

Kuşak ve Yol Girişimi'nde Deniz İşbirliğinin Günümüzdeki ve Gelecekteki Durumu*



CHENG ENFU

Prof.
Çin Sosyal Bilimler Akademisi

LI JING

Dr.
Çin Sosyal Bilimler Akademisi

1950 yılında Şanghay'da doğan Cheng Enfu, şu anda Çin Sosyal Bilimler Akademisi Öğretim Üyesi, Fakülte Başkanlığı üyesi, Çin Sosyal Bilimler Akademisi Üniversite Akademik Komitesi Direktör Yardımcısı ve Baş Profesörü ve Çin Sosyal Bilimler Akademisi Ekonomik ve Sosyal Kalkınma Araştırma Merkezi Direktörüdür. Aynı zamanda Şanghay Ekonomi Okulu, Şanghay Finans ve Ekonomi Üniversitesi Dekanı ve Shandong Üniversitesi'nde profesör olarak görev yapmaktadır. 13. Ulusal Halk Meclisi Eğitim, Bilim, Kültür ve Sağlık Komitesi üyesi; "International Thoughts Review", "World Political Economy Review" İngilizce uluslararası dergileri, "Political Economics Research", "Shanghai School of Economics Quarterly" yayınlarının baş editörü; Dünya Politik Ekonomi Topluluğu (World Association for Political Economy) Başkanı, Çin Politik Ekonomi Derneği Başkanı ve Çin Dış Ekonomik Teorisi Derneği Başkanı; eşzamanlı olarak St. Petersburg Üniversitesi, Rusya, Rusya Ekonomi ve Hukuk Üniversitesi'nde fahri profesör olarak görev yapmaktadır. Yaklaşık on ülkede 30'dan fazla kitap ve 600 makale yayımlanmış, dünyada ondan fazla ülkenin medyasında yüzlerce özel röportaj vermiştir.

E-mail: 65344718@vip.163.com

Li Jing, Çin Sosyal Bilimler Akademisi'nde öğretim görevlisidir. 2017 yılında Renmin Üniversitesi Uluslararası Çalışmalar Fakültesi Uluslararası Politik Ekonomi alanında doktorasını tamamlamıştır. Mezun olduktan sonra 2019 sonuna kadar Jiangxi Normal Üniversitesi'nde öğretim görevlisi olarak çalışmıştır. Küresel yönetim ve AB alanında çalışmaları olan Li Jing'in, geçtimiz yıllarda Çin'in önde gelen akademik dergilerinde birçok makalesi yayımlanmıştır. Çalışmaları arasında; "AB'nin Normatif Gücünün G20 Sürecine Etkisi", "Devletlerarası İşlem Maliyeti Açısından Çin- Rus Doğal Gaz İşbirliği Üzerine Bir Çalışma" vd. yer almaktadır.

E-mail: lijingruc2014@163.com

ÖZ

2019 sonlarında, beklenmedik bir şekilde ortaya çıkan COVID-19 dünya ekonomisine ciddi bir darbe vurmuştur. Bazı ülkelerin, özellikle gelişmekte olan ülkelerin ekonomileri ciddi zorluklarla karşılaşmıştır. Yüz yılda bir nadiren meydana gelebilen bir değişim yaşanmıştır. Çin bugüne kadar istikrarlı, barışçıl kalkınma, karşılıklı fayda ve kazan-kazan işbirliğine bağlı kalmıştır. Çin, zorluklarla mücadele etmek, insanların sağlığını ve güvenliğini korumak, ekonomilerin ve toplumların eski düzenine kavuşmalarını sağlamak ve kalkınma potansiyelini artırmak için “Kuşak ve Yol”un inşasında ortaklarıyla beraber çalışmayı arzulamaktadır. Çin’in teşvik etmesiyle birlikte “Kuşak ve Yol” istikrarlı bir şekilde gelişmeye devam etmektedir. Bu makale, “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu”na odaklanmakta, “Kuşak ve Yol”un olumlu taraflarını ve karşılaştığı zorlukları ve “Kuşak ve Yol” deniz işbirliğinin analizini içermektedir.

Anahtar Kelimeler: buz ipek yolu; deniz ipek yolu; Kuşak ve Yol; liman inşası; mavi ekonomik koridor

Kuşak ve Yol Girişimi’nde Deniz İşbirliğinin İçeriği ve Niteliği

2013 yılının Eylül ve Ekim aylarında, Çin Halk Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Xi Jinping Orta ve Güneydoğu Asya ülkelerini ziyaret etti. Ziyaretin öncesinde ve sonrasında “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” girişimini ortaya attı ve uluslararası toplumda büyük bir ilgi uyandırdı. Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) fikri ortaya atıldıktan sonra çağrıştırdığı anlam detaylandırıldı ve netliğe kavuşturuldu. 2015 yılında Çin Hükümeti, KYG’nin inşasında karşılıklı istişare ve birlikte çalışma yoluyla ortak büyümeyi sağlama ilkesine bağlı kalarak, politika koordinasyonunu, altyapı ve tesislerin bağlantılılığını, engelsiz ticaret, finansal entegrasyon ve halklar arası bağları teşvik eden; “İpek Yolu Ekonomi Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun Ortaklaşa İnşa Edilmesini Teşvik Üzerine Vizyon ve Faaliyetler” belgesini yayımladı.

“21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu”nun en önemli durakları, Çin’in kıyı limanlarından başlayıp Güney Çin Denizi’ne, oradan Hint Okyanusu’na ve Avrupa’ya kadar uzanmaktadır. Diğer taraftan

ise yine Çin kıyı limanlarından başlayarak Güney Çin Denizi’nden Pasifik’e kadar uzanmaktadır. KYG denizlerde, Kuşak ve Yol hattı boyunca en kilit noktalardaki limanlarda sorunsuz, güvenli ve yüksek verimli bir ulaşım koridorunun ortak inşasına odaklanmaktadır. Çin-Pakistan, Çin-Hindistan-Myanmar-Bangladeş Ekonomik Koridoru, KYG ile yakından ilgilidir ve bu nedenle yakın işbirliği ve bu konuda daha fazla mesafe kaydetmeyi gerektirir (Xinhuanet, 2015a). Çin’in dışı açık ekonomisi, bu temelde kapsamlı bir şekilde geliştirilecektir.

Çin Hükümeti, 2017 yılında güzergah üzerindeki ülkelerle denizcilik alanındaki işbirliğini daha fazla geliştirmek amacıyla, uluslararası topluma 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun temel temasını ve Çin’in bu konudaki önerisini açıklamak için “Kuşak ve Yol Girişimi’nde Denizcilik İşbirliği Vizyonu” (bundan sonra Vizyon olarak anılacaktır) belgesini yayımladı. Vizyon belgesi, Çin’in İpek Yolu ruhunu -“barış ve işbirliği, açıklık ve kapsayıcılık, karşılıklı öğrenme ve karşılıklı yararı”- savunduğuna ve Çin’in işbirliği ilkelere -“farklılıkları rafa kaldırmak ve ortak karar

oluşturmak; açıklık, işbirliği ve kapsayıcı kalkınma; piyasa temelli operasyon ve çok paydaşlı katılım; ortak kalkınma ve fayda paylaşımı”- bağlılığına işaret etmektedir. Bu temelde Vizyon, üç mavi ekonomik koridorun inşasına odaklanmayı önermektedir. Çin'deki kıyı ekonomik kuşağıyla desteklenen Okyanus işbirliği, Güney Çin Denizi'nden Hint Okyanusu'na doğru batıya ilerleyip Çin-Hindişin Yarımadası Ekonomik Koridoru'nu, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nu ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru'nu bağlayarak Çin- Hint Okyanusu-Afrika-Akdeniz Mavi Ekonomik Koridoru'nu inşa etmeyi hedeflemektedir.

