T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI POLİTİK EKONOMİ BİLİM DALI

KUŞAK ve YOL İNİSİYATİFİ KAPSAMINDA SAHRAALTI AFRİKA'DA YAPILAN KARAYOLU ULAŞIM PROJELERİNİN TÜRKİYE - AFRİKA EKONOMİK İLİŞKİLERİNİN GELİŞMESİNDEKİ ROLÜ: CİBUTİ, ETİYOPYA VE KENYA ÖRNEĞİ

DOKTORA TEZİ

MEHMET KADİR ÖCAL

İstanbul, 2024

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI POLİTİK EKONOMİ BİLİM DALI

KUŞAK ve YOL İNİSİYATİFİ KAPSAMINDA SAHRAALTI AFRİKA'DA YAPILAN KARAYOLU ULAŞIM PROJELERİNİN TÜRKİYE - AFRİKA EKONOMİK İLİŞKİLERİNİN GELİŞMESİNDEKİ ROLÜ: CİBUTİ, ETİYOPYA VE KENYA ÖRNEĞİ

DOKTORA TEZİ

MEHMET KADİR ÖCAL
Danışman: Doç. Dr. Meral Balcı

İstanbul, 2024

GENEL BİLGİLER

Ad ve Soyadı : Mehmet Kadir ÖCAL
Anabilim Dalı : Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı
Programı : Uluslararası Politik Ekonomi
Tez Danışmanı : Doç. Dr. Meral BALCI

Tez Türü ve Tarihi : Doktora - 2024

Anahtar Kelimeler : Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Afrika, Sahraaltı Afrika, Çin, Türkiye, Sahraaltı Afrika Ulaşım Altyapı Projeleri, Sahraaltı Afrika Liman, Sahraaltı Afrika Kara Yolu Projeleri, Sahraaltı Afrika Demir Yolu Projeleri.

ÖZET

Günümüz itibariyle Afrika Kıtası, Asya Kıtası ile birlikte 21.Yüzyıl'ın en büyük atılımını gerçekleştiren bölgelerini barındırmaktadır. 2017 yılı rakamlarına göre yıllık ticaret hacmi 6,36 Trilyon Amerikan Doları olan Afrika'da, Sahraaltı Afrika'sının ticaret hacmi 2018 rakamlarına göre 1,69 Trilyon Amerikan Doları'na yükselmiştir.

Bu çalışma, Afrika kıtasının potansiyeli ve yakın gelecekte ulaşılması beklenen uluslararası politik ekonomi bağlamındaki stratejik konumunun Türkiye tarafından nasıl pozitif olarak değerlendirilebileceği üzerine fikirler verirken, Sahraaltı Afrika ile ilgili ekonomik ve sosyal güncel bilgiler sunarak özgün düşüncelerin oluşmasını tetiklemeyi amaçlamaktadır.

Afrika kıtasının tarihsel ve ekonomik geçmişi göz önüne alınarak bir değerlendirme yapıldığında, Avrupa ve Amerikalıların koloni yönetimleri oluşturduğu Afrika kıtası birçok açıdan gelişime ayak uyduramamış ve diğer kıtalardan, gelişmişlik düzeyi bakımından geri kalmıştır. Ancak, Dünya ekonomilerinin kendini tekrar eden bir çıkmaza sürüklendiği günümüzde, Afrika kıtasının bakir yapısı dinamik nüfusuyla birleşince, Afrika yatırımcılar için büyük avantajları olan bir pazara dönüşmektedir. Dolayısıyla, altyapı yatırımları başta olmak üzere, Afrika kıtasının yatırımlara ihtiyaç duyması başta Çin ve bütün gelişmiş ekonomilerin Afrika'da yatırım yapmasına neden olmaktadır. Afrika'ya yapılan ve yapılacak olan yatırımlar yabancı sermaye ve direkt yatırım (foreign direct investment) özelliği taşırken bu yatırımlar karşısında Afrika ülkelerinin borçlanması ve bu büyük borçların ödenmesinin kolay olmayacağı öngörülmektedir(Angola örneğinde olduğu gibi). Bu bağlamda, kıtanın ihtiyacı olan projelerin gerçekleştirilmesi bakımından itici güç haline gelen Kuşak ve Yolİnisiyatifi kapsamındaki projeler ve yatırımlar konu olarak seçilmiştir. Devam eden projeleri de kapsayan güncel bir çalışma olmasını amaçladığım bu çalışma, konu ve kapsam bakımından lüteratürde fazla bulunmayan öğelere sahip olacaktır. Örneğin; günümüz koşulları göz önüne alınarak gerçekleştirilmekte olan bu projelerin, hedeflenen bölgelere getireceği refah ile ilgili gelecek perspektifi çizecektir. Bu itibarla, bu çalışmanın özgünlüğü asıl değeri haline gelecektir. Kuşak ve Yolİnisiyatifinin Sahraaltı Afrika'da bulunan liman ve ulaşım projeleri üzerinden değerlendirilmesi üzerine literatürde kapsamlı bir çalışma bulunmamaktadır. Bu çalışmanın amacı, güncel bilgileri içeren ve özellikle Türkçe kaynak arayan okuyucuların başvurabileceği bir araştırma ortaya çıkarmaktır.

ABSTRACT

As of today, although Africa is in a backward state from other continents of the world, together with Asia, it contains the regions and countries that made the biggest breakthrough of the 21st century. According to the figures of 2017, the annual trade volume in Africa was 6.36 Trillion USD, while the trade volume of Sub-Saharan Africa increased to 1.69 Trillion USD according to 2018 figures.

While my study gives ideas on how Turkey can positively evaluate the potential of the African continent and its strategic position in the context of international political economy, which I expect it to reach in the near future, it also aims to trigger the formation of original thoughts by giving current economic and social information about Sub-Saharan Africa.

When an evaluation is made considering the historical and economic history of the African continent, the African continent, where European and American colonial administrations formed, could not keep up with the development in many respects, and in the most obvious way, it was left behind from other continents in terms of development level. However, these days when the world's economies are dragged into a repetitive stalemate, when this virgin structure of the African continent is combined with its dynamic population, Africa turns into a market with great advantages for investors. In this way, the African continent's need for investments, especially infrastructure investments, causes China and all developed economies to invest in Africa. While investments made or to be made in Africa have the characteristics of foreign capital and direct investment, African countries will borrow against these investments and it will not be easy to pay these large debts by the countries that receive investments (as in the case of Angola). In this context, projects and investments within the scope of the One Belt One Road Initiative, which became the driving force for the projects that the continent needs, were chosen as the subject. My thesis, which I intend to be an up-to-date study that includes ongoing projects, will have elements that are not found in the literature in terms of subject and scope. For example; it will draw the future perspective of the prosperity that these projects, which are being carried out considering today's conditions, will bring to those regions. As such, the originality of my work will become its main value. There is not many comprehensive study in the literature on the evaluation of the One Belt One Road Initiative on port and transportation projects in Sub-Saharan Africa. In this respect, I would like to create a resource that contains up-to-date information and can be consulted primarily by readers who are looking for resources in Turkish language.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....**i**

ABSTRACT..... **ii**

TABLO LİSTESİ..... **iii**

ŞEKİL LİSTESİ.....**iv**

GİRİŞ.....**12**

1. **BİRİNCİ BÖLÜM: KAVRAMSAL VE TEORİK ÇERÇEVE**.....**25**

1.1. Dış Ticaret Teorileri.....25
1.1.1. Yeni Ticaret Teorisi.....25
1.1.2. Heckscher-Ohlin Modeli (Faktör Oranları Teorisi).....26
1.1.3. Ürün Yaşam Döngüsü Teorisi.....27
1.1.4. Stratejik Ticaret Politikası.....27
1.1.5. Endüstri İçi Ticaret Teorisi.....28
1.1.6. Ticaretin Çekim Modeli.....29
1.1.7. Küresel Değer Zinciri.....30
1.1.8. Postkolonyal Teori.....36
1.2. Yeni Ticaret Teorisi Üzerine Sömürgecilik Karşıtı Bakış ve Teorinin Çerçevesi İçerisinde Çok Yönlü Bakış.....38
1.3. Uluslararası Dış Ticaret Yolları, Etkinlikleri ve Örnek Olaylar.....41
1.3.1. Uluslararası Dış Ticaret Rotaları ve Güncel Dinamikleri.....41
1.3.2. Uluslararası Dış Ticaret Rotaları: Örnek Olaylar.....43

2. **İKİNCİ BÖLÜM: SAHRAALTI AFRİKA**.....**55**

2.1. Sahraaltı Afrika'nın Tarihi Arka Planı.....55
2.1.1. Sahraaltı Afrika'nın Erken Dönem Uygarlıkları ve İmpratorlukları.....56
2.1.2. Sahraaltı Afrika'nın Kolonizasyon Öncesi Dönemi.....57
2.1.3. Afrika için Mücadele Dönemi.....59
2.1.4. Sahraaltı Afrika'da Avrupa Teması ve Kolonileşme.....61
2.2. Sahraaltı Afrika'da Modern Gelişmeler ve Zorluklar.....62
2.3. Sahraaltı Afrika: Etiyopya, Cibuti ve Kenya.....63
2.3.1. Etiyopya.....64
2.3.2. Cibuti.....66
2.3.3. Kenya.....68

3. **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: BİR KUŞAK BİR YOL İNİSİYATİFİ**.....**71**

3.1. İnisiyatifin Kapsamı.....71
3.1.1. İnisiyatifin Altyapı Geliştirmesi.....72
3.1.2. Ekonomik Koridorlar ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Ekonomik Kapsamı...74
3.1.3. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Kapsamındaki Finansal Mekanizmalar ve Kurumlar.....75

3.1.4. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Kültürel Kapsamında Kültürel ve Akademik Değişimler……...77
3.1.5. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nde Siyasi ve Stratejik Boyutlar……..78
3.1.6. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Siyasi Kapsamı……79
3.1.7. Sahraaltı Afrika ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi……..….80
3.2. İnisiyatifin Amacı……..….82
3.2.1. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Ekonomik Amacı……...85
3.2.2. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Çerçevesinde Yurtiçi Ekonominin Yeniden Dengelenmesi…….91
3.2.3. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Bağlamında Çin Yuan'ının Teşviki…….92
3.3. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Çerçevesinde Kültürel Değişim ve Yumuşak Güç Projeksiyonu……....94
3.4. Kuşak Yol İnisiyatifi ve Sahraaltı Afrika: Etiyopya, Cibuti ve Kenya……..96
3.4.1. Etiyopya Kuşak ve Yol İnisiyatifi……..…….97
3.4.2. Cibuti ve Kuşak Yol İnisiyatifi……..….98
3.4.3. Kenya ve Kuşak Yol İnisiyatifi……...101

4. **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: İNİSİYATİFİN AFRİKA YATIRIMLARI……...106**

4.1. Kuzey Afrika Yatırımları…….109
4.1.1. Çin'in Mısır'daki Kuşak ve Yol İnisiyatifi Yatırımları…….109
4.1.2. Çin'in Tunus'taki Kuşak ve Yol İnisiyatifi Yatırımları……110
4.1.3. Çin'in Fas'taki Kuşak ve Yol İnisiyatifi Yatırımları……..112
4.1.4. Çin'in Cezayir'deki Kuşak ve Yol İnisiyatifi Yatırımları…….113
4.1.5. Çin'in Libya'daki Kuşak ve Yol İnisiyatifi Yatırımları…….114
4.2. Sahra Altı Afrika Yatırımları……....117
4.2.1. Mombasa-Nairobi Standart Hat Demiryolu (SGR)……...121
4.2.2. Nairobi-Naivasha SGR Uzantısı……122
4.2.3. Lamu Limanı-Güney Sudan-Etiyopya Ulaşım (LAPSSET) Koridoru……..122
4.2.4. Cibuti Uluslararası Serbest Ticaret Bölgesi (DIFTZ)……....123
4.2.5. Cibuti-Addis Ababa Demiryolu…….……123
4.2.6. Doraleh Limanı'nın Genişletilmesi……...….123
4.2.7. Çok Amaçlı Doraleh Limanı (DMP)…….…123
4.2.8. Askeri Üsler……...…123
4.2.9. Su Temini Projesi……...124
4.2.10. Cibuti-Addis Ababa Demiryolu…….124
4.2.11. Addis Ababa Hafif Raylı Sistemi……...125
4.2.12. Hidroelektrik Projeleri……125

5. **BEŞİNCİ BÖLÜM: TÜRKİYE-SAHRAALTI AFRİKA EKONOMİK İLİŞKİLERİNİN GELİŞİM SÜRECİNDE ÇİN VE ABD'NİN UYGULAMAKTA OLDUĞU PROJELER……..……128**

5.1. ABD – Çin & Çin – Afrika İlişkileri Üzerinden Analiz……..…..130
5.1.1. ABD-Çin İlişkileri…….130
5.1.2. Çin-Afrika İlişkileri……...…132
5.2. Türkiye'nin Cibuti, Etiyopya ve Kenya ile Ekonomik İlişkileri……..…..137
5.2.1. Türkiye ve Sahra Altı Afrika…….137
5.2.2. Cibuti…….139
5.2.2.1. Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile Cibuti……140
5.2.3. Etiyopya……...……..141
5.2.3.1.Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile Etiyopya……..…144
5.2.4. Kenya……..…145
5.2.4.1.Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile Kenya…….....146
5.3. Cibuti - Etiyopya Projeleri……147
5.4. Kenya İçerisinde Mombasa'dan Başlayan Projelerin Önemi…….....150
5.4.1. Mombasa-Nairobi Standart Ölçü Demiryolu (SGR)……..…151
5.5. Cibuti ve Türkiye-Etiyopya İlişkilerinin Stratejik Boyutu ve Sonuçları……..153

SONUÇ……...…156
KAYNAKÇA……....163

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: Etiyopya, Cibuti ve Kenya 2013-2022 Yılları Arası Gayrisafi Yurt İçi Hasıla……148
Tablo 2: Etiyopya, Cibuti ve Kenya 2013-2022 Yılları Arası Gayrisafi Yurt İçi Hasıla Büyüme Oranı ……148
Tablo 3: Etiyopya, Cibuti ve Kenya 2013-2022 Yılları Arası Kişi Başına Düşen Gayrisafi Yurt İçi Hasıla……149
Tablo 4: Etiyopya, Cibuti ve Kenya 2013-2022 Yılları Arası Enflasyon, Gayrisafi Yurt İçi Hasıla Deflatörü……..……149

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: Sahra Altı Afrika Haritası 64
Şekil 2: Etiyopya Haritası 64
Şekil 3: Cibuti Haritası 66
Şekil 4: Kenya Haritası 68
Şekil 5: Kuşak ve Yol İnisiyatifi Bölgelere Göre Yatırımlar 82
Şekil 6: Kuşak ve Yol İnisiyatifi Yapı Yatırımları 84
Şekil 7: Kuşak ve Yol İnisiyatifi Finansal Yatırımlar 90
Şekil 8: Cibuti, Etiyopya, Çin ve Shenzhen'de Kişi Başına Düşen Gayrisafi Yurt İçi Hasıla…….. …..101
Şekil 9: Kenya'nın Borcunun Gayrisafi Yurt İçi Hasıla'ya Oranı 104
Şekil 10: Bölgelere Göre Çin'in Yabancı Yatırım 108
Şekil 11: Ülkelere Göre Çin'in Afrika'ya Exim Banka Kredisi……...121

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın oluşturulmasında büyük emeği geçen saygıdeğer tez danışmanım Doç.Dr. Meral BALCI hocam ile doktora sürecinde büyük katkısı ve desteğini gördüğüm Doç.Dr. Arzu AL hocama, tez jürilerinde çok değerli katkılarıyla desteklerini esirgemeyen Prof. Dr. Gülden ÜLGEN hocama ve kendisinden ders aldığım çok kıymetli Doç. Dr. Gonca OĞUZ GÖK hocama ve Doç. Dr. Burcu TAŞKIN hocama en içten teşekkürlerimi sunarken, akademik çalışmaların yanında kendilerinin bana sunduğu desteği bu alanda çalışacak genç arkadaşlarıma sunarken kendilerini her zaman saygı ve minnetle anacağımı bir kere daha belirtmek isterim.

GİRİŞ

Çin tarafından tasarlanan ve yayılan Kuşak ve Yol İnisiyatifi, modern ekonomi tarihindeki en önemli girişimlerden birini temsil etmekte ve küresel ekonomik düzenin yeniden dizayn edilmesi için bir girişim olarak görülmektedir. Kökleri asırlık İpek Yolu'nun bağlantı ve iş birliği alanlarına dayanan Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin vizyonu, kıtaların ve denizlerin geniş alanlarını saran ve daha önce coğrafi, siyasi ve ekonomik bölünmelerle ayrılmış bölgeleri bir araya getiren kapsamlı bir vizyondur. Temel önermesi olan benzersiz altyapı gelişimini teşvik etmek, sadece ekonomik bir girişim değil, Çin'in yükselen küresel öneminin altını çizen derin bir siyasi ifadedir.

