin’in dış ticaretini arttırmak, Çin ekonomisine ivme kazandırmak, bölgesel iş birliklerini arttırmak ve uluslararası bağlantıları geliştirmektir. Proje kapsamında yeni limanlar, demiryolları, karayolu ağları, enerji alt yapısı gibi büyük alt yapı projeleri gerçekleştirilmesi planlanmıştır.

Hindistan, Kuşak Yol Projesi için en önemli eleştirilenlerden biri haline geldiği projenin ilanından sonra ve yakın geçmişte yapılan çalışmalarda da sıkça ele alınmıştır. Söz konusu bu eleştirilerin temelinde Hindistan’ın kendi jeopolitik ve ekonomik çıkarlarına dair tehdit algısı söz konusu olması durumudur. Kuşak Yol’un Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) vasıtası ile Keşmir bölgesinden geçiyor olması Hindistan’ın egemenlik haklarına ihlal olarak görülmektedir. Başka yönden ise Hindistan, Kuşak Yol Projesinin Güney Asya’daki küçük

devletleri ekonomik anlamda bağlayıcı hamleler gerçekleştirerek Çin'in bölgedeki etkinliğini arttırmasından endişelenmektedir.

Kuşak Yol Projesine çekimser kalan Hindistan'ın projenin kendi dış politikasına etkileri çok yönlü olarak yorumlanabilir. Çalışma içerisinde de ele alındığı gibi projeye karşı Hindistan'ın kurduğu bölgesel iş birliği girişimlerini arttırmış olması ve Asya-Pasifik bölgelerinde edindiği yeni ittifaklar bu yorumu destekler niteliktedir. Hindistan, ABD, Japonya ve Avustralya ile birlikte kurulmuş olan Dörtlü Güvenlik Diyalogu (Quad) yeniden gündeme Quad Plus olarak geri gelmiştir. Böylece bölgedeki güvenlik ve dengeyi sağlama çabası hız kazanmıştır. Buna ek olarak ASEAN ülkeleri ve Afrika ile ekonomik ve ticari ilişkilerini de güçlendirmeye yönelik de girişimlerde bulunmuştur.

Hindistan'ın Kuşak Yol Projesine dahil olmama kararı ülkenin ticaret politikalarında da önemli değişikliklere sebep olmuştur. Özellikle Kuşak Yol projesine karşın yeni alternatif yollar araştırması bu konuya örnektir. Chabahar Limanı (İran) üzerinden Orta Asya'ya ulaşım sağlamayı amaçlayan projeler, Hindistan ticaret stratejileri arasında önemli yerini almıştır. Ayrıca, Hindistan liman altyapılarını ve deniz ticaretini geliştirici hamlelerini arttırarak Hint Okyanusu'ndaki stratejik konumunu güçlendirmeye çalışmıştır.

Kuşak Yol Projesi Çin'in ekonomik gücünü ve etkisini arttırırken Hindistan'ın küresel rekabetçiliğini de etkilemektedir. Kuşak Yol Projesi kapsamında yapılan alt yapı ve ticaret yolları yatırımlarının gerisinde kalmamak isteyen Hindistan'ın kendi bölgesel iş birlikleri ve altyapı projelerine ağırlık vermesi doğal bir eylem olarak yorumlanmaktadır. Özellikle Orta Asya, Güney Asya ve Afrika'daki alt yapı projeleri, Hindistan'ın Kuşak Yol Projesine karşı ekonomik anlamda da bir denge sağlama çabasının bir parçası olarak görülmektedir.

Güç dengesi teoremine göre devletler uluslararası sistemdeki güç dağılımına göre yeni stratejiler ve ittifaklar geliştirirler. Hindistan da Çin'in Kuşak Yol ile oluşturduğu hegemonyasını bertaraf etmek amacıyla çeşitli ittifaklar ve stratejiler geliştirmiştir. Tehdit dengesi teoremine göre ise devletler algıladıkları tehditler doğrultusunda karşı ittifak ve savunma stratejileri geliştirirler. Bu minvalde Kuşak Yol Projesi kapsamında doğrudan tehdit olarak algılanan

yönlerine aldığı önlemler ile kendi güvenliğini ve egemenliğini koruma altına almak isteyen Hindistan'ın hamleleri; bu teoremin örneği niteliğindedir.

Kuşak Yol Projesinin Hindistan dış ticaret ve politikalarına etkisi birçok farklı faktöre bağlı olacaktır. Bir yandan, Kuşak Yol Projesi, Hindistan'ın Batı Asya, Orta Doğu ve Avrupa ile olan ticaretini kolaylaştırarak Hindistan dış ticareti arttırabileceği öngörülebilir. Özellikle proje kapsamında gerçekleştirilen alt yapı yatırımları sayesinde, Hindistan'ın ihracatı için daha hızlı ve ucuz ulaşım seçenekleri sağlanabilir. Bununla birlikte, Hindistan'ın kendi içerisinde gerçekleştirdiği bir takım alt yapı yatırımlarının da rekabet edebilirliğinin artması mümkün olabilir. Diğer yandan, proje aynı zamanda Hindistan'ın Asya ve Orta Doğu Ülkeleri ile olan ilişkilerini etkileyebilir. Kuşak Yol projesi, Hindistan'ın kendi "Güney Asya Yolu" planıyla rekabet ederek Hindistan'ın bu bölgedeki liderliğini zayıflatabilir. Bununla beraber Hindistan projeye katılmak ve böylece Çin ile bölgesel iş birliği yaparak Çin ile birlikte çalışabilme olasılığı da bulunmaktadır.

Kuşak Yol Projesi Hindistan'ın dış ticaret ve uluslararası ilişkilerine etkisi de önemli faktördür. Projenin Hindistan'ın sınırındaki Pakistan'a yapılacak yatırımlar, Hindistan ile Pakistan ilişkilerini zorlaştırabilir ve bölgedeki politik statükoyu etkileyebileceği muhtemeldir. Özetlemek gerekirse, Kuşak Yol Projesi'nin Hindistan'ın dış ticaret ve politikalarına etkisi oldukça karmaşık ve birçok farklı faktöre bağlı olacaktır. Çalışma içerisinde bu faktörler detaylıca incelenecek faktörler güç ve tehdit dengesi kuramları ile incelenecektir.

Çalışmanın hipotezi; Kuşak Yol Projesi'nin Hindistan'ın dış politika ve ticaretine etkisi olacaktır. İhtimaller dahilinde Kuşak Yol Projesi, Hindistan dış ticaretinde önemli bir değişikliğe neden olacak ve Hindistan'ın batı yönünde ticari bağlantılarını geliştirebilir. Hindistan'ın Güney Asya'da bölgesel iş birliğine olan katkısını azalabilir. Diğer yandan da Hindistan'ın Asya ve Ortadoğu ülkeleriyle olan ticaretini arttırarak Hindistan'ın dış ticaretindeki büyümeyi destekleyebilir. Böylelikle Kuşak Yol Projesi Hindistan'ın ekonomik büyümesini engelleyebilir veya sınırlandırabilir. Hindistan, Kuşak Yol Projesi'ni Çin'in hegemonik niyetlerine karşı bir denge unsuru olarak kullanabilir. Ayrıca projeye katılma ve katılmama durumları da Hindistan için önemli etkileri barındırır ihtimaller

taşımaktadır. Çalışma içerisinde bu ihtimaller güç ve tehdit dengesi kapsamında tartışılacaktır.

Kuşak Yol Projesi konusunda çeşitli kaynaklar mevcuttur. Ancak bu kaynaklar arasında konuyu Hindistan dış ticaret politikalarını barındırarak güncel stratejik güvensizlik unsurları ile dengeleyici rekabet hamleleri üzerinden güç ve tehdit dengesi bağlamında değerlendiren kaynak bulunmamaktadır. Aynı şekilde bölgesel ve küresel manada oluşturulan Mavi Nokta Ağı, IMEC, Quad gibi hamleler ile birleştirilerek oluşturulan yeni güç dengeleri çerçevesinde ele alan bir akademik çalışma bulunmamaktadır. Projenin Hindistan dış ticaret ve politikaları üzerindeki etkileri ve olası sonuçları ile ilgili detaylı bir çalışma bulunmamaktadır. Bu açıdan çalışma literatüre farklı bir bakış açısı kazandıracak, yeni araştırma sorunsallarının oluşmasında doğrudan yol gösterici olacaktır.

Bu çalışma oluşturulurken ağırlıklı olarak nitel yöntem kullanılmıştır. Araştırma yapılırken dış ticaret verileri konularında nicel yöntemlerden de yararlanılmıştır. Çalışmada nicel ve nitel yöntemler bir arada kullanıldığından çalışma karma yöntem kullanılmıştır. Araştırma yapılırken projenin tarihi, gelişme süreci, projenin kapsadığı ülkelerin ticari ve siyasi politikaları hakkında veriler toplanmıştır. Toplanan bu veriler araştırmanın hipotezlerini desteklemek amacıyla kuramlarla ele alınarak incelenmiştir. Bu çalışmada kullanılan yöntem, 'Güç Dengesi' ve 'Tehdit Dengesi' kuramları çerçevesinde hipotezleri değerlendirmek ve bu hipotezleri ilgili kuramlarla ilişkilendirmektir. Bu bağlamda, öncelikle teorik çerçeve oluşturulmuş, ardından belirlenen hipotezler literatür taraması ve analizler yoluyla incelenmiş ve değerlendirilmiştir. Verilerin entegrasyonu ise dış ticaret verileri, yeni siyasi ve ekonomik iş birlikleri kapsamında söz konusu mevcut ülkelerin resmi kanallarınca yayımlanan maddelerini içine alarak güç ve tehdit dengesi kuramları çerçevesinde yorumlanarak sağlanmıştır.

Beş başlıktan oluşan çalışma içerisinde Güç Dengesi ve Kuşak Yol Projesi başlıklı kısımda, Kuşak Yol Projesi ve Tarihi İpek Yolu konuları incelerken benzer yönleri ele alınmıştır. Kuşak Yolu Projesi'nin kapsamı ve güzergahları incelenmiştir. Çalışmanın üçüncü başlığında, Kuşak Yol Projesi'nin Hindistan için planları ve Çin-Hindistan ilişkileri incelenmiştir. Araştırmanın dördüncü

başlığında ise proje gerçekleşirse Hindistan dış ticaretine ve politikalarına etkisi tartışılarak olası sonuçlar, Hindistan'ın Çin'i dengelemek amacıyla ABD ile kurduğu iş birlikleri kapsamındaki yeni projeler incelenerek bu projelerin Çin-Hindistan arasındaki rekabete etkisi yorumlanmıştır. Ayrıca Hindistan'ın oluşturduğu yeni ittifaklar çerçevesinde projeye alternatif olabilecek yeni girişimler ele alınmıştır. Bu girişimlerin güç ve tehdit dengesi bağlamında tartışılması çalışma içerisine eklenmiştir.

Çalışmanın sonuç kısmında ise Kuşak Yol Projesi'nin dünya üzerinde yaratacağı siyasi, politik, ticari ve ekonomik anlamdaki etkileri hakkında derlenen veriler ve bulgular; güç ve tehdit dengesi kuramı ile Hindistan perspektifinde incelenerek yorumlanmıştır. Bu yorumlarla araştırmanın temel sorunsalı olan Hindistan Dış Ticaret ve Politikalarının nasıl ilerlemesi gerektiğine yeni bir bakış açısı kazandırılarak literatüre katkı sağlamak hedeflenmiştir. Oluşturulan yeni girişimlerin projeye etkisi ve bu yeni girişimlerde yer alan müttefik devletlerin Çin'in oluşturduğu hegemonyaya etkisi tartışılmıştır.

2. GÜÇ DENGESİ VE KUŞAK YOL PROJESİ

Araştırmanın bu bölümünde çalışmanın yöntemi olan güç ve tehdit dengesi teoremlerinin tanımları yapılarak proje bu kuramlar çerçevesinde değerlendirilmiştir. Kuramların tanımı ve tarihsel süreci bu kısımda yer almaktadır.

2.1. Güç Dengesi

Güç dengesi kavramını incelediğimizde uluslararası ilişkilerin en önemli iki temel yaklaşımından realizme odaklanmak gereklidir. Realizmin ortaya çıkışı, 20. Yüzyılın başlarına tekabül etmektedir. Bu dönemde I. Dünya Savaşı'nın ardından II. Dünya Savaşı'nın öngörülemediği olması dolayısı ile liberalizm yaklaşımına tepki olarak ön plana çıkarak yükseliş göstermiştir (Uğrasız, 2003). I. Dünya Savaşının sonucunda oluşan büyük yıkımdan sonra Liberaller problemin özellikle uluslararası sistemde olduğunu düşünerek bu sistemin açıklarını kapatmak ve problemleri çözerek uluslararası barışın tertip edilmesi için uluslar üstü bir yapı kurma kararı almıştır. Bu yapı dönemin ABD Başkanı Woodrow Wilson'un önermesi üzerine kurulmuştur. Bu uluslar üstü yapı ise Milletler Cemiyeti'dir (Goldstein ve Pevehouse, 2017: 43). Milletler Cemiyetinin uluslararası ilişkilerde başlarda koydukları hedefleri tam olarak gerçekleştirmelerine ve uluslararası gerginliklerin yeterince önlenememesi ile kuruma olan güven azalmıştır. Bu esnada uluslararası dinamiklerde olan gelişmeler de kurumun yetersizlik düşüncesine olan desteği arttırmıştır. Özellikle 1930'lara gelindiğinde ise Almanya'da Faşist Nasyonal Sosyalizm Hareketiyle yükselişi, liberalizmin gücünün azalışı ve dünyada yeni otoriter devletlerin oluşması ile realizmin önü açılmıştır. Bu durumlara ek olarak II. Dünya Savaşı'nın getirdiği büyük yıkımlar ve 20 milyon sivilin ölümü (Arıboğan, 2007: 194) I. Dünya Savaşından daha çok kayba neden olmasıyla liberalizmin çöküşü netleşmiştir (Sönmezoğlu, 2011: 48).

Liberalizmin savunucuları kendi düşüncelerinin özellikle I. ve II. Dünya savaşları arasında tam olarak uygulanmadığını ifade etmiş olsalar dahi realizm savunucuları bu iki savaş arasında olan durumun özellikle liberalizm savunucularının düşüncelerinin test edildiğini söylemişlerdir. Bu test sonucunda da başarısız olduklarını ifade etmişlerdir (Keyik ve Erol, 2019: 14).

Güç Kavramı üzerine birçok çalışma bulunmaktadır. Literatür incelendiğinde bu kavram üzerine yapılan çalışmalarda özellikle 16. Yüzyılın başında yazılmış olan Machiavelli'nin "Prens" kitabında ele aldığı konuları inceleyerek önemli bir referans kaynağı olarak alındığını gözlemleyebiliriz. Ancak güç kavramının net olarak tanımlanması ve çerçevesinin çizilmesi konusunda geniş kapsamı ve belirsiz niteliğinin yanında birçok etken faktörün de bulunması kavramın anlaşılmasının önündeki zorluk olarak yorumlanmıştır (Özdemir, 2008:116). Güç kavramının kelime manası düşünüldüğünde tarihi etkenler de göz önünde bulundurularak şiddeti çağrıştırmasıdır. Ancak bu kavram zorlama veya şiddet içeren bir politika ilişkilendirilmiş olsa da pozitif veya negatif yaptırımlar da içermektedir. Pozitif anlamdaki yaptırımlar sonucunda büyük ödüller elde edebilme hırsları her zaman pozitif sonuçlanmamaktadır. Yani büyük ödüle sahip olmama riski söz konusu etkenler üzerindeki kayıplara da psikolojik yönde etki edebilmektedir. Bu sebeple belirli hedefler ve beklentiler etkeninde güçten de söz edilebilir (Waltz, 1967: 216). Klasik realizmdeki güç kavramı incelendiğinde ise burada politika bağlamıyla düşünüldüğünde caydırıcılık yeteneği anlamı taşıdığı şeklinde yorumlar bulunmaktadır (Özdemir, 2008: 127).

Aslında güç dengesi kavramı, John Bright'ın "*geçmişten günümüze kadar gelen aldanma*" olarak yorumladığı, fikrin tamamını yüz yıl önce "The Life and Speeches of The Right Honourable" de ifade ettiği görülmektedir (Bright, 1882). Bright'tan önce Hume daha sonra ise Morgenthau güç dengesinden bahsetmiştir (Hume, 1875: 32). Kenneth Waltz'ın İnsan, Devlet ve Savaş kitabında McDonald'ın kitabında yer alan oyun teorisine atıfta bulunarak açıkladığı gibi güç dengesini basit bir kart oyununu kazanmak isteyen oyuncular üzerinden ele almıştır. Bu oyuna göre iki veya daha fazla oyuncu ile oynanan bu tür kart oyunlarını kazanmak için diğer oyuncuların da stratejilerini göz önünde bulundurarak kendi stratejinizi belirlemeniz gereklidir. Oyuncu sayısı artıp üç veya daha fazla oyuncu ile oynadığınızda düşman olarak nitelendirdiğiniz diğer oyuncularla ittifak kurarak ilerlemeniz bir nevi koalisyon kurmanız rakip oyuncuların kendi içlerinde bir diğer koalisyona itecektir. Tabii başka bir durumda hiçbir koalisyon kurulmama olasılığı da bulunmaktadır. Koalisyondan kurmak istemeyen kişi oyunu doğru kavrayıp kuralları doğru şekilde lehine de çekmeyi

planlayabilir (Waltz, 2009: 196). Bu durumu uluslararası politikaya evirecek olursak koalisyon yapan iki tarafın haricinde kalan kişilerin yenilmesi durumu oluşabilir veya hiç böyle bir durum olmadan koalisyon oluşturmak için gerekli zemin hiçbir zaman oluşturulmaz. Oyunlarda her oyuncunun hedefi en çok parayı kazanan olmaktır. Bunu devletler bazında düşündüğümüzde yalnızca para kazanmanın ana amaç olmasından söz edilemez. Devletlerin bazıları, dünya üzerinde daha çok alana hükmetmek isterken bazıları yalnızca sınırlı bölgelerindeki hegemonya hedefindedir. Ancak bütün devletlerin genel ve ana amacından söz edecek olursak bu varlığını sürdürebilmektir. Örneğin kendi hedefi yalnızca varlığını sürdürmek olan bir devlet diğer dünyaya hükmetmek veya belirli bölgeyi hegemonyası altına almak isteyen devlet gibi güçlü bir askeri güce ihtiyaç duymayabilir. Bu durumda makul olan kendi savunmalarına odaklanmaktır. Yani oyun teorisi ile desteklenen bu anlatım ve durumlardaki temel çıkarım uluslararası politikada güç dengesinin tercih unsuru olduğudur (Waltz, 2009).

Uluslararası ilişkilerde güvenlik kavramı özelinde literatür incelendiğinde geniş bir yelpazede çıkarımlar yapılarak incelendiği görülmektedir. Waltz'un kitabındaki örneklere ve çıkarımlara baktığımızda da devletler arasındaki çıkarlar doğrultusunda varlıklarını deva ettirebilmek için bu kavramın önemli bir yer tuttuğu çıkarımında bulunabiliriz. Yani realizme göre devletler arasındaki varlığını sürdürebilme kaygısı ile devletler faydacı hareket etmelidirler. Bu sebeple devletler bir güç dengesi içerisinde olmalıdırlar. Yine realizme göre güç kavramını incelediğimizde bu kavrama karşılık gelen noktanın genellikle askeri güç olarak yorumlanabildiğidir (Keyik ve Erol, 2019: 20). Bu bağlamda devletler diğer ülkelere göre ellerini güçlendirmiş olmak için askeri güçlerini maksimize etmeli ve ekonomik açıdan da iyi olmalıdırlar. Bu durum da beraberinde güç maksimizasyonunu getirerek etki ettikleri alanları genişletebileceklerdir (Özdemir, 2008).

Kenneth N. Waltz'ın Güç Dengesi Kuramı Realist güvenlik kavramı çalışmalarında önemli bir yer tutmaktadır. Kuram, 1979 yılında yayımlanmış olan çalışmasında sonraki çalışmalara ışık tutacak nitelikte olmuştur (Arı, 2018). Kuramın temelinde en güçlü devletlerin -Waltz'ın İnsan, Devlet ve Savaş

kitabında oyuncular olarak ele alarak kâğıt oyunu örnekleriyle açıkladığı- gücüne uyum sağlayacak biçimde koalisyon kurarak güçlerini koruyup birbirlerinden daha fazla güçlü olmama gayesiyle uluslararası güvenliklerini garanti altına almaktadırlar, şeklinde açıklamıştır. Waltz'ın bu teorisine Stephen Walt, tarihi olaylara bakıldığında bu teorinin eksik kaldığını savunarak eleştirilerde bulunmuştur. Stephen Walt'a göre güç dengesi teorisi yeni bir teoriyi daha meydana getirmiştir (Walt, 1985).

2.1.1. Tehdit Dengesi

Güç dengesi teorisinin tarihi olaylara bakıldığında yeterince desteklenmediğini ileri süren Walt'a göre devletler arlığını sürdürebilmek için oluşturacakları güç dengesi ile değil algıladıkları tehditler dolayısı ile güvenlik dengesi kurduklarını savunmuştur (Walt, 1985: 1987). Böylelikle tehdit dengesi teorisi ortaya konmuştur. 1985 yılında yayımlanan "Alliance Formation and the Balance of World Power" ve daha sonra 1987 yılındaki "Origins of Alliances" isimli çalışmalarında tehdit dengesi kavramı üzerine fikirlerini ortaya koymuştur (Balcı, 2023: 70). Fikirlerini ifade ederken Waltz'un güç dengesi teorisini eleştiri altına almıştır. Güç dengesindeki koalisyon oluşumlarının yalnızca belirli bir faktör olamayacağını savunmaktadır. Yani güç dengesi teorisi yalnızca koalisyonların belirleyicisi olmadığını ve koalisyonu etkileyen başka faktörlerin de bulunduğunu açıklamaktadır. Örneğin devletlerin aynı tehdit algısına maruz kalmış olması, stratejik uyum ve devletlerarası güven gibi konuların da koalisyonların oluşmasında önemli bir rolünün olduğunu savunmaktadır (Walt, 1985). Walt'a göre güçlü devlete uyma ve potansiyel tehdidi dengeleme ile daha güçlü devletlerin güç seviyesine ulaşma arzusunu göstermektedir. Güçlenmekte olan bir devlet diğer tehditlerin karşısında güvenlik sağlayıcı olarak yorumlanabilir. Bu durumda dengeleme gerekli olmaktan çıkar. Bu nedenle güç karşısında bir koalisyon oluşturmaktansa güçlü olanı takip etme ve yanında yer alma konusunda stratejik bir tepki oluşturması gerekliliğinden bahsetmiştir.

Stephen Walt neo-realizmin dengelemek ile ilgili bu yaklaşımına göre devletler varlıklarını sürdürebilmek için oluşturdukları güç dengesindeki askeri, ekonomik veya alan yetkinliği konusundaki en güçlü devlete karşı değil bu devletler arasında en fazla tehdidi algıladıkları devlete karşı bir koalisyon

kurması gerekliliğinden bahsetmiştir (Walt, 1985: 280). Stephen Walt, devletlerin tehdit algısının oluşmasında dengeleme ve güçlü devlete uyum sağlamaya/onu takip etmeye ilişkin üç temel argümandan bahsetmiştir. Bu argümanlardan ilki en yaygın olarak nitelendirdiği “balancing” terimi yani dengelemedir. Bu terimi “bandwagoning” yani güçlü devlete uyum sağlamaya göre daha yaygın olduğunu ifade etmiştir. Burada devletler varlıklarını kuvvetlendirebilmek için algıladıkları tehditlere göre yalnızca gücü dengeleme gerekliliğini değil tehditleri de dengelemeleri gerekliliğini açıklamaktadır. Güç dengesinin daha güçlendirilmiş bir hali olarak tehdit dengesi teorisini önermiştir. Çünkü tehdit seviyesi saldırı kabiliyetleri, coğrafi açıdan yakınlık ve algılanan niyete de bağlıdır. İkinci argüman ise ideolojik birleşme ve uyumdur. Burada bahsedilen kurulacak olan ittifakların ideolojiye dayalı bir dengeleme ittifakı kuran devletlerin, uzun vadeli ittifak kurmaktan kaçınarak bu kısa vadeli ittifakı tercih etme davranışlarından bahseder. Böyle ittifak kuran devletlerin çok hızlı bir biçimde tehdidi ortadan kaldırmada yıkıcı veya bölücü bir etkisinin olduğunu açıklamaktadır. Üçüncü argüman ise dış yardım ve siyasi nüfuz etmenlerinin tek başlarına yeterli olmadığıdır. Yine aynı şekilde olağanüstü koşullar dışında bu iki faktörün tehdiye karşı avantaj elde etme konusunda etkili bir seçenek olmadığını açıklamaktadır (Walt, 1987: 5). Yani Walt’a göre devletlerin politikalarını etkileyen ve belirleyen faktörler güç dengesi, tehdit algılaması ve ideolojik faktörlerdir, şeklinde yorumlayabiliriz. Devletlerin tehdit algılamalarına etki eden faktörler arasında yukarıda verilen temel argümanlar arasında en çok ilk argüman olan dengelemeyi (balancing) tercih etmeleri beklenmektedir (Balcı, 2023: 71). Bu argümanlara dengeleme motivasyonunu tehdit algılamasını etkileyen faktörlerden önce yukarıda bahsedilen 3 argüman desteklemektedir.

Walt, devletlerin tehdit algılamaları için dört temel faktörü açıklamıştır. Bu faktörlerden ilki toplam güçtür (aggregate power). Diğer tüm şartlar eşit olduğu varsayılırsa, nüfus, askeri güç, teknolojik donanım, endüstriyel yetenek gibi devletin toplam kaynağı ne kadar büyükse diğer ülkeler için oluşacak tehdit de o kadar büyük potansiyele sahip olacaktır. Bu minvalde devletin kullanım alanında olan toplam güç, diğer ülkelere karşı oluşacak tehdidin önemli parçalarıdır (Walt, 1985: 22). Bir diğer faktör ise coğrafi yakınlık veya yakın

güçtür (proximity). Devletlerin tehdit algılaması coğrafi açıdan yakınlıklarından ötürü de olabilmektedir. Bu sebeple de koalisyon kurmak isteyebilirler (Walt, 1985). Buzan, Walt ve Waever'ın da söylediği gibi mesafe olarak en yakındaki devlet diğer uzaktaki tehdit edici devletlere göre daha tehlikeli bir tehdit unsuru teşkil edebilir. Bu çıkarımların özünde, devletlerin güçlerinin etkilerinin artmasına veya azalmasına sebep olabilmesi dolayısıyla yakınlık ve güç projeksiyonunun tehdit ile algılanacak güce etkili olması vardır (Walt, 1985; Buzan ve Waver, 2003). Eğer yakındaki devletlerin tehdidi dengeleme gereksinimi oluşturursa söz konusu devlet gerekli dengelemeyi sağlamak adına koalisyonlar oluşturma eğiliminde olabilir (Walt, 1985: 10). Dengelemek yerine uyum sağlama eğiliminde olunursa küçük devletler büyük devletlerin özelliklerini alarak bir nüfuz etme durumu ortaya çıkabilir. Bu durumda devlet uyum sağlayarak bir nevi itaat etmeyi seçmiş olur (Walt, 1985: 11). Üçüncü faktör olan literatüre saldırı gücü veya saldırgan kapasite olarak yansımış faktör ise yukarıda bahsedilen tüm durumlar yolunda ve eşit olduğu varsayılarak, büyük askeri güce sahip devletlerin kendisi gibi askerî açıdan güçlü olmayan devlete nazaran ittifak için en uygun aday olabileceğidir. Bu bağlamda saldırı kapasitesi fazla olan devlet oluşturacağı tehdit sebebi ile bu yönden daha eksik olan devletlerin dengeleme için koalisyon kurmasına sebep olabilir. Dördüncü faktör saldırgan niyetlerdir. Dışarıdan daha saldırgan olarak yorumlanan devletler diğer devletlerin dengeleme eğiliminde olmasını sağlayabilir. Bu sebeple kurulacak koalisyonlarda niyet algılama önemlidir (Cohen, 1978; Gause, 2003). Çünkü sınırlı yeteneklere sahip devletler bile dışarıdan saldırgan olarak algılandığında diğer devletlerin kendisine karşı bir dengeleme politikası içinde olacağını görebilir (Walt, 1987: 25).

Güç ve tehdit dengesi kuramlarında Walt ve Waltz'un sıklıkla değindiği üzere Çin'in Kuşak Yol Projesi ile oluşturmaya çalıştığı koalisyonlar, ticari iş birlikleri ve modern dünya ittifakları ABD gibi birçok açıdan güçlü bir devletten algılanan tehdit doğrultusunda oluşturulmuş olması muhtemeldir. Waltz'a göre küçük devletler birleşerek algıladıkları tehditlere göre peşine takılma veya dengeleme davranışı içerisine girebilirler. İki büyük devlet olan Çin ve ABD'nin birbirlerinden algıladıkları tehditlere göre kuracakları koalisyonlar ile yeni dünya düzeni dinamiklerinin de etkisiyle hangisinin hegemonyasının ne kadar süreceği

konusunda belirleyici olacaktır. 2046 yılında bitmesi planlanan Kuşak Yol Projesiyle tarihe atıflar vererek tıpkı Tarihi İpek Yolu'nda olduğu gibi eski toprak genişliğini ve etki alanını arttırarak ABD gibi büyük bir tehdide karşı oluşturduğu hamlesiyle günümüz Hindistan devletinin uyum sağlama ve dengeleme adına yaptıkları hamleleri yeni dünya düzeninin güncellenmesinde önemli bir rol oynayacaktır. Bu durumu anlamak için önce Tarihi İpek Yolu'nu anlamalı ve Yeni İpek Yolu Projesi olarak da bilinen Kuşak Yol Projesini bu iki kuram ışığında inceleyerek Hindistan'ın bu iki ülke arasındaki tehdit unsurları arasında varlığını sürdürebilmek için hangi faktörlerin davranışlarında etkili olacağına bakılmalıdır. Böylelikle Hindistan için atılması muhtemel adımların sonuçları çalışma içerisinde değerlendirilebilecektir.