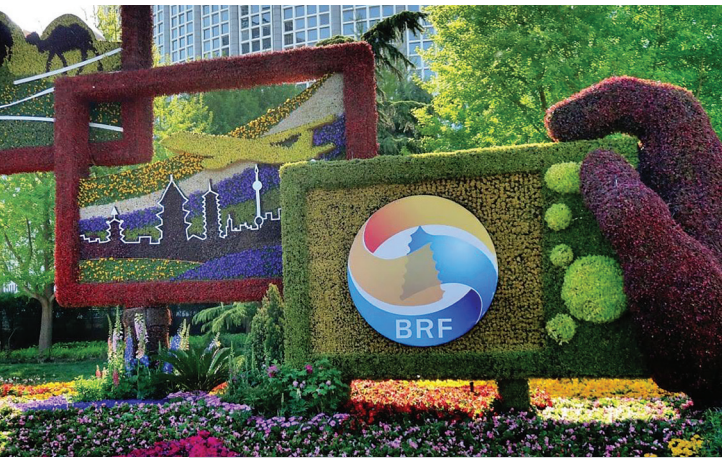
Çalışmalar, Güney Çin Denizi'nden Pasifik Okyanusu'na doğru güneye uzanan Çin-Okyanusya-Güney Pasifik Mavi Ekonomik Koridoru'nun ortaklaşa inşası için de yürütülecektir. Ayrıca, Avrupa'yı Kuzey Buz Okyanusu' (Arktik Okyanusu) üzerinden bağlayan bir başka mavi ekonomik koridorun inşasına da zemin hazırlanacaktır. Karşılıklı fayda ve kazan-kazan işbirliğine dayalı, mavi ortaklık kurmayı hedefleyen Vizyon, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun işbirliği odağının, yeşil kalkınmaya, okyanus temelli refaha, deniz güvenliğine, yenilikçi büyümeye ve

işbirliğine dayalı yönetişime giden bir yolu inşa etmek olduğuna dikkat çekmektedir (Xinhuanet, 2017a). Vizyon'un rehberliğinde Çin, Deniz İpek Yolu güzergahında yer alan ülkelerle bir dizi işbirliği projesini hayata geçirmiştir ve bu projeler, genel olarak düzgün bir şekilde ilerlemektedir.

Kuşak ve Yol güzergahında bulunan ülkeler arasındaki toplam ticaret hacmi 7.8 trilyon Amerikan dolarını aşmıştır.

KYG ortaya atıldığı günden bugüne çok yol kat etmiş ve önemli başarılar elde etmiştir. 2019 yılı Temmuz ayı sonlarında, Çin Hükümeti iki oturumlu Kuşak ve Yol Uluslararası İşbirliği Forumu'nu düzenlemiştir. İlk KYG Forumu, 14 ve 15 Mayıs 2017 tarihlerinde Pekin'de düzenlenmiş ve 29 yabancı devlet ve hükümet başkanını ve 130'dan fazla ülke ve 70 uluslararası örgütün temsilcisini bir araya getirmiştir. Bu forumlarda, Asya'dan Avrupa, Afrika, Latin Amerika, Güney Pasifik ve diğer bölgelere uzanan 136 ülke ve 30 uluslararası kuruluşla 195 adet hükümetlerarası işbirliği anlaşması imzalanmıştır. Kuşak ve Yol güzergahında bulunan ülkeler arasındaki toplam ticaret hacmi 7.8 trilyon Amerikan dolarını aşmıştır (Kuşak ve Yol Girişimi Websitesi, 2019a). Altyapıdan insanların geçimine, ticaretten kültürel etkileşime kadar dünyanın yararına olan KYG, herkes tarafından takdir kazanmıştır. KYG'nin inşasındaki başarı, girişimin kendi nitelikleriyle yakından ilgilidir. Özellikle, aşağıdaki iki kısmı içermektedir.

Bir yandan, KYG, yurt içi ve yurt dışındaki köklü değişimler bağlamında, Çin'in dünyaya sunduğu bir “kamu malıdır” ve uluslararası iş-



(CGTN, 2019)

KYG'ye katılmak isteyen bütün ülkeler, büyük-küçük, güçlü-zayıf, zengin-fakir ayrımı olmaksızın Kuşak ve Yol'un eşit kurucularıdır.

birliğinin derinlemesine gelişimini teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Çin, bir yüzyıldan fazla bir süre yabancıların işgali altında bulunmuş ve yoksulluğu tecrübe etmiş bir ülkedir. Bu sebeple, kalkınma ve istikrarın önemini yakından bilmekte, kendi kalkınmasını komşu ülkelerle beraber gerçekleştirmeyi istemektedir. Çin'in kalkınmasındaki başarı, komşu ülkelerin de yararına ve herkesin daha iyi bir yaşam sürmesine katkıda bulunmaktadır (Xinhuanet, 2015b).

Bu fikrin rehberliğinde KYG başından beri, müzakere ve işbirlikleri yoluyla ortak büyümeyi gerçekleştirme ilkelerine bağlı kalmıştır. Bu durum KYG'yi, yarışmacı veya dışlayıcı olmayan bir proje hale getirmiştir. KYG'ye katılmak isteyen bütün ülkeler, büyük-küçük, güçlü-zayıf, zengin-fakir ayrımı olmaksızın Kuşak ve Yol'un eşit kurucularıdır. Kuşak ve Yol, geleneksel uluslararası işbirliğinde yaygın olan "bağımlılık", "merkez ve çevre" ya da diğer ilişkiler yerine eşitliği, karşılıklı yararı ve kazan-kazan işbirliğini vurgulamakta ve böylece Vestfalya sistemi altında bulunan ülkeler arasındaki ilişkilerin yenilenmesi ve gelişmesi sağlanmaktadır.

Diğer yandan, KYG, insanlığın ortak geleceğinin pratikte somutlaşmış bir tecellisidir. Çin, Kuşak ve Yol'u inşa etmeyi sürdürürken güzergah üzerinde bulunan ülkelerin kalkınma sürecine, tarihine, kültürüne, dinine, geleneklerine, alışkanlıklarına ve bunun gibi birçok şeye saygı duymaktadır. Bu sırada Çin, ne kendi ideolojisini ve toplumsal sistemini başka ülkelere dayat-

makta ne de kapalı mekanizmaları -jeopolitik ve askeri ittifaklar bir yana- taahhüt etmektedir. Açık ve kapsamlı çıkarlar ortaklığı olarak KYG, sıfır toplamı düşüncesini reddetmekte, çok kutupluluk temelinde karşılıklı fayda ve kazan-kazan işbirliğini desteklemekte; "kademeli, yöntemsel, istişari ve uzun vadeli" işbirliğini vurgulamaktadır (Sun, 2020). Bu nedenle, geleneksel uluslararası işbirliğinin içeriğini genişletmekte ve kapsamlı bir gelişme gerçekleştirmektedir. Bu ölçütler, insanlığın ortak geleceğinin doğasında olan gerekliliklerle örtüşmektedir.

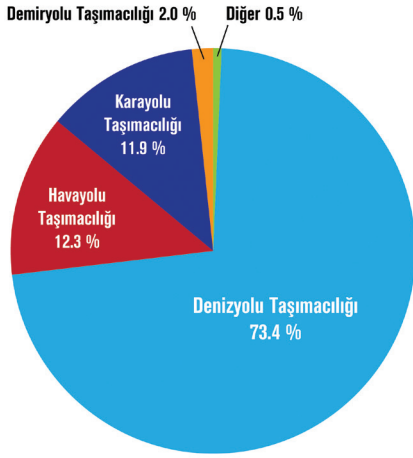
KYG'de Deniz İşbirliğinin Öne Çıkan Noktaları

2013 yılından beri KYG, politikaların uyumlaştırılması, altyapı bağlantıları ve tesislerin inşa edilmesi, ticaret kolaylığı, mali bütünleşme ve halklar arası bağların güçlendirilmesi konularında önemli ilerlemeler kaydetmiş ve bazı dikkat çeken başarılar elde etmiştir. İster Çin'in kendi gelişimi ister dünya ticaretinin gelişimi açısından bakılsın, KYG kapsamındaki deniz işbirliğinin anlamı oldukça fazladır.

