

**BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ  
AVRUPA BİRLİĞİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ENSTİTÜSÜ  
SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI  
AVRUPA BİRLİĞİ TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**AVRUPA BİRLİĞİ EKONOMİ GÜVENLİĞİ: TEHDİT ALGISI İNŞA  
SÜRECİNDE BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ**

**HAZIRLAYAN**

**OĞULCAN DEMİROĞLU**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**ANKARA - 2022**

**BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ  
AVRUPA BİRLİĞİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ENSTİTÜSÜ  
SİYASET BİLİMİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI  
AVRUPA BİRLİĞİ TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**AVRUPA BİRLİĞİ EKONOMİ GÜVENLİĞİ: TEHDİT ALGISI İNŞA  
SÜRECİNDE BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ**

**HAZIRLAYAN**

**OĞULCAN DEMİROĞLU**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**TEZ DANIŞMANI**

**DOÇ. DR. HALUK KARADAĞ**

**ANKARA - 2022**

**BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ**  
**AVRUPA BİRLİĞİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ENSTİTÜSÜ**

Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Avrupa Birliği Tezli Yüksek Lisans Programı çerçevesinde Oğulcan Demiroğlu tarafından hazırlanan bu çalışma, aşağıdaki jüri tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi: ... / ... / .....

**Tez Adı:** Avrupa Birliği Ekonomi Güvenliği: Tehdit Algısı İnşa Sürecinde Bir Kuşak Bir Yol Girişimi

**Tez Jüri Üyeleri (Unvanı, Adı - Soyadı, Kurumu)**

**İmza**

.....	.....
.....	.....
.....	.....

**ONAY**

Prof. Dr. Menderes Çınar

Avrupa Birliği ve Uluslararası İlişkiler

Enstitüsü Müdürü

Tarih: ... / ... / .....

**BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ**  
**AVRUPA BİRLİĞİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ENSTİTÜSÜ**  
**YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU**

Tarih: ... / ... / ...

Öğrencinin Adı, Soyadı: Oğulcan Demiroğlu

Öğrencinin Numarası: 22010227

Anabilim Dalı: Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı

Programı: Avrupa Birliği Tezli Yüksek Lisans Programı

Danışmanın Unvanı/Adı, Soyadı: Doç. Dr. Haluk Karadağ

Tez Başlığı: Avrupa Birliği Ekonomi Güvenliği: Tehdit Algısı İnşa Sürecinde Bir Kuşak Bir Yol Girişimi

Yukarıda başlığı belirtilen Yüksek Lisans tez çalışmamın; Giriş, Ana Bölümler ve Sonuç Bölümünden oluşan, toplam ..... sayfalık kısmına ilişkin, ... / ... / ..... tarihinde tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % .....'dır. Uygulanan filtrelemeler:

1. Kaynakça hariç
2. Alıntılar hariç
3. Beş (5) kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

“Başkent Üniversitesi Enstitüleri Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Usul ve Esaslarını” inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Öğrenci İmzası:

**ONAY**

Tarih: ... / ... / .....

Öğrenci Danışmanı Unvan, Ad, Soyad, İmza

## TEŞEKKÜR

Bu çalışmamda bana zaman ayıran, yapıcı eleştirileriyle yol gösteren ve emek veren danışman hocam *Doç. Dr. Haluk Karadağ*'a şükranlarımı sunmak isterim.

Ayrıca çalışmanın daha iyi bir noktaya gelmesi konusunda sundukları çok değerli geri bildirimler ve katkılardan dolayı saygıdeğer jüri üyelerim *Prof. Dr. Abdürreşit Celil Karluk*'a ve *Doç. Dr. Süleyman Sezgin Mercan*'a çok teşekkür ederim.

Son olarak, koşulsuz desteklerini her daim yanımda hissettiğim sevgili aileme teşekkürü bir borç bilirim.

## ÖZET

Bu çalışma, Çin'in modern ipek yolu projesi olarak nitelendirilen Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'ne karşı Avrupa Birliği'nin yeterli düzeyde aksiyon alıp alamadığını ve literatürde önemli bir kavram olan ekonomi güvenliği kavramı çerçevesinde Girişimin Avrupa Birliği üzerinde tehdit algısı oluşturup oluşturmadığını tartışmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde ekonomi güvenliği kavramı ve neoliberal kuram bağlamında AB ekonomi politikasının değerlendirilmesi yapılmaktadır. Bölüm iki ve üç çalışmanın ana hedefini oluşturan bölümlerdir. İkinci bölüm, AB ve Çin'in ekonomik ilişkilerine açıklık kazandırılan ve devamında Kuşak-Yol Girişimine odaklanılan bölümdür. Üçüncü bölüm ise Avrupa Birliği'nin, Kuşak-Yol Girişimine karşı tehdit algısı inşa sürecini ortaya koymayı hedefler. Bu bölümde hem bir blok olarak AB'yi ele alırken hem de daha geniş anlamda ayrıntılı bir bakış açısı sunmak için Avrupa Birliği üye ülkeleri farklı gruplara ayrılarak incelenmiştir. Çalışmanın Sonuç kısmında ortaya konulan tüm bulgu ve yorumlar çerçevesinde toparlayıcı ve bütünlük oluşturacak bir tartışma yapılarak "AB'nin Kuşak -Yol Girişimi'ne karşı aldığı önlemler yeterli midir?" sorusuna cevap aranmıştır. Böylece Avrupa Birliği üyesi ülkelerin Birlik ve ulusal çıkarları için ürettiği ekonomik güvenlik politikalarının Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nin tamamlanması durumunda ortaya çıkabilecek olası etkileri karşılamaya yeterli olup olmadığı hususuna açıklık getirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** AB, Çin, Ekonomi Güvenliği, Bir Kuşak Bir Yol

## **ABSTRACT**

This study discusses whether the European Union has taken sufficient action against the One Belt One Road Initiative, also described as China's modern silk road project, and whether the Initiative creates a threat perception on the European Union within the framework of the important concept of economic security. In the first part of the study, the EU's political economy is evaluated in the context of the notion of economic security and neoliberal theory. Part two and three comprise study's main objectives. The second part clarifies the economic relations of the EU and China and focuses on the Belt-Road Initiative. The third part aims to reveal the threat perception process of the European Union against the Belt-Road Initiative. In this part, along with discussing EU as a block, the member nations of the European Union are examined by dividing them into different groups in order to provide a broader, detailed perspective. In the conclusion part of the study, a comprehensive and integrated discussion is made within the framework of all the findings and comments, and the answer to the question "Are the measures taken by the EU against the Belt-Road Initiative sufficient?" is searched for. Thus, it has been clarified that whether the economic security policies produced by the European Union member nations for the union and national interests are sufficient to meet the possible effects that may arise in the event of the completion of the One Belt One Road Initiative.

**Keywords:** EU, China, Economic Security, One Belt One Road

# İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
HARİTALAR.....	vi
TABLOLAR.....	vii
ŞEKİLLER.....	vii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	viii
GİRİŞ.....	1
<b>1. EKONOMİ GÜVENLİĞİ KAVRAMI VE NEOLİBERAL TEORİ</b>	
<b>KAPSAMINDA AB EKONOMİ POLİTİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ.....</b>	<b>6</b>
1.1. Ekonomi Güvenliği Kavramı ve Tarihsel Gelişimi.....	6
1.2. Neoliberal Kuram ve Avrupa Birliği.....	14
1.3. Avrupa Birliği Ekonomi Politikası ve Küresel Bir Aktör Olarak Avrupa Birliği'nin Ticaret Politikası .....	17
<b>2. AVRUPA BİRLİĞİ-ÇİN HALK CUMHURİYETİ EKONOMİK İLİŞKİLERİ</b>	
<b>VE ÇİN'İN BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ.....</b>	<b>22</b>
2.1. Avrupa Birliği – Çin Ekonomik İlişkilerinin Tarihsel Gelişimi.....	22
2.1.1. AB'nin Çin Pazarındaki Konumu ve Hedefleri.....	27
2.1.2. Çin'in AB Pazarındaki Konumu ve Hedefleri.....	29
2.2. Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Tarihsel Gelişimi.....	30
2.3. Bir Kuşak.....	34
2.4. Bir Yol.....	38
2.5. Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin Siyasi ve Mali İş Birliği Mekanizmaları.....	41
2.5.1. Asya Altyapı Yatırım Bankası.....	42
2.6. Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin Çin Açısından Önemi.....	43
2.6.1. Jeopolitik Önemi.....	43



2.6.2. Jeostratejik Önemi.....	46
2.6.3. Ekonomik Önemi.....	47
2.6.4. Yapısal Dengesizlikler ve Ulusal Güvenlik Endişeleri ile Mücadelede Önemi.....	50
2.6.5. Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin Çeşitli Zorlukları.....	52
2.7. Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Avrupa Birliği.....	55
2.7.1. Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin Avrupa Birliği Açısından Jeopolitik, Jeostratejik ve Ekonomik Değerlendirilmesi.....	55

<b>3. AVRUPA BİRLİĞİ’NİN TEHDİT ALGISI İNŞA SÜRECİNDE BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ.....</b>	<b>56</b>
3.1. Bir Blok Olarak Avrupa Birliği .....	59
3.2. Batı ve Kuzey AB: Sınırlı Etki .....	66
3.3. Orta ve Doğu Avrupa ve “17+1” Çerçeve.....	71
3.4. Güney Avrupa ve Stratejik Yatırım.....	75
<b>SONUÇ.....</b>	<b>81</b>
<b>KAYNAKLAR.....</b>	<b>86</b>

## HARİTALAR

	<b>Sayfa</b>
Harita 1. Kuşak - Yol Girişimi Güzergahları .....	34
Harita 2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru Güzergahı .....	36
Harita 3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru Güzergahı .....	37
Harita 4. Kuşak – Yol Girişimi'nin Deniz İpek Yolu Rotası .....	40

## TABLULAR

	<b>Sayfa</b>
Tablo 1. Güvenliğin Kapsamı .....	10
Tablo 2. 2018-2020 AB- Çin Mal Ticareti Milyar Avro .....	28
Tablo 3. 2017-2019 AB- Çin Hizmet Ticareti Milyar Avro .....	29
Tablo 4. “17+1” Mekanizmasına Dahil Olan Avrupa Ülkeleri .....	72
Tablo 5. Pire Liman Başkanlığına COSCO Tarafından Yapılan Yatırımlar .....	76
Tablo 6. İspanyol Limanlarına Yapılan Çinli Yatırımlar .....	77
Tablo 7. Portekiz’de Bulunan Çin Yatırımları.....	79

## ŞEKİLLER

### Sayfa

Şekil 1. Çin'in İllere Göre Kişi Başına Düşen Yıllık Gelir, Kırsal Gelir ve Kentsel Harcanabilir Gelir Dağılımı .....	51
---	----

## KISALTMALAR LİSTESİ

AB: Avrupa Birliği

ABD: Amerika Birleşik Devletler

ADBC: Çin Tarımsal Kalkınma Bankası

AET: Avrupa Ekonomik Topluluğu

AIB: Asya Altyapı Yatırım Bankası

AKÇT: Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu

ASEAN: Güneydoğu Asya Uluslar Birliği

ASEM: Asya Avrupa Toplantısı

BM: Birleşmiş Milletler

BRICS: Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin, Güney Afrika Cumhuriyeti

CASCF: Çin Arap Devletleri İş Birliği Forumu

CDB: Çin Kalkınma Bankası

CEE: Orta ve Doğu Avrupa

COSCO: China Ocean Shipping Company

ÇHC: Çin Halk Cumhuriyeti

ÇKP: Çin Komünist Partisi

DTÖ: Dünya Ticaret Örgütü

EBRD: Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası

EEU: Avrasya Ekonomik Birliği

EFSI: Avrupa Stratejik Yatırımlar Fonu

EIB: Avrupa Yatırım Bankası

EURATOM: Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu

FOCAC: Çin Afrika İş Birliği Forumu

GSMH: Gayri Safi Milli Hasıla

GSYİH: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla

IMF: Uluslararası Para Fonu

KİT: Kamu İktisadi Teşebbüsü

NAPA: Kuzey Adriyatik Liman Birliği

SCO: Şanghay İş Birliği Örgütü

YY: Yüzyıl

## GİRİŞ

*“Tao önce bir tane üretti, bu bir taneden önce iki şey doğdu, ardından üç şey doğdu, bu doğumlar birbirini izledi ve on bin şeyin doğumuna yol açtı.”<sup>1</sup>*

*Tao Te Ching*

Avrupa Birliği (AB) ve Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) dünyanın en büyük iki ticari aktörüdür. Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) ardından Çin,<sup>2</sup> Avrupa Birliği'nin en büyük ikinci, AB ise Çin'in en büyük ticaret ortağıdır. Bu karşılıklı ticari ilişkiler iki tarafın sık sık bir araya gelerek yeni anlaşmalar imzalamasına ortam hazırlamaktadır. Avrupa Birliği, Çin ile ticari ilişkiler kurmaya kararlıdır ve bununla birlikte politika koordinasyonunun güçlendirilmesi, sürdürülebilir büyümenin desteklenmesi gibi konularda da iş birliğini sürdürmek istemektedir. Birlik, Çin ile Brüksel'de yaptığı toplantılardan sonra yayımladığı raporlarda bu isteğini birçok defa dile getirmiştir.<sup>3</sup> Ancak AB, Çin'in adil ticaret kurallarına uyması, fikri mülkiyet haklarına saygı duyması ve Dünya Ticaret Örgütü üyesi olarak yükümlülüklerini yerine getirmesini beklemektedir. 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olan Çin, ekonomide önemli ölçüde reformlar gerçekleştirmeyi ve liberalleşmeye doğru adımlar atmayı ya da daha doğru bir kavramla Çin'e özgü liberalleşmeyi kabul etmiştir.

Çin'in, söz konusu alanlarda ilerleme kaydetmiş olsa da şeffaflığındaki eksiklik, yabancı şirketlere karşı ayrımcılık yapan endüstriyel politikaları, uygulamaya soktuğu tarife dışı önlemleri ile hükümet müdahaleleri gibi nedenlerden dolayı AB ile arasında birçok sorun alanı bulunmaktadır. AB yayımladığı strateji politikaları ile Çin ile ticari ilişkilerinin haritasını oluşturarak yeni stratejiler ortaya koymuştur. Bu stratejiler en temelde tüm iş

---

<sup>1</sup> Çinli uluslararası strateji uzmanı Wang Yiwei, “Çin'in Kazan-Kazan Projesi: Çağdaş İpek Yolu Bir Kuşak Bir Yol” isimli kitabında şöyle demiştir: “Çin başlattığı girişimde kendine özgü vizyonunu vurgulamak için Çin'e özgü bir kavram kullandı: Bir Kuşak Bir Yol. Taoizm'in yazılarında bilge insan Tao Te Ching'in söylediği bu söz çerçevesinde düşünülürse Kuşak-Yol Projesi, asla tek bir kuşak veya tek bir yol değildir. Aksine, bu kavram Çin'in Reform ve Dış Dünyaya Açılım deneyiminden önemli bir esin almıştır: “Önce tek tek alanlarda çalışarak bir şeyler başar, daha sonra bunları birleştir ve büyük bir sonuç elde et”.”

<sup>2</sup> Çalışmanın bundan sonraki bölümlerinde Çin Halk Cumhuriyeti, “Çin” olarak adlandırılacaktır.

<sup>3</sup> “EU and China – Press Release”, European Commission, erişim 24 Eylül 2021, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_16\\_3441](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_16_3441)

birliği alanlarında karşılıklılık ve eşit şartlar altında adil rekabeti teşvik etme amacını taşımaktadır.

İlişkilerin giderek yoğunlaştığı ve hız kazandığı son on yıl içerisindeki gelişen ekonomik göstergelere bakıldığında gelecekte tarafları en çok etkileyecek olgunun kuşkusuz Kuşak-Yol Girişimi olacağı görülmektedir. Kuşak-Yol Girişimi ilk olarak Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından 7 Eylül 2013'te Kazakistan ziyareti sırasında Nazarbayev niversitesi'nde yaptığı "İnsanlardan İnsanlara Dostluğu Teşvik Ederek Daha İyi Bir Gelecek Yaratmak"<sup>4</sup> başlıklı konuşmasında dile getirilmiştir. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping konuşmasında ekonomik bağlar oluşturmak, iş birliğini derinleştirmek ve kalkınmayı yaygınlaştırmak hedeflerinin üzerinde durmuştur. Nitekim söz konusu hedeflerin kazan - kazan mantığına dayalı karşılıklı fayda ilişkisi sağlayacağını ve ilgili ülkelerin ekonomilerinin gelişmesi doğrultusunda onlara da büyük fırsatlar sunacağına değinmiştir.<sup>5</sup> Ayrıca Xi Jinping, 20 yılı aşkın süredir, Çin'in Asya ve özellikle Avrupa lkeleriyle ilişkilerinin hızla gelişmesi neticesinde antik İpek Yolu'nun yeniden canlanacağı düşüncesinin altını çizmiştir.<sup>6</sup>

Tüm bunlarla birlikte 21.YY'in en önemli, en stratejik devlet girişimlerinden biri olarak ifade edilen Kuşak-Yol Girişimi birçok ülkeyi içerisine almaktadır. Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol" ismi ile bilinen bu modern İpek Yolu girişiminin dünya GSMH'sinin %55'ini ve dünya nüfusunun %70'ini etkileyeceği değerlendirilmektedir.<sup>7</sup> Çin tarafından girişimin temel olarak Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında irtibatlar kuracağı, ticaret ilişkilerini arttıracağı, uzun vadeli ekonomik büyümeyi teşvik edeceği ve sonuç itibarıyla, kapsamında olan bütün ülkelere fayda sağlayacağı ifade edilmektedir.<sup>8</sup>

Kuşak-Yol Girişimi kapsamında Çin, kendi reform ve kalkınmasının kazançlarını paylaşarak kendi kalkınması sırasında edindiği tecrübeyi diğer ülkelere de aktarmayı hedeflediğini dile getirmektedir. Çin, girişim kapsamında bulunan ülkelerle iş birliğini ve diyalogu geliştirerek daha eşit ve dengeli, yeni trden bir küresel ortaklık kurmakla birlikte küresel ekonominin daha uzun vadeli ve sürdürülebilir kalkınmasının temellerini

---

<sup>4</sup> "Promote People-to-People Friendship and Create a Better Future"

<sup>5</sup> Wang Yiwei, *The Belt and Road: What Will China Offer the World in Its Rise* (New World Press, China, 2016), 2-3.

<sup>6</sup> "President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries", Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, erişim 11 Kasım 2021, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpfwzsysiesgjtfhshzzfh\\_665686/t1076334.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzsysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml)

<sup>7</sup> Yiwei, "The Belt and Road", 2.

<sup>8</sup> *Age*.



güçlendirmek için çaba harcadığını ifade etmektedir.<sup>9</sup> Ancak birçok açıdan söz konusu vaatlerin neticesinde Çin'e bağlı küresel bir ekonominin ortaya çıkacağı yadsınamaz bir gerçeklik olarak görülmektedir. Bu durum ise girişime dahil olacak ülkelerin bahse konu girişimi doğrudan ya da dolaylı bir ekonomik güvenlik meselesi olarak algılamalarına sebep olmaktadır. Yine bu doğrultuda birçok devletin karar alıcılarının Girişime karşı genellikle ekonomi temelli gerekçeler doğrultusunda güvenlik kaygısı barındıran davranışları sergiledikleri gözlemlenebilir.

Avrupa Birliği üye ülkelerinde Kuşak-Yol Girişimine karşı henüz ortak bir tutum ve davranış ya da açıkça olumsuz bir tavır olduğu gözlemlenmemektedir. Bununla birlikte Çin'in bu girişimine karşı girişimin oluşturacağı yatırım ve ticaret ilişkileri nedeniyle, AB ve Çin arasındaki karşılıklı bağımlılık ilişkisi artacak, söz konusu bağımlılık ilişkisinde ağırlık Çin'in lehine şekillenecektir. Çin'in bu hâkim pozisyonunun, Avrupa Birliği'nin uzun vadeli jeopolitik, ekonomik ve jeostratejik çıkarları üzerindeki etkisinin azaltılması için Birliğin, Kuşak-Yol Girişimine tek ses ve koordineli politikalarla yanıt vermesi AB'nin ekonomik güvenliği bakımından önem arz etmektedir.

Yukarıda ifade edilen bu faktörler doğrultusunda çalışmanın araştırma sorusu "Çin'in hayata geçirdiği Kuşak-Yol Girişimi'nin Avrupa Birliği ekonomik güvenliği üzerinde tehdit teşkil edip etmediği" üzerine odaklanmaktadır. Bu çalışma ile, dünya ticareti ve AB'nin geleceği için önemli bir konu olan literatürdeki araştırmalara ekonomik güvenlik perspektifinden bir katkı sağlanmaya çalışılmıştır. Bu amaçla çalışmada ortaya konulan tali varsayımlar şu şekildedir;

1. Avrupa Birliği üyesi ülkelerin Birlik ve ulusal çıkarları için ürettiği ekonomik güvenlik politikaları Çin'in "Bir Kuşak Bir Yol" ismi ile bilinen modern İpek Yolu girişimini tamamlanması ile oluşacak ilgili etkileri karşılamaya yeterli değildir.
2. Kuşak-Yol Girişiminin hayata geçmesiyle birlikte AB'nin ilgili pazarlardaki ekonomik payı daralacak ve ekonomik çıkarları tehlike altına girecektir.
3. Çin ile Avrupa ülkeleri arasında açılacak yeni ticaret yolları nedeniyle AB ve Çin arasındaki karşılıklı bağımlılık artacaktır.
4. AB, Kuşak-Yol Girişimi sonucunda oluşacak gelişmelerden kendini koruyabilmek için yeni politikalar üretmek zorunda kalacaktır.

---

<sup>9</sup> Yiwei, *The Belt and Road*, 7.

5. Kuşak-Yol Girişimi kapsamında yapılan yatırımların, bir blok olarak AB yerine bireysel olarak üye ülkelere ayrı ayrı yapılması AB'nin ortak ticari önlemler almasını engelleyecek ve bu durum müşterek karar mekanizmasının supranasyonal yapısında sarsıntılara neden olacaktır.

Bu çalışma giriş ve sonuç bölümleri haricinde üç bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın içeriğinde analiz, ağırlıklı olarak Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'ni açıkladığı tarihten günümüze kadar olan süreç ve bu dönemde Avrupa Birliği'nin mevcut durumu dikkate alınarak yapılmıştır. Gerektiği durumlarda tarihi referanslardan, örneklerden yararlanılmıştır.

Çalışma, ilk olarak ekonomi güvenliği kavramını ve neoliberal kuram bağlamında AB ekonomi politikasını ele almaktadır. Bu bölüm temel olarak konu kapsamındaki literatürü ortaya koymayı ve kavramları tanımlamayı amaçlamaktadır. Yine bu bölümde AB ve Çin ilişkileri karşılıklı bağımlılık kuramı kapsamında incelenmiştir.

İki ve üçüncü bölümler çalışmanın hedefini oluşturan ve sistematik literatür taraması yöntemi ile hazırlanan ana bölümlerdir. İkinci bölüm, AB ve Çin'in ekonomik ilişkilerine açıklık kazandırmak ve devamında paydaşların birbiri üzerindeki önemini derinlemesine incelemeyi amaçlamaktadır. Burada Avrupa Birliği'nin Çin pazarlarındaki konumu ve gelecek hedefleriyle birlikte Çin'in Avrupa Birliği pazarındaki konumu ortaya konulmuştur. Bu bölüm aynı zamanda Kuşak-Yol Girişimine odaklanılan bölümdür. Tarihsel arka plan ifade edildikten sonra girişimin karayolları kısmını betimleyen "Bir Kuşak" tarafı ve denizyolları kısmını niteleyen "Bir Yol" tarafı hakkında bilgilendirme yapılmıştır. Bunlarla birlikte siyasi ve mali iş birliği mekanizmaları kapsamında Asya Altyapı Yatırım Bankası'na (AIIB) değinilmiştir. Aynı zamanda Girişimin Çin ve AB açısından jeopolitik, jeostratejik ve ekonomik önemi gibi ayrımlar tek tek ortaya konulmuştur. Çalışmanın tamamında Kuşak-Yol'dan bir girişim olarak bahsedilmiştir.

Çeşitli kaynaklarda ya da çalışmalarda Kuşak-Yol'dan bahsedilirken vizyon, inisiyatif, proje ve hedef gibi kelimeler tercih edilse de Avrupa Birliği kaynaklı yayınlar doğrultusunda Kuşak-Yol'un girişim olarak nitelendirilmesi daha uygun görülmüştür.

Üçüncü bölüm ise Avrupa Birliği'nin, Kuşak-Yol Girişimine karşı tehdit algısı inşa sürecini ortaya koymayı hedefler. Bu bölümde hem bir blok olarak AB'yi ele alırken hem de daha geniş anlamda ayrıntılı bir bakış açısı sunmak için Avrupa Birliği üye ülkeleri üç

gruba ayrılarak incelenmiştir. Bu gruplar sınırlı etki olarak ele alınan Batı ve Kuzey Avrupa, “17+1” çerçevesinde değerlendirilen Orta ve Doğu Avrupa ve son olarak stratejik yatırım olarak değerlendirilen Güney Avrupa’dan oluşmaktadır.

Çalışmanın son bölümü olan Sonuç kısmında ortaya konulan tüm bulgu ve yorumlar çerçevesinde toparlayıcı ve bütünlük oluşturacak bir tartışma icra edilerek sürecin nereye doğru evrileceğine dair öngörüler ortaya konulmuştur. Çalışma boyunca ifade edilen noktaların ve kullanılan örneklerin birbiri ile olan ilişkisi daha açık bir şekilde ortaya konularak çalışmanın bütünlüğünün sağlanması amaçlanmıştır.

Çalışma kurgulanırken kuramsal kapsam neoliberal perspektif çerçevesinde ekonomik güvenlik kavramı çerçevesinde oluşturulmuştur. Bununla birlikte karşılıklı bağımlılık kuramı ihtiyaç duyulan bölümlerde hem çeşitli açıklamalar hem de çeşitli örneklerle ifade edilmiştir. Çalışmanın coğrafi kapsamı en başta Avrupa Birliği coğrafyası içinde kalmaktı. Bununla birlikte gerek duyulan bölümlerde AB coğrafyasını doğrudan ya da dolaylı etkileyebilme potansiyeline sahip özellikle komşu coğrafyalar üzerinde de durulmuştur. Coğrafi kapsam Çin ile AB arasında yapılan ve yapılması planlanan demiryolları, karayolları ve denizyollarını da kapsamaktadır.

Çalışma Uluslararası İlişkiler disiplini çerçevesinde özellikle ekonomi politik bir yaklaşımla hazırlanmıştır. Nitekim uluslararası ticaret verileri ve yorumlarıyla birlikte desteklenerek disiplinler arası bir altyapı oluşturulması amaçlanmıştır.

Çalışmada, literatür taraması yoluyla içerik analizi yöntemi kullanılmıştır. Kullanılan kaynaklar belirlenirken AB kurumlarının yayımladığı raporlar, bildirimler ve stratejik dokümanlar ana eksenini oluşturmuştur. Bununla birlikte Çinli makamların Kuşak – Yol Girişimi kapsamında kamuoyu ile paylaştığı stratejik dokümanlardan istifade edilmiştir. Aynı zamanda Avrupa Doğrudan İletişim Merkezi<sup>10</sup> ile yapılan yazışmalar sonucu elde edilen kaynaklardan çalışmanın çeşitli bölümlerinde faydalanılmıştır.

---

<sup>10</sup> Europe Direct Contact Centre

# 1. EKONOMİ GÜVENLİĞİ KAVRAMI VE NEOLİBERAL KURAM KAPSAMINDA AVRUPA BİRLİĞİ EKONOMİ POLİTİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bölümde literatürde çeşitli tanımları bulunan ekonomi güvenliği kavramı üzerinde durularak kavramın tarihsel gelişimi ve önemi kapsamında bir değerlendirme ortaya konulmuştur. Bölümün devamında Avrupa Birliği'nin tehdit algısı inşa sürecini, gelecek bölümlerde daha anlaşılır hale getirmek için neoliberal kuramla birlikte Avrupa Birliği ekonomi politikası ve geçtiği süreçler üzerine odaklanılmıştır.

## 1.1. Ekonomi Güvenliği Kavramı ve Tarihsel Gelişimi

Güvenlik Çalışmaları, Uluslararası İlişkilerin önemli bir alt disiplindir. Etimolojik açıdan bakıldığında güvenlik kelimesi “endişeden uzak” anlamına gelen Latince “sine cura” sözcüğünden gelmektedir.<sup>11</sup> Güvenliğin herkes tarafından kabul görmüş tek bir tanımı mevcut değildir. Bu durumun temel nedeni güvenlik kavramının çok boyutlu olmasından kaynaklanmaktadır. Başlangıçta güvenlik kavramı “fiziksel saldırılara karşı ülke sınırlarının savunulması” olarak anlaşılabilir ancak bu fiziksel savunmanın yanı sıra ekonomik, politik ve sosyal çıkarların korunmasıyla birlikte temel değerlerin uğrayacakları zararlara karşı korunması yönünde geniş bir anlama sahip olmuştur.<sup>12</sup> Birçok araştırmacı güvenliğin tanımını çeşitli açılardan farklı referanslar vererek yapmıştır. Örneğin Amerikalı akademisyen Arnold Wolfers şu şekilde bir güvenlik tanımı yapmıştır;

*“Güvenlik, nesnel olarak, kazanılmış değerlere yöneltilen tehditleri ölçmektedir, öznel olarak, bu değerlere saldırılacağı yönünde korkuların olmamasıdır.”<sup>13</sup>*

Richard H. Ullman ise güvenliğin sonuçlarına değinerek bir tanım ortaya koymuştur;

---

<sup>11</sup> Peter Hough, *Understanding Global Security*, Routledge, New York, 2013, 3.

<sup>12</sup> Sait Yılmaz, “Uluslararası Güvenlik; Teori, Pratik, Gelecek,” Kaynak Yayınları (Ankara, 2017) 66-67.

<sup>13</sup> Arnold Wolfers, “National Security” as an Ambiguous Symbol,” *Political Science Quarterly* (1952), 67, 481-502.

“Güvenlik için verilen ödünleri tartışırken güvenliği sadece amaç olarak değil aynı zamanda bir sonuç olarak tanımlamamız gerekmektedir. Güvenliğin ne olduğunu veya ne kadar önemli olduğunu güvenliği tanımladığımız unsurları kaybetme tehdidi altında olmadan anlayamayabiliriz. Bu yüzden güvenlik tehditler aracılığıyla tanımlanır ve önemi anlaşılır.”<sup>14</sup>

Avrupa Birliği Standardizasyon Komitesi ise güvenliğin tanımını şu şekilde kabul etmiştir;

“Güvenlik; bir kişi, toplum, örgüt, sosyal kuruluş, devlet ve onların vasıtalarının (eşyalar, altyapı, vb.), suç faaliyetleri, terörizm ve diğer saldırı veya düşmanca hareketler, afetler, (doğal veya insan tarafından) gibi tehlike veya tehditlere karşı korumasının gerekli olduğu sanılan veya teyit edilen durumdur.”<sup>15</sup>

Bu tanımlarda da görüldüğü üzere güvenlik fazlasıyla geniş bir alanı kapsamaktadır. Güvenlik kavramı üzerine tartışılırken kompleks anlama yöntemlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Nitekim güvenlik kavramını açıklamak için hangi tanım kullanılırsa kullanılsın her birinin ortak noktası mevcut değerlerin korunmasıyla birlikte risk ve tehditlerin olmaması durumu olarak ifade edilmiştir. Teknoloji sayesinde insanlar, kurumlar ve devletler kendi çıkarları doğrultusunda hareket etme imkanlarını artırmışlardır ancak yine gelişen teknoloji bu duruma karşı koyma ve daha güvenli bir toplum ve hatta daha güvenli bir dünya oluşturma imkânı yaratmaktadır. Amerikalı ekonomist Gary M. Shiffman’ın “kedi fare” oyunu olarak tanımladığı bu durum, insan doğasından kaynaklandığı için binlerce yıldır var olduğu gibi teknolojinin gelişmesi, ekonomik büyüme ve kalkınmaya rağmen gelecekte de var olmaya devam edecektir.<sup>16</sup> Ayrıca güvenlik kavramı günümüzde sadece askeri ve siyasal güvenlik ekseninde ele alınamayacak kadar karmaşıklaşmıştır. Örneğin; söz konusu devletlerin ekonomik ilişkileri olduğunda güvenlik kavramı özellikle yatırımla ilgili ilişkileri nitelendirmek için kullanılmaktadır.<sup>17</sup> Bu doğrultuda güvenlik; ekonomik,

---

<sup>14</sup> Richard H. Ullman “Redefining Security,” *International Security* 8, no. 1 (1983): 129-153.

<sup>15</sup> Sait Yılmaz, “Uluslararası Güvenlik”, s.66.

<sup>16</sup> Gary M. Shiffman, “Economic Security” içinde *Contemporary Security Studies*, Allan Collins (Oxford University Press, 2013), 208-209.

<sup>17</sup> Barry Buzan, Ole Wæver and Jaap De Wilde, *Security A New Framework For Analysis* (London: Lynne Rienner, 1998), 99-100.

psikolojik, sosyolojik ve politik açılardan olmak üzere her yönüyle bir bütün olarak ele alınmalıdır.

Tarihsel sürece bakıldığında da bireyler ya da devletler arasındaki çatışmaların genellikle ekonomik paylaşım kaynaklı olduğu görülmektedir.<sup>18</sup> Devletlerin ekonomik potansiyeli ve ekonomik ilişkileri, güvenlik politikalarını etkileyen faktörlerin başında gelmiştir.<sup>19</sup> Nitekim ülkelerin ekonomik ilişkileri ile güvenlik ilişkileri arasındaki bağlam tarihsel süreçte giderek önem kazanmıştır ve bu durum ekonomi ve güvenlik arasındaki ilişkiyi net bir şekilde göstermektedir. Bir ülkenin ekonomik güvenliğini tesis edebilmesi için çeşitli zorunlulukları aynı anda sağlayabilmesi gerekmektedir.<sup>20</sup> Bu zorunlulukları şu şekilde sıralayabiliriz; ilk olarak söz konusu ülke elinde bulundurduğu kaynakları koruyabilme gücüne sahip olmalıdır. İkinci olarak kendi refahını arttırmak için ihtiyaç duyduğu kaynakları arttırabilmeli ve yeni kaynaklara erişim için uygun politikalar izleyebilmelidir. Üçüncü olarak vatandaşlarının yaşam standartlarını geliştirebilecek teknolojileri üretebilmeli aynı zamanda bu teknolojilere erişebilmelidir. Dördüncü olarak ekonomi güvenliğine yönelik tehditlere karşı özellikle caydırıcı politikalar üretebilmeli, olası riskleri öngörerek proaktif tedbirler alabilmeli ve bu tedbirleri uygulamaya koyabilmelidir. Son olarak ekonomik ve jeostratejik potansiyelini kullanabilmesi için karşılaştığı engelleri aşabilme potansiyeline sahip olabilmesi ekonomik güvenliğini tesis edebilmesinde bir zorunluluk olarak ifade edilebilir.<sup>21</sup>

Ekonomi kuramı on sekizinci yüzyılda Adam Smith'in çalışmalarıyla birlikte başlamıştır. Kaynak tahsisleri ve kaynak çatışmalarıyla, anlaşmazlıklarla ve siyasi kontrol kurmak ile bağlantılı insan eylemlerini anlamak için ekonomi biliminden yararlanmaktayız. Smith insanın temel doğasını ve bireylerin nasıl karar verdiklerini ele aldığı yayınlarında<sup>22</sup> refahın yaratılmasıyla birlikte niçin bazılarının diğerlerine göre daha zengin olduğu konularının üzerinde de durmuştur.<sup>23</sup> Bireyler için ekonomik güvenlik en açık şekilde temel insan ihtiyaçları bağlamında anlaşılabilir.<sup>24</sup> Ekonomi kuramı ve bünyesinde barındırdığı

---

<sup>18</sup> Bilal Karabulut, "Güvenlik "Küreselleşme Sürecinde Güvenliği Yeniden Düşünmek", (Barış Kitap) 161.

<sup>19</sup> Aslı Topsoy, "Ekonomik İlişkiler, Küreselleşme, Kalkınma ve Güvenlik," içinde *Uluslararası Güvenlik ve Uluslararası Örgütler*, der. Doç.Dr. Arif Bağbaşıoğlu (Ankara: Nobel Yayıncılık, 2021), 207-208

<sup>20</sup> Mehmet Levent Yılmaz, "Uluslararası Güvenlikte Bir Sorun Olarak Ekonomi Güvenliği İkilemi," içinde *Güvenlik: "Küreselleşme Sürecinde Güvenliği Yeniden Düşünmek"*, der. Bilal Karabulut (İstanbul: Barış Kitap, 2016), 312-313.

<sup>21</sup> *Age*.

<sup>22</sup> The Theory of Moral Sentiments - 1759, An Inquiry Into the Nature and Causes of the Wealth of Nations – 1976.

<sup>23</sup> Shiffman, "Economic Security", 208.

<sup>24</sup> Buzan, *Security A New Framework*, 99.

modeller insanın mantıklı ve rasyonel hareket ettiğini kabul etmektedir.<sup>25</sup> Bu bağlamlarda ekonomiyi, temelinde insanların karar alması konusunda bakış açıları sağlayan bir bilim olarak tanımlayabiliriz.

Diğer bilimlerden farklı olarak ekonomi bilimi, yalnızca bireysel olarak ülkelerde değil aynı zamanda dünyada yaşanan ekonomik gelişmelerle birlikte sosyal ve politik süreçlerle de yakından ilişkilidir. Küreselleşme ve sosyal değişim sadece ekonomik anlayışı değil, aynı zamanda ekonomik teori kavramını da etkilemiştir. Dünyada ekonomik güvenlik kavramı nispeten yakın bir tarihte yirminci yüzyılda ortaya çıkmıştır.<sup>26</sup> O zamandan beri ekonomik güvenliği ve ekonomik güvenlik konularını hükümetlerin çeşitli seviyelerde değerlendirdikleri görülmektedir. Özellikle piyasa ekonomisi temelli neoliberal küreselleşmeyle birlikte ortaya çıkan güncel ilişkiler güvenlik sorunlarının arka planını oluşturmaktadır.

1990’larda güvenlik çalışmalarında bir dönüm noktası yaratan Barry Buzan, güvenliği askeri güvenlik, toplumsal güvenlik, siyasi güvenlik, ekonomik güvenlik ve çevre güvenliği alt başlıklarında inceleyen beş boyutlu bir güvenlik kurgusu ortaya koymuştur.<sup>27</sup> Buzan’a göre siyasi güvenlik, devletlerin, yönetim sistemlerinin ve ideolojilerinin meşruluğuna ve kararlılığına dayanmaktadır.<sup>28</sup> Askeri güvenlik, devletin silahlı güçlerini ve savunma kapasitesini diğer devletlerin amaçlarını algılamasına ve kullanmasına göre sağlanmaktadır.<sup>29</sup> Sosyal güvenlik, kültür, din, dil ve ulusal kimliğin evrimi için kabul edilebilir koşulların sürdürülebilmesidir.<sup>30</sup> Çevresel güvenlik ise yaşadığımız gezegenin biyolojik yapısının korunması ve sürdürülebilirliği ile ilgilidir. Buzan, ekonomik güvenliğin; devletlerin kaynaklara ulaşımı, finans ve pazarlara erişimi ve aynı zamanda kendi refah ve güçlerinin sürdürülebilirliği ile ilgili olduğuna değinmiştir. Yine ekonomik güvenliğin bireylerden sınıflara ve devletlere, küresel pazarın kendisinin soyut ve karmaşık sistemine kadar değişen referans nesnelere açısından zenginliği üzerinde durmuştur.<sup>31</sup> Buzan, ekonomik güvenlik fikrinin doğrudan anarşinin politik yapısı ile piyasanın ekonomik yapısı

---

<sup>25</sup> Kunreuther, H. ve Slovic, P. 1978, Economics Psychology and Protective Behavior Papers and Proceedings of the Ninetieth Annual Meeting of the American Economics Association. American Economic Review 68/2: 64-69

<sup>26</sup> Žaneta Simanavičienė ve Andrius Stankevičius, “Economic Security and National Competitiveness,” *Visuomenės Saugumas Ir Viešojo Tvarka Public Security And Public Order*, 2015 (15)

<sup>27</sup> Barry Buzan, “New Patterns of Global Security in the Twenty-First Security”, *International Affairs* 67 3 (1991): 433.

<sup>28</sup> Sait Yılmaz, “*Uluslararası Güvenlik*”, 66.

<sup>29</sup> *Age*. s.66.

<sup>30</sup> *Age*. s.66.