2.2. Tarihi İpek Yolu

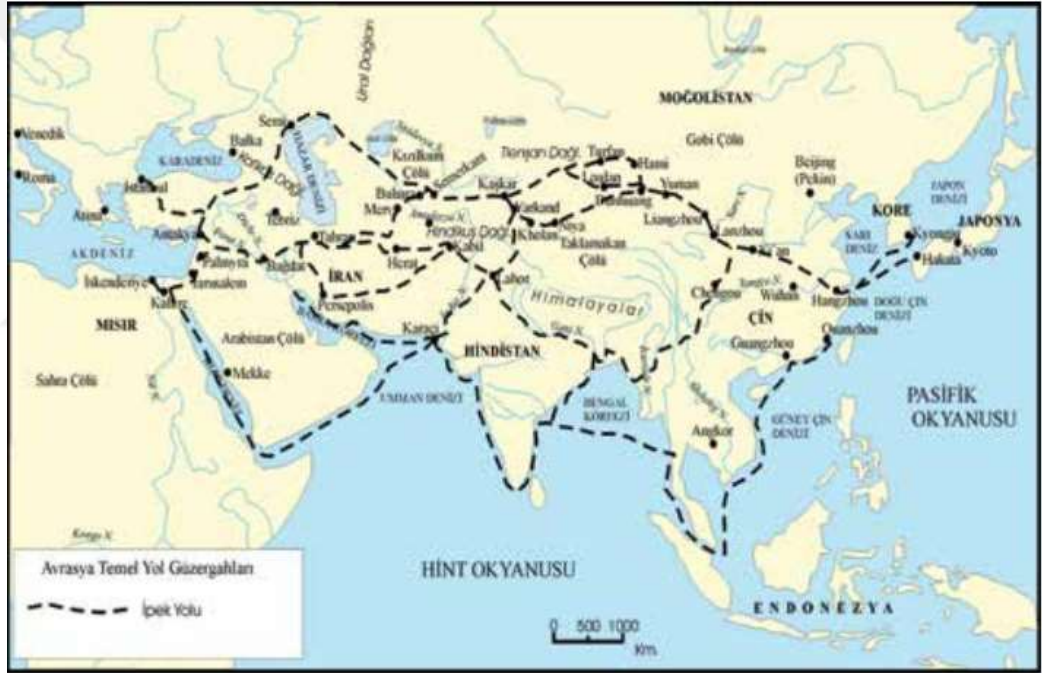
Orta Asya'dan Çin'e uzanan tarihi bu yol ismini ilk olarak Coğrafyacı Ferdinand von Richtofen'den almıştır (1877). "China Volume III" isimindeki kitabında bu terimi (Seidenstraassen) ilk olarak ele alması ile birlikte İpek Yolu'nun kavramsallaşmasını sağlamıştır (Waugh, 2007). El yazmaları, arkeolojik kalıntılar, ticari kayıtlar ve seyahatname gibi çeşitli kaynaklara dayanarak, İpek Yolu, M.Ö. 2. yüzyıldan itibaren Asya ve Avrupa arasındaki ticaret yollarının genel adı olarak kabul edilmektedir (Hansen, 2015; Liu, 2010; Rossabi, 2011). İpek Yolu üzerinden en çok transiti yapılan ve farklı ülkelere gönderilen ticari ürün ipek olduğundan bu isim verildiği bilinmektedir. M.Ö. 5.yüzyılda Çin ipek böceklerini yetiştirme ve dokumacılık işlerinde daha da ön plana çıkararak kendilerini batı ülkelerine ve Hindistan'a tanıtmıştır. İpek üretimi ve dokumacılığın uluslararası ticareti sebebiyle İpek Yolunun yalnızca ipek değil farklı ürünlerin ticaret faaliyetlerinin de yürütülmesine olanak sağlamıştır (Güleç, 2022). İpek, baharat, çay, porselen ve diğer malların yanı sıra fikirler, dinler ve kültürler de bu yol boyunca yayılmıştır. İpek Yolu doğu ve batıyı ticari ve kültürel olarak bir köprü gibi bağlamıştır. Birçok ticari mal veya eşyanın taşınmasının yanı sıra kültürel değerleri ve olguların da aktarılmasını sağlamıştır. Dolayısıyla kültürel olarak farklılığı bulunan ulusların birbirleri ile uyum içerisinde yaşamasına da aracılık etmiştir. İpek Yolu, dünya tarihinde önemli bir yere

sahiptir. Ayrıca bu yol boyunca yapılan ticaret, farklı kültürler ve dinler arasında etkileşime de neden olmuştur (Güleç, 2022).

Tarihi İpek Yolu iletişimin ilk noktası ise Çin kaynaklarına bakıldığında, M.Ö. 206- M.S 220 yılları arasında varlığını sürdüren Han Hanedanlığı döneminde İmparator Wu-Ti'nin 138 yılında ticari ortaklarına gönderdiği diplomatiyle (ayrıca; kâşif, gezgin ve elçi olarak da bilinmektedir) başladığı bilinmektedir (Xirnrü, 2010). Gönderilen bu elçinin adı literatürde Zhang Quian veya Chang-Chien olarak geçmektedir. Chang, İmparator tarafından Batı'da yer alan Hsiung-nular karşı ittifak kurmak amacıyla Yüecilere (Yuezhi) gönderilmiştir. Chang Chien Yüeci hükümdarıyla görüşmesini yapmış ve Çin'in tüm planlarını hükümdara anlatmıştır. Ancak; Yüeciler ise Hsiung-nuların saldırısına uğradıktan sonra batıya doğru göç etmek zorunda kalmış ve Baktria topraklarında barış ve huzur içerisinde yaşadıklarından Hsiung-nulara olan intikam duyguları yerine barış içinde kalmayı tercih etmişlerdir. Ayrıca bölgede uzun süre kalan Chang, seyahati sırasında Part, Baktria ve Fergana bölgelerindeki zengin tarım ürünleri ve bu bölgelere seyahat ederken karşılaştığı tarım ürünlerini detaylı bir şekilde raporuna eklemiştir. İmparator Wu-Ti okuduğu bu raporlardan sonra bölgeler ve ürünler ile ilgili bilgi sahibi olmuştur. Bu sebeple Chang'ın dönüşünden birkaç yıl geçince Çinli tüccarlar tarafından Orta Asya'ya doğru seferler düzenlenmiştir (Yılmaz, 2021).

Çin'in bu dönemdeki merkezi gücü İpek Yolu'nun stratejik ve ekonomik anlamdaki önemini de arttırmıştır. Han hanedanı, İpek Yolu üzerindeki ticaret yollarını kontrol ederek ve güvenliği tertip ederek Asya'nın merkezi otoritesi haline gelmiştir. Bu durum ise Çin'in uluslararası ilişkilerdeki rolünü güçlendirerek diğer devletlerle olan diplomatik ilişkileri ilerletmiştir. Tang Hanedanı döneminde, Çin'in İpek Yolu üzerindeki konumunu koruma altına almak için çeşitli diplomatik ve askeri tedbirler alması, güç dengesi kuramı perspektifinde değerlendirilebilir. Güç dengesi kuramı uluslararası ilişkilerde bir ülkenin gücünü arttırmak amacıyla diğer ülkeler ile çeşitli ittifaklar ve stratejik hamleler ekseninde çeşitli önlemler almanın gerekliliğinin altını çizmektedir. Çin'in İpek Yolu üzerindeki ticaret yollarının kontrolünü sağlama ve güvenliğini tertip etmesi bu kuramı destekler niteliktedir. Tang Hanedanı döneminde, Çin'in

Orta Asya üzerindeki şehirleri ve ticaret yollarını korumak amacıyla askeri güç kullanması bu stratejinin bir parçası olarak yorumlanabilir. Başka bir yünden Çin'in diğer ülkelerle diplomasi ve ticaret yolu ile ilişkilerini güçlendirmesi güç dengesi kuramının bir uygulanma biçimi olduğu şeklinde değerlendirilebilir. Tarihi İpek Yolu'nun güç dengesi kuramı çerçevesinde irdelenmesi, Çin'in bu dönemdeki merkezi gücünü ve uluslararası ilişkiler bağlamındaki rolünü daha net anlamamıza yardımcı olabilir. Çin'in İpek Yolu üzerindeki kontrolü yalnızca ekonomik anlamda değil aynı zamanda kültürel ve siyasi anlamdaki etkileri de doğurmuştur. Bu bağlamda İpek Yolu'nun tarihsel önemi, Çin'in dönemdeki merkezi gücü uluslararası ilişkilerde güç dengesi ve stratejik önlemler konusunda tartışmalara önemli ölçüde katkı sağlamaktadır.



Şekil 2. 1. İpek yolu güzergahları (Hansen, 2016: 16)

İpek Yolu, Çin'den başlayıp Orta Asya, Hindistan, Ortadoğu ve Akdeniz'e kadar uzanmaktadır (Frankopan, 2016). İpek Yolu'nun ana güzergâhı, Çin'in başkenti Xi'an'dan başlayarak Orta Asya, İran, Anadolu ve Akdeniz kıyıları boyunca geçerek Roma İmparatorluğu'na kadar uzanan yolu ifade etmektedir (UNESCO, 2014). Bu ana güzergâhın birçok dalı ve alternatif rotaları da bulunmaktadır. Harita üzerinde gösterilen kesikli yollarla alternatif güzergâhları daha net görebiliriz. Örneğin, bir dal güzergâhı Çin'den Pakistan'a, ardından

Hindistan'a, Sri Lanka'ya ve hatta Güneydoğu Asya'ya kadar uzanmıştır (Li, 2019). Başka bir dal ise, Çin'den kuzeybatıya doğru ilerleyerek Sibirya'nın güneyindeki kıraç toprakları geçerek Orta Asya'ya ulaşmıştır (Baumer, 2014). İpek Yolu'nun Orta Asya bölgesindeki güzergâhı, tarihsel olarak en kıymetli ve en hareketli olanlarından biri olarak yorumlanabilir. Bu güzergâh, Çin'den başlayarak, bugünkü Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Tacikistan'ı geçerek İran'a ulaşmaktadır (UNESCO, 2014). Bu bölgede, farklı medeniyetler ve kültürler arasında ticaret, bilgi ve kültürel alışverişler gerçekleşmesinin yanı sıra İpek Yolu üzerindeki şehirler ve limanlar, Orta Asya'nın tarihi ve kültürel zenginliğine katkıda bulunmuştur (Hansen, 2012).

Özetlemek gerekirse İpek Yolu, Çin'den başlayıp Avrupa'ya uzanmaktadır. Aslında kervan yolu olan bu yol 6.400 km uzunluğundadır. Çin'in Xi'an şehrinden başlayarak kuzey batı istikametinde devam ederek Afganistan üzerinden Doğu Akdeniz'e kadar uzanmaktadır. Buradan iki kola ayrıldığı bilinmektedir. İlk kol, İran üzerinden Suriye ve Anadolu üzerinden Akdeniz kıyılarına ulaşmaktadır. Diğer yol ise Hazar denizinden Karadeniz'in kuzeyine ulaşmaktadır. Tarihi İpek Yolu'nun rotaları konusunda birçok bilimsel çalışma bulunmaktadır. Ancak kullanıldığı tespit edilen güzergâhlar dönemin şartlarından ötürü sürekli olarak değişip yeni rotalar oluştuğundan tek bir İpek Yolu rotasından söz etmek mümkün değildir (Karaca, 2022: 159).

İpek Yolu üzerinden yayılan Budizm, İslam ve Hristiyanlık gibi dinler, Asya ve Avrupa arasında kültürel ve sosyal değişimlerin yaşanmasına neden olmuştur. Aynı zamanda İpek Yolu, bilgi ve fikirlerin yayılmasına da yardımcı olmuştur (Metropolitan Museum of Art; UNESCO World Heritage Centre).

İpek Yolu'nun Anadolu'daki güzergâhı ise İran ve Doğu Akdeniz arasında bağlantı sağlayarak, önemli bir ticaret ve kültürel alışveriş merkezi haline gelmiştir (UNESCO, 2014). Bu güzergâh üzerindeki şehirler, tarihi yapıları ve kültürel mirası ile günümüze kadar ulaşmıştır. Örneğin, İpek Yolu'nun Anadolu'daki en önemli kavşağı olan Kayseri, Selçuklu İmparatorluğu döneminde ticaret, kültür ve sanatın merkezi haline gelmiştir (Özgen, 2014).

İpek Yolu, dünya tarihinde önemli bir yere sahiptir. Bu yol boyunca yapılan ticaret, farklı kültürler ve dinler arasında etkileşime neden olmuştur. İpek

Yolu üzerinden yayılan Budizm, İslam ve Hristiyanlık gibi dinler, Asya ve Avrupa arasında kültürel ve sosyal değişimlerin yaşanmasına neden olmuştur. Aynı zamanda İpek Yolu, bilgi ve fikirlerin yayılmasına da yardımcı olmuştur (Metropolitan Museum of Art; UNESCO World Heritage Centre).

Tarihi İpek Yolu, dünya tarihi ve ticaretinde önemli bir yer tutmaktadır (Hansen, 2015). Bu ticaret yolunun açılmasıyla birlikte, Çin'den başlayarak Avrupa'ya kadar uzanan birçok ülkede ticaret, bilgi ve kültürel alışverişler artmıştır (Jeong, 2016). İpek Yolu sayesinde, farklı ülkelerde üretilen malların diğer ülkelerde talep edilen yerlere kolayca ulaştırılması mümkün olmuştur. Bu durum, ticaretin gelişmesine ve ekonomik büyümenin artmasına katkıda bulunmuştur (Liu, 2010).

Ayrıca, İpek Yolu üzerindeki şehirler ve limanlar, kültürel etkileşim ve bilgi alışverişi için önemli merkezler haline gelmiştir (Hansen, 2015). İpek Yolu'nun etkileri sadece ekonomik değil, aynı zamanda sosyal, kültürel ve bilimsel açılardan da görülmüştür. İpek Yolu üzerindeki şehirler, farklı kültürlerin etkileşimine ve birbirlerinden öğrenmelerine olanak sağlamıştır (Jeong, 2016). Bu da farklı kültürlerin birbirine yakınlaşmasına ve ortak noktaların keşfine yol açmıştır (Liu, 2010). Bilim ve teknoloji alanında da İpek Yolu, farklı bölgelerdeki keşiflerin ve buluşların yayılmasına da katkıda bulunmuştur (Wood, 2002).

Tarihi İpek Yolu, sadece ekonomik değil, aynı zamanda siyasi ve uluslararası ilişkilerde de önemli etkileri olan bir ticaret yoludur. İpek Yolu, farklı kültür ve medeniyetleri birbirine bağladığı için, ülkeler arasında siyasi ve diplomatik ilişkilerin güçlenmesine de katkıda bulunmuştur (Crawford, 2014). İpek Yolu üzerindeki şehirler, sınır ötesi ticaretin yanı sıra siyasi ilişkilerin de geliştiği yerlerdir (Huntington, 1993). Ticari iş birliği ve ortak çıkarlar, ülkeler arasındaki siyasi ilişkilerin güçlenmesine yardımcı olmuştur (Crawford, 2014). Bununla birlikte, İpek Yolu'nun siyasi etkileri bazen olumsuz da olabilmiştir. İpek Yolu üzerindeki ülkeler, ticari rekabet ve siyasi çekişmeler nedeniyle savaşlar yaşamışlardır. Özellikle Orta Asya'da, İpek Yolu üzerindeki ülkeler arasındaki siyasi çekişmeler sık sık savaşlara ve istilalara yol açmıştır (Crawford, 2014). Bu çekişmelere örnek olarak birkaç tarihi olayı ve ilgili devletleri sıralamak gerekirse; Roma İmparatorluğu, İpek Yolu üzerinden Çin'in lüks mallarını

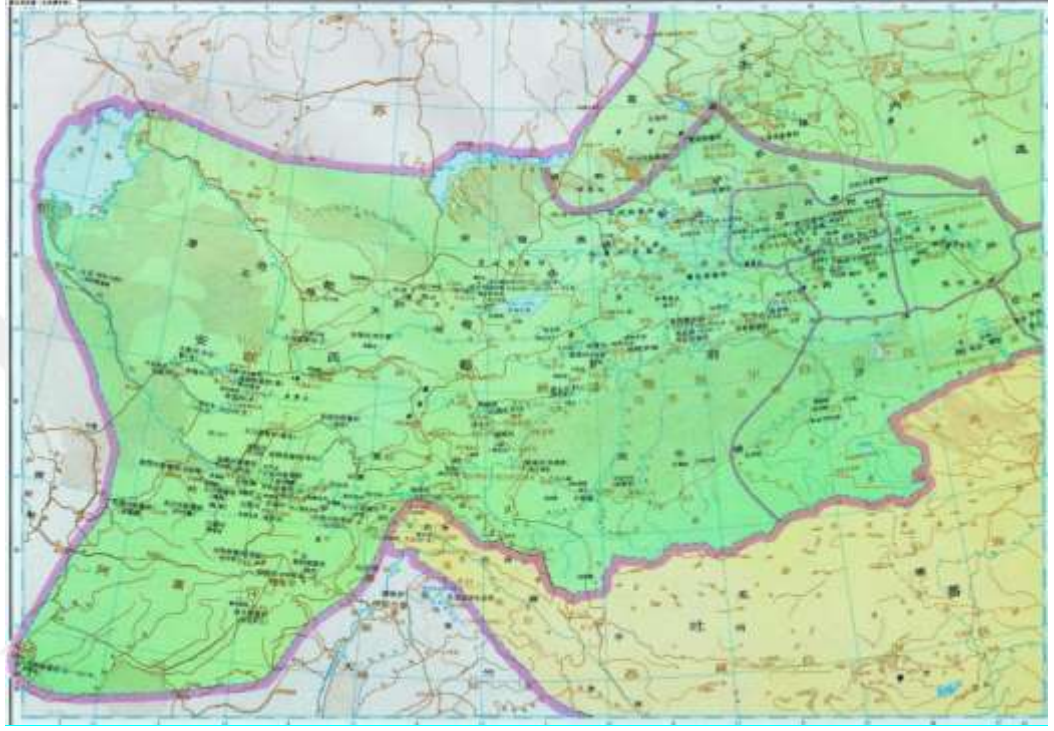
Avrupa'ya getiren ilk Batılı tüccarlar arasında olduğu kabul edilmiştir. Ancak, Roma İmparatorluğu'nun yıkılması ve Orta Çağ'ın başlamasıyla, İpek Yolu ticareti Avrupa'da duraklama dönemine girmiştir (Christian, 2018). Araplar: İslam'ın yayılmasıyla birlikte, Arap tüccarlar İpek Yolu üzerinden ticaret yapmaya başlamışlardır. İpek Yolu, İslam'ın yayılmasına da katkıda bulunmuştur (Christian, 2018).

Tarihe bakıldığında zaman zaman bazı devletlerin İpek Yolu üzerinde hâkimiyet kurma çabasını görmekteyiz. Örneğin; Moğol İmparatorluğu, İpek Yolu'nu ele geçirerek Asya'nın geniş bir bölgesinde hüküm sürmüşlerdir. Moğollar, İpek Yolu üzerindeki kontrolü ele geçirdikten sonra, güvenliğı sağlamak için kaleler ve savunma hatları inşa etmişlerdir (Christian, 2018). Başka bir devlet olarak Ruslar ise 19. yüzyılda Rusya, İpek Yolu'nun kontrolünü ele geçirme çabalarına girişmişler ve Orta Asya'da nüfuzunu artırmaya çalışmışlardır. Ancak, Rusların bu planları, diğer ülkelerin karşı çıkması nedeniyle gerçekleşmemiştir (Christian, 2018).

İpek Yolu'nun siyasi etkilerine bakacak olursak özellikle de Çin Hanedanı döneminde, diplomatik ilişkilerin güçlenmesine katkıda bulunduğunu gözlemlemekteyiz. İpek Yolu, Çin'in dış dünyayla ilişkilerini güçlendirmesine yardımcı olmuş ve Çin kültürünün yayılmasına da katkıda bulunmuştur (Huntington, 1993). İpek Yolu üzerinden yapılan ticaret, Çin'in dış politikasının şekillenmesinde de önemli bir rol oynamıştır (Liu, 2010). Ticaret yolu üzerindeki ülkelerle olan ilişkileri, politik ve stratejik çıkarlarına göre şekillendirmiştir. Örneğin, Tang Hanedanı döneminde Çin, İpek Yolu üzerindeki kontrolünü sağlamak ve güvenliğı artırmak için askeri tedbirler almıştır. Ayrıca, ticaret yolu üzerindeki rakip devletlerle olan ilişkilerini de politik ve ekonomik çıkarlarına göre şekillendirmiştir (Foltz, 2010). Özellikle bu dönemde Çin, İpek Yolu ticaretindeki ülkelerle doğrudan ticaret yapmak yerine, Orta Asya üzerinden aracılar vasıtasıyla ticaret yapmayı tercih etmiştir. Bu durum, Çin'in ticaretteki gücünü artırsa da bazı ekonomik zorluklarla karşılaşmasına neden olmuştur (Foltz, 2010).

İpek Yolu ticareti, aynı zamanda Çin'in diğer ülkelerle olan siyasi ilişkilerini de etkilemiştir. Özellikle Tang Hanedanı döneminde Çin, Orta Asya,

Orta Doğu ve Akdeniz bölgesi ülkeleriyle sık sık diplomatik ilişkiler kurmuştur. Bu ilişkiler, Çin'in siyasi ve askeri gücünü artırmış ve kültürel etkileşimi teşvik etmiştir (Woods, 2002). Ayrıca Orta Asya'da yaşanan siyasi çekişmeler ve istikrarsızlık, ticaret yolu üzerinde güvenliğini tehlikeye sokmuş ve Çin'in ekonomik çıkarlarına zarar vermiştir (Foltz, 2010).



Şekil 2.2. Tang hanedanlığı dönemi Anxi genel valilik haritası (Tan, 1982)

Yukarıdaki haritada Tang hanedanlığı dönemindeki Anxi genel valilik sınırları verilmiştir. Tang Hanedanı döneminde kurulan Anxi Genel Valiliği, Çin sınırlarını genişletirken aynı zamanda farklı uluslarla Batı Bölgesi ve Antik İpek Yolu geçiş güzergâhlarını kontrol altına alma mücadelesi vermiştir. Tang Hanedanı, 618-907 yılları arasında Çin'de hüküm süren bir hanedandır ve bu dönemde İpek Yolu üzerindeki konumunu güvence altına almak için çeşitli düzenlemeler yapmıştır. Antik İpek Yolu'nun kavşak noktasında bulunan Kuça, doğu ve batı arasında bir köprü vazifesi görmekte, ticaret ve kültür taşımacılığı İpek Yolu'nun önemini artırmaktadır. İpek Yolu, sadece ticaret yolu değil, aynı zamanda medeniyetler arası bir köprü olup, ekonomik işlemlerin ötesinde fikirlerin ve kültürlerin yayılmasını da kolaylaştırmaktadır. Tang Hanedanı

dönemi, İpek Yolu'nun tarih boyunca taşıdığı ticaret hacmi ve kültürel etkileşimler sayesinde bu güzergâhtaki konumunu güçlendirmiştir. Bu dönemdeki mücadeleler, İpek Yolu'nun stratejik ve ekonomik önemini vurgulamakta, bu bağlamda Tang Hanedanı dönemi, İpek Yolu'nun tarihini anlamak ve bu antik ticaret yolunun rolünü değerlendirmek için kritik bir dönem olmaktadır. İpek Yolu, sadece mal taşımacılığı değil, aynı zamanda kültürler arası etkileşimlerin de bir yolu olduğundan, Tang Hanedanı'nın bu güzergâhtaki rolü tarihçiler ve araştırmacılar için önemli bir konu teşkil etmektedir (Kestanecioğlu, 2023).

Tarih boyunca İpek yolu birçok farklı isimle anılmıştır. Bugünkü adı olan İpek yolu ismini ise yakın tarihte almıştır. Kaynaklar incelendiğinde yolun geçtiği şehirlere göre veya coğrafi etmenlere göre farklı isimlerle anılmıştır. İpek yolu kavramı ilk kez Baron Ferdinand Von Richthofen'in yaptığı bilimsel çalışma ile dünya literatürüne girmiştir (Hansen, 2015). Çin, antik çağlarda eşya transferlerini ve takasını Kara ve Deniz İpek yolları aracılığıyla gerçekleştirmiştir. Chavannes kitabında kara ve deniz yolu olmak üzere iki ana yol şeklinde ele almıştır (Chavannes, 1903). Özellikle Çin bu dönemde küresel anlamdaki merkezi gücü elinde barındırmaktaydı. Tarım, zanaat, sanayi ve ticari alandaki dünyanın en önemli ticaret ağına sahip olmanın da artısıyla küresel güç olarak yorumlanabilir. İlgili dönemde Tang Hanedanlığı, Song Hanedanlığı, Orta Asya ve İslam devletleri, Avrupa ve Bizans imparatorluğu küresel anlamdaki güç dengelerini oluşturmuştur.

2.3. Kuşak Yol Projesi

2013 yılında Çin'in devlet başkanı Xi Jinping tarafından ortaya atılan ilk ismiyle “Bir Kuşak, Bir Yol” projesi Dünya'yı etkisi altına alabilecek bir vizyon olarak, devlet başkanının Kazakistan ziyaretinde gündeme gelmiştir. Kuşak Yol Projesi, Çin'in Tarihi İpek Yolunu yeniden 21. Yüzyıl dinamiklerine göre yeniden hayata geçirilmesi vizyonu olarak yorumlanmaktadır (Balcı, 2019: 3).

Kuşak Yol Girişiminin ortaya çıkışından öncesine bakılacak olursa; bu projeye zemin hazırlayan Çin iç ekonomik ve siyasi dinamiklerin incelenmesi gereklidir. Çin 1949 Ekim'de Mao Zedong döneminde kurulmuştur. Çin Halk Cumhuriyeti bu dönemde kapalı ekonomi sistemini benimsemiştir. Bu tarihten itibaren kapalı ekonomi sistemiyle istikrar sağlanmıştır. Fakat büyüme ve refah

konularında problemler yaşamıştır. 1970'lerin sonunda sosyalizmin getirisiyle uyguladıkları kapalı ekonomi sistemini bırakmışlardır. 1978 yılına gelindiğinde Deng Xiaoping önderliğinde sosyalist kapalı ekonomi sisteminden piyasa ekonomilerine doğru bir geçiş yaşanmıştır. Xiaoping'in önerdiği reformlar kapsamında Çin ekonomik anlamda büyüme ve kalkınmada pozitif ivmelenme yakalamıştır (Tutar ve Koçer, 2019: 620). Kapalı ekonomi sisteminden geçilen bu modernizasyonlar tarım, bilim, endüstri, teknoloji ve savunma alanlarında olduğundan ülke için önemli bir güncelleme olarak nitelendirilebilir. Bu yeni politika ile birlikte limanlar, hava limanları, demiryolları, boru hatları, rafineler ve birçok tünel inşa edilmiştir. Fakat gerçekleştirdiği iyi ekonomik politikalarına rağmen ülke içerisindeki kalkınma problemini çözmemiştir. Yani sosyo-ekonomik açıktan Çin'in doğu ve Batı kısımları kıyaslandığında orantısız hale gelmiştir. Çin bu sebeple hem kendini hem de çevresini iktisadi anlamda geliştirmesi gerekliliğini fark etmiştir. Çin ekonomik anlamda kendi etkinliğini arttırmak ve eşitsizliği ortadan kaldırmak amacıyla stratejik, ekonomik ve jeopolitik bir arayışa girerek 21. Yüzyıl kalkınma projesi olarak Kuşak Yol girişimini ortaya atmıştır. Bu proje sayesinde Çin, orta ve batı lokasyonlardan başlayarak Avrupa bağlantılı küresel ticaret ağını kurabilecek istediği ekonomik etkinliği yakalayabilecektir (Tutar ve Koçer, 2019: 621).

Xi Kazakistan'ın Astana şehrinde bulunan Nazarbayev Üniversitesinde gerçekleştirdiği bir konuşma esnasında Tarihi İpek Yolu'na atıfta bulunarak Kazakistan'ı bölgesel bir ortak ve Çin'in geçmişten beridir yakın ilişkide bulunduğu ülke olması konusuna dikkat çekmiştir. Ayrıca bu konuşmayla birlikte Çin ve Kazakistan'ın Orta Asya ülkelerine örnek olacak şekilde iletişimlerini nesiller boyu sürdürebilmesi gerekliliğini ve yeni yapılacak proje iletişimlerini için de sürdürmesi gerekliliğine dikkat çekmiştir. Söz konusu bu ülkelerin özellikle stratejik ve önemli ortaklar olduğunun da altını çizmiştir. Konuyu bölgede yapılacak ekonomik kalkınma ve halk refah ortamının pozitif gelişimine neden olacağını da belirtmiştir. Bu sayede bölgesel iş birliklerinin daha da genişletilmesi gerektiğine ve Avrasya bölgesinde gelişim alanları yaratmak için "yenilikçi" olarak tanımladığı Yeni İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nı inşa edilmesi gerekliliğini dile getirmiştir (Brakman, Frankopan ve Van Marrewijk, 2019: 4).

Soğuk savaş sonrası şekillenmekte olan Yeni Dünya Düzeni ile birlikte, Orta Asya bölgesi, güç ve etki alanını genişletme hedefinde olan Çin gibi küresel güçlerin hedefinde olmuştur. Xi Jinping'in Astana'da yaptığı konuşmada ilk kez Orta Asya ve Ekonomik koridordan bahsedilmiştir. Orta Asya'nın ivme kazanma sürecinden yararlanma bu konuşmada ayrıca karşılıklı olarak "kazan-kazan" düşüncelerinde de vurgu yapmıştır (Bocutoğlu, 2017). Duyurulan bu Kuşak Yol vizyonu ardından Çin'in benimsediği yeni dış politika ve yeni ekonomi politikaları Dünya'nın yeni süper gücü haline gelebileceğinin bir sembolü olarak yorumlanmıştır (Feigenbaum, 2018). Özellikle Kazakistan'daki bu konuşma ardından 2014'de Endonezya'da "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" olarak adlandırılan vizyonu yeniden gündeme gelmiştir. Bu açıklamalardan sonra Kuşak Yol Projesinin dünya çapında ekonomik, siyasi ve politik manada dengeleri değiştirebileceği ve/veya dönüştürebileceği konularıyla dikkat çekmiştir (Demir ve Tekir, 2018: 32).