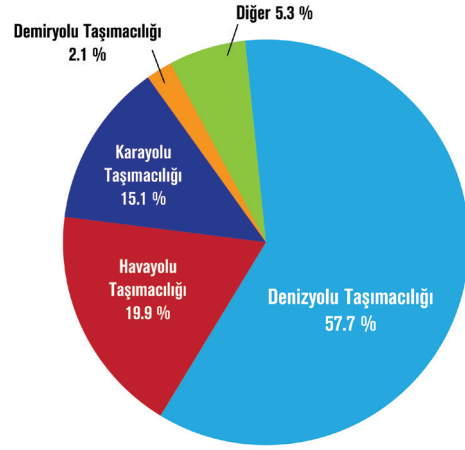
Uluslararası deniz taşımacılığı, uluslararası ticaretin en önemli taşıma yöntemidir. Uluslararası ticaretin toplam hacminin üçte ikisinden fazlası denizyolları üzerinden yapılmaktadır. Denizyolu taşımacılığı, Çin'in dış ticaretindeki yük taşımacılığının %90'ını, ham petrol ithalatının %95'ini, demir ithalatının %99'unu oluşturmaktadır (Xinhuanet, 2014). Çin'in Kuşak ve Yol ülkeleriyle yaptığı ihracatta, denizyolu taşımacılığı en büyük paya sahiptir. 2017 yılında, Çin'in denizyolu taşımacılığının ihracat değeri 567.930 milyar Amerikan dolarıdır ki bu, Çin'in Kuşak ve Yol ülkeleriyle yaptığı ihracatın %73.4'üne karşılık gelmektedir (Şekil 1).

Çin'in Kuşak ve Yol ülkelerinden yaptığı ithalatta da denizyolu taşımacılığı en büyük paya sahiptir. 2017 yılında, denizyolu taşımacılığının ithalat değeri 384.190 milyar Amerikan dolarına ulaşmıştır. Bu da Çin'in Kuşak ve Yol ülkelerinden yaptığı ithalatın %57.7'sine denk gelmektedir (Ulusal Bilgi Merkezi, 2018) (Şekil 2).

Bu bağlamda, liman tesisleri denizyollarının güvenliği için temel oluştururken; denizyollarının güvenliği de, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun istikrarlı gelişiminin sürdürülebilmesi için kilit bir rol oynamaktadır. Bu nedenle, mevcut makale Kuşak ve Yol üzerindeki liman tesislerinin inşasına odaklanmakta ve öne çıkan noktalara dikkat çekmektedir.



Şekil 1: 2017 yılında Çin'in Kuşak-Yol ülkeleriyle yaptığı ihracatta kullanılan taşımacılık yöntemleri



Şekil 2: 2017 yılında Çin'in Kuşak-Yol ülkeleriyle yaptığı ithalatta kullanılan taşımacılık yöntemleri

Pakistan Gwadar Limanı

Pakistan'ın güneybatısında bulunan Belucistan'ın Gwadar şehrinde yer alan Gwadar Derin Su Limanı, doğuda Karaçi'ye 460 km, batıda Pakistan-İran sınırına 120 km uzaklıktadır.

Güneyde Hint Okyanusu'nda Umman Deniz'ine bitişik olan liman, Hürmüz Boğazı'nın ağzında yer almaktadır. Liman, yalnızca Orta ve Güney Asya ve de Ortadoğu ülkelerini birbirine bağlayan bir köprü değil, aynı zamanda bölgenin stratejik dönüşümünde bir denge noktası, bölgesel geçiş limanı ve lojistik ticaret merkezidir. Pakistan'ın üçüncü büyük limanı olan Gwadar Limanı, Kasım 2016'da resmi olarak seferlere açılmıştır. Günümüzde, düzenli olarak kontey-

ner gemileri sefer yapmakta, altyapı çalışmaları bitmiş olup otuzdan fazla işletme liman alanına giriş yapmış bulunmaktadır (Kuşak ve Yol Girişimi Websitesi, 2019b). Gwadar Limanı, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun önemli bir taşıma noktasıdır. Kaşgar'dan başlayıp Gwadar Limanı'nda son bulan Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun toplam uzunluğu 3,000 km'dir. Kuzeyde İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve güneyde 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'yla bağlanmaktadır. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, KYG'nin önemli bir parçasını oluşturan karayollarını, demiryollarını, petrol, doğalgaz ve optik kablo hatlarını içine alan önemli bir ticaret koridoru olmasının yanı sıra, kuzey-güney İpek Yollarını bağlayan kilit bir aktarma merkezidir.

Gwadar Limanı'nın hayata geçmesi, Pakistan'da uzun dönemli barış ve istikrarın sağlanması, Çin'in Kuzey Afrika ve Ortadoğu ülkeleriyle olan enerji işbirliğinin gelişmesi ve batıda stratejik bir yol açılması bakımlarından önem arz etmektedir.

Gwadar Limanı'nın açılması, Çin'in uzun süredir devam eden enerji kaynaklarının Çin'e taşınmasında karşılaştığı sorunları çözebilir. Gwadar Limanı üzerinden karayoluyla Sinciang'a taşınan Ortadoğu petrolünün taşıma mesafesi, Malakka Boğazı'ndan geçiş ile kıyaslandığında %85 kısılacaktır. Gwadar Limanı'nın hayata geçmesi, Pakistan'da uzun dönemli barış ve istikrarın sağlanması, Çin'in Kuzey Afrika ve Ortadoğu ülkeleriyle olan enerji işbirliğinin gelişmesi ve batıda stratejik bir yol açılması bakımlarından önem arz etmektedir (Yang & Gao, 2019).

Sri Lanka Hambantota Limanı

Sri Lanka'nın güneyinde Hambantota Bölgesi'nin merkezinde yer alan Hambantota Limanı, kuzeyde Bengal Körfezi'ne bitişik, batıda Hindistan Denizi'nin karşısında bulunmaktadır. Hambantota Limanı, Hint Okyanusu'nun uluslararası ana taşıma hattına on deniz mili uzaklıktadır. Dünyada taşınan petrolün üçte ikisi, konteyner taşımacılığının yarısı, denizyollarındaki dökme yük taşımacılığının üçte biri Hint Okyanusu üzerinden geçmektedir ki bu yüzden Liman, önemli bir jeopolitik üstünlüğe sahiptir. Hambantota Limanı, çok büyük gemilerin girebildiği her yönüyle bir derin su limanıdır. Dünya deniz taşımacılığının merkezi olma potansiyeline sahip olan Hambantota Limanı, Kuşak ve Yol güzergahının düğüm noktalarından biridir.

2007 yılından sonra Çin, Sri Lanka'nın talebi üzerine Hint Okyanusu'ndan gelen tsunami nedeniyle geçmişte ağır hasar gören Hambantota Limanı'nın inşasına yardım etmiştir. 2016 yılı

nın sonunda Çin, inşasını üstlendiği Hambantota Limanı'nın birinci ve ikinci etabını bitirmiştir. İki etaplı projede, devasa gemileri içine alabilen derin su limanına, 8 adet 100,000 tonluk ve 2 adet 10,000 tonluk rıhtımlar inşa edilmiştir. 2017 yılı Aralık ayında, Sri Lanka Hükümeti, iki ülkenin ortak girişimiyle Hambantota Limanı'nın yönetim ve işletme hakkını Çin Merchants Liman şirketine verdiğini resmen duyurmuştur. Şu sıralar, Sri Lanka Hambantota Limanı Özel Ekonomik Bölgesi için bölgenin endüstriyel özelliklerinin belirlendiği ve kavramsal planlarının yapıldığı ön çalışmalar tamamlanmaktadır.

Çin'in yardımları ve yatırımları sayesinde, önceden çorak bir balıkçı köyü olan Hambantota bugünlerde büyük bir ekonomik potansiyele sahip bir derin su limanı haline gelmiştir. Hambantota Limanı'nın inşası, bölgede yaşayan insanların yaşam kalitesini yükseltmiş, Güney Asya'daki Sri Lanka limanlarının rekabet gücünü arttırmış ve Sri Lanka'nın güney bölgesindeki şehirlerin ekonomisinin gelişmesini sağlamıştır. Aynı zamanda, Hambantota Limanı, KYG'ye bağlanmakta ve Hint Okyanusu'ndaki uluslararası taşımacılığın en önemli geçiş limanlarından birini oluşturmaktadır. Limanın büyük potansiyeli ortaya çıktığında, Sri Lanka'nın Deniz İpek Yolu'ndaki önemli konumu yeniden şekillenecektir.