<sup>31</sup> Buzan, *Security A New Framework*, 99.

arasındaki uluslararası politik ekonomi hakkında çözülmemiş ve oldukça politik tartışmalarda yer aldığına değinmiştir.<sup>32</sup> Nitekim ekonomik güvenlik devletlerin refahı ve bu refahı sürdürebilmeleri ile doğrudan ilgilidir.

Tablo 1. Güvenliğin Kapsamı<sup>33</sup>

Kapsam	Nitelik	Tür
Askeri	Devlet Kaynaklı	* Savaş (Konvansiyonel, Nükleer) * Savaş Benzeri Operasyon * Barışı Koruma Operasyonları * Devlet Terörü, Yıkıcı Faaliyetler * Örtülü Operasyonlar * Silahlanma
	Devlet Dışı Aktörler	* Terör * Gerilla Faaliyetleri * İç Savaş
Askeri Olmayan	Siyasi	* Zorlayıcı Diplomasi * Kontrol Altına Alma * Güvenlik Ortamını Şekillendirme
Askeri Olmayan	Sosyal	* Misyonerlik * Kadın ve İnsan Hakları İhlalleri * Etnik ve Dini Çatışma * Nüfus artışı, Beyin Göçü * Kimlik Problemleri * Irk Ayrımcılığı * Toplumsal Cinsiyet Eşitsizlikleri * Şehirleşme
Askeri Olmayan	Çevresel	* Çevre Kirliliği * Ozon Delinmesi – Asit Yağmurları * Küresel Isınma * Ormanların Yok Edilmesi * Çölleşme * Biyoçeşitlilik * Zararlı Kimyasallar * Doğal Afetler
Askeri Olmayan	Ekonomik	* Ekonomik Yaptırımlar (Ambargo vb.) * Enerji Güvenliği * Dış Borç – Finans Oyunları * Ekonomik Depresyon, İşsizlik * Yoksulluk, Kıtlık, Açlık

Bu tartışmalarda liberaller, ekonominin sosyal dokunun kökünde olması gerektiğini ve piyasanın devletin müdahalesi olmaksızın mümkün olduğunca özgürce işlemeye bırakılması gerektiğini savunmuşlardır.<sup>34</sup> Ayrıca devletin hukuk ve siyasi-askeri güvenliği tesis etmek ve piyasanın sağlayamadığı alanlarda sosyal dokuyu desteklemek zorunda olduğunu savunmaktadırlar. Bu açıdan bakıldığında liberalizmin kapitalist elitin konumunu

<sup>32</sup> Age. s.95.

<sup>33</sup> Sait Yılmaz, “Uluslararası Güvenlik”, 70-71.

<sup>34</sup> Age. s.96.



korumakla ilgili olduğu da iddia edilebilmektedir. Ancak liberaller ekonomik verimliliğe değer vererek ekonomik ilişkilere pozitif toplamlı, ortak kazançlı bir bakış açısı getirirler. Buradan hareketle ekonomik güvenliğin temel amacının ulusal ekonomiler arasında faktör hareketliliği yaratan kurallar geliştirmek olduğuna yönelik bir değerlendirme yapılabilmektedir.<sup>35</sup>

Özellikle Soğuk Savaş sonrasında siyasi-askeri güvenlik ve ekonomik güvenlik konularının arasında bulunan ilişki artmış, ekonomik güvenliğin konusu sadece yatırım ve ticaret gibi ekonomik ilişkileri niteleyen dar bir alan ile sınırlı kalmamıştır. Bu dönemde oluşan geleneksel olmayan yeni güvenlik alanları genellikle ekonomik güvenlik ile iç içe görülmektedir. Kara para aklama, insan kaçakçılığı, organize suçlar, uyuşturucu ticareti, göçmenler gibi konular söz konusu yeni güvenlik alanları kapsamında ele alınmaya başlamıştır. Hükümetlerin başında bulunan karar vericiler de güvenlik hedeflerine ulaşmak için genellikle yaptırımlar, ticaret, finans ve yardım gibi ekonomik araçlara başvurumaktadırlar. Örneğin ikili ticaret anlaşmaları dış politika gücü sağlayabilmektedir. Doğru kullanılmaları halinde ekonomik araçlar, liderlerin kararlarını etkileme imkânı sunacak bir kaynaklar sistemi sağlamakta ve/veya bu kararları sınırlandırmaktadır.<sup>36</sup> Tüm bunlar ekonomi güvenliği kavramını ortaya çıkarmaktadır.

Bazı araştırmacılara göre ekonomik güvenlik ile ilgili yaygın dört tanım söz konusudur. İlk olarak, bir devletin kendini savunabilmesi için silah teknolojisi edinebilmesi gibi gerekli ticaret ve yatırım ilişkilerinin kurulması olarak askeri anlamda, ikinci olarak ekonomik araçların ambargo, boykot ve enerji arzının kısılması gibi savunma ve saldırı niyetiyle kullanılması olarak ele alınmaktadır. Üçüncü bir tanım olarak rakip ülkelerin güvenliğine ekonomi yoluyla zarar verilmesi ve son olarak da küresel ekonomik, sosyal ve ekolojik istikrarsızlıklar kapsamında ifade edilmektedir.<sup>37</sup>

Çeşitli uluslararası kuruluşlar ve örgütler tarafından da ekonomik güvenliğin tanımı yapılmıştır. Örneğin Birleşmiş Milletler ekonomik güvenliği refahın temel taşı olarak nitelendirir. Yine BM'ye göre ekonomik istikrar ve öngörülebilirlik; insanların kendilerinin ve çocuklarının geleceğini planlamalarını ve bu konuda yatırım yapmalarını sağlar, yeniliği teşvik eder, sosyal bağlantıları güçlendirir, başkalarına ve kurumlara güven oluşturur. Buna karşın yaygın ekonomik güvensizlik, halkta hoşnutsuzluk yaratır ve siyasi istikrarı tehlikeye

---

<sup>35</sup> Age. s.96.

<sup>36</sup> Shiffman, "Economic Security", 209.

<sup>37</sup> Rüma, İnan, "Ekonomik Güvenlik: Gündelik Sabit Tehdit", Güvenlik Yazıları Serisi, No.6, Eylül 2019. [https://trguvenlikportali.com/wp-content/uploads/2019/10/EkonomikGuvenlik\\_InanRuma\\_v.1.pdf](https://trguvenlikportali.com/wp-content/uploads/2019/10/EkonomikGuvenlik_InanRuma_v.1.pdf)

atar.<sup>38</sup> Uluslararası Çalışma Örgütü ise ekonomik güvenliğin; eğitim, sağlık, barınma, bilgi edinme, sosyal koruma gibi temel sosyal güvenlik ve çalışma ile ilgili olduğuna değinmektedir.<sup>39</sup>

Ekonomik güvenliğin tarihsel arka planına bakıldığında ise siyasi elitlerin ve karar alıcıların güvenlik kaygısı barındıran davranışlarının arkasında genellikle ekonomi temelli gerekçelerin olduğu gözlemlenebilir. Hatta ekonomi, genellikle devlet politikalarının odak noktası haline gelmiştir dersek doğru bir ifade tarzı ortaya koymuş oluruz. Birinci ve İkinci Dünya Savaşları sonrasında kurulan sistemlerde yoksulluk bir çeşit güvenlik tehdidi olarak ele alınmıştır. 1980’li yıllara gelindiğinde ise neoliberal küreselleşme, piyasa egemenliğinde hâkim rol oynamış ve bununla beraber yeni güvenlik tehditleri gün yüzüne çıkmıştır. Hatta neoliberal küresel piyasa ekonomisine uyum sağlamayan ya da uyum sağlamak istemeyen ülkeler başarısız ülkeler olarak tanımlanmış ve bu tarz ülkeler yeni güvenlik tehditleri olarak görülmüştür.<sup>40</sup>

Güvenlik çalışmaları açısından önemli bir kaynak olan Çinli düşünür Sun Tzu’nun kaleme aldığı “Savaş Sanatı” isimli çalışmada kısıtlı kaynakların stratejik kullanımı, amaca uygun teşvikler oluşturulması, teşebbüs ve keşif ruhu gibi öğelerin varlığı askeri güvenliğe ekonomik bir bakış açısı eklediğinin göstergesidir.<sup>41</sup> Bu öğeler hem devlet hem de birey düzeyinde ekonomik güvenlik ile doğrudan ilgilidir.<sup>42</sup> Ekonomik güvenlik kavramı hem akademik çalışmalarda hem de günlük hayatta gerek politikacılar gerek vatandaşlar tarafından son zamanlarda da çok sık kullanılan bir kavram haline gelmiştir. Kavramın sık kullanılmasına karşın nasıl tanımlanacağına yönelik tek bir cevap yoktur. Çeşitli akademik yayınlarda benzerlikler görülse de kavramı tanımlamak için farklı açıklamalar kullanılmaktadır.

Siyaset bilimci Joseph S. Nye ve uluslararası politik ekonomi alanında çalışmaları olan Amerikalı akademisyen Robert Keohane, ortak çalışmalarında ekonomik güvenlik doğrultusunda bazı argümanlar ortaya koymuştur. Yaptıkları çalışmalarda devletler arası ilişkilerde ekonomik ilişkilerin önemini ön plana çıkarmışlardır.<sup>43</sup> Bu kapsamda ekonomik

---

<sup>38</sup> “A new global deal must promote economic security”, United Nations, erişim 3 Kasım 2021, <https://www.un.org/development/desa/dspd/2021/01/a-new-global-deal-must-promote-economic-security/>

<sup>39</sup> International Labour Organisation, <https://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>

<sup>40</sup> İnan, “Ekonomik Güvenlik: Gündelik Sabit Tehdit”

<sup>41</sup> *Age*.

<sup>42</sup> Rüma, İnan, “Ekonomik Güvenlik: Gündelik Sabit Tehdit”, Güvenlik Yazıları Serisi, No.6, Eylül 2019.

[https://trguvenlikportali.com/wp-content/uploads/2019/10/EkonomikGuvencilik\\_InanRuma\\_v.1.pdf](https://trguvenlikportali.com/wp-content/uploads/2019/10/EkonomikGuvencilik_InanRuma_v.1.pdf)

<sup>43</sup> Aslı Topsoy, “Ekonomik İlişkiler, Küreselleşme, Kalkınma ve Güvenlik,” içinde *Uluslararası Güvenlik ve Uluslararası Örgütler*, der. Doç.Dr. Arif Bağbaşıoğlu (Ankara: Nobel Yayıncılık, 2021), 208-209

araçların tek başına ciddi bir askeri güç kullanımına karşı etkisiz olduğuna değinmişlerdir. Ancak askeri güç kullanmanın maliyeti sürekli artmakta olduğu için özellikle uzun vadede amaca ulaşma doğrultusunda askeri güç kullanmanın ekonomik araçlardan daha etkili olacağına garantisinin olmadığını ifade etmişlerdir.<sup>44</sup> Yine askeri gücün ekonomik güce her zaman baskın olduğu ancak aynı şekilde daha baskın güç biçimleri kullanmanın daha yüksek maliyet getirdiğini belirtmektedirler.<sup>45</sup> Başka bir deyişle, düşmanlık ve dostluk söz konusu olduğunda, ekonomik karşılıklı bağımlılık, askeri bağımlılıktan daha önemli bir konuma sahip olduğu görülmektedir. Sonuç olarak ekonomik güvenlik, askeri güvenlikten çok daha karmaşık bir kavramdır.<sup>46</sup> Tüm bu argümanlar ekonomi güvenliği kavramının önemini açıkça ortaya koymaktadır.

Ekonomik güvenlik, devlet refahının ve gücünün dayandığı kaynaklara, finansa ve pazarlara sürekli erişimin sağlanmasıyla da ilgilidir.<sup>47</sup> AB'nin ticaret hacmi için Çin'e yüksek bağımlılığı veya gelişmekte olan ülkelerin nakit mahsullere bağımlılığı gibi ekonomik bağımlılıklar buna örnektir. Ancak küreselleşen dünyada, piyasaların gücünden kaynaklanan ekonomik bağımlılıklar, tüm devletler için bir endişe kaynağı haline gelmektedir.<sup>48</sup> Nitekim ekonomi bilimini tehditleri ve politika yapımı ortamlarını anlamak ve güvenliğe yönelik eylemler geliştirmek için de kullanılabilir. İnsanlar refah elde etmek için ticaret yapma eğilimi taşırlar.<sup>49</sup> Bu durum, uygun ekonomik nitelikli güvenlik politikalarının oluşturulmasına imkân tanır.

Tüm bu bağlamlardan bakıldığında Kuşak-Yol Girişimi kapsamında Çinli yatırımcılar büyük AB üye devletlerine kıyasla, Orta ve Güneydoğu Avrupa ülkelerine daha fazla ilgi göstermektedirler. Aynı zamanda, Çin'in bu bölgelerdeki artan ekonomik etkisi, Pekin Hükümeti'nin bu devletlerin siyasi konumunu etkileme kapasitesinin daha güçlü olmasına yol açmaktadır. Bu da AB'nin anlaşmalarda, ticarete kural belirleme gücünü zayıflatarak üye devletler arasındaki diplomatik ilişkileri zorlaştıracaktır. Böyle bir durumun gerçekleşmesi halinde Birliğin ekonomik güvenliğinin doğrudan Çin'in ekonomik yayılcılığının ve merkantilist politikalarının tehdidi altına gireceği görülmektedir. Çin'in

---

<sup>44</sup> Robert O. Keohane ve Joseph S. Nye Jr, *Power and Interdependence Revisited*, International Organization, Vol. 41, No. 4, (Autumn, 1987), 725-753

<sup>45</sup> Keohane ve Nye, "Power and Interdependence...", 725.

<sup>46</sup> Buzan, *Security A New Framework*, 98.

<sup>47</sup> Christopher S. Browning, *International Security A Very Short Introduction* (Oxford University Press, 2013), 25-26

<sup>48</sup> *Age*, s.26.

<sup>49</sup> Shiffman, "Economic Security", 219.

bu şekilde hegomonik konuma geçmesi AB'nin ekonomi güvenliğini doğrudan ve açık bir şekilde tehdit etmektedir.

## 1.2. Neoliberal Kuram ve Avrupa Birliği

Avrupa Birliği incelenirken genel olarak realist ya da liberal yaklaşımların dikkate alındığı gözlemlenmektedir. Bu itibarla liberal yaklaşımda, aydınlanma ve liberallik çerçevesinde oluşan “Avrupa” kavramı tartışılırken realist yaklaşım perspektifinde Birliğin Amerika Birleşik Devletleri hegemonyası kapsamında bir proje olduğundan bahsedilmektedir.<sup>50</sup> İkinci Dünya Savaşı'nın ardından devlet şekillerinin ve Uluslararası İlişkilerin yeniden yapılandırılması 1930'ların büyük çöküşünde kapitalist düzeni tehdit eden koşullara dönüşünü engellemek için tasarlanmıştı. Geçmişte bir dünya savaşına sebep olan devletler arası jeopolitik rekabet ortamının yeniden canlanmasının da önlenmesi gerekiyordu. Bu amaçla iç huzur ve sükuneti sağlamak için sermaye ve emek arasında bir çeşit sınıf uzlaşması inşa edilmişti.<sup>51</sup>

Bu doğrultuda dönemin birçok düşünürü hem kapitalizmin hem de komünizmin ham biçimleriyle başarısız olduğunu savunmuşlardır. 1947 yılında aralarında iktisatçılar, tarihçiler ve filozoflar olan seçkin bir grup, ünlü Avusturyalı siyaset filozofu Friedrich von Hayek'in etrafında bir araya gelerek Mont Pelerin Derneği'ni oluşturmuştur. Dernek üyeleri neoliberalizmi kapitalist toplumsal düzene yönelik tehditlere karşı potansiyel bir panzehir ve kapitalizmin hastalıklarına bir çözüm olarak uzun süredir kamu politikasının kanatlarında gizlendiğini savunuyor ve kişisel özgürlük ideallerine olan temel bağlılıkları nedeniyle kendilerini “liberaller” olarak tanımlıyordu.<sup>52</sup> Bu fikirler doğrultusunda tek ve en doğru yolun devlet ile pazarın doğru bir karışımından oluştuğu düşüncesidir. Liberal düşünce çerçevesinde ana vasıta uluslararası kurumlar ve ticaret, ana varsayım zenginlik ve liberal değerler, ana birim ise devletler olarak tanımlanmaktadır. Hayek'in öncülüğünde yapılan bu çalışmalar 1970'lerden sonra popülerite kazanmaya başlamış ve bu dönemde neoliberal politikalar geçerlilik kazanmaya başlamıştır.<sup>53</sup>

---

<sup>50</sup> Jozsef Böröcz ve Mahua Sarkar (2005), 'What is the EU?', *International Sociology*, 20 (2), 153-173.

<sup>51</sup> David Harvey, *A Brief History of Neoliberalism* (Oxford University Press, 2007), 19-20.

<sup>52</sup> *Age*, s.19.

<sup>53</sup> Topsoy, “Ekonomik İlişkiler, Küreselleşme,” 218.

Liberal düşüncenin tarihi bu gelişmelerden daha eskiye Aydınlanma dönemine kadar uzanmaktadır. Özellikle dönemin önemli düşünürleri John Lock ve Immanuel Kant liberal geleneğe derin katkılar sunmuşlardır. Uluslararası sistemde özellikle Birinci Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde dünya savaşlarından kaçınmak üzere liberal düşünce uluslararası politikaya yön vermeye başlamıştır. Bu dönüşüm döneminde Amerikan Başkanı Woodrow Wilson'ın yoğun etkisi olmuştur. Wilson liberal düşüncenin ana hedefi olan birçok düşünceyi dile getirmiştir. Özellikle uluslararası ilişkilerin daha iyi ve daha güvenli hale getirilmesi konularında çalışmalar yapmıştır. Wilson'dan sonra özellikle Faşizmin yükselmesi ve İkinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi, hemen ardından yaşanan Soğuk Savaş yılları her ne kadar liberal düşünceyi geri planda bıraksa da özellikle Batılı ülkeler arasında ilişkilerin yeniden geliştirilmesinde liberal görüşler önemli rol oynamıştır.<sup>54</sup> Bütün bunlar Soğuk Savaş Dönemi'nin sona ermesi ve Sovyetler Birliği'nin yıkılmasından sonra liberal düşüncenin uluslararası sistemde daha çok kabul görmesi sonucunu doğurmuştur.

Barışı içeren, refahı garanti eden demokratik kurumların oluşturulması ile Uluslararası İlişkilerde istikrarı korumak amacıyla yeni bir dünya düzeni tesis edilmiştir. Bretton Woods anlaşmaları aracılığıyla kurulan yeni ekonomik düzen Birleşmiş Milletler, Dünya Bankası, IMF gibi çeşitli kurumlarla bu amaca hizmet etmek için yoluna devam etmiştir.<sup>55</sup> İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa'da çeşitli sosyal demokrat, Hristiyan demokrat ve dirijzmi<sup>56</sup> benimseyen devletler ortaya çıkmıştır.<sup>57</sup> Güvenlik, hegemonya, ortak kimlik, ekonomik ilişkiler ve küreselleşme gibi bölgeselleşmenin dinamikleri çevresinde bir araya gelmeye başlayan Avrupa, ilk adımı Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu (AKÇT) kurarak atmıştır. Sonrasında kurulan Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (EURATOM) ve Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) kıtanın bölgeselleşme dinamikleri üzerinde daha sıkı bütünleşmesinde rol oynamıştır.

Bu dönemde döviz piyasasında yaşanan dalgalanmalar AET'nin çeşitli politikalarını tehdit eder hale gelse de 1960'lı yıllar Avrupa bütünleşmesinin altın yılları olarak tarihe geçmiştir.<sup>58</sup> 1965 yılında Füzyon Anlaşması ile AET, AKÇT ve EURATOM birleştirilerek Avrupa Toplulukları ismini almıştır. Bu dönemlerde bütünleşmenin makroekonomik göstergelerinde önemli ilerlemeler kaydedilmiş, ancak, 1971 yılında Bretton Woods

---

<sup>54</sup> Patrick Morgan, "Liberalism" içinde *Contemporary Security Studies*, Allan Collins (Oxford Universty Press, 2013), 28-29.

<sup>55</sup> *Age*. s.20.

<sup>56</sup> Güdümlü ekonomi, hükümetin üretken sektörler üzerinde güçlü bir etki uyguladığı bir ekonomi politikasıdır.

<sup>57</sup> *Age*. s.21.

<sup>58</sup> "History and purpose of the Euro," European Union, erişim 3 Kasım 2021, <https://european-union.europa.eu/about-eu/euro/history-and-purpose-euro>

Sisteminin çökmesi ve 1973 yılında meydana gelen Petrol Krizi nedeniyle yaşanan istikrarlı kurlara yönelik atılımlar, petrol şokları ve diğer krizlerle birlikte Topluluğun ekonomik büyümesi sekteye uğramıştır. 1979’da Avrupa Para Sisteminin kurulmasına dek istikrar tam olarak yeniden sağlanamamıştır.<sup>59</sup>

1980’ler Avrupa bütünleşmesinin neoliberal dönüşüme hazırlık yılları olmuştur. Parasal birlik ve piyasa mantığının daha çok ön plana çıkması ve tek pazarın oldukça büyüyerek küresel rekabet gücünü arttırması bu süreçte önemli rol oynamıştır. Ekonomik liberalizm doğrultusunda özellikle serbest piyasa ekonomisi, yaygın uluslararası ticaretin ve yatırımların faydalarına yapılan vurgular arttırılmıştır.<sup>60</sup> Birlik bütçe açıklarını düşük tutmak, ne olursa olsun kamu borçlanmaları ve harcamalarını azaltmak, düşük enflasyon ve fiyat istikrarını sağlamak gibi neoliberal ilkeleri benimsemiştir. Birlik içerisinde 1987’den itibaren neoliberal dönüşümün etkisiyle birlikte supranasyonal düşünceler daha çok ön plana çıkmaya başlamıştır. Tüm bunlarla birlikte Avrupa bütünleşmesinin temelinde bulunan daha az çatışmaya karşı daha fazla iş birliği motivasyonu kendine çok daha sağlam bir pozisyon edinerek temel motivasyon olma özelliğini elinde tutmaya devam etmiştir.

Avrupa Birliği’nin iç örgütlenmesi için yol gösteren ve neoliberal düşüncenin ana hatlarını belirleyen en önemli adımlardan biri de 1992 yılında imzalanan ve 1 Kasım 1993 tarihinde yürürlüğe giren Avrupa Birliği Anlaşması ya da daha bilinen adıyla Maastricht Anlaşması’dır. Anlaşma karşılıklı ekonomik hareketlerin uyumlu ve dengeli bir şekilde gelişmesi, enflasyonsuz ve sürdürülebilir bir büyümenin sağlanmasıyla birlikte Birlik üyesi devletlerin ekonomilerini uyum içinde birbirlerine entegre etmeyi amaçlamaktaydı.

Bununla birlikte anlaşma ekonomik ve parasal birliğin yolunu açarak Avrupa Birliği’nde üç sütun sistemini yaratmıştır. Bu üç sütunlu yapının ilk sütununu Avrupa Toplulukları (AKÇT, AET ve EURATOM), ikinci sütununu “Ortak Dışışleri Güvenlik Politikası”, üçüncü sütununu ise “Adalet ve İçişleri” oluşturmuştur.<sup>61</sup> Böylece Birliğin yetkisindeki siyasa alanları genişlemiştir. Böylece kendisine ait tek bir para birimi ve eşgüdümü oluşturulan ekonomi politikaları çerçevesinde planlanan bir Ekonomik ve Parasal Birlik ile Ortak Dış ve Güvenlik Politikası ve Adalet ve İçişlerinde İşbirliği’nin de dahil olması ile Avrupa bütünleşmesi, ilk yıllarından itibaren en büyük ilerlemesini

---

<sup>59</sup> Avrupa Birliği Ekonomik Entegrasyonu ve AB Ekonomisinde Yaşanan Gelişmeler, T.C. Dışışleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı,

<sup>60</sup> Morgan, “Liberalism”, 31.

<sup>61</sup> “Avrupa Birliği’nin Tarihçesi”, T.C. Dışışleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, erişim 10 Eylül 2021, [https://www.ab.gov.tr/avrupa-birliginin-tarihcesi\\_105.html](https://www.ab.gov.tr/avrupa-birliginin-tarihcesi_105.html)

gerçekleştirmiş özetle AB'yi oluşturmuştur.<sup>62</sup> Böylece ekonomik entegrasyonun yanına siyasal birlik hedefi de somut olarak eklenmiştir.

Profesör David Harvey “Neoliberalizmin Kısa Bir Tarihçesi” isimli kitabında “Britanya gibi kendilerini neoliberal reformlara adanmış olan devletlerin baskısı olmasaydı Maastricht Anlaşması'nın kabulü mümkün olmazdı.” demiştir<sup>63</sup>. Harvey bu sözleriyle neoliberal görüşün Birlik içinde hâkim konuma gelmeye başladığını ve Britanya'nın bu dönüşümdeki etkin rolünü dile getirmiştir. Maastricht Anlaşması sonrasında ise Birliğin içinde neoliberal anlayış egemen konuma geçmiştir.

Avrupa Birliği'nin neoliberal bütünleşmesi piyasa ekonomisinin sermayeyi önceleyen bir versiyonuna geçilmesi, piyasa köktenciliğinin Avrupa versiyonunun oluşturulması, iş dünyasının önceliklerinin belirlenmesi, IMF'in yeni kalkınma kriterlerinin Avrupa tarafından benimsenmesi, düşük bütçe açığı, düşük kamu borçlanması, düşük enflasyon, düşük faiz ve istikrarlı döviz kuru ilkelerine ve tüm bu ilkelere Birlik üyesi ülkelerin ekonomilerinin uyumlaştırılmasıyla sağlanabilmiştir.

### **1.3. Avrupa Birliği Ekonomi Politikası ve Küresel Bir Aktör Olarak Avrupa Birliği'nin Ticaret Politikası**

Ekonomi politikası, mal ve hizmetlerin idaresi ile ilgilenen ve üretim, tüketim, para arzı ve rekabet gibi alt başlıkların olduğu siyasa alanıdır.<sup>64</sup> Burada ekonomi politik açıdan liberal perspektif ve eleştirel perspektiften çerçeveler oluşturulur. Bu kapsamlarda nevi şahsına münhasır bir yapısı olan Avrupa Birliği'nin ekonomi politikasının tarihsel gelişimi önemli bir süreçtir. Avrupa bütünleşmesi kuruluş aşamasından günümüze uzun yıllar boyunca ekonomik konuları odağına alarak ve iktisadi araçları kullanarak ilerleme göstermiştir. Bütünleşmenin temel yapısı ekonomik entegrasyonu daima derinleştirme üzerine oluşturulmuştur. Kurucu anlaşmalarından biri olan Roma Anlaşması'nın temel hedefi üye ülkeler arasında bir ortak pazarın oluşturulmasıydı. Ortak pazar gümrük birliğiyle birlikte emek, sermaye ve hizmetten oluşan üretim faktörlerinin serbestliği açısından önem teşkil etmekteydi.

---

<sup>62</sup> Sanem Baykal, “Maastricht Anlaşması,” içinde *Avrupa Birliği Ansiklopedisi*, İktisadi Kalkınma Vakfı, (İstanbul, 2021) 788-789.

<sup>63</sup> Harvey, *A Brief History of Neoliberalism*, 118.

<sup>64</sup> John McCormick, *Avrupa Birliği Siyaseti* (Ankara: Adres Yayınları, 2015), 385- 386.

Günümüzde ise AB federal yapıda bir devletten daha az bütünleşmiş olmasına rağmen bir ortak pazar ile kıyaslandığında oldukça ileri düzeyde başarı sergilemektedir.<sup>65</sup> Roma Anlaşması'ndan sonra Tek Avrupa Senedi ve Maastricht Anlaşması ortak pazar oluşturma sürecini ve ortak para birimine geçiş süreçlerini hızlandırmıştır. Yine de Tek Avrupa Senedinden bu zamana kısıtlı bir ilerleme sağlansa da tam bir ekonomik liberalleşme görülmemiş, hatta AB, Lizbon Stratejisi'nde koyduğu hedeflere özellikle istihdam ve sosyal güvenlik açısından henüz ulaşamamıştır. Bu ekonomik bütünleşme, temelinde savaştan yıkımın eşiğine gelmiş Avrupa'nın tekrar yaratılması ve karşılıklı ortak çıkar ve bağlarının kurulması sayesinde gelecekte yaşanacak bir Avrupa savaşını önleme amacını taşıyordu. Bu anlamda Birliğin başarılı olduğu görülmektedir. Avrupa günümüzde barışçıl ve refah düzeyi yüksek bir konuma sahiptir. Ayrıca bugün yeryüzünün en büyük ve en zengin kapitalist pazarı olmakla birlikte en büyük ticaret ortağı olma özelliğini elinde tutmaktadır.<sup>66</sup> Birlik dünya ekonomisinin ana sütunu olarak konumunu korurken dünya üzerindeki dışa en açık ekonomilerden de biridir. 2019 sonu itibariyle Birliğin 27 üye ülkesi, dünya ithalat ve ihracatının %15'ni gerçekleştirmektedir.<sup>67</sup> Birliğin ortak para birimi olan Avro ise dünyanın üç büyük para biriminden biri olma özelliğine sahiptir.

Ekonomik iş birliği ise başından beri Avrupa bütünleşmesinin en önemli gündemi olmuştur. Bilindiği üzere ekonomi politikalarının temel araçları maliye ve para politikalarıdır. Bunlarla birlikte ticaret ve rekabet politikaları da ekonomi politikasının alt başlıkları arasında önemli derecede rol oynamaktadır. AB üyesi devletler henüz ortak ve net bir maliye politikası ortaya koymasalar da para politikası konusunda yetkilerini AB kurumlarına devretmişlerdir.

Maliye politikası bütçeler ile ilgilenen bir siyasa alanıdır. Kapsamında hükümetlerin hangi şekilde ve nerelerden gelir elde edeceği ve elindeki kamu kaynaklarının nasıl ve nerelere harcanacağı da bulunmaktadır. Para politikası ise ekonominin büyümesi ve istikrarlı ilerlemesi ile ilgilidir. Maliye politikası genellikle ulusal yürütme sistemi içerisindeki yöneticiler tarafından idare edilir ancak para politikası genellikle bağımsız yetkileri olan merkez bankalarına bırakılır. AB'nin bu konuda karşı karşıya kaldığı ve özellikle 2010 yılında patlak veren Yunanistan ekonomik krizi sırasında daha fazla kendini gösteren sorun, para politikası konusunda otorite büyük oranda Avrupa Merkez Bankası olsa da maliye

---

<sup>65</sup> Avrupa Birliği Ekonomik Entegrasyonu ve AB Ekonomisinde Yaşanan Gelişmeler, T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı

<sup>66</sup> McCormick, *Avrupa Birliği Siyaseti*, 385

<sup>67</sup> Avrupa Birliği Ekonomik Entegrasyonu ve AB Ekonomisinde Yaşanan Gelişmeler, T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı



politikası konusunda AB kurumlarının doğrudan kontrolünün çok sınırlı olmasıdır. Birlik, maliye politikası konularını ve bu politikaların ilgi alanlarının yönetimini üye ülkelerin iç işleyişlerine bırakırken para politikası konusundaki yetkileri Avrupa Merkez Bankasında toplamıştır, Avro bölgesi dışındaki ülkeler ise bu yetkileri merkez bankaları arasında paylaşmıştır.<sup>68</sup> Görüldüğü üzere Avrupa Birliği'nin maliye ve para politikaları bölünmüş durumdadır.

Rekabet politikası ise piyasada tekeller, karteller, fiyat sabitleme çabaları veya hâkim konumun ve piyasa payının kötüye kullanımı gibi nedenlerle oluşan çarpıklıkların sınırlandırılmasını hedefleyen bir siyasadır.<sup>69</sup> Rekabet politikası, Avrupa Komisyonu tarafından yürütülen tüm politika alanları arasında en görünür ve etkili olandır. Avrupa Birliği rekabet piyasasının en önemli üç boyutu kısıtlayıcı pratiklerin azaltılması, birleşmelerin kontrolü ve devlet yardımlarının etkilerinin izlenmesidir.<sup>70</sup> Bu politika alanının etkileri Avrupa dışına da taşmaktadır.

Avrupa Birliği dünyanın en büyük ticari güçlerinden birisidir. Bir blok olarak ele alındığında AB dünya mal ihracatında %15,2 oranında bir paya sahiptir. AB dünya mal ithalatından ise % 14,7 oranında pay alarak, dünya mal ihracatında ve ithalatında ikinci sırada yer almaktadır. Hizmet ticaretinde ise 112 milyar dolarlık ticaret fazlası vererek dünyanın en büyük ihracatçısı ve ithalatçısı olma özelliğini elinde tutmaktadır.<sup>71</sup> Birliğin bu ticari güce ulaşmasının altında yatan en büyük etki ise Roma Antlaşması'ndan bu yana Ortak Ticaret Politikasıdır. Ortak Ticaret Politikası, AB'nin ekonomik bütünleşme sürecinin devamı için ihtiyaç duyulan iç pazar hedefi doğrultusunda üye devletlerin dış ticaret politikalarını ortak kurallar çerçevesinde belirlemesiyle oluşmuş düzenlemeler bütünü olarak tanımlanabilir.<sup>72</sup> Ortak Ticaret Politikası birbirini tamamlayıcı nitelikte olan malların serbest dolaşımı gibi iç ve ortak dış ticaret politikası gibi dış uygulamaları içeriğinde barındırmaktadır. Dış düzenlemeler kapsamında üye ülkelerin üçüncü ülkeler karşısında ortak bir ticaret politikası uygulaması, ekonomik entegrasyonun tam anlamıyla gerçekleşebilmesi için büyük önem arz etmektedir.<sup>73</sup>

---

<sup>68</sup> McCormick, *Avrupa Birliği Siyaseti*, 387.

<sup>69</sup> *Age*. s. 399.

<sup>70</sup> *Age*. s. 399.

<sup>71</sup> “Yanı Başımızdaki Dev Pazar Avrupa Birliği” T.C. Ticaret Bakanlığı, erişim 17 Şubat 2022,

<https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/yani-basimizdaki-dev-pazar-avrupa-birligi>

<sup>72</sup> “Ortak Ticaret Politikası”, İktisadi Kalkınma Vakfı, erişim 1 Ekim 2021, <https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?id=245>

<sup>73</sup> Merve Özcan Altan, “Ortak Ticaret Politikası,” içinde *Avrupa Birliği Ansiklopedisi*, İktisadi Kalkınma Vakfı, (İstanbul, 2021) 881-882.

Avrupa Birliği'nin ticari çıkarlarını korumak üzere tasarlanan bu Ortak Ticaret Politikası, Birliğin uluslararası ticaret müzakerelerinde güçlü bir pozisyon almasına yardım etmektedir.<sup>74</sup> AB'nin Ortak Ticaret Politikası oluşturmasının nedenleri, Birliğin sınırları içerisinde malların serbest dolaşımına ilişkin engelleri ortadan kaldırmak ve daha sonra Birliğin dışındaki üçüncü ölkeler ile yapılacak da ticarete engel oluşturun unsurları aynı seviyeye çekme isteğidir. Ortak Ticaret Politikası'nın uygulanmasının en temel mantığı ise üye ölkelerin farklı ticaret politikaları uygulamasının önüne geçmek ve ortak bir paydada buluşulmasını sağlamaktır.<sup>75</sup>

Avrupa Birliği, 1 Ocak 1970 tarihinden itibaren ortak ticaret politikası çerçevesinde kararları Konsey içinde nitelikli çoğunlukla almaktadır. Bu kapsamda serbestleştirme önlemleri, ihracat politikası ve ticareti korumaya yönelik önlemlerde tekdüzeliğin sağlanması amaçlanmaktadır.<sup>76</sup> Birlik, Komisyon ve üye devletler arasında yakın iş birliğine duyulan ihtiyacı sık sık vurgulamaktadır.

Avrupa Birliği ticaret konusunda en bariz değişiklikleri kendi içinde gerçekteşirmiştir. Birlik içerisinde üye ölkeleri bölen gümrük ve diğer duvarlar tamamen ortadan kaldırılmıştır. Ortak pazarın sınır aşırı birleşme ve satın almaları teşvik etmesi ve Birlik içerisindeki ticaret fırsatlarını üye ölkelere açması ile Avrupalı tüketiciler de komşularından gelen ürün ve hizmetlerle giderek daha sık karşılaşmaya başlamışlardır.<sup>77</sup> Günümüz verilerine bakıldığında AB ticaretinin büyük bir kısmı yine Birlik içerisinde gerçekteşmektedir. Küresel ticaret gücü haline gelen AB tüm dünyaya mal ve hizmet satarken aynı zamanda yabancılar tarafından erişilmek istenilen bir pazar haline gelmiştir. Bu açıdan Çinli yatırımcılar, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi üzerinden sağlanacak kolaylıklardan faydalanarak AB pazarında daha yoğun bir şekilde yer almak istemektedirler.

Küreselleşen dünyada, uluslararası güvenlik sorunlarının üstesinden askeri güc kullanımı yoluyla gelinebileceği yaygın ve etkili bir yol olarak düşünölebilir. Ancak ekonomi güvenliği, bahsedildiği üzere gerekli ticaret ve yatırım ilişkilerinin kurulmasını; ekonomik araçların ambargo, boykot ve enerji arzının azalması gibi savunma ve saldırı niyetiyle kullanılmasını, rakip ölkelerin güvenliğine ekonomi yoluyla zarar verilmesini gerektiren araçları kullanır. Söz konusu mekanizmalar da askeri güc gibi yok etme araçlarının kullanılmasına nazaran çok daha az masraflı olmaktadır. Netice itibarıyla AB,

---

<sup>74</sup> McCormick, *Avrupa Birliği Siyaseti*, 500.

<sup>75</sup> Altan, *Ortak Ticaret Politikası*, 881.

<sup>76</sup> "Common commercial policy", European Union, erişim 1 Ekim 2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM%3Aa20000>

<sup>77</sup> McCormick, *Avrupa Birliği Siyaseti*, 501.

günümüzde mevcut ticaret politikası ve uygulamaları doğrultusunda önemli bir ticari güç olarak ekonomik güç araçlarını kullanan siyasi bir varlık olarak hâkim konumunu sürdürmektedir.

## 2. AVRUPA BİRLİĞİ-ÇİN HALK CUMHURİYETİ EKONOMİK İLİŞKİLERİ VE ÇİN'İN BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ

Bu bölümde Avrupa Birliği ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin ekonomik ilişkilerinin tarihsel gelişimi üzerinde durulmuş ve tarihsel perspektif yansıtıldıktan sonra Avrupa Birliği ve Çin ilişkilerine karşılıklı bağımlılık kuramı kapsamında bir bakış açısı ortaya konulmuştur. Avrupa Birliği'nin Çin pazarındaki konumu ve gelecek hedefleriyle birlikte Çin'in Avrupa Birliği pazarındaki konumu ve gelecek hedeflerine değinilmiştir.

Bölümün devamında Çin'in modern ipek yolu girişimi olarak adlandırılan Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'ne yönelik derinlemesine bir bakış açısı sunmak hedeflenmiştir. Girişimin tarihsel gelişimi ile kuşak ve yol kısımlarına ayrı ayrı değinilecektir. Bununla birlikte Girişimin siyasi ve mali iş birliği mekanizmaları incelenecektir. Girişimin Çin açısından jeopolitik, jeostratejik, ekonomik, yapısal dengesizlikler ve ulusal güvenlik endişeleri ile mücadelede önemi konuları üzerinde ayrı ayrı durulacaktır. Bölüm sonunda ilgili konular Avrupa Birliği açısından ele alınacaktır.

### 2.1. Avrupa Birliği-Çin Ekonomik İlişkilerinin Tarihsel Gelişimi

Özellikle ekonomik ve ticari ilişkiler, AB ile Çin arasındaki ilişkilerin daima temelini oluşturmuştur. İlişkilerin istikrarlı ve başarılı bir şekilde gelişmesi iki tarafın karşılıklı olarak sürdürülebilirliği ve derinleşmeyi sağlamaları yolundaki motivasyonları ile doğrudan ilgilidir. Son yıllarda ekonomik ve ticari ilişkiler her ne kadar artmaya başlasa da taraflar arasında yaşanan sürtüşmeler ilişkilerinin üzerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır.

Avrupa Birliği ile Çin arasındaki diplomatik ilişkiler 6 Mayıs 1975'te başladı. Çin ile ilişkilerin anayasal çerçevesini, yani ekonomik ve ticari ilişkileri ve AB-Çin iş birliği programını kapsayan, Mayıs 1985'te imzalanan Avrupa Toplulukları-Çin Ticaret ve Ekonomik İş Birliği Anlaşması ilişkilerin temelini sağlamlaştırdı. Aradan geçen onlarca yıllık temas ve iş birliğinden sonra 2003 yılında "Stratejik Ortaklık" başladı.<sup>78</sup> Bu ortaklık ilişkisi Birlik ile Çin'i birbirine daha çok yakınlaştırdı. Ekonomik tamamlayıcılığın yanında daha başka ortak ilgi alanları üzerinde çalışmalar yapabilmek amacıyla iş birliğine gidildi.