Dış politika ve ekonomi politikası anlamında yapılan reformlarla birlikte Kuşak Yol Projesi Çin için daha önce yapılan reformların devamı olarak yorumlanabilir. Tarihsel süreçler incelendiğinde Çin'in geçmişteki ihtişamlı günlerini yeniden edinme hedefi olduğu açıkça görülmektedir. Çin bu sayede Çin Komünist Parti'sinin başarılarını dış politikada da sürdürmeyi hedeflemiştir. Ekonomi politikaları alanında Kuşak Yol projesi kendi içerisindeki sosyo-ekonomik eşitsizliğe bir çözüm olacak ve ekonomik büyüme anlamında teşvik yaratması amaçlanmaktadır. Çin'in yalnızca merkez bölgesi olan Pekin'de değil eyaletleri için de uluslararası ticareti teşvik etmesi hedeflenmektedir. Ayrıca Çin eyaletlerinin amaçları arasında mal ve işgücü ihracatı teşvik ederek merkezi otoriteye de bunu göstermek yer almaktadır. Ancak projede yer alan koridorların sunduğu teşvikler, taşıma fiyat rekabeti yaratarak kuşak yol projesinin rasyonel anlamdaki kullanımı için bir dezavantaj olarak yorumlanabilir. Aslında proje, Çin'in eyalet politikalarında bir araç olarak kullanılarak mal ve iş gücü ihracatı gibi alanlarda deneyimlenme fırsatı sunabilir. Fakat Çin hükümeti eyaletlerin iş birliğini sınırlandırma hakkında yönlendirmeler yapabileceği de muhtemeldir (Kaczmarek, 2015: 6).

Kuşak Yol Projesi ile içerisinde altmış beş ülkeyi kapsayarak Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlamak hedeflenmiştir. Tüm proje içerisinde yer alan

lkeler nitelendirildiğinde dünya nüfusunun %65'i ve dolayısıyla toplam dünya ticaretinin %40'ını içine almaktadır (kiz, 2019). 2020 Mart ayı itibariyle Kuşak Yol Projesi 146 ye devlet sayısına ulaşmıştır (Gürel, 2023:153).

Kuşak Yol projesinin ilk kısmı olan "Kuşak" karasal yol olan hattı ifade etmektedir. Ayrıca literatürün bir kısmında "İpek Yolu Ekonomik Kemerı" olarak da yer almaktadır. Kuşak ismi verilen kısım ise Çin'den başlayarak; Orta Asya, Doğu ve Orta Avrupa'ya uzanmaktadır (Bocutoğlu, 2017).

Projede yer alan, 6 adet kara koridoru üzerinden Avrasya ve Çin'in bağlanması hedeflenmektedir. Söz konusu altı koridordan iki parça Orta Asya bölgesinden geçmektedir. Yeni Avrasya Kara manzarası (NELB), Çin'deki Lianyugang ve Rizhao'dan Hollanda Bölgesinde yer alan Rotterdam ve Belçika'ya kadar uzanmaktadır. Kazakistan, Rusya, Polonya ve Almanya üzerinde yaklaşık 10.800 km boyunca uzanan demir yolu hattı bulunmaktadır. Yine de bu hat üzerinde otuzu geçkin ülkede bulunduğundan bu projeye hizmet vermektedirler (Omonkulov, 2020).

Kuşak Yol Projesi siyasi iş birlikleri için de kritik bir rol oynamaktadır (Du ve Zhang, 2018). Farklı bir perspektiften bakıldığında projenin önemine vurgu yapılırken altyapıya odaklanılmaktadır. Projeye dahil olacak ülkeler, Çin tarafından önemli alt yapı yatırımları ve sınır ötesi lojistik üsler barındırma haklarını alabilirler. Bu nedenle Çin yatırımcılarını proje içerisinde yer alan ülkelere de yatırım yapması muhtemel hale gelmektedir. Bu minvalde özellikle ASEAN lkeleri Çin'in bu projesinden alt yapı konularında faydalanabilirler. Örneğin 1996 yılında ilk kez nerilen Singapur Kunming Demiryolu hattı ve Laos'ta Kong Ming ile Vientiane arasında yüksek hızlı demiryolu bulunmaktadır (Foo, Lean ve Salim, 2020: 4).

Bir deyimde de belirtildiği gibi Çin için "gerçek iyi bir stratejist, stratejisinin fark edilmediği ve övgü düşünmediğimiz kişidir" demek makul olabilir (Jullien, 2015). Birçok yetkili ve akademisyen tarafından özellikle Kuşak Yol projesi ile oluşturulan bu büyük stratejiyi inkr ederek kabul etmemelerine rağmen projenin iyi bir strateji olabileceğini gösteren birçok faktör bulunmaktadır. Görülen o ki birçok araştırmacının Çin'in büyük stratejiye sahip olma fikrini reddettiğidir. Çin'in büyük stratejisinin geçmişten bu yana

gelebileceğini düşünen kaynaklar ise sıklıkla batılı kaynaklardır. Başka bir açıdan Çin'in küresel olaylarda kendine has benzersiz (sui generis) bir ülke olduğu yorumlanmaktadır. Bu düşünce sistemi Çin'i anlamayı mümkün kılmayarak belli sınırlar içerisinde kavramaya olanak sağlamaktadır. Yani Çin'in dış politikaları diğer ülkelerden çok farklıdır. Bu sebeple Çin davranışlarını ve uluslararası ilişkilerini anlamak/yorumlamak çok daha zor olarak yorumlanmaktadır. Çin, davranışlarının anlaşılabilir olmasını zorlaştıran relativist bir epistemolojiye dayanmaktadır (Swielande ve Vandamme, 2020: 4). Çin'i anlamak, birçok farklı durumda ayırt edici örnek olarak kabul edilebilirken eş zamanlı olarak 21. Yüzyıl devleti olarak diğer devletlerle de benzerlik göstermektedir. Dünya üzerindeki tüm devletler geçmişinden etkilenmektedirler. Yani tarihi anlatıları, geçmişteki dış politikaları ve dünya üzerindeki rol oynama çabalarındaki etkileşimler ile yorumlanmaktadır. Bu duruşlar dünya üzerindeki varlığı değiştirmeye, yenilemeye veya devletin yıkılmasına bile etki etmektedir. Aynı şekilde Çin de dış politikalarını ve geçmişteki eylemlerini gelecekte de sürdürerek kamuoyu önünde meşrulaştırarak uzun vadeli yol haritalarını geliştirme yeteneklerini kullanmaktadırlar (Swielande ve Vandamme, 2020: 5). Layne, bunu "Dünya vizyonunun bütünlüğü ve iç kamuoyu meşruiyet" olarak büyük stratejilerin gerekliliği konusunda açıklamaktadır (Layne, 1997: 3). Büyük ve iyi bir strateji iç kamuoyu oluşturma ve dış politikada netlik kazandırmaya yardımcı olan nitelikte olmalıdır. İyi stratejistler yönetmek ve savunmak istedikleri devletin ana çıkarlarını koruyarak ellerindeki siyasi, ekonomik ve askeri araçları uzun vadede iyi yorumlayan ve gelecekte tekrar tanımlanmaya olanak tanıyanlardandır (Swielande ve Vandamme, 2020: 5).

Kuşak Yol Projesi, Çin'in doğrudan yatırımları arasında bölgesel olarak farklılıklar görülmektedir. Çin ile ASEAN ülkeleri arasındaki ekonomik ve ticari ilişkiler iyidir. Çin özellikle bu alanda yatırımlar yapmaktadır. ASEAN ülkelerinin iş gücü kaynağı bakımından zengin olması, maliyetlerinin düşük ve çok miktarda maden kaynaklarına sahip olması ancak elektrik alt yapısının kötü olması sebebiyle Çin buralara enerji, imalat ve madencilik alanlarına yatırım yapmaktadır. 2013 yılının sonunda Çin'in Sean'a olan doğrudan yatırım stoku 306,4 milyar dolardır ve Kuşak Yol Projesinin %52,3'ünü bu yatırım

oluşturmaktadır. Çin'in 2013 yılında özellikle Singapur ve Endonezya'ya yatırımı 35,9 milyar dolardır. Yani Kuşak Yol projesi kapsamında 2013 yılındaki toplam yatırımının %26,7'sini bu ülkeye yapılan yatırım oluşturmaktadır. Ayrıca Batı ve Orta Asya, Çin'in doğrudan yatırımın büyük ölçekte yoğunlaştığı iki bölgedir. Bu bölgelere doğrudan yatırım stoku 2013 yılı için 149,3 milyar dolardır. Batı Asya bölgesi zengin kaynaklara sahiptir. Çin bu bölgeden kaynak ve enerji tedariki sağlamaktadır. Bu bölgelerde ise sektör olarak alt yapı ve imalat alanlarına yönelmiştir. Arabistan, Yemen, Türkiye, Birleşik Arap Emirlikleri gibi ülkelere yoğunlaşmıştır. Özellikle bu bölgeler gaz ve petrol kaynakları tarafından zengindir. Ancak bu bölgeler hafif sanayi konusunda zayıf kaldığından yatırımlarını petrol keşfi, çıkarma, ulaşım, kimya tarım ürünleri işleme gibi alanlara yoğunlaştırmıştır (Zheng Lei ve Liu, 2015: 5). Çin Orta Asya'ya yönelik yatırımlarının çoğunu ise özellikle Kazakistan'a yapmıştır (Wang ve Li, 2015: 30).

Proje için yapılan araştırmalar ve her geçen gün resmi makamlarca açıklanan verilerden yola çıkarak temel amacına değinmek gerekirse; Asya, Afrika ve Avrupa'da yer alan ülkeler arasında geniş çapta güçlü bağlara sahip ticari ağlar bulundurarak ülkelerin çeşitli yatırımlarla birbirlerine olan bağlılıklarını arttırarak uluslararası camiadaki güç dengelerini belirleyici rol elde etmek ve oluşacak yeni tehditlere karşı direncin/tepkilerin güçlü olmasını sağlamaktır, diyebiliriz. Kuşak Yol Projesinin günümüzdeki durumuna ilişkin yorum yapılacak olursa; Çin'in, güçlü ve önemli alt yapı yatırımları, liman inşaatları, uluslararası ticaret ağlarındaki etkisi, demiryolu ve boru hatları gibi alanlarla gelecekteki hedeflerine ulaşmak konusunda önemli adımlar attığını söyleyebiliriz. Söz konusu bu yatırımlar Çin'in ekonomik gücü ve uluslararası ticaret ağlarındaki etkisini geniş bir alana yaymıştır. Yine bu konuya paralel olarak yerel ekonomilerin ve çevreye olan zararı konuları da çeşitli eleştirilerle gündeme gelerek alternatif karşıt organizasyonların kurulmasına da sebebiyet vermiştir. Proje kapsamında bu güçlü ticari ağ içinde yer almak isteyen ülkeler ilan edildiği günden bugüne artmış ve artmaya devam etmektedir. Hindistan ise bu projeye katılmak konusunda çekimser kalan önemli küresel aktörlerden biridir. Özellikle araştırmanın devamında da ele alınacağı gibi Hindistan'ın, Çin'in

stratejik etkisini küresel çapta arttırma girişimi olarak yorumladığı Kuşak Yol Projesine katılmaya çekimser durumuna ek olarak CPEC (Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru) konusu da iki ülke arasındaki iletişimde negatif etkisini göstermiştir.

Kuşak Yol Projesinin gelecekteki akıbeti, günümüzdeki birçok farklı dinamiklere göre şekillenecektir. Hindistan'ın projeye katılmak konusunda çekimserliği ve gelecekte de yer almama durumu projenin maksimum potansiyeline ulaşmasının önündeki önemli etkenlerden biridir. Çünkü Hindistan bulunduğu jeopolitik konum dolayısı ile bölgesel gücü, Güney Asya ve Hint Okyanusu çerçevesinde önemli bir etki alanına sahiptir. Bu açıdan Hindistan'ın projede olması Kuşak Yol'un bölgesel ve uluslararası etki alanını artırabilir.

2.4. Tarihi İpek Yolu ve Kuşak Yol Projesi Benzerlikleri

John Keay'ın 2008 yılında “Çin Tarihi” kitabında da belirttiği gibi, M.Ö. 2. Yüzyılda Zhang Qian'ın keşif gezisiyle temelleri atılmış İpek Yolu, Hunlara karşı ittifak kurmak amacıyla meydana getirilmiştir (Keay, 2008: 136). Söz konusu dönemlerdeki ittifak bulma ihtiyacı duyan Çin ile günümüzdeki Çin'in benzerlikleri bulunduğunu söylemek mümkündür. Hunların o dönemdeki tehdidi gibi günümüzde de Çin, çevre ülkeleri tarafından ve en önemlisi ABD'den de benzer tehdidi algıladığı söylenebilir (Sabancı, 2018: 86). Çin özellikle ABD müttefikleriyle ciddi çıkmazlar yaşamaktadır. Bu müttefikler arasında Japonya, Vietnam v Filipin'i örnek vermek mümkündür. Özellikle Çin'in Doğu ve Güney Asya bölgelerinde tek kalması gayesinde olan bu devletler tarafından kuşatılmıştır (Karluk, 2017: 303). Çin hükümeti bu manada kendini köşeye sıkıştırıldığını düşünerek denizlerdeki çevrelenme durumundan kurtulmak ve kendini güvende tutmak amacıyla Türklerin “Türkistan” olarak adlandırdığı bölgeyi hedef olarak seçmiştir. Ruslar ise bu bölgeyi Orta Asya olarak adlandırmışlardır. Türkistan'ı İran üzerinden Avrupa'ya bağlayacak Kuşak Yol projesi ile birlikte hem siyasi hem de ciddi ekonomik iş birlikleri sağlamıştır (Karluk, 2017: 304).

Tarihi İpek Yolu'nun milattan önce ikinci yüzyıldaki başlangıcı ve genişlemesi Çin'in Hun Devleti tehdidine karşı ittifaklar oluşturarak kendini ekonomik ve jeostratejik açıdan koruma gayesinin bir yansıması olarak nitelendirilebilir. Qian'ın keşif gezisinde Batı ile ticaret ağlarını genişletip siyasi ve ekonomik alanda ittifaklar kurmasına olanak sağlayarak söz konusu bu strateji

sayesinde küresel ve bölgesel anlamdaki güç dengesini lehine çevirme girişiminde bulunduğu ifade edilebilir. Kuşak Yol Projesi doğrultusunda Çin de etkisini hissettiği çevresel tehdit algısına cevabını Tarihi İpek Yolu ile elde ettiği stratejinin günümüz parametreleriyle tekrar sunarak vermiştir. ABD ve müttefiklerinin Asya-Pasifik bölgesindeki ekonomik ve askeri baskısı bu tehdidin algılanmasına sebebiyet vermiş Çin'in deniz ve kara yollarını güven çemberine alma çabasını etkilemiştir. Çin'in tarihte yaptığı gibi genişleme çabalarına karşı dengeleyici tavırlar içinde olan ABD ve müttefikleri kendi ortaklıklarını da güçlendirmek istemiştir. Bir önceki paragrafta bahsedildiği gibi Japonya, Vietnam ve Filipinler gibi ülkeler buna örnek olarak tekrar verilebilir. ABD ve müttefiklerinin oluşturduğu bölgesel hakimiyeti engelleme stratejileri klasik güç dengesi teorisi içerisinde yorumlanabilir. Güç dengesi teorisinde de bahsedildiği gibi, bir devletin küresel gücü elde etmesi diğer devletlerin stratejik ortaklıklar içerisinde olması gibi karşıt tepkiye yol açabilir.

Kuşak Yol, aynı zamanda Çin'in bölgesel nüfuzunu artırma girişimi olduğundan günümüz parametrelerine göre küresel güç dengesi çemberindeki yerini sağlamlaştırmış ve olası tehditlere karşı bir savunma stratejisi olarak da değerlendirilmektedir. Denizlerdeki çevrelenme durumundan sıyrılmak ve ülke güvenliğini sağlamak hedefi ile Kuşak Yol Projesi'ni hayata geçiren Çin'in özellikle Türkistan bölgesini stratejik bir hedef olarak seçtiğini söyleyebiliriz. Söz konusu bu bölge, Çin'in kara yolu üstünden Avrupa'ya ulaşmasını sağlarken ekonomik ve siyasi ittifaklar kurarak bölgesel güç dengesi anlamında da avantaj sağlamasına olanak sağlamaktadır. Bu bağlamda Kuşak Yol'un yalnızca ticari bir proje değil aynı zamanda önemli stratejik ortaklıklar ve ittifakların oluşturulacağı bir güç dengesi adımı olarak değerlendirebiliriz. Çin tarih boyunca benimsemiş olduğu stratejik adımlar ile güç dengesi teorisi kapsamında tutarlı davranışlar sergilediğini söyleyebiliriz.

Çin, Milattan Önce önemli bir konu olan yerleşik hayata geçmiş bir tarım devletidir. Söz konusu olan bu yerleşik hayatın onlara getirileri arasında İpek yolu ile birlikte Batılı devletlerle ticarete başlayarak ekonomik anlamda iyi bir özellik taşımıştır. Dolayısıyla Çin ticarete üretim yapma ve ürettiği ürünleri dış pazarlara sunarak kendi ekonomisine katkı sağlamıştır. Buradan elde ettiği ekonomik güç

ile ticaretin önemli bir konu olduğunu kavramışlardı. Yakın geçmişe 1900'lü yıllara bakacak olursak Çin, daha çok sosyalist düzeni benimsemiş kapalı ekonomi sistemi ile ihracata olan kapılarını kapatmıştır. 1978'e kadar süren bu süreçte bu sistemin ihracatına zarar verdiğini kavrayıp Çin tarzı sosyalist düzene geçerek yeni ekonomik reformlarla birlikte dış ticarete kapılarını tekrar aralamıştır. Çin tekrar üretim ve hammadde üretimini tehlikeye sokan durumların ortadan kaldırılması için Literatürde Yeni İpek Yolu olarak bilinen Kuşak Yol Projesinin temellerini atmıştır (Sabancı, 2018: 96).

Çin'in yenilikçi ekonomik hamleleri, güç dengesi teorisi kapsamında önemli yer tutmaktadır. Geçmişteki en önemli hamleleri arasında yer alan Tarihi İpek Yolu ile Milattan Önce başlamış ticaret ağı, Çin'in siyasi ve ekonomik anlamdaki gücünü maksimize ederek küresel ve bölgesel çapta önemli aktörlerden biri olmasını sağlamıştır. Özellikle ticari etkisini ve ekonomik çaptaki büyümesini genişleterek güç dengesi teorisindeki yerini sağlamlaştırmıştır. 20.yüzyıl içerisindeki kapalı ekonomi sistemi ve sosyalist düzen küresel ticaret ağı çerçesindeki konumunu sarsmış ve ekonomik gücünün de bir hayli zayıflamasına sebebiyet vermiştir. Fakat sonrasındaki dış ticarete yeniden aktif olarak sağladığı yeni ekonomik reformlar sebebi ile de Çin ekonomisinin büyümesi hızlanarak küresel çaptaki güçlü aktörler arasındaki yerine geri dönmeyi başarmıştır. Kuşak Yol Projesi de bu anlamda Çin'in günümüz modern güç dengesi stratejisi olarak yorumlanabilir.

Tarihi ipek yolu ve Kuşak Yol Projesine baktığımızda, güzergâh ve amaç olarak benzediğini görebiliyoruz. Tarihi İpek Yolunda güzergâhlara ilişkin birçok farklı bilimsel çalışma olsa da ana iki hattan söz edebiliriz: biri kara yolu, diğeri ise deniz yolu ve/veya kıyı yolu şeklinde yorumlayabiliriz. Kuşak Yol girişimine baktığımızda ise isminden de yola çıkarak iki ana güzergâh ve alternatif güzergâhlar olduğunu görmekteyiz. Geçmişteki İpek Yolu ile Yeni İpek Yolu Projesi yani Kuşak Yol, güzergâh bakımından neredeyse aynıdır. M.Ö. 2. yüzyıl dönemindeki Çin'e ait ekonomik, siyasi ve askeri sıkıntılar sebebiyle temeli atılmış olan İpek Yolu, o dönemdeki Hun Devleti faktörü ile benzer şekilde, günümüzde ABD faktörü karşılaştırılabilir. Quad veya Pasifik Bloğu olarak literatürde yer almış güvenlik konseyi Çin'in küresel bir tehdit olarak

gördüğünden harekete geçmiştir (Kutty, 2021). Quad ve Pasifik Bloğu gibi oluşumlar karşısında Çin'in hem tarihsel hem de modern dönemlerde benimsediği ticaret politikaları, küresel güç dengesi içindeki konumunu sağlamlaştırmak için çeşitli ekonomik iş birlikleri ve stratejik alt yapı yatırımlarını Kuşak Yol Projesi kapsamında yöneterek algıladığı tepkiye yanıt verdiği söylenebilir.

Çin Tarihini de incelediğimizde görmekteyiz ki Çin tarihte İpek Yolu ile oluşturduğu küresel hegemonyanın bir benzerini Kuşak Yol Projesi ile de geçmişteki toprak genişliğinden ziyade küresel manada yeni dünya düzenin belirleyici nitelikteki gücü olmak için oluşturduğunu ifade etmek mümkündür. Çin ekonomik, siyasi ve politik anlamda diğer ülkelerin kendisine bağlanması, yanında yer alan ülkelerin kalkınması, refah seviyelerinin artması için ve dolayısıyla kendisi ile iş birliğinde bulunması için oluşturduğu bu girişimle en büyük tehdit unsuru olan ABD'nin karşısındaki en büyük rakibi haline gelmiştir. Çin bu projeye bir kez daha kanıtlamıştır ki yeni dünya düzenindeki önemli aktörlerden biri olarak kalma ve ABD'nin hegemonyasının bertaraf etme düşüncesinde ısrarcıdır.

Küresel düzende daha fazla üretim yapma ve hammadde tedariki sağlama Çin'in birincil amacı arasında gösterilebilir. Ayrıca bu sayede oluşturacağı ağ ile kuşatılmış lığı kökünden kazımayı amaçlamıştır. Bu sebeple ekonomik anlamda önemli bir oluşum olduğu da ifade edilmektedir (Sabancı, 2018: 88). Çin'in üretim kapasitesini arttırıp ham madde tedariğini güvence altına alma çabası ekonomik büyümesini sürdürülebilir kılmak için yaptığı bir hamle olarak yorumlanabilir. Başka yönden de kendisini kuşatan ekonomik ve stratejik tehditleri yok etmek için yaptığı alt yapı yatırımları ve oluşturduğu ticaret ağı ile sürdürülebilirliği desteklemiş olacaktır. Öte yandan uluslararası sistemde üretim yaparak hammadde kaynaklarını kontrol altına alarak de dışa bağımlılığını kontrol altında tutacaktır. Bu sayede ise Çin ekonomik bağımsızlığını arttırarak küresel tehditlere karşı daha dayanıklı hale gelerek küresel güç dağılımını da dengeleyecektir. Dolayısı ile Kuşak Yol Projesinin Çin'in küresel güç dağılımını dengeleme araçları arasında olduğu söyleyebilir.

2.5. Kuşak Yol Projesi Kara Yolu Güzergâhı

Dünyanın değişen ekonomik, siyasi veya küresel krizleri veya savaşlar dolayısıyla projenin coğrafi sınırları bu çalışma yapılırken dahi değişebilmektedir. Ancak projenin duyurulduğu zamana gidecek olursak coğrafi açıdan kıtalar arasındaki bağlantıları geliştirmeye amaçladıklarından herhangi bir sınırlama getirmemiş duyuru yapıldığı tarihten bir süre sonra (Xinhua, 2014) belirlenen ticaret güzergahları açıklanmıştır. Bu haritada yer alan bilgilere göre Kuşak Yol Ekonomik kuşağı Xian'dan başlayarak Ginsu ve Xinjiang eyaletlerinden Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye'yi İstanbul kanadından Kuzeybatı istikametinde Bulgaristan, Romanya, Çek Cumhuriyeti, Almanya üzerinden de Rotterdam limanına kadar ulaşacaktır. Rotterdam üzerinden planlanan güzergaha göre güneydoğu istikametinden Venedik'e doğru kıvrılarak Orta Deniz İpek Yolu'na bağlanacaktır. Diğer bir yol ise Fujian eyaletinden (Çin) Quanzhou limanında başlayarak Guangzhou, Haikou ve Beihai limanlarını izleyecektir. Bu güzergâh Singapur ve Malakka Boğazı'na, Hindistan'daki Kolkata'ya ve Hint Okyanusu üzerinden Nairobi, Kenya'ya doğru gidecektir. Kuzey tarafında ise Kızıl deniz üzerinden Akdeniz'e Atina üzerinden ve yine Venedik'e bağlanacaktır (Martínez-Galán, 2020: 113).

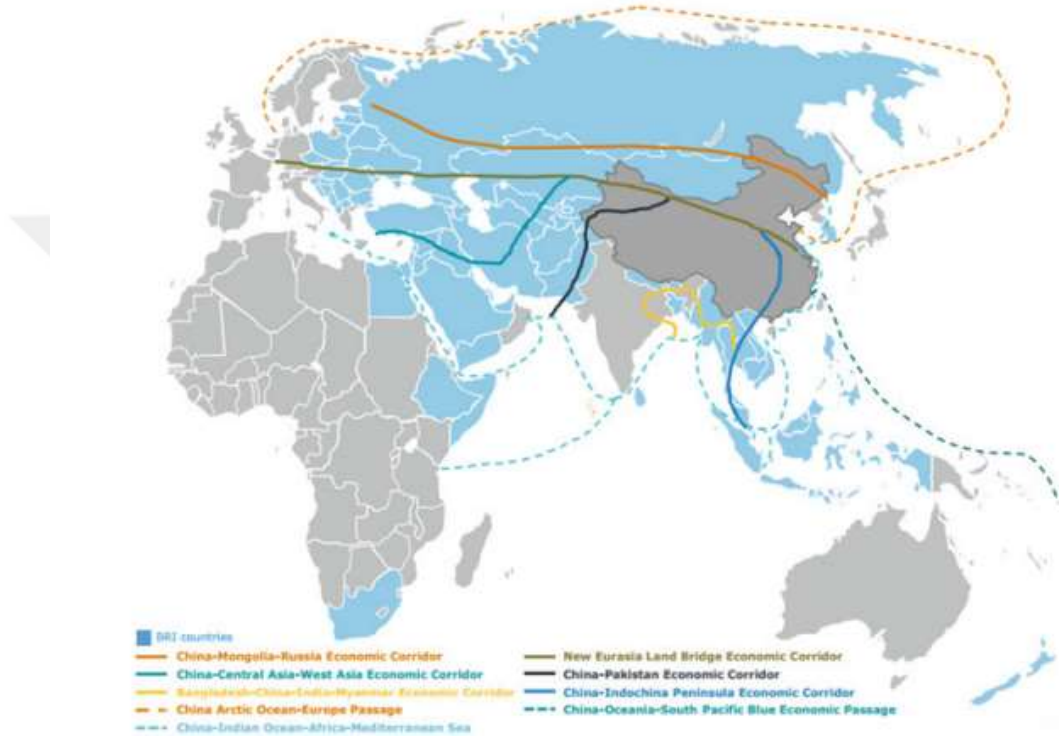
Kuşak Yol Projesi'ne dair literatür incelendiğinde kuşak; kara yolunu, yol; deniz güzergahı olarak nitelendirilmiştir. Bu yollar içerisinde karma lojistik ağlarını bulundurmak için çeşitli alt yapı veya yatırım projelerinin de bulunacağı güzergâhlar olarak yorumlanabilir. Projede altı adet kara koridoru bulunmaktadır. Çin projesinin geçmesini planladığı güzergâhlar sayesinde yüz altmıştan fazla devlet ve uluslararası kuruluşlarla yüzün üzerinde yönetim anlaşması yapmıştır (Wang, 2019: 24).

Kuzey ve deniz ticaret güzergahlarındaki ülkelerin birçoğunun uzun yıllardır birbirleriyle ulaşım sorunu bulunmaktadır. Kuşak Yol Projesi bu sebeple bile alt yapı yatırımları ve yeni ulaşım güzergahları için yapılan yatırımlar, yalnızca bu sorunların çözümü için bile mantıklı görülmüştür (Chan, 2018: 111).

Avrupa ile Asya'nın doğusu arasındaki demiryolu ticareti kıtalar arasındaki toplam ticaretin %3 ila %3,5'ünü oluşturmaktadır. Deniz yolu ile gerçekleştirilen ticaret ise %95 ila %96 arasındadır. Burada bir kıyaslama göz

önüne alındığında denizyolu ticareti demiryolu ticaretine göre daha önemsiz bir yüzde ifade ettiği söylenebilmektedir (Erdösi, 2015: 109). Başka bir yönden bakacak olursak kara taşımacılığı çoğunlukla deniz taşımacılığından daha pahalıdır. Taşımacılıkta artan maliyetlerin temel nedeni, sınırlar üzerindeki bürokrasi, tarifeler ve lojistik yetkin olmamaktan kaynaklanan uzun gecikmeler olarak nitelendirilebilmektedir. Fakat Kuşak Yol Projesinin artı yönlerinden biri de projede yer alan yüksek hızlı demiryollarıdır. Bu yüksek hızlı demir yolları inşası sayesinde kısa yolculuklar yapılabilecektir (Putten ve Meijnders, 2015: 28). Kara yolları taşımacılığındaki yüksek maliyetlere karşın kara taşımacılığını çekici kılan seyahat süresinin kısaltılmasıdır. Deniz taşımacılığında genel olarak iki ila üç hafta sürerken kara yolu vasıtasıyla gerçekleştirilen taşımacılıklar on üç ila on beş gün arasında sürmektedir. Söz konusu hızlı taşıma yolculuğu Çin'in deniz taşımacılığına olan bağımlılığını çeşitlendirmesine olanak sağlayarak hedeflediği gelişime proje sayesinde ulaşabileceğini vurgulamaktadır (Liu, 2014: 3). Kara yolu taşımacılığının pahalılığı bir yana bazı ürünler soğuk hava koşullarına dayanıklı olup yalnızca deniz yolculuğuna uygun mallar veya pahada daha önemli mallar da deniz yolu taşımacılığı ile taşınmaktadır (Sárvári ve Szeidovitz, 2018: 9). Yani proje içeriği bakımından ve güzergâh seçimi bakımından her türlü ihtimali elinde tutarak karma taşımacılık türlerini kullanabilir veya tek bir yolu maliyet veya ürün pahası sebebiyle tercih edebilir. Hali hazırda Çin'i Avrupa'ya bağlayan farklı rotalar bulunmaktadır. Çin'in Chongqing şehrinden Duisburg'a oradan Almanya'ya, Antwerp ve Belçika'ya uzanan YuXinOu demir yolu bulunmaktadır. Ayrıca en hızlı güzergâh olup 12 gün süren Chengdu ile Lódź ve Polonya hattında yer alan Rongou demiryolu bulunmaktadır. Hamburg ile Zhengzhou arasında da bir demir yolu vardır ve bu yol Zhengzhou demiryolu olarak bilinmektedir. Çin'in bilindik kentleri arasında yer alan Wuhan'dan Polonya'ya bağlanan demiryolu HanXinOu demir yolu bulunmaktadır. Yine Çin'in Yiwu bölgesinden Zhejiang eyaletinden başlayan ve Madrid'e oradan da Polonya'ya kadar uzanan YuXinOu demir yolu bulunmaktadır. Söz konusu bu demir yolları Avrupa ile Çin arasında yük taşınması amacıyla tasarlanmıştır. Ayrıca maliyet ve kısa yol avantajlarını barındırdığından bu demiryolları hatlarının etkili olduğu bilinmektedir (Men, 2015: 13).

