



Orta Asya ve Uzak Asya

ORTA ASYA VE UZAK ASYA

Editörler

Ali Merthan DÜNDAR
Vakur SÜMER

ERI Kitap Numara Sayısı: 34
ISBN 978-601-7805-41-8

Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Senatosu'nun 02.05.2023, № 9 protokolü kararı ile yayımlanması kabul edilmiştir.

Bu kitap Avrasya Araştırma Enstitüsü tarafından basılmıştır.
Almalı Avdani, Mametova 48, 050004, Almatı, Kazakistan

Tel: +7 (727) 279 97 94 Fax: +7 (727) 279 24 26
www.eurasian-research.org • e-mail: info@eurasian-research.org

© Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü (ERI), 2023 (print and electronic)

Bu kitabın her türlü yayın hakkı Avrasya Araştırma Enstitüsü'ne aittir. Enstitünün yazılı izni olmadan, tanıtım amaçlı kısa alıntılar hariç olmak üzere, hiçbir şekilde kitabın tümü veya bir kısmı çoğaltılamaz, kopyalanamaz veya elektronik ve mekanik olarak herhangi bir ortamda yayımlanamaz.

Kitabın dağıtımı, Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü tarafından yapılmaktadır. Almalı Avdani, Mametova 48, 050004, Almatı, Kazakistan.

Eserin baskı ve ciltlemesi Delux print tarafından Almatı, Kazakistan'da yapılmıştır.

1. Baskı: Nisan 2023, Almatı

Kitapta ifade edilen görüşler yazarların kendi görüşleri olup, Enstitünün yayın politikasını yansıtmamaktadır.



ORTA ASYA VE UZAK ASYA

Almatı, 2023

İÇİNDEKİLER

SUNUŞ	6
ÖN SÖZ	8
Çin - Hindistan İlişkilerinde Sınır Sorunu: Büyüyen Hedeflerin Yansıması Albina MURATBEKOVA	13
Enerji Sektöründe “Büyük Oyun”u Yeniden Düşünmek: Çin ve Kazakistan Enerji Diplomasisi Fatih MANGIR	29
Türkistan-Japonya İlişkileri: Uluslararası Göç Bağlamında Bir Değerlendirme Gökberk DURMAZ	63
Çin-Orta Asya Ulaşım İş Birliği: Uluslararası Ulaşım Projeleri Örnekleri Ömirbek HANAYI	79

SUNUŞ

Prof. Dr. Muhittin ŐİMŐEK

Mütevelli Heyet Başkanı

Hoca Ahmet Yesevi

Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi

Tarih boyunca ölkelerin coğrafi konumları ekonomik, siyasi, kültürel ve sosyal hayatlarının genel çerçevesinin çizilmesinde önemli rol oynamıŐtır. Burada ölkeler arasındaki ilişkiler içerisinde ulaşım güzergâhları ve diplomatik ilişkiler bölgesel ve küresel boyutta çeşitli jeostratejik dengelerin kurulmasını sağlamıştır. Günümüz dünyasında geliŐen teknolojiler sayesinde devletler ve toplumların birbirleri ile iletiŐimi artarak ekonomik, enerji, siyasi, kültürel ve daha pek çok alandaki bağları güçlenmektedir. Bu bağlamda Orta Asya ve Uzak Asya ölkeleri arasındaki ilişkiler, küresel güç dengelerinin Asya'ya kaydığı 21. yüzyılda büyük önem arz etmektedir. Orta Asya ölkeleri Avrupa ve Asya arasındaki önemli ulaşım koridorları üzerindeki stratejik coğrafi konumlara ve zengin yeraltı kaynaklarına sahiptir. Uzak Asya'nın önde gelen Çin, Güney Kore ve Japonya gibi ölkeleri ise gelişmiş ekonomik altyapıları ve küresel ticaretteki söz sahibi konumları ile dikkat çekmektedir.

Orta Asya ve Uzak Asya'nın önde gelen ölkeleri arasındaki ekonomi, ulaşım, enerji, göç ve sosyoekonomik ilişkiler ekseninde yaşanan gelişmeler dikkat çekici olup yakından takip edilmesiyle küresel güç dengeleri içerisindeki rolü daha da iyi anlaşılabilir. Bilindiği üzere Çin'in tarihi İpek Yolu'nu canlandırma hedefiyle yürütmekte olduğu

Kuşak ve Yol Projesi, Avrasya coğrafyasında 146'dan fazla ülkeyi kapsamakta olup bu proje içerisinde Orta Asya Bölgesi kilit bir rol oynamaktadır. Bu proje aracılığı ile Çin, güzergâh üzerindeki ve civar bölgelerinde ikili ve çoklu düzeyde başta ekonomik ve ticari alışveriş olmak üzere pek çok alanda ilişkilerini güçlendirmeyi hedeflemektedir. Aynı zamanda Orta Asya Bölgesi'nde daha aktif rol oynayarak görünürlüklerini artırmak adına Güney Kore ve Japonya da bölge lkeleri ile ticari ve kültürel bağlarını güçlendirmeyi amaçlamaktadır.

Tüm bu gelişmelere ve daha fazlasına bölge uzmanları tarafından kaleme alınan "Orta Asya ve Uzak Asya" adlı eserde yer verilmektedir. "Orta Asya ve Uzak Asya" kitabı bölge çalışmalarına önemli bir katkı sağlayarak uzmanlara, karar vericilere, konuyla ilgilenen okuyuculara ve araştırmacılara yardımcı olacak bir eser niteliğindedir.

Son yıllarda giderek şiddetlenen küresel ve bölgesel çaplı jeopolitik ve jeoekonomik mücadeleler boyutundan bakıldığında küresel güç dengesinin Asya'ya doğru kaymaya başladığı söylenebilir. Nüfus olarak dünyanın en kalabalık bölgesi olan Asya, dünyanın en büyük ticari-ekonomik merkezlerine sahip olmanın yanı sıra, aynı zamanda enerji ve yeraltı kaynaklarını barındırmaktadır. Asya ülkelerinde yaşanan söz konusu siyasi, askeri ve ekonomik gelişmeler, bölgenin küresel alandaki jeopolitik, jeoekonomik ve jeostratejik önemini daha da artırmaktadır.

Bir yandan Avrasya'daki merkezî konumuyla Asya ile Avrupa Bölgesi'ni birbirine bağlayan Orta Asya Bölgesi, özel coğrafi konumu ve zengin yeraltı kaynaklarıyla tüm dünyanın ilgisini çekmektedir. Aynı zamanda, Orta Asya'nın geniş toprakları, Asya ve Avrupa arasında giderek artan mal ve hizmet akışının hızlı, kaliteli ve uygun bir şekilde gerçekleştirilmesi açısından da büyük önem taşımaktadır. Bağımsızlık sonrası dönemde ekonomilerini geliştirmeye ve altyapılarını güçlendirmeye çalışan başta Kazakistan ve Özbekistan olmak üzere Orta Asya ülkeleri, yabancı yatırımlar için öncelikli ülkeler olmaya devam etmektedir.

Öte yandan, sanayi ve teknolojik gelişimde dünyada önde gelen Uzak Asya ülkeleri küresel ticari-ekonomik dengelerin şekillenmesinde kilit

rol oynamaktadır. Aslında Uzak Asya, bir tarafta son yıllarda yakaladığı istikrarlı ekonomik büyümesiyle dünyanın en büyük ikinci ekonomisi hâline gelen Çin, bir tarafta yakın zamana kadar dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olma konumunu sürdüren Japonya ve diğer bir tarafta da dünyanın teknoloji merkezlerinden bir hâline gelen Güney Kore üçgeni demektir.

Asya Bölgesi bir bütün olarak değerlendirildiğinde Orta Asya ve Uzak Asya arasındaki ilişkilerin küresel anlamda önemli bir yere sahip olduğu söylenebilir. Bu ilişki bölgesel açıdan da önemlidir. Çünkü Orta Asya ve Uzak Asya ülkeleri enerji, kalkınma ve ekonomi olarak birbirlerini tamamlayan bir niteliğe sahiptir. Uzak Asya ülkelerinin ekonomik gelişim süreçlerini devam ettirmedeki yarışlarında enerji, ulaşım güzergâhları üzerinde söz sahibi olma ve altyapı geliştirme sektöründeki rekabeti içerisinde Orta Asya'nın tarihi ve modern İpek Yolu güzergâhında bulunması ve zengin yeraltı kaynaklarına sahip olması ilişkilerin önemli ayaklarından birini oluşturmaktadır. Buna ek olarak sosyoekonomik dinamikler, kültürel etkileşim ve göç akınları da Orta Asya ve Uzak Asya ülkeleri arasındaki ilişkiler ve iş birliklerinin gelişmesine belirli düzeylerde katkı sunmaktadır.

Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü ve Ankara Üniversitesi Asya-Pasifik Çalışmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi'nin iş birliğinde hazırlanan "Orta Asya ve Uzak Asya" başlıklı eserde, Orta Asya ve Uzak Asya ilişkileri

bölge uzmanları tarafından küresel ve bölgesel gelişmeler ekseninden ele alınmıştır. Dolayısıyla, bölge çalışmalarına katkı sağlayacağına inandığımız söz konusu eserin hazırlanmasında, Avrasya Araştırma Enstitüsü Müdürü Dr. Suat BEYLUR'un şahsında bütün personele teşekkürlerimizi sunarız.

BİRİNCİ BÖLÜM

ÇİN - HİNDİSTAN İLİŞKİLERİNDE SINIR SORUNU: BÜYÜYEN HEDEFLERİN YANSIMASI

Albina MURATBEKOVA*

GİRİŞ

Çin ve Hindistan yüzyıllardır süre gelen ilişkileri içerisinde belirli sınır hatları üzerindeki itilafli bölgelerinin sorunlarını henüz çözüme kavuşturamamıştır. Her ne kadar son on yıllarda iki ülkede gerçekleşen ekonomik yükseliş ve beraberinde getirdiği birbirlerine olan ekonomik bağımlılık sınır sorunları meselesinin önemini azaltmış olsa da, son gelişmeler sınır meselesinin Çin-Hindistan ilişkilerinde yeniden ön plana çıktığını göstermektedir. Pekin ve Yeni Delhi, istişare ve diyalog mekanizmaları dâhilinde farklı düzeylerde iş birliği yaparken, ikili ilişkilerinde daha iddialı pozisyonlar almaktadır. Sınır gerilimleri nedeniyle de karşılıklı olarak güven seviyesi tarihteki en düşük düzeye inmektedir.

Her ne kadar iki ülke arasında sınır bölgelerinde karşı karşıya gelmeler yeni olmasa da, sayılarının gittikçe artması Çin ve Hindistan gibi iki bölgesel büyük gücün arasındaki ilişkilerin daha da gelişmesine

* Dr., Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü, Uzman Araştırmacı, albina.muratbek@gmail.com.

engel teşkil etmektedir. Bu noktada Hindistan Savunma Bakanlığı Müşterek Savaş Araştırmaları Merkezi'nin 2017'nin yazında yaşanan karşılaşma sonrasında yayınladığı raporda yer alan "Doklam muhtemelen yeni normal olacaktır" ifadesinin doğruluğu bir kez daha teyit edilmektedir (Singh, 2020a).

1.YAŞANAN SON SINIR GERİLİMLERİ

9 Aralık 2022'de Arunaçal Pradeş'in (Fiili Kontrol Hattı'nın Doğu Sektörü) siyasi açıdan hassas Tawang bölgesinde meydana gelen sınır çatışması Çin ve Hindistan'ı bir kez daha karşı karşıya getirdi. İki ülkenin askerlerinin birbirlerine çivili sopalar ile yakın dövüş silahlarıyla saldırımları sonucu şiddetli çatışmalar yaşandı. Bu çatışma son dönemlerde yaşanan ikinci büyük karşılaşma olarak kayıtlara geçti.

Bundan önce, Çin ve Hindistan ordularının 5-6 Mayıs ve 10 Mayıs 2020 tarihlerinde Doğu Ladakh ve Kuzey Sikkim'de çatışmaları ve birbirlerini taşlamaları nedeniyle Himalaya sınırları adeta bir çekişme alanına dönüştü. Çin Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Zhao Lijian, 6 Mayıs'ta Hindistan sınır birliklerinin Çin sınır muhafızlarının devriyesini engelleme amacıyla Pangong gölü yakınlarındaki Fiili Kontrol Hattını (FKH) geçerek tahkimat ve barikatlar inşa etmekte olduğunu bildirdi. Bu çatışma durumunda Çin birliklerin karşılık vermesi ile her iki

tarafında da hafif şekilde yaralanan askerlerin olduğu bildirildi (Hindistan'daki ÇHC Büyükelçiliği, 2020). Hindistan Silahlı Kuvvetleri Genelkurmay Başkanı, Manoj Mukund Naravane Hint birliklerinin sınır boyunca 'pozisyonlarını' koruduklarını ve sınır bölgelerinde altyapı projelerini geliştirmeye devam ettiklerini teyit etti (News 18, 2020). Bu hadiselerden sadece birkaç gün sonra Sikkim'de yeniden benzer çatışmalar yaşandı.

Her ne kadar çatışmalar sonrasında taraflar masaya oturarak sınır sorunlarının çözümü için müzakerelere devam etseler de 15 Haziran 2020'de Doğu Ladakh'ın Galwan Vadisi'ndeki FKH'de Çin ve Hindistan sınır birlikleri arasında bir kez daha şiddetli çatışmalar cereyan etti. Bu çatışmayı diğerlerinden ayıran en önemli durum ise asker kaybının yaşanmış olmasıdır. Hint medyasının verdiği bilgilerde Hindistan tarafından 20 asker hayatını kaybederken, 76 asker yaralandı. Fakat Çin tarafı bu konuda ölümlerle ilgili net bir bilgi paylaşımında bulunmadı (Livemint, 2020). Her ne kadar Çin ve Hindistan 1996 tarihli anlaşma doğrultusunda FKH'nın 2 kilometre (km) yakınında ateşli silahlara izin verilmemesi hükmüne uymalarına rağmen bu çatışma ölümlerle sonuçlandı. En son ölümlerle sonuçlanan sınır çatışması 1975'te gerçekleşmiştir. Bu durum ilişkilerin daha da gerilmesine yol açarken, Çinli yetkililer Hint birliklerinin FKH'yi geçip Çinlilere saldırdığını öne sürerken, Hint tarafı ise Çin birliklerinin Hintli askerlerini kasıtlı olarak kışkırtmalarının ardından tuzağa düşürerek Yeni Delhi üzerinde baskı uygulamaya çalıştığını iddia etmektedir (Gabuev, 2020).

Genel olarak baktığımızda ise sadece Mayıs-Haziran 2020'de, Doğu Ladakh'ta FKH boyunca Pangong gölünün kuzey kıyısı yakını, Kaplıcalar, Galwan Vadisi ve Kuzey Sikkim'deki Naku La Geçidi yakını gibi çeşitli yerlerde en az dört ayrı çatışma meydana geldi. Bu çatışmalar sonrasında FKH boyunca barış ve sükûneti korumak için 6 Haziran, 22 Haziran, 30 Haziran ve 14 Temmuz 2020 tarihlerinde Kolordu Komutanı düzeyinde dört tur görüşme gerçekleştirildi (Financial Express, 2020). Gerginliği düşürme adına taraflar sınır karakollarını birbirlerinden uzaklaştırdı ve askerler arasında sürtüşme ihtimali bulunan bölgelerdeki asker sayısını azalttı.



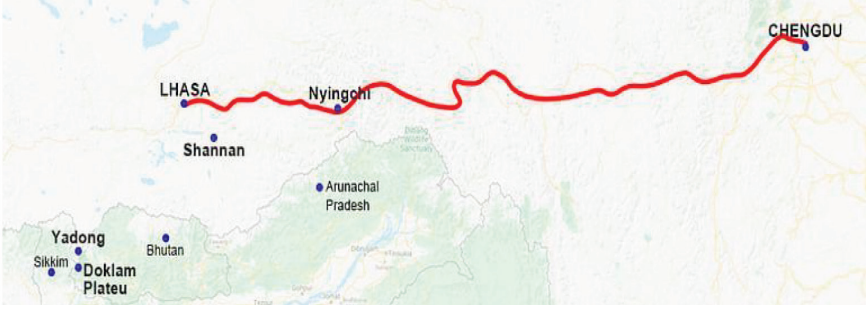
Kaynak: Tellis, 2020.

2.SINIR ALTYAPISINDAKİ GELİŞMELER

2020'deki tırmanışın olası nedenleri arasında Hindistan'ın sınır bölgelerindeki altyapı geliştirme faaliyetleri yer almaktadır. Özellikle, FKH'ye yakın olan ve başkent Ladakh, Leh ile Çin sınırına yakın Darbuk-Shyok-Daulat Beg Oldi (DBO) karakolu arasındaki mesafeyi iki günden altı saate indiren DBO Yolu'nun inşası Çin tarafının dikkatini çekmiştir. Buna ilave olarak 2023'de Hindistan Sınır Yolları Teşkilatı (BRO), DBO yolu üzerinde bir tünel inşa etmeyi de planlamaktadır. Yol, Hindistan'ın Ladakh'ı ile Çin'in Sincan Özerk Bölgesi'ni ayıran Karakorum Geçidi'ne Hindistan için daha kolay erişim imkânı sağlayacaktır. Askeri uzmanlar, Hindistan'ın altyapı faaliyetlerinin, Çin'in Hindistan'ı FKH konumunu değiştirmekle suçlamaya ittiğini öne sürmektedir. Bu konuda Hindistan FKH tarafındaki yollarının ve hava alanlarının durumunu iyileştirme çalışmalarına devam edecek gibi gözükmektedir (Reuters, 2020). Bu noktada son beş yılda tüm hava koşullarında FKH'nın gelişmiş bölgelere daha kolay erişimini sağlamak adına 3.595 km yol BRO tarafından yapıldı (Times of India, 2022).

FKH bölgesindeki altyapı modernizasyonu konusunda Pekin'in de benzer planları bulunmaktadır. Bunlara bakacak olursak Çin tarafı halihazırda 47 tünelin tamamını ve 120 köprüden 119'unun yapımını tamamlamıştır ve hatta Lhasa-Nyingchi-Chengdu demiryolunun yaklaşık 115 km'lik kısmına demiryolu döşemiştir. Bu noktada

bölgeye ilk defa elektrikli demiryolu hizmetinin getirilecek olması Çin tarafına hem askeri hem de ekonomik anlamda önemli avantajlar sağlayacaktır. Söz konusu demiryolu Tibet'in turistik imkânlarını artırırken aynı zamanda bölgenin büyük ölçüde erzak ve askeri kuvvet takviyesini sağlayan Chengdu Askeri Bölgesi'nden sevkiyatların hızlandırılmasına olanak sağlayacaktır (Desai, 2020).



Kaynak: Desai, 2020.