Yunanistan Pire Limanı

Yunanistan'ın güneydoğusunda yer alan Pire Limanı, ülkenin en büyük limanıdır. Atina'ya 9 km mesafede bulunan Liman, Doğu Akdeniz'in en geniş konteyner limanlarından biridir. Yunanistan'da yaşanan borç krizi nedeniyle Pire Limanı, iflas etme noktasına gelmişti. 2008 yılında, Pire Limanı'nın işletme hakkının bir kısmını almak için Çin Okyanus Gemicilik Şirketi (China Ocean Shipping Company Limited - COSCO), Yunanistan Hükümeti ile bir anlaşma imzaladı. 2016 yılında ise, Pire Limanı hisselerinin %67'sini satın aldı ve tüm limanın işletmecisi oldu.

KYG'nin gelişmesiyle birlikte, Pire Limanı dünyanın en hızlı gelişen konteyner limanlarından biri haline geldi. 2010 yılında 880,000 TEU (1 TEU 20 fitlik konteyneri ifade etmektedir ve 34 metreküplük bir hacme sahiptir) olan konteyner hacmi, 2019'a gelindiğinde 5.8 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Dünyadaki konteyner limanları sıralamasında 93'üncü sırada yer alan liman, Çin'in limanın işletmesini devralmasından sonra 32'nci sıraya yükselmiştir (Qi, 2020). Yunanistan'ın Pire Limanı önemli bir geçiş merkezi olarak inşa edildi ve liman inşasının üçüncü kısmı da tamamlanmak üzeredir.

Pire Limanı, Çin-Avrupa güzergahında konteyner gemilerinin Süveyş Kanalı'nı geçtikten sonraki en yakın ve en uygun maliyetli ikmal ve aktarma merkezidir. Konteynerler ya Pire'de daha ekonomik orta ölçekli konteyner gemileriyle değiştirilip Kuzeybatı Avrupa'ya gider ya da sahada boşaltılır ve Balkan demiryolu ağı üzerinden Avrupa kıtasının iç bölgelerine doğrudan aktarılır. Limanın hızlı bir şekilde gelişmesi, Çin'in Orta ve Doğu Avrupa ülkeleriyle işbirliğindeki sorunların çözümünde, Çin-Avrupa denizyolu ekspresinin inşasının kolaylaştırılmasında, KYG'nin Batı Balkanlar ulaşım ağı ile birleştirilmesinin hızlandırılmasında, Çin-Avrupa Birliği (AB) ilişkilerinin bütünüyle geliştirilmesinde hayati öneme sahiptir (Sun & Wang, 2020).

Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de, ÇHC'nin Güney Çin Denizi'ndeki Sorunları Benzer

Eşsiz coğrafi konumu Türkiye'yi, KYG'de Avrupa ve Afrika'ya açılan bir giriş kapısı haline getirmektedir.

Yaklaşık 1,000 kadar Çinli şirket Türkiye'de faaliyet göstermektedir. Genel olarak, lojistik, elektronik, enerji, turizm, finans ve emlak sektörlerinde faaliyette bulunmakta ve bu alanlardaki işlerini büyütmektedirler. Bu şirketler,

KYG'nin başlatılmasından sonra ülkedeki faaliyetlerini arttırmışlardır.

2017 yılında Pekin'de gerçekleştirilen Kuşak ve Yol Girişimi Zirvesi'nde, Türk ve Çin ulaştırma bakanlıkları, uluslararası yolcu ve yük taşımacılığı ortaklığı konusunda bir anlaşma imzalamışlardır. Türkiye'nin güzergahın Orta Koridorunu inşa etmesiyle birlikte bu anlaşmanın, Çin ve Avrupa arasındaki uluslararası karayolu taşıma kanallarını açması beklenmektedir. Çin'in KYG'yi Türkiye'nin kalkınma stratejisiyle bütünleştirme isteğini ifade eden bu anlaşma, Çin ve Türkiye arasındaki karşılıklı faaliyetlerin güçlenmesine, İpek Yolu güzergahında yer alan ülkeler arasındaki uluslararası taşımacılığın kolaylaştırılmasına yardım edecektir.

Türkiye'nin Deniz İpek Yolu'nda etkin bir şekilde yer alması, Doğu Akdeniz'deki sorunların barışçıl çözümüne katkıda bulunacaktır. Türkiye'nin Deniz İpek Yolu'na tam katılımı, Kuzey Afrika ve Batı Asya ülkelerinin katılımını da teşvik edecektir.

Üç tarafı denizle çevrili Türkiye, denizlerdeki egemenlik haklarını vurgulamak için, "Mavi Vatan" kavramını geliştirmiş ve ilan etmiştir. Türkiye Doğu Akdeniz'de, ÇHC'nin Güney Çin Denizi'nde karşılaştığı sorunlara benzer sorunlarla yüzleşmektedir. Karşılıklı müzakereler yoluyla çözülmesi gereken sorunlar, bölge dışındaki ülkelerin müdahil olması nedeniyle askeri çatışmalara yol açmaktadır.

Türkiye'nin Deniz İpek Yolu'nda etkin bir şekilde yer alması, Doğu Akdeniz'deki sorunların barışçıl çözümüne katkıda bulunacaktır. Türkiye'nin Deniz İpek Yolu'na tam katılımı, Kuzey Afrika ve Batı Asya ülkelerinin katılımını da teşvik edecektir. Dolayısıyla, Akdeniz'in barışın ve refahın denizine dönüşmesi imkânlı hale gelecektir.



Kuşak ve Yol Forumu, 14.05.2017. (TCCB)

KYG Deniz İşbirliğinde Karşılaşılan Zorluklar

KYG’de Deniz İşbirliği, esasen 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun inşasında işbirliğini ifade etmektedir. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu üç mavi ekonomik koridordan oluşmaktadır. Her bir ekonomik koridor üzerinde bulunan ülkeler, farklı sosyal kültürlere, ekonomik kalkınma düzeylerine ve KYG’ye yönelik farklı yaklaşımlara sahiptir. Bu nedenle, KYG kapsamında denizlerde işbirliğini daha iyi bir şekilde ilerletmek için her bir ekonomik koridordaki belli başlı değişiklikleri göz önünde bulundurmak gerekmektedir.

Çin-Hint Okyanusu-Afrika-Akdeniz Mavi Ekonomik Koridoru

Bu Koridor; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarından birçok ülkeyi içine alan oldukça geniş bir kapsama sahiptir. Üç ekonomik koridorun en önemli ve en karmaşığı olan bu ekonomik koridor aynı zamanda, en ciddi sorunlarla da karşı karşıya olanıdır. Hindişin Yarımadası, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Bangla-

deş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru ile yakından ilişkili olan bu koridor, uluslararası siyasi çekişmelerin en önemli bölgelerinden biridir ve güzergah üzerinde bulunan ülkelerin önemli kısmı gelişmekte olan ülkelerdir. Dolayısıyla, tüm taraflar arasındaki ilişkilerin uygun bir şekilde idare edilmesi büyük önem arz etmektedir.

Birincisi; Çin, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve bölgedeki diğer ülkeler arasında sert stratejik mücadeleler bulunmaktadır. Kasım 2017’de, ABD Başkanı Donald Trump Vietnam’da düzenlenen Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği (Asia-Pacific Economic Cooperation-APEC) forumunda “Özgür ve Açık Hint-Pasifik Okyanusu Stratejisi”ni (bundan sonra Hint-Pasifik Stratejisi olarak anılacaktır) açıklamıştır. Sonrasında, ABD, Japonya, Avustralya ve Hindistan arasındaki dörtlü güvenlik diyalogunu yeniden başlatmıştır. 2019 Haziran ayında, ABD Savunma Bakanlığı, Hint-Pasifik Stratejisi’ne ilişkin raporun son halini yayımlamıştır. Rapor, Hint-Pasifik bölgesinin ABD’nin gelecekteki

en önemli savaş bölgesi olacağını ve bu bölgenin ABD'nin istikrarını, güvenliğini ve refahını sürdürmesi için çok önemli olduğunu belirtmiştir. ABD, Hint-Pasifik bölgesindeki stratejik faaliyetlerini ilerletmede Japonya, Avustralya ve Hindistan'ı müttefiki olarak görmektedir. Çine yönelik politikalara ilişkin olarak Rapor, Çin'in "revizyonist" bir güç olduğuna, bunun Hint-Pasifik bölgesindeki ülkelerin kendi kendini yönetmesine zarar vereceğine ve ABD'nin hakimiyetine meydan okuyacağına dikkat çekmektedir.