Bu geniş kalkınma ve diplomasi dokusunda Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin öne çıkan tarafı, kıtalararası ticareti güçlendirmeye yaptığı vurgudur. Girişim; yolların, limanların ve demiryollarının fiziksel olarak inşa edilmesinin yanı sıra, bu vizyona katılmayı tercih eden ülkeler için ortak bir gelecek yaratarak, karşılıklı bir ekonomik bağımlılık ağı örmeyi amaçlamaktadır. Böyle bir girişimin muhtemel etkisinin varabileceği boyut, sadece katılımcı ülkelerin ekonomik manzaralarını değiştirmekle kalmayarak, aynı zamanda küresel jeopolitik ve nüfuz çizgilerini de yeniden çizmektir. Altyapının ötesindeki etkileri; politika koordinasyonu, ticaretin kolaylaştırılması, finansal entegrasyon ve kültürel alışveriş gibi unsurları da kapsamaktadır.

Bu dönüştürücü manzaranın ortasında, Sahra Altı Afrika bir odak noktası olarak ortaya çıkmakta ve kullanılmayan potansiyeli ve daha geniş Kuşak ve Yol İnisiyatifi matrisinde sunduğu olasılıklar nedeniyle kolektif hayal gücünü bu yönde düşünmeye itmektedir. Tarihsel olarak gölgede bırakılan ve genellikle sömürge sonrası zorluklar ve kalkınma engelleri merceğinden bakılan bu bölge, şu anda benzeri görülmemiş bir büyüme ve küresel katılım çağının eşiğindedir. Son birkaç on yılda kendi ekonomik yükselişine tanık olan ve Afrika'yı sadece bir ticaret ortağı olarak değil, aynı zamanda stratejik bir müttefik olarak gören Türkiye ile sinerji burada yatmaktadır. Kurulduğu günden bu yana jeopolitik ufkunu ve ekonomik erişimini genişletmeye çalışan ve her 30 yılda bir bariz sıçramalar yapan Türkiye'nin, Kuşak ve Yol İnisiyatifi çerçevesinde Sahra Altı Afrika ile kurduğu ilişki, Türkiye'nin hedeflerinin ve böyle bir iş birliğinin vaat ettiği karşılıklı faydaların altını güçlü bir şekilde çizmektedir.

Tarihsel olarak medeniyetlerin ve ticaretin bağlantı noktası olan Afrika'nın küresel ticaret tarihindeki rolü yadsınamaz. Zengin kültür dokusu, geniş maden kaynakları ve stratejik jeopolitik konumuyla bu kıta, kaşifler, tüccarlar ve imparatorluklar için sürekli olarak bir işaret olmuştur. Denizcilik tarihi incelendiğinde, özellikle Alfred T. Mahan gibi stratejik düşünürlerin merceğinden bakıldığında, Afrika'nın öneminin ağırlığı fark edilmektedir. Mahan'ın, deniz gücünün tarihin akışını belirlemedeki öneminin altını çizen denizcilik öğretileri, kaçınılmaz olarak Afrika'nın kıyı şeridine hakimiyet ve nüfuz için temel güzergahlar oluşturmak için dünyanın ciddi güç odaklarına bu bölgelerde varlık gösterme bakımından rehber olmuştur. Afrikayı çevreleyen deniz ve okyanuslar da yine aynı stratejinin bir parçası olarak bölgesel ve süper güçlerin ana hareket alanı olarak öne çıkmıştır.

Günümüz perspektifinden bakıldığında, Afrika sadece eski kaşiflerin ya da stratejik incelemelerin anılarına pasif bir şekilde kazınmış değil; maden ve yenilenebilir enerji alanlarında olduğu gibi birçok alanda ön plana çıkmakta ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi gibi dönüştürücü bir küresel projenin ön saflarında yer almaktadır. Bu girişim, Afrika'yı bir izleyici olarak değil, yörüngelerini belirleyen aktif katılımcılardan oluşan bir uluslar topluluğu olarak yenilenmiş bir anlatıyla gündeme getirmektedir. Yumuşak güç söyleminin tam olarak burada vücut bulduğuna inanmaktayım. Kuşak ve Yol İnisiyatifi tarafından öngörülen altyapısal metamorfoz, kıtanın sosyo-ekonomik hatlarını halihazırda radikal bir şekilde yeniden şekillendirmeye başlamış olup bu değişimi daha ileri safhalara götürmeye hazırlanmaktadır.

Bu bağlamda otoyollar, sadece yol olmaktan çok daha fazlası olarak ortaya çıkmaktadır. Bu yollar, malların, hizmetlerin ve fikirlerin hızlı hareketini kolaylaştıran, yenilenmiş bir Afrika'nın atardamarlarını sembolize etmektedir. Coğrafyaları ve uzak pazarları birbirine bağlayan bu dev altyapı girişimi, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Afrika'daki hedefinin özünü somutlaştırmaktadır. Bu somutlaşma bağlanabilir ve ulaşılabilir olma fikrini teşvik etmek bağlamında ortaya çıkmaktadır. Bunun da ötesinde, geçtikleri bölgelerdeki ekonomik faaliyetleri katalize ederek ve yerel ekonomilere ivme kazandırarak, değişimin somut işaretleri olarak hizmet etme üzerine kodlanmış projeler ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, bu yolların kültürel kaynaşmanın kanalları haline gelerek toplumlar arasında daha zengin bir gelenek, değer ve tarih alışverişine olanak tanıması beklenmektedir. Hızlı küreselleşmenin damgasını vurduğu bir çağda, bu tür altyapılar hem somut hem de soyut engelleri ortadan kaldırarak kıta ve küresel

ortakları için daha parlak, birbirine bağlı bir geleceğin müjdeleyicisi olma iddiasını taşımaktadır.

Türkiye'nin Afrika kıtası ile olan tarihi bağları ve modern özlemlerle örülü değişim dinamiği, günümüz jeopolitik ortamına kadar hiç bu kadar belirgin olmamıştı. Tarihsel kökleri Osmanlı diplomasisi, ticareti ve ortak kültürel dokulara dayanan bu ilişki, 21. yüzyılda karşılıklı stratejik çıkarlar ve ekonomik çabaların altını çizdiği bir rönesans yaşamaktadır. Ankara'nın son yıllarda Afrika merkezli bir dış politikaya daha fazla yönelmesi konjonktürel bir uyum olmasının yanı sıra, Afrika'nın küresel sahnede yükselen nüfuzunu kabul eden hesaplanmış bir stratejidir.

Afrika ülkelerinin 21. Yüzyılın sonlarında uluslararası sisteme dahil olmasıyla birlikte kıta önemli bir konuma gelmiştir. Kıtanın sahip olduğu ekonomik ve ticari potansiyel birçok ülke gibi Türkiye'nin de dikkatini çekmiş ve Türkiye 1998 yılında aktif olarak başladığı Afrika politikalarına 2005 yılında Afrika Birliği'ne gözlemci üye olması ve 2008 yılında Afrika Birliği tarafından Stratejik Ortak olarak ilan edilmesiyle ağırlığını hissettirmiştir. 2013 yılından itibaren yürütülen Afrika Ortaklık politikası, dönemin Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu'nun "Afrika'nın Sorunlarına Afrikalı Çözümler"[1] mottosuyla başarılı işlere imza atmıştır. Şöyle ki; kıtada 2002 yılında 12 olan büyükelçilik sayımız, 2019 itibariyle 42'ye yükselmiştir. Türkiye ile Afrika arasındaki Ticaret hacmi, 2017 rakamlarına göre 7,6 Milyar ABD Doları olarak gerçekleşmiş, günümüzde ise 20 Milyar ABD Dolarını aştığı öngörülmektedir.[2] Türk Hava Yolları, Afrika kıtasında 58 destinasyona uçarak kıtada en fazla noktaya uçan havayolu unvanına sahiptir. 1998'den bu yana gittikçe artan Türkiye ile Afrika ilişkileri, 2008'den sonra çok büyük bir ivme kazanarak bugünkü yatırımlara ve rakamlara ulaşılmıştır. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'ne ülkemizin geçici olarak seçilmesi hususu başta olmak üzere, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunda ülkemiz ile ilgili alınan pozitif kararların birçoğunda Afrika ülkelerinin desteğinin önemli bir payı bulunmaktadır. Gelinen aşamada ise ilişkiler, kıtanın kuzeyi ile Türkiye arasında alınan kararlar sonucunda zaman zaman gerilse de

[1] Yüzbaşıoğlu, N. (2021). Bakan Çavuşoğlu: Afrika'ya yaklaşımımız, Afrika'nın sorunlarına Afrikalı çözümler bulunmalı ilkesine dayanıyor. Anadolu Ajansı. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/politika/bakan-cavusoglu-afrikaya-yaklasimimiz-afrikanin-sorunlarina-afrikali-cozumler-bulunmali-ilkesine-dayaniyor-/2379264#

[2] Dünya Gazetesi. (11 Ocak 2023). Afrika ülkelerine ihracat 2022'de rekor seviyeye ulaştı. Erişim adresi: https://www.dunya.com/ekonomi/afrika-ulkelerine-ihracat-2022de-rekor-seviyeye-ulasti-haberi-681782

Türkiye’nin Afrika kıtası için önemi yadsınamaz derecede açıktır. Afrika kıtasının da Türkiye için önemini aynı şekilde vurgulamak gerekmektedir.

Bu yenilenen etkileşim, geniş bir sosyo-politik alan yelpazesini kapsamakla birlikte, özellikle ekonomik ortaklıklarla vurgulanmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi bu bağlamda bir katalizör görevi görmekte ve Türkiye'nin hedeflerini Afrika'daki somut projelerle birleştirmektedir. Sahra Altı Afrika ile ilgili yapılan bütün değerlendirmelerde Cibuti, Etiyopya ve Kenya gibi ülkelerin stratejik öneminin altının çizilmesi gerekmektedir. Bu ülkelerin her biri, Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile Türkiye'nin Afrika'ya açılımı arasındaki bu geniş etkileşimde farklı bir anlatı sunmaktadır. Bu ülkelerin stratejik konumları, ekonomik potansiyelleri ve Türkiye ile olan tarihsel bağları, onları bu geniş ağda önemli düğüm noktaları olarak konumlandırmaktadır.

Cibuti'nin limanları, Etiyopya'nın gelişen ekonomisi, Kenya'nın Limanları ve gelişmekte olan altyapısıyla Doğu Afrika’da lider rolü bu ülkeleri sadece Kuşak ve Yol İnisiyatifi için değil, aynı zamanda Türkiye'nin Afrika'da genişleyen ekonomik portföyü için de hayati kılmaktadır. Bu ilişkiyi derinlemesine incelediğimizde, bunun sadece yollar, limanlar ya da ticaret rakamlarından ibaret bir durum olmadığının altını çizmek gerekmektedir. Bu ilişkiyi; ortak vizyonun, iş birliğine dayalı büyümenin ve giderek birbirine daha fazla bağlanan küresel bir toplulukta karşılıklı refah arayışının çok yönlü bir hikayesi olarak adlandırırsak mübalağa etmiş olmayız.

Cibuti'nin coğrafi konumu dikkate değerdir ve küçük boyutuna rağmen Afrika Boynuzu'nda benzersiz bir jeostratejik öneme sahiptir. Kızıldeniz ve Aden Körfezi'nin kesiştiği noktada yer alan liman, Doğu ve Batı'yı birbirine bağlayan bir denizin bağlantı noktası olarak küresel güçlerin dikkatini çekmektedir. Limanın önemi, doğrudan denize erişimi olmayan ve gelişmekte olan bir Afrika güç merkezi olan Etiyopya'nın konumu düşünüldüğünde daha da artmaktadır. Cibuti ve Etiyopya arasındaki bu simbiyotik ilişki; yolların sadece asfalt veya demir yollar olmadığını, ekonomileri ayakta tutan ve milyonlarca insanın günlük yaşamını destekleyen hayat damarları olduğunu, altyapı uyumunun ne kadar önemli olduğunu göstermektedir ve bu örnekle bu ilişkiler bütününün önemi daha fazla anlaşılmaktadır.

Öte yandan Kenya, Doğu Afrika'nın özlemlerinin bir timsali olarak öne çıkmaktadır. Vizyon 2030 sadece ulusal bir plan değil, aynı zamanda dönüştürücü kalkınmanın bölgesel bir

işaretidir. Bu vizyonda altyapı yalnızca fiziksel yapılar olmayıp, ayrıca ekonomik büyümeyi teşvik edecek, inovasyonu destekleyecek ve bölgenin parçalanmış arazilerini uyumlu bir ekonomik güç merkezi haline getirecek katalizörler olarak görülmektedir. Bu durumu Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin hedefleriyle yan yana koyduğumuzda, bu girişimin sadece yollar inşa etmekle kalmayıp birbirine bağlı bir geleceğin temellerini attığını görüyoruz.

Türkiye'nin bu projelere katılımı, ileriye dönük dış politikasının ve Afrika'nın küresel ekonomik matristeki potansiyelinin farkına varmasının bir kanıtıdır. Türkiye bu altyapı projeleriyle iş birliği yaparak Cibuti, Etiyopya ve Kenya ile diplomatik bağlarını güçlendirmekte ve aynı zamanda ekonomik olarak katlanarak büyümeye hazır bir bölgedeki varlığını da sağlamlaştırmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında tasarlanan ve Türkiye'nin katılımıyla güçlendirilen bu entegre koridor, salt ticaret ve transit değil, küresel ekonomik manzaranın gelecekteki hatlarını şekillendiren iç içe geçmiş bir ilişkiler bütünü sonrası ortaya çıkan stratejik ortaklıklar vaat etmektedir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Sahra Altı Afrika'daki çabalarının incelikleri, yolların sadece fiziksel bağlayıcılar değil aynı zamanda jeopolitik strateji, ekonomik sinerji ve kültürel birleşmenin güçlü araçları olduğu yeni bir küresel altyapı diplomasisi çağının simgesidir. Küresel ekonomik merkez üssü değiştikçe ve Küresel Güney'in önemi arttıkça, bu tür devasa altyapı girişimlerinin etkilerini anlamak çok önemli hale gelmektedir. Bu araştırma, projelerin somut yönlerini incelemekle birlikte, kurulan ilişkilerin ve oyundaki yumuşak güç dinamiklerinin somut olmayan yönlerini de ortaya çıkarmayı amaçlayan bir metin olarak ortaya çıkmaktadır. İddiasını projelerin sonuçlarıyla temellendiren bu çalışma güncellik ve güncellenebilirlik konusunda ise iddiasını ortaya koymaktadır. Ülkemizden Dünya’ya yayılan yatırımcı sayısı gün geçtikçe artmaktadır. Bu yatırımcıların karşısına çıkan en büyük sorunlardan bir tanesi de yatırım yapılan Pazar ile ilgili ekonomik, sosyal ve politik bilgi eksikliğidir. Türk Sanayicisi ve Yatırımcısı ihracat yaptığı veya yatırımcı olarak bulunduğu pazarlar ile ilgili yukarıda belirtilen üç başlıkta derinlemesine bilgi sahibi olmalıdır. Bu çalışma bu gibi sorunlara da çözüm olma amacını taşımaktadır.

Türkiye'nin katılımı bakımından ise bir altyapı yatırımı olmanın ötesinde, Afrika'ya yönelik uzun vadeli vizyonu ve hızla dönüşen küresel düzendeki yeri hakkında çok şey anlatmaktadır. Amaç, anılan projeler sonrası oluşacak yeni jeopolitikte bir yer edinmekle birlikte, Afrika ülkeleriyle bir güven, karşılıklı saygı ve ortak hedefler dokusu örmektir.

Denizcilik alanındaki önemiyle Cibuti, büyük ekonomik potansiyeliyle Etiyopya ve jeopolitik önemi ile Kenya, tarihi bağların, ekonomik hırsların ve jeostratejik önemlerin karmaşık dokusunun oluşturduğu matriste Türkiye için üç önemli ortak olarak öne çıkmaktadır.

Bu çalışma, araştırmasını bu üç önemli ülkeye odaklayarak, Kuşak ve Yol İnisiyatifi yol projelerinin çok yönlü boyutları hakkında kapsamlı bir bakış açısı sunmayı amaçlamaktadır. Araştırma, yollar, köprüler ve fiziksel yapıların ötesinde, bu yolların kolaylaştıracağı jeopolitik hedefleri, beklenen ekonomik getirileri ve sosyo-kültürel alışverişleri inceleyecektir. Nüansları ve incelikleri ayırt ederek, Türkiye'nin Afrika'daki iş birliklerinin ileriye dönük rotasını çizmeye çalışacak ve önümüzdeki potansiyel zorlukları ve fırsatları ortaya koyacaktır.

Türkiye'yi, daha doğrusu onun atası olan Osmanlı İmparatorluğu'nu Afrika'nın bazı bölgelerine bağlayan tarihi bağlar zengin ve çok yönlüdür. Bu karmaşık geçmişi incelemek, sadece jeopolitik ve ticari değil, aynı zamanda bölgelerin ve halklarının kaderlerini şekillendiren kültürel ve entelektüel alışverişlerin de damgasını vurduğu bir etkileşim dokusunu ortaya çıkarmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Afrika ile ilişkisi 16. yüzyılın başlarına, Mısır'ın fethine ve daha sonra Kuzey Batı Afrika (Mağrip) ve Afrika Boynuzu'nun bir kısmının fethine ve ilhakına kadar uzanmaktadır. Bunlar yalnızca bölgesel genişlemeler olmayıp, kültürlerin, dinlerin ve ticaretin bir araya gelmesini temsil etmişlerdir. Osmanlı etkisi, Kahire'deki mimari harikalardan idari reformlara ve İslami ilimlerin yayılmasına kadar Afrika toplumlarının çeşitli alanlarında kendini göstermişti. Buna karşılık, Afrika imparatorlukları ve sultanlıkları, sahip oldukları bilgi, gelenek ve kaynak zenginliğiyle Osmanlı sosyopolitik coğrafyasında silinmez izler bırakmıştır ve Osmanlı'nın yarattığı kendi imparatorluk kültürünün de oluşmasında kültürel katkıları olmuştur.