Kuşak Yol Projesinde altı temel koridoru barındırmaktadır. Bu koridorlar: Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik koridoru (NELBEC), Çin-Pakistan Ekonomik koridoru (CPEC), Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik koridoru (CMREC), Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik koridoru (CICPEC), Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik koridoru (CCWAEC), Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik koridorudur (BCIMEC) (Çakılcı, 2021: 91).



Şekil 2.3. Kuşak Yol Projesi Asya ve Avrupa'yı kapsayan altı ekonomik kara koridoru ve üç deniz rotası (Wang, 2017)

Proje içerisinde yer alan ülkeler 2017 yılı için dünya nüfusunun %61,2'sini ve dünya GSYİH'nin %38,3'ünü temsil etmekteydi (Ruta, 2018). Kuşak Yol Projesi 28 Mayıs 2019 tarihi itibarı ile verilen güzergahlar ve bahsi geçen koridorlar sayesinde 137 ülkeyi kapsamaktadır. Kara ve Deniz Ekonomik Geçişlerinin haricinde Ocak 2018'de Şili'nin Santiago şehrinde düzenlenen ikinci Çin-Latin Amerika ve Karayip Devletleri Topluluğu (CELAC) bakanlar toplantısında Kuşak Yol projesinde yer alan geçişlerin genişletilmesi önerisinde bulunmuştur (Vadell, 2022). Daha eski tarihe bakılırsa devlet başkanı Xi, Lüksemburg Başkanının Haziran 2017'deki (Zhang, 2017) Pekin'e

gerçekleştirdiği resmi ziyaretinde “Hava’da İpek Yolu” (The Economist, 2018) önermesinde bulunmuştur (Rabe ve Kostka, 2022). Ayrı ve ilginç olarak Kuşak Yol için “Uzayın İpek Yolu” veya “Dijital İpek Yolu” kavramları da son yıllarda literatüre girmiştir (Shen, 2018).



Şekil 2.4. Kuşak Yol Projesi güzergahları (kara, deniz ve boru hatları) (Güzel ve Yalçinkaya, 2021)

2014 Yılında Çin devlet başkanı (Xi) tarafından önerilmesiyle, Moğolistan ve Rusya devlet başkanının da olduğu 2016 yılındaki toplantıda Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC) Tacikistan’ın Duşanbe şehrinde gerçekleştirilmiş ve imzalanan üçlü kalkınma planıyla onaylanmıştır (Xinhua, 2017). Pasifik ve Atlantik Okyanusu’nu demiryolu ile birleştiren New Eurasian Land Bridge (Yeni Avrasya Kara Köprüsü) (NELB) ve buna bağlı olacak şekilde otoyollar ve enerji iletim hatları barındıracaktır. Çin’i Avrupa’ya bağlayan, Çin’in kıyı kentlerinden Lianyung ve Rizhao’dan Hollanda’daki Rotterdam ve Belçika’daki Antwerp Limanlarına oradan Kazakistan, Rusya, Belarus, Polonya ve Almanya’ya bir güzergâh çizilmiştir. Xinjian’dan başlayıp Kazakistan, Rusya, Kırgızistan, Özbekistan, İran, Suudi Arabistan ve Türkiye üzerinden geçen Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridorunu (CCWAEC) ifade etmektedir. Çin Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) ise Mayıs 2023’te Pakistan’da gerçekleştirilen Li Keqiang tarafından önerilen, Kashgar’dan stratejik bir konumda olan Gwadar Limanı’ndan Hint Okyanusuna kadar uzanmaktadır. Çin-

Hint Çin Yarımadası Ekonomik Koridoru (CIPEC) ise Çin'i Güneydoğu Asya'ya doğru Çin'in Guangdong eyaletinden başlayarak Vietnam, Laos, Kamboçya, Tayland, Myanmar ve Malezya'ya uzanan güzergahıdır. Yunnan Eyaletindeki Kumming'den başlayıp Hindistan'ın Batı Bengal eyaletine kadar uzanan Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC) Çin Başbakanı ve Hindistan Başbakanı tarafından Aralık 2013'te koridora ismini veren dört ülkenin hükümetleri tarafından imzalanan bir kalkınma planında resmiyet kazanmış güzergahtır (Martínez-Galán, 2020: 114).

Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik koridoru için özellikle Çin'in Moğolistan ve Rusya ile olan ilişkilerine bakmak doğru olacaktır. İlk olarak Çin-Moğolistan iletişimine bakacak olursak 1949 yılındaki diplomatik ilişkilerden beri iki ülke arasındaki iletişimin karmaşık olduğunu gözlemleyebiliriz. Özellikle 1989'dan günümüze bu iletişimin daha iyileştiği görülmektedir. 2018'li yıllara gelindiğinde daha kapsamlı bir stratejik ortaklık yapma durumuna geldiğini gözlemlemekteyiz (Bayasakh, 2018: 5). Tarihe bakıldığında ise Moğolistan Tarihi İpek Yolunu ve Çay Yolunu kontrol edebilme geçmişine sahip olduğu bilinmektedir. Bu sayede Avrupa ve Uzak Doğu ile yoğun ve kapsamlı ticari ilişkilerde bulunarak doğu-batı arasındaki tüccarlara güvence sağlamıştır (Mungunbayar, 2020: 15). Bu bağlamda literatürde "Step Yolu" olarak bilinen Rusya'yı Çin'e bağlayan ve içerisinde demiryolları, petrol ve gaz boru hatları barındıran bir yol bulunmaktadır (Xin L, 2016: 15). Yine Çin- Moğolistan ilişkilerindeki dış ticaretin yaklaşık son 30 yıl içerisinde ki hacmi 50 kat arttığı yapılan akademik çalışmalarda ifade edilmiştir (Mungunbayar, 2020: 16). Çin ile Rusya iletişiminde ise coğrafi konum olarak yakın olmalarından ötürü eski ve köklü ilişkiye sahiptirler. İki ülke arasındaki diplomatik iletişime bakıldığında 1949 yılında başlamıştır. 2 Ekim 1949 yılında yeni kurulmuş olan Çin halk Cumhuriyeti'nin bağımsızlığını tanıyan ilk ülke olmuştur (Nikolskiy, 2018: 13). 1997 yılına gelindiğinde Moskova Zirvesi'nde "İyi Komşuluk, Dostluk ve İş birliği Anlaşması" (China and Russia: partnership of strategic coordination) ile Rusya ve Çin arasındaki ilişkilerin ana prensipleri belirlenmiştir. 2001 yılında ise "Pekin Deklarasyonu" ve ekonomik iş birliği ve iyi komşuluk, dostluk anlaşması imza altına alınmıştır (Kazımov, 2020: 43). Çin bu sayede küresel anlamda büyük

güç olan ABD'nin baskılanması varlığının bir denge içerisinde tutulması için askeri ve ileri teçhizatları temin ederek Rusya ile de ticaret ve yatırım bağlarını kuvvetlenmiştir (Kazımov, 2020: 39).

2.6. Kuşak Yol Projesi Deniz Yolu Güzergâhı

Kuşak Yol Projesi'nin isminden yola çıkılarak Yol kelimesi ile ifade edilmek istenen kısım deniz yolunu ifade etmektedir (Ruta ve diğerleri, 2019: 12). Çin'den başlayarak Doğu Afrika'ya ve Süveyş Kanalı üstünden Avrupa'ya olan güzergâh Kuşak Yol Projesinde yer alan “Yol” kısmını ifade etmektedir (Şahin ve Erenel, 2021: 731).

Orta Asya Ülkeleri kara yolları açısından en önemli gibi görünse de Güneydoğu Asya ülkelerinde de denizyolu açısından önemli bir yere sahiptir (Mungunbayar, 2020: 12). Çin Komünist Partisi 2012 yılında 12. Ulusal Kongresi'nde Hu Jintao tarafından bir gereklilik bildirilmiştir. Jintao, Çin'in deniz ekonomilerini iyileştirmek, deniz kaynaklarını uygulamak, denizdeki ekosistemi korumak, deniz haklarını korumak ve Çin'i “Deniz Gücü” olabilmesi için kapasitesinin geliştirilmesi gerekliliğinden bahsetmiştir (Yoshikawa, 2016: 84). Yine aynı şekilde Etiyopya, Gabon, Kenya, Mozambik, Mısır, Senegal, Tunus, Tanzanya gibi ülkeler kuşak yol projesinin deniz yolu güzergahında önemli bir yer oynamaktadır. Bu minvalde Süveyş kanalı da önem arz etmektedir. Kuşak Yol Projesinde yer alan deniz yolu güzergahının literatürdeki yaygın ismiyle 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun gelişmesi için Çinli şirketler birçok yatırım yapmaktadır. Şirketler Tayland, Myanmar, Sri Lanka, Pakistan ve Cibuti gibi ülkelere yatırımlar yapmaktadır (Mungunbayar, 2020: 12). Bu ülkelere yapılan önemli yatırımlarla deniz yolu rotasının iyileşmesi amaçlanmaktadır. 2017 yılında Pekin, Kuşak Yol Projesindeki deniz yolu güzergahı için yapılacak iş birliklerini duyurmuştur. Burada projede üç Mavi Ekonomik Geçiş 'ten bahsedilmiştir. Önerilen ilk geçiş, Çin-Hint Okyanusu- Afrika- Akdeniz güzergahıydı. İkincisi, Çin- Güney Çin denizi üzerinden Pasifik Okyanusu, üçüncüsü; Çin'den Avrupa'ya uzanacak kuzey kutbu yakınlarındaki okyanus üzerinden geçen rotadır (Travers, 2018: 46).

21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, Çin tarafından 2013 yılında başlatılmış olan uzun vadeli uluslararası iş birliği konsepti olan “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve

21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Girişimi” kapsamında önemli bileşenlerdir. Özellikle 65 ülkeyi içine alan bu büyük projede ulaşım bağlantıları ile ekonomik iş birliği üzerine yoğunlaşmaktadır. Bu minvalde deniz taşımacılığı, intermodal taşımacılık ve limanların kapasite kabiliyetlerinin arttırılması hedefiyle alt yapı geliştirmeleri ve tesis yükseltmeleri gerekmektedir (Lee, 2016).

Tarih boyunca önemli bir rol oynayan deniz taşımacılığı uluslararası ve ticaret iş birliğini kolaylaştırmada önemli bir rol oynamıştır. Modern çağda uluslararası ticaretin büyük ölçüde deniz taşımacılığı ile genişlediği görülmektedir (WTO, 2018). Kuşak Yol ve ilgili stratejik gelişmelerle birlikte gelecekte deniz ticaretinin daha da büyümesi kaçınılmaz olacaktır. Deniz İpek Yolu, Çin limanlarının ASEAN (Güneydoğu Asya Uluslar Birliği), Pasifik Adaları, Hint Okyanusu bölgesi, Çin- Hindi Yarımadası Ekonomik Koridoru (CIPE) ve Afrika gibi bölgelerde daha doğrudan bağlantısını öngörmektedir (Lee ve diğerleri, 2017). Bu bağlamda yeni deniz taşımacılığı bağlantılarına ve limanlarına olan talebin artması ve yeni deniz taşımacılığı ile liman endüstrileri için yeni ticari fırsatlar doğuracaktır.

2018 yılında yapılan bir çalışmada Çin’in uluslararası deniz taşımacılığı bağlantılarının Deniz İpek Yolu boyunca mekânsal desenin evrimini analizi yapılmıştır. Elde edilen ampirik sonuçlar, Çin’in deniz taşımacılığı bağlantılarının yıllar içinde genişlediğini göstermektedir. Ancak çeşitli Çin kıyı bölgeleri arasındaki büyüme hızı farklılık göstermektedir. Buna örnek olarak Pearlt River Delta limanlarının aşağı yönlü, Yangtze River Delta limanlarının ise yukarı yönlü bir trend izlediği araştırmanın bulgular kısmında yer almaktadır. Bu durum ise deniz taşımacılığı ağının ve bağlantılarının gelişimi sırasında ortaya çıkan fırsat ve zorlukların detaylı incelenmesi gerekliliğinin altını çizmektedir (Lee ve diğerleri, 2017).

Deniz taşımacılığı ağları ve bağlantısı konusuyla yakından ilişkili olan bir konu da liman rekabetidir. Yeni Deniz İpek Yolu boyunca limanlar, beklenenden daha yüksek ticaret hacmi genel bağlamında gelecekteki büyüme potansiyeli görmeyi beklemektedir. Ancak komşu limanların temas ettiği limanları, fabrikaları ve diğer ticari tesisleri içeren kara parçaları ve limanın doğrudan etkisinin bulunduğu su yollarını, coğrafi konumlarına, diğer rekabetçi faktörlere

bağlı olarak farklı derecelerde örtüşmektedir. Bu nedenle liman düzeyindeki yük miktarındaki büyüme kati olarak kabul edilemez. Limanlar, rekabet şekillerindeki değişikliklere hazırlanmalıdırlar. Fakat bu durum bazıları için yük miktarında artışa bazıları için ise azalışa yol alabilir. Rekabetin hızlanması ile birlikte birtakım limanlar rekabet avantajını arttırma yollarında başarılı olması muhtemeldir. Bu bağlamda Ruan, Feng ve Pang'ın 2018 de yaptığı çalışma içerisinde liman rekabetini değerlendirmek hedefiyle çoklu karar analizi yapılmıştır. Değerlendirme kriterleri arasında Hong Kon, Şangay ve Singapur'un karşılaştırıldığı üç limanın denizcilik ve dış koşullarını içermektedir. Sonuç kısmında mevcut koşullara göre Singapur'ın en rekabetçi liman olduğu saptanmıştır. Singapur'un en rekabetçi liman olmasının ardından Hong Kong ve Şangay da Singapur'u takip etmektedir. Yine bu çalışma içerisinde yazarlar Kuşak Yol'un son 10 yıl sonra rekabet gücünün potansiyel etkisinin de üzerinde durarak bir inceleme ortaya koymuşlardır. Şangay limanının rekabet gücünün hem Hong Kong hem de Singapur'un önüne geçebileceği de ön görülmüştür. Bu bulgu koşulların ve liman stratejilerinin olası değişiklikleri nedeniyle kesin olmamakla birlikte Kuşak Yolun dinamik liman rekabetini arttıracığı iddiasını desteklemektedir (Ruan v.d, 2018).

Lojistik performansı kıyı bölgelerinin kara ulaşılabilirliği, ulaşım altyapısı, iletişim ve bilgi, katma değerli hizmetler gibi unsurları kapsayan önemli bir alandır. Yeni Deniz İpek Yolu'nun küresel tedarik zincirine problemsiz bir şekilde bağlanabilmesi için lojistik çok elzem bir yer tutmaktadır (Lee ve Lam, 2016). Limanlar ve deniz taşımacılığı ile benzer bir biçimde yeni gelişmeler lojistik alanında önemli iş fırsatları sunmaktadır. Deniz İpek Yolu üzerinde yer alan Endonezya, Myanmar, Cibuti, Pakistan ve Vietnam gibi ülkeler, Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'nde beş üzerinden üçün altında puanlarla düşük lojistik performans sergilemektedirler (Dünya Bankası, 2016). Söz konusu bu ülkelerde lojistik sektöründe yatırım yapma ve büyütme potansiyeli bulunuyor olsa da birçok ülkenin lojistik performansını iyileştirmek zaman alacaktır. Özellikle Kuşak Yol Projesinin ilk aşamasında lojistik altyapısının yetersizliği ve gerekli desteğin eksikliği Kuşak Yol için engel teşkil etmesi olasıdır.

ASEAN ülkelerindeki politika düzenleyiciler ve ASEAN-Avustralya-Yeni Zelanda Serbest Ticaret Anlaşması (AANZFTA), Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık (RCEP) ve Asya-Pasifik Ekonomik İş birliği (APEC) gibi bölgesel ekonomik bloklarındaki paydaşların, yeni Deniz İpek Yolu Konseptinden etkilenmeleri beklenmektedir. Çünkü bu aktörler bölgesel ve uluslararası ulaşım sisteminde kilit rol oynamaktadır. Bu politika kurucular ve paydaşlar tarafından alınacak kararlar ve eylemler, yeni Deniz İpek Yolu'nun geleceğini şekillendirecektir (Lam, 2018). Uygulanacak stratejilere bağlı olarak yeni Deniz İpek Yolu'nun gelişimini önemli boyutlarda kolaylaştırabilir yahut zorlaştırabilir ve hatta engelleyebilir. Gelişen ulaşım uygulamaları ve piyasaları bu konunun araştırılmasına ve aydınlatılmasına olan gereksinimi ortaya koymaktadır.

Başkan Xi'nin de öngördüğü “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” farklı Çin limanlarını, ilk olarak Güney Çin Denizi ve Hint okyanusu üstünden Avrupa'ya ve Afrika'ya bağlayacaktır. İkinci olarak Güney doğu Asya ve Güneydoğu Asya denizleri ve Güney pasifik Okyanusunu bağlaması hedeflenmektedir. 20 Haziran 2017 tarihinde Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu (NDRC) ve Deniz İdaresi tarafından yayımlanan Kuşak Yol projesi kapsamındaki Deniz İş birliği Vizyonu adlı belgeyle belirlenmiştir. Bu belgeye göre Kuşak Yol projesi kapsamında üç deniz rotası veya mavi ekonomik geçişi bulunmaktadır. Çin- Hint Okyanusu-Afrika-Akdeniz Deniz Ekonomi Yolu Çin'i Güneydoğu Asya üstünden Hint Okyanusu'na, Afrika'ya ve Akdeniz'e bağlayacak güzergahtır. Bu güzergâh CIPEC, CPEC VE BCIMEC karayolu koridorlarını da birbirine bağlamaktadır. Bir diğer deniz yolu ise Çin-Okyanusya-Güney Pasifik Mavi Ekonomik Geçişidir. Bu güzergâh ile deniz ticaretinin arttırılması hedeflenmektedir. Yine Çin'i Atlantik Okyanusu üzerinden Kuzey Avrupa'ya bağlayacak diğer geçişin adı da Çin-Kuzey Avrupa Deniz Ekonomisi Yolu şeklindedir. Söz konusu bu yol ise Rusya'nın önerisiyle ortaya çıkmıştır (Xinhua, 2017). Kuzey Denizi Rotası veya Buzlu İpek Yolu olarak da adlandırılmaktadır. Kuzey Avrupa'ya ulaşımı kısaltarak deniz ticaretinin optimizasyonunu hedeflenmektedir (Martínez-Galán, 2020: 116).

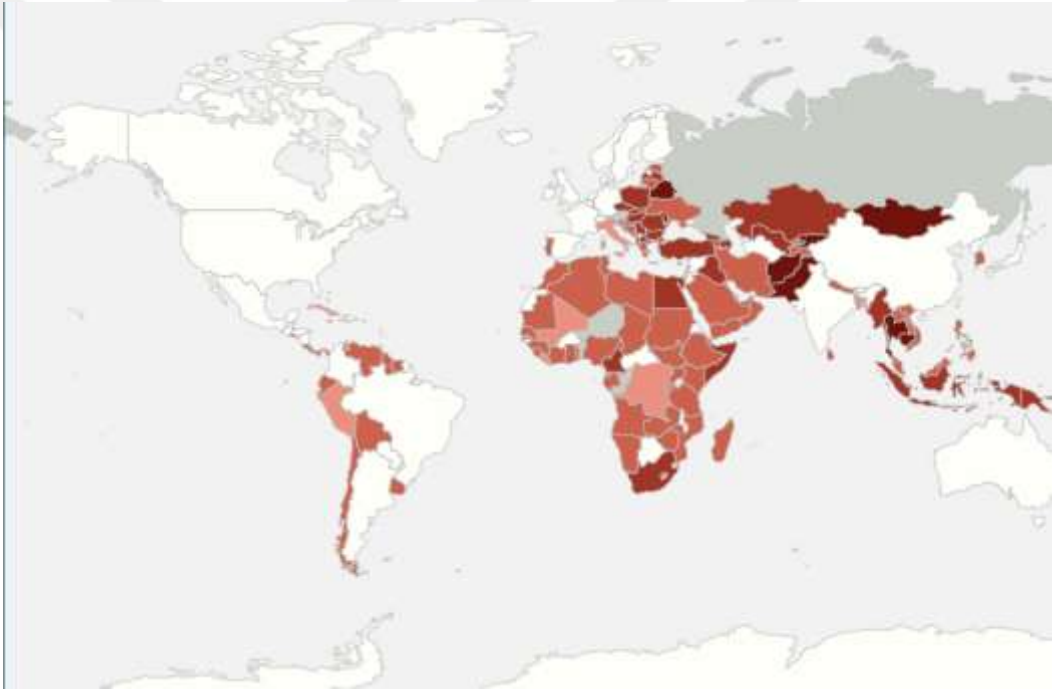
Çin 1999larda başlattığı Güney Atlantik'te başlatmış olduğu girişimleri Kuşak Yol Projesi'yle devam ettiği görülmektedir (Parello ve Plesner, 2016: 4). Bu konunun çıkış noktası üç temel amaca dayandırılmaktadır. Bunlar; enerji kaynaklarının çeşitlendirilmesi, yurt dışındaki yatırımlar ve Çinli şirketlerin uluslararası ticaretinin ve yatırımlarının artırılmasıdır (Ferreira-Pereira v.d, 2023: 4). Bu amaçlara ek olarak Çin yeni dünya düzeninde kendisini ekonomik olarak geliştirme ve liderleştirme gayesi de stratejilerinin bir parçası olarak yorumlanmaktadır (Mathews, 2019: 17). Çin'e hizmet vermekte olan neredeyse bin yıllık konsantre güç dağılımının (Duarte ve Leandro, 2020: 282) da etkisiyle Pekin yönetimi hem karada hem de denizdeki kaynaklara kesinti olmaksızın erişim sağlamak niyetindedir. Çin'in stratejileri doğrultusunda hedefine ulaşmak için Pasifik Okyanusu'nun da ötesine giderek Atlantik suları gibi çok önemli konumlarda da aynı hakimiyet sağlama gayesindedirler (Martinson, 2019).

2.7. Proje Güzergâhında Yer Alan Ülkelerin Ekonomik ve Dış Ticaret İlişkileri

Asya'nın doğu ve batısında yer alan birçok ülke Çin'in Konfüçyüs düşüncesi ve Çin kültüründen dolayı ve dolaysız olarak etkilenmiştir. Bu etkiler sebebi ile söz konusu bu devletler farklı boyutlarda Çin'den etkilenmişlerdir. Çin'in tarihsel süreci boyunca oluşturduğu hanedanlar ve imparatorluklar dönemlerinde dünyaya en geniş toprağa sahip en güçlü devlet olduğunun mesajını vermek istemiştir. Bu sebeple Çin oluşturduğu hegemonyası dolayısıyla diğer ülkelerle yukarıdan bakarak onları geleneksel politikası olan haraççı düşüncesi dolayısıyla etrafındaki ülkelerle mütekabiliyet ilişkisi kuramamıştır (Karluk, 2021: 109). Yine benzer şekilde günümüzde oluşturduğu Kuşak Yol Projesi ile tarihi kültürel kabiliyetini korumuştur.

Proje içerisinde yer alan kara yolu güzergahlarından Çin-Hindiçini Ekonomik Koridorunda (CMEC), 32 adet Asya ülkesi bulunmaktadır. Bu koridor Asya koridorundan bir kesittir. Koridor üzerinde Vietnam, Laos, Kamboçya, Tayland, Myanmar ve Malezya gibi ülkeler yer almaktadır (Derudder, Liu ve Kunaka, 2018: 11). Söz konusu bu ülkeler arasında ilk olarak Çin-Vietnam ilişkilerine değinecek olursak iki bin yılı aşkın bir iletişim olduğu bilinmektedir. Çin' komşu olan Vietnam, Çin için önemli bir yer arz etmektedir.

Güney Çin Denizi, jeopolitik anlamda Güneydoğu Asya'nın göbeğinde yer almakta olup (Weatherbee, 2008: 142) zengin enerji kaynakları, önemli deniz ticaret yolları ve stratejik anlamdaki konumu sayesinde hem küresel olarak hem de bölge için kritik önem taşımaktadır. Çin Denizi üzerindeki yayılmacı politikalar ve bölgedeki egemenlik iddiası sebebiyle Tayvan, Filipinler, Malezya, Vietnam ve Brunei gibi birçok devlet ile arasında gerilime sebebiyet vermektedir. Yine bu süreç de ABD ve Çin'in arasındaki rekabette önemli rol teşkil etmektedir. Çünkü ABD bölge içerisindeki müttefikleriyle çeşitli iş birlikleri yaparak Çin'in yayılmacı politikalarını baskılayarak durdurmaya çalışmaktadır. Çin ise bu duruma karşın bölgedeki aktif ve etkin güç olma arzusunu sürdürmektedir (Babahanoğlu, 2024: 361).



Şekil 2.5. Kuşak yol projesine katılan ülkeler (Çin Dışişleri, 2021)

Yukarıdaki haritada da görüldüğü üzere Kuşak Yol Projesine imza atan ve projeye pozitif baktığını belirten ülkeler renklendirilmiştir. Proje duyurulduğu yıl projeye dahil olan ülkeler koyu renk ile belirtilmiştir. 2013 yılında duyurulmuş olan Kuşak Yol Projesine ilanının hemen ardından katılan ülkeler; Afganistan, Belarus, Kamboçya, Kırgızistan, Makedonya, Moğolistan, Pakistan'dır. 2014 yılında ise Tayland, 2015 yılında ise; Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Kamerun, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Endonezya, Irak, Kazakistan, Polonya,

Romanya, Sırbistan, Slovakya, Somali, Güney Afrika, Türkiye, Özbekistan katılım sağlamıştır. 2016 yılında Mısır, Gürcistan, Letonya, Myanmar, Papua Yeni Gine katılım sağlamıştır. 2017 yılında; Arnavutluk, Bosna Hersek, Hırvatistan, Doğu Timor, Estonya, Fildişi Sahili, Kenya, Lübnan, Litvanya, Madagaskar, Maldivler, Karadağ, Fas, Nepal, Yeni Zelanda, Panama, Filipinler, Slovenya, Sri Lanka, Ukrayna, Vietnam ve Yemen katılım sağlamıştır. 2018 yılı içinde de Cezayir, Angola, Antigua ve Barbuda, Bahreyn, Bolivya, Brunei, Burundi, Yeşil Burun Adaları, Çad, Şili, Cook Adaları, Kosta Rika, Cibuti, Ekvador, El Salvador, Etiyopya, Fiji, Gabon, Gambiya, Gana, Yunanistan, Grenada, Gine, Guyana, İran, Kuveyt, Laos, Libya, Malta, Moritanya, Mikronezya, Mozambik, Namibya, Nijerya, Niue, Umman, Portekiz, Ruanda, Samoa, Suudi Arabistan, Senegal, Seyşeller, Sierra Leone, Singapur, Güney Kore, Güney Sudan, Sudan, Surinam, Tacikistan, Tanzanya, Gitmek, Tonga, Trinidad ve Tobago, Tunus, Uganda, Birleşik Arap emirlikleri, Urugay, Vanuatu, Venezuela, Zambiya ve Zimbabve dahil olmuştur. Bangladeş, Barbados, Küba, Kıbrıs, Ekvator Ginesi, İtalya, Jamaika, Lesoto, Liberya, Lüksemburg, Mali, Peru, Katar, Solomon Adaları 2019'da; Kiribati 2020'de, Kongo Demokratik Cumhuriyeti 2021 yılında dahil olmuştur. Kasım 2023 yılı itibari ile dünya üzerindeki 154 ülke ve projeye dahil olmak amacıyla imza atılmış veya proje ile ilgilendiğini ifade etmiştir (Belt and Road Portal, 2024).

Bu geniş sahada uygulanması planlanan projedeki yapıları inşa etmek için önemli ölçüde yatırım finansmanı gereklidir. Bu sebeple kredi sağlayacak çok uluslu ve Çin'in ulusal finansal kurumlara ihtiyaç da artmıştır. Özellikle Kuşak Yol için kurulmuş farklı fonlardan ve farklı Çin bankaları üstünden çeşitli krediler sağlanmaktadır (Yılmaz, 2020).

3. GÜÇ DENGESİ BAĞLAMINDA KUŞAK YOL PROJESİ ve HİNDİSTAN

Hindistan, bağımsızlıktan sonra (1947-1991) karmaşık ekonomik politikalar ve modeller uygulamıştır (Maimaitiaili ve Yücel, 2020) Bu dönemde ilk etapta özellikle ithalatı kısıtlayarak ve yerli sanayiye güçlendirmek amacıyla ithalat kotaları, yeni modeller ve çeşitli tarife engelleri gibi korumacı ticaret politikalarını benimsemiştir. Daha sonrasında yine bu dönem içinde yapılan reformlar ile birlikte daha liberal yol benimsenmiştir. Hindistan dışa açılma politikalarını izleyerek dış ticarete serbestleşme ve liberalleşme politikalarını izlemeye başlamıştır (Deshpande ve Shaikh, 2014). Hindistan bağımsızlık sonrasında hemen hemen yirmi yıl kadar uyguladığı ekonomik politikalar nedeniyle gelişme yolunda ilerleme kat edememiştir. Ekonomik olarak gelişim gösteremediğinden halk fakirleşmiş ve eğitimsizlik oranı da düştüğünden yaşam standartlarının düşmesine maruz kalmıştır. Bu ekonomik politikaları uyguladığı dönemlerde kendisiyle gelişmişlik oranı bakımından neredeyse denk olan Tayvan, Singapur, Güney Kore ve Hong Kong da kendi kalkınmaları konusunda başarı elde etmişlerdir (Basu, 2018: 3). 1980'lere gelindiğinde Hindistan, gelişmemiş üçüncü dünya ülkeleri arasında yer almıştır. Ancak 1990'larda Çin gibi Hindistan da izledikleri ekonomik politikalarda büyük değişiklikler yaparak kendi iç değerlerine bağlı kalmak kaydı ile çeşitli kalkınma modelleri geliştirmişlerdir. Geliştirdikleri bu ekonomik modelleri de uygulamaya başlamışlardır. Yapılan bu reformlardan sonra Çin ve Hindistan iyi bir ekonomik büyüme elde etmişler ve dünyadaki oluşmuş güç dengelerine dahi etki etmişlerdir (Kasım, 2019: 908).