---

<sup>78</sup> "Proposition de Résolution du Parlement Européen", Parlement Européen, erişim 5 Ekim 2021, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2015-0350\\_FR.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2015-0350_FR.html)

Ancak ortaklığın inşasını sorunsuz gerçekleştirmek mümkün değildi. 2005 yılından bugüne tekstil anlaşmazlıkları, silah ambargosunun kaldırılamaması, Çin ile ticaretinde artan ticaret açığı Avrupalıların dikkatini çekmektedir. Bu sebepler Birliğin üzerinde Çin politikasını yeniden düzenlemesi için artan siyasi baskılara yol açmaktadır.<sup>79</sup> Bu nedenle AB, Pekin ile ilişkilerde daha koruyucu ve daha sert bir tutum sergilemeyi denemektedir. Ancak sorunlu siyasi ilişkiler, ikili ekonomik iş birliği üzerinde daha fazla baskı oluşturmaktadır. Böyle bir arka plana karşı AB ve Çin arasındaki iş birliğinin doğrudan motivasyonu, ekonomik fayda beklentilerinden kaynaklanmaktadır.

1978’de Çin’de gerçekleştirilen ekonomik reformlardan itibaren AB ile Çin arasındaki çift yönlü ticaret, şaşırtıcı bir hızla büyümeye devam etmektedir. AB, bugüne kadar Çin’in en büyük ticaret ortağı, en büyük yüksek teknoloji ihracatçısı ve en büyük yatırımcılardan biri olmuştur. Çin ise AB’nin ikinci en büyük ticaret ortağı ve en büyük tedarikçisidir.<sup>80</sup> İki taraf arasındaki ekonomik karşılıklı bağımlılık derecesi o kadar yüksektir ki ikisi adeta birbirine sıkı sıkıya bağlıdır. Tüm bu ilişkiler üzerine gerçekleştirilecek Kuşak-Yol Girişiminin iki taraf arasındaki karşılıklı bağımlılığın katlanarak artmasına yol açması beklenmektedir. Ancak Kuşak -Yol Girişimi sonucunda bu karşılıklı bağımlılık ilişkisinde Çin’in hâkim konuma geçmesi daha muhtemel bir olasılık olarak değerlendirilmektedir.

Birlik ile Çin arasındaki ilk yüksek düzeyli ekonomik ve ticari diyalog Nisan 2008’in sonlarında Çin’in başkenti Pekin’de yapıldı. Tarafların elindeki daha kompleks sorunları gündeme getirmek ve bu sorunların uzun vadede ikili ilişkileri tehlikeye atmasını engellemek için taraflar ortak çaba ve akılla hareket ettiler. AB pazarının dışarıya açılma derecesi genel olarak Çin pazarından daha yüksektir. Yurtiçi kalkınmanın stresiyle karşı karşıya kalan AB, Çin’in daha açık hale geldiğini görmek istemektedir. Bu durum Çin’in ulusal çıkarlarına da uygundur. Hatta Çin’in 17. Ulusal Parti Kongresi raporunda eski Devlet Başkanı Hu Jintao’nun, “Reform ve dışa açılma, yeni dönemin en belirgin özelliğini oluşturuyor.”<sup>81</sup> demesi bu duruma kanıt niteliğindedir.

AB ve Çin, refah ve nüfuz peşinde koşma konusunda uzun vadeli bir çıkarı paylaşırken böyle bir hedefe nasıl ulaşılacağı konusunda fikir ayrılıkları yaşamaktadır. Ayrılığın temel nedeni, AB ve Çin’in birbirlerinden çok farklı ortaklar olmasından

---

<sup>79</sup> Jing Men, “EU-China Relations: Problems and Promises”, *Jean Monnet/Robert Schuman Paper Series*, Vol:8/No.13, (2008): 3-4.

<sup>80</sup> Men, “EU-China Relations...”, 4.

<sup>81</sup> “Hu Jintao's report at 17th Party Congress”, Government of China, erişim 5 Ekim 2021, <http://www.china.org.cn/english/congress/229611.htm#3>

kaynaklanmaktadır. Her şeyden önce iki taraf birbirinden farklı ideolojik geçmişlerden gelmektedirler. Böyle bir fark AB ve Çin'in farklı gelişme aşamalarında olduğu gerçeğiyle daha da artmaktadır. Birkaç yüz yıllık devlet inşası ve kapitalist gelişmenin bir sonucu olarak son derece gelişmiş ekonomi, AB'nin siyasi özgürlüğe daha fazla odaklanmasına ve vatandaşlarının medeni haklarına büyük önem vermesine olanak tanımaktadır. Buna karşılık Çin ancak 1940'ların sonunda bağımsız hale gelmiş ve hala ekonomik sorunlarını çözmeyi hedeflemektedir.<sup>82</sup>

Sonuç olarak Çin, aldığı kararlarda vatandaşlarının daha fazla kalkınma hakkını vurgulamayı hedeflemektedir. Bu hedef aynı şekilde AB'nin beklentilerini de karşılamaktadır. Kendi gelişim yolundan gurur duyan AB, Çin üzerinde etki yaratmayı ve onu hukukun üstünlüğüne dayalı liberal demokratik bir rejime dönüştürmeyi hedeflemektedir.<sup>83</sup> Ancak Çin'in oldukça yavaş siyasi reform hızına, insan hakları siciline, askeri harcamalarında şeffaf olmamasına ve pazara erişimi kısıtlamasına yönelik tutumları, özellikle Avrupa medyasında çokça dile getirilmektedir. Bu durum ikili ilişkilerin çeşitli sorunlar yaşamasına ve aksamasına neden olmaktadır.

Tüm bunlara rağmen zaman geçtikçe yine de Avrupa Birliği ve Çin arasındaki diyalog kanalları artmaya devam etmektedir. 13 Ekim 2003'te Çin'in AB hakkında yayımladığı ilk politika belgesi<sup>84</sup> AB Komisyon'un 24 Ekim 2006 tarihli "AB-Çin: Daha yakın ortaklar, artan sorumluluklar" başlıklı AB Konsey'ine ve Avrupa Parlamentosu'na yaptığı bildirim,<sup>85</sup> 2007 yılından bu yana devam eden yeni Ortaklık ve İş birliği Anlaşması müzakereleri, 21 Kasım 2013 tarihinde kabul edilen AB-Çin 2020 Stratejik İş birliği Gündemi,<sup>86</sup> Ocak 2014'te başlatılan İkili Yatırım Anlaşması müzakereleri, 6 Mayıs 2015'te Pekin'de düzenlenen 5. AB-Çin Yüksek Düzeyli Stratejik Diyalogu,<sup>87</sup> 29 Haziran 2015 tarihinde Brüksel'de gerçekleştirilen 17. AB-Çin Zirvesi ve bunun sonucunda yayınlanan

---

<sup>82</sup> Men, "EU-China Relations...", 8.

<sup>83</sup> *Age*. s.7.

<sup>84</sup> "China's Policy Paper on the EU: Deepen the China-EU Comprehensive Strategic Partnership for Mutual Benefit and Win-win Cooperation", Ministry of Foreign Affairs the People's Republic of China, erişim 5 Ekim 2021, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjdt\\_665385/wjzcs/t1143406.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/wjzcs/t1143406.shtml)

<sup>85</sup> "Communication from the Commission to the Council and the European Parliament - EU – China: Closer partners, growing responsibilities", EU, erişim 5 Ekim 2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52006DC0631>

<sup>86</sup> "16th EU-China Summit (Beijing, 21 November 2013)", European Commission, erişim 5 Ekim 2021, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_13\\_1099](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_13_1099)

<sup>87</sup> "Joint Press Statement following the 5th EU-China High-Level People-to-People dialogue", European Commission, erişim 5 Ekim 2021, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/STATEMENT\\_20\\_2080](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/STATEMENT_20_2080)

ortak bildiri<sup>88</sup> ikili ilişkilerin ilerlediği seviyeyi takip etmek ve anlamak açısından öneme sahip toplantılar ve yayınlar olarak kayıt altına alınarak tarihe geçmiştir.

Avrupa Birliği'nin 2019-2024 gibi dış politika metinlerine bakıldığında bu metinlerin içeriğinde yer alan birçok hedefin genel olarak Çin ile ilgili olduğu görülmektedir. Birliğin açık ve adil bir küresel ticaret düzeninin oluşturulmasını istemesi ve Dünya Ticaret Örgütü'nün bu amaçla reforme edilmesi gibi hedefleri, esasında Çin ile ilişkilerde yaşanan sorunları çözmek için ortaya konulmuştu.<sup>89</sup> 2019 yılında başlayan Covid-19 krizine rağmen Birlik, Çin ile ilişkilerine ne kadar önem verdiğini 2020 yılı boyunca gerçekleştirilen görüşme ve müzakerelerde göstermiştir. Avrupa, Covid-19'un yol açtığı varoluşsal bir krizle mücadele ederken, Çin ile ilişkilerinin karmaşıklığı tüm açıklığıyla gözler önüne serilmiştir.

Krizin kendisi pek çok açıdan eşi görülmemiş olsa da Çin, ilk kez Avrupa vatandaşları, hükümetleri ve daha geniş anlamda Avrupa Birliği için bu kadar kritik öneme sahip bir konuda bu kadar belirgin bir şekilde yer almıştır.<sup>90</sup> Bu nedenle Çin, kıtanın büyük bölümünde Covid-19 hakkında yapılan kamu ve politika tartışmalarının göze çarpan bir parçası haline gelmiştir. Mevcut kriz boyunca Çin ile ilişkilerin gelişme şekli ve bu ilişkiler etrafındaki tartışmalar, kriz yatıştıktan sonra da AB-Çin ilişkisi üzerinde büyük olasılıkla kalıcı bir etkiye sahip olacaktır. Avrupa Birliği Komisyon başkanı, Ursula von der Leyen ve yüksek temsilci Josep Borrell'de kriz sırasında Çinli yetkililer ile ilgili konularda birçok kez görüşme yapmıştır. Bu dönemlerde basında çıkan haberler<sup>91 92 93</sup> Çin'in kriz sırasında AB yetkililerine uyguladığı baskıları da ortaya çıkarmıştır ve bu durum Çin'e nasıl yaklaşılacağına yönelik AB içindeki anlaşmazlıkların artmasına sebep olmuştur.

Genel hatlarıyla bakıldığında AB-Çin ilişkileri Covid-19 kriziyle birlikte daha gerilimli ancak Birliğin tek ses olarak konuşmasının artık bir zorunluluk haline geldiği bir aşamaya geçtiği görülmektedir. Gerçekten de Covid-19 krizinin Çin ile ilişkilerinde Birliğin

---

<sup>88</sup> "EU-China summit, Brussels, 29 June 2015", Council of the EU and the European Council, erişim 5 Ekim 2021, <https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/international-summit/2015/06/29/>

<sup>89</sup> Özlem Kaygusuz, Covid-19 Krizi ve AB'nin Yeni Dönüşüm Dinamikleri: Gelecek Nesil AB Mümkün mü?, Boğaziçi Üniversitesi-TÜSİAD Dış Politika Forumu Araştırma Raporu, DPF 2020- AR 02, 31-31.

<sup>90</sup> "European Think-tank Network on China (ETNC) Special Report - 29 April 2020", erişim 6 Ekim 2021, [https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/etnc\\_special\\_report\\_covid-19\\_china\\_europe\\_2020.pdf](https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/etnc_special_report_covid-19_china_europe_2020.pdf)

<sup>91</sup> "China put pressure on EU to soften coronavirus disinformation report", Politico, erişim 6 Ekim 2021, <https://www.politico.com/news/2020/04/25/china-put-pressure-on-eu-to-soften-coronavirus-disinformation-report-207797>

<sup>92</sup> "China warned EU 3 times over virus propaganda report", Financial Times, erişim 6 Ekim 2021, <https://www.ft.com/content/a2f66f6a-50cb-46fe-a160-3854e4702f1c>

<sup>93</sup> "Pressured by China, E.U. Softens Report on Covid-19 Disinformation", New York Times, erişim 6 Ekim 2021, <https://www.nytimes.com/2020/04/24/world/europe/disinformation-china-eu-coronavirus.html>

tek ses haline gelmesinde ciddi bir etkisi olmuştur; çünkü salgından önce, diğer pek çok dış politika sorununda olduğu gibi Çin ile ilişkilerde de tek bir AB pozisyonu bir türlü ortaya konmamaktaydı. Sadece üye ülkeler arasında değil, AB kurumları ve Avrupa Parlamentosu’ndaki farklı gruplar arasında dahi Çin ile ilişkilerin nasıl yürütüleceğine dair ciddi görüş ayrılıkları vardı.<sup>94</sup> Salgınla küresel belirsizliklerin artması, bu önemli ekonomik partnerle daha istikrarlı bir ilişki çerçevesi oluşturmanın AB açısından bir zorunluluk haline gelmesine sebep olmuştur.

Günümüz uluslararası sisteminde çok önemli bir Çin politikası olan Kuşak – Yol Girişimi ile Çin hem uluslararası ticarete önemli bir avantaj elde etmeye başlamış hem de eski İpek Yolu’nun geçtiği bölgede bulunan birçok ülke üzerinde etki göstermeye başlamıştır. Bu doğrultuda Kuşak – Yol Girişimi’ne İtalya’nın da dahil olması, AB içinde çeşitli tartışmalara ve endişelere neden olmuştur. Bu tür ortaklıklar, Çin’in Avrupa pazarındaki gücünün artmasına neden olduğunun gözlenmesi ile özellikle Fransa ve Almanya gibi ülkeler tarafında tedirgin edici olarak nitelendirilmiştir. Çin’in Balkan ülkelerine yönelik alt yapı yatırımları ise AB açısından bir başka endişe konusudur.<sup>95</sup> Aynı zamanda Çin’in 11 AB üyesi<sup>96</sup> ve 5 Balkan üyesi<sup>97</sup> ile birlikte oluşturduğu 16+1 Platformu çerçevesinde AB ülkeleri ile arttırdığı iş birliği ilişkileri, Birlik içerisinde bütünlüğe zarar vermesi ihtimali nedeniyle endişe yaratmaktadır. Oluşturulan bu 16+1 Platformu 2019 yılında Yunanistan’ın katılımıyla 17+1 Platformu haline dönmüştür. Bu çerçevede Çin, AB içerisinde etkisini giderek arttırıp rekabetçilik ve ekonomik büyüme anlamında AB’yi zorlayarak, gelecekte AB için önemli bir ortak olmakla birlikte ciddi bir rakip haline gelmiştir.<sup>98</sup>

Bu çerçevede AB – Çin ilişkileri her yıl düzenlenen Çin – AB Zirvesi gibi kurumsal mekanizmalarla devam ettirilmektedir. Bununla birlikte Çin, AB açısından önemli bir rakiptir ve gelecekteki ilişkilerin rekabet-iş birliği ekseninde şekillenmeye devam edeceği beklenmektedir.

---

<sup>94</sup> Kaygusuz, “Covid-19 Krizi ve AB’nin...,” 33.

<sup>95</sup> Sinem Ünalıdılar Kocamaz, “Avrupa Birliği – Çin İlişkileri,” içinde *Avrupa Birliği Ansiklopedisi*, İktisadi Kalkınma Vakfı, (İstanbul, 2021) 163-164.

<sup>96</sup> Estonya, Letonya, Litvanya, Polonya, Çekya, Slovakya, Macaristan, Slovenya, Hırvatistan, Romanya ve Bulgaristan

<sup>97</sup> Arnavutluk, Bosna-Hersek, Karadağ, K.Makedonya ve Sırbistan

<sup>98</sup> *Age*.



### 2.1.1. AB'nin Çin Pazarındaki Konumu ve Hedefleri

Soğuk Savaşın ardından uluslararası sistemde yeni bir dünya düzeni oluşmaya başlamıştır. Artık iki kutuplu yapı sona ermiş ve bu yapının yerini küreselleşme olarak adlandırılan, olası etkilerinin çok sayıda ve çeşitli olduğu bir olgu almıştır. Küreselleşme ürünlerin, fikirlerin, kültürlerin ve dünya görüşlerinin alışverişinden doğan bir uluslararası bütünleşme süreci olduğundan dolayı devletler arasındaki etkileşimi hızlandırmıştır. Bu durumla birlikte ülkeler ekonomilerini liberalleştirmeye başlamış ve yeni pazarlara açılma ihtiyacı artmıştır.<sup>99</sup> AB ile Çin ilişkileri de bu duruma örnek niteliğindedir.

AB ve Çin'in ekonomik ilişkilerinde Birliğin Çin pazarında büyük bir paya sahip olma isteği önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle 2002 yılından sonraki veriler ele alındığında AB'nin Çin pazarının önemli aktörlerinden biri haline geldiği açıkça görülmektedir. Nitekim bir AB ülkesi olan Almanya'nın Çin ile gerçekleştirdiği dış ticaret ilişkisinde ilk beşte yer alması pazarının önemli aktörlerinden biri haline geldiğini göstermektedir.

Çin, AB'nin en büyük ithalat kaynağı ve ikinci en büyük ihracat pazarıdır. Çin ve Avrupa günde ortalama 1 milyar Avro'nun üzerinde ticaret yapmaktadır. AB'nin Çin'den başlıca ithalatı sanayi, tüketim malları, makine ve teçhizat ile ayakkabı ve giyimdir. AB'nin Çin'e yaptığı başlıca ihracatlar ise şunlardır: makine ve teçhizat, motorlu taşıtlar, uçak ve kimyasallar. AB-Çin hizmet ticareti toplam mal ticaretinin %10'undan fazlasını ve AB'nin hizmet ihracatı, AB'nin toplam mal ihracatının %19'unu oluşturmaktadır.<sup>100</sup> Aşağıdaki tabloda görüldüğü üzere son yıllarda AB ile Çin arasındaki ticaret hacmi giderek AB aleyhine artış göstermektedir. Bu durum Çin'in, AB'nin ekonomik güvenliğine orta ve uzun vadede nasıl bir tehdit teşkil ettiğini ortaya koymaktadır.

---

<sup>99</sup> Muzaffer Ercan Yılmaz, "Soğuk Savaş Sonrasında Yeni Dünya Düzeni", Akademik Bakış, No: 17, Temmuz-Ağustos-Eylül 2009, s.10

<sup>100</sup> European Commission, <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/> Erişim 17 Ekim 2021.

Tablo 2. 2018-2020 AB- Çin Mal Ticareti Milyar Avro<sup>101</sup>

Yıl	AB İthalatı	AB İhracatı	Denge
2018	342.6	188.0	-154.7
2019	363.0	198.2	-164.7
2020	383.4	202.6	-180.8

Bunlarla birlikte AB'nin "Country Strategy Paper on China (2002-2006)"<sup>102</sup> isimli Çin için amaçladığı politik bir ajandası mevcuttur. Bu mevcut politik ajandanın içerisinde AB'nin Çin politikası temelinde özetle dört hedef söz konusudur.<sup>103</sup> İlk hedef olarak diyalog yollarını geliştirerek Çin'i daha fazla dünya devleti olarak nitelemek vardır. İkinci olarak insan haklarına saygılı ve kanunlara dayanan bir Çin toplumunun oluşturulmasını desteklemek yer almaktadır. Üçüncü olarak Çin'in Dünya ekonomisine entegrasyonunu teşvik etmek ve hayata geçirilecek sosyal ekonomik reformları desteklemek hedeflenmektedir. Son olarak ise Çin'in AB'deki algısının olumlu yönde gelişmesini desteklemek amaçlanmıştır.<sup>104</sup>

AB yetkileri bahse konu bu hedeflerin ekonomik ve siyasi diyalog yoluyla hayata geçebileceğini düşünmektedir. Karşılıklı bağımlılık çerçevesinde Çin'in Avrupa normları etrafında dönüştürülmesi ve yönlendirilmesiyle Çin'in potansiyel tehdit olma durumunun engellenmesi istenmektedir.<sup>105</sup> Çin, dünya ile ticaret yapmak adına DTÖ'ye üye olmuştur ve dünya ekonomisine entegre olmaya çalışmaktadır. Bu çaba Çin'in bazı liberal değerleri kabul ettiğini göstermektedir. Ancak bu kabul Çin'e özgü bir liberalleşmeye evrilmiştir. Bir

<sup>101</sup> European Commission, "European Union, Trade in goods with China" [https://webgate.ec.europa.eu/isdb\\_results/factsheets/country/details\\_china\\_en.pdf](https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/country/details_china_en.pdf) Erişim 17 Ekim 2021.

<sup>102</sup> "Commission Working Document Country Strategy Paper China", European Union, erişim 16 Ekim 2021, [https://eeas.europa.eu/archives/docs/china/csp/02\\_06\\_en.pdf](https://eeas.europa.eu/archives/docs/china/csp/02_06_en.pdf)

<sup>103</sup> Sebastian Bersick, "Europe in Asia", in International Relations of Asia, Ed. by. David Shambaugh, Michael Yahuda, , Lanham/USA, Rowman&Littlefield Publishers, INC., 2008, p.109- 110

<sup>104</sup> *Age*.

<sup>105</sup> Henry Kissinger, Does America Need a Foreign Policy? : Toward a Diplomacy fort he 21st Century, London, Simon&Schuster, 2002, pp.241-243

Kuşak Bir Yol Girişimi Çin'in bu niyeti için gayet uygun ve uzun dönemli bir araç olarak görülmektedir. Buna karşılık AB Çin'in DTÖ'nün tüm kriterlerini karşılamadığı gerekçesiyle çeşitli engellemeler ortaya koymakta ve Çin'in serbest piyasa ekonomisini sıkça eleştirmektedir. Yine de Dünya Ticaret Örgütü çerçevesinde gelişen ikili ilişkiler sayesinde taraflar daha eşitlikçi bir konuma ulaşmıştır.

Tablo 3. 2017-2019 AB- Çin Hizmet Ticareti Milyar Avro<sup>106</sup>

Yıl	AB İthalatı	AB İhracatı	Denge
2017	29.6	41.4	11.8
2018	30.8	47.9	17.1
2019	32.8	52.5	19.7

### 2.1.2. Çin'in AB Pazarındaki Konumu ve Hedefleri

AB ve Çin arasındaki ekonomik ilişkiler karşılıklı bağımlılık çerçevesinde geliştiği göz önüne alınarak incelendiğinde karşılıklı pazarlardan elde edilen payların tek taraflı olmadığı iki taraf içinde fırsatlar içerdiği görülmektedir. Nitekim Çin'in Avrupa pazarındaki konumu ve AB ile olan ilişkilerinde ekonomik gücünü kullanarak siyasi hedeflerine ulaşma isteği de yadsınamaz bir önem taşımaktadır.<sup>107</sup>

AB'nin ithalat ve ihracatında Asya önemli bir konumda yer almaktadır. Asya ile olan ekonomik ilişkiler, zaman geçtikçe gelişmiş ve Asya AB pazarındaki yerini sağlamlaştırmıştır. Asya'nın elde ettiği ekonomik kazanç kendini Asya'nın merkezi olarak nitelendiren Çin üzerinde de etkili olmuştur.<sup>108</sup> Tüm bunlarla birlikte Çin, AB'nin bütünleşme sürecini tamamlayamamış politik yapısını avantaja dönüştürerek Birlik üyesi

<sup>106</sup> European Commission, "European Union, Trade in goods with China" [https://webgate.ec.europa.eu/isdb\\_results/factsheets/country/details\\_china\\_en.pdf](https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/country/details_china_en.pdf) Erişim 17 Ekim 2021.

<sup>107</sup> Martin Jacques, *When China Rules The World: The Rise of the Middle Kingdom and the End of the Western World*, (London, Penguin Books, 2012), 250-255.

<sup>108</sup> Samuel S. Kim, "The Evolving Asian System", in *International Realitions of Asia*, Ed. by. David Shambaugh, Michael Yahuda, Lanham/USA, Rowman&Littlefield Publishers, INC., 2008, p. 35-53

ülkelerle ikili anlaşmalar yoluyla ilişkilerini geliştirmeye yönelmiştir.<sup>109</sup> Çin'in bu ikili ilişkilerden beklentisi ekonomik kazanç sağlamanın yanı sıra AB üyesi ülkelerin kendisi ile olan karşılıklı bağımlılık ilişkisinde hakim konuma geçme ve bu hakim konumu koruma isteğinden kaynaklanmaktadır.<sup>110</sup>

Böylece Çin, AB pazarında söz sahibi olabilecek ve AB'nin kısıtlama çabalarına rağmen hem siyasi hem de ticari bir aktör olarak Avrupa'da kendine yer edinmeyi başarabilecektir. Aynı şekilde ekonomik verilere bakıldığında Çin'in geliştirdiği ikili ilişkiler sonucunda ekonomik kazancı da önemli bir artış göstermektedir.<sup>111</sup> Bu ikili ilişkiler Çin'e AB pazarına girme yolunda da kolaylık sağlamak ve böylelikle Çin'in pazarda yayılması hızlandırmaktadır.

## 2.2. Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Tarihsel Gelişimi

2013 yılında Çin, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'ni tüm dünyaya ilan etti. Girişim, asıl olarak Çin'in daha geniş bölgesel entegrasyonu nasıl artırmayı planladığına dair genel hatlarıyla çizilmiş bir çeşit vizyondur. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılının Eylül ayında Kazakistan ziyareti sırasında yaptığı "İnsanlardan İnsanlara Dostluğu Teşvik Ederek Daha İyi Bir Gelecek Yaratmak" başlıklı konuşmasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı inşa etmenin önemine değinmiştir. Bu konuşmasında Xi Jinping girişime dair ilk önerilerde bulunmuş ve girişimin "Kuşak" olarak tanımlanan karasal kısmının üzerinde durmuştur. Xi Jinping aynı yılın Ekim ayında ise Endonezya'da parlamento önünde yaptığı konuşmasında girişimin "Yol" olarak tanımlanan 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu inşa etme hedeflerini açıklamıştır.<sup>112</sup> Bu iki konuşmada da genel olarak Xi Jinping, küreselleşme ve batılışmanın etkilerinin azalması ile kendini küresel ekonomik büyümenin yeni amiral gemisi olarak gören Çin'in üretkenlik, teknoloji, kaynak sağlama, iş birliği fırsatları, deneyim ve kalkınma desteği gibi konularında diğer ülkelere yardımcı olabileceğini aktarmıştır. Nitekim, Bir Kuşak Bir Yol Girişimi Çin'in bu çok yönlü dış dünyaya açılma hamlesinin sonucunda oluşturulmuştur.<sup>113</sup>

---

<sup>109</sup> Murat Çiçek, Çin – ABD Rekabetinde Gelişen Çin – AB İlişkileri, Dergipark, 13-14.

<sup>110</sup> *Age*.

<sup>111</sup> The Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), erişim 7 Kasım 2021, [https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=FDI\\_FLOW\\_PARTNER](https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=FDI_FLOW_PARTNER)

<sup>112</sup> "Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament", ASEAN- China Center, erişim 12 Kasım 2021, [http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c\\_133062675.htm](http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm)

<sup>113</sup> Wang Yiwei, *The Belt and Road: What Will China Offer the World in Its Rise* (New World Press, China, 2016), 7-8.

Kuşak - Yol Girişimi'nin temel paradigmaları; girişim kapsamındaki ülkelerin politikalarının uyumlaştırılması, altyapı ile buna bağlı birimlerin birbiriyle bağlantılarının gerçekleştirilmesi, ticaret ve yatırımların önündeki engellerin kaldırılması, finansal entegrasyonun sağlanması ve yakın toplumsal ilişkilerin kurulması yönündedir.<sup>114</sup> Politikaların uyumlaştırılması noktasında özellikle büyük ölçekli altyapı yatırımlarının geliştirilmesi ve yeni planlarla desteklenmesi hedeflenmiştir. Altyapı ve buna bağlı birimlerin birbirleriyle bağlantılarının gerçekleştirilmesi ile girişim boyunca iş birliğinin arttırılmasına yönelik tesis ve bağlantıların inşa edilmesi amaçlanmıştır. Ticaret ve yatırımların önündeki engellerin kaldırılması hususunda tedarik zincirlerinin ve teşvik edici yatırımların gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Finansal entegrasyonun sağlanması noktasında ise para politikası koordinasyonunun arttırılması hedeflenmiştir. Son olarak yakın toplumsal ilişkilerin kurulması yönünde bireysel ilişkilerin geliştirilmesi ve teşvik edilmesi amaçlanmıştır.<sup>115</sup> 2017 yılında girişim, Çin Komünist Partisi'nin tüzüğüne dahil edilmiştir. Hemen ardından da Çin, girişimin geliştirilmesi ve yayılması konusunda hızlı adımlar atma yoluna girmiştir. Bu doğrultuda Çin'e mal tedarikini kolaylaştıran bir dizi yatırımlar hızlıca yapılmaya başlanmıştır.<sup>116</sup>

Girişim aynı zamanda Çin'in finansal katılımı ve daha kapsayıcı bir küresel yönetime katkıda bulunmayı amaçlayan yenilikçi hedefleri açısından da önemlidir. Çinli uluslararası strateji uzmanı Prof. Wang Yiwei'e göre girişimin temelde üç hedefi vardır.<sup>117</sup> Bunlardan birincisi finansal kriz sonrası dönemde ekonomik büyüme için bir yol bulmaktır. İkinci hedef küresel ölçekte yeniden ekonomik dengelemeyi gerçekleştirmektir. Üçüncü hedef ise 21. Yüzyılda bölgesel iş birliği için yeni bir model yaratmaktır.<sup>118</sup> Çin'in bu yeni kalkınma vizyonu Avrupalı kaynaklar tarafından ise çeşitli hedefler ile tanımlanabilmektedir. Nitekim coğrafi kapsamın, ortak ülkelerin, stratejinin, ilkelerin ve kuralların başlangıçta açıkça tanımlandığı mevcut anlaşmalara dayalı entegrasyon kavramlarıyla keskin bir tezat oluşturduğu da gözlemlenebilmektedir.<sup>119</sup> Bu doğrultuda

---

<sup>114</sup> Mehmet Ali Koçakoğlu, *Kuşak Yol Girişimi Bağlamında Çin'i Anlamak*, (İstanbul: Turuva Yayınları, 2020), 153-154.

<sup>115</sup> *Age*, s. 155.

<sup>116</sup> Xi's new Communist Manifesto, Pepe Escobar, Asia Times, erişim 16 Kasım 2021, <https://asiatimes.com/2021/11/xis-new-communist-manifesto/>

<sup>117</sup> Yiwei, *The Belt and Road*, 8.

<sup>118</sup> *Age*.

<sup>119</sup> "One Belt, One Road China's regional integration initiative", European Parliament, erişim 12 Kasım 2021, [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS\\_BRI\(2016\)586608](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2016)586608)

Avrupalı kaynaklar Kuşak – Yol Girişimi'nin Çin'in altı ana hedefi doğrultusunda şekillendiğinden bahsetmektedir. Avrupa Parlamentosu tarafından yayınlanan “Çin'in Bölgesel Entegrasyon Girişimi” isimli bilgilendirme raporunda Çin'in altı ana hedefi şu şekilde sıralanmıştır;

1. Çin'i içermeyen bölgesel ticaret anlaşmalarına bir alternatif olarak Kuşak – Yol ticaret yollarını kullanmak.
2. ABD'nin Asya'ya dönmesine yanıt olarak Çin'in Asya'daki liderlik rolünü ortaya koyma stratejisi olarak Kuşak -Yol yatırımlarını kullanmak.
3. Çin'in yerel kalkınma politikalarını ihraç ederek toprak ve deniz anlaşmazlıklarını çözmek için Asya ülkelerine yönelik ekonomik bir yardım aracı olmak üzere Kuşak -Yol etiketli yatırımları kullanmak.
4. Çin ekonomisindeki belirgin gerilemeyi kontrol etmek üzere için yeni büyüme kaynaklarından yararlanmanın bir yolu olarak girişimi kullanmak.
5. İç ve kıyı illeri arasındaki sosyo-ekonomik ayrımın üstesinden gelmek için bir araç olarak girişimi kullanmak.
6. Batı çevresindeki güvenlik sorunlarının yanı sıra enerji güvenliği konularını ele almak için bir mekân olarak görülmesidir Kuşak -Yol etiketini kullanmak.<sup>120</sup>

Çinli uzmanlar Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin, projede yer alan ülkelerin ekonomilerine karşılıklı fayda ilişkisi kapsamında kazan - kazan mantığıyla destek sağlayacağını savunmaktadırlar.<sup>121</sup> Böylece Çin hükümeti tarafından girişimin temelinde yatan bu kazan - kazan ilişkisinin karşılıklı memnuniyet, karşılıklı fayda, karşılıklı anlayış ve karşılıklı öğrenmeyi hedefleyen bir sisteme sahip olduğu üzerinde sıklıkla durulmaktadır.<sup>122</sup> Bununla birlikte girişimin Japon Ekonomist Kaname Akamatsu tarafından

---

<sup>120</sup> Age.

<sup>121</sup> China Focus: Belt and Road Initiative makes solid progress, embraces brighter future: report, Xinhua Net, erişim 12 Kasım 2021, [http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/23/c\\_137999264.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/23/c_137999264.htm)

<sup>122</sup> Koçakoğlu, *Kuşak Yol Girişimi*, 151.

kurulun Uçan Kazlar Modeli<sup>123</sup> çerçevesinde de bir örnek oluşturduğu savunulmaktadır. Bu model adeta gökyüzünde uçan bir kaz sürüsü gibi lider bir ekonominin öncülüğünde onun peşinden gelen diğer ekonomilerin ilişkilerinin sürdürülebilirliğini ifade etmektedir. Model ayrıca liderin ekonomisi çevresindeki komşuların ekonomik büyümesini, belirli bir kalkınma ekonomi politikasını ve coğrafi stili de ifade etmektedir.<sup>124</sup>

Akamatsu'nun Japonya içindeki endüstrileşmenin doğasını ortaya koyma amacıyla geliştirdiği bu model günümüzde Kuşak - Yol Girişimi'nin tanıtımında da dile getirilmektedir. Çin'in girişim kapsamında özellikle çevresindeki gelişmekte olan ülkelere sunduğu sermaye ihracı fırsatlarının yanında altyapılarını iyileştirme ve sanayileşme düzeylerini geliştirme fırsatları bu duruma örnek teşkil etmektedir.

Harita-1'de görüldüğü üzere Kuşak – Yol Girişimi, Çin ile birçok ülke arasında sadece karayolları değil aynı zamanda demiryolları ve limanlar sayesinde de bir bağlanabilirlik oluşturmaktadır. Girişim 2018 yılı itibariyle resmi olarak toplam 65 ülkeyi kapsamaktadır. Girişime dahil olan bu ülkelerin 11 tanesi Güneydoğu Asya'da<sup>125</sup>, 14 tanesi Orta ve Batı Asya'da<sup>126</sup>, 16 tanesi Ortadoğu ve Afrika'da<sup>127</sup>, 24 tanesi ise Avrupa'da yer almaktadır.<sup>128</sup> Aşağıda yer alan tabloda da görüldüğü üzere Avrupa kıtasında bulunan 24 ülkenin 11 tanesi Avrupa Birliği üyesi iken 5 tanesi Birliğe aday olan ülke statüsündedir. Girişimin Çin ve AB için karşılıklı olarak faydalı olup olmayacağı, üçüncü ülkelerdeki ortak projeler de dahil olmak üzere, iki tarafın oyunun kuralları üzerinde anlaşmasına bağlı olacaktır. Çin'in bu bölgesel entegrasyon vizyonuna karşı ülkeler tarafından verilen yanıtlar pek net olmamıştır. Asya'daki büyük altyapı boşlukları göz önüne alındığında, bağlanabilirliği arttırma fikri büyük ilgi görürken, Çin'in potansiyel hegemonik hırslarına ilişkin şüphecilik, özellikle AB'nin yanı sıra ABD, Hindistan ve Japonya tarafından hassasiyetini korumaktadır.

---

<sup>123</sup> Fying Gees.

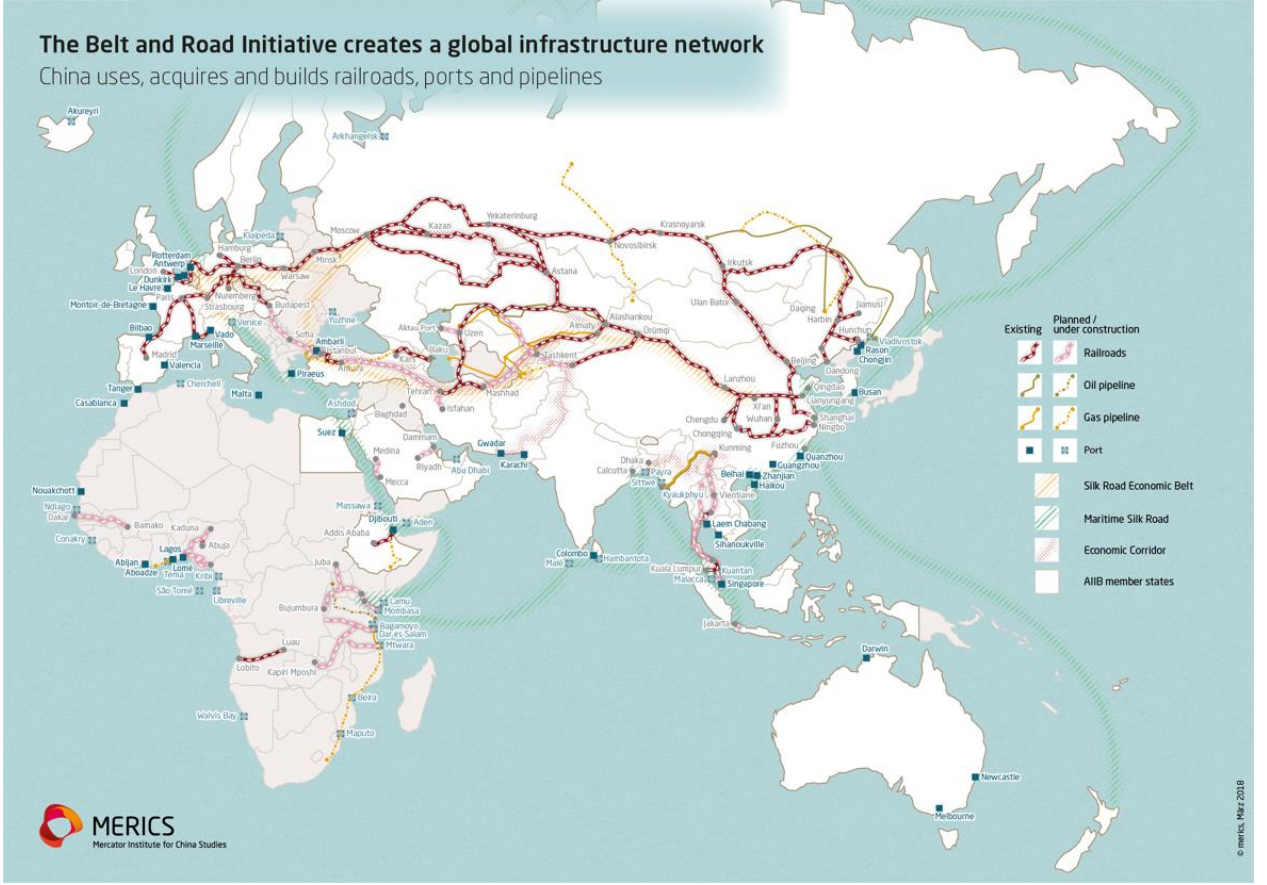
<sup>124</sup> *Age*, s. 152.

<sup>125</sup> Brunei, Doğu Timor, Endonezya, Filipinler, Kamboçya, Laos, Malezya, Mynamar, Singapur, Tayland, Vietnam.

<sup>126</sup> Afganistan, Bangladeş, Butan, Hindistan, Kazakistan, Kırgızistan, Maldivler, Moğolistan, Nepal, Özbekistan, Pakistan, Sri Lanka, Tacikistan, Türkmenistan.

<sup>127</sup> Bahreyn, BEA, Filistin, Güney Afrika, Irak, İran, İsrail, Katar, Kuveyt, Lübnan, Mısır, Suriye, Suudi Arabistan, Umman, Ürdün, Yemen

<sup>128</sup> "Belt and Road Portal", Gov.CN, erişim 17 Kasım 2021, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/dsjym.htm>



Harita 1. Kuşak - Yol Girişimi Güzergahları<sup>129</sup>

### 2.3. Bir Kuşak

Modern ipek yolunun ekonomik kuşağı veya “Bir Kuşak”, Çin’i Avrupa’ya bağlayan ipek yollarının kara ağını belirtir. Günümüzde kara ulaşımı ile taşımacılık yani demiryolu ve karayolu ile taşımacılık, deniz yoluna göre daha kısa zamanda gerçekleşse de deniz yolu ile yapılan taşımacılık çok daha ekonomiktir. Kara ulaşımında sıklıkla yaşanan bürokratik gecikmeler, kotalar, tarifeler ve sınırlı lojistik imkânlar, deniz ulaşımının tercih edilebilirliğini arttırmakta ve deniz ağını ön plana çıkarmaktadır. Nitekim kara ulaşımının altyapı yatırımı, liman yatırımlarına göre çok daha pahalıdır. Buna rağmen Çin, girişim çerçevesinde kara ulaşımını da canlandırmayı amaçlamaktadır.<sup>130</sup>

<sup>129</sup> “Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand”, MERICS, erişim 7 Kasım 2020, <https://merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>

<sup>130</sup> Bülent Güner, “Obor Girişimi’nin Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2018, 37, 117.