Bununla birlikte, bariz siyasi ve askeri angajmanların ötesinde, daha derin, daha ince bir bağlantı katmanı geçmişten bugüne var olmaktadır. Sahra ve Hint Okyanusu'nu boydan boya geçen karmaşık ticaret yolları ağı, sadece malların değil, aynı zamanda fikirlerin de değişimini kolaylaştırmaktaydı. Afrikalı âlimler, tüccarlar ve zanaatkârlar İstanbul'un hareketli pazarlarına ulaşırken, aynı şekilde Osmanlı münevverleri de Afrika'nın engin kaynaklarının ve bilgisinin cazibesine kapılarak Afrika'nın kalbine doğru yol aldılar. Bu alışveriş her iki diyarı da

zenginleştirmiş, Afrika sanatı Osmanlı estetiğini etkilemiş ve Osmanlı idari sistemleri Afrika saraylarına yansımıştır.

Zamanın değişen dinamikleri bu ilişkilerin de etkilemiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun gerilemesi ve ardından Avrupalı sömürgeci güçlerin Afrika'da yükselişe geçmesi bu tarihi bağları geçici olarak gölgede bırakmıştır. Ancak tarih, çoğu zaman olduğu gibi, dönüp dolaşıp aynı noktaya gelme eğilimindedir. Günümüzde Türkiye Afrika'ya olan ilgisini yeniden canlandırırken, bu gelişmelerde tarihsel ilişkilerin kazandırdığı deneyimlerin açık bir yankısı bulunmaktadır. Modern ilişkiler, temelde ekonomik ve stratejik olsa da yüzyıllar süren etkileşimin ağırlığını ve bilgeliğini de beraberinde taşımaktadır.

Bu tarihsel perspektif, Türkiye'nin Afrika'daki çağdaş girişimlerinin derinliğini ve nüanslarını anlamak açısından çok önemlidir. Bu durumu yeni bir bölüm olarak adlandırmak, en açık şekilde ifade edecek olursak, tarihi unutmak anlamı taşıyacaktır. Yüzyıllar önce başlayan ve şimdi altyapı, ticaret ve diplomasi dilinde yeniden anlatılan bir hikâyenin devamı olarak görmek her ne kadar en gerçekçi yaklaşım olarak görülse de, modern zamanlardaki gelişmeleri de göz ardı etmeden bütünsel bir açıdan bakmak en doğru yaklaşım olacaktır.

Türkiye’yi ve geçmişte Osmanlı İmparatorluğu'nu Afrika'nın bazı bölgelerine bağlayan tarihi bağlar zengin ve çok yönlüdür. Bu karmaşık geçmişi araştırdığımızda, jeopolitik ve ticari etkilerinin yanında, aynı zamanda bölgelerin ve insanlarının kaderlerini şekillendiren kültürel ve entelektüel alışverişlerin de damgasını vurduğu bir etkileşim dokusunu ortaya çıkardığı görülmektedir.

Küresel siyaset ve ekonominin gelişen tiyatrosunda Türkiye'nin güçlü bir oyuncu olarak yükselişi hem dikkat çekici hem de stratejik bir hamlenin ürünüdür. Tarihsel olarak Avrupa ve Asya'nın kesişme noktasında konumlanmış olan Türkiye, her zaman benzersiz bir jeopolitik avantaja sahip olmuştur, ancak son yıllardaki rolü sadece coğrafyanın ötesine geçmekte, strateji ve fırsatın incelikli bir birleşimini sunmaktadır.

Türkiye'nin 20. yüzyılın başlarında Osmanlı İmparatorluğu'nun kalıntılarıyla sarsılan bir ülkeden 21. yüzyılda yükselen bir küresel güç merkezine uzanan yolculuğu bir dönüşüm hikayesidir. Güçlü iç reformlar, gelişen bir ekonomi ve vizyoner politika yapıcılar tarafından yönlendirilen Türkiye, kendisini yalnızca Doğu ile Batı arasında bir köprü olarak değil, bölgesel ve küresel güç dinamiklerinin bir bağlantı noktası olarak yeniden konumlandırmıştır. G20'den

İslam İşbirliği Teşkilatı'na kadar çeşitli uluslararası platformlara aktif katılımı, gelişen uluslararası itibarına tanıklık etmektedir. Her ne kadar bazı konularda çözümsüzlük gibi görünen gelgitlere saplanılmış olsa da, Türkiye'nin üye olduğu uluslararası kurumlar ve birlikler ve taraf olduğu uluslararası anlaşmalar göz önüne alındığında ne kadar aktif bir dış politikaya ve stratejik öneme sahip olduğu daha iyi anlaşılacaktır.

Ancak özellikle dikkat çekici olan, Türkiye'nin tarihsel olarak dış politikasının birincil odak noktası olmayan bölgelere yönelik stratejik yönelimidir. Bu bağlamda Afrika öne çıkmaktadır. Kıtanın yatırım, ticaret ve diplomatik erişim için bir merkez olma potansiyelini fark eden Ankara, 2000'li yılların başında 'Afrika Açılımı' politikasını başlatmıştır. Ancak bu sadece ekonomiyle ilgili olmayıp, kültürel değişim, insani yardım ve karşılıklı işbirliğini kapsayan bütüncül bir yaklaşımdır.

Türkiye, Afrika'da, çeşitlilik arz etse de, özellikle stratejik ve ekonomik açıdan önem taşıyan ülkeleri tespit etme konusunda başarılı olmuştur. Kongo'nun mineral zengini topraklarından Nijerya'nın hareketli pazarlarına kadar Türkiye'nin etkisi hissedilmektedir. Ancak Afrika Boynuzu, özellikle de Cibuti, Etiyopya ve Kenya gibi ülkelerle olan ilişkisi daha derin bir vizyonun simgesidir. Burada tarihi bağlar, özellikle Kuşak ve Yol Girişimi'nin arka planında, çağdaş stratejik çıkarlarla buluşmaktadır. Afrika ile derinleşen bağları bağlamında, vizyon, strateji ve diplomasi açısından büyüleyici bir çalışmadır. Bu durum, ülkenin bir yandan zengin tarihi mirasından faydalanırken diğer yandan da gelecek için bir yol çizerek küresel jeopolitikte kendine bir yer edinme arzusunun altını çizmektedir.

Ekonomik hususlar uluslararası ilişkilerde her zaman itici bir güç olmuştur. Stratejileri, ittifakları ve angajmanları şekillendirmiştir. Hızla büyüyen bir ekonomiye sahip olan ve bölgesel ve küresel nüfuzunu arttırmak isteyen Türkiye için Afrika kıtası bir fırsatlar hazinesi sunmaktadır. Türkiye'nin Sahra Altı Afrika'daki faaliyetlerini derinlemesine incelediğimizde, ekonomik çıkarlar ve potansiyelin iç içe geçmiş dokusunu gözden kaçırmak mümkün değildir.

Afrika'nın kullanılmayan geniş kaynakları ve gelişen pazarları uzun zamandır dünyanın ilgisini çekmektedir, ancak Türkiye'nin yaklaşımı farklıdır. Türkiye, salt bir çıkar ilişkisi yerine, karşılıklı büyüme ve sürdürülebilirlik üzerine kurulu bir ortaklık öngörmektedir. "Güney –

Güney Ortaklığı" ve "Afrikalı Sorunlara Afrikalı Çözümler"[3] yaklaşımı Afrika'da karşılık bulmuştur. Kıtanın iyileşen demografik büyümesi, iyileşen yönetişimi ve iş dostu reformlarıyla birleştiğinde, ekonomik ilişkilerini geleneksel ortaklarının ötesinde çeşitlendirmek isteyen Türkiye için bu kıtayı ideal bir ortak haline getirmektedir.

Özellikle Cibuti, Etiyopya ve Kenya bu ekonomik hikâyede ilgi çekici örnekler olarak önümüze çıkmaktadır. Stratejik denizcilik konumuyla Cibuti, önemli bir ticaret ve lojistik merkezi olma vaadini taşımaktadır. Türkiye bu potansiyelin farkındadır ve bunu deniz ticaretini geliştirmek için bir fırsat olarak görmektedir. Malların Asya ve Avrupa'dan Afrika'ya ya da tam tersi yönde sorunsuz bir şekilde hareket etmesini sağlamak için Cibuti önemli bir duraktır.

Etiyopya'nın durumu da dikkat çekici şekilde dinamiktir. Dünyanın en hızlı büyüyen ekonomilerinden biri olarak Etiyopya'nın uluslararası doğrudan yatırım için bir hedef ülke olma potansiyeli açıktır. Ancak ülkeler arasındaki ilişki rakamların ötesinde, daha derindir: Türkiye'nin Etiyopya'ya ilgisi, Afrika uluslarının gerçek anlamda kalkınma yolculuğunda bir ortak olma arzusuyla örtüşmektedir. Türkiye, tekstilden sanayi imalatına kadar kilit sektörlere yatırım yaparak sadece kısa vadeli kazançlar elde etmekle kalmamakta, ortak bir geleceğe de yatırım yapmaktadır.[4]

Kenya da bu anlatıyı tamamlamaktadır. Doğu Afrika'nın en büyük ekonomisi olarak Kenya'nın hedefleri Türkiye'nin vizyonuyla yakından örtüşmektedir. Ülkenin, altyapıyı kalkınmanın kilit bir ayağı olarak vurgulayan 2030 Vizyonu, Türkiye'de istekli ve yetenekli bir ortak bulmaktadır. Kenya'da Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında inşa edilen geniş yol ağları sadece asfalt yollar olmayıp ortak ekonomik hedeflerin koridorlarıdır.

Ancak bu ekonomik ortaklıkta yatırımlardan daha fazlası bulunmaktadır. Bilgi transferi, kapasite geliştirme ve girişimciliği teşvik etmekle ilgili girişimler öne çıkmaktadır. Bu durum, Türkiye'nin iş zekasını, inşaat becerisini ve teknolojik ilerlemelerini, kalkınma aşamalarını

[3] Yüzbaşıoğlu, N. (2021). Bakan Çavuşoğlu: Afrika'ya yaklaşımımız, Afrika'nın sorunlarına Afrikalı çözümler bulunmalı ilkesine dayanıyor. Anadolu Ajansı. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/politika/bakan-cavusoglu-afrikaya-yaklasimimiz-afrikanin-sorunlarina-afrikali-cozumler-bulunmali-ilkesine-dayaniyor-/2379264#

[4] Akyıldız, Halis. "Türkiye'nin Addis Ababa Büyükelçisi Berk Baran: Türkiye, Etiyopya'da en büyük yatırımcılar arasında yer alıyor." Anadolu Ajansı, 31 Aralık 2023. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/gundem/turkiyenin-addis-ababa-buyukelcisi-baran-turkiye-etiyopyada-en-buyuk-yatirimcilar-arasinda-yer-aliyor/3096637

atlamaya istekli Afrika ülkelerine tanıtmasıyla ortaya çıkan kazan – kazan politikasının doğal bir ortaya çıkma sürecidir.

Özetle, Türkiye'nin Sahra Altı Afrika'daki, özellikle de Cibuti, Etiyopya ve Kenya'daki ekonomik çıkarları sadece anlık kazanımlardan ibaret değildir. Bunlar ortak hedefler, karşılıklı saygı, eşit partnerlik anlayışı ve 21. Yüzyılda, büyümenin en anlamlı olduğu iş birliklerinin kapsayıcı ve paylaşılan bir büyüme olduğuna dair derin bir anlayışı temsil etmektedir.

Son derece kişisel bir düzeyde ele alındığında dahi, Türkiye ve Sahra Altı Afrika arasındaki bağlantının salt küresel ekonomi veya devlet diplomasisinin bir keşfi olmadığı görülecektir. Zengin tarihlerin, iç içe geçmiş kaderlerin ve ortak özlemlerin dünyasına bir yolculuktur. Bu bağı daha derinlemesine anlamak isteyen bir Türk vatandaşının bakış açısından bu yolcuk; siyasi ve ekonomik diyalogların çok ötesinde, anavatanını Afrika uluslarına bağlayan bağları keşfetmeye yönelik doymak bilmez bir meraka benzetilebilir.

Büyürken, eski ticaret yollarının, geniş arazileri aşarak kültürler arasında köprü kuran ve fikir alışverişinde bulunan tüccar ve kaşiflerin hikayeleriyle büyüdüm. Bu hikayeler, izole olmaktan çok birbirine bağlı bir dünyanın canlı bir duvar remini çizdi ve modern küreselleşmiş dünyamızın yeni bir fenomen olmadığını, sadece asırlık etkileşimlerin bir devamı olduğunu fark etmemi sağladı. Bu anlayış ilgimi Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin gelişen dinamiklerine ve Afrika'daki iddialı otoyol projelerine yöneltti. Benim için bu projeler, eski ticaret yollarının modern bir yorumunu temsil etmekte ve yeni bir iş birliği ile karşılıklı büyümenin mümkün olduğu fikrini şekillendirmektedir.

Ancak tarihi ve ekonomik perspektiflerin ötesinde, bu konuya olan ilgimin temelinde küresel vatandaşlık duygusu yatıyor. Günümüz dünyası, tüm teknolojik gelişmeleri ve dijital bağlanabilirliğiyle, her zamankinden daha küçük ve daha iç içe geçmiş durumdadır. Sınırlar gözenekli ve kimlikler daha akışkan hale geldikçe, yakın coğrafyalarımızın ötesindeki anlatıları anlamanın ve bunlarla ilişki kurmanın ihtiyacı da artmaktadır. Bu aşamada Türkiye’de olmak bana eşsiz bir bakış açısı sağlamaktadır. Doğu ve Batı arasında bir bağlantı noktası olan Türkiye'nin konumu, vatandaşlarına her zaman çok kültürlü bir perspektif kazandırmıştır ki bu çalışmanın da özü bu durumdur.

Ayrıca, Cibuti, Etiyopya ve Kenya benim için sadece haritadaki isimler değildir. Onlar kendi hikâyeleri, mücadeleleri ve hayalleriyle yaşayan, nefes alan canlı varlıklardır. Türkiye'nin

bu ülkelerin kalkınma öykülerindeki rolünü anlamak için daha derinlere indikçe, sürekli olarak insan hırsının evrenselliğini görebiliriz. İster Ankara'daki bir girişimci ister Addis Ababa'daki bir çiftçi olsun, temelde yatan arzular oldukça benzerdir. Bu çalışmanın varmak istediği sonuçlardan bir tanesi de; bu hırsların kolonyal bakış açısıyla değil, eşit partnerlik bakış açısıyla mümkün olduğunu göstermektir.

Dolayısıyla bu çalışma sadece akademik bir çaba değil. Ortak insan hikayesini, refah hayalini ve ortak çabayla daha iyi bir dünyanın mümkün olduğuna dair inancı anlamaya yönelik kişisel bir yolculuktur. Bir Türk olarak köklerim Asya ve Avrupa'nın kesişme noktasında olabilir, ancak küresel vatandaşlıktan ilham alan vizyonum, ortak küresel idealleri ve karşılıklı büyümeyi kutlayan bir ufka sahiptir.

Medeniyetler arasında bir köprü olarak Türkiye kavramı yeni bir kavram değildir, ancak modern çağda yankısı ve önemi artan bir fikirdir. Avrupa ve Asya'nın kesiştiği noktada yer alan Türkiye, tarihsel olarak Doğu ve Batı terazilerinin üzerinde dengelendiği bir dayanak noktası olmuştur. Zengin kültürel dokusuyla tamamlanan bu coğrafi konum, Türkiye'ye küresel tarihin yıllıklarında eşsiz bir rol vermiş ve farklı kültürler ve medeniyetler arasında bir tercüman olarak hizmet etmesini sağlamıştır.

Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında ve özellikle Türkiye ile Afrika arasındaki ekonomik bağların keşfedilmesinde bu köprü rolü yeniden önem kazanmaktadır. Çin, antik İpek Yolu'nu çağdaş bir bağlamda yeniden canlandırmayı amaçlayarak kıtalar arasında bir altyapı senfonisi düzenlerken, Türkiye'nin arabulucu ve işbirlikçi konumu çok önemli hale gelmektedir. Kültürel diplomasi, kıtalararası ticaret ve siyasi manevralar konusundaki tarihi, Türkiye'ye küresel jeopolitiğin karmaşık dokusunda gezinmek için gerekli araçları sağlamaktadır.

Konu sadece ekonomi ya da jeopolitik değildir. Bu girişimin temelinde derin bir kültürel ve medeniyet etkileşimi yatmaktadır. Türkiye'nin zengin Osmanlı mirası ve Sahra Altı Afrika'nın bazı bölgeleri de dahil olmak üzere çok geniş bir coğrafyayla olan tarihsel etkileşimi, Türkiye'ye eşsiz bir bakış açısı kazandırmaktadır. Kültür, din ve ticaretin incelikli etkileşimi bu iş birliği ile takdir edebilir. Cibuti'nin hareketli limanlarında, Etiyopya'nın dağlık bölgelerinde ve Kenya'nın savanlarında, kendi farklı coğrafyalarının ve tanıklık ettikleri sayısız hikayeler görülmektedir.