ABD'nin Hint-Pasifik Stratejisi, Çin'in KYG'yi uygulamasını engelleyecek, çevresindeki ülkelerle ilişkisini bozacak ve iyi komşuluk diplomasisini zedeleyecektir.

Günümüzün neo-emperyalist ülkesi olarak ABD'nin Hint-Pasifik Stratejisi, Çin'in ve bölgenin barışçıl kalkınmasında büyük sorunlar yaratacaktır. Bir yandan, bu stratejinin uygulanması yalnızca ABD ve Çin arasında stratejik çatışmaları tetiklemeyle kalmayacak, aynı zamanda Güney Çin Denizi'ndeki durumu daha da kötüleştirecek ve Çin'in deniz alanlarındaki haklarını ve çıkarlarını koruma konusundaki meşru taleplerini de tehlikeye atacaktır. Trump Hükümeti iktidara geldiğinden beri, Güney Çin Denizi'nde "seyrüsefer serbestisi" konusunda Çine baskı yapmakta ve Güney Çin Denizi'nde tatbikat yapmak için sık sık uçak gemisi göndermektedir. 2020 Haziran sonlarından beri, ABD Ordusu Çin sularında üç deniz tatbikatı yapmış ve hatta bu tatbikatlarda stratejik bombardıman uçakları kullanmıştır. Dahası, ABD ordusu Çin sınırlarına yakın bir noktada araştırma yapmak üzere savaş gemileri de göndermiştir.

Bu eylemler, hiç şüphesiz Çin'de ve Güney Çin Denizi'nde barışı tehlikeye sokacak eylem-

lerdir. Bugünlerde Güney Çin Denizi'ndeki sorunlar, Çin'in ekonomik, siyasi, diplomatik ve askeri gücünü sınırlamak için ABD'nin hareket noktası haline gelmiştir (Wu & Colomberg, 2019). Diğer yandan, ABD'nin Hint-Pasifik Stratejisi, Çin'in KYG'yi uygulamasını engelleyecek, çevresindeki ülkelerle ilişkisini bozacak ve iyi komşuluk diplomasisini zedeleyecektir (Wei, 2020). Önyargılı pek çok Amerikalı politikacı ve akademisyenin gözünde, KYG özünde Çin'in jeopolitik ve jeoekonomik etkisini yaymayı amaçlayan jeostratejik bir düzenlemedir. Bu nedenle, Hint-Pasifik Stratejisi'ni ortaya koyarken ABD'nin düşüncesi, Çin'in bölgede artan etkisini kontrol etmek ve azaltmak olmuştur. Bu özellikle şu gerçeği ortaya koymaktadır: ABD açık bir şekilde Hint-Pasifik bölgesinde, özellikle de bu stratejide yer alan Güneydoğu Asya ülkelerinde enerji altyapısının inşasını güçlendirmeyi hedeflemektedir.

Hint-Pasifik Stratejisi'nin uygulamasına ek olarak, ABD uluslararası arenadaki liderliğini kullanarak Çin'i karalamaya ve Çin'in uluslararası imajına zarar vermeye devam etmektedir. COVID-19 salgınının patlak vermesinden bu yana, ABD Başkanı Trump ve Dışişleri Bakanı Mike Pompeo gerçekleri görmezden gelerek, ellerinden geldiğince her fırsatta Çin'i şeytanlaştırmakta ve hatta salgını 'Çin Virüsü' olarak damgalamaya çalışmaktadır. (Aslında, ABD yeni koronavirüsün ABD kökenli olduğuyla ilgili şüpheler konusunda uluslararası kamuoyuna açıklama yapmamıştır.) Sonuç olarak, uluslararası toplumda KYG'nin gelişimine olumsuz etkisi olan Çin karşıtı bir eğilimin yükselmesine neden olmuştur.

İkinci olarak; Çin ve güzergah üzerinde bulunan ülkeler arasında toprak, adalar ve deniz alanlarındaki haklar ve çıkarlar konusunda anlaşmazlıklar bulunmaktadır. Tipik bir kara-deniz ülkesi olarak Çin'in, 14 ülkeyle kara ve 7 ülkeyle



deniz sınırı vardır. Tarihsel nedenler ve yeraltı kaynakları sebebiyle, Çin ve kimi komşu ülkeler arasında kara ve deniz alanlarındaki haklar ve çıkarlar konusunda anlaşmazlıklar bulunmaktadır. Bu durum, Kuşak ve Yol deniz ekonomik koridorunun başarılı bir şekilde ilerlemesini etkilemektedir. Bir yandan, Çin ve Hindistan arasındaki sınır anlaşmazlıkları halen devam etmektedir. Son yıllarda, Hindistan Çin'e karşı devamlı olarak komplo kurmaktadır. 18 Haziran 2017 tarihinde Çin ve Hindistan Donglang bölgesinde karşı karşıya geldi. 2020 yılı Haziran ayında, Çin ve Hindistan sınırının batı kısmında yer alan Galwan Vadisi'nde önemli olaylar meydana geldi. Hindistan'ın başlattığı bu olaylar, Çin-Hindistan ilişkilerinin ilerlemesine zarar vermiş ve Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru'nun inşasını doğrudan etkilemiştir.

Diğer yandan, Çin ile Vietnam, Filipinler, Malezya ve Güney Çin Denizi'ndeki diğer ülkeler arasında anlaşmazlıklar bulunmaktadır. ABD, Japonya, AB ve diğer bölge dışı aktörlerin sık sık müdahale etmesiyle, bölgede var olan gerilim daha da artmıştır. Buna ek olarak, Çin'in Japonya ve Güney Kore ile arasında adalar so-

runu da bulunmaktadır. Çin, "anlaşmazlıkları rafa kaldırarak birlikte kalkınmayı" savunsa da konuyla ilgili sorunlar kökten ve etkili bir şekilde çözülememiştir. Çin ve diğer ülkeler bazı olağanüstü durumlar sebebiyle çatışmaların içine sürüklenirse, KYG işbirliği olumsuz bir şekilde etkilenecek ve hatta kesintiye uğrayacaktır.

Üçüncü olarak, *Deniz İpek Yolu güzergahında bulunan çoğu ülke nispeten daha fakir ve altyapıları yetersizdir.* Kimi ülkeler (Myanmar, Yemen vb. gibi) yerel sorunlara ve istikrarsız rejimlere sahiptir. Dahası kimi ülkeler (Hindistan ve Pakistan, Ortadoğu ve Akdeniz ülkeleri vb. gibi) arasında ise daha ciddi çelişkiler ve çatışmalar bulunmaktadır. Buna ek olarak, bu deniz koridoru, korsancılığın ve denizlerdeki terörizmin en yaygın olduğu Güney Asya, Batı Asya ve Doğu Afrika gibi bazı bölgelerden geçmektedir. Dolayısıyla, deniz yolu güvenliği büyük bir risk altındadır (Li & Xue, 2015).

Kısacası, Çin-Hint Okyanusu-Afrika-Akdeniz Mavi Ekonomik Koridoru çok önemli bir ticari değere sahiptir. Bununla birlikte, koridor güzergahında yer alan ülkelerle beraber çözülmesi gereken çok ciddi geleneksel ve geleneksel olmayan güvenlik sorunları bulunmaktadır.