Bilindiği üzere Antik İpek Yolu'nu yeniden canlandırmak ancak Çin ile Avrupa arasındaki iş birliğini artırarak elde edilebilecek çok iddialı bir hedefdir. Girişim çerçevesinde bu hedefe ulaşmakla birlikte diğer tüm Kuşak – Yol hedeflerine ilerlemek için altı adet kara ekonomik koridoru planlanmıştır.

Planlanan bu koridorlardan birincisi Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru'dur. Bu koridor girişimin en iddialı etaplarından birisidir ve Harita-2'de görüldüğü üzere Kazakistan, Rusya ve Belarus üzerinden Çin ve Avrupa arasındaki demiryolu taşımacılığının geliştirilmesinden oluşmaktadır. Bu şekildeki demiryolu bağlantısı Chongqing'i Duisburg'a, Chengdu'yu Lodz'a, Yiwu'yu Madrid'e, Wuhan'ı Hamburg'a ve Wuhan'ı Lyon'a bağlar. Böylece Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru, Pasifik ve Atlantik'i birbirine bağlayan uluslararası bir geçit olarak planlanmıştır.<sup>131</sup> Bu koridorun temel amacı, Çin ile Avrupa arasındaki demiryolu taşımacılığının sıklığını artırmaktır. Bu güzergâh ticareti hızlandırmak ve deniz taşımacılığı karşısında rekabet gücünü artırmak için çeşitli program, beyan ve teftiş gibi gümrük prosedürlerinin basitleştirilmesi ile tamamlanmaktadır.

Avrupa Birliği açısından en dikkat çekici karayolu koridoru Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru'dur. Bu koridor kapsamında yapılması hedeflenen projelerden biri 2014 yılında anlaşılan Yunanistan Pire Limanı'nın Geliştirilmesi Projesidir. Bu proje günümüzde tamamlanmış durumdadır. Çin, yüklerini Pire limanına indirerek aslında AB topraklarına doğrudan bir giriş sağlamayı planlamakta ve proje sayesinde bu planını hayata geçirmektedir. Yükler yüksek oranlarla Pire üzerinden Orta Avrupa'ya demir ve karayolları ile iletilmektedir. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru'nun Avrupa açısından bir diğer önemli projesi ise Pire Limanı'nın devamlılığını sağlayacak nitelikte olan Macar-Sırp Hızlı Tren Demiryolu Projesi'dir. Bu Projenin yapımı halen devam etmektedir. Proje Pire üzerinden gelen yüklerin Doğu Avrupa ülkelerine daha hızlı taşınması amacını taşımaktadır. Bu noktada Kuşak - Yol Girişimi çerçevesindeki kara ve deniz ticaret yollarının birleşmesinin girişimin hedefleri için büyük ölçüde önem arz ettiği açıkça görülmektedir.

---

<sup>131</sup> "What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?," The State Council Information Office of China, erişim 05 Nisan 2022, [http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content\\_76345602.htm](http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm)



Harita 2. Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru Güzergahı<sup>132</sup>

İkinci koridor Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru'dur. “Yeni Bozkır” yolu olarak da isimlendirilen bu yol Moğolistan'ı Çin ile Rusya arasında bir merkez haline getirmeyi hedeflemektedir. Bu hedef kapsamında Moskova-Kazan Hızlı Tren Demiryolu Projesi ve Hollanda'nın Rotterdam kentiyle Çin'in Jiangsu eyaleti arasında Hızlı Tren Demiryolu ve Kara Yolu Bağlantısının yapılması hedeflenmiştir. Böylelikle ulaşım, telekomünikasyon ve enerji ağlarını çağdaşlaştırarak Çin ile Moğolistan arasındaki ticaretin geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

Üçüncü Koridor Çin - Orta ve Batı Asya Ekonomik Koridoru'dur. Bu koridor girişimin ana eksenlerinden biridir ve aynı zamanda Harita-3 de görüldüğü üzere ülkemiz sınırlarından da geçmektedir. Çin ve Arap Yarımadası'nı birbirine bağlayan koridorun kapsadığı geniş bölge genellikle eski İpek Yolu'nun rotasını takip etmektedir. Antik İpek Yolu'nu takip eden bu koridor Doğu Türkistan'ı Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye üzerinden Akdeniz'e bağlar. Koridor, Çin ve Orta Asya ülkeleri arasındaki ikili iş birliği anlaşmaları ile tamamlanmaktadır. Söz konusu koridor, tüm bölge ekonomilerini Çin'e ve aynı zamanda Avrupa'ya daha sıkı bağlamayı hedefler ve böylece Orta Asya devletlerine açılacak yeni bir kıtalararası iletişim ağı ortaya koyar. Orta Doğu'dan Çin'e kadar çok sayıda ulaşım ve enerji altyapısının inşasını

<sup>132</sup> “The new Silk Road corridors”, OBOReupe, erişim 7 Kasım 2021, <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>

gerektiren bu koridor girişime dahil olan tüm devletler arasındaki ticareti artırmayı amaçlamaktadır. Koridor kapsamında, Çin ve Tibet arasında Golmud-Korla Demiryolu, Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu, Orta Asya-Çin Enerji Boru Hattı ve Çin-Orta Asya Demiryolu Hattı inşa edilmektedir.



Harita 3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru Güzergahı<sup>133</sup>

Dördüncü koridor Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru'dur. Bu koridor ile, özellikle ulaşımı yani otoyolları, demiryollarını ve hava bağlantılarını geliştirerek Çin ile Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (ASEAN) üyeleri<sup>134</sup> arasındaki ticareti desteklemesi hedeflenmektedir. Bu koridor insan, mal, sermaye ve bilgi akışını kolaylaştırmak için bölgedeki şehirleri, demiryolları ve otoyollar ağıyla birbirine bağlamayı amaçlamaktadır. Stratejik iş birliği için yeni fırsatlar yaratmak ve sağlam bölgesel kalkınma hedefine ulaşmak için tamamlayıcı güçlerle desteklenen bir bölgesel ekonomi yaratması beklenmektedir. Böylece yeni bölgesel büyüme faktörleri yaratarak, yarımada ortak refahın sağlanmasına yardımcı olacak ve Çin-ASEAN ilişkilerini güçlendirilecektir.<sup>135</sup> Bu amaçla Çin-Çinhindi Yarımadası Yüksek Hızlı Demiryolu, Myanmar-Çin, Petrol-Doğalgaz Boru Hattı ve Jakarta-Bandung (Endonezya) Hızlı Demiryolu projeleri hayata geçirilmiştir.

<sup>133</sup> Age,

<sup>134</sup> Filipinler, Malezya, Tayland, Endonezya ve Singapur.

<sup>135</sup> "What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?," The State Council.

Beşinci Koridor Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'dur. Bu koridor, Doğu Türkistan'da bulunan Kaşgar'ı Pakistan'daki Gwadar limanıyla buluşturmakta, kısacası kuzeyde İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ile güneyde 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu birbirine bağlamaktadır. Karayolları, demiryolları, boru hatları ve fiber optik ağların inşasının yanında Gwadar'da uluslararası bir havaalanının oluşturulmasını ve özel ekonomik bölgelerin kurulmasını içermektedir. Çin ve Pakistan, Nisan 2015'te koridor boyunca ulaşım ve enerji tesislerinin inşası için uzun vadeli bir plan geliştirmiştir. Bu tesislerin altyapı, enerji, su koruma, bilgi ve iletişim alanlarının yanı sıra endüstri parkları ve serbest ticaret bölgeleri gibi diğer büyük projelerin başlatılmasında teşvik etmesi beklenmektedir.

Altıncı ve son koridor ise Bangladeş, Çin, Hindistan, Myanmar Ekonomik Koridoru'dur. Bu koridorun temel amacı iki büyük pazar olan Çin ve Hindistan'ı birbirine bağlamak ve bölgesel bağlanabilirliği geliştirmektir. Böylece, Çin'i Bengal Körfezi'nin çeşitli ekonomik merkezlerine daha iyi bağlamak ve tarife dışı engelleri azaltarak bölgeler arası ticareti artırmaktır. Ayrıca bu bölgedeki ulaşım altyapılarını güçlendirmeyi ve yoksulluğu azaltmayı hedeflemektedir. Bahse konu koridorun Kunming'i Mandalay ve Dakka üzerinden Kalküta'ya bağlaması hedeflenmektedir. Diğer yandan 2014 yılında başlayan Singapur Colombo Modern Liman ve Finans Kenti inşası da devam etmektedir. Çin 2017 yılında Kuşak – Yol Girişiminde yer alan ülkelerle ortalama 130 ulaşım projesi üzerinde anlaşma imzalamıştır.<sup>136</sup> Tüm bu ekonomik koridorlar bir araya gelerek Bir Kuşak Bir Yol Girişimi'nin karasal ağlarını oluşturmaktadır.

## 2.4. Bir Yol

Girişimin “Bir Yol” kısmı Bir Kuşak Bir Yol'un ikinci unsurudur. Bir Yol, denizde oluşturulacak 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu kastetmektedir. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, Çin'i Güneydoğu Asya, Endonezya, Hindistan, Arap yarımadası, Somali, Mısır ve Avrupa'ya bağlamayı hedefler ve bu hedef doğrultusunda Güney Çin Denizi, Malakka Boğazı, Hint Okyanusu, Bengal Körfezi, Arap Denizi, Basra Körfezi, Kızıl Deniz ve Batı Afrika'yı kapsar. Bugün, küresel ticaretin %80'den fazlası kargo taşıyıcıları aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle denizcilik sektörü hem bölgesel hem de uluslararası

---

<sup>136</sup> Xinhua, “China Sings Over 130 Transport Pacts With Belt And Road Countries”, *China Daily*, 20 Nisan 2017, [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-04/20/content\\_29017833.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-04/20/content_29017833.htm), erişim tarihi: 16.11.2021

ekonomiler için hayati önem taşımaktadır.<sup>137</sup> Nitekim Bir Yol temelinde Çin limanları ile Avrupa arasındaki deniz ticaretini yoğunlaştırmayı hedeflemektedir. Girişimin bu kısmı aynı zamanda Güneydoğu Asya, Hint Okyanusu, Arap yarımadası, Akdeniz ve Doğu Afrika kıyı şeridinde iş birliği anlaşmaları ve yatırımları da içermektedir. Bu hedefler doğrultusunda Harita-4 de görüldüğü üzere iki temel rota belirlenmiştir. Birincisi Çin sahillerinden Avrupa'ya Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu üzerinden uzanan bir rotadır. İkincisi yine Çin Sahillerinden Güney Çin ve Pasifik okyanusu üzerinden uzanan rotadır. Çin, önceki yıllarda Yunanistan başta olmak üzere Sri Lanka, Myanmar, Pakistan, Singapur, Cezayir, Umman, Katar, Lübnan, İsrail, Hollanda, Almanya, İtalya, İngiltere, Avustralya, İsveç, İspanya, Nijerya, Tanzanya, Kenya, Togo ve Cibuti limanlarına çok çeşitli yatırımlar gerçekleştirmiştir.<sup>138</sup>

Yunanistan'ın Pire Limanı, Deniz İpek Yolu'nun batıdaki son limanı olması nedeniyle ayrı bir önem taşımaktadır. Ayrıca Pire Limanı Avrupa, Ortadoğu ve Kuzey Afrika'ya yakınlığı nedeniyle Çin'in denizlerdeki en önemli ticari lojistik üssü niteliğindedir. Çin, Pire Limanı'nı denizcilik şirketi COSCO aracılığıyla 2009 yılında 35 seneliğine kiralamış ve o tarihten bu yana limanda yüksek maliyetli yatırımlar gerçekleştirmiştir. Liman aynı zamanda çok sayıda terminale sahip bir stok merkezi olarak, ulaşımda olası aksamalara karşı telafi edici bir işlev görmektedir. Çinli COSCO şirketinin Yunanistan'ın Pire limanına yaptığı yatırımlar, Çin'in yeni bir Deniz İpek Yolu rotasını canlandırma stratejisini göstermektedir. Çin açısından Pire Limanı, konumu itibarıyla CEE<sup>139</sup> ülkeleri olarak adlandırılan Kuşak - Yol üyesi 16 Doğu ve Orta Avrupa ülkesi ile tüm Avrupa'ya ulaşımın en etkin yoludur. İnşasına başlanan Yunanistan bağlantılı Belgrad – Budapeşte demiryolu ile yine bu hatla bağlantılı olarak Yunanistan - Baltık bölgesi arasında uzanan güney-kuzey koridoru, Avrupa deniz-kara ulaşımının önemli bir tamamlayıcısıdır.<sup>140</sup> Ayrıca Avrupa'ya ulaşımda bir başka alternatif olarak, Romanya'nın Köstence Limanı'yla, Belgrad-Budapeşte-Viyana demiryolu bağlantısı planlanmaktadır.<sup>141</sup> Çin söz konusu rotalar boyunca alışıverişleri yoğunlaştırmak ve hızlandırmak için altyapıları modernleştirmeyi ve ticaret formalitelerini basitleştirmeyi amaçlamaktadır.

---

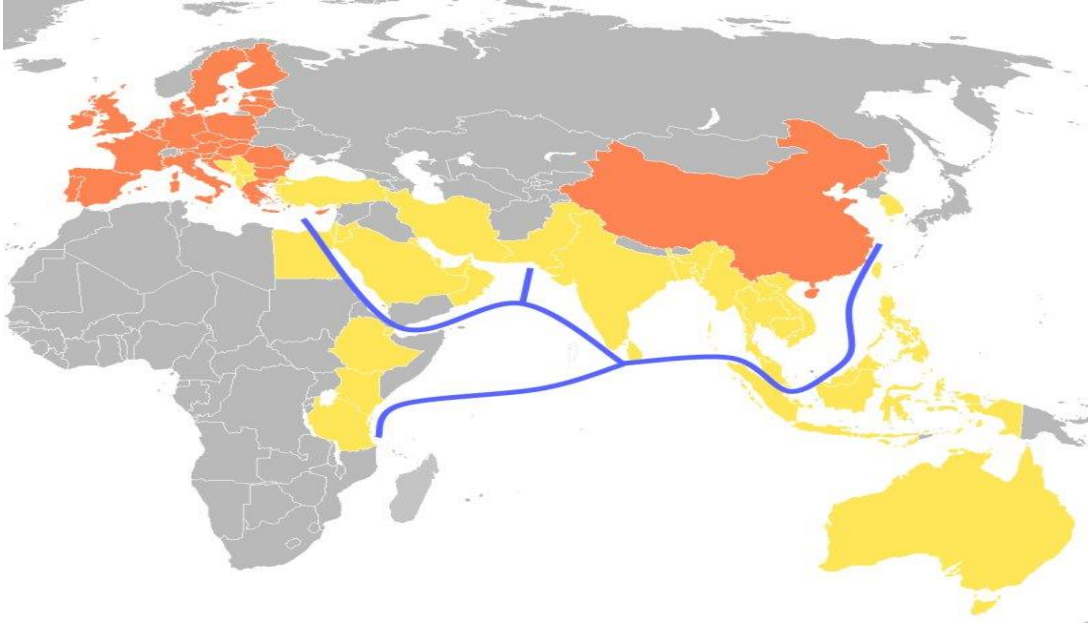
<sup>137</sup> Haluk Karadağ, "Enhancing Economic Security of China Thorough the Strategic Cooperation in The Arctic: The Polar Silk Road Initiative," *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 4,8 (2021): 17

<sup>138</sup> "Europe and China's New Silk Roads", erişim 22 Kasım 2021, [https://www.iai.it/sites/default/files/2016\\_etnc\\_report.pdf](https://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf)

<sup>139</sup> Orta ve Doğu Avrupa - Central and Eastern Europe

<sup>140</sup> "Europe and China's New Silk Roads", erişim 22 Kasım 2021, [https://www.iai.it/sites/default/files/2016\\_etnc\\_report.pdf](https://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf)

<sup>141</sup> The political Economics of the new Silk road *BaltuicdiJeosurnal of European Studies* 3 Tallinn University of Technology (ISSN 2228-0588), Vol. 6, No. 1 (20)



Harita 4. Kuşak – Yol Girişimi'nin Deniz İpek Yolu Rotası<sup>142</sup>

Çin, ürünlerini genellikle Süveyş Kanalı üzerinden Avrupa pazarına taşımaktadır. Ancak Kuzey Kutbu bölgesinin sunduğu potansiyel fırsatlar Çin'in yaklaşık üç kat tasarruf etmesine yardımcı olabilecek niteliktedir. Bu yeni rotanın kullanılması halinde Çin'den ihraç edilen mal miktarı da artacaktır.<sup>143</sup> Bu durumun Çin ekonomisine fayda sağlaması beklenmektedir. Nitekim Kara tabanlı İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun yanında 26 Ocak 2018'de Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Konseyi Enformasyon Ofisi tarafından "Çin'in Arktik Politikası" başlıklı bir beyaz kitap yayınlanmıştır. Yapılan yayında Kuzey Kutbu meselelerine Çin'in aktif olarak katılacağı beyan edilmiştir. Belge, Çin'in Arktik stratejisi ve "Kuşak ve Yol Girişimi" kapsamında bir "Kutup İpek Yolu" geliştirme arzusu üzerine bir plan niteliği taşımaktadır.<sup>144</sup> Böylece gelecekte planlanan Kuşak -Yol hedeflerinde Kutup İpek Yolu ayrı düşünülemez ve Kuşak -Yol kapsamında bölgelerin stratejik entegrasyonu açısından Kara tabanlı İpek Yolu Ekonomik Kuşağı, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ve Kutup İpek Yolu birbirini tamamlayıcı olarak anlaşılabilir.

<sup>142</sup> "One Road", OBOReuropa, erişim 22 Kasım 2021, <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/maritime-silk-road/>

<sup>143</sup> Haluk Karadağ, "Enhancing Economic Security of China"

<sup>144</sup> "China's Arctic Policy," Belt and Road Portal, erişim 20 Şubat 2022, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/46076.htm>

## 2.5. Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin Siyasi ve Mali İş Birliği Mekanizmaları

Kuşak - Yol Girişimi çerçevesinde siyasi iş birliği Orta Asya bölgesi için Şanghay İş Birliği Örgütü (SCO) gibi mevcut bölgesel organizasyonlar kullanılarak çeşitli düzeylerde gerçekleştirilmektedir. Bununla birlikte Güneydoğu Asya için ASEAN, Orta Doğu için Çin-Arap Devletleri İş Birliği Forumu (CASCF), Afrika için Çin-Afrika İş Birliği Forumu (FOCAC) ve çok daha az ölçüde olmakla birlikte BRICS (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika) gibi organizasyonlar siyasi iş birliği noktasında taraflara aracılık etmektedir.

Avrupa'yla ise siyasi iş birliği sağlanması amacıyla 16+1 formatı (11 orta ve doğu Avrupa (CEE) ülkesini, beş Batı Balkan ülkesini ve Çin'i içerir, daha sonra Yunanistan da dahil olmuştur) girişimin piyasaya sürülmesinden bir yıl önce 2012'de kurulmuştur. 2015 yılında gerçekleştirilen AB-Çin zirvesinde Kuşak – Yol Girişimi, AB-Çin stratejik ortaklığına yeni bir boyut olarak dahil edilmiştir.<sup>145</sup> Nitekim son yıllarda Asya-Avrupa Toplantısı (ASEM) iki tarafın siyasi iş birliği çalışmalarında önemli bir konuma sahip olarak AB-Çin diyaloguna güç katmıştır.<sup>146</sup> Çin ve Avrupa arasındaki Kuşak - Yol ile ilgili finansal işbirliği Çin'in Ocak 2016'dan bu yana Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası'na (EBRD) üyeliği ve Avrupa Yatırım Bankası'nın (EIB) yakın zamanda Pekin'de bir ofis açması doğrultusunda daha da genişlemektedir.<sup>147</sup>

Kuşak – Yol aynı zamanda Çin liderliğindeki Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) gibi yeni ve çok taraflı kurumların inşası için bir çerçeve de oluşturmaktadır.<sup>148</sup> Çin'in çeşitli kaynaklardan Kuşak – Yol Girişimi'ne önemli miktarda sermaye aktarımı yaptığı da bilinmektedir. Yeni İpek Yolu Fonu'na 40 milyar ABD Doları, Çin-ASEAN Yatırım İşbirliği Fonu'na 20 milyar ABD Doları ve Çin - Orta ve Doğu Avrupa arasındaki Yatırım İşbirliği Fonu'na 3 milyar ABD Doları aktarılmıştır.<sup>149</sup> Tüm bunlarla birlikte Çin İhracat-

---

<sup>145</sup> “EU-China summit, Brussels 29 June 2015,” European Council Council of the European Union, erişim 22 Kasım 2021, <https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/international-summit/2015/06/29/#>

<sup>146</sup> Bkz. [https://eeas.europa.eu/archives/docs/asem/docs/20150915-final-future-of-the-asem\\_website\\_en.pdf](https://eeas.europa.eu/archives/docs/asem/docs/20150915-final-future-of-the-asem_website_en.pdf) Bkz. <https://asef.org> Bkz. <https://www.friendsofeurope.org>

<sup>147</sup> Elodie Sellier, “China’s EBRD membership may lead to drop in standards”, *EURACTIV*, 20 Ekim 2016, <https://www.euractiv.com/section/global-europe/opinion/china-s-ebrd-membership-may-lead-to-drop-in-standards/>, erişim tarihi: 22.11.2021

<sup>148</sup> Bhaskar Chakravorti, “China’s New Development Bank Is a Wake-Up Call for Washington”, *Harvard Business Review*, 20 Nisan 2015, <https://hbr.org/2015/04/chinas-new-development-bank-is-a-wake-up-call-for-washington>, erişim tarihi: 22.11.2021.

<sup>149</sup> Bkz. <http://www.china-asean-fund.com>

İthalat Bankası (EXIM), Çin Kalkınma Bankası (CDB) ve Çin Tarımsal Kalkınma Bankası'nın (ADBC) Kuşak – Yol Girişimine yaptıkları güçlü mali destekler sayesinde de Çin'in etkileyici finansal gücünü arttırarak girişime büyük ölçüde katkıda bulunmaktadır.<sup>150</sup> Böylece bu bankalar Çin'in küresel ekonomik yönetimdeki rolünü güçlendirmesinde etkin bir rol almaktadırlar.

### 2.5.1. Asya Altyapı Yatırım Bankası

Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) Asya'yı geliştirmeye odaklanan ancak dünyanın her yerinden üyesi olan çok taraflı bir kalkınma bankası olarak Ocak 2016'da Pekin'de kurulmuştur. Bankanın altyapıya ve diğer üretken sektörlerle yaptığı yatırımlar, sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı teşvik etmeyi, zenginlik yaratmayı ve altyapı bağlantılarını iyileştirmeyi amaçlamaktadır.<sup>151</sup> Bunların yanı sıra bankanın bir diğer amacı Kuşak – Yol Girişimi dahilindeki projelere kredi ve teknik destek sağlayarak, bu projelerin hızlı bir şekilde bitmesine katkı sağlamaktır.<sup>152</sup> Bu nokta bankanın kurulma amaçları doğrudan Kuşak – Yol Girişimi ile de ilgilidir.

Çin, Asya Altyapı Yatırım Bankası'nda %30,34 hisseye sahiptir bu da bankanın oy haklarının %26,06'sı anlamına gelmektedir. Aynı zamanda bu oran Çin'den sonraki en büyük beş yatırımcının toplamından daha fazladır. Bu beş yatırımcının oranları büyüklük sıralamasına göre şu şekildedir; Hindistan (%7,51), Rusya (%5,93), Almanya (%4,15), Güney Kore (%3,5) ve Avustralya (%3,46). Banka'nın aldığı önemli operasyonel ve finansal kararların geçerli olması için en az %75'lik kabul oyuna ihtiyaç duyulmaktadır. Buna karşın Çin, fiili veto hakkına sahip olan tek Banka üyesi ülkedir.<sup>153</sup> Bu durum Çin'in banka üzerindeki otoritesinin bir göstergesidir. Ayrıca Asya Altyapı Yatırım Bankası üyelerinin Dünya Bankası üyelerinden daha büyük bir kısmı, temel insan hakları belgelerine imza atmış olsa da açık bir dil, şikâyet mekanizması ve ifşa politikası açısından bankanın iyileştirmelere

---

<sup>150</sup> China's Banking System: Issues for Congress, Congressional Research Service, erişim 22 Kasım 2021, <https://sgp.fas.org/crs/row/R42380.pdf>

<sup>151</sup> "Who we are", AIIB, erişim 22 Kasım 2021, <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>

<sup>152</sup> Koçakoğlu, *Kuşak Yol Girişimi*, 198.

<sup>153</sup> Reuters Staff, "China to hold slightly over 30 percent of new development bank," *Reuters*, 29 Temmuz 2015, <https://www.reuters.com/article/uk-asia-aiib-china-stake-idUKKCN0P908220150629>, erişim tarihi: 22.11.2021



ihtiyacı vardır.<sup>154</sup> Bu faktörler AB ülkelerinin bankaya karşı direkt bir güven duygusu ile hareket etmelerine engel olmaktadır.

## 2.6. Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin Çin Açısından Önemi

Çin, uluslararası sistemde ve özellikle uluslararası ticarete daha fazla söz sahibi olmak istemektedir. Bu isteğine yönelik Kuşak - Yol Girişimi kapsamında Çin, Avrupa ve Asya'dan 60'tan fazla ülkeyi birleştirmeyi hedefleyen ve milyarlarca insan tarafından kullanılacak demiryolları, otoyollar, limanlar, doğal gaz boru hatları ve telekomünikasyon ağları inşa edecektir. Aynı zamanda planlanan ekonomik koridorlar aracılığıyla inşaat, enerji kaynakları, finans, lojistik ve turizm gibi alanlarda genel olarak ilerleme kaydetmeyi hedeflemektedir.<sup>155</sup> Tüm bu hedefler Çin ekonomisinin büyümesine sürdürülebilir bir katkı sunmak için büyük öneme sahiptir. Kuşak -Yol Girişimi, Çin'e projelerde yer alan önemli finansal riskleri üstlenerek sorumlu bir küresel güç olmanın yanı sıra bölgesel ve uluslararası profilini yükseltme fırsatı vermektedir. Bu fırsatları elde etme yolunda Girişim, birçok jeopolitik, jeostratejik ve ekonomik konuda Çin için büyük önem arz etmektedir. Nitekim Çin'in yapısal dengesizlikler ve ulusal güvenlik konusunda çeşitli endişeleri mevcuttur. Kuşak – Yol Girişimi hayata geçirirken Çin'i kendisine olan uluslararası güvenin giderek azalması gibi çeşitli zorluklar da beklemektedir.

### 2.6.1. Jeopolitik Önemi

Kuşak -Yol Girişimi kapsamında Çin'den yeni altyapı yatırımları için fon alan ülkeler kendilerinden nihayetinde Çin'in yükselişini her açıdan desteklemelerinin beklendiğini ve Çin'in ticaret ve finans yörüngesine doğru çekileceklerini bilmektedirler. Böylelikle Çin'in komşuları üzerindeki siyasi ve ekonomik etkisini önemli ölçüde genişletmesi muhtemeldir.<sup>156</sup> Bazı analistler Kuşak – Yol Girişimi'ni Asya için Çin'in

---

<sup>154</sup> “Consultation on AIIB Environmental and Social Framework (ESF)” German Institute for Human Rights, erişim 23 Kasım 2021, [https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/fileadmin/user\\_upload/Publikationen/Stellungnahmen/Comments\\_on\\_the\\_AIIBs\\_Draft\\_Environmental\\_and\\_Social\\_Framework\\_23\\_October\\_2015.pdf](https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/Stellungnahmen/Comments_on_the_AIIBs_Draft_Environmental_and_Social_Framework_23_October_2015.pdf)

<sup>155</sup> Mehmet Ali Koçakoğlu, *Kuşak Yol Girişimi Bağlamında Çin'i Anlamak*, (İstanbul: Turuva Yayınları, 2020), 188-189.

<sup>156</sup> Ian Bremmer, “China’s Marshall Plan,” *Ekathimerini*, 07 Mayıs 2015, <https://www.ekathimerini.com/opinion/196718/china-s-marshall-plan/>, erişim tarihi: 23.11.2021

Marshall Planı olarak adlandırmaktadırlar.<sup>157</sup> Nitekim İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa için Marshall Planı aracılığıyla ABD'nin yaptığı gibi Çin'in de aynı şekilde ekonomik nüfuzunu dış politika hedeflerine ulaşmak için kullandığı söylenmektedir.<sup>158</sup> Özellikle de ABD'nin hegemonik bir güce dönüşmesi ve Soğuk Savaş'ı başlatmasına yol açması gibi yaşanan olaylar Kuşak – Yol Girişimine yönelik çeşitli eleştirileri gün yüzüne çıkarmaktadır.

Kuşak – Yol Girişimi kapsamında Çin'in altyapı gibi kalkınma politikalarının ihracatını yapması uzun süredir toprak<sup>159</sup> ve deniz<sup>160</sup> anlaşmazlıkları yaşadığı belirli Asya ülkelerine yönelik bir ekonomik erişim hamlesi olarak da görülmektedir. Çin bu doğrultuda kendisinin toprak ve deniz haklarının yaygınlığını kabul etmeleri karşılığında Asyalı paydaşlar için ekonomik faydalar yaratma hedeflerini ortaya koymaktadır.<sup>161</sup> Tüm bunlar Çin'in kazan - kazan hesabının parçalarını oluşturmaktadır.

Girişim yalnızca Kamboçya ve Pakistan gibi enerji ve ulaşım altyapısı sıkıntısı çeken veya Singapur gibi çarpan etkisi yaratmak isteyen küçük ve orta ölçekli Asya ülkelerini değil, aynı zamanda Çin'in iki ana bölgesel rakibi olan Rusya ve Hindistan'ı da içine çekmiştir. Çin'in jeostratejik ve askeri hırsları konusunda, özellikle Güney Çin Denizi'ndeki yoğun arazi ıslahı faaliyetlerinin<sup>162</sup> ardından bölgesel rakipleri arasındaki şüphecilik dönem dönem değişen derecelerde sürmektedir. Rusya'nın Çin'e jeopolitik amaçlar doğrultusunda yakınlaşmasından sonra girişim, Çin-Rus bağlarını daha da güçlendirmiştir. Rusya'da Temmuz 2015'te düzenlenen Şanghay İş Birliği Örgütü zirvesinde Rusya liderliğindeki Avrasya Ekonomik Birliği'ni (EEU) Girişim ile uyumlu hale getirme konusunda anlaşılmıştır.<sup>163</sup> Bu durum Çin'in karşılıklı ilişkilerde giderek artan ağırlığına tanıklık etmektedir. Ancak analistler, kavramsal farklılıkların göz önüne alındığında Avrasya

---

<sup>157</sup> Shannon Tiezzi, "The New Silk Road: China's Marshall Plan?," *The Diplomat*, 06 Kasım 2014, <https://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>, erişim tarihi: 23.11.2021

<sup>158</sup> Peter Cai, "China's ambitious new Marshall Plan for Asia," *The Australian*, 31 Mart 2015, <https://www.theaustralian.com.au/business/business-spectator/news-story/923659a8c0d78237ef3dc6f9cb54869a>, erişim tarihi: 23.11.2021

<sup>159</sup> Hindistan. Bkz. <https://www.bbc.com/news/world-asia-india-53071913>

<sup>160</sup> Bugüne kadar ağırlıklı olarak Filipinler ve Vietnam. Bkz. <https://www.cfr.org/report/military-confrontation-south-china-sea>

<sup>161</sup> Yan Xuetong, "China Needs to Purchase Friendships," *Carnegie Endowment for International Peace*, 02 Mart 2015, <https://carnegieendowment.org/2015/03/02/china-needs-to-purchase-friendships/i3fg#islam>, erişim tarihi: 23.11.2021

<sup>162</sup> Bkz. <https://amti.csis.org/category/land-reclamation/>

<sup>163</sup> Sarah Lain, "Russia Gives Way to China in BRICS and SCO," *Real Clear Defense*, 16 Temmuz 2016, [https://www.realcleardefense.com/articles/2015/07/17/russia\\_gives\\_way\\_to\\_china\\_in\\_brics\\_and\\_sco\\_10824\\_6.html](https://www.realcleardefense.com/articles/2015/07/17/russia_gives_way_to_china_in_brics_and_sco_10824_6.html), erişim tarihi: 23.11.2021

Ekonomik Birliği ve Kuşak – Yol Girişimi'nin başarılı bir şekilde birleştirilip birleştirilemeyeceği konusunda halen derin şüpheler taşımaktadırlar.<sup>164</sup>

Kuşak – Yol Girişimi kapsamında planlanan iki ekonomik koridorda yer alan Hindistan ile Çin'in yakın gelecekteki ilişkileri üzerinde girişimin büyük bir etkisi olması muhtemeldir. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, üzerinde anlaşmazlıklar olan Keşmir bölgesinden geçtiği için tartışmalıdır ve Hindistan'ın bu Ekonomik Koridor hakkında endişeleri vardır. Aynı zamanda Hindistan kendi Mausam projesini desteklemektedir.<sup>165</sup> Hindistan tüm bunlarla birlikte girişimi Çin'in "inci dizisi" kuşatma stratejisi olarak adlandırılan ve stratejik limanlar inşa ederek ABD'nin enerji yolları hakimiyetine karşı bir alternatif oluşturmayı hedefleyen planlarının bir parçası olarak algılamaktadır.<sup>166</sup> Bu endişeler, tartışmalı bölgede proje finansmanı için tarafların önceden anlaşmasını gerektiren bir Asya Altyapı Yatırım Bankası tüzüğü hükmüne dönüşmüştür.<sup>167</sup> Aynı zamanda Hindistan çeşitli altyapı projelerinde Japonya ile iş birliğini artırmaktadır.<sup>168</sup> Hindistan, Kuşak – Yol Girişimi'ni Çin'in tek taraflı girişimi olarak algılamaktadır ve girişime karşı temkinli olmaya devam etmektedir.

Girişim, güneydoğu ve güney Asya'da önemli altyapı oyuncuları olan Çin ve Japonya arasında altyapı ihaleleri için şiddetli rekabeti teşvik etmektedir.<sup>169</sup> Özellikle Çin'in garantisiz kredi vermeyi kabul etmesi bu rekabeti şiddetlendiren bir ortam yaratırken Çin'i daha çok tercih edilen bir konuma taşımıştır.<sup>170</sup> Japonya gibi ABD de, Kuşak – Yol Girişimi'nin kapsamı dışında kalan bir başka bölgesel oyuncudur. ABD, Kuşak – Yol

---

<sup>164</sup> Catherine Putz, "China's Silk Road Belt Outpaces Russia's Economic Union," *The Diplomat*, 10 Mart 2016, <https://thediplomat.com/2016/03/chinas-silk-road-belt-outpaces-russias-economic-union/>, erişim tarihi: 23.11.2021

<sup>165</sup> Akhilesh Pillalamarri, "Project Mausam: India's Answer to China's 'Maritime Silk Road'," *The Diplomat*, 18 Eylül 2014, <https://thediplomat.com/2014/09/project-mausam-indias-answer-to-chinas-maritime-silk-road/>, erişim tarihi: 23.11.2021

<sup>166</sup> USCNPM Staff, "Exclusive: A String of Pearls: China, India, and a Global Game of 'Weiqi'," *U.S.-China Perception Monitor*, 21 Mart 2016, <https://uscnpm.org/2016/03/21/a-string-of-pearls-china-india-and-a-global-game-of-weiqi/>, erişim 23.11.2021

<sup>167</sup> Tanvi Madan, "What India thinks about China's One Belt, One Road initiative (but doesn't explicitly say)," *The Brookings Institution*, 14 Mart 2016, <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2016/03/14/what-india-thinks-about-chinas-one-belt-one-road-initiative-but-doesnt-explicitly-say/>, erişim tarihi: 23.11.2021

<sup>168</sup> Sameer Patil, "OBOR and India's security concerns," *Gateway House: Indian Council on Global Relations*, 14 Mayıs 2015, <https://www.gatewayhouse.in/security-implications-of-chinas-transnational-corridors/>, erişim 23.11.2021

<sup>169</sup> Nicholas Borroz - Hunter Marston, "Asia's Infrastructure Investment Battle," *The Diplomat*, 11 Haziran 2015, <https://thediplomat.com/2015/06/asias-infrastructure-investment-battle/>, erişim 24.11.2021

<sup>170</sup> Tridivesh Singh Maini, "Japan's Effort to Counter China's Silk Road," *The Globalist*, 06 Nisan 2016, <https://www.theglobalist.com/japan-effort-to-counter-china-silk-road-india/>, erişim tarihi: 23.11.2021

Girişimi'nin karasal kısmını taraflar için karşılıklı yarar sağladığı sürece bölgenin kalkınmasına olumlu bir katkı olarak nitelendirmiştir.<sup>171</sup> Bununla birlikte, Girişimin deniz İpek Yolu kısmı özellikle çıkar çatışmalarının yoğun yaşandığı bir konu olan Çin'in bölgesel deniz hakimiyeti kazanma hırsından kaynaklandığından ABD bu konuda daha temkinli bir duruş sergilemektedir. Yakın geçmişte bu durum Çin'in toprak ıslahını ve askeri faaliyetlerini kontrol altına almak ve uluslararası kurallara dayalı düzeni savunmak için Güney Çin Denizi'nde tekrarlanan bir dizi ABD operasyonuna yol açmıştır.<sup>172</sup>

## 2.6.2. Jeostratejik Önemi

Jeopolitiğin bir alt alanı olan jeostrateji, siyasi ve askeri planlamayı bilgilendiren, kısıtlayan veya etkileyen coğrafi faktörler tarafından yönlendirilen bir dış politika türü olarak tanımlanır. Jeostrateji bir ülkenin kaynaklarını yerel, bölgesel veya küresel jeopolitik hedefleriyle eşleştirmekle ilgilidir.

Çin'in ithalatının tahminen %85'i ve enerji kaynaklarının %70'i özellikle Orta Doğu'dan, deniz yoluyla taşınmaktadır.<sup>173</sup> Bu kaynaklar Güney Çin Denizi'ndeki Malacca Boğazı gibi güvenlik altına alınmaya devam eden birkaç deniz geçiş noktasından geçmektedir.<sup>174</sup> ABD açısından Çin'in sözde "Malacca ikilemi" bir savaş durumunda ABD tarafından potansiyel deniz yasağına karşı savunmasızlığını işaret etmektedir.<sup>175</sup> Bu bölgede yaygın olan korsanlığın da riske attığı Çin'in enerji güvenliği ancak Çin'in güneybatı eyaletlerini doğrudan Hint Okyanusu'na bağlayan ekonomik koridorlarda kara köprüleri üzerinden alternatif ticaret yolları oluşturularak geliştirilebilir. Bu durum planlanan ekonomik koridorlardan özellikle Pakistan, Myanmar ve Tayland'dan geçecek olanların üzerine yollar, demiryolu hatları, petrol ve gaz boru hatları ve ulaşım merkezleri inşa

---

<sup>171</sup> Thomas Zimmerman, "The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia," *Center On International Cooperation*, Ekim 2015, [https://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman\\_new\\_silk\\_road\\_final\\_2.pdf](https://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman_new_silk_road_final_2.pdf), erişim tarihi: 23.11.2021

<sup>172</sup> Bill Hayton, "Freedom of Navigation Ops Risk Trouble in South China Sea," Chatham House The Royal Institute of International Affairs, 03 Şubat 2021, <https://www.chathamhouse.org/2016/02/freedom-navigation-ops-risk-trouble-south-china-sea>, erişim tarihi: 23.11.2021

<sup>173</sup> "One Belt, One Road China's regional integration initiative", European Parliament, erişim 23 Kasım 2021, [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS\\_BRI\(2016\)586608](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2016)586608)

<sup>174</sup> Jeremy Bender - Armin Rosen, "This Pentagon map shows what's really driving China's military and diplomatic strategy," *Insider*, 13 Mayıs 2015, <https://www.businessinsider.com/this-map-shows-chinas-global-energy-ties-2015-5?r=US&IR=T>, erişim tarihi: 23.11.2021

<sup>175</sup> "Strait of Malacca Is World's New Piracy Hotspot," *NBC Universal*, 27 Mart 2014, <https://www.nbcnews.com/news/world/strait-malacca-worlds-new-piracy-hotspot-n63576>, erişim tarihi: 23.11.2021

edilmesini veya mevcut olanların yenilenmesini gerektirir. Sonuç olarak Orta Doğu'dan petrolün Pakistan'ın Çin kontrolündeki Gwadar Limanı'na taşınması ve ardından karayolu, demiryolu veya boru hatlarıyla Güney Çin Denizi yerine Doğu Türkistan'daki Kaşgar'a taşınması, nakliye maliyetlerini önemli ölçüde azaltacaktır.<sup>176</sup> Bu gelişmelerin sağlanması Çin için jeostratejik açıdan önem arz etmektedir.