1947 ve 1991 yılları arasında Hindistan bağımsızlığı elde ette ettikten sonra benimsediği karmaşık ekonomik politikaları güç dengesi teorisi ekseninde değerlendirildiğinde küresel sistemdeki konumunu anlamak amacı ile önemli ip ucuna parmak basmaktadır. İlk aşamada benimsenen korumacı ticari politikalar, dış tehlikelerden koruyarak iç sanayiye güçlendirme amacıyla takip ettiği stratejik politikalar olarak yorumlanabilir. İlgili dönem içerisinde Hindistan, ekonomik bağımsızlığını elde etme ve olası dış müdahalelerin karşısında oluşturacağı direnci arttırmak amacıyla ithalat kotaları ve tarife engelleri gibi araçları stratejik araç olarak kullanmıştır. Söz konusu bu yaklaşım uluslararası sistemdeki yerini sağlamlaştırma ve iç güç dengesini tertip etme çabası şeklinde değerlendirilebilir. Ancak 1980'li yıllarda Hindistan'ın üçüncü dünya ülkesi olarak kalmış olması,

oluşturduğu politikalar ile küresel anlamdaki güç dengesi içerisinde rekabet edebilir bir seviyeye erişemediğinin göstergesidir. Buna karşı olarak 1990'lı yıllarda gerçekleştirilmiş politikalar ve ekonomik reformlar küresel sistemdeki konumunu güçlendirmedeki önemli adımlardan biri olarak yorumlanabilir. Çin'in takip ettiği ekonomik kalkınma modellerinden esinlenerek uygulanmış bu reformlar küresel güç dengesindeki yerini güncelleyip ekonomik olarak güçlü bir aktör olma çabası olarak nitelendirilebilir.

Çin, oluşturduğu Kuşak Yol Projesi ile birlikte yaptığı ekonomik reformları destekler adımlar atmaktadır. Özellikle sanayi sektöründe gerçekleştirdiği adımlarla adım adım ilerlemeyi hedefleyen bu kalkınma modeliyle dünya üzerindeki en büyük sanayi ülkelerinden biri haline gelmiştir. Öte yandan Hindistan da hizmet sektörüne önem veren kalkınma politikasını desteklemek amacıyla beslediği IT sektörünün sayesinde dünyada bu manada öne çıkan ülke olmuştur. Hindistan'ın yatırımlarını yaptığı bu IT sektörü dünya genelinde hatırı sayılır bir mertebeye erişmiştir. Çin'in gösterdiği gelişim projeler ve yaptığı yatırımlar ile ekonomik, siyasi ve savunma alanlardaki etkisini dünya genelinde yaptığı hamleler ile desteklemektedir. Bu sebeple Hindistan da Çin için yatırım ve iş birliği konularında önemli bir ülke haline gelmiştir. Özellikle Hindistan ekonomisinin de hızlı gelişimi Çin'in bu ülkeye olan ilgisini de arttırmıştır (Maimaitiaili ve Yücel, 2020).

Proje sebebi ile oluşturulmuş ekonomik reformlar ve sanayi sektöründeki gelişimler güç dengesi teorisi çerçevesinde yorumlandığında uluslararası sistemdeki gücünü arttırmaya yönelik önemli hamle olarak yorumlanabilir. Ayrıca bu hamle ile birlikte küresel anlamdaki önemli hegemonik aktör olma stratejisinin de altı çizilmiştir. Kuşak Yol; Çin'in siyasi, askeri ve ekonomik alanlarda uluslararası camiadaki etki skalasını genişletme ve bölgesel güç dengesini kökünden değiştirme çabası içerisinde olduğunun önemli yansımasıdır. Söz konusu bu kapsamlı stratejik hamlenin küresel sistemdeki yerini sağlamlaştırma ve mevcut rakiplerine karşı üstünlük kurma hedefini ortaya sermektedir. Farklı bir perspektiften Hindistan'ın IT ve hizmet sektöründeki yatırımları küresel güç dengeleri arasında kendisine has bir konum elde etme çabası olarak yorumlanabilir. Özellikle IT sektörü ile elde edeceği en önemli

kazanımlar arasında küresel itibar ve ekonomik büyüme yer almaktadır. Hindistan böylelikle uluslararası camiadaki etkisini maksimuma çıkararak diğer küresel güçlerle (başta Çin olmak üzere) rekabet edebilir hale gelmeyi hedeflemektedir. Hindistan yaptığı yatırımlar neticesinde iş birliği ve yatırım alanlarında Çin'in dikkatini çekerek söz konusu iki ülkenin birbirlerine olan bağlılıklarını etkilemiştir. Ekonomik kalkınma stratejileri ve sektörel bazda yapılan yatırımlar aracılığı ile iki ülke de uluslararası camiadaki konumlarını güçlendirerek kendi etkilerini maksimum düzeye getirme hedefindedirler.

Kuşak Yol Projesinin güzergahları çerçevesinde Hindistan önemli konuma sahip bir ülkedir. Hint Okyanusu kıyısında yer alıyor olması önemli kritik ticari deniz yolu güzergahlarına sahip olması sebebi ile özellikle Deniz Yolu Kuşağı için elzem bir noktada yer almaktadır. Proje açısından hatırı sayılır ekonomik ve ticari güce sahip olan Hindistan'ın destek veriyor olması Kuşak Yol için politik kredibilitesi bakımından önemli görülmektedir. Fakat Hindistan'ın geliştirdiği stratejik hamleler kısa vadede söz konusu bu başarının sağlanamayacağı yönündedir (Palit, 2017: 293). Yapılan başka çalışmalarda da ele alındığı üzere jeostratejik sebepler ile güvenlik kaygıları dolayısı ile Hindistan projeye karşı mesafesini korumaktadır (Bilal, 2017).

Yapılan çalışmalar arasında Hindistan hükümetinin Kuşak Yol Projesine yönelik aleni bir şekilde benimsemiş olduğu stratejiler, iktisadi açıdan Çin'in sağladığı fırsatlardan faydalanmak niyetinde olmadığına dair tespitler yapılmıştır. Stratejik anlamdaki Hindistan ikilemi bir yönden Çin ile iş birliği sağlayarak kendi ekonomik nüfuzunu arttırma düşüncesi bir yandan da bölgedeki etkinliğinin denizcilik alanındaki yetkin olmaması sebebi ile projenin oluşturacağı fayda ekseninde kendi ticari potansiyelini rakip ülkelere kaptırma olasılığı olarak riskini göz önünde bulundurmaktadır. Hindistan'ın projeye karşı mesafeli ve gelgitli duruşunu sürdürecektir ise yalnızca Güney Asya'da değil eş güdümlü olarak Doğu Asya'ya da uzanan kurumsal yapılarla ve alternatif politikalar ile desteklemesi kendi faydasına olacaktır. Ayrı yönden Çin ve Hindistan arasındaki tarihsel yansımaların ağırlığının azalması ve güvenlik problemlerinin aşılması durumunda iki ülke arasındaki iş birliğinin de olası olduğu düşünülmektedir. Küresel anlamdaki en önemli konulardan biri olan uluslararası ticaret savaşlarının

gündemde olması sebebi ile çok taraflı ticaret ağları ve karşılıklı çıkarların korunması konularındaki yapılan hamleler Hindistan için de Çin'in hamlelerine benzer bir şekilde olur ise iki ülkenin güçlerini birleştirerek ittifak halinde olmaları projenin katma değerini arttırabilir (Gökten, 2018). Hindistan, Çin'in proje ile oluşturduğu ekonomik nüfuzuna karşı bir denge unsuru oluşturma çabası içerisinde olduğu söylenebilir. Özellikle Hindistan'ın projeye karşı mesafesi küresel sistemdeki konumu korumak ve güçlendirme arzusunun başka bir yansıması olarak nitelendirilebilir.

Kuşak Yol Projesi, küresel anlamda güç dengelerini hatırı sayılır bir şekilde etkileyen ve değiştiren girişimdir. Hindistan, bu projeye karşın hem güç dengesi hem de tehdit dengesi bağlamında değerlendirerek stratejik ve politik tepkiler geliştirmiştir. Özellikle bu teoriler çerçevesinde Hindistan dış politikası ve geliştirdiği stratejik hamleler ile Kuşak Yol Projesi seyrini de etkileyen ve hatta şekillendiren küresel güç dengesi dinamiklerini de etkileyen önemli etmenler arasında yer almaktadır.

3.1. Hindistan Dış Ticaret Politikası

Hindistan ekonomik açıdan sürekli yükselme gösteren bir ülkedir. Literatürde özellikle ekonomi alanındaki gelişimini inceleyen ve gelişimine etki eden önemli unsurlar ile ilgili birçok çalışma bulunmaktadır. Yapılan çalışmalar incelendiğinde Hindistan ve Çin büyüme hızlarının yüksek seyir ettiği gözlemlenmektedir. Küreselleşmenin ekonomik olarak büyümeye etkisi konusunda da farklı görüşler bulunmaktadır. Kimi düşünürler küreselleşmenin ekonomik büyümeye teşvik ettiğini savunurken kimileri de finansal anlamdaki ilerlemenin ekonomik gelişmeye destek verdiğini ifade etmektedir (Shabaz vd., 2017: 2). Gelişmiş düzeyi açısından kıyaslandığında Çin'in Hindistan'dan çok daha yol kat ettiğini söyleyebiliriz.

Çin ve Hindistan yüksek hızda gelişim gösteren ülkeler olmalarının yanı sıra dünya ekonomisinde de nüfus ve kıta büyüklüklerinin de etkisiyle yön vermekte olan iki devlet olarak yorumlanmaktadır. Fakat Çin ve Hindistan gibi Asya devletleri eski geleneklerine sıkı bir şekilde bağlı kalarak gerileme ve duraklama dönemleri yaşarken modern tarihte Batı Avrupa gerçekleştirdiği köklü reformlar sayesinde hızla gelişmiştir. Dolayısıyla bu Asya devletleri küresel

manada ekonomik ve siyasi etkinliğini kaybederek tekrar yükselmiş dünya güçlerinin sömürgesi haline gelmişlerdir (Kasım ve Yücel, 2020: 205). Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında Çin ve Hindistan kendi bağımsızlıklarını elde etme fırsatı bulmuşlardır. Sahip oldukları demografik yapı, zengin tarihi ve kültürel anlamdaki birikimleri sayesinde dünya üzerindeki önemli güçlerden biri olabilme potansiyelini kazanmışlardır (Kishore, 2011: 221).

Bağımsızlık öncesi dönemde Hindistan siyasete öncelik vererek demokrasiyi iyileştirmeye ve bağımsız yasaları korumaya yönelik eylemlerde bulunmuştur. Sömürge dönemlerinde özellikle İngiltere'den öğrendiği siyasi yapıyı koruyup günümüze kadar sürdürmeyi başarmıştır. Bağımsızlık sonrası dönemde (1947-1991) Hindistan, karma ekonomik modeli uygulamayı tercih etmiştir. Bu karmaşık ekonomi modelinde hem kapitalizm hem de sosyalizmin birtakım özellikleri bir araya getirerek piyasa ekonomisi prensipleri ve sosyal refah politikalarını birleştirip uygulamışlardır (Deshpande ve Shaikh, 2014: 3).

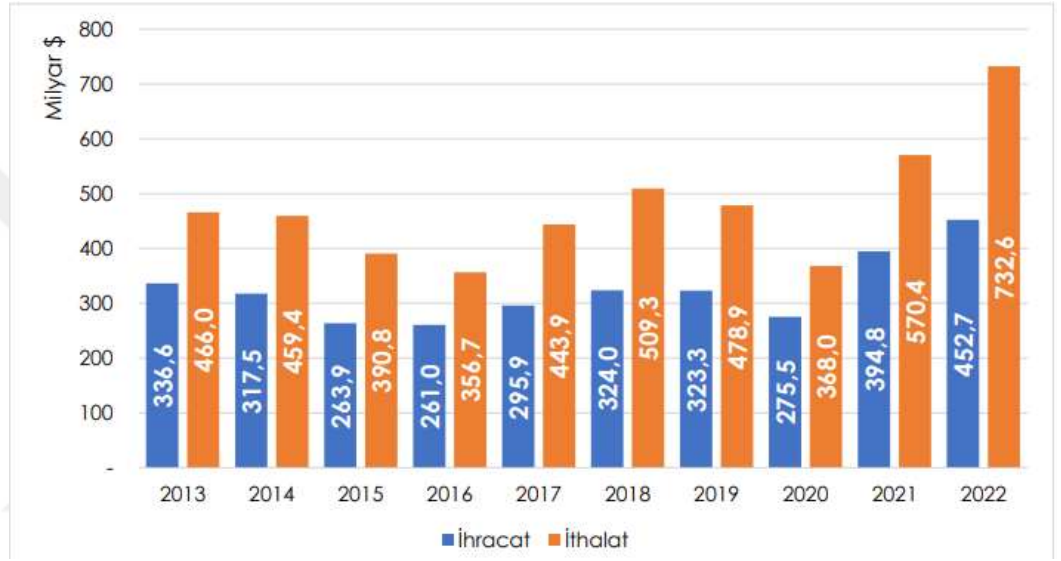
Hindistan'ın dış ticaret politikası kronolojik olarak incelendiğinde bağımsızlık sonrası dönemden günümüze kadar birçok farklı evreden geçmiştir. İçeriden dönük ve korumacı ekonomik politikalar ile başlamış süreç yerini günümüz parametrelerinde küresel rekabet gücünü artırma hedefiyle yapılan hamleler doğrultusunda şekillendirmeye bırakmıştır. Hindistan'ın ekonomik büyümesini etkileyerek küresel çaptaki önemli aktörler haline gelmesini destekleyen ekonomik politikalar izlemesi uluslararası ticaretteki rolünü kayda değer bir oranda etkilemiştir.

Gupta'nın 2019 yılında oluşturduğu çalışmasında ele aldığı üzere Hindistan bağımsızlık sonrası ihracattaki artışla hızlı büyümüştür. Gupta'nın derlediği verilere göre 1950-1951 yıllarında 1289 milyon ABD dolarından, 1980-1981 yıllarına neredeyse 8486 milyon ABD dolarına ve 2017-2018 yıllarında ise 303,526 milyon ABD dolarına yükselen bir trend söz konusudur. Fakat bu artışın geniş kısmı son 20 yılda gerçekleştiği görülmüştür. İhracattaki esnek olmayan yabancı talebi olan malların baskınlığı olarak yorumlanmıştır. 1966'da ise hükümetin ihracatı teşvik etmek amacıyla aldığı önlemlerle beraber ihracat hızlı bir biçimde artmıştır. Söz konusu bu önlemlerin arasında mali ve nakit teşviklerin yanı sıra ihracatı teşvik eden konsey ve ajansların kurulması da yer almaktadır.

Yine aynı faktörler 1970’lerde Hindistan ihracatındaki hızlı büyümeyi tetiklemiştir. 1980-81 yılında ihracat Gayri Safi Yurt İçi Hasıla’nın (GSYİH) yalnızca %5,5’ini oluştururken, bu oran 1990’lara gelindiğinde %5,8’e, 2016’da ise %19,2’ yükselmiştir. Toplam ticaret (ithalat ve ihracat) %39,8’e ulaşmıştır (Gupta, 2019: 1).

Türkiye İhracatçılar Meclisi’nin Şubat 2024 yılında yayınladığı 2013-2022 arası verilere göre Hindistan ithalat oranı aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 3. 1. Hindistan 2013-2022 dış ticaret verileri (TİM, 2024)

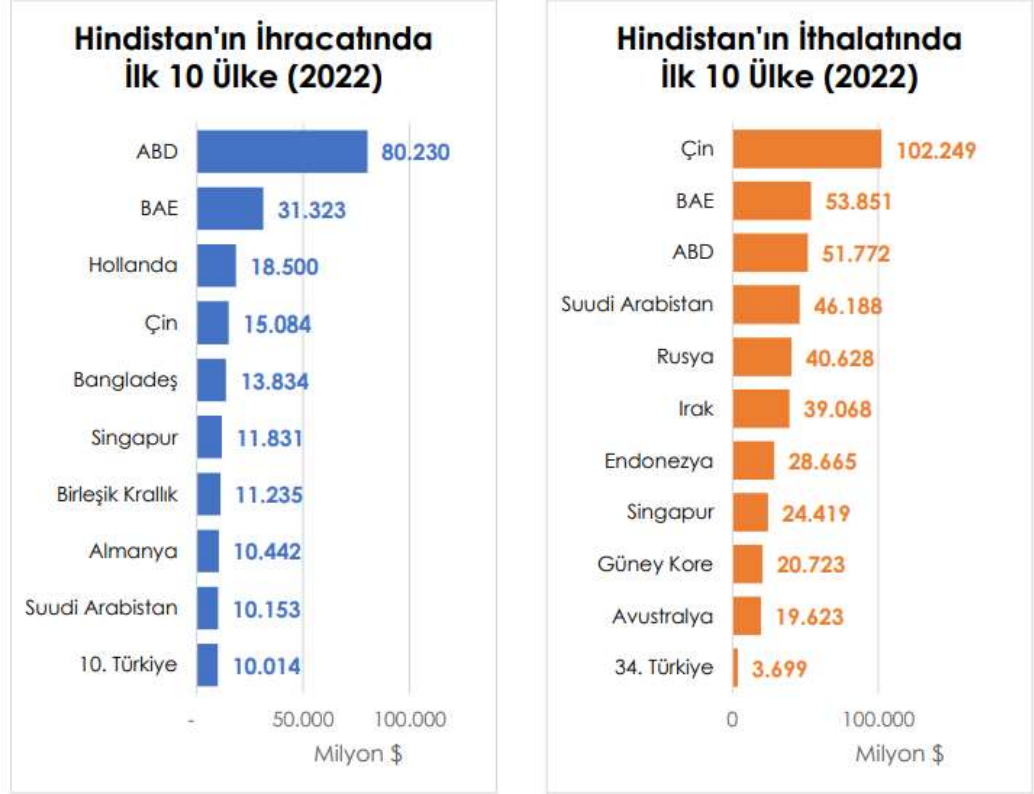


Tabloyu incelediğimizde ihracat rakamlarının ithalatından daha fazla olduğu görülmektedir. Yani bu durumda dış ticaret dengesi hakkında 2013-2022 yılları verilerini baz alarak yorumlamak gerekirse, dış ticaret dengesinin negatif yönde olduğunu söylemek mümkündür. İthalatın ihracattan daha fazla olması ekonomik büyümeye ve iç talepteki artışla ilişkilendirilmektedir. Ülkenin iç talebini karşılamak için yabancı ürünlere olan bağımlılığının göstergesidir. Ayrıca Hindistan’ın dış ticaret politikalarının ve uluslararası rekabet gücün, ithalatın ihracattan sürekli olarak fazla olması uluslararası pazarda rekabet edilebilirliği ve dış talebe karşı duyarlılığını göstermektedir. 2013 ile 2022 yılları arasında Hindistan’ın ihracat değerleri sürekli olarak artmıştır. 2013 yılında yaklaşık olarak 150 milyar dolar olan ihracat 2022 yılına gelindiğinde 450 milyar doların üzerine çıkmıştır. İthalat değerleri de benzer yönde bir eğilim göstererek

2013'te 150 milyar dolarken 2022 yılına gelindiğinde 700 milyar doların biraz altında kalmıştır.

Hindistan dış ticaret verilerini incelerken ülkenin en çok ithalat ve ihracat yaptığı 10 ülkeyi açıklayan tablo aşağıda verilmiştir.

Tablo 3. 2. Hindistan 2022 ihracat ve ithalat yaptığı ülkeler ve rakamları (TİM, 2024)



Hindistan'ın 2022 yılı verilerine göre ihracat yaptığı ilk on ülke arasında birinci sırada ABD 80.230 milyon dolarlık hacimle yerini almıştır. İkinci sırada ise Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) yer almaktadır. Üçüncü sırada Hollanda ve dördüncü sırada ise Çin'in yer aldığını görmekteyiz. Yine 2022 yılı ithalat verilerine baktığımızda ilk sırada Çin'i görmekteyiz. İkinci sırada Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) sonrasında ise Amerika Birleşik Devletleri (ABD) yer almaktadır. Bu verilere göre Hindistan dış ticaret akışının yüksek hacimli olan kısmını Çin, Amerika ve Birleşik Arap Emirlikleri ile gerçekleştirdiğini görmekteyiz.

3.2. Kuşak Yol ve Hindistan

Dünyanın en büyük imalat ekonomisi ve çeşitli malların önde gelen ihracatçısı olan Çin, aynı zamanda hızla büyüyen bir tüketici pazarına sahip olup ürünlerin ve hizmetlerin ikinci en büyük ithalatçısıdır. Etkileyici büyümesine rağmen, Çin ekonomisi son dönemde yavaşlama belirtileri göstermiştir. Jinping'in liderliği altında, Çin küresel ticaret genişlemesi ve ekonomik büyüme için çeşitli stratejiler geliştirmiştir ki bunun en belirgin örneği Kuşak ve Yol Projesidir. 2013 yılında başlatılmış olan proje, dünya çapında 150'den fazla ülkede geniş çapta yatırım yapmayı içermekte ve küresel bir ağ oluşturmayı amaçlamaktadır (Scobell vd., 2018). Proje, bölgesel entegrasyonu artırmayı ve kara ve deniz rotaları aracılığıyla ticareti kolaylaştırmayı hedeflemektedir (Haggai, 2016). Çin'in ticaret ve ticaret alanında küresel liderlik hedefinin bir yansımasıdır. Küresel ilgiye rağmen, Kuşak Yol Projesinin etkileri hala açığa çıkmaya devam etmektedir.

Çin'den başlayarak Asya, Afrika ve Avrupa'yı farklı ulaşım ağları ile birleştiren Kuşak Yol Projesi bölgesel ekonomiyi ve jeopolitiği en temel noktalarına etki ederek yeniden şekillendireceği birçok araştırmacı tarafından ele alınmıştır. Bu önemli gelişmenin özellikle Hindistan açısından ehemmiyeti tartışmasıdır. Önerilen altı adet koridordan Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar İş birliği (BCIM), Hindistan'ın bu bölgelerle gerçekleştirdiği ekonomik ve stratejik bağlantıyı doğrudan etkileyecektir.

Kuşak Yol Projesinin kapsamı halen netleşmemiş ve değişkenlik göstermesine rağmen Avrupa ve Asya'daki birçok ülkeyi etkisi altına almaya başlamıştır. Özellikle Hindistan'ın bu bağlamdaki evrilmiş yeni algıları da bu düşünceyi desteklemektedir. Özellikle geçtiğimiz 5 yıl içerisindeki gelişmeler arttıkça Hindistan algıları da çeşitli hale gelmiştir. Gerek Dışişleri bakanlığı açıklamaları, medya raporları, çeşitli köşe yazıları, akademik çalışmalar ve güncel konular ile ilgili televizyon tartışmaları bu konudaki algı çeşitliliğinin altını çizmektedir.

Hindistan'ın proje için algılarını incelemek için önce Hindistan-Çin ilişkilerine bakmak gereklidir. Farklı Asya ülkeleri gibi Hindistan için de Çin ile

olan ilişkilerini yönetmek önemli zorluklardan biridir. Söz konusu bu iki ekonomi için büyük asimetri bulunmaktadır. Bir yandan da Hindistan Çin'in yükselişinden endişeliyken, Hindistan'ın yükselen güç olmasından Çin rahatsızlık duymamaktadır (Grant, 2010). Dünya'nın aynı bölgesinde yer alan bu iki ülke de yükselen güç olduğundan bazı gerilimlerin yaşanması kaçınılmazdır. Farklı çalışmalar içerisinde birçok akademisyen, Çin-Hindistan ilişkilerinde 4C'nin bulunduğunu ifade etmiştir. 4C'nin açılımı ise conflict, competition, cooperation ve containment (çatışma, rekabet, iş birliği ve kapsama) (Joshi, 2018). Çin ve Hindistan arasındaki önemli gerilim konularından biri de paylaşımlı sınır konusudur. 1993 yılında barış ve sükûnetin sağlanması için imzalanan anlaşmada sonrasında da toplamda 19 farklı görüşme yapılmıştır (Sachdeva, 2018: 287). Hindistan topraklarına Çin askerlerinin geçme durumları oldukça yaygındır ancak hükümet bu neticeleri önemsizleştirmiştir. Bu iletişimlere ek olarak Çin Hindistan'ın komşu ülkeleriyle (Güney Asya komşuları) sağlam ilişkiler kurarak derin kaynak diplomasisi konusunda Hindistan'a nazaran daha başarılı olmuştur. Çin, 2017-2018 yılındaki 80 milyar dolarlık ikili ticaret ile de Hindistan'ın birinci sıradaki ticari ortağı haline gelmiştir (Sachdeva, 2018: 287).

2013 yılında Kuşak Yol Proje Girişiminin ilk kez başlatılmasından sonra Hindistan Dış İşleri Bakanlığı farklı zamanlarda farklı açıklamalarda bulmuştur. Yapılan resmî açıklamalardaki tutumları genellikle tutarsız denebilecek nitelikte olmuştur. Hint Dışişleri Sekreteri ve Bakanı tarafından başka sebeplerle gerçekleştirilen konuşmalarda da bu tutarsızlıkları destekleyecek durumlar meydana gelmiştir. Hindistan yönetimi, projeyi tamamen reddetmemiş fakat net ve açık bir şekilde desteklememişlerdir. Başka bir yönden Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) faaliyetlerine kesinlikle karşı çıkmıştır. Dış İşleri Bakanı M J Akbar, parlamentoda *'Hükümet, bağlantı girişimlerinin evrensel olarak kabul edilmiş uluslararası normlara, iyi yönetişime, hukukun üstünlüğüne, açıklığa, şeffaflığa ve eşitliğe dayandırılması gerektiğine sıkı bir şekilde inanmaktadır. Çin-Pakistan Ekonomik koridoru (CPEC) adı verilen ve Pakistan'ın yasa dışı bir biçimde işgal ettiği Cammu ve Keşmir'in Bazı bölgelerinden geçmekte olan projenin Kuşak Yol projesinin öncü olarak dahil edilmesi, Hindistan'ın egemenlik ve toprak bütünlüğü konularındaki endişelerinin takdir edilmemesini*

yansıtmaktadır. Hükümet, Çin'e Pakistan işgal altındaki Keşmir'deki faaliyetleri konusundaki endişelerini ilette ve bu faaliyetlerin durdurulması konusunda en düzeyde iletmektedir.' diyerek konuyu özet haline getirmiştir (Ministry of External Affairs, 2017).

2015 yılında zamanın Hint Dışişleri Sekreteri S. Jaishankar, Hindistan'ın bakış açısına göre bu projenin Çinliler tarafından tasarlanan ulusal bir plan olduğundan bahsetmiştir. Jaishankar, *'ulusal bir girişim ulusal çıkarlar doğrultusunda hazırlanmıştır ve bu planı diğerlerinin satın alması zorunlu değildir, eğer geniş bir katılım istiyorlarsa o zaman daha geniş tartışmalar yapmalı ve bunlar gerçekleşmelidir'* demiştir (Jaishankar, 2015).

Mayıs 2017'de Pekin'de düzenlenen Kuşak Yol zirvesinde yaklaşık 120 ülkenin katıldığı 30'u aşkın üst düzey lider de yer almıştır. Yaklaşık 70 ülkenin projeye zaten imza atmış olduğu iddia edilmiştir. Yeni Delhi davet edilmiş olmasına rağmen resmi bir katılım sağlamamıştır. Forumda yer almama kararının resmî açıklaması, Hindistan'ın fiziksel bağlantıyı arttırmaktan yana olmasına rağmen *'bağlantı girişimlerinin evrensel olarak kabul edilen uluslararası normlara, iyi yönetime, hukukun üstünlüğüne, açıklığa, şeffaflığa ve eşitliğe dayanması gerekliliğine'* inandıklarını belirterek yapılmıştır. Ayrıca projelerin de uyması gereken prensiplerin de altı çizilmiştir. Altı çizilen prensipler ise projelerin toplumlar için sürdürülemez borç yükü oluşturabilecek projeleri için finansal sorumluluk ilkeleri şeklinde açıklanmıştır (MEA, 2017).

Haziran 2018'de, Şangay İş birliği Örgütü'ne (SCO) tam üye olarak Hindistan ilk kez katıldığında Yeni Delhi'nin Kuşak Yol Projesine olan tutumunun bir miktar daha yumuşaması beklenirken Qingdao Bildirisi yayımladığında projeyi tek desteklemeyen üye olmuştur. Zirvede Başbakan Modi, Hindistan'ın kapsayıcı, sürdürülebilir ve şeffaf olan ve ülkenin egemenliğine, toprak bütünlüğüne saygı gösteren yeni bağlantı projelerini memnuniyetle karşıladığını belirtmiştir (Modi, 2018).

Kuşak Yol Projesinin değişkenlik gösteren kapsamı bağlamında Hint algıları da evrim geçirmektedir. Kuşak Yol Projesi özelinde anlatılar oldukça geniş ve çeşitlilik göstermektedir. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ile ilgili konular, Hint Okyanusu Bölgesi'ndeki genişletilmiş jeopolitik konular girişimin

farklı yönlerinin fark edilmemesini sağlamaktadır. Projede birçok ülke yer almasına rağmen Kuşak Yol Projesi'nin ana itici gücü Çin ekonomisini Avrupa'ya Avrasya kara güzergahı üzerinden bağlamak olmuştur. Hindistan ise Kuşak Yol projesinin geniş alandaki Avrasya bölgesindeki kalkınma etkilerine dair çok az değerlendirme yapmaktadır. Genel manada Kuşak Yol Projesinin öncelikli olarak Çin girişimi olduğunu ve Yeni Delhi'nin Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun (CPEC) desteklemesinin çok zor olduğu konusunda bir uzlaşma var gibi görünmektedir. Hindistan'ın AIIB (Asya Altyapı Yatırım Bankası), SCO (Şangay İş birliği Örgütü) ve BRICS'e (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika İş Birliği Örgütü) katılımı Kuşak Yol Projesi konusundaki Yeni Delhi algısını nispeten daha az etkilemiştir (Sachdeva, 2018). Girişimin odak noktası önceki jeopolitik ve kalkınma yöntemlerinden ziyade katılan ülkelerin politik ekonomi analizine kaymaktadır. Projenin karşılaştığı zorluklar (borç tuzakları, yolsuzluk, siyasi tartışmalar, olumsuz çevresel etkiler ve projenin genel sürdürülebilirliği) birçok araştırmada ele alınmaktadır. Fakat resmi anlatım halen negatif yönde olduğundan projenin Hindistan ticareti, bağlantıları ve değer zincirleri üstündeki etkilerini değerlendiren dengeli bir analiz çalışması halen yapılamamıştır.