Bu nedenle, hem Çin hem Hindistan, sınır bölgelerindeki ulaşım ağlarını ve askeri altyapılarını geliştirerek ordularının hızlı bir şekilde seferber edilme kabiliyetini artırmaya çalışmaktadır. Çünkü 2017'nin yazında Doklam gerginliği sırasında Butan topraklarındaki Çin inşa faaliyetlerini protesto etmek adına Butan tarafındaki Doklam Platosu'nda 300 Hintli askerin adeta etten bir duvar örmesi çatışmalara yol açmıştır. Çatışmalar sonrasında her iki hükümette sınır altyapılarının geliştirilmesi ve sınır bölgelerinin kalkındırılması programlarına ağırlık vermiştir. Çin sınır bölgelerinde üst düzey sınır ve askeri tesislere sahip olmasına ek olarak Tibet tarafında yeni köy modelleri inşa etmektedir. Bu adımlar resmi olarak yoksulluğun

azaltılması” ve “sınırların savunulması” ile ilişkilendirilirken, bu bölgelerde yaşayan yerli halklarda “Kutsal Toprakların Koruyucuları ve Mutlu Evlerin Kurucuları” olarak adlandırılmaktadır (Arpi, 2018). Böylece Çin askeri üstünlüğüne ek olarak sınır bölgelerindeki nüfus sayısını da korumaya yönelik çalışmalar yürütmektedir. Öte yandan mevcut ulaşım altyapılarına ek olarak Çin FKH hattı boyunca yeni ulaşım bağlantıları, havalimanları ve köprüler inşa etmeye devam etmektedir.

Hindistan tarafına gelecek olursak altyapı bakımından Çin’in oldukça gerisindedir. Doklam olayları sonrasında Mart 2018’de Hindistan Genelkurmay Başkan Yardımcısı Korgeneral Sarath Chand Hindistan Parlamentosu Daimi Savunma Komitesi önünde konuşurken, bu eksiklerden bahsederek Çin’e kıyasla zayıf ulaşım altyapısı ve ordu için yeterli fon tahsisi yapılmaması konusundaki ciddi endişelere dikkat çekti (Gurung, 2018). Böylece acil bir tehdit karşısında zorlu topografik koşullarda birliklerin hızlı bir şekilde sevk edilmesinin önemini kabul eden Hint hükümeti Hindistan-Çin Sınır Yolları (ICBR) programına daha fazla ağırlık verilmesini kabul etti. Böylece ICBR programı, Hindistan’ın Çin saldırılarıyla başa çıkma kabiliyetini güçlendirmek için daha fazla geliştirildi. Hindistan hükümeti Çin’den gelen bu büyük tehdit karşısında arazi engellerinin üstesinden gelinmesi adına yol inşaatlarının hızlandırılmasına ek bütçe ayırması için ikna edildi. Bu sayede 2014’de tamamlanan ICBR projesi sadece 17 iken bu rakam 2017’de 28’e ve 2019’da ise 36’ya yükseldi. Doklam

olayları sonrasındaki reformlar sayesinde ICBR çerçevesinde inşa edilen yol kilometre rakamı 2017'de 962'den Aralık 2019'da 2.501'e çıkarıldı (Dubey, 2020). Halihazırda hükümet ve BRO Hindistan'ın sınır yolu tesislerini ilerletmek ve FKH boyunca mesafeleri kapatmak ile Çin'e kıyasla altyapı gelişiminde yaşadığı gecikmeleri kapatmak adına yoğun bir şekilde çalışmaktadır.

3.BİR İSTİKRARSIZLIK FAKTÖRÜ OLARAK İHLALLER

Bazı yerlerde birkaç metreden bazı yerlerde onlarca kilometreye kadar değişen tanımsız FKH nedeniyle, tarafların bölgelerinin genişliği hakkında farklı algıları bulunmaktadır. Karşı tarafın topraklarına izinsiz girişler, sınır etkileşimini karmaşıklaştıran ve hem Çin hem de Hindistan için benzer şekilde güvenlik etkileri taşıyan ihlaller olarak kabul edilmektedir. İhlallerin sıklığı her iki tarafı da ilgilendirse de, Hintlilerin Çin ihlallerini hesaplamasından bu yana son 10 yıldaki istatistiklere bakarsak, rakamlarda önemli dalgalanmalar görülmemektedir. Galwan gerginliği sonrasında Hindistan'ın, Çin ihlallerinin sayısını yayınlamadığını da ifade etmek gerekir. Çin'in Hindistan'daki ihlallerinin dinamikleri Tablo 1'de gösterilmektedir. Çin tarafı ise Hindistan'ın ihlalleri konusundaki rakamları kamuya açık bir şekilde rapor etmemektedir.

Tablo 1. Çin ihlallerinin sayısı

Yıl	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
İhlal sayısı	250	220	430	340	500	428	296	473	404	663

Kaynak: Sandh, (2016); Singh, (2020b).

Halihazırda hem Çin hem de Hindistan küresel nüfuzlarını artırma ve jeopolitik emellerini sergileme eğiliminde olmalarından dolayı, sınır çatışmaları açıkça rakip güçler arasındaki en hassas konulardan biri haline dönüşmektedir. Bu nedenle, bir yandan her iki ülke de sınır altyapı tesislerini geliştirmek için birbirleri ile rekabet ederken, diğer yandan mevcut sınır sorunlarını çözmeye veya hafifletmeye çalışmaktadır. Bu itibarla, Devlet Başkanı Xi ve Başbakan Modi'nin "Wuhan Ruhü" çerçevesinde ordularına sağladığı "stratejik rehberlikten" söz edilebilir. Doklam gerginliğinin ardından iki lider arasında Wuhan ve Mamallapuram'da gerçekleştirilen yüksek profilli gayri resmi zirveler, kurumsal olarak mevcut zorlukların ele alınmasına yeni bir soluk getirdi. Sınır anlaşmazlığına ilişkin Özel Temsilciler ve Çin-Hindistan Sınır İşlerine ilişkin Danışma ve Koordinasyon Çalışma Mekanizması (WMCC) toplantıları da sınır sorunlarına ortak bir çözüm bulmaya ve sınır çatışmalarının sonuçlarını hafifletmeye çalışmaktadır. Fakat kalıcı bir çözümün gelmesi teknik hazırlıktan çok iki ülkenin siyasi iradelerine bağlı bulunmaktadır.

Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki küçük çaplı ama agresif denizcilik faaliyetleri göz önüne alındığında Pekin'in bu tür konularda çok daha iddialı hamleler yapar hale geldiğini belirtmekte fayda vardır. Çin'in sınır ihlali iddiaları, Pekin'in şu anda bir kahramanlık politikası izleyen küresel iddialı diplomasisi ile bağlantılı olarak görülebilir. Hong Kong için sıkı bir ulusal güvenlik yasasının çıkarılması ve Güney Çin Denizi'nde iki yeni idari yapının kurulduğunun tek taraflı duyurusu, Çin politikasının iddialılığını gösteren diğer durumlardır.

Hindistan ise, Çin'in ABD ve Japonya gibi rakipleriyle stratejik ilişkiler kurarak ve Hint-Pasifik bölgesindeki konumunu güçlendirerek kendisini küresel siyasette daha iddialı bir oyuncu olarak göstermektedir. 2019'da Jammu ve Keşmir'in özerk statüsünü iptal etmek ve onu iki federal bölgeye (Jammu ve Keşmir, Ladakh) bölmek de Modi hükümetinin hem yerel hem de uluslararası etkileri olan iddialı eylemleri arasında yer almaktadır. Diğer konuların yanı sıra, Çin sınırındaki gelişmekte olan inşaat faaliyetleri de Hindistan'ın bu konudaki kararlı tutumunun ve Yeni Delhi'nin güçlenen duruşunun bir başka göstergesi olarak görülebilir.

SONUÇ

Genel olarak, Çin-Hindistan sınır çatışmalarından birkaç sonuç çıkarılabilir. Halihazırdaki duruma baktığımızda önceki on yıllardan

farklı olarak, Hindistan'ın daha olgun bir duruş sergilediği görülmektedir. Daha önce Hindistan esasen kendi bölgelerini savunmak için sınır çatışmalarına girişirken, son olaylar sonrasında Hint hükümetinin ihtilafli bölgelere yakın alanlarda tahkimatlar inşa ederek daha kalıcı bir politika izlediği görülmektedir. Böylece Hindistan, nihayet Doklam gerginliğinden sonra, iddialı siyasi gündemi doğrultusunda, kapsamlı altyapı inşa planlarıyla sınır savunmasının önemini daha iyi kavramaktadır. Çin, Tibet ve Sincan bölgelerini geliştirmek, aynı anda Himalayalar'daki bağlantıyı ve sınırlarını güçlendirmek amacıyla 2000'li yıllardan beri sınır tesislerini inşa etmektedir. Doklam gerginliğinden önce Hindistan, sınır ticareti ve hac noktaları şeklinde insanlar arası ilişkileri geliştirmesine karşın, sınır bölgeleri arasındaki bağlantının önemine daha az ilgi göstermiştir. Ayrıca sınır ticaretinin hacminin 1 milyon doların altında kalmasına rağmen, bu durum Hindistan için bir güven artırıcı önlem ve izole kalmış sınır bölgelerinin temel ihtiyaçlarının karşılanması açısından önemlidir. Bu konuda sınır altyapısının geliştirilmesi önceden stratejik öneme sahip hızlı bir askeri sevkiyat olanağından daha çok bu bölgelerde yaşayanların hayatta kalmasını sağlamanın bir yolu olarak görülmüştür.

Hindistan'ın sınır altyapısını iyileştirmesi, büyüyen küresel ve bölgesel emelleriyle de örtüşmektedir. Mevcut Bharatiya Janata Partisi hükümeti, kendisinin Çin'e karşı dengeleyici bir güç olduğunu iddia ederken, Çin'e karşı koymak için pozisyonlarının güçlendirilmesi

konusunda da istekli görünmektedir. Böylece sınır geliştirme faaliyetleri, ulusal güvenlik risklerinden biri olarak sınır altyapısının önemini artırmaktadır.

Nihayetinde, Çin-Hindistan ilişkilerinde aciliyet arz eden asıl konu, sınır anlaşmasıdır. Lakin son sınır çatışmaları, sınır anlaşmalarının gerçekleştirilmesinin her zamankinden daha uzak olduğunu göstermektedir. Toprak bütünlüğü ve egemenliğin öneminin yanı sıra bölgesel ve küresel düzeydeki jeopolitik rekabet, sınır sorununun çözümünü etkileyecek önemli unsurlar arasında yer alacaktır. İronik olarak, inişli çıkışlı dönemlerle sınır çözümü konusunda 70 yıllık tartışma ve müzakerelerden sonra, Çin ve Hindistan, süreci engelleyen ilk sorunlarına geri dönmüş bulunmaktadır. Bunun nedenleri arasında ise kişiselleştirilen siyasi durum, iddialı politikaların yürütülmesi ve her iki hükümetin küresel ve bölgesel hırsları için rekabet içerisine girmesi gösterilebilir.

KAYNAKÇA

Arpi, Claude (2018). Doklam'dan sonra Çin, Himalaya sınırında nasıl yeni bir cephe açıyor? Alınan yer: <https://www.dailyo.in/politics/doklam-china-himalaya-xi-jinping/story/1/26669.html>. Erişim tarihi: 20.07.2020.

Bhaskar, C. Uday (2020). Galwan sonrası Hindistan-Çin ilişkileri. Alınan yer: <https://lkyspp.nus.edu.sg/cag/publications/details/china-india-brief-162>. Erişim tarihi: 20.07.2020.

Çin Halk Cumhuriyeti Hindistan Büyükelçiliği (2020). Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Galwan Vadisi Olayını Adım Adım Anlattı. Alınan yer: <http://in.china-embassy.org/eng/gdxw/t1790579.htm>. Erişim tarihi: 10.07.2020.

Desai, Shweta (2020). Ladakh'ın Ötesinde: Çin, Hindistan-Tibet sınırındaki varlıklarını nasıl artırıyor. Alınan yer: <https://www.newslaundry.com/2020/06/03/beyond-ladakh-heres-how-china-is-scaling-up-its-assets-along-the-india-tibet-frontier>. Erişim tarihi: 15.07.2020.

Dubey, Amitabh (2020). Hudut yolları projesinin mimarının Modi hükümeti olduğu iddiası ne kadar doğru? Alınan yer: <https://thewire.in/security/fact-check-india-china-border-roads>. Erişim tarihi: 15.07.2020.

Financial Express (2020). Hindistan-Çin sınır anlaşmazlığı: Kolordu Komutanı seviyesindeki çatışmasızlık görüşmeleri Chushul'da başlıyor. Alınan yer: <https://www.financialexpress.com/defence/india-china-border-dispute-corps-commander-level-talks-for-disengagement-begin-at-chushul/2023480/>. Erişim tarihi: 20.07.2020.

Gabuev, Alexander (2020). Çin Haberleri #64. Alınan yer: <https://chinadigest.substack.com/p/--645>. Erişim tarihi: 10.07.2020.

Gurung, Shaurya Karanbir (2018). Ordu, Parlamento Paneline, fon sıkıntısının büyük bir endişe olduğunu söyledi. Alınan yer: <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/shortage-of-funds-a-big-worry-says-army-to-parliamentary-panel/articleshow/63289102.cms>. Erişim tarihi: 15.07.2020.

Livemint (2020). Hindistan, sınırdaki Çin ile çatışmak için kurallarını yeniden çiziyor. Alınan yer: <https://www.livemint.com/news/india/india-redraws-its-rules-to-engage-china-on-border-11592767121834.html>. Erişim tarihi: 10.07.2020.

News 18 (2020). Dışişleri Bakanı, Hindistan'ın Çin sınırı boyunca barış ve huzur taahhüdünde bulunduğunu söyledi. Alınan yer: <https://www.news18.com/news/india/india-committed-to-peace-and-tranquillity-along-border-with-china-says-mea-2620393.html>. Erişim tarihi: 10.07.2020.

Reuters (2020). Açıklayıcı: Çinli ve Hintli askerler neden uzak bir Himalaya vadisinde savaşıyorlar? Alınan yer: <https://www.reuters.com/article/us-india-china-explainer/explainer-why-are-chinese-and-indian-troops-fighting-in-a-remote-himlayan-valley-idUSKBN23O1AN>. Erişim tarihi: 15.07.2020.

Sandh, Kamaljit Kaur (2016). Özel: Çin'in Hindistan sınırlarını ihlalleri 7 yılda nasıl azaldı? Alınan yer: <https://www.indiatoday.in/india/story/chinese-pla-india-transgression-359662-2016-12-26>. Erişim tarihi: 15.07.2020.

Singh, Ameya Pratap (2020a). Hindistan ve Çin'in Son Sınır Çatışması Ne Yapmalı? Alınan yer: <https://thediplomat.com/2020/05/what-to-make-of-india-and-chinas-latest-border-clash/>. Erişim tarihi: 10.07.2020.

Singh, Rahul and Sunetra Choudhury (2020). Ladakh açmazının ortasında, 12.000 işçi Çin sınırına yakın projeleri tamamlamak için taşınacak. Alınan yer: <https://www.hindustantimes.com/india-news/labourers-from-j-khand-to-lay-roads-on-china-border/story-1Hyh3KBaBwgEZ9eK5KhuFM.html>. Erişim tarihi: 15.07.2020.

Singh, Sushant (2020b). Çoğu Ladakh'ta olmak üzere Çin ihlallerinde büyük artış. Alınan yer: <https://indianexpress.com/article/india/aksai-chin-army-big-surge-in-chinese-transgressions-most-of-them-in-ladakh-6421674/>. Erişim tarihi: 15. 07.2020.

Tellis, Ashley J. (2020). Himalayalarda ekişme: Çin-Hindistan Sınır atışması. Carnegie Endowment for International Peace (Rapor). Alınan yer: <https://carnegieendowment.org/2020/06/04/hustling-in-himalayas-sino-indian-border-confrontation-pub-81979>. Erişim tarihi: 15.07.2020.

Times of India (2022). BRO, 5 yılda LAC boyunca 3.595 km yol inşa etti: Hükümet. Alınan yer: http://timesofindia.indiatimes.com/articleshow/93122489.cms?utm_source=contentofinterest&utm_medium=text&utm_campaign=cppst. Erişim tarihi: 1.01.2023.

İKİNCİ BÖLÜM

ENERJİ SEKTÖRÜNDE “BÜYÜK OYUN”U YENİDEN DÜŞÜNMEK: ÇİN VE KAZAKİSTAN ENERJİ DİPLOMASİSİ

Fatih MANGIR*

GİRİŞ

1991 yılında bağımsızlığını ilan eden Kazakistan, bir yandan ekonomik, siyasi ve sosyolojik yapısını yeniden inşa etmiş; diğer yandan küresel enerji piyasasında var olan uluslararası rekabette etkin bir rol oynamaya çalışmıştır. Kazakistan, bağımsızlık sonrası Orta Asya’da şekillenen rekabet ortamında söz sahibi olmak için aktif ve çok yönlü bir dış politika izlemiştir. Ülkede var olan enerji kaynakları üzerinden şekillenen enerji politikaları dış ilişkiler açısından da önemli bir role sahiptir. Petrol rezervlerinin yanında dünyada önemli bir uranyum ihracatçısı olan Kazakistan, yenilenebilir enerji kaynakları açısından da önemli bir ülkedir.

Sahip olduğu enerji kaynakları ve jeopolitik konumuyla Kazakistan, dünyada hâkim olmaya çalışan büyük güçler arasındaki enerji savaşının gelişiminde ülke olarak Orta Asya Bölgesi’nde çok stratejik bir öneme sahiptir. 2019 yılında Bağımsız Devletler Topluluğu

* Prof. Dr., Selçuk Üniversitesi, İ.İ.B. Fakültesi, İktisat Bölümü, fmangir@selcuk.edu.tr

(Commonwealth of Independent States-CIS) içerisinde, günlük 14,5 milyon varil ham petrol üretmekte olup Rusya'dan sonra bölgenin en çok petrol üreten ikinci ülkesi olmuştur. Kazakistan, sahip olduğu geniş enerji rezervleri nedeniyle ABD, Çin ve AB gibi büyük aktörlerin Orta Asya planlarında hep var olmuştur.

Kazakistan, bağımsızlık öncesi dönemde Rus şirketi Gazprom'un tekelindeki doğal gaz boru hattına bağımlı bir şekilde sürdürdüğü enerji politikasında fiyat belirleme avantajı olmadığı için kârlılığını paylaşmak zorunda bırakılmıştır. Bağımsızlık sonrası dönemde ise Çin'in enerji oyununa doğal gaz boru hattını açarak dâhil olmasıyla enerji piyasasında kendi çıkarları doğrultusunda daha kârlı ve özgür adımlar atabilmiştir.

Kazakistan, enerji güvenliği ve bağımsızlığı üzerinde politikalar üretip enerji üretimi ve tüketiminde verimlilik artışı gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Bu amaçla, üretimde teknolojik dönüşüme dayalı kalkınma programları gerçekleştirilmektedir.