### 2.6.3. Ekonomik Önemi

Bir Kuşak – Bir Yol Girişimi genellikle Çin'in ekonomisinde sürdürülebilir bir büyümenin sağlanmasını hedefleyen kapsamlı ekonomik reformlarla örtüşmektedir. Ağırlıklı olarak ihracat ve doğrudan yabancı yatırım tarafından yönlendirilen bir büyüme modelinden iç tüketim, yenilikçi endüstriler ve hizmetler tarafından yönetilen bir büyüme modeline ekonomik geçiş yapmak artan işsizliğin ardından sosyal istikrarsızlığa yol açan bir ekonomik yavaşlamaya yol açmıştır.<sup>177</sup> Çin Komünist Partisi'nin meşruiyeti günümüzde ayrılmaz bir şekilde ekonomik büyümenin sağlanmasıyla bağlantılı olduğundan, girişimin ekonomik boyutu, özellikle Çin'in büyüme hedeflerini karşılamak için yeniden yapılandırılan ağır sanayiler tarafından üretilen ürünler için önemli miktarda dış talep yaratmaktan ibarettir.<sup>178</sup> Bu nedenle girişim 1970'lerin sonlarında Deng Xiaoping'in öncelikle Çin'in kıyı eyaletlerinin ve daha sonra merkez illerin refahını arttıran öncü ekonomik reformları altındaki ve şimdi daha az gelişmiş batı bölgelerine odaklanan ekonomik reformların ardından Çin ekonomisinin ikinci bir açılımı olarak kabul edilebilir. Ayrıca yurt içi ekonomik yeniden yapılanma dönemi için bir başka ekonomik canlandırma paketi olarak da algılanabilir.

Son yıllarda sürekli büyüyen Çin ekonomisinin ihtiyaç duyduğu enerji ve ham madde kaynaklarının sürdürülebilirliğinin sağlanması için gerekli olan ulaşım yollarını Çin'in kendi güvencesine alması kaçınılmaz bir ihtiyaç haline gelmektedir. 2013 yılında Xi Jinping'in

---

<sup>176</sup> Steve LeVine, "China is building the most extensive global commercial-military empire in history," *Quartz Media*, 09 Haziran 2015, <https://qz.com/415649/china-is-building-the-most-extensive-global-commercial-military-empire-in-history/>, erişim tarihi: 23.11.2021 ve Mehar-un-Nisa, "Gwadar Port to Commence its 1st Containerized Shipment," *ncmpr WordPress*, 10 Mayıs 2015, <https://ncmpr.wordpress.com/2015/04/24/gwadar-port-to-commence-its-1st-containerized-shipment-from-10th-may-2015/>, erişim tarihi: 23.11.2021 Bkz. <https://ncmpr.files.wordpress.com/2015/04/china-pakistan-economic-corridor-1280x956.jpg>

<sup>177</sup> Andrew Elek, "China takes the lead on economic integration," *East Asia Forum*, 07 Temmuz 2015, <https://www.eastasiaforum.org/2015/07/07/china-takes-the-lead-on-economic-integration/>, erişim tarihi: 23.11.2021

<sup>178</sup> Bkz. <https://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2014/cr14235.pdf>

Çin'deki en önemli üç yetkili organı olan ÇKP genel sekreterliğini, devlet başkanlığı ve ordu başkomutanlığı görevlerini tek elde toplamasıyla birlikte ülkenin dış politikasını genişleterek kapsamlı bir jeopolitik strateji geliştirmeyi başarmıştır.<sup>179</sup> Bu stratejinin temel amacı, Çin ekonomisi için daha fazla ticari fırsat yaratmaktır. Aynı amaç ve doğrultuda hayata geçirilen Kuşak – Yol Girişimi çerçevesinde yapılan ya da yapılması hedeflenen yatırımlar ve projeler Çin ekonomisinin büyümesini sürdürülebilir kılmayı amaçlamaktadır.

Aşırı kapasitedeki üretim Çin'in ekonomisini tehdit eden başka bir husustur. Demir, çelik, çimento, alüminyum ve cam gibi altyapıyla ilgili Çin sanayi sektörleri, günümüzde yaklaşık %70'lik kullanım oranlarında faaliyet gösteren ve Çin'in iddialı kentleşme planlarının bile tüketmeyi başaramayacağı eşi görülmemiş aşırı kapasiteler biriktirmiştir.<sup>180</sup> Bununla birlikte Çin, Asya genelindeki altyapı inşaatında kullanılan çelik sektöründe 450 milyon tona ulaşan fazla kapasitenin yalnızca bir kısmını tüketebilmektedir. Bu fazla kapasitenin sadece 21 milyon tonluk üretim kısmı yerel demiryollarının inşaatı için gereklidir.<sup>181</sup> Çin'in ilgili sektörlerdeki bu aşırı kapasite üretimini kullanabilmesi için kendi sınırları dışında yapılacak çeşitli altyapı, demiryolları, karayolları ve limanlar benzeri projelere ihtiyacı vardır. Bu noktada Kuşak – Yol Girişimi etiketi taşıyan projeler Çin'in aşırı kapasitesini eritmesi açısından da biçilmiş kaftan niteliğindedir.

Nitekim yine Kuşak- Yol projeleri çerçevesinde Asya'da yeni ulaşım tesislerinin inşası, nakliye süresini ve maliyetlerini azaltacak ve Çin inşaat malzemelerine, inşaat şirketi hizmetlerine ve yüksek değerli mamul mallara olan talebi canlandıracaktır.<sup>182</sup> Bu durumda yatırım fırsatlarından yararlanmak, yeni pazarlar keşfetmek ve uluslararası etkiden deneyim kazanmak için Çin şirketlerinin dışarı açılmaya ve küreselleşme dalgasını katılmaya teşvik edecektir.

Tüm bu demir, çelik, çimento, alüminyum ve cam gibi sektörlerin yanında günlük hayatta sıklıkla kullanılan iletişim cihazlarının ihtiyaç duyduğu altyapı teknolojileri de son yıllarda Çin ekonomisi için önemli bir ilgi alanı haline gelmiştir. Özellikle 5G teknolojisinde Çin'in elde ettiği başarı ülkeye ekonomik ve teknolojik fayda sağlamanın yanı sıra siyasi

---

<sup>179</sup> Abdürreşit Celil Karluk, *Çinlilik ve Çin'de Ötekiler*, (Ankara: Nobel Yayıncılık, 2021), 250-251.

<sup>180</sup> "State Council eyes new urbanization plan, fighting overcapacity," The State Council The People's Republic of China, erişim 23 Kasım 2021, [http://english.www.gov.cn/premier/news/2016/01/24/content\\_281475277746575.htm](http://english.www.gov.cn/premier/news/2016/01/24/content_281475277746575.htm)

<sup>181</sup> Bkz. <https://www.europeanchamber.com.cn/en/publications-overcapacity-in-china>

<sup>182</sup> Xue Li - Xu Yanzhuo, "How China Can Perfect Its 'Silk Road' Strategy," *The Diplomat*, 09 Nisan 2015, <https://thediplomat.com/2015/04/how-china-can-perfect-its-silk-road-strategy/>, erişim tarihi: 23.11.2021

alanlarda da büyük yankı uyandırmıştır.<sup>183</sup> Başta ABD olmak üzere bazı Batı ülkeleri Çin'in 5G teknolojilerinde elde ettiği başarıdan rahatsız olmaktadır. 5G'nin siber güvenlik konusunda riskler taşıdığı ABD'li yetkililer tarafından sıkça dile getirilmektedir.<sup>184</sup> 5G teknolojilerine karşı siber güvenlik endişelerinin yanı sıra ekonomik çekinceler de mevcuttur. Bu noktada Çinli Huawei firmasının 5G konusunda yaptığı çalışmalar Çin ekonomisine büyük katkılar sunmaktadır. 5G üzerine yapılan tüm tartışmalar ve yorumlar özellikle 2018 yılında başlayan ticaret savaşlarının da temel konularından birisi olmuştur. Çin dijital altyapı yatırımları kapsamında Kuşak-Yol'u da dahil ederek ve tüm bu 5G ağlarını Dijital İpek Yolu olarak adlandırarak küresel piyasada özellikle Huawei öncülüğünde akıllı şehirleri 5G altyapısıyla birbirine bağlama girişimlerini hız kesmeden sürdürmektedir.<sup>185</sup> Huawei günümüzde Türkiye ve İngiltere gibi ülkelerin de aralarında bulunduğu birçok ülkenin telekomünikasyon altyapısını oluşturmuş ve işletmesini üstlenmiştir.<sup>186</sup> Sonuç olarak Çin'in 5G teknolojisi uluslararası sitemde siber güvenlik endişelerinin yanı sıra ekonomik çekinceleri gündeme getirmektedir.

Güçlü bir para birimine sahip olmak, bir ülkenin nüfuzunun göstergesidir. Çin'in Kuşak -Yol etiketli yatırımlar yaptığı ülkelerde imzaladığı iki taraflı ya da çok taraflı ticari anlaşmalarda özellikle kur risklerinden kaçınmak ve işlem maliyetini en aza indirebilmek için ülkeler arasında rezerv para olarak Çin Yuanı'nı tercih ettiği görülmektedir.<sup>187</sup> Bununla birlikte gelecekte, Kuşak -Yol bölgesinde Çin Yuanı'nın kullanımda bir artış görülebilecektir. Bu proje Yuan'ın uluslararasılaşmasına yardımcı olarak, Çinli şirketleri Kuşak-Yol girişimi için projeleri finanse etmek için Yuan tahvilleri çıkarmaya teşvik edecektir.<sup>188</sup> Giderek daha fazla ticaret girişiminin koridorları üzerinden kanalize edileceğinden, Çin para birimine olan talep artacaktır. Bu durum Çin'in Uluslararası Para Fonu'ndaki ağırlığını ve özel çekme haklarını daha da artırmaya yardımcı olacaktır.<sup>189</sup>

---

<sup>183</sup> Mehmet Ali Koçakoğlu, *Kuşak Yol Girişimi Bağlamında Çin'i Anlamak*, (İstanbul: Turuva Yayınları, 2020), 270-271.

<sup>184</sup> Tali Arbel, "Barr's call for U.S. control of 5G providers quickly rebuked," *AP News*, 08 Şubat 2020, <https://apnews.com/article/william-barr-us-news-politics-china-technology-ca3bbaef1beb5bdc0e3dcba6d241e3bc>, erişim tarihi: 30.03.2022

<sup>185</sup> Necmettin Mutlu, "Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) Projelerinin İncelenmesi; Türkiye İçin Öneriler". *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*. 5 (2), 129-150.

<sup>186</sup> Age.

<sup>187</sup> Mehmet Ali Koçakoğlu, *Kuşak Yol Girişimi Bağlamında Çin'i Anlamak*.

<sup>188</sup> "What does the One Belt One Road Do for China?," *Economic & Political Weekly*, <https://www.epw.in/node/154503/pdf>, erişim tarihi: 01.04.2022

<sup>189</sup> Age.

Sonuç olarak Kuşak – Yol Girişimi, yerel büyümeyi artırmayı amaçladığı ve aynı zamanda ülkenin ekonomik diplomasi stratejisinin bir parçası olmasından dolayı Çin ekonomisi için büyük önem taşımaktadır. Çin, Girişim sayesinde daha az gelişmiş sınır bölgelerini komşu ülkelerle bağlayarak ekonomik faaliyetleri artırmayı planlamaktadır. Girişimin, Çin malları için yeni pazarlar açması ve yaratması beklenen bir sonuçtur. Aynı zamanda Girişim, Çin'in üretim merkezlerindeki malzemeleri kolayca ihraç etmek için uygun maliyetli yolların kontrolünü ele geçirmesini sağlayacaktır. Üretim açısından herhangi bir fazla kapasite, Kuşak - Yol rotaları boyunca bölgelere etkin bir şekilde kanalize edilebilecektir.

#### **2.6.4. Yapısal Dengesizlikler ve Ulusal Güvenlik Endişeleri ile Mücadelede Önemi**

Kuşak – Yol Girişimi, Çin'in batı eyaletleri için 2000 yılında başlattığı kalkınma stratejisini<sup>190</sup> temel alarak, ülkenin gelişen kıyı illeri ile daha az gelişmiş batı ve orta illeri arasındaki brüt gelir eşitsizliklerine dönüşen sosyo-ekonomik dengesizlikleri ele almayı da hedeflemektedir.<sup>191</sup> Çin'de bu farklı bölgeler arasındaki gelir eşitsizliği giderek büyüyen bir sorun haline gelmektedir. Ülkenin ekonomik eşitliğini gösteren verileri giderek kötüleşerek Çin'i Peru ve Filipinler gibi ülkelere daha fazla gelir eşitsizliğine sahip bir hale getirmektedir.<sup>192</sup>

Çin merkezli blog yazarı Matthew Hartzell, 2011 Çin İstatistik Yıllığı verilerini kullanarak hazırladığı haritalar sayesinde ülkedeki gelir uçurumunun ne kadar büyük olduğunu gözlemlemek mümkündür. Aşağıda bulunan Şekil 1'de görüldüğü üzere Çin'in kıyı bölgeleri nispeten zengindir ve ülke batıya doğru gittikçe daha da fakirleşmektedir. Bu şekilde kıyıda kırsala doğru fakirleşme dünyada birçok ülkede gözlemlenebilmektedir. Ancak kentsel harcanabilir gelir ve kırsal gelir haritaları biraz daha az belirgin olan bir gerçeği ortaya koymaktadır. Kıyı kentlerinde kentsel harcanabilir gelir, iç bölgelere göre çok daha yüksektir.

Kentsel harcanabilir gelir haritasına bakıldığında kıyı bölgeleri hala ortalamanın üstündedir ve iç bölgelerin ortalamanın altında kaldığı görülmektedir. Ancak turuncu ve

---

<sup>190</sup> Bkz. <https://www.chinabusinessreview.com/economic-development-policies-for-central-and-western-china/>

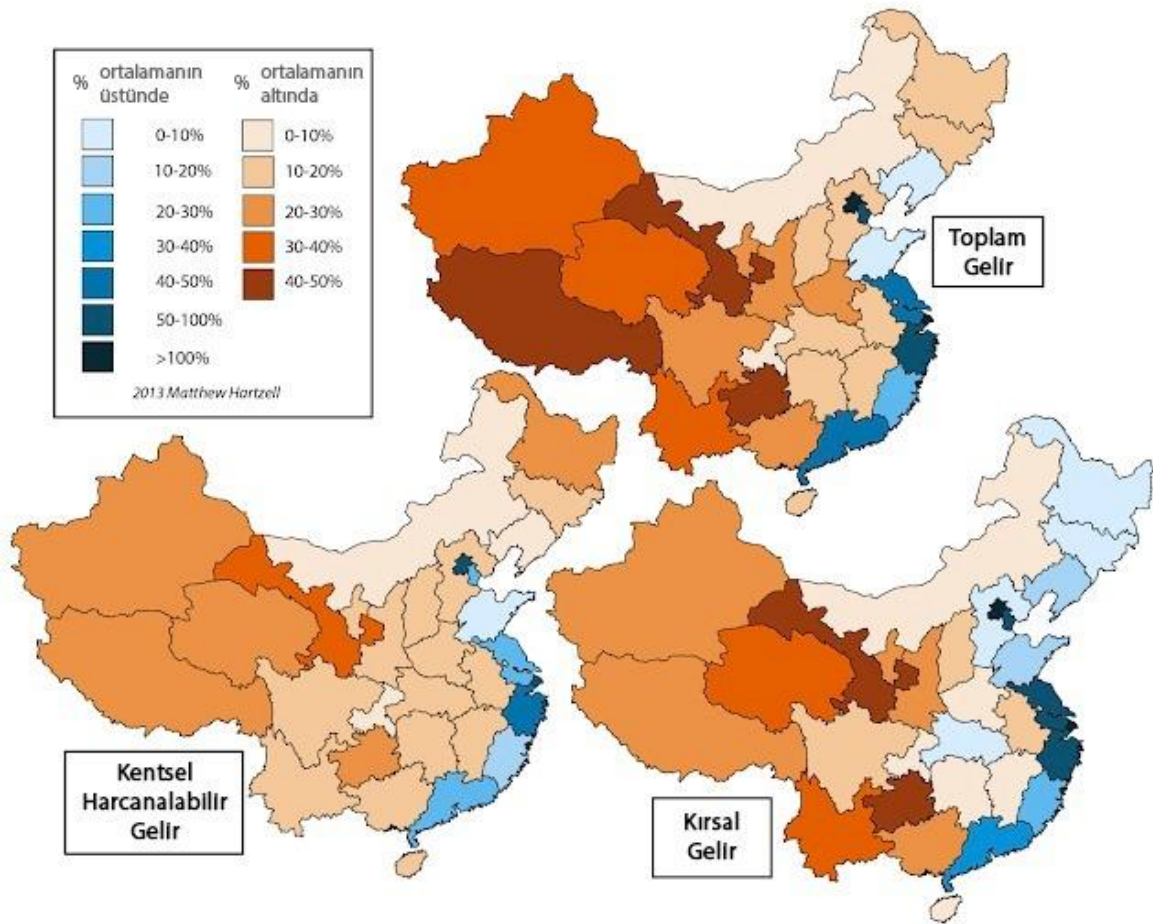
<sup>191</sup> Matt Schiavenza, "Mapping China's Income Inequality," *The Atlantic*, 13 Eylül 2013, <https://www.theatlantic.com/china/archive/2013/09/mapping-chinas-income-inequality/279637/>, erişim tarihi: 24.11.2021

<sup>192</sup> *Age*.



mavinin tonları toplam gelir haritasından daha soluktur, yani kıyı kentlerinde yaşayanlar ile iç kesimlerde yaşayanlar arasındaki eşitsizlik derecesi toplam gelir eşitsizliği kadar farklı değildir.

Kırsal gelir haritası ise bir kez daha, kıyı bölgelerinin ortalamasının üzerinde gelire sahip olduğunu gösterirken iç bölgelerin ortalamasının altında kaldığını kanıtlar. Yine de birkaç istisna mevcuttur. Örneğin; iç kısımdaki Hubei, karayla çevrili kuzeydoğu eyaletleri Heilongjiang ve Jilin gibi ortalamayı geçmeyi başarmıştır. Bu iller, Çin'in en yüksek tarımsal üretime sahip "ekmek sepeti" olarak kabul edilir.<sup>193</sup> Diğer iç bölgelerin gelir seviyelerinde ise büyük bir çeşitlilik gözlemlenebilir.



Şekil 1. Çin'in İllere Göre Kişi Başına Düşen Yıllık Gelir, Kırsal Gelir ve Kentsel Harcanabilir Gelir Dağılımı<sup>194</sup>

<sup>193</sup> Age.

<sup>194</sup> "China's Uneven Economic Development," Matt Hartzell's Blog, erişim 4 Mart 2022, <http://matthartzell.blogspot.com/2013/09/chinas-economic-disparityin-maps.html>

Tüm Kuşak - Yol koridorları orta veya batı illerinin üzerinden geçtiğinden girişim bu önemli farklılıkların azaltılmasında ciddi rol oynama potansiyeline sahiptir. Çin'in orta ve batı eyaletleri ile yurtdışındaki yeni pazarlar arasındaki gelişmiş bağlantılar ve düşük ücret seviyeleri daha önce ifade edilen "uçan kazlar" modeline uygun olarak sanayi sektörlerinin kıyı bölgelerinden bu illere transferini teşvik etme, daha fazla kıyı-merkez bağlantısını tetikleme ve kıyı illerinde katma değeri yüksek mallar için üretim alanlarının oluşturulmasını sağlama imkanları yaratabilecektir. Girişim sosyo-ekonomik faydaların yanı sıra, Çin'in batı eyaletlerinin komşu ülkelerle gelişmiş ticaret bağlantıları aracılığıyla bağlanmasını ve uluslararası değer zincirlerine ekonomik entegrasyonu gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır.

### 2.6.5. Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin Çeşitli Zorlukları

Kuşak – Yol Girişimi'ni hayata geçirirken Çin, çeşitli zorluklar ile karşı karşıya kalabilmektedir. 2015 yılında Sri Lanka'daki iktidar değişiminin Colombo Liman Şehri projesini durdurma noktasına getirmesi bu duruma bir örnektir.<sup>195</sup> Nitekim Myanmar, Kamboçya ve Laos'da yapılan bir dizi proje de çeşitli siyasi nedenlerden dolayı durdurulma riski yaşamıştır. Aynı zamanda Myanmar'ın huzursuzlukların yaşandığı kuzey eyaletleri, Orta Asya'nın Fergana Vadisi ve Pakistan'ın Belucistan'ı gibi az gelişmiş veya çatışmaların yoğun olduğu uzak bölgelerde çeşitli güvenlik endişeleri bulunmaktadır.<sup>196</sup> Bu bölgelerde işçileri, altyapıyı ve inşa edilmesi öngörülen ulaşım ağlarını koruma ihtiyacı çok daha yoğun olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durum projeler için belirlenen harcamaların artmasına sebep olabilmektedir.

Ayrıca Çin'in Afrika'da yaptığı yatırımlar Batı medyasında sıklıkla sömürgecilik olarak eleştirilmektedir. Afrika, ekonomik faydaları açısından Çin için kritik öneme sahiptir ve kıta boyunca birçok Çinli şirket faaliyet göstermektedir. Son yirmi yılda Çin'in Afrika'nın en büyük ticaret ortağı haline gelmesi ve kıta üzerindeki ABD gibi rakiplerinin yerine geçmesi

---

<sup>195</sup> "Prospects and challenges on China's 'one belt, one road': a risk assessment report," *The Economist*, erişim tarihi: 26 Kasım 2021, <http://static1.squarespace.com/static/529fcf02e4b0aa09f5b7ff67/t/554c49cee4b06fc215162cb4/14310629907/26/One+Belt,+One+Road.pdf>

<sup>196</sup> Kiyi Baloch, "Chinese Operations in Balochistan Again Targeted by Militants," *The Diplomat*, 27 Mart 2015, <https://thediplomat.com/2015/03/chinese-operations-in-balochistan-again-targeted-by-militants/>, erişim tarihi: 26 Kasım 2021

Çin'in ekonomik yükselişine katkı sağlamıştır.<sup>197</sup> Nitekim Çin'in Afrika'da yaptığı Kuşak - Yol etiketli yatırımların Afrika ülkelerini Çin'e bağımlı bir noktaya getirdiği görülmektedir. Özellikle Çin'in Sudan ve Zimbabve'de yaptığı yatırımlar Batılı ülkelerin tepkisini çekmektedir.<sup>198</sup>

Özellikle Çin'in düşük ve orta gelirli ülkelere verdiği kredilerin ödenemeyecek miktarlara ulaşması “Borç Tuzağı” olarak nitelendirilmektedir. Üstelik Çin verdiği kredilerin büyük bir kısmını doğrudan hükümetlere değil, çoğunlukla devlete ait şirketlere, bankalara ya da özel kurumlara yönlendirdiği için verilen borçların yarısının resmi borç istatistiklerine yansımadağı bilinmektedir.<sup>199</sup> Örneğin; Kırgızistan, Zambiya ve Cibuti'nin Çin'e olan borçları, GSYİH'lerinin en az %20'sine denk gelmektedir.<sup>200</sup> Çin bu borçların büyük kısmını Kuşak -Yol etiketiyle gerçekleştirdiği demiryolu, liman, altyapı, madencilik ve enerji projelerini fonlayarak vermektedir. Çin verdiği borçların geri ödenememesi durumunda borç alan ülkenin kilit önem taşıyan varlıklarına uzun dönemli kiralama yoluyla adeta el koymaktadır. Örneğin; büyük bir Çin yatırımıyla başlayan Sri Lanka'nın Hambantota kenti liman projesi başlamasından kısa bir süre sonra uygulanabilirliği üzerine çıkan tartışmalar ve şüpheler nedeniyle tartışmalara sebep oldu. Arkasında Sri Lanka'ya artan borçlar bırakan proje 2017 yılına gelindiğinde Sri Lanka'nın Çin'in fonladığı bir şirkete limanın %70'ini 99 yıllığına kiralama şartıyla Çin'den daha fazla borçlanmayı kabul etmesi ile sonuçlanmıştır.<sup>201</sup>

Avrupa Birliği aday ülkelerinden olan Karadağ, hiçbir işlevi olmadığı için “hiçbir yere giden otoban” olarak eleştirilen karayolu inşaatı yüzünden Çin hükümetine borçlanmıştır. Borçları için AB'den destek talep eden Karadağ'ın proje finansmanının Çinli bir şirket tarafından yapılması AB tarafından eleştiriye sebep olan bir konudur.<sup>202</sup> Çin'e karşı borçlanan ülkeler genellikle alt yapı yatırımlarına ihtiyaç duyarlar ama bu yatırımlar için gerekli olan sermayeye sahip değillerdir. Tam bu noktada Çin Kuşak -Yol etiketiyle bu

---

<sup>197</sup> Haluk Karadağ, “The People's Republic Of China In Africa,” içinde *Routledge Handbook Of Conflict Response And Leadership In Africa*, der. Alpaslan Özerdem, Sinem Akgül-Açıkmeşe, Ian Liebenberg (New York: Routledge, 2022), 186-187.

<sup>198</sup> Mehmet Ali Koçakoğlu, *Kuşak Yol Girişimi Bağlamında Çin'i Anlamak*, (İstanbul: Turuva Yayınları, 2020), 214-215.

<sup>199</sup> Kai Wang, “Çin yoksul ülkeleri 'borç tuzağına' mı düşürüyor?,” *BBC*, 7 Ocak 2022, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-59892272>, erişim tarihi: 10 Şubat 2022

<sup>200</sup> *Age*.

<sup>201</sup> Nilanthi Samaranyake, “Chinese Belt and Road Investment Isn't All Bad—or Good,” *Foreign Policy*, 02 Mart 2021, <https://foreignpolicy.com/2021/03/02/sri-lanka-china-bri-investment-debt-trap/>, erişim tarihi: 10 Şubat 2022

<sup>202</sup> Mehmet Ali Koçakoğlu, “*Kuşak Yol Girişimi*”

ülkelere çeşitli fırsatlar sunmaktadır. Ancak Çin'in sunduğu fırsatlar örneklerde görüldüğü üzere kazan – kazan ilişkisini henüz hayata geçirememiş tam aksine arkasında verimsiz yatırımlar ve yüklü borçlar bırakmıştır. Yaşanan bu ve benzeri gelişmeler uluslararası ortamda Çin'in Kuşak – Yol Girişimine olan güvenini zedelemektedir.

Çin komşularıyla da ciddi sınır anlaşmazlıkları yaşamaktadır. Başta Japonya, Vietnam, Hindistan ve Filipinler olmak üzere ABD'nin müttefikleri ile yaşanan ciddi anlaşmazlıklar Çin'in Doğu ve Güney Asya'da adeta tek başına kalmasına sebep olmaktadır. Yapılan yeni transit bağlantılar çevresinde artan sınır ötesi suçlar, çevresel ve sosyal kaygılar doğurmaktadır ve bu durum daha yakın yasal ve kolluk kuvvetleri iş birliği ihtiyacını artırmaktadır.<sup>203</sup> Aynı zamanda Asya'da bulunan bazı piyasaların ekonomik olarak olgunlaşmamış olması ve bu doğrultuda yaşanan sınırlı pazar büyüklüğü, yolsuzluk, hantal gümrük işlemleri, düşük idari verimlilik ve yüksek temerrüt riskleri gibi sıkıntılar düşük veya sıfır getiri sağlayan projelerin oluşmasına neden olabilmektedir.<sup>204</sup> Bu tür yaşanan ve yaşanması olası riskler Çin'in Kuşak – Yol hayallerine ve kazan – kazan politikalarının inandırıcılığına zorluk çıkarmaktadır.

Kuşak-Yol projesi, Başkan Xi'nin en iddialı dış ve ekonomik politika girişimidir. Son tartışmaların çoğu girişimin jeopolitik ve ekonomik yönleriyle ilgiliydi. Girişimin kapsayıcı amacının, Çin'in komşu ülkeleri ekonomik olarak Pekin'e daha yakın bir şekilde bağlayarak Çin'in jeopolitik hedeflere ulaşmasına yardımcı olmalarına yönelttiği hususu giderek netleşmektedir. Ancak, Kuşak-Yol'un arkasında çok daha somut ve ekonomik hedefler de vardır. Örneğin; Kuşak-Yol'un hedeflerinden en ulaşılabilir olanı, Çin'in üretim yeteneklerinin artırılmasına katkı sağlamasıdır. Pekin'in projeleri finanse etme kabiliyeti ve bu kredilerin alıcıları üzerindeki etkisi göz önüne alındığında, yüksek hızlı tren, enerji üretim ekipmanı ve telekomünikasyon ekipmanı gibi Çin yapımı üst düzey sanayi mallarının Kuşak-Yol ülkelerinde yaygın olarak kullanılması muhtemeldir. Bununla birlikte, daha şüpheli olan, Çin'in komşularının aşırı endüstriyel kapasitesini eritmeye istekli olup olmayacaklarıdır. Çin ile bazı Kuşak-Yol ülkeleri arasındaki siyasi güven eksikliği, istikrarsızlık ve güvenlik tehditleri ikili ilişkilerinde önemli engellerdendir.

---

<sup>203</sup> “Supreme People’s Court And “One Belt One Road,” *Supreme People's Court Monitor*, erişim tarihi: 26 Kasım 2021, <https://supremepeoplescourtmonitor.com/2015/07/14/supreme-peoples-court-and-one-belt-one-road/>

<sup>204</sup> Nyshka Chandran, “The risks behind China’s growth gamble,” CNBC, 12 Nisan 2015, <https://www.cnbc.com/2015/04/12/the-risks-behind-chinas-growth-gamble.html>, erişim tarihi: 27.11.2021

Çin bankaları da muhtemelen Kuşak-Yol'un başarısını belirlemede kilit bir rol oynayacaklardır. Başkan Xi'nin kamuoyu desteğini ifade etmesine rağmen, bazı bankalar hem kamuoyunda hem de özel olarak dikkatli olunması gerektiği çağrısında bulunmuştur.<sup>205</sup> Nitekim projeleri finanse etme iştahları ve Çin sınırının ötesindeki karmaşık yatırım ortamını idare etme yetenekleri, Kuşak-Yol'un hızını ve ölçeğini şekillendirecek etkenlerden olacaktır. Bu durum girişimin uzun dönemli bir girişim olacağına dair genel bir kabulü doğrular niteliktedir.

## **2.7. Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Avrupa Birliği**

AB-Çin ilişkilerinin bağlamı son yıllarda önemli ölçüde değişmiştir. Daha geniş diplomatik ve stratejik düzeyde Kuşak – Yol Girişimi bölgesel dinamikleri yeniden şekillendirerek Çin'in uluslararası ilişkilerdeki artan önemini sembolize etmeye başlamıştır. Avrupa Komisyonu ve Çin hükümeti bağlantı platformlarındaki sinerjileri artırma konusunda anlaşmalar sağlamaktadır. Bununla birlikte Çin ile yeni yatırım eğilimleri ve ticari ilişkiler, Avrupa da çeşitli sektörler arasında oldukça farklılık göstermektedir. Çoğu Avrupa ülkesinde açıkça tanımlanmış bir Kuşak -Yol planının olmaması Birliğin pazarlık gücünü zayıflatmaktadır. Buna karşı Çin, AB ile ilişkilerde esnek dış politika yaklaşımını izlemektedir. Şimdiye kadar Çin Avrupa'daki Kuşak -Yol projelerini ağırlıklı olarak Orta, Doğu ve Güney Avrupa'daki ulaşım ve altyapı yatırımlarına odaklı biçimde yapmaktadır. Bu çerçevede günümüzde uluslararası kurumların yeniden yapılandırılmasına ve özellikle çok kutuplu bir küresel düzenin ortaya çıkışına tanık olmaktayız. Tüm bu noktalarda girişim AB için jeopolitik, jeostratejik ve ekonomik açıdan değerlendirilmeye muhtaç çeşitli noktaları ihtiva etmektedir.

### **2.7.1. Bir Kuşak Bir Yol Girişiminin Avrupa Birliği Açısından Jeopolitik, Jeostratejik ve Ekonomik Değerlendirilmesi**

Kuşak -Yol Girişimi çerçevesinde Çin ile Avrasya, Afrika ve Orta Doğu ülkeleri arasında gelişen yatırım ve ticaret ilişkileri Çin'in bu ülkeler üzerinde artan siyasi ve

---

<sup>205</sup> Peter Cai, "Understanding China's Belt And Road Initiative," *Lowly Institute*, 22 Mart 2017, <https://www.lowlyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>, erişim tarihi: 11 Şubat 2022

ekonomik etkisi ile sonuçlanması muhtemeldir.<sup>206</sup> Bu durum AB'nin uzun vadeli jeopolitik, ekonomik ve jeostratejik çıkarları üzerindeki etkisinin ne derecede olacağı AB'nin Kuşak – Yol Girişimi'ne tek ses ve koordineli politikalarla yanıt verip vermemesine de bağlı olacaktır.

Yakın zamana kadar Çin'in Avrupa'daki altyapı yatırımları, blok olarak AB yerine Yunanistan gibi tek tek AB ülkelerini ve 16+1 grubunu hedef almıştır. Bu durum Çin'in ortak bir AB stratejisinin eksikliğinden ve AB üye ülkelerinin Çin ile ikili bağlarını ayrıcalıklı hale getirme eğiliminden yararlanan “böl ve yönet” taktiklerini izleyen yatırım stratejisinin sonucudur.<sup>207</sup> Bununla birlikte 2015 yılında gerçekleştirilen AB-Çin zirvesinde de dile getirildiği üzere Çin'in AB ile arasındaki bağlantı girişimlerine yatırım yapmaya ve bunlarla Kuşak – Yol Girişimi arasında sinerji aramaya olan güçlü ilgisi tüm ilişkiler açısından bir dönüm noktası olabilecek niteliktedir.

AB-Çin Bağlantı Platformunun tanıtımı ile AB, iş birliği stratejileri, planları ve politikalarını belirleyen bununla birlikte yönetim ve kural dahil ortak projelerin çerçevesini de hazırlayan kural ve ilkeleri netleştirmek amacıyla bir çerçeve oluşturmuştur.<sup>208</sup> Bu tarz ilerlemeler iki tarafın ilişkileri ve gelecekte yapılması planlanan projeleri açısından önem teşkil etmektedir.<sup>209</sup> Aynı zamanda Kuşak – Yol Girişimi halen gelişmekte olan, dinamik ve hareketli bir kavram olduğu için AB'ye Çin ile gündemin şekillenmesinde yer alma ve AB-Çin ilişkilerini derinleştirme fırsatı sunmaktadır.<sup>210</sup>

Karaya dayalı İpek Yolu Ekonomik Kuşağı boyunca altyapının iyileştirilmesi, Avrasya'da hem Çin'in hem de AB'nin yeni pazarlara erişimiyle birlikte enerji güvenliği açısından da yararlanabilecekleri ekonomik kalkınmaya ve bölgesel istikrara katkıda bulunma potansiyeli taşımaktadır. Böylece girişim, geleneksel olmayan güvenlik

---

<sup>206</sup> Frans-Paul van der Putten, “China, Europe and The Maritime Silk Road,” *Clingendael - the Netherlands Institute of International Relations*, 26 Mart 2015, <https://www.clingendael.org/publication/china-europe-and-maritime-silk-road>, erişim tarihi: 27.11.2021

<sup>207</sup> Guy de Jonquières, “The European Union’s China Policy: Priorities and Strategies for the New Commission,” *European Centre for International Political Economy*, Nisan 2015, <https://ecipe.org/publications/the-european-unions-china-policy-priorities-and-strategies-for-the-new-commission/?chapter=all>, erişim tarihi: 27.11.2021

<sup>208</sup> “Investment Plan for Europe goes global: China announces its contribution to #investEU,” *European Commission*, erişim: 26 Kasım 2021, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_15\\_5723](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_15_5723)

<sup>209</sup> André Loesekrug-Pietri, “Why Europe can’t afford to ignore China’s New Silk Road,” *World Economic Forum*, 16 Kasım 2015, <https://www.weforum.org/agenda/2015/11/europe-china-new-silk-road/>, erişim tarihi: 27.11.2021

<sup>210</sup> Dominique De Villepin, “Faisons le pari de la nouvelle route de la soie,” *Les Echos*, 06 Ağustos 2019, <https://www.lesechos.fr/2015/02/faisons-le-pari-de-la-nouvelle-route-de-la-soie-1105919>, erişim tarihi: 27.11.2021

alanlarındaki iş birliğinin gelişmesi yoluyla AB-Çin stratejik ortaklığını derinleştirerek, muhtemel bir AB-Rusya uzlaşmasının da yolunu açacaktır.<sup>211</sup> Bu durum AB'ye Orta Asya'daki jeostratejik emellerini sürdürmesi için fırsatlar yaratacaktır.

Girişimin denizcilik yörüngesi ise er ya da geç AB'nin Güney Çin Denizi'ndeki denizcilik anlaşmazlıkları konusunda uluslararası kurallara dayalı bir düzen lehine daha açık sözlü bir tutum almasını gerektirecektir.

Kuşak – Yol Girişimi bugün dünyadaki en iddialı altyapı tabanlı güvenlik girişimi olarak kabul edilse de AB'nin Avrupa Komşuluk Politikası ve AB Deniz Güvenliği Stratejisi gibi mevcut politika araçlarının ve stratejilerinin girişime nasıl uyum sağlayabileceğinin düşünülmesinin AB'ye avantaj sağlayabileceği söylenebilir.<sup>212</sup>

Kuşak – Yol Girişimi konusunda henüz resmi bir AB tutumu bulunmamaktadır. Bununla birlikte AB Parlamentosu'nun Çin ile ilişkilerine yönelik 16 Aralık 2015 tarihli kararında; Avrupa'ya kadar Orta, Batı ve Güney Asya'da iletişim bağlantıları sağlaması hedeflenen girişimin jeostratejik önemi vurgulanmıştır. AB Parlamentosu, Kuşak – Yol Girişimi'nin çok taraflı bir şekilde takip edilmesi gerektiği ve tam şeffaflık içinde, tüm paydaşların katılımıyla sinerji ve projeler geliştirmenin son derece önemli olduğunu vurgulamıştır.<sup>213</sup> Avrupa Parlamentosu yayınladığı bu kararda üye devletlerin Çin'in küresel yatırım politikasının yanı sıra AB ve doğu komşularındaki yatırım faaliyetlerinin etkileri üzerinde de düşünmeye çağırıştır.<sup>214</sup>

Çin'in Kuşak – Yol Girişimi ile ilgili faaliyetleri sonucunda ticaret yörüngelerini belirli bölgelerden diğerlerine kaydırarak Asya, Afrika ve Avrasya'daki kara tabanlı ve deniz ticaret modelleri üzerindeki etkisini gelecekte önemli ölçüde artıracaktır. Çin'in Pire Limanı'na yaptığı yatırım sonucunda Pire'den Budapeşte'ye ve Karadeniz'deki Köstence Limanı'ndan Bükreş üzerinden Viyana'ya doğru ve özellikle yüksek hızlı demiryollarına yapılan yatırımlarla birleştirmesi bu duruma bir örnek oluşturmaktadır.<sup>215</sup> Bu durum aynı zamanda Çin ile Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri arasında yeni ticaret yolları teşkil etmektedir.

---

<sup>211</sup> “China's foreign policy and external relations,” *Directorate-General For External Policies Policy Department*, 27 Kasım 2021, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/549057/EXPO\\_STU\(2015\)549057\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/549057/EXPO_STU(2015)549057_EN.pdf)

<sup>212</sup> Bkz. EU Global Strategy, [https://eeas.europa.eu/topics/eu-global-strategy\\_en](https://eeas.europa.eu/topics/eu-global-strategy_en) Bkz. European Neighbourhood Policy (ENP), [https://eeas.europa.eu/diplomatic-network/european-neighbourhood-policy-enp\\_en](https://eeas.europa.eu/diplomatic-network/european-neighbourhood-policy-enp_en) Bkz. The EU Maritime Security Strategy and Action Plan, [https://eeas.europa.eu/archives/docs/maritime\\_security/docs/maritime-security-information-toolkit\\_en.pdf](https://eeas.europa.eu/archives/docs/maritime_security/docs/maritime-security-information-toolkit_en.pdf)

<sup>213</sup> “EU-China Relations,” *European Parliament*, 26 Kasım 2021, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2015-0458\\_EN.html?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2015-0458_EN.html?redirect)

<sup>214</sup> *Age*.