Köprü fikri her şeyden önce semboliktir. Sadece iki noktayı birbirine bağlamakla ilgili değildir, aynı zamanda yolculukları mümkün kılmak, değişimleri teşvik etmek ve keşifleri kolaylaştırmakla da ilgilidir. Türkiye'nin Afrika'daki Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki rolünü anlamaya çalışırken, köprülerin bu sembolik doğasını sürekli hatırlamak gerekir. Köprüler sadece altyapısal bir başarı değil, aynı zamanda paylaşılan hayallerin, karşılıklı saygının ve bireysel arzuların toplamından daha parlak ve daha müreffeh olan kolektif bir geleceğe olan inancın simgesidir.

Küresel ekonomik ilişkilerin gelişen dokusunda, Türkiye ve Sahra Altı Afrika arasındaki bağ, tarih, jeopolitik ve geleceğe yönelik hedeflerin ilgi çekici bir karışımı olarak öne çıkmaktadır. Bu karmaşık ilişkinin merkezinde, uluslararası iş birliği ve ticaretin sınırlarını yeniden tanımlamayı amaçlayan büyük bir proje olan Kuşak ve Yol İnisiyatifi yer almaktadır. Bu konuyu derinlemesine inceleme motivasyonum, her biri eldeki konunun bütüncül bir şekilde anlaşılmasına katkıda bulunan, birbiriyle bağlantılı birçok yönden kaynaklanmaktadır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi, akademik bağlamda henüz tam anlamıyla incelenmemiş bir araştırma alanı sunmaktadır. Projenin geniş ölçeği ve iddialı yapısı onu uluslararası söylemin bir konusu haline getirmiş olsa da özellikle Sahra Altı Afrika gibi belirli bölgelerle ilgili detaylar hâlâ akademik araştırmalar için olgunlaşmaktadır. Türkiye ile Afrika'nın bu bölgesi arasındaki ilişkilerin incelenmesi, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ni uluslararası ilişkiler teorisi ve pratiği çerçevesinde konumlandırmaya yönelik önemli bir katkı sunma potansiyeli taşımaktadır. Bu çalışmada, özgün bir anlatının oluşturulmasının önemine dikkat çekilmiştir.

Küresel arenada yükselen bir güç olarak Türkiye hem ekonomik hem de diplomatik alanda nüfuzunu genişletmek için yoğun bir çaba göstermektedir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi, özellikle uzun süredir küresel güç dinamiklerinin çeperinde yer alan, ancak günümüzde stratejik önemi artan Sahra Altı Afrika gibi bölgelerde bu tür genişleme için önemli bir kanal sunmaktadır. Türkiye'nin bu bağlamdaki rolü ve stratejik hedeflerinin incelenmesi, ülkenin dış politika yörüngesi açısından potansiyel faydaları, zorlukları ve çıkarımları aydınlatmaya yardımcı olabilir. Bu araştırmanın temelinde, ilk bakışta farklı görünen ancak köklü tarihî, kültürel ve ekonomik bağlara sahip bölgeler arasındaki çok katmanlı ilişkilerin daha iyi anlaşılması yatmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi, sadece bir altyapı projesi olmanın ötesinde, değişen küresel paradigmaların ve yeni ekonomik-siyasi ağırlık merkezlerinin ortaya çıkışını yansıtmaktadır. Türkiye'nin bu küresel yapboza nasıl uyduğu ve Sahra Altı Afrika ile

etkileşimlerini nasıl şekillendirdiği, gelecekteki ortaklıklar açısından önemli sonuçlar doğurabilir.

BİRİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL VE TEORİK ÇERÇEVE

1.1. Dış Ticaret Teorileri

Dış ticaret teorileri zaman içinde küresel ticaretin değişen dinamiklerini, teknolojik ilerlemeyi ve modern ekonomilerin inceliklerini yansıtacak şekilde gelişmiştir. Merkantilizm, mutlak avantaj (üstünlük) teorisi ve karşılaştırmalı avantaj (üstünlük) teorisi gibi geleneksel ticaret teorileri uluslararası ticaretin anlaşılmasına zemin hazırlarken, yeni teoriler daha incelikli bir anlayış sunmak için bu temel kavramları genişletmiştir. Bu çalışma ile ilgili olan yeni dış ticaret teorilerine bu çalışmanın bu bölümünde aşağıdaki şekilde yer verilmiştir.

1.1.1 Yeni Ticaret Teorisi

Yeni Ticaret Teorisi 1970'lerin sonu ve 1980'lerin başında ekonomistler Paul Krugman ve Kelvin Lancaster tarafından önerilmiştir. Bu teori, ölçek ekonomilerinin ve ağ etkilerinin uluslararası ticarette hayati bir rol oynadığını öne sürmektedir. Bu teoriye göre: Büyük ölçekli üretim maliyetlerinin düşmesine yol açarak pazarı ilk ele geçiren firmalar geçici bir tekel yaratabilir. Ülkeler, doğuştan gelen avantajlar nedeniyle değil, büyük ölçekli üretime erken başlayan firmalara sahip oldukları için belirli malların üretiminde uzmanlaşabilirler. Bu da ticaret modellerinde bir önceki örneklere bağımlılığa yol açar. Bir örnekle açıklayacak olursak, aynı şirketten özgün bir yeni ürün ve iş fikrinin çıkmasına olanak sağlamaz.

Yeni Ticaret Teorisi, ağırlıklı olarak karşılaştırmalı üstünlüğe dayanan ticaret teorilerinin geleneksel bakış açısına meydan okumuştur. Küresel olarak ticareti yapılan birçok malın karşılaştırmalı üstünlük modeline uymak zorunda olmadığının farkına varılmasıyla doğmuştur. Bunun yerine Yeni Ticaret Teorisi, ticaretin ölçek ekonomileri ve ağ etkileri tarafından yönlendirilebileceğini, özellikle de ön maliyetlerin önemli olduğu ancak ek müşterilere hizmet verme maliyetlerinin minimum olduğu endüstrilerde ortaya koymaktadır. Bu durum, bazı endüstrilerin üretimi sınırlı sayıda ülkede, hatta tek bir ülkede

yoğunlaştırmasının faydalı olduğu ve daha sonra bu malların dünyanın geri kalanına ihraç edildiği bir duruma yol açmaktadır. Sonuç olarak, küresel ticaret modeli, geleneksel olarak düşünüldüğü gibi yalnızca kaynak mevcudiyeti veya becerilerdeki doğal farklılıklar tarafından belirlenmeyebilir, aynı zamanda bir kez kurulduktan sonra kendi kendini güçlendirebilen başlangıç avantajları veya erken hamlelerden de önemli ölçüde etkilenebilir. Önde gelen bir ekonomist olan Paul Krugman, Yeni Ticaret Teorisi'nin geliştirilmesinde ve desteklenmesinde önemli bir rol oynamış ve ölçek ekonomilerinin ve küresel ticarette uzmanlaşmanın faydalarının anlaşılmasına yönelik katkılarından dolayı 2008 yılında Nobel Ekonomi Ödülü'ne layık görülmüştür.

1.1.2. Heckscher-Ohlin Modeli (Faktör Oranları Teorisi)

Ülkeler arasında farklılık gösteren üretim faktörlerinin emek, toprak ve sermaye gibi değişen oranlarına odaklanarak karşılaştırmalı üstünlük teorisini genişletir. Ülkeler, sahip oldukları faktörlerin yoğun olduğu malları ihraç edecek ve sahip olmadıkları faktörlerin yoğun olduğu malları ithal edeceklerdir. Bu model, faktör donanımlarına dayalı ticaret modellerini tahmin edebilir, ancak gerçek dünya senaryolarında istisnalar olduğu için ampirik zorluklarla karşı karşıyadır.

Genellikle Faktör Oranları Teorisi olarak anılan Heckscher-Ohlin Modeli, uluslararası ticaret teorisinde daha önceki karşılaştırmalı üstünlük teorisi üzerine inşa edilen temel bir ilkedir. Eli Heckscher ve Bertil Ohlin tarafından 20. yüzyılın başlarında geliştirilen bu model, ülkelerin bol miktarda bulunan üretim faktörlerini kullanan malları ihraç edeceğini ve kendilerinde bulunmayan faktörleri gerektiren malları ithal edeceğini ileri sürmektedir. Özünde, bir ülkenin belirli malları üretmedeki karşılaştırmalı üstünlüğünü belirleyen, o ülkenin emek, sermaye, toprak veya diğer kaynaklarının göreceli bolluğudur diyebiliriz. Örneğin, emek açısından zengin ancak sermaye açısından kıt bir ülke doğal olarak emek yoğun malların üretiminde karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olurken, sermaye yoğun malları ithal edecektir. Tersine, sermayesi bol olan bir ülke, önemli sermaye yatırımları gerektiren malların üretimine odaklanacaktır. Heckscher-Ohlin Modeli, bu temel faktör donanımlarına dayanarak uluslararası ticaretin doğasını ve modelini açıklamaya çalışır. Bu modele göre ticaret, zaman içinde faktör fiyatlarının eşitlenmesine yol açmalıdır, bu durum da mal ticaretinin etkin bir şekilde faktör hizmetlerinin ticaretine eşit olduğunu ve nihayetinde ticaret yapan ülkeler arasında faktör fiyatlarının uyumlu hale geldiğini göstermektedir. Heckscher-Ohlin Modeli, uluslararası

ticareti şekillendiren güçler hakkında değerli bilgiler sunsa da, özellikle gerçek dünyadaki karmaşıklıklar ve küresel ticaret modellerinde etkili olan diğer faktörler göz önünde bulundurulduğunda eleştiri ve istisnalarla karşılaşmıştır.

1.1.3. Ürün Yaşam Döngüsü Teorisi

1960'larda Raymond Vernon tarafından ortaya atılmıştır. Ürünler tipik olarak bir yaşam döngüsünden geçer; giriş, büyüme, olgunluk ve düşüş. Başlangıçta yeni ürünler, gelişmiş ülkelerde piyasaya sürülür. Olgunlaştıkça, üretimleri üretim maliyetlerinin daha düşük olduğu gelişmekte olan ülkelere kayar. Bu teori, bir ürünün ömrü boyunca üretimin hareketini ve karşılaştırmalı üstünlüğün değişen doğasını açıklamaya yardımcı olur.

Ürün Yaşam Döngüsü Teorisi, bir ürünün başlangıcından düşüşüne kadar olan evrimsel yolculuğunu vurgulayarak uluslararası ticarete farklı bir bakış açısı sunmaktadır. Bu teoriye göre yeni ürünler, yenilikleri benimsemeye istekli olan varlıklı tüketicilerin mevcudiyeti göz önüne alındığında, tipik olarak gelişmiş ülkelerde piyasaya sürülür. Giriş aşamasında ürün, potansiyel başarısını çevreleyen belirsizlikler ve tüketici geri bildirimlerine dayalı hızlı yinelemeler için hedef pazara yakın olma ihtiyacı nedeniyle yerel olarak üretilir. Ürün kabul görüp olgunlaştıkça seri üretime geçilir ve inovasyon yapan ülkedeki firmalar diğer gelişmiş ve daha sonra az gelişmiş ülkelere ihracat yapmaya başlayabilir. Ancak ürün standartlaşmaya yaklaştıkça, diğer gelişmiş ülkelerdeki üreticiler de bu ürünü üretmeye başlar ve sonunda kendileri de ihracatçı olurlar. Zamanla, üretim süreçleri daha standart hale geldikçe ve ölçek ekonomileri önem kazandıkça üretim, tamamen üretim maliyetlerinin ve özellikle de işgücünün daha düşük olduğu gelişmekte olan ülkelere kayabilir. Sonuç olarak, ilk inovasyonu yapan ülke, başlangıçta inovasyonunu yaptığı ve ihraç ettiği ürünü ithal eder hale gelebilir. Ürün Yaşam Döngüsü Teorisi'nin ortaya koyduğu üretim ve ticaretin bu döngüsel doğası, küresel ticaret kalıplarındaki dinamik değişimlere ve bir ürünün ömrü boyunca üretim merkezlerinin yer değiştirmesine ışık tutmaktadır. Teori, önemli bilgiler sunsa da günümüzün küreselleşmiş dünyasında, hızlı teknolojik değişimler ve karmaşık tedarik zincirleriyle, Vernon tarafından önerilen basit yörüngenin çeşitli sapmalarla karşılaşabileceğini belirtmek gerekir.

1.1.4.Stratejik Ticaret Politikası

Hükümetlerin kendi yerel firmalarını küresel pazarda rekabet avantajı elde etmeleri için desteklemede rol oynayabileceğini öne süren bir çerçeve sunmaktadır. Temel Öngörü:

Sübvansiyonlar veya vergi indirimleri gibi hedefe yönelik politikalar yoluyla, hükümetler potansiyel olarak kârları yabancı rakiplerden yerli firmalara kaydırabilir. Bu teori genellikle korumacı politikaları veya kilit sektörlerdeki devlet müdahalelerini haklı göstermek için kullanılmıştır.

Stratejik Ticaret Politikası, uluslararası ticarette hükümetlerin küresel sahnede avantajlı bir konum elde etmek amacıyla kendi yetki alanları dahilindeki firmaların varlığını tesis etmek veya güçlendirmek için piyasalara müdahale ettiği teorik bir perspektifi ifade eder. Kökleri, eksik rekabet alanına dayanan bu kavram, belirli koşullar altında bir ülkenin, firmalarının ilk hamle avantajlarından rant elde etmelerine yardımcı olacak ya da yerli şirketlerin uluslararası pazarlarda daha büyük paylar elde etmelerini sağlayacak oligopol yapıları teşvik edecek politikalar uygulayarak ekonomik refahını artırabileceğini öne sürmektedir. Bu tür hükümet müdahaleleri, araştırma ve geliştirme sübvansiyonları, vergi teşvikleri veya doğrudan mali destek şeklinde olabilir ve hepsi de ulusal firmaları –ölçeğe göre getirinin önemli olduğu sektörlerde— avantajlı bir noktaya yerleştirmeyi amaçlamaktadır. Gerekçesi ise, yerli firmaların ölçek ekonomilerine ulaşmalarına yardımcı olarak veya küresel pazarlarda stratejik bir yer edinerek, bu firmaların potansiyel olarak daha yüksek kârlar elde edebilecekleri ve bunun da nihayetinde ülkenin ekonomik refahına fayda sağlayacağıdır. Bununla birlikte, stratejik ticaret politikaları fayda sağlayabilirken, diğer ülkelerden misilleme önlemlerini de davet edebileceklerini ve potansiyel ticaret çatışmalarına yol açabileceklerini anlamak çok önemlidir. Ayrıca, bu tür politikaların faydaları genellikle hassas zamanlamaya ve müdahalenin en verimli olacağı sektörlerin doğru şekilde belirlenmesine bağlıdır, bu da stratejik ticaret politikalarının başarılı bir şekilde uygulanmasını zorlu bir çaba haline getirir.

1.1.5.Endüstri İçi Ticaret Teorisi

Ülkeler arasındaki endüstriler arasında ürün alışverişini içeren geleneksel ticaret görüşüne meydan okumaktadır. Ticaretin önemli bir kısmının aynı endüstri içinde gerçekleştiğini öne sürer. Örneğin, bir ülke başka bir ülkeye araba ihraç edebilir ve aynı ülkeden farklı modellerde araba ithal edebilir. Bu tür ticaret, ölçek ekonomileri ve aynı endüstri içinde çeşitli ürünlere yönelik tüketici talebi tarafından yönlendirilir.

Endüstri İçi Ticaret Teorisi, ülkelerin benzer mal ve hizmetleri eş zamanlı olarak ithal ve ihraç edebileceği fikri etrafında dönmektedir. Bu durum, ekonomik olarak gelişmiş ülkeler

arasındaki ticaret uygulamalarında sıklıkla gözlemlenen bir olgudur. Karşılaştırmalı üstünlüğe dayalı olarak farklı ürünlerin değişimini vurgulayan klasik ticaret teorilerinden farklı olarak endüstri-içi ticaret, aynı endüstri içinde farklılaştırılmış ancak temelde benzer ürünlerin ticaretinin altını çizer. Örneğin, bir ülke hem otomobil ithal edip hem de ihraç edebilir, ancak söz konusu otomobiller farklı tüketici tercihlerini ve marka sadakatlerini yansıtan farklı marka, model veya özelliklere sahip olabilirler. Endüstri içi ticaretin doğuşu genellikle ölçek ekonomileri ve farklılaştırılmış ürünlerle bağlantılıdır. Firmalar üretimde ölçek ekonomilerine ulaşmayı hedefledikçe, uluslararası müşterilere hizmet vermek için iç pazarların ötesine geçerler. Aynı zamanda, heterojen tüketici talepleri nedeniyle, üreticiler dar bir ürün kategorisinde bile çok sayıda farklılaştırılmış ürün üretmektedir. Bu durum, ülkelerin kaynak donanımları veya teknolojik becerilerindeki keskin farklılıklar nedeniyle değil, bu ülkelerdeki tüketicilerin çeşitlendirilmiş ürün yelpazesine olan eğilimleri nedeniyle ticaret yaptıkları karmaşık bir ticaret akışları ağına yol açmaktadır. Bu teori sadece gelişmiş ülkeler arasındaki yoğun ticaret ağlarını açıklığa kavuşturmakla kalmamakta, aynı zamanda ticaretin serbestleştirilmesinin neden geleneksel modellerin öngördüğü kadar belirgin sektörel ayarlamalara yol açmayabileceği konusunda da fikir vermektedir. Zira aynı sektördeki ithalat ve ihracat potansiyel olarak birbirini dengeleyebilmektedir.