Çin-Okyanusya-Güney Pasifik Mavi Ekonomik Koridoru

Güney Pasifik bölgesi, hâlâ dünyanın en az gelişmiş bölgelerinden birisidir. Avustralya ve Yeni Zelanda dışında Güney Pasifik bölgesinde toplamda 27 ülke ve bölge vardır. 1970'lerden itibaren, çoğu küçük ülke olan 14 ülke bağımsızlıklarını ilan etmiştir.¹ Bölgenin toplam kara alanı 550,000 km²'den oluşmakta ve nüfusu, toplam dünya nüfusunun %0.5'ine denk gel-

1 Bu 14 ülke; Fiji Cumhuriyeti, Bağımsız Samoa Devleti, Tonga Krallığı, Papua, Yeni Gine, Kiribati Cumhuriyeti, Vanuatu Cumhuriyeti, Mikronezya Federal Devleti, Solomon Adaları, Nauru Cumhuriyeti, Tuvalu, Marshall Adaları, Palau Cumhuriyeti, Cook Adaları ve Niue'dür. Bu ülkeler, Güney Pasifik ada devletleri olarak isimlendirilir.

mektedir. Bununla birlikte, Birleşmiş Milletler (BM) Genel Kurulu'ndaki oy oranları ise %7.25'tir. Bu nedenle, dünyanın belli başlı ülkeleri bölge ülkeleri ile işbirliği yapmak için rekabet halindedir (Wang & Wang, 2015). Güney Pasifik ada ülkeleri, 30 milyon km²'den fazla deniz alanına ve 10,000'den fazla adaya sahiptir. Maden kaynakları, petrol, doğal gaz, balıkçılık ve diğer kaynaklar açısından zengin olan bölge, Pasifik'teki ulaşım yollarının kesişme noktasında yer alır ve bu nedenle önemli bir jeostratejik konuma sahiptir (Cheng, 2020a). 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun önemli bir parçası olarak bu deniz ekonomik koridoru, günümüzde bazı zorluklarla karşı karşıyadır:

İlk olarak, Avustralya ve Yeni Zelanda gibi gelişmiş ülkelerin dışında, bölgelerde yer alan ülkelerin çoğu küçük veya orta ölçekli ada ülkeleridir. Denize dayalı ekonominin ağırlıkta olduğu bu az gelişmiş ülkelerin altyapıları oldukça yetersiz ve ekonomik kalkınma seviyeleri oldukça geridedir (Jin, 2019). Bölgenin geleneksel ticaret ortakları; Avustralya, ABD, Yeni Zelanda ve Japonya'dır ve bölge ülkelerinin Çin ile yaptığı ticaret nispeten çok daha azdır.

İkinci olarak, tarih boyunca Güney Pasifik bölgesi, ABD ve Avustralya gibi ülkelerin etki alanları olarak görülmüştür ve bölgenin Çin hakkındaki fikirleri, Amerikan, Avustralya ve diğer ülkelerin medyası tarafından büyük ölçüde etkilenmiştir. ABD'nin ana akım düşünce kuruluşlarına göre, Çin'in Güney Pasifik'te KYG'yi ilerletme stratejisinin amacı, "bölgedeki jeostratejik konumunu iyileştirmek, doğal kaynaklar elde etmek, Çin'in siyasi ve diplomatik etkisini arttırmak ve Tayvan'ın diplomatik alanını azaltmak"tır (Cheng, 2020a). Bazı Avustralya medya kuruluşları sıklıkla ve mantıksız bir şekilde Çin'in Güney Pasifik'te "kötü niyetli girişimlerde" bulunduğunu gündeme getirmekte ve "Çin'in Güney Pasifik bölgesindeki artan

etkisinin, bölgedeki istikrara zarar vereceğini" anlamsız bir şekilde abartmaktadır. ABD, Avustralya ve diğer ülkelerin yaydığı "Çin tehdidi teorisi"nin etkisi altında kalan Güney Pasifik ada ülkeleri, Çin'le ilgili bir adım atarken büyük bir şüpheyle yaklaşmakta ve karşılıklı siyasi güven düşük bir seviyede kalmaktadır.

Üçüncü olarak, Çin'in geniş çaplı ulusal gücünün gelişmesi ve KYG'nin ilerlemesiyle birlikte, ABD Güney Pasifik'teki politikasını değiştirmiş ve Pasifik ada ülkelerine olan yardımlarını arttırmıştır. Böylece, Güney Pasifik ada ülkelerinin ABD dış politikasındaki stratejik konumu ve değeri artmıştır. ABD'ye göre, Pasifik ada ülkelere yardım etmesi, yalnızca ABD'nin bölgedeki güvenlik çıkarlarını korumak ve dış politikasını ilerletmek için değil aynı zamanda, stratejik olarak Çin ile önemli stratejik konularda büyük güç oyunu yürütmek ve KYG'nin etkisini dengelemek için bir araç olarak hizmet etmektedir (Cheng, 2020b; Wu, 2020). ABD'nin saldırgan tavrı, KYG'nin başarıya ulaşması için göz ardı edilemeyecek önemli bir sorun haline gelmiştir.

Kuzey Buz Denizi (Arktik) Mavi Ekonomik Koridoru

Küresel ısınmayla beraber geçtiğimiz otuz yılda Kuzey Buz Denizi ısınmakta ve buzullar, özellikle de yaz aylarında, erimeye devam etmektedir. Bu durum strateji, güvenlik, ekonomi, bilimsel araştırmalar, çevrenin korunması, deniz yolculuğu, doğal kaynakların kullanımı gibi birçok açıdan Arktik bölgesinin önemini artmasına yol açmıştır. Bu kapsamda, 4 Temmuz 2017 tarihinde, Çin Halk Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Xi Jinping, Moskova'da Rusya Başbakanı Dmitri Medvedev ile bir araya gelmiş ve ilk kez, "Buz İpek Yolu"nu beraber inşa etmek için Kuzey Buz Denizi Koridoru konusunda işbirliğini geliştirmeyi önermiştir (Xinhuanet, 2017b).



ÇHC Cumhurbaşkanı Xi Jinping Rusya Başkanı Vladimir Putin ile görüştü. (Rusya Başkanlığı resmi internet sitesi)

Buradaki “buz”, Kuzey Buz Denizidir ve “Buz İpek Yolu” ise Kuzey Kutup Dairesi’nden geçip Kuzey Amerika, Asya ve Avrupa’nın üç büyük ekonomi merkezini birbirine bağlayan Kuzey Buz Denizi su yollarını ifade etmektedir. “Buz İpek Yolu” esasen, Rus sularından geçen Kuzeydoğu Koridoru’nu, Kanada sularından geçen Kuzeybatı Koridoru’nu ve Kuzey Buz Denizi’nin ortasından geçen Merkez Koridoru kapsamaktadır. Bugünlerde, Kuzeydoğu Koridoru’ndaki buzullar çok hızlı bir şekilde erimekte, büyük ölçekli bir ticaret imkanı sunmaktadır. Sonuç olarak, Kuzeydoğu Koridoru “Buz İpek Yolu”nun temel dayanağını oluşturmaktadır.

2018 yılı Ocak ayında, Çin Hükümeti, Çin’in Arktik politikasını ele alan ve Kuzey Buz Denizi ile ilişkisini açık bir şekilde tanımladığı Beyaz Kitap’ı yayımlamıştır. Çin, coğrafi olarak, “Yakın Arktik Devlet” ve Kuzey Kutup Dairesi’ne en yakın kıta devletlerinden biridir. Çin, Kuzey Buz Denizi ile ilgili konularda önemli bir taraf ülkedir. Bölgede sorumluluğu olan büyük bir ülke olarak Çin, “karşılıklı saygı, işbirliği, kazan-kazan ve sürdürülebilirlik” ilkeleri temelinde, Kuzey Buz Denizi’nin kalkınmasındaki tarihi fırsatı kaçırmamak, bölgenin karşılaştığı sorunları çözmek, bölgeyi ortaklaşa anlamak, korumak, geliştirmek ve yönetimine katılmak ve de KYG kapsamında Kuzey Buz Denizi’yle

ilgili işbirliklerini geliştirmek için tüm ilgili taraflarla birlikte çalışmaya hazırdır. Çin, ortak bir geleceği paylaşan bir toplum inşa etmeyi ve Kuzey Buz Denizi’nin barışçıl, istikrarlı ve sürdürülebilir kalkınmasına katkıda bulunmayı arzulamaktadır. (Çin Halk Cumhuriyet Devlet Konseyi Basın Bürosu, 2018). Sonuç olarak, “Buz İpek Yolu”nun inşası fikir olmaktan çıkıp uygulamaya dönüşmüştür. 2020 yılı Ocak ayı itibarıyla Çin, ‘Buz İpek Yolu’ güzergahında yer alan ülkelerle altı işbirliği projesini hayata geçirmiştir (Zhoushan Port, 2020).