<sup>215</sup> Putten, “Chinese Investment In The Port Of Piraeus,”

Girişim ile Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile diğer AB üye devletleri arasındaki altyapı boşluğunun daralmasının yanı sıra yeni bağlantılar sayesinde Çin mallarının nakliye sürelerinin on gün azaltılması ve böylece Çin'in Avrupa pazarındaki rekabet gücünün artırılması beklenmektedir. Bu yeni bağlantıların Çin'e Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ve AB'den bir blok olarak ihracata eşit derecede fayda sağlayıp sağlamayacağını zaman gösterecektir.<sup>216</sup> Şimdilik ilgili ülkeler Çin'e karşı büyük ticaret açıkları vermektedirler.

Çin'in Pire Limanı'na yaptığı yatırım Çin tarafından işletilen iki limanı canlı bir aktarma merkezine dönüştürürken, bazı iş ve güvenlik düzenlemesi sorunlarını gündeme getirmiştir. Bu yatırımın AB-Çin ticaret hacminde net bir artışa mı yoksa sadece lojistik faaliyetlerin Antwerp, Hamburg veya Rotterdam gibi diğer AB limanlarından Pire'ye taşınmasına mı dönüşeceği henüz belli değildir.<sup>217</sup>

Bu altyapı yatırımlarında Çin'in Kamu İktisadi Teşebbüsü (KİT) kaynaklarının oynadığı baskın rol göz önüne alındığında bazı analistler Kuşak – Yol Girişimi'nin AB firmaları için eşit derecede faydalı olacağından şüphe duymaktadırlar.<sup>218</sup> Çünkü Çin hükümetinin sağladığı KİT'ler hükümetin güçlü mali ve mali olmayan desteği ile birlikte rekabet avantajının büyük ölçüde Çinli firmalarda olmasını sağlamaktadır.<sup>219</sup> Bazı uzmanlar ise girişimin gelişmiş bağlantı potansiyelinin artan organize suç, yasadışı insan ticareti, terörist faaliyetler ve daha fazla taklit mal gibi olumsuz etkilerine karşı değerlendirilmesini önermektedir.<sup>220</sup>

---

<sup>216</sup> Nicola Casarini, "Is Europe to Benefit from China's Belt and Road Initiative?," *IAI*, <https://www.iai.it/sites/default/files/iaiw1540.pdf>, erişim tarihi: 27.11.2021

<sup>217</sup> Leonidas Vatikiotis, "In Piraeus, Chinese investment brings Chinese labour standards. Ex-employee reveals harrowing conditions at Cosco container terminal in Greece," *WordPress*, <https://leonidasvatikiotis.wordpress.com/2013/06/03/in-piraeus-chinese-investment-brings-chinese-labour-standards-ex-employee-reveals-harrowing-conditions-at-cosco-container-terminal-in-greece-prin-newspaper/>, erişim tarihi: 27.11.2021

<sup>218</sup> Dragan Pavličević, "China, the EU and One Belt, One Road Strategy," *The Jamestown Foundation*, 31 Temmuz 2015, <https://jamestown.org/program/china-the-eu-and-one-belt-one-road-strategy/>, erişim tarihi: 27.11.2021

<sup>219</sup> Xing Zhigang, "Li calls on SOEs to keep 'going global'," *China Daily*, 21 Ekim 2015, [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-09/21/content\\_21931678.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-09/21/content_21931678.htm), erişim tarihi: 27.11.2021

<sup>220</sup> "China's foreign policy and external relations," *Directorate-General For External Policies Policy Department*, 27 Kasım 2021, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/549057/EXPO\\_STU\(2015\)549057\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/549057/EXPO_STU(2015)549057_EN.pdf)



### 3. AVRUPA BİRLİĞİ'NİN TEHDİT ALGISI İNŞA SÜRECİNDE BİR KUŞAK BİR YOL GİRİŞİMİ

Bu bölümde Avrupa Birliği'nin, Kuşak-Yol Girişimine karşı tehdit algısı inşa sürecini ortaya koymak hedeflenmiştir. Bu doğrultuda Çin'in ilgili bölgelere yaptığı yatırımlar ve yatırımlara karşı Avrupa'nın tepkisinden bahsedilmiştir. Bölümde hem siyasi bir blok olarak AB'yi ele alırken hem de daha geniş anlamda ayrıntılı bir bakış açısı sunmak için Avrupa Birliği üye ülkeleri üç gruba ayrılarak incelenmiştir. Bu gruplar sınırlı etki olarak ele alınan Batı ve Kuzey Avrupa, "17+1" çerçevesinde değerlendirilen Orta ve Doğu Avrupa ve son olarak stratejik yatırım olarak değerlendirilen Güney Avrupa'dan oluşmaktadır.

#### 3.1. Bir Blok Olarak Avrupa Birliği

Avrupa Birliği üyesi ülkelerde genellikle halk arasında Kuşak – Yol Girişimi farkındalığı sınırlıdır. Bu nedenle, Çin'in bu girişimine ilişkin Avrupa kamuoyunun görüşlerinin olumlu mu yoksa olumsuz mu olduğunu net bir şekilde söylemek zordur. Avrupalı kaynaklar tarafından hazırlanan "Avrupa ve Çin'in Yeni İpek Yolları" isimli raporda Avrupa'nın ulusal hükümetlerinin kendilerini Kuşak – Yol ile az veya orta alaka düzeyine sahip olarak gördükleri söylenmektedir. Birçok Avrupa ulusal hükümetinin Kuşak – Yol Girişimi'ne verdiği tepkinin az olması veya eksikliği raporda yansıtılmaktadır. Hatta birçok hükümet girişim konusunda hala ihtiyatlı bir şekilde hareket etmekte ve inisiyatif almak için acele etmemektedirler.<sup>221</sup> Bu bağlamda AB hükümetlerinin arasında da girişime karşı oluşan fikir ve görüşlerin çeşitlilik gösterdiği görülmektedir.

Kuşak -Yol Girişimi'nin ortaya çıkmasından önceki dönemlerde de AB ve Çin, demiryolu, denizcilik, havacılık, gümrük kolaylaştırma ve bağlantıyla ilgili bazı konular hakkında düzenli diyaloglar yürütmektedirler. Ancak AB'nin Kuşak – Yol serüveni, devlet başkanı Xi'nin Mart 2014'te AB'ye yaptığı ziyaret sonrasında Çin'in AB'yi resmi olarak girişime dahil etmesiyle başlamıştır. Kuşak -Yol Girişimi ile ilgili projeler Orta Avrupa'da 17+1 mekanizması altında, Yunanistan'da Pire limanına yapılan yatırımlar ile ve

---

<sup>221</sup> Frans-Paul van der Putten, vd. "Europe and China's New Silk Roads" *European Think-tank Network on China (ETNC)*, erişim: 29 Kasım 2021

Almanya’da Chongqing-Duisburg demiryolu hattı üzerinden hızla geliştirilmiştir.<sup>222</sup> Öte yandan Batı Balkanlar’da AB üye ülkeleri ve AB’ye katılmayı bekleyen ülkeler, hemen hemen her ekonomik sektörde önemli ve artan Çin yatırımını kendine çekmiştir. AB’nin yaşadığı çeşitli ekonomik krizler de Çinli firmaların yatırımlarını arttırmaları için daha da eşsiz bir fırsat sunmuştur. Yine son yıllarda Çin, doğrudan yabancı yatırımlarını Portekiz, İtalya, Yunanistan ve İspanya gibi ülkelere yönlendirerek yatırım coğrafyasının kapsamını daha çeşitli bir hale getirmiştir.<sup>223</sup> Ancak Batı ve Kuzey Avrupa bu projelerin ve yatırımların içinde neredeyse yer almamıştır. Bu durum AB’nin Kuşak -Yol Girişimi etiketi ile yapılan projelerde bir bütün olarak ele alınmadığının en büyük göstergesi olmuştur. Aynı zamanda bir bütün olarak hareket edemeyen ve kendi ekonomik çıkarları doğrultusunda kararlar alan AB ülkeleri Birliğin ekonomik güvenlik çerçevesinde çeşitli tehditler ile karşı karşıya kalmasına sebep olmaktadır.

AB ve Çin aynı zamanda daha yakın ilişkiler ve iş birliği geliştirme yolunda da emin adımlarla yürümektedir. Son zamanlarda taraflar arasında endüstriyel forumlar ve ikili heyetler çok daha sık gerçekleştirilmektedir. Bununla birlikte Huawei, ZTE ve Haier gibi Çinli bazı firmalar Avrupa’nın sunduğu mühendislik uzmanlığından ve endüstriyel bilgi birikiminden yararlanarak AB’de Ar-Ge ve tasarım merkezleri kurmuştur. Aynı zamanda, Orange, L’Oréal ve Bayer gibi bazı Avrupalı firmalar ise Çin pazarında ve Çin’in yeni e-iş modelleri olan Alibaba ile Tencent’den ilham almayı umarak Çin’de araştırma merkezleri ve kuluçka merkezleri oluşturmuşlardır.<sup>224</sup>

Çin’in AB düzeyinde Kuşak – Yol Girişimi’ne ilişkin yaklaşımının en temelinde iş birliği için somut projeler arayışı bulunmaktadır. Avrupa’da Kuşak -Yol Girişimi kapsamında bulunan projelerin genel olarak yavaş ilerlediği ilk dönemlerden sonra Çin hükümeti AB kurumlarının Çin yatırımlarına ilişkin AB çapındaki kuralların oluşturulmasında ve AB üye ülkeleri ile farklı projelerin koordinasyonunda merkezi bir rol oynadığını fark etmiştir.<sup>225</sup> Projelerin başarılı bir şekilde gerçekleştirilmesi için AB’nin Kuşak -Yol Girişimi’ni resmen onaylaması ve girişimin AB çerçevesine uygun hale getirilmesinin önemi fark edilmiştir.

---

<sup>222</sup> Lin Wang, Vito Bobek ve Anita Maček, “Potential impact of ‘belt and road’ initiative on trade of Euro-Mediterranean countries with China,” *Int. J. Diplomacy and Economy*, Vol. 7, No. 1, (2021): 33–57.

<sup>223</sup> Xieshu Wang, Joel Ruet ve Xavier Richet. “One Belt One Road and the reconfiguration of China-EU relations,” *HAL*. 2017.

<sup>224</sup> *Age*.

<sup>225</sup> *Age*.

AB için girişim kapsamında Çin ile iş birliği fırsatlarının ancak iş birliğinin açık ve şeffaf kurallara dayanması halinde gerçekleştirileceği sık sık dile getirilmiştir. AB'nin girişime yaklaşımı eşit bir rekabet alanı arama ve Çin yatırımlarını AB çerçeveleri ile önceliklerine uygun olarak düzenleme hedefine dayanmaktadır. AB üye devletlerinin Çin liderliğindeki Asya Altyapı Yatırım Bankası'na aralarında bir uyum ve düzen olmadan eşgüdüksüz bir şekilde katılma kararı bankanın ana sözleşme müzakereleri sırasında bankayı yöneten kuralların tasarlanmasında ortak bir AB eylem planı oluşturmayı zora sokmuştur. Hem Avrupa Komisyonu hem de Avrupa Dış Eylem Servisi girişimin Çin'de güçlü bir siyasi desteğe sahip olduğunu ve AB'nin aldığı pozisyon ne olursa olsun uygulanacağını kısa zamanda anlamıştır.<sup>226</sup> Bu durum AB'yi angajman aramak ve kararları etkilemeye çalışmak için proaktif bir yaklaşım benimsemeye zorlamaktadır.

AB, Kuşak – Yol Girişimi'nin bölgesel dinamikler üzerindeki etkisine yanıt vermede kapsamlı bir stratejik yaklaşım bildirmemiş olsa da daha fazla şeffaflık elde etmek için bazı üst düzey girişimlerde bulunmuştur. Eylül 2015'te Avrupa Komisyonu ve Çin hükümeti girişim ile AB'nin Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı gibi bağlantı girişimleri arasındaki sinerjiyi geliştirmek için AB-Çin Bağlantı Platformu hakkında bir Mutabakat Zaptı imzalamıştır. Oluşturulan platform sonraki süreçte altyapı, ekipman, teknolojiler ve yönetim standartları gibi alanlarda iş birliğini teşvik etmek üzere çalışmalar yapmıştır. Bilgi alışverişi yoluyla Avrupa'daki altyapı planlarını koordine etmeye yardımcı olmakla beraber tüm yatırımcılar için eşit bir rekabet alanı sağlama hedefine yoğunlaşmıştır. Ayrıca Çin İpek Yolu Fonu'na açık olan Avrupa Stratejik Yatırımlar Fonu (EFSD) aracılığıyla yatırım fırsatlarının belirlenmesine yardımcı olmaktadır. Yalnızca AB içinde değil aynı zamanda girişim dahilindeki diğer ülkeler için de devlet alımları ve çevre koruma açısından yüksek standartları teşvik etmek bu platformda hedeflenmiştir. Temmuz 2016'da yapılan 18. AB-Çin Zirvesi muhtemelen Çin'in projeler için açık kamu ihale kurallarını kabul etmesindeki zorluğu nedeniyle beklendiği gibi ilgili unsurların yer aldığı ortak bir tebliğle sonuçlanmamıştır.<sup>227</sup>

1 Aralık 2021 tarihinde Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen, Brüksel'de düzenlenen bir basın toplantısında dünya çapında fiziksel ve dijital altyapının geliştirilmesine katkı sağlamak amacıyla tasarlandığı açıklanan "Küresel Geçit"<sup>228</sup> isimli yeni AB stratejisini tanıtırken şu sözleri söylemiştir.

---

<sup>226</sup> Putten, "Europe and China's New Silk Roads"

<sup>227</sup> Wang, Ruet ve Richet. "One Belt One Road and the reconfiguration of China-EU relations,"

<sup>228</sup> Global Gateway.

*“AB’nin değer ve standartlarına uygun, en yüksek sosyal ve çevresel standartlara saygılı, kaliteli altyapıya yönelik akıllı yatırımları destekleyeceğiz. Küresel Geçit Stratejisi, Avrupa’nın dünya ile nasıl daha dayanıklı bağlantılar kurabileceğini gösteren bir şablondur.”*<sup>229</sup>

Ülkelerin sürdürülebilir ve kaliteli projeleri için güvenilir ortaklara ihtiyaç duyması doğrultusunda tasarlanan bu strateji planı AB’nin dünya çapında altyapı geliştirmeye yönelik yatırım planı ve yol haritası niteliği taşımaktadır. AB Küresel Geçiti, insanlar ve gezegen için çalışan sürdürülebilir ve güvenilir bağlantıları temsil eden, iklim değişikliğiyle mücadele eden, sağlık sistemlerinin iyileştirilmesine ve küresel tedarik zincirlerinin rekabet gücünün ve güvenliğinin artırılmasına kadar en acil küresel zorlukların üstesinden gelmesine yardımcı olacak bir strateji olduğunu dile getirmektedir.<sup>230</sup> Küresel Geçit kapsamında 2027 yılına kadar 300 milyar avroluk bir hareketle birlikte dünya çapında yeşil ve dijital dönüşüm önceliklerini desteklemek için AB tarafından yatırımlar yapılacağı kamuoyuna duyurulmuştur.<sup>231</sup> Nitekim bu durum “Çin’in Kuşak – Yol Girişimi’ne karşı bir Avrupa alternatifi mi oluşturmaktadır?” sorularını akıllara getirmektedir. Temelinde bu strateji birliğin son yıllarda attığı birkaç önemli adıma dayanmaktadır. Örneğin; Avrupa ve Asya’yı birleştirme konusundaki 2018 stratejisiyle AB kapsamlı sürdürülebilir ve kurallara dayalı bağlanabilirliği teşvik etmek için diğer bölgelerle iş birliği yapmaya hazır olduğunu göstermektedir. Kısmen Almanya’nın çabaları sayesinde AB bu bölgesel stratejiyi bağlantının fırsat ve zorluklarına uygun küresel bir politikayla genişletmiştir. Ancak AB’nin Avrupa içinde ve ötesinde akıllı, yeşil ve sürdürülebilir bağlantıya doğru hedeflerini gerçekleştirebilmesi için daha hızlı hareket etmesi gerekmektedir.<sup>232</sup>

Bağlanabilirliğin (demiryolları, limanlar, yollar, havalimanları, fiber optik kablolar, mobil ağlar, gümrük düzenlemeleri, internet bağlantıları gibi kurumsal ve fiziksel bağlantı altyapısı) artan stratejik önemine karşı AB Konseyi ilk kez Temmuz 2021’de Komisyon ve

---

<sup>229</sup> “Global Gateway,” *European Commission*, [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway\\_en#key-areas-of-partnership](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en#key-areas-of-partnership) erişim tarihi: 08.02.2022

<sup>230</sup> *Age*.

<sup>231</sup> “Global Gateway: up to €300 billion for the European Union's strategy to boost sustainable links around the world,” *European Commission*, 06 Aralık 2021, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_21\\_6433](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_6433)

<sup>232</sup> Miguel Berger, “Why connectivity can strengthen European sovereignty,” *European Council on Foreign Relations*, 02 Aralık 2021, <https://ecfr.eu/article/why-connectivity-can-strengthen-european-sovereignty/>, erişim tarihi: 06.12.2021

Yüksek Temsilci'den Birliğin küresel bağlantı stratejisinin planlanmasını talep etmiştir.<sup>233</sup> Böylece bağlanabilirliğe yönelik stratejik bir yaklaşımın oluşturulmasının AB'nin ekonomik büyümesi ve güvenliği için temel niteliğe sahip olduğu vurgulanmıştır. Von der Leyen aynı yılın Eylül ayının 15'inde yaptığı konuşmasında Küresel Geçit Programı'nı tanıtırken Birliğin bu bağlanabilirlik stratejisi ile küresel ölçekte güvenilir bir marka olacağını belirtmiştir. Von der Leyen konuşmasında “yeni bir hiper-rekabetçilik çağına” uygun bir şekilde tasarlandığına değindiği Küresel Geçit Programı'nın son hali ise 1 Aralık 2021 tarihinde kamuoyuna sunulmuştur.<sup>234</sup>

Küresel Geçit Programı incelendiğinde altyapının, küresel ürünlerin, insanların ve hizmetlerin birbirine bağlanmasını içeren beş ana alana odaklanıldığı görülmektedir. Birinci odak dijital alanda küresel bir iş birliğinin sağlanmasını hedeflemektedir. Bu sayede veri paylaşımının ve yapay zekâ teknolojilerinin gelişimi için paydaşlar arasında özellikle fiber optik kablolar olmak üzere uydu iletişimine ve bulut altyapılarına yatırımlar yapılması, aynı zamanda güvenli bir internet ağının oluşturulması hedeflenmektedir. Ayrıca bu yatırımların sadece yakın coğrafyalara yapılması değil Latin Amerika'ya kadar genişletilmesi amaçlanmaktadır.<sup>235</sup> Bu örnek, hazırlanan programın küresel amaçları hedeflediğini de göstermektedir. Küresel Geçit Programı aracılığıyla AB, Avrupa ve dünya arasındaki bağlantıları güçlendirmeyi amaçlayarak, Programa ortak olan ülkelerin dijital uçurumlarını kapatarak, küresel dijital ekosisteme daha fazla entegre olmalarına yardımcı olacağını ifade etmektedir.

İkinci odak iklim ve enerjidir. Böylece yenilenebilir hidrojen üretimini artırabilmek için yenilenebilir enerjiye geçişin desteklenmesi ve paydaşlarla bu konuda ortaklık yapılmasını amaçlamaktadır. Ayrıca AB bu program kapsamında yenilenebilir enerji üretimini ve enerji verimliliğini artırma hedefleri kapsamında Sahraaltı Afrika'ya 2,4 milyar avro, Kuzey Afrika'ya ise 1 milyar avro hibe yapacağını taahhüt etmektedir.<sup>236</sup> Küresel Geçit Programı'nın, Paris Anlaşması'nın Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerine ve taahhütlerine ulaşma yolunda bu yeşil dönüşümü destekleyeceği savunulmaktadır. Ayrıca yeşil teknoloji alışverişini teşvik ederek enerji güvenliğini güçlendireceği ifade edilmektedir.<sup>237</sup>

---

<sup>233</sup> Sema Nur Yenişıldız, “Çin'in Kuşak ve Yol Girişimine AB Yanıtı: “Küresel Geçit Programı,” *İktisadi Kalkınma Vakfı Dergisi*, Aralık 2021.

<sup>234</sup> “Global Gateway: up to €300 billion for the European Union's strategy to boost sustainable links around the world,” European Commission, 06 Aralık 2021, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_21\\_6433](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_6433)

<sup>235</sup> Yenişıldız, “Çin'in Kuşak ve Yol Girişimine AB Yanıtı”

<sup>236</sup> *Age*.

<sup>237</sup> “Global Gateway,” *European Commission*,

Üçüncü olarak özellikle gelişmekte olan ülkelerin taşımacılık sektörüne ve tedarik zincirlerini desteklemek için demiryolları, limanlar ve karayolları gibi ulaşım altyapılarına yatırım yapılması hedeflenmektedir.<sup>238</sup> Nitekim bu odak noktasının özellikle Çin'in Kuşak – Yol Girişimi kapsamında ciddi yatırımlar yaptığı ulaşım ve altyapı projelerine de rakip olabileceği beklenmektedir. Küresel Geçit'in, tüm ulaşım modlarında sürdürülebilir, akıllı, esnek, kapsayıcı ve güvenli ağlar oluşturan dünya çapında altyapı yatırımlarını teşvik etmesi beklenmektedir. Bununla birlikte Trans Avrupa Ulaştırma Ağı'nın genişletilmesi gibi benzer ağları da destekleyecektir.

Dördüncü odak ise Covid-19 salgınına bir referans göstererek paydaşların yerel aşı üretimlerini desteklemekle birlikte ilaç tedarik zincirlerinin kapasitelerini arttırmalarına yardımcı olmayı hedeflemektedir.<sup>239</sup> Program, tedarik zincirlerinin güvenliğine ve yerel üretim kapasitelerinin geliştirilmesine öncelik verecektir. AB, ilaç tedarik zincirlerini çeşitlendirmek için ortak ülkelerle birlikte çalışacağını duyurmuştur. AB ayrıca uluslararası tedarik zinciri darboğazlarının ele alınmasına da katkıda bulunacaktır. Ancak açıklanan program içeriğinde bu konu ile ilgili açık bir finansal hedef ya da taahhüt sunulmamıştır.

Beşinci ve son odak noktası ise küresel açıdan eğitim ve araştırma alanlarına çeşitli yatırımlar yapılmasıdır. Özellikle salgın sonucunda fazlasıyla artan çevrimiçi eğitimin daha da genişletilmesi bu odak dahilinde hedeflenmiştir. AB, dijital eğitim de dahil olmak üzere kaliteli eğitime yatırım yapacak ve kızların, kadınların ve diğer savunmasız grupların dahil edilmesine özellikle dikkat edecektir. Ortak ülkelerin eğitim sistemlerini dönüştürmelerine ve öğrencilerin, personelin, öğretmenlerin ve kursiyerlerin hareketliliğini kolaylaştırmasına yardımcı olacaktır. AB, araştırma ve yenilik konusunda iş birliğini güçlendirmek için ortak ülkelerle birlikte çalışacaktır. AB bu beş odak noktası ile ülkeleri, toplumları ve bireyleri birbirine yakınlaştırmayı planlarken aynı zamanda programın uygulanabilirliğinin temelini oluşturacak olan ve Avrupa normları olarak her fırsatta söz edilen demokrasi, hukukun üstünlüğü ve insan hakları değerleriyle uyumlu olma koşulunu da teyit etmektedir.<sup>240</sup>

AB Komisyonu Küresel Geçit Programı'nın fonlanmasının Birlik üyesi ülkelere, ulusal kalkınma bankalarından, özel sektörlerden, Avrupa Sürdürülebilir Kalkınma Fonu, Avrupa Yatırım Bankası ve Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası da dâhil olmak üzere çeşitli AB finansman kuruluşlarından gelecek yatırımlarla finanse edileceğini belirtmiştir.<sup>241</sup>

---

<sup>238</sup> Yeni Yıldız, “Çin'in Kuşak ve Yol Girişimine AB Yanıtı”

<sup>239</sup> *Age*.

<sup>240</sup> Yeni Yıldız, “Çin'in Kuşak ve Yol Girişimine AB Yanıtı”

<sup>241</sup> *Age*.

Bununla birlikte Komisyon yabancı pazarlarda ticaret yapan Avrupalı şirketlerin rekabet etme kapasitelerini güçlendirebilmek için çeşitli kredi tesisleri oluşturacağını duyurmuştur. Ayrıca, dönüşümsel bir etki için yatırımlardan yararlanmak isteyen özel sektörü harekete geçirmeyi de amaçlamaktadır. Buna ek olarak AB, üye devlet düzeyinde mevcut ihracat kredisi düzenlemelerini tamamlamak ve AB'nin bu alandaki genel ateş gücünü artırmak için bir Avrupa İhracat Kredisi Tesisi kurma olasılığını araştırmaktadır.<sup>242</sup> Bu doğrultuda üçüncü ülke pazarlarında AB işletmeleri için daha eşit bir oyun alanı sağlamaya yardımcı olacak ve böylece altyapı projelerine katılımlarını kolaylaştıracaktır. AB, ortaklar için yalnızca sağlam mali koşullar sunmakla kalmayacağını, aynı zamanda çevre koruma, sosyal işler ve stratejik yönetimde en yüksek standartları teşvik edeceğini söylemektedir. AB, ortaklara paranın karşılığını veren güvenilir altyapı projeleri hazırlama kapasitelerini artırmaları için teknik yardım sağlayacağını da taahhüt etmektedir.

Tüm bu gelişmelerden hareketle Küresel Geçit Programı'nın AB çıkarlarını ve rekabet gücünü arttırması, stratejik bağımlılıkların azaltılması ve AB'yi küresel bir aktör olarak ilgili alanlarda Çin'in Kuşak – Yol Girişimine bir alternatif oluşturabilmesi beklenebilecektir. Nitekim AB'nin bu alternatifi oluşturma hususunda geç kalıp kalmadığı çeşitli tartışmalara sebep olmaktadır. Uluslararası politika uzmanı olan Jonathan Holslag, yayınlanan bir makalesinde, Avrupa'nın Küresel Geçit cevabını “oldukça geç” bulduğunu dile getirdi.<sup>243</sup> Holslag, Xi'nin 2013'te Kuşak – Yol Girişimi'ni başlatmasından bu yana, Çin'nin girişimi “hızlı bir şekilde fonları harekete geçirebilen, iyi yağlanmış bir makine haline geldiğini” belirtti.<sup>244</sup> Ancak Berlin merkezli Mercator Çin Araştırmaları Enstitüsü'nden Francesca Ghiretti verdiği bir röportajda, AB'nin geç kalınmış stratejik cevabının ciddi bir handikap olduğuna inanmadığını söyledi. Özellikle borç tuzağına ilişkin tartışmaların ve Çin kredilerine bağlı diğer koşulların şartları nedeniyle Kuşak – Yol Girişimi'nin imajının zamanla kötüleştiğini dile getirdi.<sup>245</sup> Başka bir deyişle, Küresel Geçit'in daha şeffaf ve saygılı finansman planı, Çin etkisini uzak tutmak isteyen ülkeler için fırsata çevrilebilecek en iyi zamanda geldiğini savundu. Alman Marshall Fonu'ndan Andrew Small ise yaptığı bir röportajda, “yapacağı yardımın daha iyi olduğunu kanıtlamak AB'ye

---

<sup>242</sup> “Global Gateway,” *European Commission*,

<sup>243</sup> Jonathan Holslag, “The EU's “global gateway” - an answer to China, or a dead-end?,” *EUobserver*, 1 Aralık 2021, <https://euobserver.com/opinion/153678>, erişim tarihi: 04.04.2022

<sup>244</sup> *Age*.

<sup>245</sup> Sébastien Seibt, “Avec “Global Gateway”, l'UE tente de concurrencer les nouvelles routes de la soie chinoises,” *France 24*, 02 Aralık 2021, <https://www.france24.com/fr/asia-pacifique/20211202-avec-son-global-gateway-l-ue-tente-de-concurrencer-les-nouvelles-routes-de-la-soie-chinoises>, erişim tarihi: 04.04.2022

kalmış” diyerek AB’nin sorumluluğunu hatırlatmış oldu. Ayrıca Small, en azından Avrupa programının, Çin’den borç alan ülkelere Çin ile müzakereleri sırasında ek bir kart sunabileceğini savunmuştur. Borçlanmaya girecek ülkeleri “Avrupa finansmanını seçmekle tehdit ederek Çin karşısında daha iyi koşullar elde etmeye çalışabilirler” demiştir.<sup>246</sup>

AB’nin “Küresel Geçit Stratejisi” ile Çin’le rekabet etmek yerine, yarar sağlayacak farklı alanları ve pazarları paylaşma amacı taşıyıp taşımadığı ilerleyen günlerde daha belirgin bir konu olacaktır. Von der Leyen’in Küresel Geçit Programı’nı tanıtırken üzerinde durduğu “AB standartları ve kuralları” gibi önemli noktalar, AB projesinin Çin’in girişiminden farklı olacağına mesajını vermektedir. Ancak tüm bu faktörler Avrupa’ya fayda sağlayan stratejik bir ortam yaratmanın temel anahtarıdır. Bu noktada Küresel Geçit Programı altyapı yatırımlarına ihtiyaç duyan ülkelerin Kuşak ve Yol Girişimi’ne yönelik artarak devam eden bağımlılık döngüsünü kırmak, AB ile karşılıklı yarar sağlayan ilişkiler kurmak, gerçek bir ortaklığa geçiş için önemli bir adım olarak görülebilmektedir.

### **3.2.Batı ve Kuzey AB: Sınırlı Etki**

Batı ve Kuzey AB devletlerinin Kuşak - Yol Girişimi ile ilişkisi esas olarak Asya Altyapı Yatırım Bankası’na üyelikleriyle sınırlı kalmaktadır. Çin hükümeti de AB’nin bu bölümünü Kuşak - Yol uygulamasına ilişkin önceliklerinden biri olarak görmemektedir. Bu doğrultuda Batı ve Kuzey ülkelerini Girişim kapsamında “sınırlı etki” altında incelemek daha doğrudur. Yine de bazı eyaletler veya yerel yönetimler, potansiyel Çin yatırımlarından yararlanmaya çalışmaktadırlar.

Almanya batı AB ülkeleri arasında Kuşak – Yol Girişimi ile doğrudan ilgilenen ülke olma özelliğini elinde tutmaktadır. Çin ile Almanya arasında uygulamaya konulan Leipzig-Shenyang, Duisburg-Chongqing, Hamburg- Zhengzhou, Hamburg-Harbin ve Nürnberg-Chengdu olmak üzere beş adet demiryolu projesi mevcuttur. Bu projeler iki tarafın da yüksek düzeyde ilgisini çekmektedir. Örneğin; Duisburg ve Chongqing arasındaki demiryolu bağlantısı her iki belediyeden de yüksek ilgi ve güçlü destek görmüştür. Taraflar birbirlerini düzenli olarak ziyaret eden siyasi ve ticari delegasyonlar oluşturmuştur. Bununla birlikte

---

<sup>246</sup> Age.



Kuşak – Yol Girişimi ile ilgili yatırım forumu ve araştırma konferansı 2015 ve 2016 yıllarında Duisburg’da gerçekleştirilmiştir.<sup>247</sup>

Bu gelişmelerin iki taraf açısından kayda değer yeni fırsatlar doğurduğu söylenebilir ancak Almanya’nın bu fırsatlardan eşit derecede yararlanabileceğini söylemek pek mümkün değildir. Örneğin; Çin’den mal ithal eden trenler genellikle elektronik ürünler ve diğer ticaret malları ile tamamen dolu olarak gelirken, Çin’e geri dönen trenler genellikle yeterli mal bulmakta sorun yaşamaktadır. Avrupa malları üzerindeki Rus yaptırımları bu durumu daha da karmaşıktırmaktadır.<sup>248</sup> Bununla birlikte Rusya’nın Ukrayna’yı işgaline karşı AB üyesi devletlerin aldığı ortak yatırım kararlarının Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru’nu kullanarak Rusya üzerinden Çin’e gönderilen malların daha da azalmasına sebep olması beklenirken Çin’in çift taraflı dış politikası kendi ticaret hacmini korunmasını sağlamaktadır. Bu demiryolu bağlantılarının verimliliğini ve sıklığını artırmak için kamu ve özel sektör bazında ciddi çabalar sarf edilmiştir ancak hala çözülmesi gereken soğutma sistemi ve sıcaklık değişimlerinde yaşanan sıkıntılar gibi teknik detaylar mevcuttur.<sup>249</sup> Kuşak – Yol Girişimi çerçevesinde Almanya’ya şu ana kadar demiryolları dışında başka bir altyapı yatırımı sunulmamıştır.

Alman yetkililer, Avrupa’daki Kuşak – Yol Girişimi ile ilgili Çin yatırımlarının AB kuralları ve standartlarına uymasını sağlamanın bir yolu olarak Brüksel’de AB-Çin Bağlantı Platformunun oluşturulmasını desteklemişlerdir. Bununla birlikte bir Alman direktör, birer Fransız ve Hollandalı alternatif direktörle birlikte Asya Altyapı Yatırım Bankası yönetim kurulunda Euro bölgesi üyeleri adına %15 oy hakkına sahip bir grup oluşturulmuştur. Bu durum Kuşak–Yol faaliyetlerinin şekillenmesinde dolaylı bir şekilde rol oynamaktadır. Almanya, Kuşak –Yol’u kendi kalkınma politikasına entegre etmek ve AB-Çin bağlantılarını ve karşılıklı çıkara dayalı iş birliğini ilerletmek için çeşitli fırsatları iyi değerlendirmek ve çıkar ilişkisini profesyonel olarak gözetmek durumunda kalmaktadır. AB ekonomisinin lokomotif olarak görülen Almanya’nın girişime karşı sessiz kalmaması ve olası bir Alman sessizliğinin tüm AB’yi etkileyecek ekonomik sonuçlara sebep olması kaçınılmazdır.

---

<sup>247</sup> Chen Jun, China-Europe Railway Express Promoting Trade, *China Today*, 09 Eylül 2021, [http://www.chinatoday.com.cn/ctenglish/2018/ln/202109/t20210901\\_800257111.html](http://www.chinatoday.com.cn/ctenglish/2018/ln/202109/t20210901_800257111.html), erişim tarihi: 06.12.2021

<sup>248</sup> Wang, Ruet ve Richet. “One Belt One Road and the reconfiguration of China-EU relations,”

<sup>249</sup> *Age*.

Almanya ile karşılaştırıldığında, Fransa'nın Çin hükümetinden gördüğü ilginin çok daha az olduğu söylenebilir. Fransa Kuşak –Yol Girişimi çerçevesinde daha az Çin yatırımı almaktadır. Buna karşın Fransız hükümetinin de konuya karşı net bir duruşa sahip olduğu söylenememektedir. Proje başlangıçta Fransız politika yapıcılar ve iş çevreleri arasında merak uyandırır da ilerleyen zamanlarda Kuşak - Yol artık birçok Fransız aktör tarafından ikincil bir konu olarak görülmektedir.<sup>250</sup> Bu çerçevede Fransa'da başlatılan projelerin sayısı şu ana kadar oldukça sınırlı kalmaktadır. Fransız hükümeti bu konuda net ve kesinleşmiş bir tutuma sahip değildir bununla birlikte Çin hükümeti de girişimin tanıtımına nispeten daha az yatırım yapmaktadır.<sup>251</sup> Bu net olmayan duruş Fransa'da Kuşak -Yol etiketi ile proje ve yatırımlar oluşturulmasını da zorlaştırmaktadır. Bununla birlikte geçtiğimiz yıllarda Çinli yatırımcıları çekmek için bazı Fransız bölgeleri ve belediyeleri, yerel avantajlarını ve iş ekosistemini teşvik etmek için aktif eylemlerde de bulunmuştur. Örneğin; Normandiya bölgesi, Le Havre, Rouen ve Paris'in iç limanları sahip oldukları bağlantı yollarının olanaklarını anlatarak Çinli yatırımcıların ilgisini çekmeye çalışmaktadır.

Avrupa'nın en büyük limanına ev sahipliği yapan Hollanda, Deniz İpek Yolu ile Çin'in Kuşak – Yol Girişimi'nin iki ana bileşeni olan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı arasında bariz bir bağlantı noktası oluşturmaktadır. Aynı zamanda Hollanda, Çin'in AB'deki en büyük ticaret ortakları arasında yer almaktadır. Hollanda ekonomisi için çok önemli rol oynayan Rotterdam limanına gelen tüm malların 1/3'ü Çin'den ithal edilmektedir.<sup>252</sup> Ayrıca son yıllarda çeşitli Çin şehirleriyle doğrudan bağlantılar açan Schiphol Havalimanı sayesinde Hollanda'dan Çin'e hava taşımacılığında da hızlı ilerlemeler kaydedilmiştir.

Tüm bunların yanında, Çin bazı şirketleri Kuşak-Yol etiketli yatırımlar için aktif olarak teşvik etmektedir. Örneğin; China COSCO Shipping Mayıs 2016'da Rotterdam'daki Euromax Terminali'nin %35 hissesini satın almıştır. Bir diğer örnek ise Chengdu ile Tilburg arasında Nisan 2016'da başlayan ve Eylül 2016'dan bu yana Rotterdam'a uzatılan haftalık yük trenidir. Chengdu'dan gelen trenler Sony, Samsung ve Fuji gibi şirketlerin tüketici elektroniği ürünlerini içerirken, Tilburg'dan gelen trenler petrol endüstrisi, arabalar ve şarap

---

<sup>250</sup> Françoise Nicholas, "France and China's Belt and Road Initiative Commentary in ISPI Dossier: EU-China Relations: Challenges and Opportunities," *French Institute of International Relations*, 08 Nisan 2019, <https://www.ifri.org/en/publications/publications-ifri/articles-ifri/france-and-chinas-belt-and-road-initiative>, erişim tarihi: 07 Aralık 2021

<sup>251</sup> Putten, "Europe and China's New Silk Roads"

<sup>252</sup> Bkz. The strategic value of the Port of Rotterdam for the international competitiveness of the Netherlands: A First Exploration, [https://www.irim.eur.nl/fileadmin/default/content/irim/research/centres/smart\\_port/admin/c\\_book\\_releases/havenrapport%20engelse%20versie\\_0.pdf](https://www.irim.eur.nl/fileadmin/default/content/irim/research/centres/smart_port/admin/c_book_releases/havenrapport%20engelse%20versie_0.pdf)

taşımaktadır.<sup>253</sup> Temmuz 2016’da üç Hollandalı nakliye şirketi Duisburg-Chongqing demiryolu üzerinden uçtan uca mal taşımacılığı için hizmet veren New Silkway Logistics (NSWL) adlı bir ortak girişim de başlatmıştır.

Ancak Mart 2014’te Hollanda’ya yaptığı ilk ziyarette Başkan Xi Kuşak –Yol Girişimi’nden hiç bahsetmemiştir.<sup>254</sup> Buna karşın daha sonra Almanya’nın Duisburg iç limanında yaptığı ziyarette İpek Yolu’nun kara yolunu genişletmek için açık bir şekilde Çin-Alman iş birliği çağrısında bulunmuştur. Hollandalı politika yapıcılar, şirketler ve araştırmacılar arasında İpek Yolu hakkında farkındalık artarken, Hollanda’nın genel yanıtı temkinli olmaktadır. Hollanda hükümetinin İpek Yolu girişimiyle ilişkisi esas olarak Asya Altyapı Yatırım Bankası üyeliğiyle sınırlı kalmaktadır.<sup>255</sup> Bu durumla birlikte Hollanda devlet kanalıyla olmasa da özel sektör aracılığı ile Çin ile karşılıklı ticari ilişkilerini sürdürmektedir. Hollanda özelinde yaşanan gelişmeler batı AB’nin kararsız duruşuyla birlikte sınırlı etkisine örnek niteliğindedir.