1.1.6.Ticaretin Çekim Modeli

İkili ticaretin, ilgili ekonomilerin büyüklüğü (genellikle Gayrı Safi Yurtiçi Hâsıla) ile doğru orantılı ve aralarındaki coğrafi mesafe ile ters orantılı olduğunu öne sürer. Daha büyük ekonomiler daha çeşitli mal ve hizmet üretme kapasitesine sahipken, coğrafi yakınlık ulaşım maliyetlerini azaltır. Bu model, ekonomik büyüklük ve mesafeyi hesaba katarak ülkeler arasındaki ticaret akışlarını etkili bir şekilde tahmin edebilir.

Ticaretin Yerçekimi Modeli, fizikte iki gök cismi arasındaki çekim gücüne benzer şekilde, iki ülke arasındaki ikili ticaret akışlarını ekonomilerinin büyüklüğüne ve aralarındaki mesafeye bağlı olarak açıklamaya çalışan uluslararası ekonominin temel araçlarından biridir. Bu modele göre, uluslararası ticareti iki temel güç yönlendirir: ülkelerin ekonomik büyüklüğü (genellikle Gayrı Safi Yurtiçi Hâsıla ile ölçülür) ve onları ayıran coğrafi mesafe. Daha büyük ekonomiler daha geniş çeşitlilikte mal üretme ve daha belirgin bir tüketici talebine sahip olma eğilimindedir, dolayısıyla hem ithalat hem de ihracata daha fazla katılırlar. Sonuç olarak, coğrafi olarak uzak olsalar dahi iki büyük ekonominin önemli ticaret hacimlerine sahip olması

muhtemeldir. Tersine, ticaret ortakları arasındaki mesafe, sadece coğrafi alanı değil, aynı zamanda kültürel, tarihi ve idari farklılıkları da kapsadığından, ticaret için caydırıcı bir unsur olarak işlev görür. Daha yakın ülkeler, daha düşük nakliye maliyetleri ve genellikle paylaşılan kültürel veya tarihi bağlar nedeniyle, genellikle daha uzak ülkelere kıyasla birbirleriyle daha fazla ticaret yaparlar. Çekim Modelinin temel önermesi ekonomik büyüklük ve mesafeye dayanırken, zaman içinde yapılan iyileştirmeler ortak diller, sömürge geçmişleri, ticaret anlaşmaları ve altyapı bağlantıları gibi diğer faktörleri de dahil ederek modelin tahmin kapasitesini daha da zenginleştirmiştir. Model, farklı zaman dilimlerinde ve ülke gruplarında ampirik sağlamlığını sürekli olarak göstermiş ve uluslararası ticaret ile ilgilenen ekonomistlerin analitik değerlendirmesinde bir dayanak noktası haline gelmiştir.

1.1.7. Küresel Değer Zinciri

Üretim süreçlerinin ülkeler arasında parçalanmasını yansıtmaktadır. Günümüzün birbirine bağlı dünyasında ürünler nadiren tamamen tek bir ülkede üretilmektedir. Bunun yerine, maliyet ve verimliliği optimize etmek için üretimin farklı aşamaları çeşitli ülkelerde konumlandırılabilir. Küresel Değer Zinciri, tüm üretim sürecini ve ticaret politikalarının bu zincirin belirli aşamalarını nasıl etkileyebileceğini anlamanın önemini vurgulamaktadır.

Küresel Değer Zinciri kavramı, küreselleşme bağlamında üretim ve ticareti algılama şeklimizi temelinden değiştirmektedir. Küresel Değer Zinciri yaklaşımı, üretimi tek bir ülke veya firmanın içinde yer alan doğrusal bir süreç olarak görmek yerine, üretim süreçlerinin ülkeler ve firmalar arasında parçalanmasını ve dağılmasını vurgulamaktadır. Bu modelde, mal ve hizmetler iç içe geçmiş değer katma ağları aracılığıyla üretilir ve üretimin farklı aşamaları potansiyel olarak birden fazla ülkeye yayılır. Bu dağılım, firmaların belirli süreçleri en verimli veya en düşük maliyetle gerçekleştirebilecekleri yerlerde konumlandırmaya yönelik stratejik kararlarından kaynaklanmakta ve dünya çapında uzmanlaşmış üretim merkelzlerine yol açmaktadır. Mallar, hammaddeden bitmiş ürüne kadar değer zinciri boyunca hareket ederken, sınırları birçok kez aşarak ekonomileri yoğun bir karşılıklı bağımlılık ağı içinde bütünleştirir. Küresel Değer Zinciri çerçevesi, yalnızca uluslararası ticaret dinamiklerine ilişkin anlayışımızı derinleştirmekle kalmaz, aynı zamanda modern ticarette hizmetlerin, lojistiğin ve fikri mülkiyetin önemini de vurgular. Ayrıca, katma değer merdivenini tırmanmayı hedefleyen ülkeler için stratejik çıkarımların altını çizerek, ticari rekabetçiliği ve iş geliştirmeyi teşvik eden altyapı, beceri ve düzenleyici ortamlara duyulan ihtiyacı vurgulamaktadır.

Sonuç olarak, geleneksel ticaret teorileri temel bilgiler sağlarken, detaylıca izah edilen yeni dış ticaret teorileri modern uluslararası ticaretin karmaşıklığına dair daha detaylı ve incelikli bilgiler sunmaktadır. Ölçek ekonomilerini, faktör donanımlarını, stratejik hükümet politikalarını, ürün yaşam döngülerini ve küresel üretim süreçlerinin inceliklerini hesaba katmaktadırlar. Küresel ticaret sistemi gelişmeye devam ettikçe, bu teorileri anlamak hem politika yapıcılar hem iş dünyası liderleri hem de akademisyenler için elzem hale gelmektedir.

Uluslararası ticaret ve ekonomi mecrası uzun zamandır var olan, teamülleri oluşmuş, birbiriyle bağlantılı faaliyetler ve ortaklıklardan oluşan karmaşık bir labirenttir. Bu karmaşık süreçlere ışık tutmaya çalışan karmaşık teori ve modellerin ortaya çıkmasıyla daha da karmaşık hale gelmiştir. Heckscher-Ohlin Teorisi gibi temel modeller, faktör donanımlarına dayalı ticaretin ilk tuvalini çizerken, Ürün Yaşam Döngüsü Teorisi, ürün talebinin ve üretim yerlerinin zaman içinde değişen doğasını göstermiştir. Ticaretin inceliklerine daha derinlemesine girdikçe, Stratejik Ticaret Politikası'nın ulusların hedefe yönelik müdahalelerle avantajlı konumlar elde etme potansiyeline odaklanmasının aksine, ölçek ekonomilerinin ve ağ etkilerinin rollerini vurgulayan Yeni Ticaret Teorisi ortaya çıkmıştır. Bu arada, Endüstri İçi Ticaret Teorisi, aynı endüstri içinde eşzamanlı ihracat ve ithalata yeni bir bakış açısı getirerek modern ticaret modellerinin nüanslarının altını çizmektedir. Ticaretin Çekim Modeli, ticaret akışlarını belirleyen ekonomik kütle ve mesafenin manyetik güçlerini açıklığa kavuşturarak ikili ticaret eğilimleri hakkında değerli bilgiler sunmaktadır. Belki de en dönüştürücü olan Küresel Değer Zinciri paradigması, bizi geleneksel üretim merkezleri görüşünden uzaklaştırarak üretimin iç içe geçmiş, çok yönlü doğasını ve sınırlar ötesine yayılan katma değeri tanımamızı sağlıyor. Her biri bir yapbozun parçaları gibi olan bu farklı teoriler bir araya gelerek modern uluslararası ticaretin kapsamlı bir resmini oluşturmakta ve politika yapıcılardan girişimcilere kadar paydaşların küresel ticaretin karmaşık sularında daha bilinçli bir pusula ile gezinmelerine yardımcı olmaktadır.

Tartışılan dış ticaret teorileri arasında liberal ekonomik düşünce perspektifinden bakıldığında uyumlu olanlar aşağıda belirtilmiştir:

Heckscher-Ohlin Modeli (Faktör Oranları Teorisi): Yukarıda verilen bilgiler ışığında, ilgili özellikleri öne çıkarılarak özetle belirtmek gerekirse, teorinin temelinde karşılaştırmalı üstünlük ilkesi yatmaktadır. Ülkelerin bol ve ucuz üretim faktörlerini kullanan ürünleri ihraç edeceğini ve ülkenin kıt kaynaklarını kullanan ürünleri ithal edeceğini öne sürer. Temel vurgu,

her ülkenin üretim çıktısının kendi doğal kaynak avantajlarına dayandığı serbest ticaret üzerinedir.

Yeni Ticaret Teorisi, –belirgin özelliklerini öne çıkararak kısaca belirtecek olursak— uluslararası ticarette yalnızca karşılaştırmalı üstünlüğün değil, aynı zamanda ölçeğe göre artan getiri ve ilk hamle avantajlarının da önemli olduğunu kabul etmekle birlikte, yine de liberal bir duruşa yönelmektedir. Ülkelerin, belirli ürünlerin üretiminde ve ihracatında uzmanlaşmaktan, bu ürünleri üretme konusunda doğal bir avantaja sahip oldukları için değil, ilk hamle avantajları veya kullanılacak ölçek ekonomileri olduğu için faydalanabileceklerini ortaya koyar. Uzmanlaşmanın önemini ve pazar büyüklüğünün ticaretteki rolünü vurgulayarak, açık karşılaştırmalı avantajların yokluğunda bile ticaretin nasıl faydalı olabileceğine dair liberal bir bakış açısı sağlar.

Özellikle bu iki başlığı inceledikten sonra genel bir değerlendirmede bulunmak gerekli olabilir. Uluslararası ticaret teorileri alanında bazı kavramlar, liberal ekonomik düşünceyle uyumları, engellerin azaltılmasını savunmaları ve karşılaştırmalı üstünlüklere dayalı ticaretin doğal akışına vurgu yapmalarıyla öne çıkmaktadır. Heckscher-Ohlin Modeli bu kategoride bir köşe taşıdır ve ülkelerin emek, sermaye veya toprak gibi farklı faktör donanımlarına dayalı olarak birbirleriyle ticaret yaptıklarını varsayar. Bu teoriye göre, örneğin işgücü bol olan bir ülke doğal olarak emek yoğun malları ihraç ederken sermaye yoğun olanları ithal edecektir. Bu model, özünde, ulusların doğuştan gelen avantajlarını kullanmalarına izin vererek kaynakların küresel olarak en uygun şekilde dağıtılmasına yol açan liberal fikri desteklemektedir. Daha incelikli bir düzeyde, Yeni Ticaret Teorisi, sadece liberal olmamakla birlikte, ölçek ekonomilerinin ve ilk hamle avantajlarının önemini vurgular. Geleneksel karşılaştırmalı üstünlüklerin ötesinde, ulusların belirli ürün veya hizmetlerde uzmanlaşarak fayda sağlayabileceğini ve böylece küresel pazarlara hitap edebilecek ölçek ekonomilerine ulaşabileceğini öne sürer. Bu da belirli ürünlerin geleneksel kaynak donanımı nedeniyle değil, uzmanlaşma ve ölçeğin getirdiği avantajlar nedeniyle öncelikle birkaç ülke, hatta sadece bir ülke tarafından üretildiği bir senaryoya yol açabilir. Her iki teori de, odak farklı olsa da, ülkeler serbestçe ticaret yaptıklarında, güçlerini ve ölçek dinamiklerini kullandıklarında, küresel ekonominin fayda sağlayacağı ve daha verimli ve müreffeh bir dünyaya yol açacağı inancıyla açık ticareti savunmaktadır. Bu teorilerin her ikisi de ticaret engellerinin azaltılmasını

savunmakta, karşılaştırmalı avantajlara veya ölçek ekonomilerine dayalı serbest ticaretin doğal faydalarını vurgulamaktadır.

Yeni Ticaret Teorisi, uluslararası ticaret anlayışında, karşılaştırmalı üstünlük ve faktör donanımı gibi temel kavramların ötesinde bir devrim yaratmıştır. 1970'lerin sonlarında Paul Krugman, Avinash Dixit ve Joseph Stiglitz gibi ekonomistlerin akademik çabalarıyla ortaya çıkan Yeni Ticaret Teorisi, geleneksel bakış açılarına meydan okumuş ve klasik ticaret teorilerinin kapsamına uymayan küresel ticaret modellerini açıklamıştır.[5]

Yeni Ticaret Teorisi'nin merkezinde ölçek ekonomileri kavramı yer almaktadır. Bu teori, üretim seviyeleri arttıkça birim başına üretim maliyetlerinin düştüğünü ileri sürer. Bu fikir nispeten basit görünebilir, ancak uluslararası ticaret üzerindeki etkileri derindir. Ölçek ekonomisine ulaşan şirketler malları daha verimli bir şekilde üretebilir ve bu da tekelci rekabete yol açabilir. Bu senaryoda, birkaç firma, maliyet avantajları sayesinde, benzer ancak biraz farklılaştırılmış ürünler sunsalar bile piyasaya hakim olabilirler. Aslında, Krugman'ın 1979 tarihli çalışmasına göre, bu tekelci rekabet ve ölçek ekonomileri, benzer ekonomik yapılara sahip ülkeler arasındaki ticaretin arkasındaki temel nedenlerdir.

Ayrıca, tüketicilerin çeşitliliğe olan sevgisi Yeni Ticaret Teorisi'nin temelini oluşturmaktadır. İki ülkenin birbirlerine karşı belirgin bir mutlak veya karşılaştırmalı avantaja sahip olmadığı durumlarda bile, ticaret yine de inanılmaz derecede faydalı olabilir. Bu anlayış, tüketicilerin çok çeşitli ürünlerden önemli bir değer elde ettiği düşüncesinden kaynaklanmaktadır.

Bir de Yeni Ticaret Teorisi'nin hayati bir bileşeni olan ilk hamle avantajı kavramı var. Yeni bir ürüne ya da yeniliğe öncülük eden ülke ya da firma geçici bir tekele sahip olur. Bu dönem, diğer uluslardan rakipler pazara girmeden önce önemli kârlar elde etmesine olanak tanır. Japonya'nın 1980'lerde elektronik ve otomobil gibi sektörlerdeki hızlı büyümesi gibi tarihsel veriler, bu teorinin pratik sonuçlarının altını çizmektedir.[6]

Nakliye maliyetleri de Yeni Ticaret Teorisi'nin dokusuna karmaşık bir şekilde işlemiştir. Bu maliyetler küresel ticaret dinamiklerini önemli ölçüde etkilemektedir.

---

[5] Ahmed, Gouher. "Krugman Trade Theory and Developing Economies." *China-USA Business Review*, 11(12), 1557-1564, Aralık 2012. ISSN 1537-1514.

[6] Lohr, Steve. "The Aging of Japan's Auto Industry." *The New York Times*, 20 Şubat 1983. Erişim adresi: https://www.nytimes.com/1983/02/20/business/the-aging-of-japan-s-auto-industry.html

Taşımacılıkla ilgili maliyetler yüksek olduğunda, rekabeti sınırlayarak bölgesel tekellere yol açabilir. Ancak bu maliyetler azaldıkça uluslararası rekabet yoğunlaşabilir. Dünya Ticaret Örgütü istatistikleri, taşımacılık maliyetlerinin son birkaç on yılda önemli ölçüde azaldığını ve bunun da küresel ticaretin hızlanmasına yol açtığını vurgulamaktadır.[7] Bu durum dönemsel olarak değişkenlikler gösterebilir ve navlunlar özel jeopolitik (Yemen İç Savaşının Babülmendep Boğazı'nın güvenliğini tehdit etmesi)[8] ya da küresel etkiler (Covid-19)[9] nedeniyle artabilir ancak kıtalararası ticaretin tarihsel gelişiminde düşüş olduğu açıktır. [10]

Özetle, Yeni Ticaret Teorisi, benzer ekonomik profillere sahip ülkelerin neden ticaret yaptıklarına ışık tutarak ve ölçek ekonomileri, ürün farklılaştırması ve nakliye maliyetlerinin rollerini vurgulayarak uluslararası ticaret anlayışımızı genişletmiştir. Küresel piyasaların entegrasyonunun arttığını gördükçe, Yeni Ticaret Teorisi'nin ilkeleri daha da önem kazanmakta, politika yapıcılara ve iş dünyası liderlerine stratejilerinde yol göstermektedir.