Çin'in dünyanın en büyük enerji tüketicisi olması, Kazakistan'ın ise sahip olduğu geniş enerji rezervleriyle ihracatının önemli bir bölümünü bu ülkeye gerçekleştirmesi sebebiyle bu iki ülke, ekonomik ilişkilerinde stratejik ortaklıklar geliştirmiştir. 1993 yılında Çin'in ilk petrol ithalatının gerçekleşmesinden bu yana, Kazakistan özellikle petrol ve yenilenebilir enerji açısından Çin'in enerji güvenliğinde yaşadığı sorunların çözümünde stratejik olarak önem kazanmıştır.

Bu amaçla, Astana ve Pekin arasında petrol ve doğal gaz çıkarılması, boru hatları inşası ve taşınması konularında birçok enerji projesi gerçekleştirilmiştir.

Tüm bu değerlendirmelerden yola çıkarak ele alınan çalışmada, Orta Asya'da yaşanan enerji savaşının ve bağımsızlık sonrası Kazakistan'ın çok yönlü enerji politikasını Mackinder Teorisi ve "Büyük Oyun" jeopolitik yaklaşımları özelinde ele alınacaktır. Ek olarak, Çin'in enerji piyasasında Kazakistan ile iş birliği noktasında geliştirdiği enerji diplomasi araçlarını enerji girdileri üzerinden nasıl okumamız gerektiği analiz edilecektir.

1. ÇİN-ORTA ASYA İLİŞKİSİ: JEOPOLİTİK GERÇEKLER-YENİ BÜYÜK OYUN

Orta Asya, Soğuk Savaş sonrası dönemde yüksek enerji rezerviyle artan enerji talebini karşılamış ve küresel boyutta kurgulanan enerji oyunu için stratejik bir bölge olmuştur. SSCB'nin dağılmasıyla birlikte bu bölgedeki ülkeler hızlı bir uyum sürecine girmişlerdir. Böylece, Avrasya üzerindeki hâkimiyet mücadelesinde yeni bir dönem başlamıştır. Soğuk Savaş sonrası yeniden şekillenen bu hâkimiyet mücadelesini Rusya, ABD, AB ve Çin gibi küresel aktörler, "kazan-kazan" felsefesiyle sürdürmüştür. Bu mücadelede, Rusya'nın en büyük kozu Kazakistan ile 7.000 km olan sınırı, bu sınırda yer alan

lkelerle ticarete sağladığı bağlantı, ekonomi, savunma ve teknolojik alanlarda sahip olduğu gücüdür (Sucu, 2017: 127). Bu avantajlar ile Rusya, bölgedeki etkinliğini sürdürmek ve Orta Asya pazarında yeni kazanımlar elde etmeyi hedeflemektedir.

Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti Birliği (SSCB) sonrası, bölgedeki bir diğer süper göçü olan Çin için ise bölge bir yandan ekonomik ve siyasi gücünün artmasında kritik bir öneme sahip diğer yandan var olan gücünün devam etmesi ve dünyada başat göçü olabilmesi kapsamında vaz geçmeyeceği bir hareket alanıdır. Bu çerçevede, Çin ile Orta Asya arasındaki ilişkileri jeopolitik, siyasi, ekonomik ve güvenlik olmak üzere dört başlıkta özetlemek mümkündür (Zhuangzhi, 2007: 41):

- i. Jeopolitik: Çin Orta Asya lkeleriyle sınır komşusudur. Bu yüzden Orta Asya lkeleri için Çin, deniz üzerinden dışarı açılma kapısı konumundadır.
- ii. Siyasi: Çin'in ABD, Rusya ve Avrupa'ya karşı birçok mill ve uluslararası sorunlarda Orta Asya lkeleriyle ortak düşünce ve çıkarları söz konusudur.
- iii. Ekonomik: Çin, enerji kaynakları ve birçok ham madde konusunda Orta Asya'ya ihtiyaç duymaktadır. Diğer taraftan Çin sanayi, tüketim ve tarım rnlerinde Orta Asya için önemli bir tedarikçidir.

iv. Güvenlik: Çin ile Orta Asya ülkeleri için etnik, dinî, terör ve bölgesel çatışma tehditlerine karşın karşılıklı bir iş birliği söz konusudur.

Enerji rekabeti açısından ABD ve Avrupa'yı ele aldığımızda ise bu iki büyük güç, bölgeyi ekonomik ve güvenlik iş birlikleriyle (NATO vb.) etki alanlarında tutmaya çalışmaktadır.

ABD'nin Orta Asya'daki çıkarları güvenlik, enerji ve demokrasi olarak özetlenebilir. ABD bir yandan Afganistan gibi istikrarsız bölgelerdeki terör olaylarını kontrol etmek isterken diğer yandan bölgedeki enerji kaynakları üzerinden enerji üretimini çeşitlendirmek istemektedir (Cohen, 2006: 1).

Rusya, Çin, ABD ve AB arasında bu bölgeye yönelik dış ilişkiler kapsamında hegemonya yarışını, enerji sektöründe yaşanan rekabet oyununu ve bu büyük aktörlerin Orta Asya'daki jeopolitik ilişkisini Halford Mackinder'e ait Heartland (Yeryüzünün Kalbi=Kalp sahası=Kalpgâh) Teorisi'nden yola çıkarak analiz etmek mümkündür.

İngiliz coğrafyacı ve jeopolitikçi Halford Mackinder "Yeryüzünün Kalbi" Teorisi'ni uluslararası ilişkilere 1904 yılında dahil etmiştir. "Tarihin Coğrafi Eksenini" (The Geographical Pivot of History) adlı teziyle Endüstri Devrimi sürecinde Orta Asya'nın doğal kaynaklarının- "Büyük Eksen"- tüm dünyanın hâkimiyetini sağlayacak bir jeostratejik alan olduğu iddia edilmiştir. Literatürde, Mackinder'in görüşlerinin

genel geçerliliği tartışılrsa da Soğuk Savaş sürecinde ABD'nin dış ilişkilerinde belirleyici bir doktrin olarak yerini almıştır.

Mackinder'in tezine göre dünya; Avrupa, Asya ve Afrika Kıtalarından oluşmakta ve bu üçlü dünyanın 2/3'ünü nüfus olarak ise 7/8'ini kapsamaktadır. Bu yüzden, bu üç kıtaya hükmeden ülke doğrudan dünyaya hükmedecektir (Mackinder, 1919: 63).

"Yeryüzünün Kalbi" (Heartland) jeopolitik analizinin modern yorumu ise Orta Asya'nın dünya hâkimiyetindeki önemi ve rolünü ön plana çıkararak bu yöndeki iddiaların güçlenmesine neden olmuştur. Şöyle ki Azerbaycan, Orta Asya'da Kazakistan ve Özbekistan, sahip oldukları zengin enerji rezervleriyle yer aldıkları coğrafi konumları nedeniyle Avrupa Birliği, ABD, Çin ve Rusya için stratejik önem kazanmışlardır. Orta Asya'da enerji sektöründe yaşanan arz, talep, yatırım, taşımacılık ve iş birliği konularındaki gelişmeler dünya enerji piyasasını büyük oranda etkilemekte, bu yüzden dünyadaki küresel aktörler bölgede hâkim güç olmak adına üstü örtük bir rekabet yarışına girmektedir.

Çin'in dünya ekonomisi liderliğindeki artan rolü ve Orta Asya ülkeleri arasındaki ilişkisinin seyri, eski "Büyük Oyun" un yerine yeni jeopolitik gerçekleri dikkate alarak revize edilen yorumlamalarla "Yeni Büyük Oyun" stratejisinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Avrasya ve Güney-Doğu Asya'nın yeniden kendisine uyum sağlaması hedefi, günümüzde Çin dış politikasına yön vermektedir (Öğütçü ve Öğütçü, 2017: 10).

Bu politikalar doğrultusunda Çin, Orta Asya'da serbest ticaret antlaşmaları ile enerji kaynakları üzerinde söz sahibi olmaya çalışmıştır. Çin'in bölgedeki en kritik girişimi 1996 yılında Rusya, Kırgızistan, Kazakistan ve Tacikistan ile oluşturduğu Şanghay Beşlisi olup daha sonraki yıllarda Özbekistan, Pakistan ve Hindistan'ı da birliğe dâhil ederek hem sınır güvenliğini sağlamış hem de bölgenin Müslüman ağırlığını baskılamaya çalışmıştır (Lemon, 2018). Günümüzde, Orta Asya Bölgesi Çin'in "Kuşak-Yol" projesinin merkezi olmuştur. Bu proje ile Çin, Orta Asya'yı dünyaya açılan penceresi yaparak tek süper güç olma hayalini gerçekleştirmek istemektedir. Kuşak-Yol Projesi ile Asya ülkeleri ve Çin arasındaki ilişki "Yeni Büyük Oyun" olarak nitelendirilmekte olup bu oyun "kazan-kazan" felsefesine dayanmaktadır. Kuşak-Yol Projesi'nin geçiş yolları, AB-Yeni Avrasya kara köprüsü ve Çin-Orta Asya- Batı Asya, Çin-Moğolistan-Rusya'dır (Serikkaliyeva, 2019: 74).

19. yüzyılın başlarından itibaren küresel güçlerin Orta Asya'daki siyasi istikrarsızlığından yararlanarak bölgede hâkimiyet kurma stratejilerini kurgulayan "Büyük Oyun" tezi -"Bolshaya Igra" - olarak da bilinen tarihsel bir aralığa bağlanmadan günümüzde "Yeni Büyük Oyun" tezi olarak devam etmektedir.

Rusya'nın güneyi, Çin'in batısı ve Afganistan'ın kuzeyine yayılan Kafkasya Bölgesi, dünyanın en büyük el değmemiş petrol ve gaz kaynaklarına sahiptir. ABD, Çin, Rusya ve AB gibi güçlü aktörlerin bu

bölgedeki enerji savaşı, Yeni "Büyük Oyun" jeopolitik analizidir (Kleveman, 2003: 34). Ancak bu büyük rekabetin bölgedeki ülkelere ait iktisadi ve siyasi çeşitliliğinden dolayı bir tek devletin salt hegemonyasına gireceği beklentisi, Yeni Büyük Oyun analizinde daha düşük ihtimal ile formüle edilmiştir.

Çin, bağımsızlık sonrası Orta Asya Bölgesi'nde ticaret hacmini arttırmak, enerji arz güvenliği ve enerji altyapı yatırımları gerçekleştirmek için jeoekonomik stratejiler önceliğinde hareket etmektedir. Orta Asya'da oluşturulan ticaret rotaları, Mackinder'in "Yeryüzünün Kalbi" Teorisi'ni kapsayan "Büyük Oyun" içerisinde değerlendirilirken 1990'lar ile Çin'in bölgeyi yeniden şekillendirme ve ikili ticaret bağlantıları "Yeni Büyük Oyun" için bir zemin hazırlamaktadır (Chen ve Fazilov, 2018: 3).

2. ÇOK YÖNLÜ (VEKTÖRLÜ) KAZAKİSTAN DIŞ POLİTİKASININ ENERJİ ÖZELİNDE ANALİZİ

1991 yılında bağımsızlığını kazanan Kazakistan, sahip olduğu zengin doğal kaynaklarından dolayı Avrupa, Amerika, Rusya ve Çin gibi küresel güçler için jeopolitik ve ekonomik politikaları özelinde stratejik bir ülke olmuştur. Ancak, doğal kaynaklar açısından zengin olmasına rağmen kara ülkesi olan Kazakistan, dünya enerji piyasasına uzaklığından dolayı Çin ve Rusya gibi ülkelerle iş birliği yaparak

gelişmek zorunda kalmıştır. Enerji alanında yaşanan rekabet ve gerçekleştirilen iş birlikleri kapsamında elde edilen çıkarlara paralel olarak Orta Asya ülkelerinin de dış politikaları belirlenmektedir. Kazakistan, bağımsızlığını ilan ettikten sonra enerji kaynaklarının ihracatı ve dış ülkelere karşı enerji arz güvenliği gibi konularda arayış içerisine girmiştir.

Kazakistan için petrol ve doğal gaz ihracat yollarının çeşitlenmesi, yeni gelir kaynakları ve siyasi bağımsızlığını da arttıracak temel yol haritası olmuştur. Bu nedenle, bağımsızlığından sonraki dönemde belirlenen ekonomik ve siyasi hedefleri ile bölgede yer alan enerji kaynakları için rekabetin artmasına bağlı olarak devam eden çıkar savaşında geri planda kalmamaya çalışan Kazakistan, gösterdiği mücadelede dengeleri korumak zorunda kalmıştır.

21. yüzyılda bölgede hegomanya kurma adına gerçekleştirilen jeopolitik rekabet “Yeni Büyük Oyun” da ülkeler arası ilişkiler belirleyici olmuş bu yüzden de Kazakistan dış politikası, ülke çıkarları doğrultusunda dengeli hareket etmek adına “çok yönlü” stratejilerle uyum sağlamıştır (Clarke, 2015).

Çok yönlü dış politika, ülkelerle ilişkilerin ideolojik değil pragmatik temelli gerçekleşmesini ifade etmektedir (Hanks, 2009: 259). Kazakistan Cumhurbaşkanı Nazarbayev ise çok yönlü dış politikayı, dünya siyasi ve ekonomik ilişkilerinde güçlü ülkeler ile dostane ve

istikrarlı ilişkiler geliştirerek ülke çıkarlarını en üst düzeye çıkarmak şeklinde tanımlamaktadır (Vanderhill vd., 2020: 977).

Enerji sektöründeki bölgesel rekabet, Kazakistan'ın hem içeride hem dışarıda yürüttüğü politikaların temel belirleyicilerinden biri olmuştur. Kazakistan'ın çok yönlü dış politikası, enerjiye dayalı büyüme modeliyle bütünleştirilerek Orta Asya'da önemli bir ülke olmasına yardımcı olmuştur.

1990'larda ABD öncülüğünde gerçekleştirilen anti-nükleer girişimler kapsamında, ülkedeki Sovyetler Birliği'nden kalma nükleer enerji tesisleri kaldırılmış ve iki taraf arasında enerji antlaşmaları yapılarak, Kazakistan yeni dış politikası bölgedeki enerji rekabetinde ABD tarafından domine edilmiştir.

ABD'nin Orta Asya'daki hedefi, bir yandan bölgenin istikrarına yardımcı olmak diğer yandan ise bölgede sağlanan güvenlik ile bölgedeki geniş gaz ve petrol rezervleri için altyapı anlaşmaları yapmaktır. ABD, 1995 yılında Kazakistan'da Rusya güdümünde bulunan tüm nükleer santrallerin kaldırılması yönünde Kazakistan'a destek olmuştur. 2001 yılında iki taraf arasında enerji iş birliği antlaşmaları imzalanmış ve nükleer enerji güvenliği, petrol, gaz, yenilenebilir enerji ve enerji verimliliği gibi konulara odaklanılmıştır. 2017 yılında Washington ve Astana, ortaklık anlaşmalarını stratejik enerji diyaloglarına dönüştürmüştür (Raimondi, 2019: 35). 2005 ile 2018 yılları arasında ise ikili ilişkiler hızlanmış ve ABD'nin Kazakistan'a

gerçekleştirdiği doğrudan yabancı yatırım miktarı 33,76 milyar dolar düzeyine çıkmıştır (ABD, Kazakistan Büyükelçiliği, 2020).

Kazak hükümetinin yabancı yatırımlara olan ilgisi, Amerikan enerji şirketlerinin Kazakistan petrol ve gaz piyasasında yaptıkları faaliyetleri hızlandırmalarına neden olmuştur. Bu faaliyetlerin hızlanmasının bir başka sebebi de bölgedeki ihracat yolları ve doğal kaynak kullanımında Rusya'nın kontrol gücünü sınırlamaktır. Enerji faaliyetleri koordinasyonlarında en çok tercih edilen ülke Kazakistan olduğu için Chevron ve ExxonMobil gibi şirketler, Kazakistan'da enerjiyle ilgili önemli ortaklıklar kurmuşlardır. Hazar Denizi üzerinden ihracat yollarının farklılaştırılması, böylece Avrupa ve Orta Doğu tüketicilerinin enerji güvenliğini arttırmak için 2001 yılında 1/4'ünü ABD firmalarının oluşturduğu konsorsiyum ile 1.505 km uzunluğundaki Hazar Denizi Boru Hattı inşa edilmiştir (Musrepova, 2013). Kazakistan, 2018 yılında ham petrol ihracatının 2/3'ünü bu hat üzerinde gerçekleştirmiştir.

Kazakistan'ın çok yönlü dış politikasındaki bir diğer önemli düzlemde de AB bulunmaktadır. Enerji iş birliği, Kazakistan ile AB arasındaki en gelişmiş ilişki sahasıdır. Bu kapsamda, 1995 yılında imzalanan ve 1999 yılında ortaklık ve iş birliğine dönen anlaşmayla iki taraf arasındaki ekonomik ilişkiler kurumsallaşmıştır. Bu anlaşma 21 Aralık 2015 tarihinde revize edilmiş ve "Güçlendirilmiş Ortaklık ve İş Birliği Anlaşması" (Enhanced Partnership and Cooperation Agreement) şeklini almıştır (Emerson, 2015: 1). Bu antlaşma ile Avrupa Birliği,

ticarete %40'lık paya ulaşarak Kazakistan'ın en büyük ticaret ortağı olmuş, böylece dış ticaret sıralamasında Rusya ve Çin'i geçmiştir.

Kazakistan ile AB arasında enerji iş birliğinin stratejik öneminin bir diğer sebebi de AB'nin enerji ithalatında alternatif yollar oluşturma çabasıdır. Kazakistan, her ne kadar AB'ye petrol ihracatında lider konumda olsa da doğal gaz konusunda aynı pozisyonu ele geçirememiştir. Uluslararası terörizm ve demokrasi dikkate alındığında Orta Asya'da bölgenin güvenliğinin sağlanması, AB için ekonomik güvenliğin Kazakistan üzerinden sağlanması anlamına gelmektedir.

Rusya, enerji diplomasisinden sonuç almak ve ABD'nin bölgedeki hegemonyasını kırmak için 1990'larla birlikte düzenleyici devlet anlayışıyla Orta Asya temelli politikalar geliştirmiştir. Kazakistan'ın Rusya'ya olan askerî bağımlılığı, Kazakistan ve Rusya'nın çıkar ittifakını yansıtmaktadır. Bölgedeki nükleer saldırı riskine karşı koruma kalkanı olarak iki ülke 1992 yılında Kolektif Güvenlik Anlaşması imzalamış, 2002 yılında ise uluslararası güvenlik örgütü kapsamında olası bir terör saldırısına karşı Rusya himayesinde bir koruma mekanizması geliştirilmiştir (Tihomirov, 2016: 44).

Günümüzde Rusya, AB'nin enerji piyasasının ihracatında ağırlılığını korumaktaysa da bağımsızlık sonrası geekleştirdiği siyasi ve ekonomik dönüşümle birlikte Kazakistan, Rusya'nın enerji ticaretine rakip olmaya başlamıştır.