1950'li yıllarda Hindistan'ın Britanya egemenliğinden bağımsızlık kazanması ve 1949'da Çin'in devrimi sonrasında, Çin ve Hindistan dostane ilişkiler sürdürmeye çalışmışlardır. Fakat her iki ülkenin sınır iddialarının belirlenmemiş olması nedeniyle bu ilişkiler birkaç defa ciddi anlamda tehlikeye girmiştir. Çin ve Hindistan, sınır anlaşmazlıkları sebebi ile sınır ötesinde birden fazla kez karşı duruma gelmiştir. Bununla beraber 1962 yılındakinin dışında büyük bir savaş bölgede görülmemiştir (Ahamed ve Rahman, 2020). Bu iki devlet arasındaki dostane ilişkiler, güvenlik, istikrar, barış ve ekonomik olarak kalkınma çok önemlidir. Özellikle bu sayede bölge ekonomik bir fayda sağlayabilir. Çin Hindistan'ın diplomatik ve ekonomik ilişkilerinin geliştirilmesi ve ikili ilişkilerde kritik öneme sahiptir. İkinci Dünya Savaşı'nda önemli roller oynayan iki ülke, tarih boyunca sınır anlaşmazlıkları sebebiyle çatışmalar yaşamıştır. Ancak 1980'lerden itibaren diplomatik ve ekonomik bağlarla dostane ilişkilerini sürdürmüşlerdir. Çin, Hindistan'ın en önemli ve en büyük ticaret ortağı haline gelerek stratejik ve askeri alanlardaki sıcak ilişkilerini korumuşlardır (Rahman,

2020: 2). 1967 yılındaki sınır çatışmalarının ardından Hindistan, yeni “Fiili Kontrol Hattı” kurduğunu ilan etmiştir ve 2020 yılına kadar ölümcül olaylar yaşanmamıştır. 1987, 2013 ve 2017 yıllarındaki çatışmalar yatıştırılmıştır. Haziran 2020’de Çin ve Hindistan arasında bir dizi çatışma yaşanmıştır. Bu çatışma sonucunda bölgede yirmi Hint askeri hayatını kaybetmiştir. Fakat Çin hükümeti, askerlerin o olayda öldüğünü reddetmiştir (Goldman, 2020). Çatışma daha fazla ileri gitmemiş olsa da Hint-Çin sınırlarında barış mevcut değildir. Her iki ülkenin de talep ettiği sınırlar iki ülke arasındaki çatışmanın ana sebebidir. Halklar arasındaki temaslar, yatırım ve ticaret, bağlantılık, ticaret dengesizliğinin azalması, teknoloji transferi ile bilgi paylaşımı, Hindistan ve Çin arasındaki sınır gerilimlerini azaltması muhtemeldir.

3.3. Güç ve Tehdit Dengesi Çerçevesinde Hindistan Değerlendirmesi

Çin’in geniş skaladaki jeopolitik etmenlere sahip olduğu Kuşak Yol Projesi, Güney Asya, Orta Asya, Rusya ve Avrupa’nın ana merkezlerini Çin’in farklı şehirlerine bağlamaktadır. Tarihi ipek yolunu andıran bu projede Asya limanlarını Çin’e Hint okyanusu aracılığı ile bağlayan Deniz İpek Yolu da bulunmaktadır (Tiezzi, 2015). Pakistan ve farklı Güney Asya devleri bu yol için önemli konumda yer alırken Hindistan’ın bu kadar önemli bir ölçüde yer almayışı seçici ticaret, denizcilik gibi ilişkilerinin jeopolitik rekabetin belli ölçüde yeniden ortaya çıkması endişeleri doğurmuştur. CPEC (Pakistan-Çin Ekonomik Koridoru yaklaşık olarak 62 milyar dolarlık bir yatırımı barındıracak demiryolu bağlantıları, otoyollar, enerji projeleri ve endüstriyel gibi geniş çaplı alt yapı projelerini barındıracaktır (Markey ve West, 2016). Projenin artı yönlerinden biri de özellikle Hint Okyanusu denizcilik bileşenlerinin birden fazla küçük sahil devletlerin iş birliğini gerektirecektir. Bu konu da Çin ile Hindistan arasındaki pazarlıkta fayda sağlayacaktır (Paul, 2019).

Çin-Pakistan ilişkileri 1950’lerde başlayarak yıllar içinde diplomatik, stratejik, ekonomik ve askeri iş birliği ile güçlenmiştir. Pakistan’ın “Tek Çin Politikasını” desteklemesi karşılığında Çin, Pakistan’a diplomatik ve askeri açıdan yardım sağlamıştır. Söz konusu bu ikili ilişkiler dışarıdaki ülkeler tarafından stratejik ortaklığı olarak anılmasına sebebiyet vermiştir. Hindistan ise Pakistan-Çin ilişkilerini tehdit eden politikalar göstererek Çin’in Pakistan’

gerçekleştirdiği yatırımlara ve CPEC kapsamındaki projelere karşı çıkmaktadır. ABD ile arasında güçlü bağlar kuran Hindistan Batıya Bakış Politikası çerçevesinde Orta Doğu ülkeleriyle ekonomik ve stratejik bağlarını kuvvetlendirmiştir. Başka yönden Pakistan'ın Belucistan eyaletindeki vekil savaşlarıyla meşgul olan Hindistan da CPEC için tehdit olarak algılanmaktadır (Shah ve Yaseen, 2020: 4).

Güney Asya bölgesinde yer alan Hindistan ile yapılan jeopolitik rekabette Çin, geleneksel olarak kültürel ve coğrafi etmenlerden ötürü Yeni Delhi'ye yakınlığı bulunan küçük devletler arasında bölünme ve ayrışma çabalarında daha fazla başarı elde ettiği görülmektedir. Çin, söz konusu bu küçük devleteler ile ilişkilerini kuvvetlendirerek bu devletlerin Hindistan'a olan bağlarını zayıflatmaya çalışması muhtemeldir. Böylece Çin bölgede daha fazla nüfuz kazanma çabasına katkı sağlamış olacaktır. Ancak halen buradaki küçük devletler Hindistan-Çin arasındaki rekabetten faydalanarak ittifak düzeyinde olgunlaşmamışlardır. Yang'ın 2017'de yaptığı çalışmada da belirttiği üzere Hindistan'da bölgesel kalkınma amacıyla daha fazla kamusal mal edinebilmek için gerektiği kadar fon ve profesyonel teknoloji bulunmamaktadır. Bu sebeple boşluğu Çin'in doldurması için bir fırsat doğmuştur. Fakat projenin de etkisiyle Güney Asya bölgelerinde etkisi daha çok ekonomik çerçevede kalmıştır. Buna sebep olarak da Hindistan coğrafi, tarihsel ve kültürel bağlılıklardır (Yang, 2017). Söz konusu bu küçük devletlerin stratejik manadaki hamlelerinin ana sebeplerinden biri de Çin ile Hindistan arasında bulunan yoğun güç dengesi faktörünün olmasıdır. Bu yoğun güç dengesi oyununda küçük devletler de dolayısıyla birbirleri arasında karşılaştırma yapma fırsatı yakalamışlardır. Hindistan, Çin'e karşı sınırlı, sert ve bazen de yumuşak dengeleme aynı zamanda diplomatik angajman stratejisi izlemektedir (Paul, 2019).

Hindistan tarafından gerçekleştirilen yumuşak dengeleme politikası arasında yer alan dörtlü güvenlik konseyidir. ABD, Avustralya, Japonya ve Güneydoğu Asya devletleriyle arasındaki bağları kuvvetlendirerek Çin'e karşı bir denge sağlamak Hindistan'ın hedefindedir. Özellikle ABD ile de stratejik anlamda iş birliğini sağlamak ise 2014'te Yeni Delhi'de Modi hükümetinin iktidara çıkması ile kayda değer bir biçimde artmıştır (Kumar, 2016). Öte yandan

Hindistan Çin'e karşı yumuşak dengeleyici politika olarak ABD ile yapılan dörtlü güvenlik konseyi görüşmelerine katılmıştır. Ek olarak ise Hindistan söz konusu bu ülkelerle artmakta olan güvenlik ve ekonomik alandaki iş birliği kapsamında belirli periyotlarda askeri tatbikatlara katılmaktadır (İşbilen, 2021: 223). Fakat Hindistan genellikle yumuşak dengeleme yaparak tarafsız ve stratejik korunma arzusunun baskınlığından gerçek anlamda sert dengeleme politikası sergilememiştir (Khilnani vd., 2012).



4. HİNDİSTAN DIŞ POLİTİKA VE TİCARETİNE DAİR DEĞERLENDİRME

Bir devletin dış politikası, hükümetin diğer ülke veya hükümetlerle ilişki kurma politikasını ifade etmektedir. Herhangi bir dış politikanın ana amacı kendi ulusunun çıkarlarını ve güvenliğini sağlayarak ulusal egemenliği koruyup diğer ülkeleri de pozitif ilişkilere teşvik etmektir (Srivastava, 2023: 101). Bu genel çerçevede, Asya'nın merkezinde konumlanmış olan Hindistan adını kendisinden almış okyanusu bulunan önemli jeopolitikteki bir ülkedir. Hindistan, Hint Okyanusu kıyısında yer alan komşu ülkeleriyle ilişkilerini geliştirme amacıyla 'Doğu'ya Bakış (Look East) 1990'da devreye aldığı politikayla ilk önemli girişimini sağlamıştır. Özellikle bu politika ile ASEAN ülkeleriyle ekonomik ve ticari iletişimin artması hedeflenmiştir. Fakat bu konu ile de kayda değer bir gelişme sağlanmamasıyla birlikte 2015'de Modi hükümeti tarafından ASEAN ülkeleriyle siyasi, stratejik ve ekonomik Look East politikasının evrimleşmiş hali olan Act East (Doğuya Yönelmek) politikasını öne çıkarmıştır. Bu bağlamda özellikle enerji ve ticaret güvenliği konusu da gündeme gelerek deniz ikmal güzergahlarının güvenliği de ele alınmıştır. (Raghavan, 2018)

Hint-Amerikan Stratejik ortaklığı ilginç bir şekilde 2005 yılında ilerlemiştir. Mart 2005'te ABD Dış İşleri Bakanı Rica Yeni Delhi'yi ziyaret ettiğinde Hindistan'a sivil nükleer sektörde iş birliği yapmayı teklif etmiştir. Bu geniş ve kapsamlı stratejik iş birliği teklifine rağmen Hindistan'ın nükleer malzeme ihracatı üstünde yeterli kontrolü sağlanması konusuna bağlı olduğunun altı çizilmiştir. Teklifin Hint yetkililer tarafından oldukça şaşkınlıkla karşılanmasına rağmen Hindistan Başbakanlık Ofisi ABD ile ilişki kurma fırsatını değerlendirme altına almıştır (Mistry, 2006: 682). Aynı yıl içinde ABD Hindistan'ın 21. yüzyılın büyük dünya güçleri arasına gelmesinde katkı sağlayacağını duyurmuştur (Twinning, 2007: 82). Daha sonraki yıl sonunda Amerika ve Hindistan Barışçıl Atom Enerjisi Yasası gibi önemli bir yasaya imza atılmıştır. Bush döneminde imzalanan bu barışçıl yasadan sonra nükleer iş birliği anlaşmasının hazırlanmasına onay vermiştir. Fakat bu anlaşmaya göre Hindistan'ın Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı (IAEA) ile arasında özel

teminatlar anlaşması imzalamasına artı olarak bir de Nükleer Malzeme Tedarikçileri Grubu'ndan (NSG) onay alması halinde ABD kongresine sunulması planlamaktaydılar. IAEA ve NSG ile anlaşma 2008 yılı içinde sonuç bulmuştur ve sonuç olarak ABD ve Hindistan arasında ABD konseyinin de onayı ile birlikte nükleer anlaşma imzalanmıştır (Ray, 2015: 45).

Galwan Vadisi'nde 2020'de yaşanan askeri çatışma Hindistan açısından Çin karşıtı görüşü besleyerek daha milliyetçi bir yapı kazanmasına sebep olmuştur. Özellikle bu olayların ardından da yaşanan Çin mallarının boykotu, Çin ile gelişim ortaklığı konuları ile de birlikte Hindistan için ABD ve ABD müttefiklerine karşı bir eğilim yaşanmıştır. O dönemde Trump'ın genişletilmiş G7 liderlerine dahil etme planı gündeme gelmiştir. Yeni Delhi'nin "Kapsayıcı Stratejik" ortaklığı olarak Avustralya ve Birleşik Krallık'ın Hindistan'ı Çin'in oluşturduğu 5G teknolojilerini dengelemek için desteklemesi küresel güç dengeleri yapısına önemli etkilerde bulunacağının göstergesi olarak yorumlanmıştır (Panda, 2021). Yani geçtiğimiz on beş yıla bakıldığında Çin ve Hindistan arasındaki ilişkiler güç ortaklığı rekabeti üzerinden devam etmektedir. Bulunduğumuz yüz yılda "Çin Tehdidi" olgusunun ön plana çıkmasına rağmen Hindistan Çin'i ekonomik anlamdaki yükselen güç olduğunu kabul ederek ekonomik iş birliğine yapıcı baktığı imajını çizmiştir. Oluşturulacak ekonomik iş birliği sayesinde Çin ordusunun Hindistan güvenliğine yönelik tehdidini görmezden gelerek dengeleme politikası izlediği görülmektedir (Panda, 2019).

Pakistan, artmakta olan ABD-Hindistan askeri ortaklığına yanıt olarak dengesini Çin üzerine kaydırmıştır. ABD ve Hindistan'ın küresel konularda iş birliği içerisinde olurken, uluslararası mecralarda potansiyel tehditler ve üstün Çin teknolojik, askeri ve ekonomik yetenekleri sebebi ile Güney Asya'da proaktif ve bölge dışı bir aktör olarak yükselmesi konusunda geniş bir çıkar örtüşmesi yaşamaktadır. Ayrıca Hindistan ve ABD arasında çeşitli askeri, stratejik ve güvenlik anlaşmaları imzalamışlardır. Bunlar 2005'te Savunma İş Birliği Anlaşması, 2006'da Denizcilik İş Birliği Anlaşması, 2008'de Sivil Nükleer İş Birliği Anlaşması ve Quad (Dörtlü Güvenlik Diyalogu)'dur. Özellikle soğuk savaş dönemindeki Çalkantılı ilişkilerinden sonra ABD ve Hindistan arasında birbirine karşı zaman içerisinde bir yakınlık göstermişlerdir. Soğuk Savaş

döneminde ABD, Pakistan ile hizalanırken, Hindistan örtük bir biçimde SSCB ile de hizalanmıştır. Her ne kadar bağlantısızlık politikası gütmüş olsalar da bu eğilimler dışardan gözlenebilir şekilde olmuştur. Clinton zamanında iki ülke arasındaki iletişim iyileşmiş ve ondan sonra gelen başkanlarda da bu iletişim tavrı devam ettirilmiştir. Obama zamanında ise iki ülke arasındaki ilişkiler kötüleşmiş fakat Trump'ın iktidara gelmesinde yeniden istikrara oturmuştur. Joe Biden ve Trump döneminde izlenen Hindistan ilişkileri devamlılığını sağlama politikası sürmüştür. ABD'nin Hindistan için desteği diğer ülkelere olduğundan bir hayli farklıdır. Nükleer testler, nükleer tedarikçi, barışçıl atom enerjisini gizlice kullanması, QUAD içindeki sarsılmaz koltuğu konuları ile ABD'nin Hindistan'a olan desteği örneklendirilebilir. ABD'nin uluslararası arenadaki yeri ve iki ülke arasındaki dostluğunun iyi olması Hindistan lehine bir durumdur (Hassan, Khan ve Asif, 2024: 558).

4.1. Yeni Baharat Yolu

Baharat, özellikle doğu ülkelerinde çok eski tarihlerden beri kullanılan köklü kültürel mutfak geleneğine sahip üründür. Fakat orta çağ öncesinde dünya genelinde henüz keşfi gerçekleştirilememiş kültürel ve ticaret yolları olmadığından Batı ülkelerinde pek yer almayan ürünlerden biridir. Öte yandan ise Avrupa'daki soyluların baharat olarak nitelendirilen bu ürünleri tanıyarak sofralarında yer vermeleri ile birlikte baharat ticareti önemli bir noktaya gelmiştir. Fiyatları da haliyle bir hayli yüksek olup, sadece seçkin bir kesimin erişebildiği bu ürünler farklı ticaret güzergahları aracılığı ile Avrupa'ya ulaştırılmışlardır. Bu sayede zaman içerisinde Uzakdoğu'dan Avrupa'ya gönderimi sağlanan en önemli ticari ürünlerden biri haline gelmiştir. Baharat yolu ise antik yollar olarak bilinip kavimler veya toplulukların sıkça kullandığı fakat ipek yolu kadar da jeopolitik açıdan ehemmiyeti bulunmayan yollar arasında gösterilmiştir. Özellikle bu yollarda bazı topluluk ve kavimler kullanmışlardır. Baharat yolu bilinene göre Hindistan ya da Sri Lanka'dan başlayıp Kızıldeniz'e kadar uzanmaktaydı. Yemen limanı veya Basra Körfezine getirilen çeşitli baharatlar kara yolu aracılığı ile Karadeniz'e, İskenderiye'ye (Mısır) ve hatta Fenike limanlarına ulaştırılmıştır. Bu lokasyonlara aktarılan baharatlar yine deniz yolları aracılığı ile Avrupa'ya

ulaştırılmıştır. Söz konusu bu deniz ticaret yolu ise Venediklilerin hâkim olduğu bir ticaret ağı olduğu bilinmektedir (Erbay, 2019: 173).



Şekil 4.6. Tarihi baharat yolu güzergahı (Yıldırım vd., 2023: 97)

Tarihi baharat yolunun birçok kaynağa göre yaygın olarak Hindistan'ın Malabar limanına yakın bölgedeki baharat ormanlarından başladığı öne sürülmektedir. Buradan Sibve Nehri'ni geçerek Katban üzerinden Moarab ve oradan da Marin'e ulaştığı sonrasında ise Filistin veya Fenike limanlarından Mısır'a kadar ulaştığı bilinmektedir. Böylelikle deniz yolu üzerinden taşınan baharatlar Avrupa'ya kadar iletilmiştir (Erbay, 2019: 173).

İsmi İpek Yolu gibi taşıdığı ürün olan baharattan alan baharat yolu Doğu ve Avrupa arasındaki ticaretin sağlanabilmesi için önemli güzergahlardan biri olarak kabul edilmektedir. Avrupa'ya ulaşmak için ipek yoluna alternatif bir yol olarak bilinen baharat yolu üzerinden gerçekleşen baharat ticareti Mısır ve Venediklilerin hâkim olduğu bir ağ olarak bilinmektedir. Ayrıca bu yol önemli ticari ürün olarak kabul edilmiş baharatın taşınmasının yanı sıra Avrupa siyasi haritasının şekillenmesine de katkı sağlamıştır. Özellikle baharat üretimi gerçekleştiren devletler Venediklerin üzerinde hakimiyetinin bertaraf edilmesi için çeşitli seçenekler de aramışlardır. Buna örnek olarak Portekizli deniz kâşifi olarak bilinen Vasco da Gama Afrika'nın güney ucunu dolaşarak Hindistan'a ulaşmak için alternatif yollar aramış olması verilebilir. Fakat yapılan coğrafi

keşifler, diğer Avrupa ülkelerinin ticari güç elde etmesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun yükselişi gibi nedenlerle Venedik de baharat yolu üzerindeki hakimiyetini zamanla yitirmiştir (Erbay, 2019: 174).

Bharat kelimesi ile Hindistan'ın yerel ismidir. Ülkenin hem resmi hem de kültürel anlamdaki ismi "Bharat" kelimesinden geldiği öne sürülmektedir. Hint halkı kendi arasında "Bharatvarsa" olarak da bilinmektedir (Winternitz, 2002: 7). Hindistan anayasasında dahi ülkenin ismi "India, that is Bharat" olarak geçmektedir (Deepak, 2021). Yani hem modern hem de geleneksel anlamda bu adın kabul edildiğini söyleyebiliriz.

Tarihi baharat yolu gibi 2023 yılında yapılan G20 zirvesinde yeni dünya düzenin gereksinimlerine göre tasarlanmış IMEC (Hindistan-Ortadoğu-Avrupa Ekonomik Koridoru) konusu gündeme geldi. Eylül 2023'te gerçekleştirilen bu zirvede ele alınan en önemli konulardan biri olan IMEC ile Hindistan'ı Orta Doğu'ya, Orta Doğu'yu Avrupa'ya bağlaması planlanmaktadır (Porecha ve Haidar, 2023). Son on beş yıl içinde gerçekleşmiş olan Ukrayna, Filistin olayları gibi konular küresel manada bir değişimi tetiklemiştir. Özellikle Kuşak Yol Projesi gibi dünya genelinde yapılan ekonomik teşvik konuları için ülkeler çeşitli koalisyonlar içerisine girerek söz konusu bu değişimin gerçekleştiğine dair örnek teşkil etmektedir. Ayrıca bu G20 zirvesinde gündeme alınan IMEC (Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Koridoru) de ekonomik iş birliğinin teşviki için önemli örneklerden biridir (Terracina, 2023). Suudi Arabistan Veliaht Prensi Mohammed bin Salman, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Avrupa Birliği (AB) ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) delegeleri iş birliği doğrultusunda bu öneriyi geliştirmiştir. IMEC'in ulaşım ve hacimli bir ticaret koridoru oluşturma hedefinin resmi hale gelmesi için ilgili tüm tarafların bulunduğu mutabakat zaptının onay almasıyla gerçekleştirileceği de bildirilmiştir (Beyaz Saray, 2023). Beyaz Sarayın 9 Eylül 2023 de yayınladığı açıklamada yer aldığı gibi IMEC'in kapsadığı alan, Hindistan'ın Basra Körfezi'ne bağlayan ve Basra Körfezini de Avrupa'ya bağlayan Doğu ve Kuzey koridorları şeklinde ifade edilmiştir. Bu iki koridor tamamlandığında mevcuttaki deniz ve karayolu taşımacılığındaki güzergahları desteklemek amacıyla güvenilir ve düşük maliyetli demir yolunu da içereceğini belirtilmiştir. Bu demiryolu güzergahı boyunca elektrik ve dijital alt yapı

desteklerinin yanında hidrojen ihracatı için de boru döşenmesi de hedeflenmiştir. Katılımcılar bu girişimi desteklemek hedefiyle Kuzey ve Doğu koridorlarının tüm unsurlarını ve bölgesel tedarik zincirini güvence altına alarak ticari erişebilirliği arttırarak ticaretin kolaylaşmasını sağlamayı da hedeflediklerini bildirmişlerdir. Avrupa ve Orta Doğu'nun sera gazı emisyonlarının azaltılması, ekonomik iş birliği ile maliyetlerin azaltılarak dönüştürücü entegrasyonun sağlayacağına da dikkat çekilmiştir (Beyaz Saray, 2023).



Şekil 4.7. IMEC güzergahı (Korkmaz, 2023)

Biden yönetiminin de desteklediği IMEC, Kuşak Yol Projesine alternatif bir yol sunmayı hedeflerken öte yandan da Orta Doğu'daki müttefiklerini de güvence altına almayı amaçlamaktadır. Özellikle Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri gibi ülkeler yeni dünya düzenin odağındaki önemli paydalar olmayı hedeflemişlerdir. Yükselmeleri Çin ve Hindistan gibi önemli kilit nokta devletlerini dengeleme politikası güderek mümkün olacaktır (Rahman, 2023).

Literatürdeki çalışmalar incelendiğinde IMEC'in Kuşak Yol Projesi gibi iş birliği kanadı olarak devam etme hedefi bulunuyorsa buna göre dış politika belirlemesi gerekliliği üzerine vurgular yapılmaktadır. Ayrıca IMEC'in ekonomik anlamda bir fırsat değil bölgesel bağlamda etki gösterme ve dengeleme politikası ile ilerlemesi gerekliliğinin de altı çizilmiştir. Benzer projeler ile kıyaslaması yapıldığında Hindistan'ın Orta Doğu'daki stratejik konumunun kuvvetlendirilmesinin yanında İran ile ilişkilerini zayıflatabileceği gibi diğer

lkeler ile olan ilişkilerini de etkileyeceği konuların bulunduğuna dair çalışmalar da yapılmıştır (Das, 2024).

4.2. Baharat Yolu ve İpek Yolu Karşılaştırması

Tarihçilerin yaklaşık olarak 70 yıldan fazla süre önce ortaya çıkarmış oldukları Basra Körfezi ve Kızıldeniz üzerinde yapılan baharat ticaretinde 16. yüzyılın ortalarına tekabül eden canlanmalar dünya üzerindeki ekonomik gelişimini anlama üstündeki etkisi hakkında birçok çalışma yapılmıştır. O dönemde ön planda olan baharat ticaretinin canlanması için önemli devletlerden biri olan Osmanlı'nın etkisi de büyüktür. 13. yüzyılın sonunda Osmanlı, Selçuklu ve Doğu Roma (Bizans) egemenliği arasında yer alan bir devlet iken kısa süre içerisinde ipek yolu da dahil birçok ticaret yolu üzerinde hakimiyeti bulunan bir devlet haline gelmiştir. Jeopolitik açıdan en avantajlı konum olan doğu ile batıyı birbirine bağlamasının yanı sıra Kuzey ve Güney arasındaki ticaret kapısı barındıran Osmanlı; Doğu Avrupa, Rusya ile Arap lkeleri arasındaki ticaretin önemli geçiş noktasını barındırmaktaydı (Issawi, 1982). Özellikle bu ticaret yolları üzerinden baharat, şeker, renkli kıyafetler, der, köleler de aktarılmıştır. İtalyanlar malları deniz yolu üzerinden sağlarken Müslümanlar ise Antalya zerinden Konya ve Sivas'a oradan da Samsun'a doğru ilerleyen kara yollarını tercih etmişlerdir (Sali, Meirison ve Saharuddin, 2020: 4).

15. yüzyıla gelindiğinde Avrupa'da ipek endüstrisi bir biçimde gelişmiştir. Hem hammadde hem de hazır ipek konusunda Bursa önemli bir Pazar haline gelmiştir. İran'ın kuzeyinde yer alan İstrbad ve Jilan'da üretilmiş olan ipekler Bursa'da satılmıştır (İnalcık, 1995). Bir yüz yıl boyunca Osmanlı toprakları üzerindeki en önemli ve büyük ticaret merkezi olan Bursa büyük ticaret merkezi haline gelmiştir. 1552 yılında vergi gelirleri İran ile yaşanan savaştan ötürü düşüş göstermiştir. 1555 yılında sağlanabilmiş barıştan sonra vergi gelirleri tekrar artmış olsa da savaş öncesi dönemdeki seviyeleri görememiştir. İran'ın fethi Fransız kışkırtması dolayısı ile yine Osmanlı için kar sağlayıcı bir durum haline gelmemiştir. Söz konusu bu durum Avrupa'nın göbeğine doğru genişlemenin durma noktasına gelmesine yol açmıştır (Al-Muhami, 2009: 223). 15. Yüzyılda Bursa dolaylarında gerçekleşen ticarete kervanlar, boyalar ilaçlar ve çeşitli giysiler, değerli taşlar, baharatlar taşınmıştır.

Hindistan ve Endonezya arasındaki ticaret yollarını Körfez bölgesi ve Kızıl deniz üzerinden engellemeye çalışan Portekiz Hürmüz Körfezi'nde baharat satışına izin vermek durumunda kalmıştır. 1509 yılında Portekiz, Chaul'da Memlûklülerin filosunun büyük oranda yok etmesinden sonra Memlûk Sultan'ı Osmanlıdan yardım talep etmiş bunun üzerine Osmanlı Sultanı gemi yapım malzemeleri ve mühendisler göndermiştir. 1516-1517 yıllarında Osmanlı; Suriye, Mısır ve Hicaz'ı ilhak ederken Portekiz, Kızıldeniz'de hareket etmiştir. Portekiz aynı zamanda da Mekke ve Medine ele geçirme tehdidinde bulunmaya da devam etmiştir. 1517'de Yavuz Sultan Selim Mısır'dayken Portekiz gemilerini bertaraf etmek üzere bir filo kurulmasını emretmiştir. Amiral Salman, 1517-1525 yılları arasında Cidde'de Portekiz filosunu engelleyerek Yemen'e (Aden) kadar geri püskürtmüştür (İnalcık, 2005: 115). 1538'e gelindiğinde Hindistan'ın kuzeyindeki Diu'daki Portekiz gemilerini çıkarmak amacıyla Osmanlı, 30 gemiden oluşan bir filo göndermiş ancak başarısız olmuştur. Bu başarısızlığın sebebi de Sultan Bahamani'nin iş birliği yapmayı reddetmiş olmasıdır. Fakat buna rağmen Osmanlı, Aden ve Yemen'in Portekiz deniz üsleri olmaktan çıkararak işgal etmeyi başarmıştır (İnalcık, 2005: 89).

16. yüzyıl süresince Hindistan ve Endonezya'dan Osmanlı'ya doğrudan baharat gelmiştir. Ticaret; İskenderiye-Süveyş, Halep, Bursa ve İstanbul Limanlarından sorunsuz bir şekilde sürmüştür. 1554 yılında Venedik, İskenderiye'den binlerce kantar baharat satın almıştır. Vasco Da Gama'nın Hindistan ve Endonezya'ya yeni bir yol bulmasından önce Avrupa'ya büyük miktarda ticaret malı getirilmişti ve Lizbon pazarında krizler meydana gelmiştir. 1564'te Mısır'a casuslar gönderen Portekiz bu sayede baharat ticaretini izlemeye çalışmıştır. Her yıl Cidde'ye yaklaşık 20 gemi baharat ulaşmış ve 1526'da hacı kervanlarıyla Şam'a getirilmiş olan baharatlardan 110 altın duka elde edilmiştir (İnalcık, 2005: 241).

1569 senesine kadar Osmanlı, İtalya ile Batıdaki Hristiyan'la olan ticaretini özellikle Venedik gibi ülkeler ile gerçekleştirmiştir. Venedik, Akdeniz üzerinde güçlü ve uzun süreli bir donanmaya sahip olmuş ve herhangi bir vergiye tabi tutulamamıştır (Meirison, 2019: 39). Özellikle 14 ve 15. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğunun genişlemesi sonrasında Venedik daha saldırgan olan yeni bir

tavır takınmaya başlamıştır. Osmanlı tarafından tehdit edilen kıyı bölgelerini kontrol altında tutmak istemişlerdir. Arnavutluk, Mora (Yunanistan) ve İyon Denizi üzerindeki stratejik bölgeleri kontrol altına alan Venedik, 1423-1430 yılları arasında Selanik'i yöneterek Osmanlı'dan önce Konstantinopolis'i fethetmeyi dahi planlamıştır. Venedik Osmanlı'yı bu bağlamda hem ticari ortağı hem de düşman olarak görmüş her türlü yeni duruma kâr amacı sağlamak amacıyla uyum sağlamaya çalışmıştır. Buna ek olarak kendi ticaretinin zarar görmeyeceği ve zarar etmeyeceği durumları da göz önünde bulundurmak şartı ile uyum sağlamışlardır (İnalcık, 1998: 115).