Brexit’in Kuşak –Yol Girişimi’ne etkisi hala belirsiz olsa da Birleşik Krallık’ın büyük bir Avrupa ülkesi olarak girişime katılımı Çin açısından olumlu değerlendirilmektedir. Birleşik Krallık Mart 2015’te AIIB’ye katılan ilk Avrupa ülkesi olması bunun iyi bir göstergesidir. Bu durum Birleşik Krallık’ın Asya ve Avrupa’nın uzun vadeli ekonomik kalkınmasında faydalı olarak gördüğü ve Pekin liderliğindeki bir kurumu destekleyen siyasi bir mesajı olarak nitelendirilebilir. Birleşik Krallık’ın girişime katılma arzusunun arkasındaki temel dayanak girişimin İngiliz şirketleri ve Londra’daki finansal hizmetler sektörü için getirebileceği fırsatlar olduğu çok açıktır.<sup>256</sup> Birleşik Krallık’ın bu proaktif tavrı, ekonomik ve ticari diplomasiye verdiği önceliğin yanı sıra Çin’in küresel meselelerdeki etkisinin büyümesine pragmatik tepkisini göstermektedir. Aynı zamanda Kuşak – Yol’un coğrafyası Birleşik Krallık’a kadar uzanmasa da Birleşik Krallık hükümetinin ve iş dünyasının verdiği bu olumlu tepkiler girişimin açık ve esnek olmakla birlikte coğrafyayla sınırlı olmadığını göstermektedir. Birleşik Krallık örneği ülkelerin kendi ulusal çıkarları doğrultusunda hareket ettikleri ve Kuşak –Yol kararlarını bu çerçevede aldıklarını göstermektedir.

---

<sup>253</sup> Wang, Ruet ve Richet. “One Belt One Road and the reconfiguration of China-EU relations,”

<sup>254</sup> *Age*.

<sup>255</sup> Putten, “Europe and China’s New Silk Roads”

<sup>256</sup> “China-Britain Belt and Road Case Studies Report: Global Partnership in Action”, *China-Britain Business Council*, erişim 10 Aralık 2021, <https://www.cbcc.org/sites/default/files/2021-01/China-Britain-Belt-and-Road-Case-Studies-Report.pdf>

Kuzey AB ile ilgili olarak, Kuşak –Yol’un etkileri daha da sınırlı olmuştur. Kuzey AB ülkelerinde Kuşak –Yol konusunda neredeyse hiç diplomatik fikir alışverişi yapılmamakta ve kamuoyunda girişim kendine çok az yer bulmaktadır. Örneğin; Çin’in İsveç için ekonomik önemi göz önüne alındığında Kuşak - Yol girişimi gibi bir projenin İsveçli politika yapıcılar ve benzer şekilde iş dünyası arasında büyük ilgi uyandırması beklenebilir. Ancak şimdiye kadar verilen tepkiler çeşitli ve genellikle temkinli olduğu için beklenen gelişmeler yaşanmamıştır. İsveç’in politika yapıcıları ve iş dünyası arasında odak noktası girişime karşı bekle ve gör yaklaşımı olmuştur. Bu nedenle girişimin İsveç’teki etkisi çok sınırlı kalmıştır. İsveç’in iş dünyası, özellikle Orta Asya’daki fırsatlar konusunda biraz daha iyimserken, politika yapıcılar genel olarak Kuşak – Yol Girişimi’nde yeni olan pek bir şey görmemektedirler.<sup>257</sup> Hatta bir İsveç yüksek hızlı demiryolu ve iki özel yel değirmeni projesi Çin tarafından Kuşak –Yol’a bağlı projeler olarak adlandırılrsa da İsveç Dışişleri Bakanlığı’na göre İsveç’te gerçek bir Kuşak –Yol Girişimi projesi yoktur. Yine bu durum da AB’nin girişime karşı bir bütün olması önündeki engelleri tetiklemektedir.

Danimarka’nın ise Çin’in denizaşırı altyapı ve geliştirme girişimlerine katılımı şimdiye kadar Asya Altyapı Yatırım Bankası ile sınırlı kalmıştır. Ancak iş dünyası ve hükümet aktörleri son zamanlarda Kuşak –Yol çerçevesinde Çin-Danimarka iş birliğinin potansiyellerini tartışmaya başlamıştır. Danimarka Parlamentosu’ndaki bazı eleştirel medya öykülerine ve muhalif seslere rağmen Danimarka hükümetinin Asya Altyapı Yatırım Bankası’na yönelik tutumu genel olarak olumlu ve pragmatik olmuştur. Bununla birlikte Danimarka’nın AIIB’ye üyeliği önümüzdeki yıllarda ülke olarak Kuşak –Yol Girişimi’ne daha fazla katılımının habercisi olabilecek niteliktedir. Çin ile Kapsamlı Stratejik Ortaklığa sahip tek İskandinav ülkesi olan Danimarka, Kuşak –Yol Girişimi’nin kuzey rotası uzantısının bir parçası olarak yaratılan iş fırsatlarından yararlanabilmeyi hedeflemiştir.<sup>258</sup> Ancak Danimarka’nın bu projelerde işgücü, çevre, şeffaflık gibi uluslararası standartlarda ısrar etmesi doğrultusunda aksaklıklar yaşanması çok muhtemel bir gelişme olacaktır.

---

<sup>257</sup> Putten, “Europe and China’s New Silk Roads”

<sup>258</sup> *Age*.

### 3.3.Orta ve Doğu Avrupa ve “17+1” Çerçeve

“16+1” mekanizması Çin ile 16 Orta ve Doğu Avrupa ülkesi arasında daha güçlü bir bağlantı kurmak amacıyla Çin liderliğinde Nisan 2012 de oluşturulan bir platformdur. Platform Tablo-4 de görüldüğü üzere 16 Orta ve Doğu Avrupa ülkesinden oluşmaktadır. Bu ülkeler şu şekildedir: Arnavutluk, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çekya, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Kuzey Makedonya, Karadağ, Polonya, Romanya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya. Yunanistan’ın Nisan 2019 da resmi olarak foruma katılmasıyla bu forum “17+1” formatına genişletilmiştir.<sup>259</sup> 17+1 çerçevesi kapsamında, Çin ile Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ticaret hacimlerini artırmak için yakın bir şekilde iş birliği yürütmektedirler. Çin’in bu ülkeleri odağına almasının ana itici gücü ise Avro Bölgesi krizi ve Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin gelecek vaat eden büyüme performansıdır.<sup>260</sup>

Orta ve Doğu Avrupa perspektifinden bakıldığında girişimi önceki bölgesel projeler ve AB-Çin stratejik ortaklığıyla uzaktan bağlantısı olan daha geniş bir çerçeveye geçici entegrasyonu olarak tanımlanabilir. Aynı doğrultuda daha önce üzerinde anlaşmaya varılan birçok ortak projeye daha sonra Kuşak -Yol etiketi verilmiştir. Nitekim Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri Çin ile aktif bir iş birliği politikası benimseyebildiklerini göstermiş ve Orta Avrupa’nın AB içindeki statüsü böylece yükselmiştir.

Özellikle Sırbistan ve Romanya gibi 17+1 zirvelerine ev sahipliği yapan ülkelere karşı yabancı yatırımcıların ilgisinin arttığını gözlemlenmektedir. Ancak yatırımlar ve altyapı projeleri açısından AB ve AB üyesi olmayan üyeler arasında bariz farklılıklar bulunmaktadır. Çünkü Çin kredileri, limit düzenleyici çerçeveler nedeniyle çoğunlukla AB üyesi olmayan ülkeler tarafından kullanılmaktadır.<sup>261</sup> Örneğin: Bosna-Hersek’te bir termik santralin inşası için, Makedonya’da çeşitli otoyolların inşası için, Sırbistan’da bir çevre yolu için ve Tuna Nehri üzerinde bir köprü inşa etmek için bu krediler kullanılmaktadır. Genel olarak Çin yatırımlarının seviyesi şimdiye kadar bu bölgelerde çok yoğun düzeyde olmasa da Çin’in Orta Avrupa’da kuracağını açıkladığı üretim üsleri için çalışmaları halen devam etmektedir.<sup>262</sup>

---

<sup>259</sup> Julia Gruebler, “The People’s Republic Of China Connecting Europe?,” *ADB Working Paper Series*, Asian Development Bank Institute

<sup>260</sup> Wang, Ruet ve Richet. “One Belt One Road and the reconfiguration of China-EU relations,”

<sup>261</sup> “Instrument For Pre-Accession Assistance (IPA II) 2014-2020,” *European Commission*, [https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/system/files/2016-12/ipa\\_ii\\_2015-038-055\\_01\\_cofinancing\\_of\\_connectivity\\_projects.pdf](https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/system/files/2016-12/ipa_ii_2015-038-055_01_cofinancing_of_connectivity_projects.pdf), erişim tarihi: 10.12.2021

<sup>262</sup> Putten, “Europe and China’s New Silk Roads”

Tablo 4. “17+1” Mekanizmasına Dahil Olan Avrupa Ülkeleri

1. Doğu Balkanlar	Arnavutluk, Bosna Hersek, Karadağ, Kuzey Makedonya, Sırbistan	“17+1”
2. Orta ve Doğu Avrupa	Bulgaristan, Çekya, Estonya, Hırvatistan, Macaristan, Litvanya, Letonya, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya	
3. Yunanistan	Yunanistan “17+1” içinde bulunan ve 2004'ten önce AB'ye katılan tek ülkedir.	

Ülke bazında bakıldığında Çekya’ya yapılan ilk yatırım akışları 2016 yılında başlamıştır. Nitekim Çin ile ikili ilişkilerin siyasi gündem açısından henüz güçlü bir seviyeye ulaştığı söylenemez. Çekya’nın pragmatik politikaları güçlü bir yerel fikir birliğine dayanmaktadır ve Çin’in bölgesel formatı kapsamında AB-Çin stratejik ortaklığından yararlanmaktadır. Prag’ın desteğini açıkladığı Kuşak – Yol Girişimi ikili ilişkiler üzerinde çok az etki sağlamaktadır. Son Çin satın almaları ve yatırımları finansal hizmetler, sağlık hizmetleri, havacılık, ulaşım, medya, turizm ve gayrimenkul alanlarına odaklanmıştır. Ayrıca Çin Kuşak - Yol ile ilgili yatırım öncelikleri Çek enerji ve altyapı tekliflerinden yeterli fırsatları bulamamıştır.

Çin’in Macaristan ile ilişkilerinde ise Kuşak - Yol Girişimi önemli bir bölgesel rol oynamaktadır. Bunun altında yatan sebep Budapeşte ve Pekin’in çoğunlukla ikili olarak veya Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile Çin’in 17+1 ağı çerçevesinde iş birliği yapmasıdır. AB içinde, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping ile yakın bir ilişkiyi yalnızca refahın anahtarı olarak görmekle kalmayan, aynı zamanda onu ideolojik bir dost olarak gören bazı hükümetler

mevcuttur.<sup>263</sup> Bu duruma Macaristan’da 2022 seçimleriyle bir kez daha iktidara gelen Orbán hükümetini örnek olarak verebiliriz. Macaristan Başbakanı Viktor Orbán ve Başkan Xi’nin, siyasi muhalefeti bastırma ve milliyetçi duyguları körükleme gibi çok fazla konuda ortak noktaları vardır. Bu ortaklık iki ülkenin ticari ve siyasi ilişkilerine de yansımaktadır. Macaristan, Çin yatırımları için Orta ve Doğu Avrupa’daki en büyük hedef haline gelmiştir. Örneğin; Budapeşte şu anda Huawei’nin Avrupa lojistik merkezi haline gelmiştir. Aynı zamanda son yıllarda Çin fonlarıyla inşa edilen Budapeşte-Belgrad demiryolu ve Pekin’den alınan bir krediyle Budapeşte’de inşa edilecek olan AB’deki ilk Çin üniversite kampüsü gibi tartışmalı projeleri ortaya çıkmıştır.<sup>264</sup> Yine Ekim 2021’de Macaristan, sağlık sisteminin iyileştirilmesi için Çin destekli Asya Altyapı Yatırım Bankası ile kredi müzakerelerinde bile bulunmuştur. Bu kredi Asya dışından verilen bu türdeki ilk kredi olma özelliğini taşımaktadır.<sup>265</sup> Tüm bu gelişmeler Çin’in AB içinde kendine yeni müttefikler bulma fırsatını artırmaktadır.

Kuşak -Yol Girişimi, Polonya-Çin siyasi ve ekonomik ilişkilerinin en üst düzeyde gelişmesi ve yerel özyönetim organlarının ve girişimcilerin ilgisinde bir artış olması nedeniyle genellikle Polonya’da kalkınma için büyük bir fırsat olarak sunulmaktadır. Polonya açısından ihracat hedeflerini Çin’e doğru genişletmenin yanı sıra Çin yatırımlarını çekmenin ve Kuşak - Yol ile Polonya’nın kalkınma stratejisi arasındaki sinerji yoluyla Polonya’nın yeniden sanayileşmesini hızlandırmanın bir yolu olarak algılanan İpek Yolu girişimine karşı olumlu bir tutum sergilenmektedir. Polonya üzerine yapılan Çin yatırımlarının bugüne kadarki en iyi örneği Lodz-Chengdu kargo tren hattı olmuştur. Bu hat üzerinde Kuşak – Yol adı altında çeşitli projeler şekillenmiştir. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping’in Haziran 2016’da Polonya’ya gerçekleştirdiği ziyaret sırasında yaptığı konuşmasında tarafların karşılıklı beklentileri dile getirilmiştir. Bu doğrultuda Kuşak – Yol, Çin-Polonya ikili bağlarının Kapsamlı Stratejik Ortaklığa yükseltilmesine ilişkin deklarasyona dahil edilmiştir.<sup>266</sup> Kuşak – Yol’un planlanan uygulamasına ilişkin Polonya’da gözlemlenen olumlu umutlar ve beklentiler gerçeği ancak kısmen yansıtmaktadır.

---

<sup>263</sup> Aniela Schwarzer, “For Europe, confronting China should begin at home,” *Politico*, 7 Şubat 2022, <https://www.politico.eu/article/for-europe-confronting-china-should-begin-at-home/>, erişim tarihi: 04 Nisan 2022

<sup>264</sup> Edit Inotai, “Hungary Opposition Cheered By ‘Symbolic Victory’ On Referendum,” *Reporting Democracy*, 21 Ocak 2022, <https://balkaninsight.com/2022/01/21/hungary-opposition-cheered-by-symbolic-victory-on-referendum/>, erişim tarihi: 04 Nisan 2022

<sup>265</sup> Aniela Schwarzer, “For Europe, confronting China”

<sup>266</sup> *Age*.

Polonya'nın coğrafi konumunun avantajı, ülkeyi başlı başına bir varış noktası veya başlangıç noktası olarak çerçevelemekten ziyade ekonominin aşırı derecede transit geçişe yönelmesini destekler niteliktedir. Polonya, Orta ve Doğu Avrupa'daki altyapı yatırımları, Çin ile Batı Avrupa'nın ekonomik çekirdeği arasındaki trafiği işletmeye odaklanarak bu ülkelerle olan ekonomik ilişkilerine öncelik vermektedir.<sup>267</sup> Böylece Polonya, Kuşak - Yol Girişimi için bir Avrupa kapısı görevi görerek, Çin ile Orta ve Güneydoğu Avrupa arasında bir ticaret merkezi olma fırsatı yaratmayı hedeflemektedir.<sup>268</sup>

Slovakya örneğine bakıldığında ise ülkenin Kuşak – Yol Girişimine katılımı şimdiye kadar minimum düzeyde olduğu söylenebilir. Hem Slovak hem de Çinli yetkililer girişim kapsamında iş birliğini geliştirmeye ilgi duyduklarını belirtmiş olsalar da Slovakya'nın katkıda bulunacak büyük bir projesi yoktur. Bunun nedeni büyük ölçüde Slovakya'nın Çin'in İpek Yolu projesinin bir parçası olarak geliştirmeyi planladığı ana koridorların dışında yer almasıdır. Çin'in ürünlerinin Avrupa'ya daha hızlı ve daha ucuz bir şekilde taşınmasını sağlamak için geliştirmek istediği iki ana demiryolu bağlantısı harita üzerinde Slovakya'yı atlamaktadır.

Çin açısından her ne kadar Kuşak – Yol'un uygulaması açısından daha kapsamlı alternatif yolların üretebilme ihtimalinin olmasına rağmen 17+1 Platformu, bölge hakkında bilgi edinmek, yatırım fırsatları elde etmek ve uluslararası konularda siyasi destekten yararlanmak için yararlı bir araç olma noktasında Çinli taraflara hizmet etmektedir. Çin son zamanlarda 17+1'e daha fazla ülkenin katılması amacıyla çeşitli tanıtımlar yapmaktadır. Bu durum Çin'in 17+1'den gördüğü yarardan memnuniyetini göstermektedir. Çin mevcut durumda yükselen bir uluslararası statüye sahiptir ve ulusal çıkarları için daha fazla müttefik çekmesi gerektiğinin farkındadır. Örneğin Macaristan, Çin'e pazar ekonomisi statüsü verilmesine destek verdiğini açıklamıştır ve Çin'in Güney Çin Denizi sorunundaki konumunu diğer AB ülkelerinden daha önce desteklemiştir.<sup>269</sup> Bu doğrultuda söz konusu 17 ülkenin Çin ile ikili ilişkilerini güçlendirmek ve kendi çıkarlarını güvence altına almak için 17+1 formatını kullanmaya kesinlikle devam edeceği açıktır. Böylelikle Çin, Kuşak – Yol için fırsatlar arama konusunda daha proaktif hale gelmektedir. Polonya'ya yaptığı bir ziyaret sırasında Çin Parlamentosu Dış İlişkiler Komitesi Başkanı, Orta Avrupa ülkelerini İpek Yolu

---

<sup>267</sup> Jakubowski, A., Komornicki, T., Kowalczyk, K. et al. Poland as a hub of the Silk Road Economic Belt: is the narrative of opportunity supported by developments on the ground?. *Asia Eur J* 18, 367–396 (2020). <https://doi.org/10.1007/s10308-020-00571-6>

<sup>268</sup> *Age*.

<sup>269</sup> Wang, Ruet ve Richet. “One Belt One Road and the reconfiguration of China-EU relations,”



lojistik merkezi statüsü karşılığında Kuşak – Yol Girişimi projeleri için idari engelleri gevşetme çağırısında bulunmuştur. Bu durum Çin'in proaktif tavrına kanıt niteliindedir.

### 3.4.Güney Avrupa ve Stratejik Yatırım

Güney Avrupa Kuşak – Yol çerçevesinde olan Çin'in jeopolitik, ticari ve yatırım stratejilerinin kesiştiği noktada benzersiz bir konuma sahiptir. Kuşak – Yol Girişimi'nin duyurulmasından bu yana Çin hükümeti AB'nin geri kalanı ile kıyaslandığında Akdeniz ülkelerine karşı daha proaktif bir tutum sergilemektedir.<sup>270</sup> Ancak Güney Avrupa ile ilgili olarak Çin'in yerel yönetimler ve iş dünyası arasında açıkça tanımlanmış bir iş birliği programı yoktur. Bunun yerine bölgedeki bazı önemli limanlara ve tesislere Çin tarafından stratejik yatırımlar yapılmaktadır.

Kuşak – Yol uzun vadede Çin'i desteklemek için yeterli doğal kaynağı sağlamaya yönelik bir girişimdir. Bu nedenle uygulanması ve geliştirilmesi için seçilen alanlar bilinçli olarak stratejiktir. Çin'in yatırım yapmayı seçtiği stratejik ülkelerden biri de Yunanistan'dır. Yunanistan, AB'nin diğer bölgelerine seyahat eden mallar için hem deniz, hem de karayolu ve demiryolu konumu olarak önemli bir konuma sahiptir. Bu doğrultuda Yunanistan Avrupa'daki Kuşak - Yol etiketli projelerden önemli birine ev sahipliği yapmaktadır. Çinli "China Ocean Shipping Company" (COSCO) tarafından Pire limanında Çin mallarının Güneydoğu ve Orta Avrupa'da tanıtılmasını amaçlayan 4,3 milyar dolarlık bir yatırım yapılmıştır. Pire yatırımı Çin-Yunan ilişkilerinde önemli bir itici güçtür. Nitekim Yunanistan, Asya ile Avrupa arasındaki deniz yollarında önemli bir geçittir. Yine de Kuşak -Yol Girişimi'ne ilişkin olarak ne Yunan hükümetin tarafından ne de Çin tarafından net bir strateji belirtilmemiştir. Pire limanı ihalesini kazandıktan sonra COSCO'nun büyük bir aktarma merkezi inşa etmesi ve kuzeydeki pazarlara erişim sağlamak için Yunanistan'ın demiryolu ağını bütünleyen çalışmalar yapmıştır. Bununla birlikte COSCO'nun Yunanistan'daki göçmen krizinin ağırlaştırdığı siyasi belirsizlikten endişe duyması nedeniyle çeşitli yatırımlar da yavaşlamıştır. Pire Limanıyla birlikte Kuzey Yunanistan'daki Selanik Limanının da Çin'in Kuşak - Yol stratejisine dahil olması ve COSCO'nun ilgisini çekmesi muhtemeldir.

---

<sup>270</sup> Anna Saarela "A new era in EU-China relations: more wide- ranging strategic cooperation?," *European Parliament*,

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/570493/EXPO\\_STU\(2018\)570493\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/570493/EXPO_STU(2018)570493_EN.pdf),

erişim tarihi: 24 Aralık 2021

Tablo 5. Pire Liman Başkanlığına COSCO Tarafından Yapılan Yatırımlar<sup>271</sup>

2009	COSCO limanın altyapısına yatırım yaptı ve diğer önde gelen operatörleri (Hewlett Packard, Maersk ve Mediterranean Shipping Company) bünyesine kattı.
Nisan 2016	COSCO Pire Liman Otoritesinin %51 çoğunluk hissesini 350 milyon € karşılığında satın aldı.
Ağustos 2016	COSCO mevcut satın alımını toplam 368,5 milyon € karşılığında Pire Liman Otoritesinin %67 hissesine çıkardı.
2016 - 2025	COSCO limanın tesislerini iyileştirmek için önümüzdeki on yılda 350 milyon € daha yatırım yapacak.

İspanya’da durum Yunanistan’dan çok farklı değildir. Hem İspanyol hükümeti hem de büyük İspanyol şirketleri başlangıçta Kuşak – Yol’a ilgi göstermişlerdir. Özellikle altyapıların inşası ve yönetimi, kültür turizmi ve gıda ihracatı sektörleri Kuşak – Yol’a en çok ilgi gösteren sektörler olmuştur. Şu ana kadar İspanya’da Kuşak – Yol etiketli en gelişmiş proje dünyanın en uzun demiryolu projesi olarak nitelendirilen Kazakistan, Rusya, Belarus, Polonya, Almanya ve Fransa üzerinden Yiwu ve Madrid arasındaki bağlantıyı sağlayan demiryolu bağlantısı olmuştur. Chongqing-Duisburg demiryolundan farklı olarak Yiwu-Madrid demiryolu düşük katma değerli mallarla yüklüdür. Çin’den oyuncak, kırtasiye ve diğer düşük maliyetli mallar gönderilirken Madrid’den kalkan trenlerle Çin’e zeytinyağı, meyve suyu, şarap ve çeşitli gıdalar ihraç edilmektedir. Bununla birlikte Madrid’den gelen trenlerin genellikle tam olarak doldurulmadığı gözlemlenmektedir. Ancak en büyük problem trenleri tam kapasite doldurabilmek değil gibi gözükmektedir. Özellikle şarap ve zeytinyağını Madrid’den Yiwu’ye taşımak isteyen İspanyol üreticilerin şişeleri Rus tundrasının soğuşundan korumak için termal battaniyelere sarmaları gerekmektedir, aksi takdirde söz konusu ürünlerin donma ve patlama tehlikesi meydana gelebilmektedir. Çünkü tren konteynirlerinde ısıtma ve soğutma sistemleri mevcut değildir.<sup>272</sup> İspanya’dan Çin’e giden kargonun çoğu, sıcaklık değişimlerine duyarlı yiyecek ve içecekler olduğundan, bu

<sup>271</sup> Wang, Ruet ve Richet. “One Belt One Road and the reconfiguration of China-EU relations,”

<sup>272</sup> Begoña Blanco Muñoz, “It costs twice as much to export olive oil from Spain using China’s “One Belt, One Road” railway,” Quartz, 18 Mayıs 2016, <https://qz.com/686816/the-view-from-spain-chinas-one-belt-one-road-railway-is-an-unnecessary-folly/>, erişim tarihi: 02 Nisan 2022

demiryolu hattının İspanya açısından yalnızca ilkbahar ve sonbaharın ılıman havalarda bir seçenek olduğu anlamına gelmektedir. Aynı zamanda İspanyol gazetesi El Pais'e göre, hattın başladığı andan Mart 2016'ya kadar Madrid'den doğuya sadece sekiz tren seyahat ederken, Çin'den kalkan 39 tren Madrid'e gelmiştir.<sup>273</sup> İspanya'nın bu deneyimi Çin'in kazan-kazan projesinin pratikte sadece Çin'e yarar sağlamasına bir örnek oluşturmuştur.

İspanya'da bulunan Kuşak - Yol etiketli diğer projeler ise genellikle İspanyol Akdeniz limanlarını ilgilendirmektedir. Örneğin Barselona Avrupa Güney Terminali'nde Çinli gruplar tarafından birkaç yatırım yapılmıştır. Bununla birlikte Çin Cezayir, Cherchell'de İspanyol limanlarıyla rekabet edecek bir derin deniz limanı inşa etmek için bu bölgeye 3,3 milyar dolar yatırım yapmıştır.<sup>274</sup> Kültür turizmi ile ilgili olarak Valensiya'ya "İpek Şehri" etiketi verilmiştir. Diğer tarihi İspanyol şehirleriyle birlikte Valensiya yakın gelecekte daha fazla Asyalı ve özellikle Çinli kültürel turist çekmesi beklenmektedir.

Tablo 6. İspanyol Limanlarına Yapılan Çinli Yatırımlar<sup>275</sup>

	<b>Çinli Yatırımcı</b>	<b>İspanyol Limanı</b>	<b>Yatırım Tutarı</b>
2012	Hutchison Port Holdings	Barselona Güney Avrupa Terminali	300 milyon €
2014	Hutchison Port Holdings	Barselona Güney Avrupa Terminali	150 milyon €
2016-2017	COSCO	Valensiya Liman İdaresi	500 milyon €

İtalya, AB'nin kurucu üyelerinden biridir ancak son 20 yılda çeşitli ekonomik sıkıntılar yaşanmaktadır, yüksek işsizlik ve neredeyse sıfır ekonomi büyümesi ile karşı karşıyadır. İtalyan Ekonomisinin durgunluğunun birçok nedeni mevcuttur ama şu anda AB'den İtalya'ya gelen çok az çözüm vardır.<sup>276</sup> Bu ekonomik çıkmazlara bir çözüm bulma isteğiyle İtalya'nın Çin yatırımlarına açılması gelecekte yaşanması yüksek ihtimalli bir

<sup>273</sup> Ana Carbajosa, "China-Madrid train route making slow progress," El Pais, 22 Mart 2016, [https://english.elpais.com/elpais/2016/03/22/inenglish/1458635279\\_224889.html](https://english.elpais.com/elpais/2016/03/22/inenglish/1458635279_224889.html), erişim tarihi: 02 Nisan 2022

<sup>274</sup> Putten, "Europe and China's New Silk Roads"

<sup>275</sup> Wang, Ruet ve Richet. "One Belt One Road and the reconfiguration of China-EU relations,"

<sup>276</sup> Lin Wang, Vito Bobek ve Anita Maček, "Potential impact of 'belt and road' initiative on trade of Euro-Mediterranean countries with China," *Int. J. Diplomacy and Economy*, Vol. 7, No. 1, (2021): 33-57.

durum olarak görülmekteydi. İtalya, 2019'da Çin'in Kuşak- Yol Girişimi'ni destekleyen bir mutabakat zaptı imzaladığında, dönemin Başbakanı Giuseppe Conte bir yıldan az bir süredir ülkeyi yönetiyordu. Bundan daha önce Pekin, ülkenin dış politikasında önemli bir konuma sahip değildi ve Çin etrafında sürdürülen tartışmalar sınırlıydı. İtalya'nın Çin'e yönelik çıkarları konusundaki tartışmalar yalnızca seçim programları aracılığıyla gerçekleştiriliyordu. Çin ile Anlaşma imzalanmadan önce birçok taraftan İtalya'ya uyarılar gelmiş, hem Amerikalı hem de Avrupalı liderler, Roma'yı Pekin ile ikili bir anlaşma imzalamaması konusunda uyarılmıştır.<sup>277</sup> Öte yandan Başbakan Conte, kamuoyuna anlaşmanın tamamen ticari bir anlaşma olduğu ve İtalyan ulusal çıkarlarını desteklediği konusunda güvence vermiştir. Ancak kısa bir süre sonra İtalya, Başbakan Marino Draghi'nin göreve gelmesiyle birlikte Kuşak- Yol Girişimine katılım sürecini resmen sonlandırdığını duyurmuştur.<sup>278</sup> Draghi göreve geldiğinde "İtalya'nın tarihine uygun olarak güçlü bir şekilde Avrupa ve Atlantik yanlısı olduğunu" dile getirmiştir. Yeni Başbakan bununla birlikte "uluslararası sistemde Çin'i içeren artan sayıda çatışma alanı bulunduğunu ve bu çatışmalardan endişe duyduğunu" söylemiştir.<sup>279</sup> Böylece Çin'in Kuşak-Yol Girişimi'ne katılan ilk G7 ülkesi olma özelliğini de elinde tutan İtalya'nın iki hükümet ve bir başbakan değişiminden sonra Kuşak -Yol serüveni son bulmuştur.

Öte yandan Kuzey Adriyatik Liman Birliği (NAPA) tarafından hayata geçirilen İtalya (Venedik, Trieste ve Ravenna), Slovenya (Capodistria) ve Hırvatistan (Fiume) limanlarını içeren büyük bir konteyner terminal projesi olan "Beş Liman İttifakı" Kuşak – Yol Girişimine karşı bölgesel bir tepki olarak yorumlanabilmektedir. Potansiyeline bakıldığında "Beş Liman İttifakı" Güneydoğu Avrupa'da Pire ve İstanbul'un, Kuzey Avrupa'da Rotterdam, Anvers ve Hamburg'un stratejik konumuna meydan okuması beklenmektedir.

Bunun dışında Kuşak -Yol Girişimi İtalya'da medyanın ve kamuoyunun fazla ilgisini çekmemiştir. Kuşak -Yol'a daha olumlu bir yaklaşım için hükümete lobi yapan az sayıdaki lojistik ve altyapı sektörlerinde faaliyet gösteren İtalyan şirketi dışında girişime pek fazla ilgi olmamıştır. İtalya'nın ürün imal etmek için düşük seviyeli teknoloji kullanımı

---

<sup>277</sup> Ludovica Meacci, "Italy Has Learned a Tough Lesson on China." *Foreign Policy*, 24 Temmuz 2021, <https://foreignpolicy.com/2021/06/24/italy-china-policy-belt-road/>, erişim tarihi: 10 Şubat 2022

<sup>278</sup> Bloomberg HT, "İtalya Çin'in Kuşak ve Yol Projesi'ne katılımını sonlandırdı," 07 Haziran 2021 <https://www.bloomberght.com/italya-cinin-kusak-ve-yol-projesine-katilimini-sonlandirdi-2281662>, erişim tarihi: 10 Şubat 2022

<sup>279</sup> "Italy repositions its ties with China amid failed 2019 Belt and Road Initiative deal," *South Asia's Leading Multimedia News Agency*, 25 Haziran 2021, <https://www.aninews.in/news/world/europe/italy-repositions-its-ties-with-china-amid-failed-2019-belt-and-road-initiative-deal20210625191817/>, erişim tarihi: 01.04.2022

konusundaki uzmanlığı göz önüne alındığında da Çin ile rekabetten kaynaklanan riskler konusunda daha güçlü bir endişesi olabilmesi beklenmektedir.<sup>280</sup> İtalya’da da diğer birçok AB ülkesinde olduğu gibi Çinli şirketlerin daha fazla somut adımlar atmasını engelleyen genel bir Kuşak - Yol stratejisi eksiktir.

Portekiz makamları ise resmi bir Kuşak -Yol Girişimi stratejisini gösteren herhangi bir açıklama yapmamış olsalar da Çin’in Portekiz’i Deniz İpek Yolu’nun bir parçası yapmasını engellememiştir. Portekiz hükümetinin özelleştirme yanlısı duruşu Çin’in yapacağı yatırımları adeta kolaylaştırmıştır. Ayrıca Portekiz’in, sömürge geçmişi nedeniyle Çin’in Afrika ve Latin Amerika’daki pazarlara açılmasına yardımcı olabileceği düşünüldüğünden yapılan bu yatırımlar çoğunlukla stratejik yatırımlar şeklinde olmuştur. Çin Portekiz’in stratejik konumunun önemli olduğunun farkındadır ve bu doğrultuda Çin hükümeti ve şirketleri Portekiz’i Çin’in Batı Avrupa ve Afrika arasındaki bağlantılarını geliştirmek için uygun bir ortak olarak görmektedir.

Tablo 7. Portekiz’de Bulunan Çin Yatırımları<sup>281</sup>

	<b>Çinli Yatırımcı</b>	<b>Portekiz Firması</b>	<b>Hisse Oranı</b>
2011	China Three Gorges Corporations	Electricidade de Portugal (Portekiz’in kamu elektrik şirketi)	%21 hisse
2012	State Grid Corporation of China	Rede Energética Nacional (Portekiz’in ulusal elektrik şebekesi operatörü)	%25 hisse
2014	Fosun International	Caixa Seguros e Saude SGPS SA (Portekiz’in en büyük sigorta grubu)	%80 hisse
2016	China Hainan Airlines	TAP Portugal (Portekiz’in ulusal hava taşıyıcısı)	%23 hisse

Çin’in Kuşak – Yol Girişimi kapsamında planlanan iki ana ekonomik koridorunun nihai hedefinin Avrupa olmasına rağmen girişimin hayata geçirilmesi için AB ile sağlıklı

<sup>280</sup> Age.

<sup>281</sup> Wang, Ruet ve Richet. “One Belt One Road and the reconfiguration of China-EU relations,”

ilişkiler kurmanın gerekliliğini anlaması biraz zaman almıştır. Çin'in AB kurumları düzeyinde somut iş birliği projeleri arayışı ve bireysel olarak AB üye devletleriyle angajman kurallarını şekillendirmede AB'nin rolünü kabul etmesi halen esnek bir nokta olarak görülmektedir. Buna karşılık AB'nin girişime yönelik algısının üç farklı düşünce tarafından motive edildiği söylenmektedir. İlk olarak girişim, Çin ekonomik reformlarıyla ilgili her şeyi kapsayan geniş bir kavram olarak yorumlanmaktadır. İkinci olarak Çin planları sadece iş birliği fırsatları değil aynı zamanda rekabet anlamına da gelmektedir. Üçüncü olarak ise fırsatların ancak iş birliğinin açık ve şeffaf kurallara dayanması halinde gerçekleşeceği hususu gündemdedir.<sup>282</sup> Bu noktada AB'nin Çin girişimine verdiği kilit yanıt ilgili politikalar hakkında bilgi alışverişinde bulunmak ve bağlantı konusunda iş birliğini geliştirmek için oluşturulan Bağlantı Platformundan öteye geçememiştir.

2021 yılının Kasım ayı itibariyle 139 ülkenin imza attığı Kuşak -Yol Girişimi'ne açık bir şekilde 18 AB üye ülkesi dahil olmuştur. Çin'in bu 139 ülkeye yaptığı yatırımlar 2,5 trilyon doları aşmıştır. Hatta Covid-19 salgınına rağmen Çin, tarafların yatırımlarına ara vermeden devam etmektedir. Böylece Çin yaptığı altyapı ve ulaşım yatırımları ile özellikle Avrupa-Doğu Avrupa ve Batı Balkanlarda oldukça etkili bir oyuncu haline gelmektedir.<sup>283</sup>

AB çevreleri yalnızca Çin'in Kuşak -Yol Girişimi ile küresel boyutta yayılmasının hızı ile değil bunun yanında Çin'in ekonomik, sosyal ve politik olarak elde ettiği nüfuz ve ilgili pazarlardaki hâkim konumu açısından da endişeler mevcuttur. Bunun yanında AB'ye üyelik potansiyeli taşıyan ülkelerin Çin'e karşı bağımlılıklarının artması hatta Karadağ'ın Çin'den aldığı kredileri ödeyememesine karşı AB'den yardım istemesi bu endişeleri arttırmaktadır.

---

<sup>282</sup> Putten, "Europe and China's New Silk Roads"

<sup>283</sup> Yeni yıldız, "Çin'in Kuşak ve Yol Girişimine AB Yanıtı"

## SONUÇ

Günümüz uluslararası sisteminde ekonomik güç, siyasi ve askeri güçten daha öncelikli bir önem sırasına sahiptir. Özellikle 1973 yılında yaşanan Petrol Krizi ekonomik güvenliğin odağı geçmesinde önemli rol oynamıştır. Bu tarz krizlerle birçok ülke ekonomik güvenliğin önemini çok yakından tecrübe etmiştir. Bu doğrultuda devletler ekonomik güvenliklerini tehdit eden olay ve olguları yakından takip ederek bu tehditlere karşı ekonomilerini güvende tutmak için çeşitli ekonomik güvenlik politikaları üretmekte ve çoğunlukla uzun vadeli stratejiler geliştirmektedir.

Küreselleşen dünyada, piyasaların gücünden kaynaklanan ekonomik bağımlılıklar, tüm devletler için endişe kaynağı haline gelmektedir.<sup>284</sup> Çin ise ekonomik kapasitesini gün geçtikçe arttırarak küresel siyasette hâkim bir konuma gelmeye çalışmaktadır. Çin ekonomisi geçtiğimiz son 40 yılda hatta özellikle son 15 yılda çok başarılı bir ilerleme kaydetmiştir. Bu başarılı yükselişin aniden olduğunu söylemek ise hiç doğru olmayacaktır. Çin geçtiğimiz bu süreçte altyapıya muazzam yatırımlar yapmıştır. Altyapının geliştirilmesi şüphesiz bir ekonominin ilerlemesinde temel rollerden birini oynamaktadır. Bu durumu çok iyi görüp değerlendiren Çin, çeşitli alanlarda farklı bölgelere yaptığı yatırımlarla söz konusu hakim güç olma planını hayata geçirmiştir.

Çin bu şekilde bir ilerleme yaşarken Avrupa Birliği üye ülkelerinin aynı derecede başarılı bir tablo çizmediği ya da çizemediği görülmektedir. Örneğin İtalya ve Fransa gibi büyük AB üyesi ülkeler ekonomilerinin durgunluğu ile mücadele etmektedir. AB'nin en büyük ekonomisi olan Almanya ise ekonomik büyümenin yavaşlaması ile karşı karşıyadır. Bunlara benzer tüm sorunlara karşı Çin tarafından Kuşak – Yol Girişimi AB'ye yaşadığı zorlukların üstesinden gelebilmesi için bir fırsat olarak sunulmaktadır. Hatta açık bir şekilde AB'nin doğu ve güney ülkeleri için diğer AB üyeleri ile aralarında açılan farkları giderme konusunda önemli fayda sağlayacağı belirtilmektedir. Bu çalışma sonucunda Çin'in bu masum tavrının AB ekonomi güvenliğini tehdit ettiği yönünde aşağıda sıralanan bulgular saptamıştır.

Öncelikle, Kuşak Yol Girişimi'nin açıklanmasının ardından yaşanan süreçte Çin – AB ikili ilişkilerinde rekabetin artacağı öngörülebilir bir gerçektir. Nüfus ve küresel gayrisafi milli hasıla konusunda potansiyel bir büyüklüğü olan Kuşak- Yol Girişimi birçok açıdan

---

<sup>284</sup> Christopher S. Browning, *International Security A Very Short Introduction* (Oxford University Press, 2013), 25-26

geniş ve kapsamlı bir girişim olarak ortaya çıkarılmıştı. Ekonomik olarak birçok fırsatı kapsamında bulundurması açısından uluslararası ticaretin gelişmesi için önemli bir adım olmakla birlikte, jeopolitik olarak birçok riski ve paydaşların yaşayacağı çeşitli çatışma noktalarını da bünyesinde barındırmaktadır. Bu noktada ekonomik sorunlarla karşı karşıya kalan AB'nin, ekonomik ve ticari ilerleme için bir fırsat olarak değerlendirebileceği ve hızla doğruya bağlanma yoluyla yeni pazarlara ulaşımını sağlayabilecek olan Çin'in bu altyapı yatırımlarını reddetmesi gün geçtikçe zorlaşmaktadır. Ancak Çin yatırımlarının vaad edilenler üzere sadece kazan-kazan ilişkisi içermediği açıktır. AB'nin bu ilişkiler sonucunda eşit yarar sağlayacağını söylemek tamamen iyimser bir yaklaşım olmaktadır. AB-Çin ticaret hacminde dengenin son yıllarda giderek AB aleyhine bir şekil aldığı görülmektedir. Çin'in bu karşılıklı ticaret ilişkisinde hâkim konuma yerleşmeye başlaması ve yine aynı şekilde karşılıklı bağımlılığın Çin lehine katlanarak artması AB'nin ekonomik güvenliği açısından tehdit teşkil etmeye başlamıştır. Daha şimdiden Çin'den AB'ye gelen dolu trenlerin karşılığında AB Çin'e tam olarak dolduramadığı trenlerle karşılık vermektedir. Çin'in ısrarla karşılıklı yararı savunmasına karşın AB'nin bu kazanca ulaşması için acil bir ortak eylem planına ve bu planı uygulama ihtiyacı vardır. Bu karşılıklı durumun kompartmantalizasyonu net ve mümkündür.