Yeni Ticaret Teorisine liberal bir bakış açısıyla ele alındığında, serbest ticaret, bireysel özgürlükler, piyasa etkinliği ve asgari devlet müdahalesi ilkelerine dayanan liberal ekonomik paradigma, Yeni Ticaret Teorisi'nin detaylarını analiz etmek için sağlam bir çerçeve sunmaktadır. Bu kesişimin araştırılması ilginç yönleri ortaya çıkarmaktadır:

Adam Smith ve David Ricardo'nun zamanından beri klasik liberal teoriler üzerine uzmanlaşmanın faydalarını ve karşılaştırmalı üstünlük ilkesini vurgulamıştır. Öncülü olan teori esasında yalındı; uluslar en verimli şekilde üretebilecekleri şeyleri üretmeli ve geri kalanı için ticaret yapmalıdır. Ancak Yeni Ticaret Teorisi buna bir karmaşıklık katmanı eklemektedir. Ulusların belirli mallarda öncelikle doğal kaynaklara dayalı karşılaştırmalı üstünlük nedeniyle değil, ölçek ekonomileri ve piyasa güdümlü faktörler nedeniyle uzmanlaşabileceğini öne sürerek, klasik liberalizmin öne sürdüğünün ötesinde dinamikler ortaya koymaktadır.

---

[7] "Navlun fiyatlarındaki düşüşün devam etmesi bekleniyor." *Dünya Gazetesi*, 27 Kasım 2022. Erişim adresi: https://www.dunya.com/ekonomi/navlun-fiyatlarindaki-dususun-devam-etmesi-bekleniyor-haberi-675190

[8] Erkul Kaya, N. "Kızıldeniz'deki gerginlik spot navlun fiyatlarını iki haftada yüzde 61 artırdı." *Anadolu Ajansı*, 8 Ocak 2024. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kizildenizdeki-gerginlik-spot-navlun-fiyatlarini-iki-haftada-yuzde-61-artirdi/3103021

[9] Uylaş, H. Ö. "Navlun fiyatları Kovid-19 salgını öncesi seviyelerine döndü." *Anadolu Ajansı*, 27 Haziran 2023. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/navlun-fiyatlari-kovid-19-salgini-oncesi-seviyelerine-dondu/2931976

[10] "Gemi taşımacılığı fiyatları son 30 yılın düşük seviyesinde: Denizcilik sektörünün en önemli gelirlerinden navlun, son 30 yılın en düşük seviyesine geriledi. Konteyner navlunu 658 dolara kadar indi." *Denizhaber*, 10 Haziran 2015. Erişim adresi: https://www.denizhaber.com/gemi-tasimaciligi-fiyatlari-son-30-yilin-dusuk-seviyesinde

Liberalizm piyasaların gücüne sarsılmaz bir inanç besler. Piyasa mekanizmalarının, nispeten engellenmediğinde, optimal sonuçlara yol açacağına inanılır. Yeni Ticaret Teorisi, iç ölçek ekonomilerine ve farklılaştırılmış ürünlere verdiği önemle, açık piyasaların önemini vurgular. Yeni Ticaret Teorisi ilkelerine göre yönetilen bir dünyada firmalar ve uluslar, ölçek ekonomilerinin ve çeşitli ürün tekliflerinin tüm potansiyelini gerçekleştirebilecekleri daha büyük, açık pazarlardan yararlanırlar.

Liberal düşüncenin temel taşlarından biri bireyin, özellikle de tüketicinin refahıdır. Yeni Ticaret Teorisi, farklılaştırılmış ürünleri kabul etmesiyle bu düşünceyle örtüşmektedir. Ülkeler ölçek ekonomileri nedeniyle uzmanlaştıklarında, küresel olarak tüketiciler potansiyel olarak daha düşük fiyatlarla daha geniş bir ürün çeşitliliğinden yararlanırlar ve böylece tüketim fazlasını artırırlar, bu da özlü bir liberal idealdir.

Yeni Ticaret Teorisi'nin stratejik ticaret politikasına yönelik ince çıkarımları, katı liberal ideallerle bir gerilim noktası olabilir. Teori, hükümetlerin ilk hamle avantajlarını yakalamak veya diğerlerinden önce ölçek ekonomilerine ulaşmak amacıyla belirli endüstrileri desteklemeleri için ekonomik bir gerekçe sunmaktadır. Yeni Ticaret Teorisi'nin doğrudan bir reçetesi olmasa da bu tür yorumlar yapılabilir. Devlet müdahalesine şüpheyle yaklaşan geleneksel liberalizm bunu rahatsız edici bulabilir. Liberal bakış açısına göre risk, devlet müdahalesinin piyasa dinamiklerini bozması, verimsizliğe yol açması veya korumacı eğilimleri ateşlemesidir.

Yeni Ticaret Teorisi'nin temeli, birbirine bağlı küresel piyasalar önermesine dayanmaktadır. Bu, küreselleşmeyi, birbirine bağlılığı ve malların, hizmetlerin ve sermayenin serbest akışını savunan liberal ethos ile kusursuz bir uyum içindedir. Hem Yeni Ticaret Teorisi hem de liberalizm, bu tür birbirine bağlı küresel ekosistemlerden kaynaklanan faydaları kabul etmekte ve vurgulamaktadır.

Yeni Ticaret Teorisi, geleneksel karşılaştırmalı üstünlüğün ötesinde yeni dinamikler ortaya koyarken, liberal ekonomik ilkeleri büyük ölçüde tamamlamakta ve genişletmektedir. Açık piyasaların faydalarının, tüketici tercihinin öneminin ve ölçek ile uzmanlaşmanın potansiyel avantajlarının altını çizmektedir. Bununla birlikte, Yeni Ticaret Teorisi'nin potansiyel politika sonuçları, özellikle de devlet müdahalesini ima edenler, liberalizmin temel ilkeleriyle uyumlu olduklarından emin olmak için dikkatli bir navigasyona ihtiyaç duyacaktır.

1.1.8. Postkolonyal Teori

Postkolonyal teori, Batı sömürgeciliğinin Afrika, Asya ve Latin Amerika gibi bölgelerdeki etkilerini derinlemesine inceleyen ve sömürgecilik sonrası toplumların karşı karşıya kaldığı sorunları çözümlemeyi amaçlayan disiplinlerarası bir yaklaşımdır. Sömürgecilik yalnızca politik ve ekonomik bir sistem olarak değil, aynı zamanda kültürel, sosyal ve epistemolojik bir tahakküm aracı olarak da ele alınır. Bu bağlamda, postkolonyal teori, sömürgeci güçlerin sadece toprakları işgal etmekle kalmayıp, aynı zamanda yerli halkların kimliklerini, dillerini ve kültürel değerlerini nasıl biçimlendirdiğini inceler.

Postkolonyal teorinin Afrika üzerindeki etkileri, sömürgecilik döneminde kıtanın maruz kaldığı çok yönlü tahakkümün sosyo-ekonomik ve kültürel yansımalarını anlamak açısından büyük önem taşır. Sömürgecilik, Afrika kıtasında sadece siyasi bir yönetim değişikliği değil, aynı zamanda toplumsal yapının, kültürel kimliklerin ve ekonomik düzenin radikal bir biçimde dönüşümü anlamına gelir. Bu süreç, kıtanın bugünkü kalkınma sorunlarının kökenini oluşturan yapısal bir bozulma yaratmıştır.

Sömürgecilik öncesinde Afrika, kendi iç dinamikleri doğrultusunda farklı kültürel, ekonomik ve siyasi sistemlere sahipti. Farklı imparatorluklar, krallıklar ve yerel yönetim biçimleri, kıta genelinde geniş bir çeşitlilik sunuyordu. Ancak sömürgeciliğin başlamasıyla birlikte, Avrupa devletleri Afrika'nın siyasi, ekonomik ve kültürel yapısını kontrol altına aldı. Batılı devletler, kıtanın zengin doğal kaynaklarına el koyarak yerli halkları ekonomik sömürüye tabi tuttu. Bu sömürü, Avrupa devletlerinin kendi sanayilerini desteklemek amacıyla Afrika'nın hammadde kaynaklarını kullanması ile sonuçlandı. Dolayısıyla, Afrika'nın ekonomik yapısı büyük ölçüde dışa bağımlı bir hammadde sağlayıcısı haline geldi.

Postkolonyal teorinin bakış açısına göre, bu ekonomik düzen Afrika'nın küresel ekonomiye eklemlenme biçimini de belirlemiştir. Bugün, Afrika'nın büyük kısmı hâlâ Batı ile olan ekonomik ilişkilerinde birincil mal ve hammadde ihracatına dayalı bir yapıdadır. Bu durum, kıtanın sanayileşme sürecini geciktirmiş, bağımsızlık sonrası kalkınma girişimlerinin başarısız olmasına zemin hazırlamıştır. Postkolonyal teorisyenler, bu yapıyı anlamak için "merkez-çevre" modelini kullanır. Bu model, gelişmiş ülkelerin (merkez) gelişmekte olan ülkeler (çevre) üzerindeki ekonomik egemenliğini açıklar. Afrika, bu bağlamda çevreye itilmiş, sömürgeci güçlerin ekonomik ve politik çıkarlarına hizmet eden bir konumda bırakılmıştır.

Bu ekonomik düzene ek olarak, kültürel alanlarda da sömürgecilik ciddi yaralar açmıştır. Sömürge döneminde Batılı devletler, Afrika toplumlarına kendi dillerini, eğitim sistemlerini ve dini inançlarını dayatmışlardır. Bu kültürel hegemonya, postkolonyal Afrika'da kimlik krizlerine neden olmuştur. Bugün bile birçok Afrika ülkesi, yerli diller yerine Batı dillerini resmi dil olarak kullanmakta, Batı merkezli eğitim ve bilgi sistemlerine tabi kalmaktadır. Bu durum, kıtanın kendi kültürel ve entelektüel mirasına yabancılaşmasına ve Batı merkezli bir dünya görüşüne hapsolmasına yol açmıştır.

Edward Said'in *Şarkiyatçılık*[11] (Orientalism) adlı eserinde dile getirdiği "ötekileştirme" kavramı, Afrika'nın sömürgeci diskurda nasıl temsil edildiğini anlamak açısından kritiktir. Batı, Afrika'yı ilkel, vahşi, medeniyetsiz bir kıta olarak resmetmiş, bu söylemle sömürgeci projelerini meşrulaştırmıştır. Afrika'nın egzotik ve tehlikeli bir yer olarak betimlenmesi, Batı'nın sömürgeci tahakkümünü güçlendiren bir ideolojik arka plan sunmuştur. Bu süreçte, yerli halklar Batı'nın gözünde "medenileştirilmesi gereken ötekiler" olarak görülmüştür. Batı'nın bu söylemi, Afrika'nın kendi kimliğini inşa etme sürecinde ciddi engeller oluşturmuş ve bu söylemler, kıtanın modern tarihinde de etkisini sürdürmüştür.

Homi K. Bhabha'nın "melezlik" (hybridity) ve "üçüncü alan" (third space) kavramları, Afrika'nın sömürgecilik sonrası kimlik arayışını anlamak için önemli araçlar sunar.[12] Bhabha, postkolonyal toplumların ne tamamen sömürgeci kültürü ne de tamamen yerli kültürü benimsemediğini, bu iki kültürün kesişiminden yeni bir kimlik inşa ettiklerini savunur. Afrika'nın bugünkü kimlik yapısı da bu melezlik bağlamında incelenebilir. Sömürgecilik sonrası Afrika'da Batı ile yerli kültürler arasındaki gerilim, toplumların yeni kimlik biçimleri yaratmasına olanak tanımıştır. Ancak bu süreç, aynı zamanda sürekli bir kimlik krizi ve aidiyet sorunu doğurmuştur. Sömürgecilik sonrası Afrika, bir yandan kendi kültürel mirasını yeniden inşa etmeye çalışırken, bir yandan da Batı'nın kültürel hegemonyası ile başa çıkmaya çalışmaktadır.

Ek olarak, Gayatri Chakravorty Spivak'ın "susturulmuş özneler" (subaltern) kavramı, Afrika'daki yerli halkların sömürgecilik süresince ve sonrasında nasıl marjinalize edildiğini

[11] Said, E. W. (1999). *Şarkiyatçılık: Batı'nın Şark Anlayışları* (B. Yıldırım, Çev., s. 45-47). Metis Yayınları. (Özgün eser 1978'de yayımlanmıştır).
[12] Bhabha, H. K. (1994). *The Location of Culture* (s. 112-115). Routledge.

anlamak için kullanılabilir.[13] Spivak, yerli halkların deneyimlerinin sömürgeci söylem içinde nasıl bastırıldığını ve bu halkların kendi seslerini duyurmakta nasıl zorlandığını analiz eder. Afrika'nın yerli toplumları, sömürgecilik döneminde Batı tarafından yaratılan bilgi sistemlerinin dışında bırakılmış, onların deneyimleri ve kültürel birikimleri göz ardı edilmiştir. Postkolonyal dönemde ise bu yerli topluluklar, kendi hikayelerini anlatma ve kendi tarihlerini yazma mücadelesi vermektedirler. Afrika'nın postkolonyal edebiyatı, bu susturulmuş öznelerin sesini duyurmak amacıyla önemli bir araç haline gelmiştir. Chinua Achebe[14], Ngũgĩ wa Thiong'o[15] gibi yazarlar, sömürgecilik döneminde kaybedilen yerli sesleri geri kazandırmaya çalışmış ve Afrika'nın sömürgecilik sonrası kimlik inşasında önemli bir rol oynamıştır.

Sonuç olarak, postkolonyal teori, Afrika'nın tarihsel, kültürel ve ekonomik yapısının sömürgecilikten nasıl etkilendiğini anlamak için güçlü bir çerçeve sunar. Sömürgecilik, Afrika toplumlarında derin izler bırakmış, kıtanın siyasi, ekonomik ve kültürel yapısını köklü bir biçimde dönüştürmüştür. Bugün Afrika, sömürgecilik sonrası dönemde kendi kimliğini, ekonomisini ve kültürel değerlerini yeniden inşa etme sürecindedir. Ancak bu süreç, sömürgecilik döneminden miras kalan yapısal engellerin aşılması gerektiğini de göstermektedir. Postkolonyal teori, Afrika'nın bu engelleri aşmasına yardımcı olacak eleştirel bir bakış açısı sunmakta ve kıtanın gelecekteki kalkınma ve kimlik arayışına ışık tutmaktadır.

1.2. Yeni Ticaret Teorisi Üzerine Sömürgecilik Karşıtı Bakış ve Teorinin Çerçevesi İçerisinde Çok Yönlü Bakış

Emperyalist güçlerin kontrolüne, sömürüsüne ve tahakkümüne karşı direniş ile karakterize edilen Sömürgecilik Karşıtı duruş, Yeni Ticaret Teorisi'ni eleştirel bir şekilde inceleyebileceğimiz eşsiz bir mercek sunmaktadır.

Sömürgecilik karşıtı düşünürler uzun zamandır sömürgeci ekonomik yapıların doğasında var olan eşitsizliklere karşı çıkmaktadır. Tarihsel olarak, sömürge imparatorlukları ticareti, metropoller üretim merkezleri iken sömürgeleştirilmiş ulusların birincil hammadde

[13] Spivak, G. C. (1988). Can the Subaltern Speak? In C. Nelson & L. Grossberg (Eds.), *Marxism and the Interpretation of Culture* (pp. 271-313). Macmillan.
[14] Achebe, C. (1958). Things Fall Apart. Heinemann.
[15] Ngũgĩ wa Thiong'o. (1986). *Decolonising the Mind: The Politics of Language in African Literature*. James Currey.

tedarikçileri olacağı şekilde yapılandırmıştır. Yeni Ticaret Teorisi, ölçek ekonomileri ve uzmanlaşmaya yaptığı vurguyla –bunu bilerek ya da bilmeyerek yaptıklarından emin değiliz— bu tür ikiliklerin yeni bir versiyonuna yol açabilir; gelişmekte olan ülkeler kendilerini küresel ticaret ekosisteminde belirli rollere hapsedilmiş olarak bulabilir ve potansiyel olarak ekonomik bağımlılıkları sürekli hale getirebilir.

Yeni Ticaret Teorisi'nin ölçek ekonomilerine ve ilk girenlerin avantajına yaptığı vurgu, istemeden de olsa hâlihazırda yerleşik, büyük ölçekli üreticileri, genellikle eski sömürgeci güçlerden gelen firmaları kayırabilir. Bu büyük kuruluşların serbest ticaret kisvesi altında daha az gelişmiş ülkelerdeki pazarlara hâkim olarak yerel işletmelerin büyüme potansiyelini sınırlandırması gibi potansiyel bir risk söz konusudur. Bu, piyasa dinamikleri aracılığıyla bir tür ekonomik neo-emperyalizm olarak görülebilir.

Yeni Ticaret Teorisi'nin ürün farklılaştırması kavramı, ekonomik açıdan geçerli olmakla birlikte, sömürgecilik karşıtı bir perspektiften eleştirel olarak analiz edilebilir. Hakim ekonomilerden gelen farklılaştırılmış ürünlerin çoğalması, yerel zevklerin, tercihlerin ve yerli ürünlerin daha 'küresel' veya 'batılı' ürünler lehine bir kenara itildiği bir tür kültürel hegemonyaya yol açabilir.

Yeni Ticaret Teorisi belirli endüstrileri desteklemek için devlet müdahalesine gerekçe oluşturabilirken, sömürgecilik karşıtı bir bakış açısıyla bu iki ucu keskin bir kılıç olabilir. Bir yandan stratejik ticaret politikaları, sömürge sonrası devletlerin tarihsel ekonomik kalıplardan kurtulup yeni yollar çizebilmeleri için bir araç olabilir. Öte yandan, dış güçlerin nüfuzunu kullandığı ve kendi çıkarlarına uygun politika yönlerini dikte ettiği araçlar da olabilirler.