“Buz İpek Yolu”nun açılmasının birçok yeni fırsat getireceği oldukça açıktır. Bir yandan, Kuzey Buz Denizi hattının açılması yüksek taşıma maliyetlerinin azalmasını sağlayabilecektir. Tahminlere göre, “Buz İpek Yolu”, Şanghay’ın kuzeyinde yer alan limanlardan, Batı Avrupa, Kuzey Denizi ve Baltık Denizi’ne kadar uzanan yolu %25-55 oranlarında azaltacak ve her yıl uluslararası deniz ticaretinde 53.3-127.4 milyar Amerikan doları tasarruf sağlanacaktır. Ayrıca, bu kanalın açılmasıyla korsan istilalarından ve uluslararası saldırılardan da büyük ölçüde kaçınılabilecektir. Diğer yandan ise, bölge zengin petrol, doğal gaz, orman, balıkçılık kaynakları ve çok sayıda maden kaynakları içerdiğinden Kuzey Buz Denizi kanalının açılması, Çin’in güvenli ve istikrarlı enerji yollarına ulaşmasını ve Çin’in kıyı bölgelerinin kalkınmasını sağlayacaktır.

Bununla birlikte, “Buz İpek Yolu”nun ciddi zorluklarla yüzleştiği de belirtilmelidir. Bir yandan, “Buz İpek Yolu” güzergahında bulunan alanlar, yüksek enleme, zorlu çevre koşullarına sahiptir, bu alanların kalkınması oldukça zordur ve masraflıdır ki bu yüzden güçlü bir teknolojik desteğe ihtiyaç vardır. Diğer yandan ise, Kuzey Buz Denizi’nin iklim koşullarının değişmesiyle beraber, çevresinde bulunan ülkeler²,

² Kuzey Buz Denizi’nin çevresinde bulunan ülkeler, Kuzey Buz Denizi’ne uzanan ve Kuzey Buz Denizi’ni çevreleyen ülkeler olan Kanada, Danimarka, Finlandiya, İzlanda, Norveç, İsveç, Rusya ve ABD’yi içine almaktadır.

birer birer Kuzey Buz Denizi'nin gelişim sürecine katılmaktadırlar. Kuzey Buz Denizi ülkesi olmayan bir ülke olarak Çin'in, uluslararası hukuka uygun olarak Arktik meselelere katılımı, kaçınılmaz olarak ABD, Kanada ve diğer ülkelerde yersiz şüphe uyandıracaktır.

KYG'de Deniz İşbirliğinin Geleceği ve Alınacak Önlemler

KYG ekonomik küreselleşme eğilimine uygun bir çizgide yer almakta ve geniş çaplı kalkınma beklentilerine sahiptir. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun inşası sürecinde, karşılaşılan risklerle yüzleşilmeli, olası önlemler tespit edilmeli ve tartışılmalıdır.

Küresel ekonomik kalkınmanın en önemli motoru olan Çin'in güçlenmesi, neo-empyralist bir ülke olan ABD'nin korkmasına ve endişelenmesine neden olmaktadır.

ABD ve komşu ülkelerle ilişkileri dikkatlice ele almak

Dünyanın önde gelen gücü olan ABD'nin dış politikadaki temel sorunu hegemonyasının sürdürülebilirliğidir. Bugün Çin, dünyanın ikinci büyük ekonomisi, ihracat birincisi ve ithalat ikincisi haline gelmiştir. Küresel ekonomik kalkınmanın en önemli motoru olan Çin'in güçlenmesi, neo-empyralist bir ülke olan ABD'nin korkmasına ve endişelenmesine neden olmaktadır. Başkanlığı devralmasından sonra Donald Trump, "Önce Amerika" sloganıyla, sürekli ABD ve Çin arasındaki ticari sürtüşmeleri kışkırtmaktadır. 2017 yılında, ABD Ulusal Güvenlik Stratejisi Raporu, Çin'i "rakip güç" (rival power) olarak tanımlamıştır. Çin-ABD ilişkisi, "işbirliği ve rekabetin birlikteliği"nden, "yoğun stratejik rekabet"e doğru bir değişim göstermiştir (Gong, 2020). O zamandan beri ABD, sürekli olarak in-

san hakları ve COVID-19'u bahane ederek Çin'e siyasi yaptırımlar uygulamakta, Çin'in yüksek teknoloji ihracatına yönelik kontrolünü arttırmakta, Huawei'in yasal faaliyetlerini baskılamak için yasal olmayan bir şekilde müttefiklerini harekete geçirmekte ve sık sık mali yaptırım uygulamakla tehdit etmektedir. Böylelikle, Çin-ABD ilişkileri aşamalı bir şekilde, büyük güçler arasındaki en istikrarsız ve öngörülemeyen ilişkiye dönüşmüştür. Bugün, ABD salgının en çok yayıldığı ülke haline gelmiştir ve 2020 Amerikan Başkanı'nın seçileceği yıla denk gelmektedir. Ülke içinde ve dışında ekonominin kötüye gitmesi, ABD'nin Çin ile çatışmasını daha da şiddetlendirmektedir. Bu bağlamda, KYG'nin ilerlemesi, Çin-ABD ilişkilerindeki son gelişmeler üzerine daha çok düşünmeyi, olası değişimleri önceden tahmin etmeyi ve en kötü senaryolara hazırlıklı olmayı gerektirmektedir.

ABD'nin önemli bir müttefiki olarak Japonya'nın KYG'ye olan tutumu, büyük ölçüde ABD'den etkilenmiş ve karşı çıkıştan bekle-göre ve aktif katılıma doğru bir değişime uğramıştır (Zhang & Hu, 2019). KYG ortaya atıldıktan sonra, Japonya tarihsel sorunlar, bölgesel anlaşmazlıklar ve jeopolitik çekişmelerden dolayı Çin'e karşı temkinli yaklaşarak bekle ve gör politikası izlemiştir. 2017 yılından sonra, ABD dış politikasındaki değişimler ve Japonya'nın kendi çıkarları nedeniyle, Japonya Hükümeti KYG'ye karşı tutumunu açık bir şekilde değiştirmiş ve bir dizi önlemler almaya başlamıştır. Japonya'nın bir yandan, Çin ile KYG çerçevesinde işbirliğini arzuladığını ifade ederken, birçok açıdan krizlere neden olacak politikaları hayata geçirdiği belirtilmelidir. Çin ve Japonya arasındaki işbirliği düzgün bir şekilde ilerlemekten ziyade zikzaklı bir yol izlemektedir. Bu koşullar altında, KYG'nin daha iyi bir çizgide ilerlemesi kapsamında, Çin-Japon işbirliğinin gelişimini

aktif olarak teşvik etmek için çeşitli araçlardan ve politikalarından esnek bir şekilde yararlanmaya artık daha fazla ihtiyaç vardır.

Çin'in kapsamlı stratejik ortağı olarak Rusya, KYG'den oldukça memnundur. Çin ve Rusya'nın "Buz İpek Yolu"nu ortak inşası, Rusya'nın Kuzey Buz Denizi'ndeki gelişimini arttırmasının yanı sıra, ekonomisinin kalkınmasına da katkı sağlayacaktır. Kuzey Buz Denizi'ndeki koşullar karmaşık bir yapıya ve küresel ekosistem üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Dolayısıyla, Çin-Rus işbirliğinde, özellikle Kuzey Buz Denizi bölgesinin ekosistemini korumaya da dikkat edilmesi gerekmektedir.