Tablo 1. Orta Asya'da Petrol Rezerv Değişimi, 2000-2018 (milyon varil)

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018
Rusya ve Orta Asya	56.384	77.228	98.320	118.333	118.329	118.301	118.301
Rusya	48.375	60.000	60.000	80.000	80.000	80.000	80.000
Azerbaycan	1.178	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000
Gürcistan	37	35	51	56	54	43	43
Kazakistan	5,4	9.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Kırgızistan	43	40	58	64	62	49	49
Tacikistan	13	12	17	19	19	15	15
Türkmenistan	546	546	600	600	600	600	600
Özbekistan	594	594	594	594	594	594	594

Kaynak: World Oil Review, 2019.

Kazakistan'ın bir kara ülkesi olmasından dolayı bu rekabette enerji kaynağını dış piyasaya ulaştırma noktasında diğer ülkelerle iş birliği yapması, enerji politikalarını yürütmekte karşılaştığı temel zorunluluktur. Örneğin Rusya, Kazakistan'ın en önemli ticaret ortaklarından biri olup enerji ihracatında hayati öneme sahip geçiş yollarına ev sahipliği yapmaktadır. Bu geçiş hatlarından en önemli olan Atıray-Samara Petrol Boru Hattı 691 km uzunluğundadır (Doi, 2010: 11). Ancak Rusya ile olan ilişkilerinde enerji avantajı bulunan Kazakistan, Rusya'da yaşanan ekonomik krizler veya AB'nin Rusya'ya uyguladığı ambargolar ile ekonomik maliyetlerde artış yaşamaktadır.

Rusya ise bir yandan Kazakistan üzerinden enerji geliri elde etmeye devam ederken bir yandan da Kazakistan'ın güçlü, bağımsız ve askerî yöndengüçlü bir ülke olması karşısında stratejiler gerçekleştirmektedir.

3. YENİ BÜYÜK OYUN'UN SONUÇLARI VE STRATEJİLERİ: ÇİN VE KAZAKİSTAN PETROL HATTI KAZAN-KAZAN STRATEJİSİ

Orta Asya'ya ait enerji kaynakları üzerinden gerçekleşen rekabetle ilgili olarak Kazakistan'ın, dış politikasıyla uzantılı gerçekleştirilen iş birliği paydaşlarından biri de Çin'dir.

Orta Asya'ya odaklanan "Büyük Oyun" Teorisi, Rusya ve İngiltere arasında Orta Asya'da yaşanan siyasi, ekonomik ve güvenlik mücadelesini kapsamakta olup tarihsel süreç içerisinde aşağıda açıklanan üç temel dönemde ele alınmaktadır (Edwards, 2003: 84).

1. 18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın başları: Çarlık Rusya'sı ve Büyük Britanya arasındaki mücadelelerin uzlaşısıyla sona erdiği dönem.
2. Bolşevik Rusya Dönemi: Bolşevik Rusya ile Wilhelm Almanya'sı arasında Almanya'yı ele geçirme savaş dönemi.
3. 1917 Bolşevik Rusya'nın sonu: Orta Asya'nın bağımsızlığı için ortaya çıkan mücadele dönemi.

Büyük Oyun Teorisi, Orta Asya ve Güney Asya arasında Britanya ve Çarlık Rusya'sına ait güç savaşını ifade etmektedir. Bu savaş,

Britanya'nın 1830 yılında Hindistan ile Buhara arasında bir ticaret yolu oluşturarak Rusya'nın Basra Körfezi'nin kontrolünü kesmesiyle başlamıştır (Szczepanski, 2019). Bu iki imparatorluk aralarındaki uzaklığa rağmen bölgedeki güç paylaşımında birbirlerine karşı stratejik önlemler almışlardır. Daha sonra I. Anglo-Sakson (1843), I. İngiliz-Sih (1843), II. İngiliz-Sih (1843), II. İngiliz-Afgan (1843) Savaşları gerçekleşmiş ancak tüm savaşlar Rusya'nın lehine sonuçlanmış ve bu savaşların sonrasında iki güç arasındaki sınırlar şekillenmiştir. Bu güç paylaşımına yönelik oyun 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla Orta Asya ülkelerinin bağımsızlığını kazanmaları ile sona ermiş, bu bölgedeki ülkelerin bağımsızlıklarını ilk kabul eden ülke olan Çin, tıpkı Rusya ve ABD gibi bölgedeki enerji rekabetinden avantaj sağlayabilecek bir büyük oyuncu olmaya başlamıştır (Afridi vd., 2017: 2).

Orta Asya'da Çin'i "Yeni Büyük Oyun" içinde değerlendirmek Mackinder'in Kara Hâkimiyet Teorisi'ni günümüzdeki uluslararası ilişkiler boyutunda revize etmektir. Sovyetler Birliği'nin 1991 yılında dağılmasından sonra, Mackinder'e ait doktrine dayandırılan bu oyun, bölge güvenliğinin artırılmasına ve bölgede tek güç hâkimiyetinin sona ermesine sebep olmuştur. Bölgenin yenilenen çıkarları, bu güç paylaşımı oyunundaki oyuncuların rollerini, davranışlarını ve eylemlerini belirlemiştir. Böylece uluslararası ölçekte de bir denge oyunu sağlanmaktadır. Bölgedeki oyuncular doğal gaz kaynakları, enerji ve Hazar Denizi üzerindeki doğal kaynaklara ulaşmak için

hegemonya yarışına girmiş; Çin, Rusya, ABD ve AB arasındaki bu mücadeleye de “Yeni Oyun” denilmiştir. Rusya’nın yeni rakibi Orta Asya’daki etkinliğinden dolayı Çin olmuştur. Yeni Oyun’un farkı, büyük imparatorlukların Çin ve Rusya karşısında kolonilerin yerine, bağımsızlığını ilan ettikleri dönemde göreceli olarak zayıf durumdaki Orta Asya ülkeleri üzerinde ilişkiler yürütülmesidir (Chen ve Fazilov, 2018: 3).

Bağımsızlık sonrası Kazakistan, deniz sınırı olmadığı için Rusya ve Çin gibi iki büyük güç arasındaki dünyaya uyum sağlamaya çalışmıştır. Kazakistan coğrafi konumu itibarıyla dünya enerji piyasasına doğrudan ulaşamamaktadır. Bu nedenle petrol ve doğal gaz ihracatının boru hattı yolları ile dünya pazarına taşınması önemlidir. Bu taşıma yolları ve yatırımları, ülke için hem zenginliğinin hem de siyasi bağımsızlığının ekonomik kaynağıdır.

Diğer yandan Kazakistan, Çin tarafı için OPEC ve Orta Doğu’ya olan enerji bağımlılığının azalmasına katkı sağlayacak alternatif bir petrol ve gaz tedarikçisidir. Kazakistan’ın sahip olduğu enerji kaynağı, özellikle Çin ve Rusya gibi ülkeler ile olan dış politikasının sürdürülmesin de en büyük kozudur. Kazakistan’ın petrol ihracatını çeşitlendirmesine yönelik stratejik amaç da Çin ile ortak petrol hatları açması da bu bağlamda önemlidir. Çin’in Kazakistan üzerindeki ham petrol ve doğal gaz faaliyetleri, bölgedeki rekabet savaşında yer alan diğer aktörlerin karşı önlem almasına neden olmaktadır. Diğer

lkelerle karşılaştırıldığında, Çin'in Kazakistan ile bağlantılı petrol ve doğal gaz ortaklığında ortaya koyduğu gelişim oldukça önemlidir. Çin'in bölgedeki 3.000 km boyunca uzanan petrol boru hattını ve PetroKazakistan şirketini satın alması, bu süreçteki iki önemli stratejik adımdır (Liao, 2005: 39). Kazakistan, 2003 yılıyla birlikte Çin Ulusal Petrol İş Birliği üzerinden petrol işlemlerini hızlandırmıştır. 2003 yılında Çin'e bağlı Çin Ulusal Petrol ve Gaz Arama ve Kalkınma şirketi, Kazak hükûmetine bağlı Aktöbe Munay Gaz (Aktobe Munaigas Corp./CNPC Aktobe) firmasındaki payını %85'e çıkarmıştır (Bainazarova ve Azizian, 2012: 389).

Çin-Kazakistan ilişkilerinde enerji oldukça önemli bir yere sahip olup farklı hesaplamalara göre Çin firmalarının Kazakistan enerji pazarındaki payının %25-40 arasında bir değerde olduğu tahmin edilmektedir (Nabiyeva, 2019: 3).

3.1. ÇİN VE KAZAKİSTAN ENERJİ DİPLOMASİSİ

Çin ve Kazakistan arasındaki enerji iş birliği, iki ülkenin 1997 yılında batıda Kazakistan'daki Atırav'dan, doğuda Çin'deki Altav Geçidi'ne uzanan 3.000 km'lik bir petrol boru hattı anlaşmasıyla başlamıştır. Bu hat, Çin'in denizaşırı petrol geliştirme alanında şimdiye kadar üstlendiği en büyük yatırımlardan biridir. Çin Halk Cumhuriyeti için İpek Yolu'nun devamlılığını sağlayan Orta Asya Bölgesi, çok stratejik

bir alanı ifade etmektedir. SSCB dağıldıktan sonra ortaya çıkan güç savaşında, bu bölge sahip olduğu enerji kaynağıyla Çin'in küresel rolünün devamında belirleyicidir. Bölgede ortaya çıkan yeni düzlemde sahip olduğu enerji arzıyla hızla öne çıkan ülkelerden biri olan Kazakistan, Çin'in enerji güvenliğinin sağlanması açısından gün geçtikçe daha değerli hâle gelmektedir.

Çin ile kurulan diplomatik ilişki, Kazakistan'ın bağımsızlığını ilan etmesiyle başlamış ve iki ülkenin "Kazakistan Cumhuriyeti ve Çin Halk Cumhuriyeti Dostane İlişkileri Ortak Deklarasyonu"nu imzalamasıyla resmîyet kazanmıştır. Karşılıklı enerji diplomasisinde Çin'in hedefi, gaz ve petrol kaynakları elde ederek enerji güvenliğini devam ettirmek; Kazakistan'ın ise Çin üzerinden enerji koridoru sağlayıp ihracatını arttırmaktır.

Çin, Kazakistan üzerinden enerji diplomasi uygulamasında farklı alanlar kullanmıştır. Bunlar; gaz ve petrol alanlarında firma ortaklıkları veya satın alımları, proje ve iş birlikleri, petrol ve gaz taşıma yolları ile hidroelektrik, mineral ve lojistik yatırımlardaki karşılıklı anlaşmalardır.

3.1.1. KAZAKİSTAN-ÇİN PETROL BORU HATTI

Çin, Çin Ulusal Petrol Şirketi (CNPC)'nin 1997 yılında Kazak firması Aktöbe Munay Gaz Şirketi'nin %60'ını satın almasıyla birlikte Kazakistan enerji piyasasına giriş yapmıştır. Kazakistan'daki enerjiye

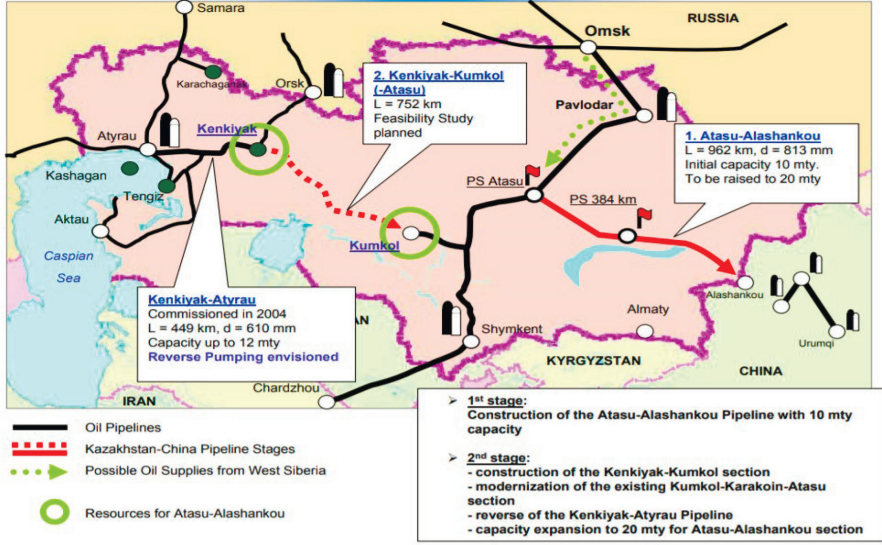
ait altyapı yatırımları bu satın almayla birlikte Çin liderliğinde gerçekleştirilmiştir (Raimondi ve Mattei, 2018: 30).

Kazakistan-Çin Petrol Boru Hattı, enerji piyasasındaki yoğun rekabette Çin Ulusal Petrol Şirketi ile Kazakistan'ın KazMunayGaz şirketi arasındaki ortaklık ile yapılmıştır. Kazak petrolünün dünyaya ihraç edilmesini kolaylaştıran bu hat, ham petrolü Kazakistan'ın batısındaki petrol sahasından Çin'in Sincan şehrine kurulan Duşanzi Rafinerisi'ne kadar taşımaktadır (Dufour, 2018: 79). Yıllık petrol hacmini 5-10 milyon ton kapasitede tutan bu hat, petrolün dış ülkelere ihraç edilmesinde stratejik önem arz etmektedir (Stegen ve Kuszniir, 2015: 101).

Bu petrol hattı, Çin'in artan enerji ihtiyacını karşılamak için kurulmuştur. Çok yönlü dış politika stratejisine bağlı olarak Çin'in güçlü petrol talebi, Kazakistan'ın geniş petrol kaynakları ile eşleştirilmiş ve böylece kazan-kazan felsefesine uygun bir politikanın altyapısı oluşturulmuştur.

Kazakistan, kuruluşundan itibaren 2011 yılına kadar bu hattın 30 metrik tondan fazla petrol ihraç etmiştir. Boru hattının inşaatı üç aşamadan oluşmaktadır: İlk aşama, yapımı 2003 yılında tamamlanan, Hazar Denizi yakınlarındaki Atırav'dan başlayarak Kenkiyak'a kadar uzanan 449 km'lik hattır. İkinci aşama, 962 km'lik Atasu-Alaşankov hattı ve son aşama, 760 km'lik Kenkiyak-Kumkök hattıdır (Rakhmetova, 2004).

Şekil 1. Kazakistan-Çin Petrol Boru Hatları



Kaynak: Rakhmetova, 2006.

2005 yılında tamamlanan Atasu-Alaşankov aşaması; Kazakistan'ın Karaganda şehrinden başlayarak, Doğu Kazakistan ve Almatı'ya kadar 962 km'lik bir hat boyunca uzanmaktadır (Kazenergy, 2015: 101). Sonuç olarak Çin'in Kazakistan ile gerçekleştirdiği petrol boru hatları anlaşmaları, Çin ve Kazakistan enerji politikaları kapsamında uzun soluklu ve vizyon sahibi bir stratejinin ürünüdür.

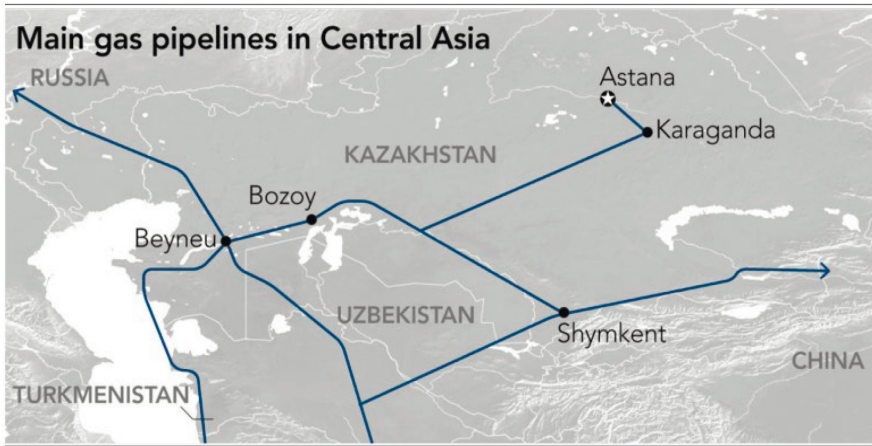
3.1.2. KAZAKİSTAN-ÇİN DOĞAL GAZ BORU HATTI

Kazakistan ve Çin arasındaki enerji ilişkisine dair çok yönlü diplomasinin belirleyici enstrümanlarından biri de doğal gaz iş

birliğidir. Kazakistan, sahip olduğu zengin doğal gaz kaynaklarına yeni ihracat kanalları açmak için doğal gaz boru hattı üzerinden transit bir geçiş imkânı sağlamaktadır. Çin, özellikle ABD ile ticaret savaşlarının arttığı dönemlerde Kazakistan üzerinden doğal gaz ithalatını arttırarak enerji güvenliğini sağlamaktadır.

Çin-Kazakistan doğal gaz boru hattı üç aşamalıda tamamlanmıştır (Wang, 2016: 3). Birinci aşama 2003 yılında bitmiş olup doğal gaz arz boru hattını, Doğu Türkistan sınırındaki Alatau'dan başlayarak Özbekistan ve Kazakistan üzerinden Çin'e ulaştırmaktadır. Diğer iki aşama ise 2012 yılında bitirilmiştir. Çin-Kazakistan doğal gaz boru hattı, Çin Ulusal Petrol Şirketi tarafından inşa edilmiş olup toplamda 1.475 km uzunluktadır.

Şekil 2. Orta Asya'da Doğal Gaz Boru Hatları



Kaynak: Bisenov, 2020.

Çin-Orta Asya doğal gaz boru hattı ile 2019 yılında Çin'e taşınan doğal gaz kapasitesi 50 milyar metreküp civarına ulaşmış olup Çin'in gaz ithalatının önemli bir kısmını oluşturmaktadır.

3.1.3. ÇİN-ABD ENERJİ DİPLOMASİSİ'NDE YENİLENEBİLİR ENERJİ KAYNAKLARI

Orta Asya'daki ülkeleri ilgilendiren ve alternatif bir enerji kaynağı olan yenilenebilir enerji piyasası, son yıllarda kendine daha fazla yer bulan ve diğer enerji kaynaklarına olan bağımlılığın azaltılmasını sağlayacağı düşünülen bir piyasadır. Örneğin Çin için petrol ve doğal gaza olan bağımlılığının artması, enerji güvenliği açısından bir risktir. Bu nedenle yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelmek ülkelerin enerji politikalarında bir karşılık bulmuştur.

Petrol ve doğal gaz arz fazlasına sahip olan Kazakistan da günümüzde yenilenebilir enerjide alternatif bir gelir yolu elde edebilmek için politikalar üretmeye çalışmaktadır. Aynı zamanda bu iki ülke, petrol ve doğal gaz gibi enerji kaynaklarının çevre maliyetlerinin azaltılması ve sürdürülebilir bir çevre politikası adına emin adımlar atmaktadır.