Yeni Ticaret Teorisi'nin ince anlamlarından biri, ülkeleri pazar odaklı faktörlere ve ölçek ekonomilerine dayalı olarak uzmanlaşmaya itme potansiyelidir. Sömürgecilik karşıtı düşünce, bu tür uzmanlaşma yollarının gerçekten egemen kararlar mı yoksa dış baskıların ve tarihsel dayatmaların sonucu mu olduğunu doğası gereği eleştirel bir şekilde sorgulayabilir.

Sömürgecilik karşıtı bir perspektiften bakıldığında, Yeni Ticaret Teorisi küresel ticaret dinamiklerine dair değerli içgörüler sunarken, potansiyel tuzaklardan da yoksun değildir. Sömürgecilik karşıtlığının temel ilkesi olan gerçek egemenlik ve kendi kaderini tayin etme arzusu, Yeni Ticaret Teorisi'nin yanlışlıkla eski eşitsizlikleri sürdürmemesini veya yeni ekonomik hâkimiyet zincirleri oluşturmamasını sağlamak için kapsamlı bir incelemeye tabi

tutulmasını gerektirmektedir. Bu durum, ulusların ticaret teorilerini keskin bir tarih bilinciyle benimsemeleri ve uyarlamaları, ekonomik ilerlemenin ulusal onur ve adil kalkınma gibi daha geniş hedeflerle uyumlu olmasını sağlamaları gerektiğinin altını çizmektedir.

Yeni Ticaret Teorisini anlamak, özellikle Sahraaltı Afrika'daki altyapı yol projeleri ve bunların Türkiye ile Afrika ekonomik bağları üzerindeki etkileri açısından Kuşak ve Yol İnisiyatifini analiz ederken önem arz etmektedir.

Yeni Ticaret Teorisi'nin temel ilkelerinden biri ölçek ekonomilerinin hayata geçirilmesidir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi girişimi, ulaşım ve ekonomik koridorların kesintisiz entegrasyonunu teşvik ederek, üreticilerin farklı ülkelerdeki daha büyük pazarlara ulaşmasını sağlayarak bunu kolaylaştırmaktadır. Türkiye'nin Sahraaltı altyapı projelerine katılımı ve projeler sonrasında bu bölgedeki etkinliği, Türk firmalarının Cibuti, Etiyopya ve Kenya'da daha büyük pazarlara erişerek önemli ölçek ekonomileri elde etmelerini sağlayabilir. Bu durum, özellikle 2019 itibariyle Afrika'da milyarlarca dolar değerinde sözleşme imzalayan ve adı geçen ülkelerde önemli projelere imza atan Türk inşaat şirketleri için geçerlidir.[16]

Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki yol projeleri, bölgeler arasında daha sorunsuz bir mal akışı sağlamaktadır. Bu da Yeni Ticaret Teorisi'nin tüketicilerin çeşitlilik tercihine yaptığı vurguyla uyumludur. Cibuti, Etiyopya ve Kenya farklı kaynaklara ve ürünlere sahiptir. Örneğin, Etiyopya'nın kahvesi ve Kenya'nın çayı Türkiye'de hazır pazarlar bulabilecektir. Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin (TİM) yayınladığı raporlar, Türkiye'nin Afrika'dan, özellikle de bu ülkelerden yaptığı ithalatın istikrarlı bir artış gösterdiğini ve bunun da çeşitlilik tercihini yansıttığını vurgulamıştır.[17]

Türkiye'nin Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Sahraaltı projelerine, özellikle de yol projelerine erken ve güçlü katılımı, ona stratejik bir ilk hamle avantajı sunmaktadır. Bu sadece anlık ekonomik getirilerle ilgili değil, aynı zamanda Türkiye'yi büyüme yolculuklarında Afrika ülkeleri için birincil ortak olarak konumlandırmakla ilgilidir. Örneğin, İstanbul'da düzenlenen 2018 Türkiye-Afrika Ekonomi ve İş Forumu'nda Türkiye-Afrika ticaret hacminin 2023 yılına

[16] Ünal, B., Çaylak, G., & Koïta, D. (2021). *Afrika İnşaat Sektörü Raporu.* İstanbul Afrika Ticaret Şirketi. Erişim adresi: https://www.istanbulafrica.com/tr/afrika-insaat-sektoru-raporu/

[17] Aktaş, T. "Türkiye ile Afrika arasındaki ticaret hacmi 20 yılda 8 kat arttı. Dışişleri Bakan Yardımcısı Yasin Ekrem Serim, Türkiye ile Afrika ülkeleri arasındaki ticaret hacminin son 20 yılda 8 kat artarak 40,7 milyar dolara ulaştığını bildirdi." *Anadolu Ajansı*, 19 Eylül 2023. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiye-ile-afrika-arasindaki-ticaret-hacmi-20-yilda-8-kat-artti/2996226

kadar 50 milyar dolara çıkarılması taahhüdünde bulunulmuştur. Bu yıl itibariyle 41 milyar dolar sınırına dayanan ticaret hacmi öngörülebilir hedefler dâhilinde sayılmalıdır. Bu hedefin konulması bile stratejik bir planlama sonucu oluşan perspektifin geliştiğinin kanıtıdır.

Yeni Ticaret Teorisi'nin ulaşım maliyetlerinin üzerine yaptığı değerlendirmenin önemi göz ardı edilemez. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin otoyol projeleri, bağlantıyı önemli ölçüde geliştirerek, doğal olarak bu maliyetleri düşürmekte ve ticareti daha uygulanabilir hale getirmektedir. Örneğin, Mombasa-Nairobi Otoyolu seyahat süresini önemli ölçüde azaltmaktadır ve tamamlandığında ulaşım maliyetlerinde yılda yaklaşık 90 milyon dolar tasarruf sağlaması beklenmektedir.

Yeni Ticaret Teorisi, ekonomik yapıları örtüşen ülkelerin neden ticaret yaptığına ışık tutmaktadır. Hem Türkiye hem de Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin kapsama alanındaki Afrika ülkeleri, genç nüfusları ve büyüyen orta sınıflarıyla gelişmekte olan pazarlardır. Kalkınma hedefleri birçok yönden aynı doğrultudadır ve buradaki sinerji göz ardı edilemez ölçüde dikkat çekmektedir. Dünya Bankası'nın 2020 yılı verilerine göre, Türkiye ile Sahraaltı Afrika, özellikle de Cibuti, Etiyopya ve Kenya arasındaki ticaret son on yılda istikrarlı bir artış eğilimi göstererek Yeni Ticaret Teorisi'nin benzer ekonomiler arasındaki ticarete ilişkin iddialarını güçlendirmiştir. Yeni Ticaret Teorisi'nin ölçek ekonomilerinden ulaşım maliyetlerine kadar uzanan ilkeleri, sadece mevcut dinamikleri açıklamakla kalmamakta, aynı zamanda sürekli gelişen Türkiye-Afrika ekonomik ilişkilerinde geleceğe yönelik projeksiyonlar için de bir çerçeve sunmaktadır.

1.3. Uluslararası Dış Ticaret Yolları ve Etkinlikleri

1.3.1. Uluslararası Dış Ticaret Rotaları ve Güncel Dinamikleri

Hem tarihi hem de modern dış ticaret yolları, dünyanın birbirine bağlılığının bir kanıtıdır. Ticaretin bu kritik arterlerine bağlı olan küreselleşmenin sürekli gelişen doğasını somutlaştırırlar. Zaman içinde bu yollar, malların hareketi için sadece kanallar olarak kullanılagelmiş olan başlangıçtaki rollerini aşmışlardır. Bugün, jeopolitik stratejinin habercisi, kültürel aktarımın taşıyıcısı ve küresel entegrasyonun daha geniş anlatısında temel unsurlardır.

Küresel ekonomi bağlamında bu ticaret yolları, uluslararası ticaretin gövdesini bir arada tutan temel unsurları temsil etmektedir. Malların, hizmetlerin, sermayenin ve teknolojinin sınırlar arasında akışını kolaylaştıran kanallardır. Bununla birlikte, önemleri yalnızca ekonomik

terimlerle sınırlı değildir. Ticaret yolları her zaman ekonomik çıkarların siyasi hedeflerle çatıştığı alanlar olmuştur ve olmaya da devam etmektedir. Önemli bir ticaret yolu üzerindeki hâkimiyet veya kontrol, bir ülkeye sadece ekonomik avantajlar sağlamakla kalmaz, aynı zamanda küresel sahnedeki siyasi etkisini de artırabilir.

Bu ticaret yollarının gelişimi büyük ölçüde teknolojik gelişmelerden etkilenmiştir. Doğu'yu Batı'ya bağlayan asırlık İpek Yolu'ndan, süper tankerlerin ve devasa kargo gemilerinin sağladığı ultra modern nakliye yollarına kadar, teknoloji çok önemli bir faktör olmuştur. Deniz, kara ya da hava taşımacılığındaki yenilikler, bu rotaların kapasitelerini ve verimliliklerini sürekli olarak yeniden tanımlamıştır.

Dahası, dijital devrim bu karmaşık dinamiğe bir katman daha eklemiştir. Yeni çağın ticaret yolu olarak işlev gören internet, dijital mal, hizmet ve bilgi alışverişini kolaylaştırmıştır. Coğrafi sınırlamalara tabi olmayan bu sanal rota, ticaret dinamiklerini yeniden şekillendirerek anlık ve her yerde mevcut hale getirmiştir.

Ancak evrimle birlikte zorluklar da ortaya çıkmıştır. Bu ticaret yollarına bağlı ekonomik riskler arttıkça, kesintisiz işleyişlerine yönelik tehditler de artmıştır. Korsanlık, bölgesel anlaşmazlıklar, siyasi çekişmeler ve nihayetinde ticaret savaşları bu kanalların sorunsuz işleyişini sık sık tehlikeye atmıştır. Buna ek olarak, özellikle deniz yollarında çevresel kaygılar ön plana çıkmış, sürdürülebilir ve çevre dostu ticaret uygulamaları için çağrılar yapılmasına neden olmuştur.

Tarihsel olarak ana ticaret yollarına birkaç güç hakim olmuşken, günümüz sahnesi çok kutupluluğa doğru kaymaktadır. Özellikle Asya ve Afrika'daki yükselen ekonomiler artık önemli roller oynamaktadır. Altyapıya yaptıkları stratejik yatırımlar, politika girişimleriyle birleşerek bu güzergâhlarla ilişkili geleneksel güç yapılarını yeniden şekillendirmektedir.

Uluslararası dış ticaret yollarının modern dinamikleri, değişim halindeki bir dünyanın yansımasıdır. Değişen güç denklemlerinin, insanlığın yenilikçi ruhunun, büyümenin zorluklarının ve daha entegre, işbirlikçi bir küresel toplum umutlarının simgesidirler. Bu dinamikleri anlamak sadece politika yapıcılar ve iş dünyası liderleri için değil, küresel jeopolitik ve ekonominin gelecekteki gidişatıyla ilgilenen herkes için çok önemlidir.

1.3.2. Uluslararası Dış Ticaret Rotaları: Örnek Olaylar

Uluslararası dış ticaret yolları yüzyıllardır küresel ticaretin atardamarları olmuştur. Ulusları birbirine bağlamış, malları taşımış ve tarihi, kültürel ve jeopolitik dinamiklerin şekillenmesinde önemli roller oynamışlardır. Zaman içinde bu rotalar teknolojik gelişmeler ve küresel ticaretin değişen talepleri karşısında genişlemiş, dönüşmüş ve daha karmaşık hale gelmiştir.

Deniz Yollarının Evrimi: Alfred T. Mahan'ın Objektifinden Modern Denizciliğe Yolculuk

ABD'li bir deniz subayı ve tarihçi olan Alfred Thayer Mahan, belki de en çok deniz gücü ve bunun küresel jeopolitiği şekillendirmedeki önemli rolü üzerine etkili teorileriyle hatırlanmaktadır. Başta "Deniz Gücünün Tarihe Etkisi, 1660-1783" olmak üzere eserleri, deniz üstünlüğünün ve ana deniz yolları üzerindeki kontrolün stratejik öneminin altını çizmektedir. Onun merceğinden deniz yollarının büyüleyici dönüşümünün izi sürülebilir ve deniz hâkimiyeti ile büyük güçlerin yükselişi ve düşüşü arasındaki ayrılmaz bağ anlaşılabilir.

Mahan, bir ulusun donanmasının gücünün o ulusun küresel etkisi bakımından çok önemli olduğunu savunuyordu. Devletler, denizleri kontrol ederek ticaretin akışını belirleyebilir, güç projeksiyonu yapabilir ve kıyı şeritlerini potansiyel düşmanlardan koruyabilirdi. Süveyş Kanalı veya Malakka Boğazı gibi kritik geçiş noktalarını güvence altına alma ve kontrol etme becerisinin hem ekonomik hem de askeri açıdan önemli stratejik avantajlar sağlayabileceğine inanıyordu.

Tarihsel olarak Mahan'ın analizi, özellikle Keşif Çağı ve ardından gelen sömürge dönemi boyunca Avrupa'nın denizci uluslarına uygun bir şekilde uygulanmıştır. İspanya, Portekiz ve daha sonra İngiltere ve Hollanda gibi ulusların, denizaşırı geniş koloniler kurmak, ticaret yollarını kontrol etmek ve hayal bile edilemeyecek zenginlikler biriktirmek için donanma güçlerinden nasıl yararlandıklarını vurgulamıştır. Mahan'ın da belirttiği gibi, denizlerdeki hâkimiyetleri jeopolitik yükselişlerinde kilit bir faktördü ve küresel meseleleri kendi lehlerine şekillendirmelerini sağlamıştı. Ayrıca Mahan'ın çalışması, deniz hâkimiyetinin kademeli olarak Avrupa'dan Amerika'ya, özellikle de Amerika Birleşik Devletleri'ne kaymasına ilişkin içgörüler sunmaktadır. Mahan, gücünü kıyılarının ötesine yansıtmaya çalışan Amerikan donanmasının hızla modernleştiğini gözlemlemiştir. Mahan'ın savunduğu gibi güçlü bir donanma inşa etmeye yönelik stratejik vurgu, ABD'nin küresel bir süper güç olma hedefinde

çok önemliydi. Bu strateji, ABD'nin Batı Yarımküre üzerinde kontrol kurmasına, Pasifik ve Atlantik Okyanuslarındaki ticaret ve siyaseti önemli ölçüde etkilemesine olanak sağladı.

Soğuk Savaş sonrası dönemde, deniz gücü dengesi geleneksel güç merkezlerinin ötesine geçerek, her biri kendi etki alanlarında deniz üstünlüğü için yarışan çeşitli bölgesel oyuncuları ortaya çıkarmıştır.

Amerika Birleşik Devletleri'nin deniz hegemonyası küresel erişim açısından büyük ölçüde tartışmasız kalırken, bölgesel denizler daha karmaşık bir tablo sunmaktadır. Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu, Doğu Çin Denizi, Akdeniz, Karadeniz ve diğerlerinin yanı sıra, nihayetinde okyanuslara bağlansın ya da bağlanmasın, bağlanmayan denizlere örnek olarak Hazar Denizi'ni verebiliriz, her deniz bölgesel güçlerin hakimiyet için yarıştığı stratejik rekabet arenaları olarak ortaya çıkmıştır.

Modern denizcilik matrisindeki tartışmasız en önemli dönüşüm, Çin'in bir deniz gücü olarak hızlı yükselişidir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile birleşen iddialı deniz genişlemesi, Pekin'in kritik deniz yollarını kontrol etme, ticaretinin engelsiz akışını sağlama ve aynı zamanda askeri gücünü yansıtma arzusunu ifade etmektedir. Güney Çin Denizi'nde yapay adaların, askeri tesislerin ve deniz üslerinin kapsamlı bir şekilde geliştirilmesi, uluslararası tahkim ve komşu ülkelerin endişeleri karşısında bile Çin'in deniz hak iddialarını ileri sürme kararlılığının bir kanıtıdır.

Buna paralel olarak Hint Okyanusu, Hindistan'ın 'SAGAR' (Bölgede Herkes için Güvenlik ve Büyüme) vizyonu doğrultusunda donanma yeteneklerini kademeli olarak geliştirdiğine şahit olmuştur. Hint Okyanusu'nun stratejik öneminin farkında olan Hindistan, çıkarlarını güvence altına almayı, deniz ticaret yollarını korumayı ve kendisini bölgede net bir güvenlik sağlayıcısı olarak konumlandırmayı amaçlamaktadır. Amerika Birleşik Devletleri, Japonya, Avustralya ve Hindistan'ın dâhil olduğu Dörtlü gibi işbirliğine dayalı girişimler bölgenin stratejik önemini daha da vurgulamaktadır.

Rusya ise, geleneksel olarak bir kara gücü olmasına rağmen, özellikle Karadeniz ve Akdeniz'de denizcilik konusundaki hırslarını giderek daha fazla ortaya koymaktadır. Kırım'ın ilhakı ve ardından Karadeniz bölgesinin askeri bölgelerle çevrilmesi, Moskova'nın limanlarını koruma ve Doğu Akdeniz'de stratejik bir varlık sürdürme niyetinin altını çizmektedir.