Avrupa Birliği açıkladığı 300 milyar avro kapasitesindeki yatırım programıyla 2027 yılına kadar hem kamu hem de özel kaynaklar kullanılarak küresel çapta karayolu, demiryolu gibi bağlantıların yanında deniz altından geçen fiber optik internet kabloları, elektrik şebekeleri gibi altyapı projelerine ve sağlık sistemine yatırım yapacağını duyurmuştur.<sup>285</sup> Bu yatırım programının Çin'in Kuşak -Yol Girişimi'ne karşı üretilen bir çeşit Avrupa alternatifi olarak yorumlanması mümkündür. Bununla birlikte bu yatırım programının bir rekabet mi yoksa farklı alanlarda ortaklık mı amaçladığı gelecekte daha net anlaşılacaktır. AB Komisyonu'nun açıkladığı programın ilgili belgesinde de özellikle iklim değişikliğiyle mücadelede katkı sağlayan ve dijitalleşmeyi teşvik eden bir yapı mevcuttur. Bununla birlikte AB'nin Çin ile ticaretinde de sık sık gündeme getirdiği şeffaflık, eşitlik ve yerel halkın projelerden fayda sağlaması gibi ilkelere belgede özellikle yer verildiği görülmektedir. Bu gibi durumlar Çin'in DTÖ'ye üye olmasıyla birlikte çeşitli tartışmalarda da gündeme gelmiş ve özellikle AB üyesi devletler tarafından birçok

---

<sup>285</sup> "Global Gateway: up to €300 billion for the European Union's strategy to boost sustainable links around the world," European Commission, 06 Aralık 2021, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_21\\_6433](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_6433)



anlaşmada ön koşul olarak müzakere edilmiştir. AB, Çin'in adil ticaret kurallarına uyması, fikri mülkiyet haklarına saygı duyması ve DTÖ üyesi olarak yükümlülüklerini yerine getirmesini gerektiğini sıklıkla dile getirmektedir. 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olan Çin, ekonomide önemli ölçüde reformlar gerçekleştirse de AB kendi normlarına uygun ticari anlaşmalar yapma ısrarını sürdürmektedir. Nitekim AB "Küresel Geçit Stratejisi" ile harekete geçiyor gibi görünse de mevcut programın hayata geçirilebilmesi ve resmi kaynak aktarımına başlanabilmesi için AB Konseyi ve Avrupa Parlamentosundan da onay alınması gerekmektedir. Harekete geçilmesi için geç kalınmış bir pozisyonda olan AB'nin en hızlı şekilde ilgili prosedürleri tamamlaması kendisine yarar sağlayacaktır.

İkinci olarak, AB bu yatırım ilişkileri karşısında önceki bölümlerde de belirtilen çeşitli zorluklar ve sorunlarla karşı karşıyadır. Örneğin; özellikle bir blok olarak AB yerine tek tek üye ülkelere yapılan yatırımlar ve ikili anlaşmalar AB üyesi devletlerin kendi ekonomik çıkarları doğrultusunda karar almalarına sebep olmaktadır. Bu durum supranasyonal bir yapıya sahip olan AB'nin gelecekte ekonomik konulara karşı alacağı kararların mekanizmasını açıkça tehdit etmektedir. Nitekim AB'nin ortak stratejisinin eksikliği ve açılan bu yeni ticaret yollarına karşı ciddi ortak politikalar üretmemesi oluşturulan pazarlarda ekonomik payının yeterli faydayı sağlayacak düzeyde olmaması ile sonuçlanacaktır.

Üçüncü olarak, AB bölgelerinde mevcut kalkınma farklılıkları halen çok büyüktür. Kuzeyden güneye ve batıdan doğuya ciddi ekonomik farklılıklar ile mücadele halen Birliğin gündemindedir. Ayrıca başta doğu ve güney olmak üzere birçok AB ülkesinde ekonomi oldukça yavaş büyümekte ve genç nüfustaki işsizlik ciddi oranlarda ve sürekli artmaktadır. Doğu ve güney AB ülkeleri batılı ülkelere kıyasla büyük bir gelir açığına sahip olmakla birlikte çok büyük oranlarda gelir eşitsizlikleri yaşanmaktadır. Birlik geçmişte bu farklılıklarla mücadele etmek üzere çeşitli strateji planları hazırlasa da özellikle güney ve doğu endüstrilerinin kuzey ve batıdaki endüstrilerden çok daha az gelişmiş olması yaşanan sorunların çözümünü zorlaştırmaktadır. Bununla birlikte durgun ekonomi ve mülteci politikaları AB üyesi devletler içinde popülist liderlerin iktidara gelme oranını arttırmıştır. Bu artış AB üyesi birçok ülkede Avrupa şüpheciliğinin yükselişine neden olmaktadır. Nitekim Yunanistan ve İtalya'dan kaynaklanan borç krizleri Avro Bölgesini halen geriye götürmektedir. AB entegrasyonu ekonomi ve siyasetin bir araya gelmesi açısından en başarılı paradigma olarak görülebilmektedir. Kuşkusuz sürdürülebilir bir AB istikrarlı bir Avrupa geliştirmenin temel taşıdır. Bu doğrultuda yaşanan olumsuz gelişmeler sonucunda AB güncel durumları dikkate alıp hızlı ve kalıcı çözümler bulunmaya muhtaçtır.

Son olarak, AB-Çin ilişkilerinin bağlamı da son yıllarda önemli ölçüde değişmiştir. Bu süreçte Çin'in Avrupa coğrafyasına olan ilgisi genişlemiştir. Aralarındaki düşünce farklılıklarına rağmen, uluslararası düzende kendi varlıklarını devam ettirebilmek amacıyla, birbirlerini karşılıklı küresel aktörler olarak tanımaları ve ikili ilişkilerini bu eksenle şekillendirmeleri gerekliliğinin farkındalardır. Nitekim bu durum bir karşılıklı bağımlılık ilişkisi de yaratmaktadır. Ancak AB-Çin ilişkilerinin farklı açılardan süre gelen bir paradoksal niteliğe sahip olduğu da çok açıktır. Taraflar bazı ortak kalıplar geliştirmekle birlikte karşılıklı yatırım ve ticaret ilişkilerinde de yeni eğilimlere yönelmişlerdir. Önceki bölümlerde de üzerinde durulduğu gibi Kuşak – Yol Girişimi'ne fiili katılım konusu sadece AB üyeleri arasında farklı yorumlamalar ile kalmamakta aynı zamanda farklı belediyeler ve bölgelere göre bir ülke içinde bile Kuşak -Yol Girişimi'ne karşı fikirler önemli ölçüde farklılık gösterebilmektedir. Özellikle Avrupa içinde ülkeden ülkeye değişen yaklaşımlar daha özeldir sektörden sektöre farklılıklar göstermeye başlamıştır. Örneğin; Avrasya ticaretinde hissesi olan sektör şirketleri Kuşak – Yol Girişimi ile ilgili faaliyetlerin desteklenmesinde çok daha aktif bir şekilde yer almakta ve girişimle daha yakından ilgilenmektedirler. Çin ise AB ile olan ilişkilerinde kendine özgü ve esnek bir dış politika yaklaşımı izlemektedir. Bu esneklik sayesinde Çin kendine daha rahat bir oyun alanı yaratmaktadır.

Çoğu Avrupa ülkesinde açıkça tanımlanmış bir Kuşak – Yol müdahale planının olmaması Avrupalı şehirlerin ve şirketlerin Çin'e karşı pazarlık gücünü zayıflatmaktadır. Buna karşı Çinli paydaşlar Avrupa pazarlarındaki yeni gelişmeleri sürekli olarak incelemekte ve ortaya çıkan fırsatları değerlendirmeye özen göstermektedir. AB bütünüyle ekonomik bir ortak olarak Çin için önemlidir ancak tek tek AB üyesi devletler Çin'in daha geniş küresel stratejik girişimlerinde ve özellikle de devam eden Kuşak – Yol Girişiminde kilit oyuncularlardır. Hatta her bir ülkenin geniş farklılıkları göz önüne alındığında girişimde oynayacakları farklı rolleri mevcuttur. Çinli tarafların AB ülkelerine tek tek yaptıkları yatırım anlaşmaları bu bireysel önemin farkında olduklarına bir kanıt niteliğindedir. Aynı zamanda Çin'in firmalarına yaptığı devlet destekleri Avrupalı ortaklarla yapılan anlaşmalarda ellerini güçlendirmektedir. AB 2021 yılında açıkladığı “Küresel Geçit Stratejisi” doğrultusunda Avrupalı şirketlere ihracat teşvikleri vermeyi hedeflediğini duyurmuştur. Bu doğrultuda Avrupalı şirketlerin ilgili bölgelerde Çinli rakipleri gibi devlet teşviklerinden yararlanmaları ve ekonomik açıdan güçlenmeleri hedeflenmektedir. Bu adım AB'nin Kuşak -Yol Girişimi'ne karşı attığı en net adımlardan biri olarak değerlendirilebilir.

Kuşak – Yol Girişimi'nin AB ekonomi güvenliğine tam anlamıyla ne derecede etkileri olacağını ancak girişimin belirlenen ana hedefler kapsamında tamamlanması ile Çin'in neyi, nereden, ne kadar kapasiteyle, ne kadar zamanda ve ne şekilde üretip, taşıyacağını görülmeye başlanacaktır. Ancak AB'nin her şekilde yaşanacak etkilerden minimum zararla çıkması bu etkileri yaşanmadan tartıp, müdahale ederek ve bir blok olarak hareket etmesiyle mümkündür. Avrupa'nın acilen ihtiyaç duyduğu şey Kuşak ve Yol girişimine kapsamlı bir yanıt vermesidir. Hazırlanılmasına ihtiyaç duyulan bu yanıtın odak noktası sadece ekonomi ve ticaretle sınırlı kalmamalı aynı zamanda siyasi ve güvenlik konularını da içermelidir. Çünkü Kuşak – Yol Girişimi Çin'in ekonomik ilerlemesine yardımcı olurken aynı zamanda uluslararası iş birliğini ve karşılıklı bağımlılık ilişkilerini derinleştirmekte ve böylece ekonomik bağımlılığı siyasi bağımlılığa dönüştürme noktasında büyük bir potansiyel katalizör olarak görev yapmaktadır. Geçmişte yüzleştiği birçok soruna karşı yaptığı gibi AB dünden bugüne rasyonel hareket etme yetisini dinamik tutarak karar alma süreçlerini hızlandırmalıdır. Unutulmamalıdır ki bu noktada AB ile Çin'in rekabetçi bir konumu sürdürme yeteneği, yalnızca kaç kilometrelik demiryolunun ya da karayolunun inşa edildiğine veya kaç milyar avro yatırım yapıldığına bağlı olmayacaktır. Aynı zamanda bu yatırımların arkasındaki amaca, uyumlu oldukları normlara, standartlara ve yapıldıkları siyasi ortama da bağlı olacaktır.

## KAYNAKLAR

AIIB. “Who we are,” Erişim 22 Kasım 2021, <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>

Arbel, Tali “Barr’s call for U.S. control of 5G providers quickly rebuked,” *AP News*, 08 Şubat 2020, <https://apnews.com/article/william-barr-us-news-politics-china-technology-ca3bbaef1beb5bdc0e3dcba6d241e3bc>

ASEAN- China Center. “Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament,” Erişim 12 Kasım 2021, [http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c\\_133062675.htm](http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm)

Asia Times. “Xi’s new Communist Manifesto, Pepe Escobar,” Erişim 16 Kasım 2021, <https://asiatimes.com/2021/11/xis-new-communist-manifesto/>

Baloch, Kiyya. “Chinese Operations in Balochistan Again Targeted by Militants,” *The Diplomat*, 27 Mart 2015, <https://thediplomat.com/2015/03/chinese-operations-in-balochistan-again-targeted-by-militants/>

Belt and Road Portal. “China’s Statistics” Erişim 17 Kasım 2021, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/dsjym.htm>

Bender, Jeremy. ve Rosen, Armin. “This Pentagon map shows what's really driving China's military and diplomatic strategy,” *Insider*, 13 Mayıs 2015, <https://www.businessinsider.com/this-map-shows-chinas-global-energy-ties-2015-5?r=US&IR=T>

Berger, Miguel. “Why connectivity can strengthen European sovereignty,” European Council on Foreign Relations, 02 Aralık 2021, <https://ecfr.eu/article/why-connectivity-can-strengthen-european-sovereignty/>

Bersick, Sebastian. "Europe in Asia", in *International Relations of Asia*, Ed. by. David Shambaugh, Michael Yahuda, , Lanham/USA, Rowman&Littlefield Publishers, INC., 2008, p.109- 110

Blanco Muñoz, Begoña. "It costs twice as much to export olive oil from Spain using China's "One Belt, One Road" railway," Quartz, 18 Mayıs 2016, <https://qz.com/686816/the-view-from-spain-chinas-one-belt-one-road-railway-is-an-unnecessary-folly/>

Bloomberg HT, "İtalya Çin'in Kuşak ve Yol Projesi'ne katılımını sonlandırdı," 07 Haziran 2021 <https://www.bloomberght.com/italya-cinin-kusak-ve-yol-projesine-katilimini-sonlandirdi-2281662>

Borroz, Nicholas. ve Marston, Hunter. "Asia's Infrastructure Investment Battle," *The Diplomat*, 11 Haziran 2015, <https://thediplomat.com/2015/06/asias-infrastructure-investment-battle/>

Böröcz, Jozsef. ve Sarkar, Mahua. 'What is the EU?', *International Sociology*, 20(2), (2005), 153-173.

Bremmer, Ian. "China's Marshall Plan," *Ekathimerini*, 07 Mayıs 2015, <https://www.ekathimerini.com/opinion/196718/china-s-marshall-plan/>

Browning, Christopher S. *International Security A Very Short Introduction* (Oxford University Press, 2013), 25-26

Buzan, Barry. "New Patterns of Global Security in the Twenty-First Security", *International Affairs* 67 3 (1991): 433.

Buzan, Barry. ve Wæver, Ole. ve De Wilde, Jaap. "*Security A New Framework For Analysis*" (London: Lynne Rienner, 1998), 99-100.

Cai, Peter "Understanding China's Belt And Road Initiative," *Lowly Institute*, 22 Mart 2017, <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>

- Cai, Peter. "China's ambitious new Marshall Plan for Asia," *The Australian*, 31 Mart 2015, <https://www.theaustralian.com.au/business/business-spectator/news-story/923659a8c0d78237ef3dc6f9cb54869a>
- Carbajosa, Ana. "China-Madrid train route making slow progress," *El Pais*, 22 Mart 2016, [https://english.elpais.com/elpais/2016/03/22/inenglish/1458635279\\_224889.html](https://english.elpais.com/elpais/2016/03/22/inenglish/1458635279_224889.html)
- Casarini, Nicola. "Is Europe to Benefit from China's Belt and Road Initiative?," *IAI*, <https://www.iai.it/sites/default/files/iaiw1540.pdf>
- Chakravorti, Bhaskar. "China's New Development Bank Is a Wake-Up Call for Washington", *Harvard Business Review*, 20 Nisan 2015, <https://hbr.org/2015/04/chinas-new-development-bank-is-a-wake-up-call-for-washington>
- Chandran, Nyshka. "The risks behind China's growth gamble," *CNBC*, 12 Nisan 2015, <https://www.cnn.com/2015/04/12/the-risks-behind-chinas-growth-gamble.html>
- China-Britain Business Council. "China-Britain Belt and Road Case Studies Report: Global Partnership in Action," Erişim 10 Aralık 2021, <https://www.cbcc.org/sites/default/files/2021-01/China-Britain-Belt-and-Road-Case-Studies-Report.pdf>
- China's Banking System: Issues for Congress, Congressional Research Service, Erişim 22 Kasım 2021, <https://sgp.fas.org/crs/row/R42380.pdf>
- Commission," *European Centre for International Political Economy*, Nisan 2015, <https://ecipe.org/publications/the-european-unions-china-policy-priorities-and-strategies-for-the-new-commission/?chapter=all>

Council of the EU and the European Council. “EU-China summit, Brussels, 29 June 2015”, Erişim 5 Ekim 2021, <https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/international-summit/2015/06/29/>

Çiçek, Murat. “Çin – ABD Rekabetinde Gelişen Çin – AB İlişkileri,” *Dergipark*, 13-14.

De Villepin, Dominique. “Faisons le pari de la nouvelle route de la soie,” *Les Echos*, 06 Ağustos 2019, <https://www.lesechos.fr/2015/02/faisons-le-pari-de-la-nouvelle-route-de-la-soie-1105919>

Directorate-General For External Policies Policy Department. China’s foreign policy and external relations,” Erişim 27 Kasım 2021, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/549057/EXPO\\_STU\(2015\)549057\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/549057/EXPO_STU(2015)549057_EN.pdf)

Economic & Political Weekly, “What does the One Belt One Road Do for China?,” <https://www.epw.in/node/154503/pdf>

Elek, Andrew. “China takes the lead on economic integration,” *East Asia Forum*, 07 Temmuz 2015, <https://www.eastasiaforum.org/2015/07/07/china-takes-the-lead-on-economic-integration/>

European Commission. “16th EU-China Summit (Beijing, 21 November 2013),” Erişim 5 Ekim, 2021, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_13\\_1099](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_13_1099)

European Commission. “EU and China – Press Release,” Erişim 24 Eylül 2021, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_16\\_3441](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_16_3441)

European Commission. “Global Gateway: up to €300 billion for the European Union's strategy to boost sustainable links around the world,” 06 Aralık 2021, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_21\\_6433](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_6433)

European Commission. “Instrument For Pre-Accession Assistance (IPA II) 2014-2020,”  
[https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/system/files/2016-12/ipa\\_ii\\_2015-038-055\\_01\\_cofinancing\\_of\\_connectivity\\_projects.pdf](https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/system/files/2016-12/ipa_ii_2015-038-055_01_cofinancing_of_connectivity_projects.pdf)

European Commission. “Investment Plan for Europe goes global: China announces its contribution to #investEU,” Erişim: 26 Kasım 2021,  
[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_15\\_5723](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_15_5723)

European Commission. “Joint Press Statement following the 5th EU-China High-Level People-to-People dialogue,” Erişim 5 Ekim 2021,  
[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/STATEMENT\\_20\\_2080](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/STATEMENT_20_2080)

European Parliament. “EU-China Relations,” Erişim 26 Kasım 2021,  
[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2015-0458\\_EN.html?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2015-0458_EN.html?redirect)

European Parliament. “One Belt, One Road China's regional integration initiative,” Erişim 12 Kasım 2021,  
[https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS\\_BRI\(2016\)586608](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2016)586608)

European Union, “European Neighbourhood Policy (ENP),” Erişim 20 Ekim 2021  
[https://eeas.europa.eu/diplomatic-network/european-neighbourhood-policy-enp\\_en](https://eeas.europa.eu/diplomatic-network/european-neighbourhood-policy-enp_en)

European Union. “Commission Working Document Country Strategy Paper China,” Erişim 16 Ekim 2021, [https://eeas.europa.eu/archives/docs/china/csp/02\\_06\\_en.pdf](https://eeas.europa.eu/archives/docs/china/csp/02_06_en.pdf)

European Union. “Common commercial policy,” Erişim 1 Ekim 2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM%3Aa20000>



European Union. “Communication from the Commission to the Council and the European Parliament - EU – China: Closer partners, growing responsibilities,” Erişim 5 Ekim 2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52006DC0631>

European Union. “History and purpose of the Euro,” Erişim 3 Kasım 2021, <https://european-union.europa.eu/about-eu/euro/history-and-purpose-euro>

European Union. “The EU Maritime Security Strategy and Action Plan,” [https://eeas.europa.eu/archives/docs/maritime\\_security/docs/maritime-security-information-toolkit\\_en.pdf](https://eeas.europa.eu/archives/docs/maritime_security/docs/maritime-security-information-toolkit_en.pdf)

Financial Times. “China warned EU 3 times over virus propaganda report,” Erişim 6 Ekim 2021, <https://www.ft.com/content/a2f66f6a-50cb-46fe-a160-3854e4702f1c>

German Institute for Human Rights. “Consultation on AIIB Environmental and Social Framework (ESF),” Erişim 23 Kasım 2021, [https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/fileadmin/user\\_upload/Publikationen/Stellungnahmen/Comments\\_on\\_the\\_AIIBs\\_Draft\\_Environmental\\_and\\_Social\\_Framework\\_23\\_October\\_2015.pdf](https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/Stellungnahmen/Comments_on_the_AIIBs_Draft_Environmental_and_Social_Framework_23_October_2015.pdf)

Government of China. “Hu Jintao's report at 17th Party Congress,” Erişim 5 Ekim 2021, <http://www.china.org.cn/english/congress/229611.htm#3>

Gruebler, Julia. “The People’s Republic Of China Connecting Europe?,” *ADB Working Paper Series*, Asian Development Bank Institute

Güner, Bülent. “Obor Girişimi’nin Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2018, 37, 117.

Hartzell, Matt “China's Uneven Economic Development,” *Matt Hartzell's Blog*, erişim 4 Mart 2022, <http://matthartzell.blogspot.com/2013/09/chinas-economic-disparity-in-maps.html>

Harvey, David. A Brief History of Neoliberalism (Oxford University Press, 2007), 19-20.

Hayton, Bill. “Freedom of Navigation Ops Risk Trouble in South China Sea,” *Chatham House The Royal Institute of International Affairs*, 03 Şubat 2021, <https://www.chathamhouse.org/2016/02/freedom-navigation-ops-risk-trouble-south-china-sea>

Holslag, Jonathan “The EU's “global gateway” - an answer to China, or a dead-end?,” *EUobserver*, 1 Aralık 2021, <https://euobserver.com/opinion/153678>

Hough, Peter. Understanding Global Security, Routledge, New York, 2013, 3.

Inotai, Edit. “Hungary Opposition Cheered By ‘Symbolic Victory’ On Referendum,” *Reporting Democracy*, 21 Ocak 2022, <https://balkaninsight.com/2022/01/21/hungary-opposition-cheered-by-symbolic-victory-on-referendum/>

İktisadi Kalkınma Vakfı, *Avrupa Birliği Ansiklopedisi*, , (İstanbul, 2021) [https://www.ikv.org.tr/images/files/avrupa\\_birligi\\_ansiklopedisi.pdf](https://www.ikv.org.tr/images/files/avrupa_birligi_ansiklopedisi.pdf)

İktisadi Kalkınma Vakfı. “Ortak Ticaret Politikası,” Erişim 1 Ekim 2021, <https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?id=245>

Jacques, Martin. When China Rules The World: The Rise of the Middle Kingdom and the End of the Western World, (London, Penguin Books, 2012), 250-255.

Jakubowski, A., Komornicki, T., Kowalczyk, K. et al. Poland as a hub of the Silk Road Economic Belt: is the narrative of opportunity supported by developments on the ground?. *Asia Eur J* 18, 367–396 (2020). <https://doi.org/10.1007/s10308-020-00571-6>

Jonquières, Guy de. "The European Union's China Policy: Priorities and Strategies for the New Commission," European Centre for International Political Economy, Nisan 2015, <https://ecipe.org/publications/the-european-unions-china-policy-priorities-and-strategies-for-the-new-commission/?chapter=all>

Jun, Chen. "China-Europe Railway Express Promoting Trade," *China Today*, 09 Eylül 2021, [http://www.chinatoday.com.cn/ctenglish/2018/ln/202109/t20210901\\_800257111.html](http://www.chinatoday.com.cn/ctenglish/2018/ln/202109/t20210901_800257111.html)

Karabulut, Bilal. "Güvenlik "Küreselleşme Sürecinde Güvenliği Yeniden Düşünmek," (Barış Kitap) 161.

Karadağ, Haluk "Enhancing Economic Security of China Thorough the Strategic Cooperation in The Arctic: The Polar Silk Road Initiative," *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 4,8 (2021): 17

Karadağ, Haluk "The People's Republic Of China In Africa," içinde *Routledge Handbook Of Conflict Response And Leadership In Africa*, der. Alpaslan Özerdem, Sinem Akgül-Açıkmeşe, Ian Liebenberg (New York: Routledge, 2022), 186-187.

Karluk, Abdürreşit Celil "Çinlilik ve Çin'de Ötekiler," (Ankara: Nobel Yayıncılık, 2021), 250-251.

Kaygusuz, Özlem. "Covid-19 Krizi ve AB'nin Yeni Dönüşüm Dinamikleri: Gelecek Nesil AB Mümkün mü?," Boğaziçi Üniversitesi-TÜSİAD Dış Politika Forumu Araştırma Raporu, DPF 2020- AR 02, 31-31.

Keohane, Robert O. ve Nye Jr, Joseph S. *Power and Interdependence Revisited*, International Organization, Vol. 41, No. 4, (Autumn, 1987), 725-753

Kim, Samuel S. "The Evolving Asian System", in *International Realitions of Asia*, Ed. by. David Shambaugh, Michael Yahuda, Lanham/USA, Rowman&Littlefield Publishers, INC., 2008, p. 35-53

Kissinger, Henry. Does America Need a Foreign Policy? : Toward a Diplomacy for the 21st Century, London, Simon&Schuster, 2002, pp.241-243

Koçakoğlu, Mehmet Ali. *Kuşak Yol Girişimi Bağlamında Çin'i Anlamak*, (İstanbul: Turuva Yayınları, 2020), 153-154.

Kunreuther, H. ve Slovic, P. 1978, Economics Psychology and Protective Behavior Papers and Proceedings of the Ninetieth Annual Meeting of the American Economics Association. American Economic Review 68/2: 64-69

Lain, Sarah. "Russia Gives Way to China in BRICS and SCO," Real Clear Defense, 16 Temmuz 2016, [https://www.realcleardefense.com/articles/2015/07/17/russia\\_gives\\_way\\_to\\_china\\_in\\_brics\\_and\\_sco\\_108246.html](https://www.realcleardefense.com/articles/2015/07/17/russia_gives_way_to_china_in_brics_and_sco_108246.html)

LeVine, Steve. "China is building the most extensive global commercial-military empire in history," *Quartz Media*, 09 Haziran 2015, <https://qz.com/415649/china-is-building-the-most-extensive-global-commercial-military-empire-in-history/>

Li, Xue. ve Yanzhuo, Xu. "How China Can Perfect Its 'Silk Road' Strategy," *The Diplomat*, 09 Nisan 2015, <https://thediplomat.com/2015/04/how-china-can-perfect-its-silk-road-strategy/>

Loesekrug-Pietri, André. "Why Europe can't afford to ignore China's New Silk Road," *World Economic Forum*, 16 Kasım 2015. <https://www.weforum.org/agenda/2015/11/europe-china-new-silk-road/>

Madan, Tanvi. "What India thinks about China's One Belt, One Road initiative (but doesn't explicitly say)," *The Brookings Institution*, 14 Mart 2016, <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2016/03/14/what-india-thinks-about-chinas-one-belt-one-road-initiative-but-doesnt-explicitly-say/>

Maini, Tridivesh Singh. “Japan’s Effort to Counter China’s Silk Road,” *The Globalist*, 06 Nisan 2016, <https://www.theglobalist.com/japan-effort-to-counter-china-silk-road-india/>

McCormick, John. *Avrupa Birliği Siyaseti* (Ankara: Adres Yayınları, 2015), 385- 386.

Meacci, Ludovica “Italy Has Learned a Tough Lesson on China.” *Foreign Policy*, 24 Temmuz 2021, <https://foreignpolicy.com/2021/06/24/italy-china-policy-belt-road/>

Men, Jing. “EU-China Relations: Problems and Promises”, Jean Monnet/Robert Schuman Paper Series, Vol:8/No.13, (2008): 3-4.

MERICS. “Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand”, Erişim 7 Kasım 2020, <https://merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>

Ministry of Foreign Affairs the People’s Republic of China. “China’s Policy Paper on the EU: Deepen the China-EU Comprehensive Strategic Partnership for Mutual Benefit and Win-win Cooperation,” Erişim 5 Ekim 2021, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjdt\\_665385/wjzcs/t1143406.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/wjzcs/t1143406.shtml)

Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. “President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries,” Erişim 11 Kasım 2021, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpfwzysiesgjtflshzzfh\\_665686/t1076334.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtflshzzfh_665686/t1076334.shtml)

Mutlu, Necmettin “Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) Projelerinin İncelenmesi; Türkiye İçin Öneriler”. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*. 5 (2), 129-150.

NBC Universal. “Strait of Malacca Is World's New Piracy Hotspot,” 27 Mart 2014, <https://www.nbcnews.com/news/world/strait-malacca-worlds-new-piracy-hotspot-n63576>

New York Times. “Pressured by China, E.U. Softens Report on Covid-19 Disinformation,” Erişim 6 Ekim 2021, <https://www.nytimes.com/2020/04/24/world/europe/disinformation-china-eu-coronavirus.html>

Nicholas, Françoise. “France and China's Belt and Road Initiative Commentary in ISPI Dossier: EU-China Relations: Challenges and Opportunities,” *French Institute of International Relations*, 08 Nisan 2019, <https://www.ifri.org/en/publications/publications-ifri/articles-ifri/france-and-chinas-belt-and-road-initiative>

OBOReuropa. “The new Silk Road corridors,” Erişim 7 Kasım 2021, <https://www.oboreuropa.com/en/beltandroad/one-belt/>

Parlement Européen. “Proposition de Résolution du Parlement Européen,” Erişim 5 Ekim 2021, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2015-0350\\_FR.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2015-0350_FR.html)

Patil, Sameer. “OBOR and India’s security concerns,” *Gateway House: Indian Council on Global Relations*, 14 Mayıs 2015, <https://www.gatewayhouse.in/security-implications-of-chinas-transnational-corridors/>

Pavlićević, Dragan. “China, the EU and One Belt, One Road Strategy,” *The Jamestown Foundation*, 31 Temmuz 2015, <https://jamestown.org/program/china-the-eu-and-one-belt-one-road-strategy/>

Pillalamarri, Akhilesh. “Project Mausam: India’s Answer to China’s ‘Maritime Silk Road’,” *The Diplomat*, 18 Eylül 2014. <https://thediplomat.com/2014/09/project-mausam-indias-answer-to-chinas-maritime-silk-road/>

Politico. “China put pressure on EU to soften coronavirus disinformation report.” Erişim 6 Ekim 2021. <https://www.politico.com/news/2020/04/25/china-put-pressure-on-eu-to-soften-coronavirus-disinformation-report-207797>

- Putz, Catherine. “China’s Silk Road Belt Outpaces Russia’s Economic Union,” *The Diplomat*, 10 Mart 2016. <https://thediplomat.com/2016/03/chinas-silk-road-belt-outpaces-russias-economic-union/>
- Reuters. “China to hold slightly over 30 percent of new development bank,” *Reuters*, 29 Temmuz 2015, <https://www.reuters.com/article/uk-asia-aiib-china-stake-idUKKCN0P908220150629>
- Rüma, İnan. “Ekonomik Güvenlik: Gündelik Sabit Tehdit”, Güvenlik Yazıları Serisi, No.6, Eylül 2019. [https://trguvenlikportali.com/wp-content/uploads/2019/10/EkonomikGuvenlik\\_InanRuma\\_v.1.pdf](https://trguvenlikportali.com/wp-content/uploads/2019/10/EkonomikGuvenlik_InanRuma_v.1.pdf)
- Saarela, Anna. “A new era in EU-China relations: more wide-ranging strategic cooperation?,” *European Parliament*, 19 Temmuz 2018. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/570493/EXPO\\_STU\(2018\)570493\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/570493/EXPO_STU(2018)570493_EN.pdf)
- Samaranayake, Nilanthi “Chinese Belt and Road Investment Isn’t All Bad—or Good,” *Foreign Policy*, 02 Mart 2021, <https://foreignpolicy.com/2021/03/02/sri-lanka-china-bri-investment-debt-trap/>
- Schiavenza, Matt. “Mapping China's Income Inequality,” *The Atlantic*, 13 Eylül 2013, <https://www.theatlantic.com/china/archive/2013/09/mapping-chinas-income-inequality/279637/>
- Schwarzer, Aniela. “For Europe, confronting China should begin at home,” *Politico*, 7 Şubat 2022, <https://www.politico.eu/article/for-europe-confronting-china-should-begin-at-home/>
- Seaman, John. “European Think-tank Network on China (ETNC) Special Report - 29 April 2020”, erişim 6 Ekim 2021, [https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/etnc\\_special\\_report\\_covid-19\\_china\\_europe\\_2020.pdf](https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/etnc_special_report_covid-19_china_europe_2020.pdf)

Seibt, Sébastian “Avec "Global Gateway", l'UE tente de concurrencer les nouvelles routes de la soie chinoises,” France 24, 02 Aralık 2021, <https://www.france24.com/fr/asi-pacifique/20211202-avec-son-global-gateway-l-ue-tente-de-concurrencer-les-nouvelles-routes-de-la-soie-chinoises>

Sellier, Elodie. “China’s EBRD membership may lead to drop in standards”, *EURACTIV*, 20 Ekim 2016, <https://www.euractiv.com/section/global-europe/opinion/china-s-brd-membership-may-lead-to-drop-in-standards/>

Shiffman, Gary M. “Economic Security” içinde *Contemporary Security Studies*, Allan Collins (Oxford Universty Press, 2013), 208-209.

Simanavičienė, Žaneta. ve Stankevičius, Andrius. “Economic Security and National Competitiveness,” *Visumenės Saugumas Ir Viešojo Tvarka Public Security And Public Order*, 2015 (15)

Supreme People's Court Monitor. “Supreme People’s Court And “One Belt One Road,” Erişim tarihi: 26 Kasım 2021, <https://supremepeoplescourtmonitor.com/2015/07/14/supreme-peoples-court-and-one-belt-one-road/>

T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. “Avrupa Birliği'nin Tarihçesi,” Erişim 10 Eylül 2021, [https://www.ab.gov.tr/avrupa-birliginin-tarihcesi\\_105.html](https://www.ab.gov.tr/avrupa-birliginin-tarihcesi_105.html)

T.C. Ticaret Bakanlığı, “Yanı Başımızdaki Dev Pazar Avrupa Birliği”, Erişim 17 Şubat 2022, <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/yani-basimizdaki-dev-pazar-avrupa-birligi>

The Economist. “Prospects and challenges on China’s ‘one belt, one road’: a risk assessment report,” Erişim tarihi: 26 Kasım 2021, <http://static1.squarespace.com/static/529fcf02e4b0aa09f5b7ff67/t/554c49cee4b06fc215162cb4/1431062990726/One+Belt,+One+Road.pdf>



The Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), erişim 7 Kasım 2021, [https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=FDI\\_FLOW\\_PARTNER](https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=FDI_FLOW_PARTNER)

The political Economics of the new Silk roadBSalttuicdiJeosurnal of European Studies 3 Tallinn University of Technology (ISSN 2228-0588), Vol. 6, No. 1 (20)

The State Council Information Office of China “What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?,” erişim 05 Nisan 2022, [http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content\\_76345602.htm](http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm)

The State Council The People’s Republic of China, “State Council eyes new urbanization plan, fighting overcapacity,” Erişim 23 Kasım 2021, [http://english.www.gov.cn/premier/news/2016/01/24/content\\_281475277746575.htm](http://english.www.gov.cn/premier/news/2016/01/24/content_281475277746575.htm)

The strategic value of the Port of Rotterdam for the international competitiveness of the Netherlands: A First Exploration, [https://www.irim.eur.nl/fileadmin/default/content/irim/research/centres/smart\\_port/admin/c\\_book\\_releases/havenrapport%20engelse%20versie\\_0.pdf](https://www.irim.eur.nl/fileadmin/default/content/irim/research/centres/smart_port/admin/c_book_releases/havenrapport%20engelse%20versie_0.pdf)

Tiezzi, Shannon. “The New Silk Road: China’s Marshall Plan?,” *The Diplomat*, 06 Kasım 2014, <https://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>

Topsoy, Aslı “Ekonomik İlişkiler, Küreselleşme, Kalkınma ve Güvenlik,” içinde *Uluslararası Güvenlik ve Uluslararası Örgütler*, der. Doç.Dr. Arif Bağbaşıoğlu (Ankara: Nobel Yayıncılık, 2021), 208-209

Ullman, Richard H. “Redefining Security,” *International Security* 8, no. 1 (1983): 129-153.

Un-Nisa, Mehar. “Gwadar Port to Commence its 1st Containerized Shipment,” *ncmpr WordPress*, 10 Mayıs 2015, <https://ncmpr.wordpress.com/2015/04/24/gwadar-port-to-commence-its-1st-containerized-shipment-from-10th-may-2015/>

United Nations. “A new global deal must promote economic security,” Erişim 3 Kasım, 2021, <https://www.un.org/development/desa/dspd/2021/01/a-new-global-deal-must-promote-economic-security/>

USCNP Staff. “Exclusive: A String of Pearls: China, India, and a Global Game of “Weiqi”,” *U.S.-China Perception Monitor*, 21 Mart 2016, <https://uscnp.org/2016/03/21/a-string-of-pearls-china-india-and-a-global-game-of-weiqi/>

Van der Putten, Frans-Paul. “China, Europe and The Maritime Silk Road,” *Clingendael - the Netherlands Institute of International Relations*, 26 Mart 2015, <https://www.clingendael.org/publication/china-europe-and-maritime-silk-road>

Vatikiotis, Leonidas. “In Piraeus, Chinese investment brings Chinese labour standards. Ex-employee reveals harrowing conditions at Cosco container terminal in Greece,” *WordPress*, <https://leonidasvatikiotis.wordpress.com/2013/06/03/in-piraeus-chinese-investment-brings-chinese-labour-standards-ex-employee-reveals-harrowing-conditions-at-cosco-container-terminal-in-greece-prin-newspaper/>

Wang, Kai “Çin yoksul ÷lkeleri 'borç tuzağına' mı düşürüyor?,” *BBC*, 7 Ocak 2022, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-59892272>

Wang, Lin. Bobek, Vito. ve Maček, Anita. “Potential impact of ‘belt and road’ initiative on trade of Euro-Mediterranean countries with China,” *Int. J. Diplomacy and Economy*, Vol. 7, No. 1, (2021): 33–57.

Wang, Xieshu. “Joel Ruet ve Xavier Richet. “One Belt One Road and the reconfiguration of China-EU relations,” *HAL*. 2017.

Wolfers, Arnold. “National Security” as an Ambiguous Symbol,” *Political Science Quarterly* (1952), 67, 481-502.

Xinhua Net. “China Focus: Belt and Road Initiative makes solid progress, embraces brighter future: report,” Erişim 12 Kasım 2021, [http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/23/c\\_137999264.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/23/c_137999264.htm)

Xinhua, “China Sings Over 130 Transport Pacts With Belt And Road Countries”, China Daily, 20 Nisan 2017, [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-04/20/content\\_29017833.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-04/20/content_29017833.htm)

Xuetong, Yan. “China Needs to Purchase Friendships,” Carnegie Endowment for International Peace, 02 Mart 2015, <https://carnegieendowment.org/2015/03/02/china-needs-to-purchase-friendships/i3fg#islam>

Yeniyıldız, Sema Nur, “Çin’in Kuşak ve Yol Girişimine AB Yanıtı: “Küresel Geçit Programı,” *İktisadi Kalkınma Vakfı Dergisi*, Aralık 2021.

Yılmaz, Mehmet Levent, “Uluslararası Güvenlikte Bir Sorun Olarak Ekonomi Güvenliği İkilemi,” içinde *Güvenlik: “Küreselleşme Sürecinde Güvenliği Yeniden Düşünmek”*, der. Bilal Karabulut (İstanbul: Barış Kitap, 2016), 312-313.

Yılmaz, Muzaffer Ercan. “Soğuk Savaş Sonrasında Yeni Dünya Düzeni”, Akademik Bakış, No: 17, Temmuz-Ağustos-Eylül 2009, s.10

Yılmaz, Sait. “*Uluslararası Güvenlik; Teori, Pratik, Gelecek*,” Kaynak Yayınları (Ankara, 2017) 66-67.

Yiwei, Wang. *The Belt and Road: What Will China Offer the World in Its Rise* (New World Press, China, 2016), 2-3.

Zhigang, Xing. “Li calls on SOEs to keep 'going global',” *China Daily*, 21 Ekim 2015, [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-09/21/content\\_21931678.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-09/21/content_21931678.htm)

Zimmerman, Thomas. "The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia," *Center On International Cooperation*, Ekim 2015, [https://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman\\_new\\_silk\\_road\\_final\\_2.pdf](https://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman_new_silk_road_final_2.pdf)