Osmanlı'nın Baharat Yolu üstündeki hakimiyetinde Portekiz önemli rol oynamıştır. 15 ve 16. yüzyıllarda, Baharat yolu üzerinde önemli stratejik lokasyonlarda kontrol sağlayan Osmanlı için ticari ve ekonomik gücünü bu vesileyle arttırmıştır. Fakat Portekiz'in denizcilik alanındaki ilerlemeleri ve coğrafi keşifleri bu konuyu etkilemiştir. Portekizli kâşif Bartolomeu Dias'ın Ümit Burnu'nu keşfetmesi daha sonrasında Vasco da Gama'nın Hindistan'a deniz yolu üzerinden ulaşması, Avrupalı tüccarların Hint Okyanusu'na ve oradan da Baharat Yolu'na erişimini sağlamıştır (Yavuz, 2019). Böylelikle Avrupalı tüccarlar Osmanlı denetiminde bulunan kara yollarına bağımlılıklarını azaltmışlardır. Portekiz'in deniz yolu ile Hindistan'a ulaşması baharat ticareti yönünü tersine çevirmiştir. Baharatlar, keşiften sonra doğudan Avrupa'ya deniz yolu ile taşınabildiğinden Osmanlı'nın Doğu Akdeniz üzerindeki ticaret kontrolünü negatif yönde etkilemiştir. Portekiz, Hint Okyanusu üstünde güçlü bir deniz imparatorluğu kurup stratejik limanları ve önemli ticaret noktalarında hakimiyet sağlamışlardır. Önemli ticaret noktası olan Hürmüz, Malakka ve Goa gibi önemli ticaret merkezleri Portekiz kontrolü altına girmiştir (Yavuz, 1985: 63). Bu kadar önemli ticaret noktalarının Portekiz kontrolü altında olması Osmanlı'nın Hint Okyanusu' üzerindeki etkisini de önemli ölçüde sınırlamıştır. Portekiz'in Hint Okyanusu üzerinde sağladığı hakimiyeti bertaraf etmek amacıyla Osmanlı Kızıldeniz ve Mısır üzerinden çeşitli seferler tertip etmişlerdir (Arnold ve Bahadır, 1995). Kanuni (Sultan Süleyman) Döneminde Osmanlı donanması Basra ve Aden gibi bölgelerde Portekizlere karşın mücadele içinde olmuşlardır (Şenel, 2016). Fakat bu tipteki mücadeleler yer yer başarı getirse de belirli bir noktada sınırlı

kalmıştır. Portekiz'in Baharat Yolu üzerindeki yeni rotaları kullanıyor olması gelirinin üçte birini bu yoldan elde eden Osmanlı'nın ticari gelirinde hatırı sayılır bir düşüşe yol açmıştır. Sıkça kullanılan karayolu ticareti güzergahları ve Doğu Akdeniz üzerindeki limanların önemi giderek azalmış ve bu durum da doğrudan Osmanlı'nın ekonomisini negatif yönde etkilemiştir. Özetlemek gerekirse, Portekiz'in denizcilik alanındaki gelişmişliği ve coğrafi keşifleri Osmanlı İmparatorluğu'nun Baharat Yolu üstündeki hakimiyetini zayıflatarak dünyadaki deniz ticaret yoluna olan ilginin artmasına sebep olarak önemli dönüşümlere sebep olmuştur (Kırpık, 2012).

Portekiz'in deniz yolu üzerinden Hindistan'a ulaşmasından sonra Avrupa'daki baharat ticareti Atlantik Okyanus'u tarafına yönelim göstermiştir. Portekizlerin yaptığı keşiflerle Avrupalıların yeni dünya bölgelerine olan ilgisini de arttırarak Atlantik üzerindeki farklı ticaret rotalarının ve denizaşırı farklı imparatorlukların gelişmesine sebebiyet vermiştir (Billows, 2018). 1492 yılında eski Batı Hint Adaları Valisi Kristof Kolomb'un Amerika keşfi İspanya'nın ve Avrupa'nın yeni dünya kaynaklarına erişmesini sağlamıştır. Söz konusu bu süreç içerisinde Osmanlı Baharat Yolu üstündeki hakimiyeti zayıflamış, Avrupalı güçler deniz yolu ile ticaretlerini arttırarak Asya'dan gelen baharat ve değerli malları Avrupa'ya ulaştırmışlardır (Özcüre, 2013). Aynı yönden Amerika'nın keşfi ile birlikte Avrupalı koloniler ve deniz yolu ticareti Avrupa ekonomisini ve politikasındaki elini küresel anlamda güçlendirmiştir. Tüm bunlar olurken 18. ve 19. yüzyıllarda ABD, Atlantik ticaret yolları için önemli bir konuma gelmiştir. Amerika'nın bağımsızlığını elde etmesi ve endüstriyel gücü elde etmesi küresel ticaretteki rolünü güçlendirmiştir. 20. Yüzyılın ilk zamanlarında ABD küresel ekonomideki liderliğini ve küresel ticaretteki etkisini arttırmıştır (Çınar, 2021).

18 ve 19. yüzyıl deniz ticareti üzerindeki güç dengesi Atlantik bölesine kaymıştır. Atlantik Okyanusu, Amerika'nın keşfi ve Avrupalıların kolonileşmesi ile birlikte küresel ekonominin merkezi haline gelmiştir. İlgili dönem içinde ABD'nin doğuşu, endüstriyel devrim için de yeni bir güç merkezi oluşturmuştur. Günümüzdeki Kuşak Yol Projesi ile deniz ticaret rotaları özellikle stratejik limanlar üzerine konuşlanarak geçmişte kurulan gibi güç dengesi oluşturmayı amaçlamaktadır. Kuşak Yol, Asya, Afrika ve Avrupa Arasında yeni bir ticaret

yolu oluşturarak deniz ticaretinin jeostratejik haritasını yeniden çizmektedir. Proje, içerisindeki belirlenen yeni guzergahlar, çeşitli ülkelerle yapılan mutabakatlar, sağlanan iş birlikleri ile deniz yolu guzergahlarının küresel ekonomideki rolünü arttırarak jeopolitik anlamdaki g mücadelelerinin de biçimlenmesi hedeflenmektedir. Yani Çin’in Kuşak Yol Projesi ile birlikte tarih tersine dönerek tekrar geçmişte yaşanmış deniz üzerindeki hakimiyet ve g mücadeleleri günümüzde de yeni dünya düzeni çerçevesindeki güncel parametrelerle tekrar ettiği söylenbilir.

4.3. Hindistan ve ABD ile Alternatif Guzergahlar

Uluslararası kayda değer en önemli girişimlerden biri olan Kuşak Yol Projesi genişliği ve içerdiği koridorlar neticesinde geniş bir alana sahiptir. İçerisinde Asya, Avrupa, Afrika ve Okyanusya’yı kapsayan ve bu bölgeleri birbirlerine bağlayan otoyollar, enerji boru hatları, demiryolları gibi fiziki anlamda alt yapı projelerini barındırmaktadır. Kuşak Yol Projesi’nin ana hedefi ekonomik entegrasyonu kuvvetlendirmek, ticaret ağını güçlendirerek ticaretin kolaylaşmasını sağlamak ve en önemlisi bu projeye dahil olan ülkelerin birbirleri ile ekonomik ve kültürel etkileşimlerinin artarak ülkeler arası ticareti güçlendirmek olarak değerlendirilebilir. IMEC ve Kuşak Yol Projesi de amaçları doğrultusunda belli bir noktada kısmi anlamda keşiştiği konular bulunmaktadır. rnek olarak yesi olan ülkeler ile ekonomik entegrasyonu sağlama konusu verilebilir. Ayrıca bu iki konu teknik ve enerji projelerinde de birbirlerine çeşitli fırsatlar sunmaktadır. Süveyş Kanalı’ndaki IMEC etkisine Mısır’ın endişeli bakış açısının da küresel anlamdaki oluşacak diğer sonuçlara da bir işaret vermektedir (Siddiqa, 2023: 12).

IMEC, açıklanan yazılar ve yapılan çalışmalarda da belirtildiği üzere İran, Rusya ve Hindistan arasında daha güvenli ticaret yolu kurmayı hedeflemiş uluslararası girişimdir. IMEC ve Kuşak Yol Projesi bir bağlamda daha koordineli yapılarcken B3W (Build Black Better World- Daha İyi Bir Dünya İnşa Et) girişimi ve Mavi Nokta Ağı (Blue Dot Network) gibi alternatif girişimler de olmuştur. Haziran 2021’de G7 liderleri “Daha iyi Bir Dünya İnşa Et (B3W)” olarak isimlendirilmiş küresel manada bir alt yapı girişimini duyurmuştur. ABD’nin bu girişimi duyururken eklediği “düşük ve orta gelirli ülkeler için yüz milyarlarca

dolar değeriindeki alt yapı yatırımlarını ortaklaşa bir biçimde tetikleyeceği” ve “güçlü demokrasilerin önderliğindeki değerleye dayalı şeffaf bir alt yapı ortaklığı” şeklindeki notuyla Kuşak Yol Projesi’ne karşı alternatif bir girişim olduğunu anlamak mümkündür. Gelişmekte olan ülkelere kaliteli ve sürdürülebilir biçimdeki alt yapı projelerini teşvik etmek girişimin amacıdır. Araştırmacılar tarafından da iklim, sağlık ve sağlık güvenliği, dijital teknoloji, adalet ve cinsiyet eşitliği gibi odak noktalarını barındıran B3W; ABD-Çin rekabeti çatışmasından ötürü Kuşak Yol Projesine rakip olarak yorumlanmıştır (Rana, 2021).

2019 yılında ABD, Japonya ve Avusturya ortak girişimi olarak başlatılan Mavi Nokta Ağı (BDN) sertifikasyon programı küresel anlamdaki kaliteli alt yapı projelerini teşvik etmeyi hedeflemektedir. Özellikle çevresel, sosyal ve ekonomik açıdan sürdürülebilirlik sağlamak aynı zamanda özel sektör ve devlet iş birliğini doğrultusunda finansman sağlamaya odaklanılmıştır. Belirli standartlara uyum sağlandığında “Mavi Nokta” sertifikası gibi sürdürülebilirlik ve güvenilirliğini küresel anlamda kanıtlanabileceği bir sertifika sunmaktadır (State.gov, 24). Mavi Nokta Ağı, Kuşak Yol projesinin gibi borç tuzaklarını teşvik eden stratejiden ziyade proje odaklı bir yatırım yaklaşımını izlediği öne sürülmektedir.

ABD Ticaret ve Kalkınma Ajansı (USTDA), Japonya Uluslararası İş Birliği Bankası (JBIC) tarafından başlatılmış olan bu ağ altını çizdiği kaliteli yatırımın şeffaflık ilkesiyle birlikte inovasyon finansmanı taahhüdü ile küreselliğinin altını çizmektedir. Özellikle Quad ülkeleri’nin (ABD, Avustralya, Japonya ve Hindistan) Hint-Pasifikteki özgür ve açık tutumunu da destekler niteliktedir. Hatta Quad yapısına bir de Vietnam, İsrail, Brezilya, Güney Kore ve Yeni Zelanda dahil edilmiştir. Bu yapı böylelikle literatürdeki yeni adıyla da birlikte” Quad Plus” olarak isimlendirilmiştir (Panda, 2020). Çin’in oluşturduğu askeri tehdit; Güney Asya, Güney ve Doğu Çin Denizi üzerindeki toprak iddiaları, teknolojik ve ekonomik anlamdaki tehditler ile küresel anlamdaki önemli oyuncu haline geldiğinden Quad yapısı bu tehdidi dengeleme amacıdadır. Çin’in Kuşak Yol ile oluşturduğu tedarik zincirindeki önemli rolü de diğer yandan tehdidin boyutunu arttırıcı niteliktedir. Quad ise Çin’in oluşturduğu çok yönlü küresel hegemonyasını bertaraf edebilmek için ortak bir çalışma yapmak için bir araya gelmiştir. Quad, küresel sistemdeki merkez olma odağındaki Çin’e karşı

dengeleme politikasının yanında iklim değişikliği konusunda da aktiftir (Kutty ve Basrur, 2021). CPEC projesi kapsamında Çin, Hint Okyanusu'na erişim kazanarak ve bu durum bölgesel ve uluslararası güçler için endişe kaynağı olmuştur. Dolayısı ile QUAD, ABD ve Hindistan'ın Çin'in Kuşak Yol kapsamındaki CPEC gibi projelerle artan etkisine kararlı bir biçimde yanıt vereceklerinin bir göstergesi olarak yorumlanmıştır (Ed Griffith ve Moises de Souza, 2022).

Mavi Nokta Ağı'na Hindistan'ın dahil olması aslında Kuşak Yol Projesi'ne karşı duruşu açısından önemli bir konu olarak görölmektedir. Çünkü bu katılım ile birlikte küresel Hindistan'ın küresel ve Çin politikalarında izlediği hizalanma durumundan uzaklaşıp bir ittifak ile birlikte yaklaşım sağlaması durumunu ortaya çıkaracaktır. Kuşak Yol ile toprak bütünlüğü ve egemenlik konularında evrensel çizgilerde kalmadığı görüşündedir. 2019 ve 2017 yıllarında Pekin'de düzenlenen Kuşak Yol foruma katılmayarak bu konudaki görüşünü ve kararlılığını göz önüne sermiştir (Dışışleri Bakanlığı, 2017).

ABD, Hindistan, Japonya, Avustralya ve diğer Hint-Pasifik ölkelerini barındıran 2021 yılında duyurulmuş IPEF (Hint-Pasifik Ekonomik Çerçevesi/ Indo-Pasific Economic Framework for Prosperity) 'ticareti kolaylaştırma, dijital ekonomi ve teknolojik standartlar, tedarik zinciri direnci, temiz enerji ve alt yapı, işçi standartları' gibi konulara dikkat çekerek ortak hedef ve çıkarlar doğrultusunda ortaya çıkarılmış bir çerçevedir (Forough, 2022). IPEF, bölgesel anlamda küresel ekonomiye büyük katkılar sağlaması planlanan ve 30 yıl içerisinde yüksek standartlı ticareti arttırıp yatırımlardaki şeffaflığı, dijital ekonomiyi geliştirmek ve yüksek kalitedeki alt yapı sağlamak ve yeni fırsatları yakalayabilmek için oluşturulmuş bir ekonomik platformdur. 13 Hint – Pasifik ölkelerini kapsayan bu ekonomik çerçeve dünya gayri safi yurt içi hasılasının (GDP) %40'ını kapsamaktadır (Kang, 2022). 2023 yılında Thanh Quang'ın yaptığı bir akademik çalışmada ele aldığı üzere altyapı gelişimi, enerji güvenliği, dijital ekonomi ile bölgesel ekonomik entegrasyon arasında pozitif bir ilişki olduğunu saptanmıştır. Ayrıca çalışma içerisinde uluslararası ilişkilerin altyapı gelişimi, dijital ekonomi ve enerji güvenliğinin bölgesel ekonomiyi etkilediğini

iyi uluslararası iletişiminin olmasının da bölgesel ekonomik entegrasyona katkı sağlayacağını ortaya koymuştur (Ngo, 2023).

Kuşak Yol Projesi kapsamında, Çin'in ağını genişletme hedefi çerçevesinde yaptığı yatırımlar Hindistan'ın stratejik olarak bağ kurabileceği skalayı daraltmıştır. Hindistan özellikle Çin'in yaptığı gelişmiş alt yapı ve teknolojik anlamdaki yatırımlarına denk bir finansal bütçeye sahip değildir. Kuşak yol projesinin başlangıç sermayesinin miktarı bile iş birliği sağlama konusunda diplomasi yaratmak için önemli bir nokta olarak ön plana çıkmaktadır. Öte yandan bu önemli yatırımlar sayesinde de Hindistan'a komşu olan devletlerin birçoğu bu ticaret ağına katılmıştır. Böylece Hindistan, Kuşak Yol yatırımlarıyla bölgede yer alan statükoyu etkilediğini düşünmektedir (Panda, 2020: 7). Kuşak Yol projesine dahil olan irili ufaklı devletlere yapılan Çin yatırımları ile birlikte ödenemez borç yükleri, askeri ve ticari alanda yapılan yatırımlar özellikle Kuşak Yol'un deniz yolu güzergahı içerisinde kalan Hint Okyanusu bölgesini de içine aldığından Hindistan'ın olası kurabileceği stratejik ortaklıklarını kısıtlamıştır. Uluslararası arenada özellikle bu denli büyük yatırım içeren bir karşı proje veya koalisyonun kurulamamış olması Hindistan'ın elini zayıflatmaktadır. Dolayısı ile de Çin'in oluşturduğu ağ ile Hindistan'ın tehdit algılaması ve bu doğrultuda dengeleme politikası içerisinde olması önemlidir.

5. TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

Küresel anlamdaki ekonomik entegrasyonu güçlendirerek ticareti kolaylaştırmak hedefiyle geliştirilen Kuşak Yol Projesi ve benzeri girişimler, dünya ekonomisinde önemli bir alana sahip olmak ile birlikte önemli bir dönüşüm potansiyeline sahiptir. Kuşak Yol Projesi; Asya, Avrupa, Afrika ve Okyanusya'yı içine alan geniş coğrafyaları birbirlerine bağlamayı planlayan farklı altyapı projelerini içermektedir. Otoyollar, enerji boru hatları ve demir yollarına ek olarak ekonomik entegrasyonu güçlendirmeyi, ülkeler arası ekonomik ve kültürel etkileşimi de arttırmayı hedeflemektedir. Projenin yanı sıra IMEC ve B3W (Yeni Bir Dünya İnşa Et) gibi girişimler benzer amaçlar hedeflemektedir. Özellikle düşük ve orta gelirli ülkeler için yüksek standartlı alt yapı teşviklerini ve güçlü demokrasilerin önderliğinde B3W kapsamında şeffaf alt yapı ortaklığı sağlamayı hedeflemektedir. Benzer şekilde Mavi Nokta Ağı da çevresel, sosyal ve ekonomik açıdan sürdürülebilirliği sağlayarak özel sektör ve devlet iş birliğiyle finansman sağlamayı hedeflemektedir. Diğer yandan Quad ülkeleri tarafından oluşturulmuş Hint-Pasifik Ekonomik Çerçeve (IPEF) bölgesel entegrasyonu ve küresel ekonomiye katkı sağlamayı hedeflemektedir. Bu çerçeve kapsamında yine dijital ekonomi, yüksel kaliteli alt yapı ve ticaretin kolaylaştırılması amaçlanmıştır. Ez cümle Hindistan, Kuşak Yol Projesine karşı küresel anlamdaki politikalardan farklı olarak dalgalı ve karşı hizalanma içine girmiştir. Özellikle Çin'in bölge üzerinde oluşturmak istediği hegemonyayı dengeleme çabaları kapsamında Hindistan da alternatif girişimlere ve stratejik ortaklıklara yönelmiştir. Fakat Çin'in bölgede yaptığı önemli yatırımları, Hindistan'ın stratejik anlamdaki alanını kısıtlayarak bölgedeki statükoyu etkilemiştir. Kuşak Yol projesi ve benzeri girişimler küresel ekonomik entegrasyonu arttırmak ve ticareti kolaylaştırmak için önemli fırsatlar sunmaktadır. Fakat bu girişimlerin etkili olabilmesi için farklı ülkeler arasında iş birliği ve uyumun sağlanması elzemdir. Hindistan'ın bu projelere karşı çizdiği duruşu ve alternatif girişimlerdeki öncü rolü, küresel ekonomik dengeleri etkileyebilecek bir potansiyel teşkil etmektedir.

Güç dengesi ve Tehdit dengesi kavramları uluslararası ilişkilerde devletler arasındaki iletişimlerini anlamak için kullanılan önemli teorik yapılarıdır. Devlet arasındaki ilişkilerin temelinde güce dayalı bir sistem olduğunu kabul ederek uluslararası sistemin güç dengesine dayandığını ifade eden kavram olarak

açıklanan torik yapı güç dengesidir. Teori, temelinde devletlerin güçlerini arttırmak için diğer devletlerle güçlerini dengelemeye çalıştığını savunmaktadır. Güç kavramını genel olarak askeri, siyasi ve ekonomik olarak tanımlanarak uluslararası ilişkilerde belirleyici bir etken olarak kabul edilmektedir. Tehdit dengesi teorisinde devletler yalnızca devletlerin güçlerine değil aynı zamanda diğer devletlerin tehdit potansiyelleri üzerine de yoğunlaşılması gerekliliğini savunmaktadır. Devletler kendisine tehdit oluşturan diğer devletlerin gücünü dengelemeye çabası içerisindeyken öte yandan da tehdit potansiyelini de göz önünde bulundurulmalıdır. Bu minvalde devletler yalnızca askeri anlamdaki güçleri değil ekonomik, ideolojik ve politik güçlerini de kullanarak tehdit potansiyeli içeren devletleri dengeleme çabası içerisinde olmaktadırlar. Kuşak Yol Projesi bu söz konusu bu alternatif girişimler güç dengesi ve tehdit dengesi bağlamında incelendiğinde uluslararası ilişkilerde yeni dinamiklere sebep oluşturabilir. Örnek olarak B3W ve benzeri girişimler güçlü demokrasilerin önderliğinde oluşacak şeffaf alt yapı ortaklıklarıyla güç dengesini etkileyeceğinden olası tehdit algılamalarına potansiyel teşkil edebilir. Bu konuya benzer nitelikte Mavi Nokta Ağı girişimi çevresel ve ekonomik çerçevede sürdürülebilirliği tertip ederek tehdit dengelerini etkileyebilir. Hindistan'ın Kuşak Yol Projesine karşı duruşu da özellikle bu çerçevede yorumlanabilir. Çin'in bölgedeki etkisini dengelemek ve güç dengesini sağlayabilmek için alternatif girişimlere ve stratejik ortaklıklara yönelmiştir. Söz konusu bu durum güç dengesi teorisi çerçevesinde Hindistan'ın kendi gücünü tehdit algılarını dengelemeye çalıştığı göstermektedir.

Kuşak Yol Projesine karşı Hindistan'ın geliştirdiği stratejiler sadece Çin'in bölge üstündeki hegemonyasını dengelemeye yönelik değil Avrasya ve Avrupa bölgesi üzerindeki güç dengesi dinamiklerini de etkisi altına almıştır. Bu minvalde Hindistan'ın dış politika ve ticaret hamleleri Avrasya ve Avrupa üstündeki güç dengesi tepkileriyle incelendiğinde B3W ve Mavi Nokta Ağı girişimleri dikkat çekmektedir. Aynı şekilde Avrupa Birliği Politikaları Çin'in bu projesine karşı politik ve ekonomik çerçevede farklı stratejiler üreterek üye ülkeler arasında bir çizgiye sahiptir. Hindistan ve Avrupa Birliği arasındaki iş birliği hem stratejik anlamda hem de ekonomik açıdan dengeleyici bir unsur

olarak yorumlanabilir. Rusya'nın Kuşak Yol Projesine karşı bir yandan fırsat olarak görmesi diğer yandan ise bir tehdit olarak görmesi; projenin, Avrasya Ekonomik Birliği Entegrasyonu alanındaki desteğini sürdürürken Çin'in bölgedeki her geçen gün artmakta olan etkisinden de algıladığı tehdit ile Çin karşısında dengeleyici bir tavır sergilediğini de işaret etmektedir. Orta Asya ülkeleri çerçevesinden ise Çin'in sağladığı alt yapı yatırımları sayesinde fayda elde ederken ekonomik bağımsızlık ve egemenlik konularında endişeler taşımaktadır. Orta Asya devletleri Hindistan'ın bölge üzerindeki rolünü arttırarak Çin'e karşı denge unsuru olmasına da destek vermektedirler. Hindistan'ın Kuşak Yol Projesi'ne karşı izlediği dalgalı duruşu sadece jeopolitik anlamda değil küresel güç ve tehdit dengesi bağlamında değerlendirilerek incelenmelidir. Özellikle Avrupa ve Avrasya ülkelerinin Kuşak Yol'a karşı geliştirdiği stratejiler, Hindistan'ın tavrı ile benzeyerek güç dengesi parametrelerini kuvvetlendirmektedir. Bu doğrultuda Kuşak Yol Projesi'ne karşı Hindistan'ın geliştirdiği stratejiler yalnızca Çin'e karşı değil dünya üzerindeki güç ve tehdit dengesi teorisi çerçevesinde önemli bir anlam kazanmaktadır.

Kuşak Yol Projesi, günümüzde önemli gelişmeler elde etmiş olsa da gelecekteki konumu halen belirsizliğini korumaktadır. Hindistan'ın projeye katılmaması, projenin bölgesel ve uluslararası etkisini sınırlı hale getirebilir. Güç ve tehdit dengesi kuramları çerçevesinde de değerlendirildiğinde Hindistan'ın projeye karşı duruşu Çin'in her geçen gün artmakta olan hegemonyasını dengeleme ve algıladığı tehditleri azaltmak için bir strateji olarak yorumlanabilir. Hindistan'ın sınır ihlalleri ve askeri hareketler için gösterdiği tepki olarak da yorumlanan çekimser duruşun yanında ABD ile olan ilişkileri de algıladığı tehdidin aleni bir yanıtı şeklindedir.

Hindistan'ın çok düşük bir ihtimal olarak gelecekte projeye dahil olması durumundaki avantajları: ekonomik fırsatlar, bölgesel iş birliği ve enerji güvenliği alanlarında olabilir. Proje kapsamında gerçekleştirilen geniş çaplı alt yapı projeleri Hindistan'da da gerçekleştirilirse ülkenin ticaret ve ulaşım ağları genişleyeceğinden dış ticaret hacmi de artacak dolayısı ile ekonomisinin daha hızlı ve güçlü hale gelmesine destek artacaktır. Çin, proje kapsamında doğrudan ve dolaylı yatırımlarla iş birliği içinde olduğu ülkeleri desteklediğinden Hindistan

için yeni istihdam alanları ve ekonomik büyümeye olan katkısı da artabilir. Ticaret koridorlarının Hindistan üzerinden geçmesi yeni pazarlar oluşmasını sağlayarak yine ekonomik iyileşmeyi arttırabilir. Bölgesel iş birliği konusundaki avantajı ise Pakistan, Bangladeş ve Nepal gibi komşu ülkeleri ile ticari ve ekonomik iletişimi arttırabilir. Asya üzerindeki liderlik rolünü arttırabilir ve Çin ile daha dengeli bir iş birliği iletişimini yakalayabilir. Enerji güvenliği konusunda ise proje kapsamında enerji ihtiyacını gidermesinde fayda sağlayabilir ve yeni enerji projelerine de dahile dileceğinden enerji güvenliği alanını da arttırabilir.

Hindistan'ın Kuşak Yol Projesine çekimser veya katılmama kararını sürdürmesine devam ederek önemli stratejik ortağı ABD ile alternatif ortaklıklara devam etmesi halindeki avantajları: oluşacak yeni stratejik ortaklıklar, ekonomik ve ticari politikalarda iyileşme ve küresel jeopolitik dengeleri sağlamak olabilir. ABD ile stratejik ortaklığına devam ederek oluşturdıkları yeni girişimlerle Çin'in her geçen gün artmakta olan hegemonyasına dengeleyici güç olarak bulunabilir. Özellikle ABD ile sağladığı iş birliklerinde savunma, teknoloji ve istihbarat paylaşımında bulunduğundan daha güçlü konuma gelebilir. Farklı yönden de Quad ve Mavi Nokta Ağı gibi Kuşak Yol Projesinin alternatifi olabilecek çevresel duyarlılığı bulunan projelerle önemli gelişmeler kat ederek küresel etkisini arttırmaya devam edebilir. Ekonomik ve ticari olarak çeşitlendirilmiş ticaret konusunda Çin'e olan bağımlılığını azaltabilir. Teknolojik anlamda da ABD ile iş birliği yaparak yeni yatırımları bünyesine çekebilir kendi teknolojik kapasitesindeki artışı destekleyebilir. Jeopolitik açıdan ise Hint-Pasifik strateji ile bölgesel güvenliği ve istikrarı sağlama konusunda pozitif etki görebilir. Ayrıca Hint Okyanusu'ndaki deniz yolu güzergahlarının güvenliğini sağlamak için ABD ve müttefikleri ile gerçekleştirdiği askeri tatbikatlar ile yeni güvenlik iş birliklerini arttırabilir.

Hindistan'ın Kuşak Yol Projesine dahil olması altyapı ve ekonomik anlamda önemli fırsatlar sağlarken, bölgesel iş birlikleri ve enerji alanlarındaki avantajı da elde etmesine olanak sağlayabilir. Fakat projeye dahil olmaması ve ABD ile stratejik ortaklıklarını gerçekleştirdiği yeni girişimlerle projeye karşı mevcut duruşunu sürdürmeye devam ederse, Hindistan Çin'in artmakta olan küresel etkisine karşın önemli dengeleyici güç olmasını sağlayabilir. Söz konusu

iki durumda da Hindistan'ın jeostratejik ve uzun vadeli çıkarlarına göre şekil alacaktır. Yani Hindistan'ın iki hamleden birini seçmesi durumunda ülkenin gelecekteki bölgesel rolünü ve dış politika stratejilerini belirlemek için kritik bir yer tutmaktadır.