Kazakistan'da, bağımsızlık öncesinde hidrolik enerji kaynakları üzerinde söz sahibi SSCB iken bağımsızlık sonrasında yaptığı yenilenebilir enerji yatırımları ile Çin'in enerji piyasasındaki ağırlığı

artmıştır. Çin'in 2012 yılında Moynak Hidroenerji Santrali'ni Almatı'ya kurması, bu alandaki enerji güvenliğine büyük bir katkıda bulunmuştur (Yau, 2020). Çin, Kazakistan üzerinden elde ettiği Orta Asya hidroenerji kaynaklarını hem kendisi kullanmayı hem de talep eden ülkelere (Afganistan, Pakistan, İran ve Hindistan) satmayı hedeflemektedir (Peyrouse, 2007: 132).

Petrol, doğal gaz, yenilenebilir enerji gibi enstrümanları kullanarak geliştirdiği enerji diplomasisiyle bölgedeki diğer büyük güçlü ülkelerin etkisini azaltmak, Kazakistan ile enerji anlaşmalarını artırmak, Çin'in uluslararası ilişkilerdeki stratejik önceliklerinden biridir. Böylece Çin, "Yeni Büyük Oyun" kapsamında bölgede lider ülke olmak istemektedir. Çin, petrol ve doğal gaz boru hattı yatırımları ile Kazakistan üzerinden Orta Asya'da enerji güvenliğini sağlayarak ülkeyi Avrupa ile bağlayan ticaret koridorları oluşturmaktadır.

Mackinder'in Yeryüzünün Kalbi Teorisi'ne dayanan ve Orta Asya'da gerçekleşen "Yeni Büyük Oyun"da da en güçlü oyuncularından biri Çin'dir. Önceki dönemde, Rusya ile İngiltere'nin Afganistan ve Özbekistan üzerinden yaptığı hamleleri günümüzde Çin, Kazakistan üzerinden yapmaktadır.

Çin, ticaretini artırmak için enerji arz güvenliği ve enerji altyapı yatırımlarıyla bölgede jeoekonomik strateji açısından Kazakistan ile kapsamlı ve çok boyutlu bir ortaklık geliştirmiştir.

Tüm bunlara ek olarak Çin, Kuşak-Yol Projesi'ni 2013 yılında Kazakistan'da başlatarak daha büyük bir Avrasya ve Avrupa pazarı hedefiyle ticarete önemli bir stratejik adım atmıştır. Bu projenin Kazakistan'ın başkenti Astana'da açıklanması, bu ülkenin Çin için önemini ortaya koymuştur. Ancak Kazakistan'ın stratejik önemi, Yeni İpek Yolu için taşıdığı rol kadar önemlidir. Zira Çin açısından Kazakistan; Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan ve Türkmenistan'a ulaşmada geçiş yolu olup diğer taraftan Rusya ve Orta Asya arasında kilit bir alanı ifade etmektedir (Amatbek, 2017: 7). Bununla birlikte Kazakistan, Kuşak-Yol Projesi'nin iki temel oluşumu olan Deniz İpek Yolu ve İpek Yolu Ekonomik Kuşağı girişimleri için birleştirici rol üstlenmiştir. Bölgedeki en güçlü ekonomi olan Çin açısından ise lojistik bir üs olan Kazakistan, aynı zamanda Çin'in AB piyasasına ulaşmasında önemli ülkelerden biridir (Nabiyeva, 2019: 1).

Çin'in başlattığı Kuşak-Yol Projesi, uluslararası ilişkiler literatüründe yer alan Mackinder'in Yeryüzünün Kalbi ve Yeni Büyük Oyun teorileri özelinde düşünüldüğünde Orta Asya siyasetini belirleyen jeopolitik gerçeklerin aynı zamanda bölgenin geleceğini belirleyeceği görüşüyle de örtüşmektedir.

Kazakistan, sahip olduğu petrol, gaz, mineraller ve hidrokarbon kaynaklarıyla Avrupa'ya ulaşımında Yeni İpek Yolu üzerinde önemli bir lojistik merkezi olmuştur. Böylece Çin, özellikle Batı bölgesiyle Orta Asya'yı bağlayarak Orta Doğu, Avrupa ve Afrika'ya Çin mallarının

ulaşımının sağlanması için ekonomik bir işbirliği gerçekleştirebilecektir (Noort, 2019: 7).

Sonuç olarak Çin ve Orta Asya lkelerinin yüzyıllardan beri süregelen kültürel, ekonomik ve siyasi bağlantıları, Çin'in küresel ölçekte yükselen ekonomik gücüyle daha kritik hâle gelmiştir. Bu yükselişle birlikte Çin, ticari bağlantılarıyla bölgeyi şekillendirmeyi Yeni Büyük Oyun temelinde yürütmeye devam edecektir.

GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Gerek sahip olduğu enerji kaynakları gerek ticaret yollarındaki köprü rolünden dolayı Orta Asya, tarihsel süreç içerisinde her zaman cazibe merkezi olmuş ve jeopolitik analiz içerisinde hep belirleyici olmuştur.

Jeopolitik analizin temel teorilerinden biri olan ve Orta Asya'yı "Yeryüzünün Kalbi" olarak tanımlayan H. J. Mackinder'a (1919) ait Yeryüzünün Kalbi Teorisi'nin temelinde "Avrasya'nın i kesimleri 'Eksen Bölge (pivot)', Doğu Avrupa ile Sibiryա Bölgesi dünyanın 'Heartland (Kalp Sahası)'ıdır ve kim bu alana hükmederse dünyanın kalbine hâkim olacaktır." görüşü vardır.

Çok boyutlu yaklaşımın iz dönüşümünde ise "Büyük Oyun"; İngiliz, Alman ve Rus imparatorluklarının arasındaki bölgeye ait çatışma ve bu konuda sınır belirleme sürecini ifade etmektedir. XIX. yüzyılın

başlarına kadar büyük oyuncuların bölgede hegemonya kurma yarışı “Büyük Oyun (Great Game)” olarak isimlendirilmektedir.

Bu iki görüş de bölgeyle ilgili hipotezleri ifade etmekte olup bölgenin jeostratejik öneminin belirtilmesinde önemli analizlerdir.

1991 yılında bağımsızlığını kazanan Kazakistan, sahip olduğu zengin doğal kaynaklardan dolayı bölgenin yükselen yıldızı olmuş ve küresel aktörler için jeopolitik ve ekonomik stratejileri içerisinde belirleyici bir alanı ifade etmeye başlamıştır.

21. yüzyılda kurgulanan Orta Asya’daki güç savaşı, Çin’in rekabete katılması üzerine “Yeni Büyük Oyun” metaforuyla isimlendirilmiştir. Bu analiz kapsamında Kazakistan, bölgede güç savaşında olan büyük güçlere karşı yürüttüğü dış politikasını çıkarları doğrultusunda dengeli şekilde planlayarak “çok yönlü” stratejiler yürütmeye başlamıştır.

Orta Asya’ya ait enerji kaynakları üzerinde söz sahibi olmak için gerçekleştirilen rekabet kapsamında, Kazakistan dış politikasında hem iş birliğinin hem rekabetin söz konusu olduğu ülkelerden biri de Çin’dir.

Kazakistan, OPEC ve Orta Doğu’ya olan enerji bağımlılığının azaltılmasına katkı sağlayacak alternatif bir petrol ve gaz üretim merkezi olarak Çin ile iş birliği yapmaktadır. Kazakistan aynı zamanda

ticaretini arttırma, enerji arz güvenliği ve enerji altyapı yatırımlarıyla bölgedeki jeoekonomik stratejide Çin için stratejik bir ülkedir.

Enerji piyasasındaki yoğun rekabet içerisinde, Kazakistan ile Çin arasında 2003 yılında yapımına başlanan petrol hattı iş birliği, iki ülke arasındaki petrol ticaretini 5-10 milyon ton hacme taşıyarak petrolün dışarıya ihraç edilmesinde stratejik önem arz etmektedir.

Sonuç olarak Kazakistan'ın dış politikasında en önemli parametrelerden biri olan enerji arzı ve ticareti kapsamında enerji yollarının çeşitlendirilmesi, çok yönlü dış politikasıyla entegre edilmiştir.

Çin ise Mackinder'ın Yeryüzünün Kalbi Teorisi'ne dayanan ve Orta Asya'da gerçekleşen Yeni Büyük Oyun'da en güçlü oyuncularından biri olmuş ve Kazakistan'ın dış dünyaya açılmasında önemli stratejik ortak rolünü üstlenmiştir. Önceki dönemde Rusya ve İngiltere'nin Afganistan ve Özbekistan üzerinden yaptığı hamleleri günümüzde Çin, Kazakistan üzerinden gerçekleştirmektedir.

KAYNAKÇA

Afridi, Manzoor Khan, Musharraf Iqbal ve Sumbul Hussan (2017). "New great game in Central Asia: An analysis of China's interests". *Global Social Sciences Review*, 2(1): 1-17.

Ametbek, Dinmuhammed (2019). "Hazar İşbirliği Örgütü: Hazar'da bir iş birliği denemesi projesiyonu". *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 3(2): 192-231.

Azizian, Rouben ve Elnara Bainazarova (2012). "Eurasian response to China's rise: Russia and Kazakhstan in search of optimal China policy". *Asian Politics & Policy*, 4(3): 377-399.

Bisenov, Naubet (2020). Kazakhstan to double gas exports to China in 2019. Alınan yer: <https://asia.nikkei.com/Business/Markets/Commodities/Kazakhstan-to-double-gas-exports-to-China-in-2019>. Erişim tarihi: 02.04.2020.

Chen, Xiangming ve Fakhmiddin Fazilov (2018). "Re-centering Central Asia: China's "New great game" in the old Eurasian heartland". *Palgrave Communications*, 4(1): 1-12.

Clarke, Michael (2022). "Kazakhstan's Multi-vector Foreign Policy: Diminishing Returns in an Era of Great Power Pivots?". Alınan yer: <http://www.theasanforum.org/kazakhstans-multi-vector-foreign-policy-diminishing-returns-in-an-era-of-great-power-pivots/>. Erişim tarihi: 20.06.2020.

Cohen, Ariel (2006). US interests and Central Asia energy security. Backgrounder.

Doi, Naoko (2010). Kazakhstan's energy outlook. The Institute of Energy Economics. Japan (IEEJ), September. 2010.

Douhan, Alena F. ve Andre V. Rusakovich (2015). *Collective Security Treaty Organization and Contingency Planning After 2014*. Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces.

Dufour, Fritz (2018). The costs and implications of our demand for energy: a comparative and comprehensive analysis of the available energy resources. Publisher: Fritz Dufour, MBA, DESS.

Edwards, Matthew (2003). "The New Great Game and the new great gamers: Disciples of Kipling and Mackinder". *Central Asian Survey*, 22(1): 83-102.

Emerson, Michael (2015). "Kazakhstan and Europe: Towards a new partnership. Central Asia–Caucasus analyst". *Silk Road Studies Program*. Alınan yer: www.silkroadstudies.org/publications/joint-center-publications/item/13185-kazakhstan-and-europetowards-a-new-partnership.html. Erişim tarihi: 01.03.2020.

Gray, Colin (2004). "In defence of the heartland: Sir Halford Mackinder and his critics a hundred years on". *Comparative Strategy*, 23(1): 9-25.

Hanks, Reuel R. (2009). "Multi-vector politics' and Kazakhstan's emerging role as a geo-strategic player in Central Asia". *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 11(3): 257-267.

Kazenergy Association (2015). The national energy report 2015. Astana, Kazakhstan.

Kleveman, Lutz (2003). *The New Great Game: Blood and Oil in Central Asia*. Grove Press.

Lemon, Edward J. (2018). China, Russia and Security in Central Asia. Alınan yer: <https://risingpowersproject.com/china-russia-security-central-asia/>. Erişim tarihi: 12.06.2020.

Liao, Janet X. (2006). A silk road for oil: Sino-Kazakh energy diplomacy. Brown J. World Aff.

Mackinder, Halford J. (1919). *Democratic Ideals and Reality*. Greenwood Press Reprint.

Musrepova, Aliya (2013). Chevron in Kazakhstan marks 20th anniversary. Alınan yer: <https://astanatimes.com/2013/03/chevron-in-kazakhstan-marks-20th-anniversary/>. Erişim tarihi: 22.06.2020.

Nabiyeva, Komila (2019). Win-win or Win-lose? China-Kazakhstan Energy Cooperation within the Belt and Road Initiative.

Öğütçü, Can ve Mehmet Öğütçü (2017). China's expanding energy and geopolitical linkages with Central Asia and Russia: Implications for businesses and Governments'. Rabat: OCP Policy Center.

Peyrouse, Sebastien (2007). "The hydroelectric sector in Central Asia and the growing role of China". *In China & Eurasia Forum Quarterly*, 5(2): 131-148.

Raimondi, Pier P. (2019). Central Asia oil and gas industry-the external powers. Energy interests in Kazakhstan, Turkmenistan and Uzbekistan. FEEM Working Paper No. 6.2019.

Rakhmetova, Klara (2006). Kazakhstan-China oil pipeline project. Energy charter. Alınan yer: <http://www.energycharter.org/fileadmin/DocumentsMedia/Presentations/CBP-KZ-CN.pdf>. Erişim tarihi: 12.07.2020.

Raimondi, Pier P. (2019). Central Asia oil and gas industry - the external powers' energy interests in Kazakhstan. Turkmenistan and Uzbekistan. Fondazione Eni Enrico Mattei (FEEM). Working Paper. No. 006, Milano.

Serikkaliyeva, Azhar (2019). "The role of the Central Asian region in China's New Silk Road economic belt project". *Eurasian Research Journal*, 1(1): 66-81.

Szczepanski, Kallie (2019). What was the great game? Alınan yer: <https://www.thoughtco.com/what-was-the-great-game-195341> Erişim tarihi: 10.07.2020.

Smith Stegen, K. ve Julia Kuszniir J. (2015). "Outcomes and strategies in the 'New Great Game': China and the Caspian states emerge as winners". *Journal of Eurasian Studies*, 6(2): 91-106.

Spykman, Nicholas J. ve Helen R. Nicholl (1944). *Geography of the Peace*. Archon Books.

Sucu, Ali E. (2017). "The importance of Russian military presence in Central Asia for Russia's regional security". *Akademik Hassasiyetler*, 4(8): 125-138.

Tihomirov, Aleksander V. (2014) Approaches of the Main Actors in the Development of CSTO after 2014 (Russia, Belarus, Kazakhstan). In: Douhan, A.F. and Rusakovich, A.V (eds.), *Collective Security Treaty Organization and Contingency Planning after 2014*, Geneva and Minsk: DCAF, 2016.

Vanderhill, Rachel, Sandra F. Joireman ve Roza Tulepbayeva (2020). "Between the bear and the dragon: multivectorism in Kazakhstan as a model strategy for secondary powers". *International Affairs*, 96(4): 976-993.

Van Noort, Carolijn (2019). *The Belt and Road Initiative and Kazakhstan: A success story*. ISA Annual Convention 2019, Toronto – SA18 Stickiness and Silence: Explaining the Failures and Successes of Strategic Narratives.

World Oil Review (2019). Alinan yer: <https://www.eni.com/assets/documents/documents-en/WORLD-OIL-REVIEW-2019-Volume-1.pdf>. Erişim tarihi: 03.08.2020.

Yau, Niva (2020). Chinese hydroelectric investments in Central Asia: A snapshot. Alinan yer: <https://eurasianet.org/>. Erişim tarihi: 13.08.2020.

Zhuangzhi, Sun (2007). The Relationship between China and Central Asia. Eager eyes fixed on Eurasia. Sapporo. Japan: Slavic Research Center, Hokkaido University.

Wang, Han (2016). Towards a cooperative framework for a China-Central Asia energy transit community. Occasional Paper Series. Energy Charter Secretariat Knowledge Centre. 2016.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİSTAN-JAPONYA İLİŞKİLERİ: ULUSLARARASI GÖÇ BAĞLAMINDA BİR DEĞERLENDİRME

Gökberk DURMAZ*

GİRİŞ

Türkistan veya Batı literatüründeki günümüz karşılığı ile Orta Asya, tarih boyunca kadim devletlere ev sahipliği yapmış, uçsuz bucaksız bozkırlara ve zengin doğal kaynaklara sahip bir coğrafyadır. Japonya, Doğu Asya'nın en doğusunda yer alan bir başka kadim uygarlık olarak Çin ve Rusya ile olan tarihsel ihtilafları münasebetiyle Türkistan coğrafyasındaki milletler ile yakından ilgilenmiştir. Türkistan'ı detaylarıyla anlamaya çalışan Japon bilim adamları, on yıllardır araştırmalarını sürdürmektedir. Rusya'nın ve Çin'in baskılarından kaçan yüzlerce Türkistan kökenli göçmene kapılarını açan Japonya, bugün hâlâ benzeri politikalarını devam ettirmektedir. Ural-Altay dil ailesinden olan Japonca ve Türk dillerinin akrabalığı, yalnızca Türk soylu göçmenlerin Japonca'yı hızla öğrenebilmeleri ile sonuçlanmamış, aynı zamanda kültürel benzerliklerin ortaya çıkması

*Dr. Öğretim Görevlisi, ASBÜ, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, gokberk.durmaz@asbu.edu.tr, ORCID ID: 0000-0001-5031-6837.

için de bir başlangıç noktası olmuştur. Bu makalede, Japonya ve Türkistan ülkelerinin ilişkileri uluslararası göç bağlamında ele alınacak; siyasi ilişkinin bir üst safhası olan beşerî transferin detayları dâhil edilmeyecektir.

Türkistan'daki Türk halkları ile Japonya arasındaki ilk temaslar, Japonya'nın Çin ile savaşı esnasında Çinli Müslümanlar ve Çin'de yaşayan Türk soylu Müslümanlar (Uygur, Kırgız, Kazak vd.) ile temasa geçilmesi ile olmuştur (Dündar, 2011: 16). Çin-Japon Savaşı (1894-1895), Japonya'ya Doğu Türkistan'ı tanıtırken Rus-Japon Savaşı (1904-1905) ise Batı Türkistan'ın önemini Japonlar nezdinde ortaya çıkarmıştır (Dündar, 2013b: 80).

Esasen Japonların gen kökenlerinin nereden geldiğine dair tartışmalar sürmektedir. Tokyo Üniversitesi'nden bir grup bilim insanı, kimliklendirdikleri 208.648 gen verisi ve Japonya'nın 47 farklı vilayetinden alınan 10.842 gen örnekleme ile Japonların kökenlerine dair yaptıkları araştırmalarında, arkeolojik kalıntılar ile DNA gen mirasları arasındaki bağlantıları gün yüzüne çıkararak bugünkü Japonların esas (*major*) genlerinin Jomonlar ile 2500 yıl önce Asya'nın doğusundan göçen halkların karışımından meydana geldiğini ileri sürmüşlerdir (Watanabe ve Ohashi, 2020).