KYG güzergahında yer alan her ülkenin özel durumlarına göre "beş bağlantı programı"nın inşasını güçlendirmek

Genel olarak bakıldığında, üç mavi ekonomik koridor boyunca yer alan ülkelerin çoğu ekonomik olarak gelişmemiş ve altyapı bakımından yetersizdir. KYG'nin gelişim sürecinde, her ülkenin farklı özelliklerine göre belirli politikalar uygulanmalı, "herkese uyan bir kalıp" ile körü körüne planlar yapılmamalı, yersiz bir telaşla hareket edilmemelidir. Her ülkenin tarihine, kültürüne, inancına saygı duyulmalı, ulusal özelliklere ve denizlerin koşullarına uygun politikalar izlenmelidir. Örneğin; Çin-Okyanusya-Güney Pasifik Mavi Ekonomik Koridoru'nun inşa edilirken, Güney Pasifik ülkelerinin en acil ihtiyaçları dikkate alınmalıdır. Küresel ısınma ve diğer nedenlerle deniz seviyesi yükselmeye devam etmekte ve Güney Pasifik bölgesindeki birçok ada ülkesi sular altında kalma tehlikesiyle karşı karşıyadır ki Tuvalu adası sular altında kalmış bilinen batık ada ülkelerinden biridir. Deniz seviyesinin artma hızına bakıldığında, Tuvalu topraklarının %60'ının 50 yıl içerisinde okyanuslar altında kalacağı öngörülmektedir. Güney

Pasifik ülkeleriyle işbirliği yaparken, körü körüne altyapı inşasını vurgulamak yerine, öncelikle ülkelerin çevresel koruma talepleri dikkate alınmalı ve küresel ısınmanın getirdiği sorunlarla mücadelede onlara yardım edilmelidir.

KYG kapsamında işbirliğini geliştirme sürecinde, Çin'in uluslararası alandaki söz hakkını güçlendirmeye özen gösterilmelidir

Uluslararası alanda söz hakkı, yalnızca bir ülkenin uluslararası konulardaki kendi görüş ve düşüncelerini açıklama hakkını ifade etmemekte, aynı zamanda bir ülkenin söz hakkını uluslararası arenada üretme gücünü de ifade etmektedir. KYG'yi önerme, ilerletme ve uygulama sürecinde Çin'in iyi niyetli tutumları Batı medyası tarafından yanlış aktarılmış ve hatta kötü niyetle manipüle edilmiştir. Bu durumun ortaya çıkmasının en önemli nedeni, Çin'in uluslararası arenada söz hakkının olmamasıdır. Bu durumu kökünden çözmek için yerli ve yabancı medya ile bağ kurmak için adım atılmalı ve KYG'nin uygulanması sürecinde, Çin'in Kuşak ve Yol güzergahında yaptıkları dünyaya anlatılmalıdır. Dahası, dünyadaki tüm insanlara İpek Yolu'nu daha yakından tanıma imkanı sağlamak ve bütün yanlış anlamaları ortadan kaldırmak için güzergah üzerinde bulunan insanların İpek Yolu'yla ilgili hikayeleri ve dostlukları anlatılmalıdır, Çin, gerçek konumunu ve sesini duyurmalı, kimi medya kuruluşlarının ve kötü niyetli politikacıların iftiralarını ve saldırılarını anında çürütmelidir. Eğer Çin, neo-emperyalist Amerika'nın ve onun Çin karşıtı müttefiklerinin kötülüklerine ve yanlışlıklarına etkin şekilde karşılık verirse, ancak o zaman bu yanlış anlaşılma ve azarlanan pasif konumundan temelli olarak kurtulabilir. Ancak Amerikan sosyal bilimlerine olan fanatik eğilimler etkisiz hale geldiğinde Çin, uluslararası akademik ortamda hak ettiği söz hakkına sahip olacaktır. ❁

Kaynakça

- Cheng, S. (2020a). U.S. think tanks' perception of the Belt and Road Initiative in South Pacific Island countries and its enlightenment to China. *Journal of Intelligence*, 39(6), pp. 12.
- Cheng, S. (2020b). The current situation and analysis of US aids to Pacific island countries (2009-2019). *International Forum*, (3), pp.119.
- Çin Halk Cumhuriyet Devlet Konseyi Basın Bürosu. (2018). *China's Arctic Policy - White Paper* (Full Text). <http://www.scio.gov.cn/ztk/dtzt/37868/37869/37871/Document/1618207/1618207.htm> adresinden alındı.
- Gong, T. (2020). Sanctions imposed on China by the Trump administration since its inception. *Peace and Development*, (3), pp.38.
- Jin, Y. (2019). The 21st Century Maritime Silk Road” — China's win-win cooperation in the South Pacific region. *COSCO*, (4), pp.42.
- Kuşak ve Yol Websitesi. (2019a, Eylül 9). Illustration: Six-year transcript of the BRI. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/102792.htm> adresinden alındı.
- Kuşak ve Yol Websitesi. (2019b, Mayıs 22). The Belt and Road Initiative progress, contributions and prospects. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86697.htm> adresinden alındı.
- Li, X., & Xue, L. (2015). The 21st century maritime silk road: Security risks and countermeasures. *Pacific Journal*, 23(7), 54-55.
- Qi, G. (2020). Port of Piraeus in Greece. *Chinese Investments*, (3), pp. 63.
- Sun, J. (2020). BRI and the theoretical innovation of international cooperation: Culture, concepts and practice. *China International Studies*, 3, pp. 20.
- Sun, S., & Wang, H. (2020). Piraeus Port Project: A successful example of China-Greece cooperation. *World Affairs*, 1, pp. 45
- Ulusal Bilgi Merkezi. (2018). *Big Data Center of "Belt and Road"*. <http://www.sic.gov.cn/archiver/SIC/UpFile/Files/Default/20180509162109827517.pdf> adresinden alındı.
- Wang, S., & Wang, Y. (2015). On the historical significance of Xi Jinping's visit to Pacific island countries. *Chinese Strategy*, 12, pp.56.
- Wei, Z. (2020). New development, new trends and impact assessment of US Indo-Pacific strategy. *People's Forum•Academic Frontier*. Çevrimiçi yayın. <https://doi.org/10.16619/j.cnki.rmltxsqy.2020.30.018>
- Wu, S. & Colomberg, J. (2019, Aralık 13). How does China crack the US “Indo-Pacific strategy”? National Institute for South China Sea Studies. http://www.nanhai.org.cn/review_c/402.html adresinden alındı.
- Wu, Y. (2020). U.S. Aid to the Pacific island countries: The current state of affairs and U.S. policy. *International Forum*, 3, pp. 119.
- Xinhuanet. (2014, Temmuz 11). China will build a new engine of opening up to accelerate the construction of the 21st Century Maritime Silk Road. http://www.xinhuanet.com/world/2014-07/11/c_1111578558.htm adresinden alındı.
- Xinhuanet. (2015a, Mart 28). The Vision and actions on jointly building the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road. http://www.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c_127631962.htm adresinden alındı.
- Xinhuanet. (2015b, Kasım 7). Chinese President Xi Jinping delivers a speech at the National University of Singapore in Singapore on Nov. 7, 2015. http://www.xinhuanet.com/politics/2015-11/07/c_1117071978.htm adresinden alındı.
- Xinhuanet. (2017a, Haziran 20). The vision for maritime cooperation under the Belt and Road Initiative. http://www.xinhuanet.com/politics/2017-06/20/c_1121176798.htm adresinden alındı.
- Xinhuanet. (2017b, Temmuz 4). Xi Jinping meets with prime minister Dmitry Medvedev of Russia. http://www.xinhuanet.com/world/2017-07/04/c_1121263419.htm adresinden alındı.
- Xinhuanet. (2020, Haziran 18). Xi Jinping delivered a written speech to a high-level video conference on international cooperation under the Belt and Road Initiative. http://www.xinhuanet.com/world/2020-06/18/c_1126132341.htm adresinden alındı.
- Yang, X., & Gao, Z. (2019). Conception of the construction of free trade Port (Gwadar Port) in China-Pakistan Economic Corridor. *Macroeconomic Management*, 9, pp. 77.
- Zhang, L., & Hu, F. (2019). Changes in Japan's attitudes towards the BRI and opportunities. *People's Forum•Academic Frontier*, 2, pp. 86-94.
- Zhou Shan Port. (2020, Ocak 15). An inventory of China's projects along the “Ice Silk Road”. http://port.zhoushan.gov.cn/art/2020/1/15/art_1571538_41715657.html adresinden alındı.