KAYNAKLAR

- ABD Dışışleri Bakanlığı. (2024), Blue Dot Network, <https://www.state.gov/blue-dot-network/> (Erişim tarihi: 16.05.24)
- Al-Muhami, M. F. B. (2009). *Tarij al-dawla al-'aliyya al-'utmaniyya*. Dar al-Nafa'is.
- Arce Mora, R. (2022). The new silk roads: the present and future of the world. *Revista Relaciones Internacionales*, 95(1), 174-179.
- Arıboğan, D. Ü., & Düşüncesi, U. İ. (2007). Tarihsel Gelişim. *Bahçeşehir Üniversitesi Yayınları*, İstanbul, 28-30.
- Arnold, D., & Bahadır, O. R. (1995). Coğrafi keşifler tarihi. (No Title).
- Babahanoğlu, V. (2024). ABD-Çin Rekabetinin Saldırgan Realist Perspektiften Analizi: Güney Çin Denizi'nde Jeopolitik Çatışma. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 14(1), 356-371.
- Balcı, O. Tehdit dengesi teorisi perspektifinden Yunanistan'ın Türkiye'ye yönelik tehdit algısı: 2018-2020 döneminde Doğu Akdeniz'de Türk-Yunan rekabeti. *Uluslararası İlişkiler ve Politika Dergisi*, 3(2), 68-83.
- Balcı, Z. (2018). Çin'in yeni ipek yolu projesi. *İnsani ve Sosyal Yardımlaşmalar Merkezi*, 4.
- Basu, K. (2018). A short history of India's economy. *United Nations University World Institute for development Economics Research: New York*, p-4.
- Bilal, S. H. (2017). India Has Nothing to Fear From China's' Belt and Road'. *The Diplomat*.
- Billows, R. A. (2018). *Maraton: Bir savaş Batı medeniyetini nasıl değiştirdi?* (M. D. Karakılıç, Çev.). İstanbul: Salon Yayıncılık. Baskı: Konya, Karatay.
- Bocutoğlu, E. (2017). Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" projesinin ekonomik ve jeopolitik sonuçları üzerine düşünceler. In *International Conference on Eurasian Economies* (Session 1c: Bölgesel Çalışmalar, pp. 265-271). Bışkek, Kırgızistan.
- Bowuguan (1986). Heshuoxian Wenhua Guan, Heshuoxian Xin Tale, Quhui Yuanshi Wenhua Yizhi Diaocha. Xinjiang: Xinjiang Wenwu, 1986, (1), 1-5.
- Brakman, S., Frankopan, P., Garretsen, H., & Van Marrewijk, C. (2019). The new silk roads: An introduction to China's belt and road initiative. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 12(1), 3-16
- Buzan, B., & Waeaver, O. (2003). *Regions and powers: The structure of international security*. New York: Cambridge University Press
- Chan, M. H. T. (2018). The Belt and Road Initiative–The new silk road: A research agenda. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 7(2), 104-123.
- Chavannes, E. (1903). *Documents sur les Tou-kiue (Turcs) occidentaux* (Vol. 6). Imperator. Akad. Nauk

- Christian, D. (2018). Silk roads or steppe roads? The Silk Roads in world history. *Journal of World History*, 29(1), 24-62. <https://doi.org/10.1353/jwh.2018.0001>
- Cohen, R. (1978). Threat perception in international crisis. *Political Science Quarterly*, 93(1), 93-107. <https://doi.org/10.2307/2149631>
- Crawford, A. (2014). Silk road history and cultural interactions. *Global Media Journal: Turkish Edition*, 5(11), 92-103.
- Çakılcı, U. B. (2021). Kuşak-Yol Projesi ve Türkiye üzerine etkileri. *Fiscaoeconomia*, 5(1), 87-98.
- Çınar, M. (2021). *Deniz gücü: Okyanusların tarihi ve jeopolitik önemi* (J. Stavridis, Çev. N. Tuna & V. Ataman). İstanbul: Epsilon Yayınları. ISBN-13: 978-6051738093.
- Das, D. (2024). Revisiting the contours of the evolving Middle Eastern order through the India-Middle East-EU Corridor: mapping India's scopes and limitations. *Asian Journal of Political Science*, 32(1), 35-56.
- Struye de Swielande, T., & Vandamme, D. (2020). The new Silk Roads: Defining China's grand strategy. In F. J. Leandro & P. A. Duarte (Eds.), *The Belt and Road Initiative: An old archetype of a new development model* (pp. 3-22). Springer Nature.
- Deepak, J Sai. 2021. *India That is Bharat: Coloniality, Civilisation, Constitution*. New Delhi: Bloomsbury India.
- Demir, N., & Tekir, O. (2018). Marshall Planı, yeni İpek Yolu projesi ve Çin-ABD rekabeti. *İnönü Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(1), 32-45.
- Deniz, T. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (34), 195-202
- Derudder, B., Liu, X., & Kunaka, C. (2018). *Connectivity along overland corridors of the belt and road initiative*. World Bank.
- Dönmez, M. (2021). 21. Yüzyılda İpek Yolu'nun Jeopolitik Yükselişi. Ankara: Astana Yayınları
- Du, J., & Zhang, Y. (2018). Does one belt one road initiative promote Chinese overseas direct investment?. *China Economic Review*, 47, 189-205.
- Duarte, P. A. B. (Ed.). (2019). *The Belt and Road Initiative*. City University of Macau; University of Minho.
- Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" projesi ve Türkiye-Çin ilişkilerine etkisi. *Avrasya Etüdleri*, 49(1), 77-97.
- Erbay, M. (2023, October). Reflection of the Silk Road in the Topkapi Palace collection. In *II. International Edirne Red Symposium*
- Feigenbaum, E. (2018). Reluctant stakeholder: Why China's highly strategic brand of revisionism is more challenging than Washington thinks. *Carnegie Endowment for International Peace*. Erişim adresi: <https://carnegieendowment.org/2018/04/27/reliuctant-stakeholder-why-chinas-highly-strategic-brand-of-revisionism-is-more-challenging-than-washington-thinks-pub-76213> (Erişim tarihi: 15.04.2024)

- Ferenc, E. (2015). Trans-Eurasian transport links in great and medium-size spaces of power. *Tér és Társadalom*, 29(2), 106-126.
- Foltz, R. (2010). *The Silk Road: A New History*. Oxford University Press.
- Foo, N., Lean, H. H., & Salim, R. (2020). The impact of China's one belt one road initiative on international trade in the ASEAN region. *The North American Journal of Economics and Finance*, 54, 101089.
- Forough, M. (2022). America's pivot to Asia 2.0: The Indo-Pacific economic framework. *The Diplomat*, 26, 1-7.
- Frankopan, P. (2016). *The Silk Roads: A New History of the World*. Bloomsbury Publishing.
- Gause, F. G. (2003). Balancing what? Threat perception and alliance choice in the Gulf. *Security Studies*, 13(2), 273-305.
- Goldman, R. (2020). India-China border dispute: A conflict explained. *The New York Times*, 17.
- Gökten, K. (2018). Hindistan'ın 'Bir Kuşak, Bir Yol' Girişimine Ekonomik ve Stratejik Yaklaşımı Üzerine. In *Fsecon International Congress on Social Sciences*, Ankara.
- Grant, C. (2010). India's response to China's rise (CER Policy Brief). London, UK: Centre for European Reform.
- Griffith, E., & Souza, M. D. (2024, May 22). The Quad: US efforts to counter China's influence in Asia mark a new era of micro alliances. *The Conversation*. <https://theconversation.com/the-quad-us-efforts-to-counter-chinas-influence-in-asia-mark-a-new-era-of-micro-alliances-123456> (Erişim tarihi: 15.06.24)
- Gupta, D. S. (2019). *An analysis of Indian foreign trade in present era*. Available at SSRN. Erişim: <https://ssrn.com/abstract=3540833>. (Erişim tarihi: 21.06.24)
- Gülez, S. G. (2022). Yeni İpek Yolu'nun ilham kaynağı "Antik İpek Yolu": Çin'in İpek Yolu yönetimi temelinde "Bir Kuşak Bir Yol" girişimine bakış. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 12(1), 98-112.
- Gürel, G. (2023). Neoliberalizm kavramı çerçevesinde Kuşak-Yol girişiminin analizi ve Kırgızistan-Çin ilişkilerine yansımaları. *Yeni Türkiye*, 129, 152-163.
- Haggai, K. (2016). One Belt One Road strategy in China and economic development in the concerned countries. *World Journal of Social Sciences and Humanities*, 2(1), 10-14.
- Hansen, V. (2012). *The silk road: A new history*. Oxford University Press.
- Hassan, A., Khan, M. F., & Asif, K. (2024). Stratejik uyumlar ve rekabetler: Hindistan stratejileri aşamasında Çin-Pakistan ilişkilerinin analizi. *Kalkınma ve Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(2), 554-563.
- Hume, D. (1875). *Essays moral, political, and literary* (Vol. 1). Longmans, Green, and Company.
- Huntington, S. P. (1993). The clash of civilizations? *Foreign Affairs*, 72(3), 22-49.

- Issawi, C., & Issawi, C. P. (1982). *An economic history of the Middle East and North Africa*. The Columbia Economic History of the Modern World. New York: Columbia University Press.
- İkiz, A. (2019). Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye’ye olası etkileri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(3), 1688-1700.
- İnalçık, H. (1995). *The Ottoman Empire: The classical age, 1300-1600* (2nd ed.). Phoenix. (Original work published 1995)
- İşbilen, S. (2021). AB’nin güvenlik endişelerinde NATO ve AUKUS’un etkileri. *Cappadocia Journal of Area Studies*, 3(2), 216-229.
- Jaishankar, S. (2015, July 20). *Remarks following 21st IISS Fullerton Lecture: India, the United States and China*. The International Institute of Strategic Studies (IISS). <https://www.youtube.com/watch?v=et2ihw8jHaY>
- Jamsran, B. (2018). The three cornerstones of Mongolias independence and foreign policy. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*.— Berlin: The Institute for strategic, political, security and economic consultancy, 1-9.
- Jeong, S. (2016). *Silk Road: Trade & travel encyclopedia*. Seoul Selection.
- Joshi, M. (2017). India should work with China on OBOR for its own economic benefit. The Hindustan Times. Erişim adresi: <https://bit.ly/2Br9QXD> (Erişim tarihi: 24.06.24)
- Jullien, F. (2015). *De l’être au vivre. Lexique euro-chinois de la pensée*. Paris: Gallimard
- Kaczmarek, M. (2015). *The New Silk Road: A versatile instrument in China’s policy* (OSW Centre for Eastern Studies Report No. 161, OSW Centre for Eastern Studies).
- Kang, S. (2022). Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity: Assessing its economic and strategic prospects. *IFANS Perspectives*, (8), 1-7.
- Karaca, Ö. (2022). Tarihin iz dokunduğu ve ses verdiği güzergâh: İpek Yolu. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 41(71), 154-173.
- Kasım, M., & Yücel, F. (2020). İktisat politikalarının Çin ve Hindistan’ın kalkınmasındaki etkileri. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(2), 203-212.
- Kazımov, U. (2020). Rusya-Çin ilişkileri ve Soğuk Savaş sonrası ilişkiler. *Ahi Evran Akademi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 37-52.
- Keay, J. (2008). *Çin tarihi*. İnkılap Kitapevi.
- Kestanecioğlu, Ö. (2024). Tang Hanedanı devrinde İpek Yolu ve ticareti yapılan unsurlar. *Ege Sosyal Bilimler Dergisi*, 4(1-2), 25-41.
- Keyik, M., & Erol, M. S. (2019). Realizme göre güç ve güç dengesi kavramları. *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 12-49.

- Khilnani, S., Kumar, R., Mehta, P. B., Menon, P., Nilekani, N., Raghavan, S., & et al. (2012). *Nonalignment 2.0: A foreign and strategic policy for India in the twenty-first century*. Centre for Policy Research. https://www.cprindia.org/sites/default/files/NonAlignment%202.0_1.pdf (Erişim tarihi: 24.05.24).
- Kırpık, G. (2012). Haçlılar ve İpek Yolu. *Biliğ: Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, 62, 173-200.
- Kishore, M. (2011). The not-so-surprising rise of China and India. *Journal of International Affairs*, 64(2), 221-226.
- Korkmaz, H. (2023). Kuşak ve Yol girişimine karşı IMEC projesi. *Anadolu Ajansı*. Erişim: <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-kusak-ve-yol-girisimine-karsi-imec-projesi/2996662>. (Erişim tarihi: 15.05.24).
- Kumar, S. (2016). How Modi changed the India–US relationship. *East Asia Forum*. <https://www.eastasiaforum.org/2016/05/10/how-modi-changed-the-india-us-relationship/> (Erişim tarihi: 22.05.24).
- Kuşak Yol Portalı. (2024). Erişim: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/> (Erişim tarihi: 04.06.24).
- Kutty, S. N., & Basrur, R. (2021). The Quad: What it is—and what it is not. *The Diplomat*, 24.
- Lam, J. S. L., Cullinane, K. P. B., & Lee, P. T. W. (2018). The 21st-century Maritime Silk Road: Challenges and opportunities for transport management and practice. *Transport Reviews*, 38(4), 413-415.
- Layne, C. (1997). From preponderance to offshore balancing: America's future grand strategy. *International Security*, 22(1), 86-124.
- Lee, P. T. W., Hu, Z. H., Lee, S. J., Choi, K. S., & Shin, S. H. (2018). Research trends and agenda on the Belt and Road (B&R) initiative with a focus on maritime transport. *Maritime Policy & Management*, 45(3), 282-300.
- Liu, X. (1975). *Jiu Tang Shu*. Zhonghua Shuju.
- Liu, X. (2010). *The Silk Road in world history*. Oxford University Press
- Liu, X. (2010). The Silk Road: Overland trade and cultural interactions in Eurasia. In B. L. Gordon & P. C. Sanz (Eds.), *The East Asian Mediterranean: Maritime crossroads of culture, commerce and human migration*, NUS Press.
- Liu, Z. (2014). Central and Eastern Europe in building the Silk Road Economic Belt. *Working Paper Series on European Studies, Institute of European Studies, Chinese Academy of Social Sciences*, 8(3), 130-142.
- Maimaitiaili, K., & Yücel, F. (2020). İktisat politikalarının Çin ve Hindistan'ın kalkınmasındaki etkileri. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(2), 203-212.
- Martínez-Galán, E. (2020). The Financing of the Belt and Road Initiative: Blessings and Curses. In F. J. B. S. Leandro & P. A. B. Duarte (Eds.), *The Belt and Road Initiative: An Old Archetype of a New Development Model*, Singapore: Palgrave Macmillan.

- Martinson, R. (2019). China as an Atlantic naval power. *The RUSI Journal*, 164(7), 18-31. <https://doi.org/10.1080/03071847.2019.1700684>
- Mathews, J. A. (2019). China's long term trade and currency goals: The Belt & Road Initiative. *The Asia-Pacific Journal*, 17(1), 25-35
- Meirison, M. (2019). Legal drafting in the Ottoman period. *Jurnal Ilmiah Al-Syir'ah*, 17(1), 39-53.
- Men, J. (2015). China's New Silk Road and EU-China relations. In *EU-China Observer*, 1.(15), 12-15.
- Metropolitan Museum of Art. (2000). Silk Road. *The Metropolitan Museum of Art*. Erişim: https://www.metmuseum.org/toah/hd/silk/hd_silk.htm (Erişim Tarihi: 17.06.24)
- Ministry of External Affairs, Government of India. (2017). *Official spokesperson's response to a query on participation of India in OBOR/BRI Forum*. Erişim: https://www.mea.gov.in/media-briefings.htm?dtl/28463/Official_Spokespersons_response_to_a_query_on_participation_of_India_in_OBORBRI_Forum (Erişim Tarihi: 20.05.24)
- Ministry of External Affairs, Government of India. (2024). *Belt and Road Initiative of China* [Rajya Sabha Question No. 2735]. https://www.mea.gov.in/rajya-sabha.htm?dtl/28857/QUESTION_NO2735_BELT_AND_ROAD_INITIATIVE_OF_CHINA. (Erişim tarihi: 30.04.24).
- Mistry, D. (2006). Diplomacy, domestic politics, and the US-India nuclear agreement. *Asian Survey*, 46(5), 675-698.
- Modi, N. (2018). English translation of Prime Minister's intervention in extended plenary of 18th SCO summit. *Ministry of External Affairs*.
- Mungunbayar, N. (2020). *The "China-Mongolia-Russia" economic corridor in the frame of the "Belt and Road" initiative* (Master's thesis, Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- Mutlu, N. (2021). Kuşak ve yol girişimi (KYG) projelerinin incelenmesi; Türkiye için öneriler. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(2), 129-150.
- Ngo, T. Q. (2023). Vietnam opportunities from Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity as regional economic integration: A moderating role of international relations. *Croatian International Relations Review*, 29(92), 87-107.
- Nikolsky, A. (2018). Rusya ve Çin arasındaki devletlerarası ilişkiler. *Ria Novosti*. <https://ria.ru/20180608/1522040243.html> (Erişim tarihi: Haziran 13, 2024)
- Nye, J. S. Jr. (2011). *The future of power*. PublicAffairs. New York.
- Omonkulov, O. (2020). Kuşak ve Yol Projesi Bağlamında Çin-Orta Asya İlişkileri. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 4(1), 45-115.
- Özcüre, G. (2013). Piri Reis'in haritasının ticari açıdan önemi ve özellikleri. *Kent Akademisi*, 6(14), 45-53.
- Özdemir, H. (2008). Uluslararası ilişkilerde güç: Çok boyutlu bir değerlendirme. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 63(03), 113-144.

- Palit, A. (2017). India's economic and strategic perceptions of China's Maritime Silk Road Initiative. *Geopolitics*, 22(2), 292-309.
- Panda, J. (2020). India and the 'quad plus' dialogue. *Royal United Services Institute (RUSI)*.
- Panda, J. P. (2021). China as a revisionist power in Indo-Pacific and India's perception: A power-partner contention. *Journal of Contemporary China*, 30(127), 1-17.
- Panda, J. P. (Ed.). (2019). Asian equilibrium: India's overture to China. In *India and China in Asia: Between equilibrium and equations* Routledge. New Delhi.
- Parello-Plesner, J. (2016). *China's Risk Map in the South Atlantic*. German Marshall Fund of the United States. Erişim: <https://www.gmfus.org/news/chinas-risk-map-south-atlantic> (Erişim Tarihi: 12.05.24).
- Paul, T. V. (2019). G dengesi kreselleşmeyle buluştuğunda: in, Hindistan ve Gney Asya'nın kk devletleri. *Siyaset*, 39(1), 50-63.
- Ferdinand, P. (2016). Westward ho—the China dream and 'one belt, one road': Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs*, 92(4), 941-957.
- Goldstein, J. S., & Pevehouse, J. C. (2017). Uluslararası İlişkiler, BB101 Yayınları.
- Porecha, M., & Haidar, S. (2023). India-Middle East-EU Corridor to have multiple routes, but hurdles remain. *The Hindu*. Erişim: <https://www.thehindu.com/news/national/indiamiddle-east-eu-to-have-multiple-routes-but-hurdles-remain/article67315835.ece> (Erişim Tarihi: 15.06.24).
- Rabe, W., & Kostka, G. (2022). Leaping over the Dragon's Gate: The "Air Silk Road" between Henan Province and Luxembourg. *The China Quarterly*, 249, 160-182.
- Raghavan, T. C. A. (2018). What Indo-Pacific Means for India. *Hindustan Times*, 31. Erişim: <https://www.hindustantimes.com/opinion/making-higher-education-more-disabilityinclusive-101724088955524.html> (Erişim Tarihi: 16.06.24).
- Rahman, M. S. (2020). China's foreign policy trends towards India, late 20th–early 21st century (economic aspect). *European Modern Studies Journal*, 4(2), 15-29.
- Rahman, M. S., & Ahamed, A. (2020). A critical review on sino-south asian economic relations in the context of belt and road initiative (BRI). *International Journal of Social Sciences and Management*, 7 (3), 94-104.
- Rahman, R. (2023). India-Middle East-Europe trade route launched at G20 Summit. *Port Technology International*. <https://www.porttechnology.org/news/india-middle-east-europetrade-route-launched-at-g20-summit/> (Erişim tarihi: 11.05.24).
- Rana, P. B. (2021). G7's 'build back better world': Rival to China's BRI? *RSIS Commentaries*, 109-21. Erişim: <https://hdl.handle.net/10356/152641> (Erişim Tarihi: 12.05.24).
- Ray, J. K. (2015). *India's foreign relations*, Routledge.
- Rossabi, M. (2011). *The Mongols and global history: a norton documents reader*, WWNorton, New York.

- Ruan, X., Feng, X., & Pang, K. (2018). OBOR'da kapasite paylaşımı yoluyla liman hizmet ağı geliştirilmesi: Çin'in Zhejiang eyaletinden bir fikir. *Maritime Policy & Management*, 45(1), 105–124.
- Ruta, M. (2018). Three opportunities and three risks of the Belt and Road Initiative. *The Trade Post*. <https://data.worldbank.org/indicator/> (Erişim tarihi: 20.05.24).
- Ruta, M., Dappe, M. H., Lall, S. V., Zhang, C., Constantinescu, C., Lebrand, M., ... & Churchill, E. (2019). *Belt and Road economics: Opportunities and risks of transport corridors*.
- Sabancı, T. (2018). Yeni İpek Yolu Projesi: Tarihi olanla benzerlikleri ve hakkındaki bazı çalışmaların kısa bir değerlendirmesi. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 1-19.
- Sárvári, B., & Szeidovitz, A. (2018). Political economics of the new silk road. In *The Belt & Road Initiative in the Global Arena: Chinese and European Perspectives*, 6(1), 117-140.
- Schottenhammer, A., & Antony, R. J. (2017). *Beyond the silk roads: New discourses on China's role in East Asian maritime history* (vol:14). Otto Harassowitz.
- Scobell, A., Lin, B., Shatz, H. J., Johnson, M., Hanauer, L., Chase, M. S., Cevallos, A. S., Rasmussen, I. W., Chan, A., Strong, A., & Warner, E. (2018). *At the dawn of Belt and Road: China in the developing world*. Rand Corporation.
- Shah, S. T. A., Muzaffar, M., & Yaseen, Z. (2020). Debunking concerns of the New Delhi over CPEC. *Pakistan Languages and Humanities Review*, 4(1), 33-46.
- Kandil, M., Shahbaz, M., Mahalik, M. K., & Nguyen, D. K. (2017). The drivers of economic growth in China and India: globalization or financial development?. *International Journal of Development Issues*, 16(1), 54-84.
- Shaikh, A., & Deshpande, S. (2014). Economic reforms and foreign investment in India. *ELK Asia Pacific Journal of Finance and Risk Management*, 5(2), 1-13.
- Shen, H. (2018). Building a digital silk road? Situating the internet in China's Belt and Road Initiative. *International Journal of Communication*, 12(19), 2683-2701.
- Smith, G. B. (1882). *The Life and Speeches of John Bright, MP*. Hodder and Stoughton.
- Sönmezoğlu, F. (2011). *İki savaş sırası ve arasında Türk dış politikası*. Der Yayınları. İstanbul.
- Srivastava, K. (2023). Perception of India's foreign policy with special focus on China and Russia, and its impact on daily life: A geopsychological perspective. *International Journal of Advanced Multidisciplinary Research and Studies*, 4(1), 100-107.
- Şahin, B. E., & Erenel, F. (2021). Kuşak Yol Girişimi kapsamında deniz ve demir İpekyolu'nun rekabeti. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 17(40), 725-766. <https://doi.org/10.17752/guvenlikstrjtj.1029823>
- Şenel, Ş. (2016). 19. yüzyılda İngiltere'nin Basra bölgesindeki faaliyetleri. *Gazi Akademik Bakış*, 9(18), 187-207.

- Tan, Q. (1982). *Zhung-guo li shi di tu ji* (Vol. 7). Di tu chu ban sh. [Tang Dönemi Anxi Valilik Haritası]
- Tang, D. (1933). *Chang-an yu Xiyu Wenming*. Xuelin Chubanshe.
- Tang, G. (2021). 50 years of China and the United Nations: Experiences, lessons and future prospects. *Journal of North China Electric Power University (Social Sciences)*, (6), 77-87.
- Terracina, T. (2023). Analyzing the New Delhi G20 Summit: How India emerged victorious. The New Global Order. Erişim: <https://thenewglobalorder.com/world-news/analyzing-the-new-delhi-g20-summithow-india-emerged-victorious/> (Erişim Tarihi: 10.06.24)
- The Economist. (2018). China talks of building a digital silk road. *The Economist* editorial, China. Erişim: <https://www.economist.com/china/2018/05/31/china-talks-of-building-a-digital-silk-road> (Erişim tarihi: 20.11.23).
- The White House. (2023). *Memorandum of understanding on the principles of an India–Middle East–Europe economic corridor*. Retrieved from <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/> (Erişim tarihi: 15.05.24)
- Tiezzi, S. (2015). Where is China's silk road actually going? *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2015/03/where-is-chinas-silk-road-actually-going/> (Erişim tarihi: 22.04.24)
- Travers, R. (2019). *The 21st century maritime silk road: Tourism opportunities and impacts*. Madrid: World Tourism Organization.
- Tutar, F. K., & Koçer, F. Ş. B. (2019). Çin'in yeni İpek Yolu projesi: Bir Kuşak Bir Yol. *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 5(17), 618-626.
- Türkiye İhracatçılar Meclisi. (2024). *Hindistan ülke bilgi notu 2024*. https://tim.org.tr/files/downloads/Ulke_Bilgi_Notlar%C4%B1/Hindistan_Ulke_Bilgi_Notu_2024.pdf (Erişim tarihi: 17.05.24)
- Uğrasız, B. (2003). Uluslararası ilişkilerde iki farklı yaklaşım: İdealizm ve realizm. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2), 139-140.
- UNESCO World Heritage Centre. (2014). *Silk roads: The routes network of Chang'an-Tianshan Corridor*. <https://whc.unesco.org/en/list/1442/> (Erişim Tarihi: 10.05.24)
- Vadell, J. (2022). China's bilateral and minilateral relationship with Latin America and the Caribbean: The case of China–CELAC Forum. *Area Development and Policy*, 7(2), 187-203.
- Hansen, V. (2012). *The Silk Road: A new history* (1st ed.). Oxford University Press.
- Van der Putten, F.P., & Meijnders, M. (2015). *China, Europe and the maritime silk road*. Clingendael Report. Clingendael: Netherlands Institute of International https://thecoalhub.com/wp-content/uploads/attach_504.pdf (Erişim tarihi: 24.05.24)
- Walt, S. M. (1985). Alliance formation and the balance of power. *International Security*, 9(4), 3-43.

- Walt, S. M. (1988). Theories of alliance formation: The case of Southwest Asia. *International Organization*, 42(2), 275-316.
- Waltz, K. N. (2009). The virtue of adversity. *International Relations*, 23(3), 498-502.
- Wang, B. (2017). Five myths about China's BRI busted. <https://bluenotes.anz.com/posts/2017/10/Five-myths-about-Chinas-BRI-busted> (Erişim Tarihi 11.05.24)
- Wang, W. (2019). The potential of the New Silk Road for Europe. *Executive Intelligence Review*, (46), 24-26.
- Wang, Y. Z., & Li, X. C. (2015). Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki ÷lkelere yönelik yatırım risk değerlendirmesi. *Açık Kapı Dergisi*, (4), 30-34.
- Weatherbee, D. E. (2014). *International relations in Southeast Asia: The struggle for autonomy*. Rowman & Littlefield.
- Winternitz, M. (2002). *Hint destanları: Rāmāyaṇa, Mahābhārata, Harivaṃṣa* (Çev. K. Kaya). İmge Kitabevi. (Orijinal eser 2002, s. 7).
- Woods, J. E. (2002). The Silk Road: A new history. *World Archaeology*, 33(1), 1-17. <https://doi.org/10.1080/00438240220123252>
- World Bank. (2016). *Lojistik performans indeksi*. World Bank. <https://lpi.worldbank.org/international/global> (Erişim tarihi: 20.04.24)
- WTO. (2018). *Statistics*. World Trade Organization. <https://www.wto.org/> (Erişim tarihi: 10.05.24)
- Xia, X., & Sun, Y. (2001). *History of Chinese foreign trade*. Beijing: University of International Business and Economics Press.
- Xin, L. (2016). *Chinese perspective on the creation of a Eurasian economic space*. Moscow: Valdai Discussion Club Report.
- Xinhua. (2014). How can the world be win-win? China is answering the question. *New Silk Road, New Dreams series*. Xinhua news agency. http://www.xinhuanet.com/world/2014-05/08/c_1110604423.htm (Erişim tarihi: 14.06.24)
- Xinhua. (2017). Backgrounder: Economic corridors under Belt and Road Initiative. Xinhua news agency. http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c_136268314.htm (Erişim tarihi: 20.06.24)
- Yalçınkaya, A., & Güzel, M. (2021). Bölgeselleşme örnekleri olarak TRACECA, Avrasya Ekonomik Birliği, Yeni İpek Yolu ve Kuşak-Yol. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, 6(12), 100-124.
- Yang, J. (2009). Alexander the Great and the emergence of the Silk Road. *The Silk Road*, 6(2), 15-23.
- Yang, L. (2017). *China and SAARC: Is there still an opportunity?* Singapore: Lee Kuan Yew School of Public Policy.
- Yavuz, A. (2019). *Keşifler ve coğrafya* (N. Karakaş Özür, Ed.; 3. baskı). İstanbul: Yeditepe Yayınevi. ISBN 978-605-9787-12-3.

- Yavuz, H. (1985). XVI. asır İslam dünyasında Osmanlı-Portekiz mücadelesinin sebepleri. *Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 3, 50-77.
- Yıldırım, C., Kaplan, F., Kuru, H., & Yılmaz, M. (2023). *Ortaokul ve imam hatip ortaokulu sosyal bilgiler 6 ders kitabı*. İzmir: Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- Yılmaz, S. (2020). Bir Kuşak Bir Yol projesinin iktisadi kapasitesi ve Çin tarafından uygulanan borç diplomasisi. *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (24), 631-648.
- Yiwei, W. (2017). China's Belt and Road Initiative: An international and domestic perspective. *Journal of Contemporary China*, 26(105), 169-184. <https://doi.org/10.1080/10670564.2016.1236637>
- Yoshikawa, S. (2016). China's Maritime Silk Road initiative and local government. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5(2), 79-89.
- Zhang, Y. (2017). Silk Road in the air links to Luxembourg. *China Daily*. http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/15/content_29750077.htm (Erişim tarihi: 20.06. 2024)
- Zheng, L., & Liu, Z. (2015). Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi boyunca doğrudan yatırımının mekânsal deseni. *Coğrafi Bilimler İlerlemeleri*, (5).

ÖZGEÇMİŞ

Adı-Soyadı : GİZEM NUR ŞARLIOĞLU

Eğitim ve Mesleki Geçmişi:

- Balıkesir Üniversitesi, Bigadiç MYO, Lojistik Bölümü, Ön Lisans Mezunu, (2017)
- Anadolu Üniversitesi, Açık Öğretim Fakültesi, Elektrik Enerjisi Üretim, İletim ve Dağıtım Programı Öğrencisi (2018)
- Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret, Lisans Mezunu (2020)
- Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi Uluslararası Ticaret Tezli Yüksek Lisans Öğrencisi (2021)
- Enerjisa- Saha Satış Yöneticisi (2024)

Yayınları ve Bilimsel/Sanatsal Faaliyetleri:

- Şarlioğlu, G. N., Boyacı, E., & Akca, M. (2023). Information and communication technologies in logistics and supply chain management in Turkey: human resource practices and new challenges. In Managing Technology Integration for Human Resources in Industry 5.0 (pp. 174-197). IGI Global.
- ODTÜ- Tasarım Topluluğu, Mimarlık Anfisi Akademi Söyleşisi Konuşmacı (11.11.23)
- Akdeniz Üniversitesi- Güzel Sanatlar Fakültesi- Tasarım Sanatçıları Meslek Edinme Semineri Konuşmacı (25.05.22)
- İstanbul Kültür Üniversitesi- Tasarım Topluluğu, Konuk Konuşmacı (Nisan, 2022)