Dünya tarihi açısından ses getiren bu türden bulgular, farklı kaynaklar ile de doğrulanırsa Japonların atalarına ait göç yolları ve göçten önceki yaşamlarında münasebetleri bulunan halklar da gün yüzüne

çıkabilir. Tam da bu noktada, Japonların Japon Adaları'na göçünden evvel Türkistan coğrafyası ile ilişki kurup kurmadığı da henüz bilinmezliğini korumaktadır.

Bugün Japonya, Doğu Asya'daki diğer rakipleri Çin ve Güney Kore ile birlikte Türkistan coğrafyasındaki ülkelerin pazarlarına girmek üzere muhtelif rekabet yolları içerisinde (Dadabaev, 2020a). Öte yandan bu ülkelerden her biri kendi Türkistan politikalarına ulusal kimliklerinden belirli vasıflar da eklemektedir (Dadabaev, 2019). Japonya, kendi İpek Yolu stratejisini ilk olarak 1996 yılında Başbakan Haşimoto idaresinde ortaya atmıştır (Dadabaev, 2013). Öte yandan Japonlar, Türkistan'ı kendi kimliklerinin bir parçası olan Japon Budizmi'nin doğduğu yer olarak nitelendirmektedir ve bölgeyle sahip oldukları diğer ortak özellikleri de öne çıkararak politikalarını rakiplerinden farklılaştırmaya çalışmaktadır.

Çin, Türkistan'a yönelik dış politikasında kendisine aleyhtar yönetimlerin gelmemesine önem vererek Japonya ise bu manada net bir strateji ortaya koymayarak bölge ülkeleri ile "stratejik ortaklık" yapma rekabetine girişmişlerdir (Dadabaev, 2014: 142-143). Öte yandan, Çin ve Japonya'nın Türkistan'a yönelik birbiri ile çakışan ilgi alanları, özellikle enerji ve ulaşım altyapısı gibi alanlarda kendini gösterse de Japonların beşerî güvenlik (human security) eksenli, yüksek teknoloji içeren ve görece küçük yatırımlara önem veren yaklaşımı Çinlilerden ayrılmaktadır (Dadabaev, 2018a: 557-558).

Doğu Asya ÷lkelerinin ajandaları önemini koruyadursun, Türkistan ÷lkelerinin günümüzde yaşadığı değişimler de oldukça dramatiktir. Örneğin Özbekistan'ın yeni Cumhurbaşkanı Şevket Mirziyoyev (Kerimov'un kendi iç siyasetteki gücünü önceleyen dış politikasının aksine), sorun çözme odaklı dış siyasetini geniş bir spektrumda Japonya, Çin, Rusya ve bölge ÷lkeleri ile büyük bir hassasiyetle ilerletmektedir (Dadabaev, 2020b: 186).

Türkistan için Sovyetlere yönelik hatıralar tekdüze değildir. Kabul etmek gerekir ki özellikle ileri yaştaki (Sovyetleri deneyimlemiş) ciddi bir grup vatandaşın üzerinde Sovyetlere ait olumlu hatıralar vardır (Dadabaev, 2020c: 18-19). Bu münasebetle, yaşanan acılara rağmen bugün dahi bölge ÷lkelerinin Rusya ile ilişkilerini bütünüyle göz ardı ederek tamamen müstakil dış politikalar üretmesini beklemek gerçekçi olmayacaktır. Özbekistan Cumhurbaşkanı Mirziyoyev, bu noktada Rusya ile başarılı ilişkiler kuruyor olsa da Çin'in çok yüksek olmayan ancak Özbekistan'ın kalkınmasında yeterli olabilecek teknolojisi ve yatırım fırsatları için Çin ile de siyasetini dengeli bir şekilde sürdürmektedir (Dadabaev, 2018b: 8-10).

ULUSLARARASI GÖÇ, JAPONYA VE TÜRKİSTAN

Bisson (2016, 10), göçmenlerin karar mekanizmalarını da etkileyecek şekilde, hükümetlerin göç politikalarının oldukça belirleyici

olduğundan; ancak yine de devletlerin vize kategori ve başvuru şartlarında yeterince kolaylaştırıcı ve net olmadıklarından söz etmektedir. Günümüz bilgi teknolojilerinin güvenlik, arşiv ve istihbarat konularında bu denli etkin kullanılması ile birlikte bireyler, göç prosedürlerinin çok daha etkin ve anlaşılır olmamasından yakınmaktadır (Durmaz, 2020: 28-38).

Yazarın ifadesi: Göçmenlerin hedef ülkede kalma süresi uzadıkça ve "ne zaman geldin?" "nerelisin?" gibi sorunlarla baş etmeyi öğrendikçe göç edilen ülkede kalma süreleri de uzamaktadır (Erdal ve Ezzati, 2014: 1214).

Elbette ki uyum sorunsalı pek çok göçmen için hayati bir konudur. Kendisine sürekli "yabancı" yahut "farklı" olduğunun hatırlatılması ise uyum sürecini kesintiye uğratmaktadır. Oysaki göçmenlerin en büyük beklentisi ve talebi mümkün olduğunca "göze batmadan" yaşamaktadır. Türkistan'dan gelen göçmenler için de durum böyledir. Ortak bir zemin olarak gördükleri Asya kültürünü ve Ural-Altay dil ailesinin konuşuru olmanın verdiği yakınlığı avantaja çeviren Türkistanlı göçmenler, Japon toplumuna süratli bir şekilde uyum sağlamaya çalışmaktadır.

Türkistan olarak adlandırılan coğrafyada bugün gündeme gelen ülkeler daha çok Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Özbekistan ve hatta Doğu Türkistan olurken Rusya'daki İdil-Ural Bölgesi, Türkiye ve Avrupa içlerine kadar uzanan bölgeler gözden kaçmaktadır.

Dündar'a (2013a) göre Bolşevik İhtilali sonrasında Japonya'ya göç eden ilk Türk topluluklarından biri, Sibiryada çar adına savaştıkları sırada Bolşevik İhtilali'ne maruz kalan, bu sebeple de 1919 yılında Japonya hâkimiyetindeki Mançurya'ya göç eden Türk-Tatarlardır. Aynı dönemde baş gösteren büyük kıtlığın da tesiri ile müteakip göç dalgaları 1920 ve 1921 yıllarında cereyan etmiştir (Dündar, 2013a: 165). Öyle ki İdil-Ural Türk-Tatarları Harbin, Haylar, Mukden, Mançurya, Şangay, Hun Hul Di ve Dayren gibi köy ve şehirlerde sosyokültürel ilişkilerinin devamı için kendilerine ait dernekler de kurmuşlardır (Dündar, 2004: 78).

Japonya özelinde ise temelleri 20. yüzyılın başlarına dayanan Türk-Tatar göçü ile Tatar diasporası bugün dahi Japonya'da yaşayan yabancılar arasında önemli bir yer tutmaktadır. Japonlar da bu durumu başlangıçtan itibaren lehlerine olarak görmüşlerdir. Öyle ki 1930'lu yıllarda *Yanga Yapon Muhbiri* isimli mecmua dağıtılarak dünyanın farklı bölgelerinde yaşayan Müslümanlara Japonya propagandası yapılırken bir yandan da Türk-Tatar diasporası hakkındaki haberlerin yayılmasına vesile oluyordu (Dündar, 2018: 183). Bunlar 20. yüzyılın başlarında Türkistan'dan Doğu Asya'ya olan göç olgusunun yansımalarıdır.

Günümüzde, uluslararası göç olgusunun ayrıntılarına indiğimizde çeşitli gruplamalar ile karşılaşmaktayız. Örneğin ekonomi tabanlı gruplamaya göre, göçmenler kabiliyetlerine göre "vasıfsız", "düşük

vasıflı” ve “yüksek vasıflı” (kalifiye) olarak gruplanabilir (Durmaz, 2020: 28-38). Özellikle de kalifiye göçün sebep olduğu fayda-zarar tartışmaları sürekli bir tarafın kazanıp diğer tarafın kaybettiği “sıfır toplamlı” bir mücadele hâlinde zikredilmektedir. Oysaki devletlerin haritadaki sınırlarının mevzu bahis olduğu ve tek taraflı olarak zuhur eden uluslararası göçü (*international migration*) çoklu bir şekilde değerlendiren ve göçmenin birden çok ülkeyi “evi” olarak gördüğü “ulus ötesi göç” (*transnational migration*) kavramında göçmenin ülkesine geri dönüş niyeti ve planı, geri dönüş sonrası tecrübelerinin ve yeniden göç kararının önemini vurgular (Carling ve Erdal, 2014).

Dadabaev ve Soipov (2020) Özbekistanlı göçmenlerin Japonya ve Güney Kore’ye olan göçlerini inceledikleri eserde, Özbekistan’ın göç vermesindeki olumsuz gerekçeleri düşük ücret, düşük eğitim kalitesi, giriş sınavlarının zorluğu, okul harçlarının görece yüksekliği ve üniversite sonrası gelecek kaygısı şeklinde sıralamışlardır. 1994 yılından bu yana sayıları sürekli artan Özbek göçmenler için Güney Kore ve Japonya’nın çekici özelliklerini ise yüksek ücretler, kısmi-zamanlı işlerle ödenebilecek okul harçları, istihdam olanakları, kaliteli eğitim olanakları ve burslar şeklinde sıralamışlardır (Dadabaev ve Soipov 2020: 119-120).

Japon hükûmetinin uyguladığı görece katı göçmen yasası, ülkeye göç etme niyetinde olan göçmen adaylarını alternatif (muvazaalı) yollara sevk etmektedir. Bu noktada, eğitim amaçlı göçün en kolay

(yapılabilir) hâli olan Japonca dil okulları tampon kurumlar hâline gelmiştir. Ülkedeki belirli dil kurslarına kaydını yaptırarak Japonya'ya giriş yapmayı başaran göçmen adayları, kısmi-zamanlı işlerde de çalışarak yaşamlarını idame ettirmeyi ve hatta ülkeye kalıcı olarak yerleşmeyi amaçlamaktadır. Örneğin Özbekistan'dan gelen göçmenler için Japonca dil kurslarına kayıt olmanın, kurs süresince dil çalışmalarından ziyade Japonya'daki hayata adaptasyonları ve neticede bu kurumların "işçi göçü" için bir tampon müessese görevi görmesi dikkat çekicidir (Dadabaev vd., 2021).

Tablo 1. *Günümüzde Türkistan'dan Japonya'ya Göçler (2016-2019)*

	KAZAKİSTAN	KIRGIZİSTAN	TÜRKMENİSTAN	ÖZBEKİSTAN	TACİKİSTAN
ÇALIŞMA VİZESİ	320	407	24	1562	62
EĞİTİM VİZESİ	199	1105	112	9072	539
KALICI İKAMET HAMİLİ	323	227	-	1364	47

Kaynak: Khasimov vd., 2020. (Tablo bu çalışma için oluşturulmuştur).

Yukarıdaki tablo incelendiğinde Japonya'nın Türkistan devletlerinden gelen göçmenler için önemi ortaya çıkmaktadır. Kazakistan'dan gelen göçmenler arasında çalışma vizesi ve kalıcı ikamet hamilleri, eğitim vizesi hamilleri ile kıyaslandığında aralarında %50'den fazla bir fark göze çarpmaktadır. Kırgızistan için ise durum yüzde olarak tam tersi istikamettedir. Çalışma vizesi hamilleri, kalıcı ikamet hamillerinin neredeyse iki katı iken eğitim vizesi hamillerinin neredeyse üçte biridir.

Türkmenistan ise tablodaki en az sayılara sahiptir. Örneğin Japonya'da belirtilen yıllarda kalıcı ikamet alan bulunmazken eğitim vizesi hamilleri, çalışma vizesi hamillerinin neredeyse dört mislidir. Öte yandan Tacikistan, iki haneli sayılarda kalan çalışma vizesi hamili ve buna yakın bir sayıdaki kalıcı ikamet hamiline karşın bunların neredeyse on misli eğitim vizesi hamili ile öne çıkmaktadır.

Özbekistan ise yukarıda bilhassa üzerinde durulduğu üzere, tablodaki Türkistan ülkeleri içerisinde Japonya'ya en çok göç veren ülkedir.

1562 çalışma vizesi hamiline karşın, yaklaşık bir bu kadar da kalıcı ikamet hamili ile bunun neredeyse dört katı (9072) kadar göçmeni eğitim amacıyla ülkeye göndermiştir.

Bütün bu veriler göstermektedir ki (Kazakistan hariç) bütün Türkistanlı göçmenler Japonya'ya öncelikle eğitim vesilesi ile gelmektedir.

SONUÇ

Türkler, tarih boyunca geniş coğrafyalara göç ederek Çin Seddi'nden Adriyatik Denizi'ne kadar uzanan çok geniş bir sahaya yayılmışlardır. Bu serencamları sırasında ise muhtelif medeniyetlere ait kültürlerle tanışan Türkler, her ne kadar yaşadıkları coğrafyaların tamamındaki yaşam şartlarına uyum sağlamayı başarsalar da Japonya gibi Asya'nın doğusuna olan göç yollarının Avrupa ile mukayese edildiğinde

adaptasyonu görece daha kolay olmuştur. Bunun temel sebebi ise Türklerin gittikleri coğrafyalara kendi yoğun kültürlerini beraberlerinde götürmeleridir.

Bu perspektiften incelendiğinde ortak Türkistan kültürüne ait unsurlar, ırki olarak Türk olmayan kavimlerden Moğollar ve Japonlarda da görülebilir. Bu hususa bir de Doğu ve Batı toplumlarının sosyal ve siyasi meselelere bakış açılarındaki derin farklılıklar da eklendiğinde Türklerin Asya ülkelerine adaptasyon sürecinin daha hızlı olması anlaşılabilir bir beklentidir.

Japonya ise 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başındaki Çin ve Rusya ile olan savaşları sırasında, dönemin Çin ve Rusya sınırlarında kalan Türk kökenli kavimler ile ortak rakipler paydasında olduğunu fark etmiştir. Japonya'da, Türkistan'a yönelik akademik çalışmaların ve nitelikli uzmanların sayısı gün geçtikçe artmaktadır. İlaveten Türklerle Japonlar arasındaki iş birliğinin potansiyeli dünya sathında muhtelif bölgelere yayılabilecek şekilde bugünkünün çok ötesindedir (Durmaz, 2021).

Türk yurdu olarak bilinen "Türkistan" terimi, bugün dahi hak ettiği alakayı görememektedir. Bunun yerine Asya'nın ortası manasına gelen terimler Batı literatüründe hususiyetle ve sıklıkla tercih edilmektedir. Fransız İhtilali sonrasında ortaya çıkan ulus-devlet fikrinin, Sovyetlerin dağılmasında sonra Türkistan memleketleri için de tezahür etmesiyle müstakil olarak ulus-devlet inşa sürecine giren

Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Özbekistan gibi devletlerin de ortaya çıkmasıyla bütünleyici bir kavram olarak "Türkistan" teriminin kullanımı da sekteye uğramıştır.

Bu çalışmada, Türkistan-Japonya ilişkileri uluslararası göç perspektifinden ortaya konulmaya çalışılmıştır. Günümüzde azalan nüfusuyla artan iş gücü ihtiyacını dengeleyemeyen Japonya, dünyanın muhtelif bölgelerinden göç almaktadır. Bu göçmenler içerisinde ortak Asya kültürünü paylaştıkları Güneydoğu Asya ülkelerinden gelenler önemli bir yer tutsa da Türkistan'dan gelen göçmenlerin (özellikle de Özbekler olmak üzere) de ülkeye ve ülke kültürüne olan adaptasyon süreçleri sancısız geçmektedir. Bu doğrultuda, Türkistan'dan Japonya'ya giden göçmen sayısının ve niteliğinin de ilerleyen süreçte artması beklenmektedir.

KAYNAKÇA

Bisson, Lyubov (2016). "Russia's immigration policy: Challenges and tools. Alinan yer: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ifri_rnv_91_lioubov_bisson_eng_january_2016_protege.pdf. Erişim tarihi: 24.01.2022.

Carling, Jørgen and Marta Bivand Erdal (2014). "Return migration and transnationalism: How are the two connected?". *International Migration*, 52(6): 2-12.

Dadabaev, Timur (2013). "Japan's search for its Central Asian policy: Between idealism and pragmatism". *Asian Survey*, 53(3): 506-532.

Dadabaev, Timur (2014). "Chinese and Japanese foreign policies towards central Asia from a comparative perspective". *The Pacific Review*, 27(1): 123-145.

Dadabaev, Timur (2018a). "Silk Road' as foreign policy discourse: The construction of Chinese, Japanese and Korean engagement strategies in Central Asia". *Journal of Eurasian Studies*, 9(1): 30-41.

Dadabaev, Timur (2018b). "Uzbekistan as Central Asian game changer? Uzbekistan's foreign policy construction in the post-Karimov era". *Asian Journal of Comparative Politics*, 4(2): 162-175.

Dadabaev, Timur (2019). *Transcontinental Silk Road Strategies: Comparing China, Japan and South Korea in Uzbekistan*. London, New York: Routledge.

Dadabaev, Timur (2020a). "Discourses of rivalry or rivalry of discourses: Discursive strategies and framing of Chinese and Japanese foreign policies in Central Asia". *The Pacific Review*, 33(1): 61-95.

Dadabaev, Timur (2020b). "De-Securitizing the 'Silk Road': Uzbekistan's cooperation agenda with Russia, China, Japan, and South Korea in the post-Karimov era". *Journal of Eurasian Studies*, 11(2): 174-187.

Dadabaev, Timur (2020c). "2020clating Post-Soviet nostalgia: Contrasting political narratives and public recollections in Central Asia". *International Journal of Asian Studies* 18(1): 61-81.

Dadabaev, Timur ve Jasur Soipov (2020). "Craving Jobs? Revisiting labor and educational migration from Uzbekistan to Japan and South Korea". *Acta Via Serica*, 5(2): 111-140.

Dadabaev, Timur, Shigeto Sonoda ve Jasur Soipov (2021). "A guest for a day? An analysis of Uzbek 'language migration' into the Japanese educational and labour markets". *Central Asian Survey*, 40(3): 438-466.

Durmaz, Gökberk (2020). *Highly-Skilled Immigrants, Science Cities, and Japan*. Nobel Bilimsel Eserler, Ankara.

Durmaz, Gökberk (2021). "Japonya ve Türkiye: Stratejik ortaklık ötesi bir potansiyel?". *SDE Akademi Dergisi*, 1(1): 38-55.

Dünder, A. Merthan (2004). "Japonya Türk-Tatar diasporası". *Modern Türklük Araştırmaları Dergisi*, 1(1): 75-89.

Dünder, A. Merthan (2011). *Japonya'nın Orta Asya Politikaları*. Ankara: Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi.

Dünder, A. Merthan (2013a). "An essay on the immigration of the Turk-Tatars to Japan". *Annual Journal of the Asian Culture Research Institute*, No. 48: 165-174.

Dünder, A. Merthan (2013b). "Şehzade Abdülkerim Efendi'nin Japonya'nın desteğiyle Türkistan imparatoru olma meselesi üzerine". *Bilig, Journal of Social Sciences in Turkish World*, 66(2): 79-92.

Dünder, A. Merthan (2018). "Articles published about Korean Turco-Tatars in the magazine Yanga Yapon Muhbiri (New Japanese Courier)". *Acta Via Serica*, 3(2): 181-196.

Erdal, Marta Bivand ve Rojan Ezzati (2015). "Where are you from' or 'when did you come'? Temporal dimensions in migrants' reflections about settlement and return". *Ethnic and Racial Studies*, 38(7): 1202-1217.

Khasimov, Sher, Zhibek Aisarina, Kymbat Nuranova, ve Raushan Zhandayeva (2020). Introducing the Central Asia migration tracker. Oxus Society. Alınan yer: <https://oxussociety.org/wp-content/uploads/2020/12/introducing-the-central-asia-migration-tracker-2.pdf>. Erişim tarihi: 24.01.2022.

Watanabe, Yusuke ve Jun Ohashi (2020). Comprehensive analysis of Japanese population history by detecting ancestry-marker polymorphisms without using ancestral genomic information.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ÇİN-ORTA ASYA ULAŞIM İŞ BİRLİĞİ: ULUSLARARASI ULAŞIM PROJELERİ ÖRNEKLERİ

Ömirbek HANAYI*

GİRİŞ

Orta Asya denince, ister istemez uçsuz bucaksız bozkırlar aklımıza gelir. Aslında Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıyı sağlayan bir köprü konumunda bulunan Orta Asya toprakları, tarihten bugüne nice seyyahların ve ticari kervanların geçip gittiği tarihi İpek Yolu güzergâhlarına sahiptir. Bugün de Çin'den Avrupa'ya kadar ulaşan ve ulaşımları hedeflenen kesintisiz ulaşım ağlarının oluşturulması, Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan Orta Asya'nın katılımı olmadan mümkün değildir.

1992 yılında Orta Asya'daki beş bağımsız devletle resmî diplomatik ilişkiler kuran Çin, Orta Asya ile siyasi, ticari-ekonomik, sosyal ve kültürel ilişkilerini genişletmek için büyük çaba harcamaktadır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla Orta Asya'da oluşan ekonomik boşluğu doldurmakta hiç gecikmeyen Çin'in ana hedefleri arasında, ülkenin sınır güvenliği ve batı bölgelerinin istikrarından ziyade enerji

*Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi Avrasya Araştırma Enstitüsü, Uzman Araştırmacı, kaztegin@hotmail.com

ihtiyacı, ticari ve ekonomik çıkarları yer almaktadır. Bu bağlamda Çin, diplomatik ilişkiler kurduğu ilk yıllardan itibaren Orta Asya ülkeleriyle karşılıklı ticari temasların kurulması ve ekonomik anlaşmaların yapılmasına oldukça önem vermektedir. Ancak kendi öncülüğünde 1996 yılında kurulan Şanghay Beşlisi ve bu temelde 2001 yılında yeniden oluşturulan Şanghay İş Birliği Örgütü (ŞİÖ) çerçevesinde Orta Asya ülkeleriyle siyasi, güvenlik ve askerî alanlardaki iş birliğini artıran Çin, ilaveten çeşitli diyalog mekanizmaları ve iş birliği anlaşmaları kapsamında da ticari ve ekonomik iş birliğini ve iş bağlantılarını sürekli güçlendirmektedir. Nitekim 2013 yılında Çin'in jeostratejik ve jeoekonomik çıkarları açısından gündeme getirdiği "Kuşak ve Yol" girişiminde de Orta Asya Bölgesi çok daha önemli bir yere gelmiştir. Orta Asya'nın tarihî ve modern İpek Yolu güzergâhında bulunması, zengin yer altı kaynaklarına sahip olması; yüksek ekonomik büyüme sürecinde enerji ve tabii kaynaklara talebi giderek artan ve üretim fazlası sorunu yaşayan Çin açısından çok büyük önem taşımaktadır.

Genel olarak bakıldığında Çin ve Orta Asya ülkeleri arasındaki ticari ve ekonomik ilişkiler hızla gelişmektedir. Bu gelişimi birkaç önemli faktör ışığında değerlendirmek mümkündür. Bir yandan "Reform ve Dışa Açılma" sonrası planlı ekonomiden sosyalist piyasa ekonomisine geçiş yapan Çin'in özellikle 1990'lardaki hızlı ekonomik büyümesinin, bağımsızlık sonrası Orta Asya ülkelerinin piyasa ekonomisine geçiş sürecine denk gelmesi, Çin'in bölge ülkeleriyle ticari-ekonomik

ilişkilerini hızla geliştirmesine büyük katkı sağlamıştır. Öte yandan bağımsızlık sonrası Orta Asya ülkelerinin hem diplomasi alanında hem de ticari-ekonomik alanda alternatif arayışına girmesinin de Çin'in bölgede yeni bir denge unsuru olarak karşılanmasına neden olduğu söylenebilir. Ayrıca Sovyetler Birliği'nin çökmesinden 1990'ların sonuna kadar Rusya ekonomisinin sürekli küçülmesi ve Orta Asya ülkeleri ile Rusya'nın ekonomik bağımlılığının karşılıklı olarak azalmaya başlaması da Çin'in bölgede ekonomik olarak etkisini artırmasına belli bir düzeyde imkân verdi denebilir. Orta Asya ülkeleriyle uzun yıllardır ortak tarihî bağları bulunan Rusya'nın bölgedeki siyasi ve askerî varlığı ve üstünlüğünü devam ettirirken bölgeye yeni bir aktör olarak sonradan katılan Çin'in ise öncelikle bölge ülkeleriyle ticari-ekonomik ilişkilerini artırarak etkin ekonomik güç olarak öne çıkmaya çalıştığı görülmektedir. Kısa sürede Orta Asya ülkelerinin önemli ticaret ortaklarından biri hâline gelen Çin, 2008'de Rusya'yı geride bırakarak Orta Asya'nın en büyük ticaret ortağı olmuştur. Örneğin 2008'de Rusya'nın Orta Asya ülkeleriyle dış ticaret hacmi, toplam 26.753 milyar dolar iken aynı yıl Çin'in Orta Asya ülkeleriyle dış ticaret hacmi toplam 30.823 milyar dolar olmuştur (World Bank, 2009a; Word Bank, 2009b).

Çin'in Orta Asya pazarına girmesinden bu yana, Çin ve Orta Asya ülkeleri arasındaki ikili ticaret hacmi incelendiğinde belirli dönemlerde düşüş yaşamasına rağmen ticaret hacminin genelde sürekli bir artış seyrinde olduğu söylenebilir. Örneğin Çin ve Orta Asya arasındaki

ikili ticaret hacmi 1992'de, sadece 464 milyon dolar iken (World Bank, 1993) 1997'de 863 milyon dolar (World Bank, 1998), 2002'de 2.388 milyar dolar (World Bank, 2003), 2007'de 19.662 milyar dolar (World Bank, 2008), 2012'de 45.944 milyar dolar (World Bank, 2013) ve 2017'de 35.981 milyar dolar olmuştur (World Bank, 2018). 2020'de ise Çin-Orta Asya ikili ticaret hacmi 37.46 milyar dolar olarak kaydedilmiştir (China Daily, 2022). 1992'den bu yana Çin ve Orta Asya arasındaki ticaret hacminin rekor düzeyi ise 50.274 milyar dolar ile 2013'de gerçekleşmiştir (World Bank, 2014). Aralık 2021 itibarıyla, Çin'in Orta Asya ülkelerine yaptığı toplam yatırım stoku, yaklaşık 40 milyar dolara ulaşmıştır. Ayrıca Aralık 2021 itibarıyla Orta Asya'da faaliyet gösteren Çinli şirketlerin toplam sayısı 7.700 olmuştur (China Daily, 2022). Dolayısıyla Orta Asya'ya milyarlarca dolar yatırım yapan ve kredi sağlayan Çin, 2008'den bu yana bölge ülkelerinin en önemli ticari ortaklarından biri olmaya devam etmektedir. Mevcut duruma bakıldığında Çin; Kırgızistan, Özbekistan ve Türkmenistan'ın en büyük, Kazakistan'ın ikinci büyük ve Tacikistan'ın ise üçüncü büyük ticari ortağıdır.

1. ÇİN-ORTA ASYA ULAŞIM İŞ BİRLİĞİ

Orta Asya ülkeleriyle enerji alanındaki iş birliği başta olmak üzere siyasi, ticari-ekonomik ve yatırım ilişkilerini sürekli artırmakta olan Çin, ülkenin jeostratejik ve jeoekonomik girişimleri kapsamındaki

uluslararası ulaşım projeleri çerçevesinde de Orta Asya ülkeleriyle karşılıklı iş birliğini güçlendirmektedir. Çünkü dışa açılma sürecinde kara ve demir yolu ulaşım projelerini ulusal strateji düzeyine çıkaran Çin, özellikle “Kuşak ve Yol” girişimi çerçevesinde de İpek Yolu güzergâhı üzerindeki ülkeleri ulaşım ağlarıyla birbirine bağlamaya büyük çaba göstermektedir. Dolayısıyla Doğu ile Batı arasındaki Orta Asya’nın özel coğrafi konumunu ve büyük transit potansiyelini göz önünde bulunduran Çin, kısa ve uzun vadeli jeoekonomik ve jeostratejik hedefleriyle Orta Asya ülkelerinin önemli ulaşım altyapı projelerine büyük miktarda mali, teknik destek ve finansal yatırım sağlamaktadır. Orta Asya ülkeleri ise bağımsızlık sonrası ekonomik kalkınma sürecinde kendi ulaşım altyapılarını güçlendirmeye ve Avrasya’daki özel coğrafi konumunu kullanarak transit potansiyelini artırmaya önem vermektedir. Günümüzde kara ve demir yolu taşımacılığı başta olmak üzere ulaşım iş birliği, Çin ve Orta Asya ülkeleri arasındaki en önemli iş birliği alanlarından biri hâline gelmiştir.

Çin ve Orta Asya arasındaki ulaşım iş birliğinin gelişmesinde çeşitli ikili ve çok taraflı anlaşmaların önemli rol oynadığı söylenebilir. Aradaki sınır geçitlerinin açılması, gümrük, kara ve demir yolu transit taşımacılığına yönelik anlaşmalar dâhil olmak üzere Çin ve Orta Asya arasında imzalanan çeşitli ikili ve çok taraflı iş birliği anlaşmaları, Orta Asya ile Çin’in ulaşım alanındaki iş birliğinin gelişmesine yönelik hukuki zemin oluşturmuştur. Özellikle Mart 1995’de imzalanan

Kazakistan, Çin, Kırgızistan ve Pakistan hükûmetleri arasındaki uluslararası kara yolu taşımacılığına ilişkin iş birliği anlaşması, Orta Asya ile Çin arasındaki ulaşım iş birliğinin bölgesel boyuta taşınmasına imkân sağlamıştır (Kazakistan Adalet Bakanlığı, 1995). 2001'den sonra Çin, ŞİÖ çerçevesinde de Orta Asya ülkeleri ile ulaşım iş birliğini daha da geliştirmeye önem vermektedir. Örneğin ilki, Kasım 2002'de Bişkek'te ve son olarak 8'incisi Ekim 2020'de yapılan *ŞİÖ Ülkeleri Ulaştırma Bakanları Toplantısı* üye ülkeler arasında çevreye duyarlı, güvenli ve hızlı taşımacılığın geliştirilmesi konusunda önemli rol oynamaktadır. Bunun yanı sıra, 2014'te *ŞİÖ Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu* kurulmuş; 2018'den itibaren *ŞİÖ Ülkeleri Demir Yolu Kuruluşları Başkanları Toplantısı ve Uluslararası Kara Yolu Taşımacılığının Kolaylaştırılmasına İlişkin ŞİÖ Toplantısı* da gerçekleştirilmektedir. Söz konusu ulaşım mekanizmaları ve toplantılar kapsamında, ŞİÖ ülkeleri arasında bölgesel ulaşım iş birliğinin gelişmesine yönelik olarak Ekim 2008'de *ŞİÖ Üye Ülkeleri Taşımacılığı Kolaylaştırma Anlaşması*, Kasım 2013'te *ŞİÖ Üye Ülkeleri Ulaşım Alanında İş Birliği'nin Geliştirilmesine İlişkin Ortak Açıklaması* ve Eylül 2019'da *ŞİÖ Üye Ülkeleri Demir Yolu İş Birliği Protokolü* imzalanmıştır (Zhang, 2012: 46-49).

Günümüzde Çin ile Orta Asya, Avrasya ve Avrupa ülkeleri arasında giderek artan mal ve hizmet akışının hızlı, kaliteli ve uygun bir şekilde ulaştırılması açısından büyük önem taşıyan Batı Çin-Batı Avrupa Kara Yolu ve Yeni Avrasya Kıta Köprüsü (2. Avrasya Köprüsü) gibi önemli

uluslararası ulaşım güzergâhları, Orta Asya toprakları üzerinde yer almaktadır. Ayrıca Pekin yönetiminin uzun yıllardır Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir yolu Projesini de gerçekleştirmeye büyük çaba harcaması söz konusudur. Dolayısıyla Orta Asya'nın geniş toprakları, Çin mallarının Avrasya, Orta Doğu ve Avrupa pazarına ulaşımı açısından büyük önem teşkil etmektedir.

2. YENİ AVRASYA KITA KÖPRÜSÜ

Çin ve Orta Asya ülkeleri arasındaki ulaşım iş birliğinin önemli bir ayağı olan *Yeni Avrasya Kıta Köprüsü* (New Eurasian Land Bridge), Çin'in Lianyungang şehrinden başlayarak Dostık Geçidi'nden geçerek Kazakistan ve Rusya üzerinden Hollanda'nın Rotterdam şehrine kadar ulaşan toplam 10.800 km uzunluğundaki uluslararası taşıma güzergâhıdır. Günümüzde Çin bakımından alternatif bir taşıma koridoru ve ticaret güzergâhı konumunda bulunarak Çin-Orta Asya-Avrupa arasındaki ticari-ekonomik ve ulaşım bağlarının artmasına önemli katkı sağlayan Çin-Avrupa Demir Yolu Hattı'nın Batı Koridoru, söz konusu Yeni Avrasya Kıta Köprüsü üzerinde bulunmaktadır.

Çin ve Orta Asya arasındaki enerji iş birliği gibi Çin'in Orta Asya ile ulaşım projelerinde de Kazakistan çok önemli bir yer tutmaktadır. Çin ve Kazakistan arasındaki ulaşım iş birliğinin gelişmesinde ise çeşitli ikili ve çok taraflı anlaşmaların önemli rol oynadığı söylenebilir.

Örneğin Ağustos 1992'de iki ülke arasında sınır geçitlerinin açılması ve demir yolu transit taşımacılığı konusunda anlaşmaya varan Kazakistan ve Çin, Eylül 1992'de *Kazakistan-Çin Kara Yolu Taşımacılığı Anlaşması*, Şubat 1993'de *Kazakistan-Çin Arasında Uluslararası Kara Yolu Taşımacılığı Sürücü Belgelerinin Karşılıklı Tanınması ve Değişimine İlişkin Anlaşma*, Ekim 1993'de *Kazakistan-Çin İkili Hava Ulaştırma Anlaşması* gibi bir dizi ikili ulaşım anlaşmalarını imzalamıştır. Dahası, iki ülke arasında Nisan 1994'de *Kazakistan-Çin Demir Yolu Yük Taşımacılığını Geliştirmeye Yönelik İş Birliği Protokolü* imzalanmış, Eylül 1995'de ise Çin'deki Lianyungang Limanı'ndan çıkan transit yüklerin, Kazakistan üzerinden taşınmasına ilişkin iş birliği anlaşması imzalanmıştır (Çin'in Kazakistan Büyükelçiliği, 2022; Wang and Liu, 2019: 44-46).

Yeni Avrasya Kıta Köprüsü çerçevesinde Çin-Kazakistan ulaşım iş birliğinden bahsederken öncelikle Sovyetler Birliği Dönemi'nde temeli atılmış olan Dostık (Alatav) Geçidi'nden bahsetmek gerekir. Eylül 1990'da Çin'in Lanzhou-Urumçi Demir Yolu'nun Kazakistan'ın Dostık Geçidi üzerinden Türkistan-Sibiryaya Demir Yolu ile bağlanmasıyla Temmuz 1991'de iki ülke arasında ilk demir yolu kargo taşımacılığı gerçekleşmiştir. Kazakistan'ın bağımsızlığından sonra Haziran 1992'de Dostık Geçidi üzerinden ilk yolcu taşımacılığı, Aralık 1992'de ise ilk uluslararası kargo taşımacılığı düzenlenmiştir. Kazakistan ve Çin arasındaki ulaşım iş birliğinin ilk adımı olan Dostık Geçidi, Çin ve Avrupa arasındaki Yeni Avrasya Kıta Köprüsü güzergâhında bulun-

ması sebebiyle büyük önem taşımaktadır. Mart 2011'de faaliyete başlayan Çin-Avrupa Demir Yolu Hattı kapsamında, Temmuz 2021'e kadar toplamda 33 binden fazla uluslararası konteyner treni seferi yapılmış, bunların %53'ü Dostık Geçidi'nden geçmiştir (Tenge Monitor, 2022).

Çin-Orta Asya-Avrasya-Avrupa ülkeleri arasındaki mal ve hizmet akışının giderek artmasıyla Dostık Geçidi'nin de önemi gün geçtikçe artmaktadır. Ocak 2017'de, Dostık Geçidi üzerinden Kazakistan'dan Çin'e ilk kez demir yoluyla sıvılaştırılmış doğal gaz sevkiyatının yapılması, geçidin Çin-Kazakistan ulaşım iş birliğindeki önemini daha da artırdığı söylenebilir (Egemen Qazaqstan, 2019) çünkü o zamana kadar Kazakistan'dan Çin'e sıvılaştırılmış gaz sevkiyatı kara yolu ile yapılmaktaydı. 2020'de Dostık Geçidi üzerinden yapılan demir yolu kargo taşımacılığının transit sevkiyat miktarı 25,7 milyon ton olmuştur (Tian Shan, 2021a).

Ayrıca Nisan 2012'de resmî olarak faaliyete başlayan *Çin-Kazakistan "Horgos" Uluslararası Sınır Ötesi İş Birliği Merkezi* de özelde Çin ve Kazakistan, genelde Çin ve Orta Asya hatta Avrasya arasındaki ticari-ekonomik bağların ve ulaşım iş birliğinin artmasına önemli bir katkıda bulunmaktadır. Aralık 2012'de Çin'in Jinghe-Horgos Demir Yolu, söz konusu Horgos Geçidi üzerinden Kazakistan'ın Altıncöl-Almatı Demir Yolu ile bağlanmış ve Çin-Kazakistan Demir Yolu Hattı resmen faaliyete geçmiştir. 2014-2015 yıllarında Kazakistan'ın

Cetigen-Horgos ve Cezkazgan-Beynev Demir Yolu projelerini hayata geçirmesiyle Çin'den Horgos Geçidi üzerinden Kazakistan'ın batısındaki Aktav Limanı'na kadar uzanan taşıma güzergâhının bağlantısı güçlendirilmiştir (Egemen Qazaqstan, 2016). Söz konusu gelişmeler, Horgos üzerinden yapılan transit sevkiyat miktarının önemli ölçüde artmasını tetiklemektedir. Örneğin 2017'de Horgos üzerinden yapılan demir yolu kargo taşımacılığının transit sevkiyat miktarı 28.988 milyon ton olmuşken 2021'de Horgos üzerinden gerçekleşen demir yolu kargo taşımacılığının transit sevkiyat miktarı 90,69 milyon tona ulaşarak bir önceki yıla göre %37 artış göstermiştir (Tian Shan, 2022).

Dostık ve Horgos Geçidi üzerinde yapılan Çin-Avrupa Demir Yolu Hattı'nın Batı Koridoru, iki güzergâhtan oluşmaktadır. Birincisi, Horgos veya Dostık sınır geçidinden geçerek Kazakistan üzerinden Rusya'nın Sibiryaya Demir Yolu'na ve oradan Beyaz Rusya, Polonya, Almanya ve diğer Avrupa ülkelerine ulaşmaktadır. İkincisi ise Horgos veya Dostık sınır geçidinden geçerek Kazakistan, Türkmenistan, İran ve Türkiye üzerinden Avrupa ülkelerine (ya da Kazakistan ve Hazar Denizi üzerinden Azerbaycan, Gürcistan, Bulgaristan ve Avrupa ülkelerine) bağlanmaktadır. Çin-Avrupa Demir Yolu Hattı çerçevesinde, Mart 2011'den Şubat 2021'e kadar toplam 50 binden fazla tren seferi yapılmıştır. Dolayısıyla Çin-Avrupa Demir Yolu Hattı, Çin'in 71 şehri ve Avrupa'daki 19 ülkenin 67 şehri arasında, 69 güzergâh üzerinde faaliyet göstermektedir (Çin Hükümeti, 2022).

Nitekim giderek artan Çin-Avrupa Demir Yolu seferlerinin büyük bir kısmının Horgos veya Dostık sınır geçidi üzerinden yapıldığı bilinmektedir. Örneğin Mart 2011'den Kasım 2021'e kadar Çin-Avrupa Demir Yolu Hattı çerçevesinde Dostık sınır geçidi üzerinden yapılan tren seferlerinin toplam sayısı 21.600'e ulaşmıştır (Tian Shan, 2021b). Mart 2016'ddn Kasım 2021'e kadar Çin-Avrupa Demir Yolu Hattı çerçevesinde Horgos sınır geçidi üzerinden yapılan tren seferlerinin sayısı 17.000 olarak kaydedilmiştir (Horgos, 2022). Çin-Avrupa Demir Yolu Hattı çerçevesinde Çin-Kazakistan ulaşım iş birliğinin artmasında Şubat 2017'de faaliyete başlayan Çin-Kazakistan Lianyungang İş Birliği Lojistik Üssü'nün de önemli rol oynadığı belirtilebilir.

3. ÇİN-KIRGIZİSTAN-ÖZBEKİSTAN DEMİR YOLU

Çin ve Orta Asya'yı birbirine bağlayacak olan Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu Projesi, Çin'in Orta Asya ile ilgili ulaşım politikasının önemli parçalarından biridir. Çin'in batısındaki Kaşgar kentinden başlayan bu demir yolu ağının Çin ve Kırgızistan sınırındaki Torugart Geçidi'nden geçerek Kırgızistan'ın Kara-Su ilçesi üzerinden Özbekistan'ın Andican kentine kadar ulaşması planlanmaktadır. Aynı zamanda uluslararası ulaşım güzergâhlarına entegre olmaya çalışan Kırgızistan açısından da ülkenin orta kısmından geçmesi planlanan Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu Projesi, şu anda büyük önem taşımaktadır.

Uzun süredir gündemde olan bu proje, İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ve Orta Koridor'un oluşturulması açısından büyük önem taşımaktadır. Çin'in batısında bulunan Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nin (SUÖB) Kaşgar kentinden başlayan bu demir yolu ağının, Çin ve Kırgızistan sınırındaki İrkeştam dağ geçidinden geçerek Kırgızistan'ın Kara-Su ilçesi üzerinden Özbekistan'ın Andican kentine kadar ulaşması planlanmaktadır. Projenin devamında da söz konusu demir yolu ağının İran'a kadar uzatılması hedeflenmektedir. Projenin tamamlanması, Kırgızistan'ın trafik koşullarını iyileştirecek ve ülke, Çin'den başlayarak Orta Asya, Batı Asya ve Kuzey Afrika'ya hatta Güney Avrupa'ya kadar açılan bölgede önemli bir taşıma güzergâhı hâline gelebilecektir (Kırgız Demiryolları, 2020).

Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu'na yönelik ilk öneri, 1997 yılında Paris'te düzenlenen *Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) Toplantısı*'nda ortaya konulmuştur. Kasım 1997'de, Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu'nu yapma konusunda fikir birliğine varan Çin, Kırgızistan ve Özbekistan yetkilileri, 2001'den itibaren projeye yönelik çalışmalara başlamıştır (Kırgız Demiryolları, 2020). Lakin toplam uzunluğu 523 kilometre olarak planlanan demir yolu projesinde, üç üye ülkenin çeşitli inşaat maliyeti, ekonomik ve siyasi nedenler yüzünden anlaşmazlıklar yaşadıkları bilinmektedir. Mart-Nisan 2005'te Kırgızistan'daki Lale Devrimi, Mayıs 2005'te Özbekistan'da yaşanan Andican Olayı, Nisan 2010'da Kırgızistan'daki protestolar sonucu yaşanan iktidar değişimi ve Haziran 2010'da Gü-

ney Kırgızistan'da Kırgızlar ve Özbekler arasından meydana gelen etnik çatışmalar gibi olağanüstü olayların da Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu Projesi'nin ilerlemesini engellediği ifade edilebilir. Ancak Eylül 2016'da Özbekistan'daki iktidar değişimi sonucunda, ülkenin Orta Asya ülkeleriyle ve Çin ile siyasi ve ticari-ekonomik ilişkilerini iyileştirmeye çalışması, üç ülke arasındaki söz konusu demir yolu projesine yönelik görüşmeleri hızlandırmıştır. Ayrıca Mayıs 2017'de Özbekistan Cumhurbaşkanı Şevket Mirziyoyev'in Çin'e ilk resmî ziyareti kapsamında imzalanan *Özbekistan-Çin Uluslararası Kara Yolu Taşımacılığı Anlaşması* sonucunda, Ekim 2017'de Özbekistan, Kırgızistan ve Çin arasında "Taşkent-Oş-İrkeştam-Kaşgar" uluslararası kara yolu nakliyat hattı açılmıştır (Kun. uz, 2017). Aralık 2017'de Taşkent'te gerçekleşen Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu Projesi'ne yönelik üçlü görüşmelerde taraflar arasında söz konusu projeyi inşa etme konusunda ortak protokol imzalanmıştır (CRBC, 2018). Haziran 2020'de ise Bişkek'te Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu Projesi hakkında görüşmeler yapılmıştır (Elgazit, 2020).

Hatta Haziran 2020'de Çin-Kırgızistan-Özbekistan yeni ulaşım koridorunun oluşması, tarafları özellikle Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu Projesi'nin gerçekleştirilmesine bir adım daha yaklaştırmıştır. Çünkü 5 Haziran 2020 tarihinde, Çin'in Lanzhou şehrinde trene yüklenen yük konteynerleri, Sincan-Uygur Özerk Bölgesi'ndeki (SUÖB) Kaşgar şehrine getirildikten sonra kara yolu ile Çin-Kırgızistan sınırındaki İrkeştam Geçidi'nden Kırgızistan'ın Oş

şehrine sevk edilmiş ve Oş'tan tekrar demir yolu ile Özbekistan'ın başkenti Taşkent'e ulaştırılmıştır (China Daily, 2020). Böylece Çin, Kırgızistan ve Özbekistan arasında kara ve demir yolu taşımacılığını kapsayan çok modlu yeni bir uluslararası ulaşım koridoru oluşmuştur.

Gerek Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu Projesi gerekse yeniden oluşan Çin-Kırgızistan-Özbekistan yeni ulaşım koridoru, Çin'in son yıllardaki jeoekonomik ve jeostratejik politikasında büyük önem taşıyan çok yönlü ulaşım stratejisinin bir aşaması olarak değerlendirilebilir. Nitekim Pekin yönetiminin Çin-Kırgızistan-Özbekistan yeni ulaşım koridorunun Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu Projesiyle beraber, Çin'den Arap Yarımadası'na ulaşması beklenen Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru'nun önemli bir parçası olarak gördüğünü belirtmek mümkündür. Zira Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun Kaşgar'dan başladığını göz önünde bulundurursak Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru'nun önemli bir parçası olan Çin-Kırgızistan-Özbekistan yeni ulaşım koridorunun Kaşgar'dan geçmesi ve Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu'nun da Kaşgar'da başlayacak olması, dikkat çekicidir. Dolayısıyla Çin'in hem çok yönlü ulaşım koridorlarını birbirine bağlamayı hem de Kaşgar başta olmak üzere tüm batı SUÖB'nin ekonomik kalkınmasını sağlamayı hedeflediği kolay anlaşılabilir.

Dolayısıyla tamamlanması durumunda Kırgızistan'ın denize erişimine olanak sağlayacak olan Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu,

Kırgızistan üzerinden yılda 15-20 milyon ton yük taşıma potansiyeline sahiptir. Kırgızistan'ın söz konusu demir yolunun olası kargo transit harçlarından yararlanacak olması, ülkenin ekonomik gelişmesine de katkı sağlayabilir. Çin, Kırgızistan ve Özbekistan'ı birbirine bağlayan bu demir yolu projesi, sadece bu üç ülke için yararlar getirmenin ötesinde, bölgesel ve küresel pazarın genişlemesine de katkıda bulunabilir. Ayrıca Çin-Kırgızistan-Özbekistan yeni ulaşım koridoru, mevcut potansiyeliyle ve planlanan Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu Projesi'nin hayata geçmesi durumunda, Çin'den başlayıp Kazakistan üzerinden Orta Asya ülkelerine hatta Avrupa ülkelerine uzanan ulaşım koridoruna alternatif olabileceği tahmin edilebilir. Çünkü Çin-Kırgızistan-Özbekistan yeni ulaşım koridorunun Çin'den başlayıp Kazakistan üzerinden Özbekistan'a ulaşan ulaşım koridoruna göre 5 gün daha kısa mesafede bulunduğu ve Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu tamamlanırsa Çin-Avrupa arasındaki ulaşım mesafesinin Çin'den başlayıp Kazakistan üzerinden Avrupa'ya uzanan ulaşım koridoruna göre 7-8 gün daha kısa olabileceği tahmin edilmektedir. Bu açıdan bakıldığında Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir Yolu Projesi'nin yakın gelecekte inşa edilmesi yüksek bir olasılıktır.

SONUÇ

Özetle son yıllarda "Kuşak ve Yol" girişimi çerçevesinde Doğu ve Batı arasındaki mal, hizmet ve sermaye akışını sağlamayı hedefleyen Çin'in, İpek yolu güzergâhında bulunan Orta Asya üzerinden diğer bölgelere ulaşan çok yönlü ticari ve ulaşım hatlarının geliştirilmesi için büyük çaba harcadığı söylenebilir. Önümüzdeki dönemde ise Çin-Orta Asya ikili iş birliğinin temel alanlarından biri olarak ulaşım alanındaki iş birliğinin daha da gelişebileceği tahmin edilebilir. Çünkü bir yandan Çin'in "Kuşak ve Yol" girişimi çerçevesinde Çin-Orta Asya-Avrupa arasındaki taşıma güzergâhlarının gün geçtikçe artması, diğer yandan Orta Asya ülkelerinin ekonomisini çeşitlendirme sürecinde kendi transit potansiyeline büyük önem göstermesi, önümüzdeki dönemde Orta Asya'nın ulaşım sektörünün gelişmesini daha öteye taşıyabilir. Dolayısıyla önümüzdeki dönemde Orta Asya ülkeleri kendi aralarındaki ticari-ekonomik ve ulaşım iş birliğini artırmaya odaklanmalıdır. Bu bağlamda kendi özel coğrafi konumu ve büyük transit potansiyelleri ile Orta Asya ülkeleri, ulaştırma ve iletişim altyapısını geliştirerek Doğu ve Batı arasında bir transit koridor olmaktan ziyade bir ekonomik koridor oluşturmalıdır.

KAYNAKÇA

China Daily (2022). China and Central Asia enter a new era of cooperation. Alınan yer: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202201/28/WS61f38acea310cdd39bc83ea3.html>. Erişim tarihi: 21.02.2022.

CRBC (2018). Çin-Kırgızistan-Özbekistan demir yolu projesine yönelik üçlü görüşmeler. Alınan yer: <http://www.crbc.com/site/crbc/274/info/2018/46881865.html>. Erişim tarihi: 21.02.2022.

Çin'in Kazakistan Büyükelçiliği (2022). Çin-Kazakistan ilişkileri. Alınan yer: <http://kz.china-embassy.org/chn/zhgx/zhgxgk/>. Erişim tarihi: 22.02.2022.

Çin Hükümeti (2022). Çin-Avrupa Demir yolu hattı çerçevesinde tren seferi 50 bin geçti. Alınan yer: http://www.gov.cn/xinwen/2022-01/30/content_5671290.htm. Erişim tarihi: 24.02.2022.

Egemen Qazaqstan (2016). Çöle kadar ulaşan demir yolu. Alınan yer: <https://egemen.kz/article/147660-qumgha-da-dgetken-bolat-dgol>. Erişim tarihi: 22.02.2022.

Egemen Qazaqstan (2019). Dostık geçidi üzerinden ilk kez sıvılaştırılmış doğal gaz sevkiyatı gerçekleşti. Alınan yer: <https://egemen.kz/article/198513-dostyq-alashankou-temirdgol-otpesi-arqyly-suytylghan-gaz-dgoneltildi>. Erişim tarihi: 22.02.2022.

Elgazit (2020). Stratejik güzergah: Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir yolu projesi görüşüldü. Alınan yer: <https://elgezit.kg/ky/2020/06/17/strategiyalyk-marshrut-kytaj-kyrgyzstan-zbekstan-temir-zholunun-dolbooru-boyuncha-zhyjyn-tt/>. Erişim tarihi: 22.02.2022.

Horgos (2022). 2021'de Dostık sınır geçidi üzerinden gerçekleşen Çin-Avrupa tren seferi sayısı 5,000'e ulaştı. Alınan yer: <http://www.xjhegs.gov.cn/info/1182/53688.htm>. Erişim tarihi: 22.02.2022.

Kazakistan Adalet Bakanlığı (1995). Kazakistan, Çin, Kırgızistan ve Pakistan hükümetleri arasındaki transit taşımacılığa ilişkin anlaşmanın onaylanması hakkında. Alınan yer: http://adilet.zan.kz/kaz/docs/P950000717_#z0. Erişim tarihi: 22.02.2022.

Kırgız Demiryolları (2020). Çin-Kırgızistan-Özbekistan Demir yolu projesi. Alınan yer: <http://kjd.kg/ky/investment-projects/kitai-kg-uz-marshrut/>. Erişim tarihi: 21.02.2022.

Kun.uz (2017). Taşkent'ten Çin'e ulaşım yolu açıldı. Alınan yer: <http://kun.uz/uz/news/2017/10/30/toskentdan-hitojga-transport-katnovi-julga-kujildi?q=%2Fnews%2F2017%2F10%2F30%2Ftoskentdan-hitojga-transport-katnovi-julga-kujildi>. Erişim tarihi: 25.02.2022.

Tenge Monitor (2022). Çin'den Avrupa'ya: Uluslararası ulaşım 10 yıl. Alınan yer: <https://tengemonitor.kazgazeta.kz/news/30140>. Erişim tarihi: 22.02.2022.

Tian Shan (2021a). Dostık (Alata) geçidi kargo trafiğinin artış nedenleri. Alınan yer: <http://news.ts.cn/system/2021/05/21/036634544.shtml>. Erişim tarihi: 22.02.2022.

Tian Shan (2021b). "Çin-Avrupa Demir yolu hattı çerçevesinde Horgos sınır geçidi üzerinden gerçekleşen tren seferi sayısı 17,000'i geçti". Alınan yer: <http://news.ts.cn/system/2021/11/14/036733483.shtml>. Erişim tarihi: 24.02.2022.

Tian Shan (2022). "2021'de Horgos geçidi üzerinden gerçekleşen Çin-Avrupa tren seferlerinin sayısı 6000'i geçti". Alınan yer: <http://news.ts.cn/system/2022/01/05/036761216.shtml>. Erişim tarihi: 22.02.2022.

Wang, Haiyan ve Liu Yanliang (2019). "Institutional arrangement and functional cooperation in transportation between China and Kazakhstan". *Social Sciences in Xinjiang*, No. 4(2019): 44-49.

Word Bank (2009a). Russian Federation exports, imports and trade balance by country and region 2008. Alınan yer: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/RUS/Year/2008/TradeFlow/EXPIMP>. Erişim tarihi: 21.02.2022.

Word Bank (2009b). China exports, imports and trade balance by country and region 2008. Alınan yer: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/2008/TradeFlow/EXPIMP>.

Erişim tarihi: 21.02.2022. World Bank (1993). China exports, imports and trade balance by country and region 1992. Alınan yer: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/1992/TradeFlow/EXPIMP>. Erişim tarihi: 21.02.2022.

World Bank (1998). China exports, imports and trade balance by country and region 1997. Alınan yer: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/1997/TradeFlow/EXPIMP>. Erişim tarihi: 21.02.2022.

World Bank (2003). China exports, imports and trade balance by country and region 2002. Alınan yer: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/2002/TradeFlow/EXPIMP>. Erişim tarihi: 21.02.2022.

World Bank (2008). China exports, imports and trade balance by country and region 2007. Alınan yer: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/2007/TradeFlow/EXPIMP>. Erişim tarihi: 21.02.2022.

World Bank (2013). China exports, imports and trade balance by country and region 2012. Alınan yer: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/2012/TradeFlow/EXPIMP>. Erişim tarihi: 21.02.2022.

World Bank (2018). China exports, imports and trade balance by country and region 2017. Alınan yer: <https://wits.worldbank.org/>

CountryProfile/en/Country/CHN/Year/2017/TradeFlow/EXPIMP.

Erişim tarihi: 21.02.2022.

World Bank (2019). China exports, imports and trade balance by country and region 2018. Alınan yer: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/2018/TradeFlow/EXPIMP>.

Erişim tarihi: 21.02.2022.

Zhang, Ning (2021). "şİÖ çerçevesinde taşımacılık iş birliği", *Eurasi Economy*, No. 1(2021): 34-54.