Tarihsel olarak medeniyetlerin beşiği olan Akdeniz, jeopolitik tartışmaların merkezinde olmaya devam ediyor. Hidrokarbon rezervlerinin keşfedilmesi ve uzun süredir devam eden toprak anlaşmazlıkları Mısır, İsrail, Libya, Yunanistan, Türkiye ve Kıbrıs gibi ülkelerin deniz mücadelelerine karışmasına neden olmuştur.[18] Eş zamanlı olarak, Fransa ve İtalya gibi deniz güçlerinin başını çektiği Avrupa Birliği, hem güvenlik tehditlerine hem de düzensiz göçe karşı güney deniz kanadını güvence altına alma konusunda giderek daha fazla endişe duymaktadır.[19]

Bölgesel güçlerin dinamik etkileşimiyle karakterize edilen günümüz denizcilik matrisi, deniz jeopolitiğinin değişen doğasının altını çizmektedir. Deniz gücü ve ticaret yolları üzerindeki kontrolün asırlık Mahan ilkeleri, modern farklılıklar, gelişmeler ve karmaşıklıklarla da olsa, derinden yankılanmaktadır. Bölgesel güçler donanma kabiliyetlerini geliştirdikçe ve denizlere erişim alanlarını genişlettikçe, denizler öngörülebilir gelecekte de iş birliği, rekabet ve çekişme alanları olmaya devam edecektir.

Hava Yolları Ticaretinde Yeni Jeopolitik Durum

Uluslararası ticaret ve lojistik alanında, hava yolları hızla gelişerek modernliğin, verimliliğin, malların, bilginin ve insanların dünya çapında anlık hareketinin bir sembolü haline gelmiştir. Tarihsel olarak deniz ve kara yolları ticaret ortamına hakim olsa da, havacılık teknolojisinin gelişmesi ve küreselleşmenin artan talepleri hava yollarının önemini büyük ölçüde artırmıştır.

Hava ticaretinin doğuşu 20. yüzyılın başlangıcına tarihlenmektedir. İlk uçuşlar ağırlıklı olarak posta taşımaktaydı ve büyük ölçekte mal ve yolcu taşıma fikri uzak bir gerçeklikti. Ancak, İkinci Dünya Savaşı sonrası teknolojik gelişmeler, özellikle de jet motorlarının ve daha büyük kargo uçaklarının kullanılmaya başlanması, hava taşımacılığının potansiyelini önemli ölçüde genişletmiştir. Jet çağı sadece hızın değil, aynı zamanda işletmelerin tedarik zincirlerini ve ticaret lojistiğini algılama biçimlerinde de bir devrimin habercisiydi.

Ekonomik uygunluk, hava yollarının cazibesinin temel taşlarından biridir. Bozulabilir mallar, yüksek değerli ürünler veya ilaç, elektronik ve e-ticaret ürünleri gibi zamana duyarlı

[18] Arslan, M. İ. "Doğu Akdeniz'de sular yeniden ısınıyor. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin (GKRY) tek taraflı hamleleri neticesinde Doğu Akdeniz'deki gerilim yeniden tırmanmaya başladı." *Anadolu Ajansı,* 4 Ekim 2021. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/dunya/dogu-akdenizde-sular-yeniden-isiniyor/2382643

[19] "İtalya'da artan düzensiz göçmen akınına karşı OHAL ilan edildi." *Euronews,* 12 Nisan 2023. Erişim adresi: https://tr.euronews.com/2023/04/12/italyada-artan-duzensiz-gocmen-akinina-karsi-ohal-ilan-edildi

teslimat gerektiren ürünler, hava taşımacılığının vazgeçilmez olduğu mecralar olmuştur. Hava kargo, hacim olarak toplam küresel ticaretin küçük bir bölümünü oluştursa da, değeri orantısız derecede yüksektir. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'ne (IATA) göre, hava kargo hacim olarak küresel ticaretin %1'inden azını temsil ederken, değer olarak %35'ini oluşturmaktadır.

Modern hava ticaretinin dikkate değer bir özelliği, uluslararası hava kargo ağında önemli merkezi ulaşım noktaları olarak hizmet veren havalimanları olan küresel merkezlerin ortaya çıkmasıdır. İstanbul, Şangay, Singapur, Dubai, Hong Kong, Denver, Londra ve Frankfurt gibi şehirler büyük lojistik merkezlerine dönüşmüştür. Bu merkezler yalnızca malların sorunsuz geçişini kolaylaştırmakla kalmıyor, aynı zamanda ülkeler arasındaki ticari ilişkileri geliştirmekte, ekonomik ortaklıkları ve işbirliğini teşvik etmektedir. Kesintisiz, kolay ve hızlı ulaşım anlayışının yerleşmesi noktasında büyük öneme sahip olan bu hava taşımacılığı merkezlerinin varlığı, kesintisiz mal ve hizmet hareketliliği için güven tesis etmektedir.

Hava ticaretinin belirgin faydaları olsa da, zorlukları da mevcuttur. Havacılık sektörü, değişken yakıt fiyatları, düzenleyici engeller ve hava sahası yönetimi sorunlarıyla mücadele etmektedir. Ayrıca, çevresel kaygılar da büyük önem taşımaktadır. Hava taşımacılığının karbon ayak izinin yüksek olması, çevre konusunda duyarlı havacılık teknolojileri ve sürdürülebilir yakıt alternatifleri için çağrılar yapılmasına neden olmaktadır. Sektörün şu ana kadar verdiği yanıt, yakıt verimliliği daha yüksek uçaklara yatırım yapmak ve sürdürülebilir havacılık yakıtlarına yönelik araştırmaları desteklemek olmuştur.

Hava yolları, başlangıcından bu yana sadece bir ulaşım aracı olmanın ötesine geçerek küresel ticaretin can damarlarını besleyen kritik arterlere dönüşmüştür. Uluslararası ticaretin kolaylaştırılmasında oynadıkları önemli rol, geniş coğrafi ve zamansal farklılıklar arasında köprü kurma, geleneksel ticaret dinamiklerini yeniden şekillendirme ve yeni bir küreselleşmiş karşılıklı bağımlılık çağını başlatma yetenekleriyle vurgulanmaktadır.

Ticaret üzerindeki dönüştürücü etkileri, benzersiz hız, esneklik ve uyarlanabilirlik gibi kendine has özelliklerinden kaynaklanmaktadır. Hızlıca harekete geçebilmenin değer kazandığı günümüzün hızlı dünyasında, hava yolları asırlık zaman sorununa bir çözüm sunmaktadır.

Dahası, hava yolları küresel pazarlara erişimi eşitlikçi bir hale getirmiştir. Coğrafi uzaklık veya sağlam denizcilik altyapısının eksikliği nedeniyle geleneksel olarak küresel

ticaretin dışında kalan gelişmekte olan ekonomiler, hava taşımacılığının sağladığı erişim ve erişilebilirlik sayesinde artık kendilerini küresel pazara daha aktif bir şekilde katılabilecek bir konumda bulmaktadır. Ayrıca, jeopolitik ortam daha karmaşık hale geldikçe, hava yolları diplomaside çok önemli bir rol oynayabilir, kültürel değişimler, akademik iş birlikleri ve turizm yoluyla yumuşak diplomasiye katkıları çok yönlü rollerinin altını çizmektedir.

Özetle, hava yollarının ticaretteki somut avantajları ortada olsa da daha derin etkileri, giderek birbirine daha fazla bağlanan bir dünyada ulusların etkileşim, işbirliği ve bir arada yaşama biçimlerini yeniden tanımlama kabiliyetlerinde yatmaktadır. Hava yolları hiç şüphesiz küresel ticaretin, diplomasinin ve kültürel alışverişin hatlarını şekillendirmeye devam edecektir.

Ulaşım araçları üzerinden yaptığım sıralamadan sonra güzergâh üzerinden yaptığım sıralamaya –beklendiği üzere— Antik İpek Yolundan başlayarak devam etmek istiyorum. Tarihsel olarak en önemli ticaret yollarından biri olan İpek Yolu, Doğu ile Batı arasında mal, fikir ve kültür alışverişini kolaylaştıran, birbirine bağlı kara ve deniz yollarından oluşan bir ağ idi. Çin'de ortaya çıkan bu karmaşık ağ, Asya boyunca uzanarak Orta Doğu üzerinden Avrupa'ya girmiştir. İpek, baharat, çay ve değerli metaller gibi emtia ticareti bu güzergâhlar boyunca yapılmaktaydı.

Doğu'yu Batı'ya bağlayan tarihi bir ticaret yolları ağı olan Antik İpek Yolu, erken dönem küresel mal, kültür ve fikir alışverişinin simgesi olmaya devam etmektedir. Çin'den Akdeniz'e kadar uzanan bu yolun mirası ticaretin çok ötesine uzanmaktadır. Günümüzün uluslararası ekonomi politiği bağlamında İpek Yolu, birbirine bağlı dünyamıza tarihi bir ayna tutmaktadır. Tedarik zincirleri ve karşılıklı bağımlılıklardan oluşan geniş ağlarıyla mevcut küreselleşmiş ticaret sistemi, İpek Yolu'nun ruhunun karmaşık ve modern bir evrimi olarak görülebilir. Özellikle, Çin tarafından yapılan haber ve yayınlarda sıklıkla "Yeni İpek Yolu" olarak adlandırılan Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Pekin'in Çin merkezli bir küresel ticaret bağlantısı arzusuna işaret ederek bu eski yolları yeniden yaratmayı ve genişletmeyi amaçlamaktadır. Bu girişim, ortak refah vaat ederken, potansiyel borç sorunları, jeopolitik hegemonya ve bölgesel rekabetlerle ilgili endişeleri de beraberinde getirmiştir. Antik İpek Yolu'nun sadece ipek, baharat ve mücevherden ibaret olmayıp aynı zamanda bilgi, din ve inovasyonun yayılmasıyla da ilgili olması gibi, günümüzün küresel ticaret yolları da yumuşak güç, teknolojik rekabet ve jeopolitik etki için birer kanaldır. Akışkan ağları ve değişen güç merkezleriyle İpek Yolu'nun dinamikleri günümüzün zorluklarını yansıtmaktadır; rekabetin ortasında iş birliğini teşvik

etmek, küreselleşmenin tüm katılımcılara fayda sağlamasını temin etmek ve diplomasi ile ticaretin karmaşık dansını yönlendirmek. Günümüzde dünyamız, uluslararası ticaret savaşları, fikri mülkiyet hakları ve dijital ekonominin karmaşıklığıyla boğuşurken, İpek Yolu ekonomi, kültür ve jeopolitiğin zamansız etkileşiminin bir kanıtı olarak durmaktadır.

Bu ticari yollara Trans-Sahra Ticaret Yollarını da örnek gösterebiliriz. Eski zamanlarda bu yol Kuzey Afrika'yı Sahraaltı Afrika'ya bağlayan kritik bir güzergâh olarak öne çıkmaktaydı. Düşmanca çöl ortamına rağmen ticaret kervanları, altın, tuz, fildişi ve bütün ticari malların bölgeler arasında taşınmasını tarih boyunca gerçekleştirmiştir.

Tarihsel olarak Kuzey Afrika'yı Sahraaltı bölgelere bağlayan kritik bir ticaret rotası olan Trans-Sahra Ticaret Yolları, farklı medeniyetler, kültürler ve kaynaklar arasındaki alışverişi körükleyerek erken dönem ekonomik küreselleşmenin bir örneğini teşkil etmiştir. Bu rotalar değerli malların zorlu araziler boyunca taşınmasını sağlayarak farklı ekonomik sistemleri ve toplumları birbirine bağlamıştır. Günümüz uluslararası politik ekonomisinin merceğinden bakıldığında, Trans-Sahra geçitleri bölgeler arası işbirliği ve ortak bağımlılığın karmaşıklığı ve gereklilikleri hakkında fikir vermektedir. Tıpkı tarihi ticaretin, kurak bölgeleri aşmak için deve semeri gibi yenilikler gerektirmesi gibi, modern Afrika ulusları da ekonomik bölünmeler arasında köprü kurmak için hem maddi hem de manevi altyapıya yatırım yapmaktadır. Afrika Kıtasal Serbest Ticaret Bölgesi (AfCFTA), Sahra-ötesi yolların teşvik ettiği eski birbirine bağlılığın modern bir tezahürü olan kesintisiz bir Afrika pazarı yaratmayı amaçlayan çağdaş bir girişim olarak görülebilir. Yine de kaynak tahsisinin jeopolitiği, özellikle Çin gibi yabancı yatırımcıların, sınırların ve yönetim yapılarının sömürge sonrası mirası, eski ticaret yollarının tanık olduğu tarihsel rekabetleri, ittifakları ve değişen güç dinamiklerini yansıtmaktadır. Aslında, ticaretin malları ve yöntemleri evrim geçirmiş olsa da, güven inşa etmenin, karşılıklı fayda sağlamanın ve siyasi karmaşıklıkların üstesinden gelmenin temel zorlukları Trans-Sahra ticaretinin hikâyesinde kalıcı öğeler olmaya devam etmektedir.

Hint Okyanusu'ndaki Deniz Ticaret Yollarına değinecek olursak; modern denizcilik çağının gelişinden önce Hint Okyanusunun deniz ticaretinin merkezi olduğunu iddia etmek yanlış olmaz. Doğu Afrika, Orta Doğu, Güney Asya ve Güneydoğu Asya'yı birbirine bağlayan bu rotalarda baharat, tekstil ve diğer değerli mallar taşınmaktaydı..

Hint Okyanusu'ndaki Deniz Ticaret Yolları tarihsel olarak Afrika, Orta Doğu, Güney Asya ve Güneydoğu Asya'nın geniş alanlarını birbirine bağlayan hareketli değişim kanalları olarak hizmet vermiştir. Bu sular kültürel, ekonomik ve entelektüel alışverişlerin zengin bir mozaiğine tanıklık etmiş ve bu terim modern anlamda yaygınlaşmadan çok önce antik küreselleşmeyi teşvik etmiştir. Bugün, uluslararası politik ekonomi bağlamında Hint Okyanusu'nun önemi benzersizliğini korumaktadır. Küresel petrol sevkiyatının ve konteyner trafiğinin önemli bir kısmının geçtiği dünyanın en işlek ticaret koridorlarından bir tanesi olarak öne çıkmaktadır. Başta Çin ve Hindistan olmak üzere Asya'nın ekonomik yörüngesi yükseldikçe Hint Okyanusu'nun jeopolitik önemi de artmaktadır. Çin'in öncülük ettiği Kuşak ve Yol İnisiyatifi, bölgenin Pekin'in küresel hedefleri için bir kanal olma rolünü vurgulamaktadır. Aynı zamanda, birçok Batılı güç tarafından desteklenen Hint-Pasifik stratejisi, Okyanus'un stratejik gücünü yansıtarak Çin'in etkisini dengeleme arzusunun altını çizmektedir. Dahası, toprak anlaşmazlıkları, donanma duruşu ve askeri üslerin kurulması, asırlık deniz hakimiyeti temasıyla ilintili bir şekilde ele alınmalıdır. Yine de Hint Okyanusu'nun asıl önemi ticarettir ve günümüzün jeopolitiği, deniz ipek yolunun asırlık dinamiklerini yankılayan ancak 21. yüzyıl küresel siyasetinin karmaşıklıklarıyla güçlendirilen ekonomik kazançlar, enerji güvenliği ve ticaret yollarının kontrolü arayışıyla karmaşık bir şekilde örülmüştür.

İlk önemli olay olarak Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTÖ) kurulmasını sayabiliriz. Serbest ticareti kolaylaştırmayı ve üye ülkeler arasındaki ticari anlaşmazlıkları çözmeyi amaçlamaktadır. Daha entegre bir küresel ekonomiye doğru kolektif bir hareketi temsil etmektedir.

Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTÖ) 1995 yılında kurulması, 1947'den beri yürürlükte olan Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması'ndan (GATT) evrilerek uluslararası ticaretin yönetişiminde büyük bir değişime işaret etmiştir. Çok taraflı bir kurum olarak tasarlanan DTÖ, uluslararası ticareti denetleme ve serbestleştirme yetkisine sahipti ve böylece daha sorunsuz ve daha öngörülebilir küresel ticareti kolaylaştırdı. Ancak DTÖ'nün rolü, günümüzün karmaşık uluslararası siyasi ekonomisinde daha da çok yönlü hale gelmiştir. Küreselleşme derinleştikçe ticaret, çevre standartlarından fikri mülkiyet haklarına kadar çeşitli konularla iç içe geçmiş ve DTÖ bu konulardaki müzakerelerin merkez üssü haline gelmiştir. Aynı zamanda, ülkeler artan

korumacılık, ticaret savaşları ve dijital yeniliklerden kaynaklanan aksaklıklar gibi zorluklarla boğuşurken, DTÖ'nün uygunluğu ve etkinliği mercek altına alınmaktadır.

Ticari anlaşmazlıkların çözümünde önemli bir mekanizma olmakla birlikte, özellikle ABD gibi büyük güçlerin işleyişine ilişkin endişelerini dile getirmesiyle eleştirilere ve reform çağrılarına da maruz kalmıştır. Ayrıca, DTÖ'nün uzlaşmaya dayalı yapısı, kapsayıcılığı sağlamayı amaçlasa da uzun süren Doha Turu tartışmalarında örneklendiği gibi, çoğu zaman müzakerelerin uzamasına neden olmaktadır. Güç kaymalarının, bölgesel ticaret anlaşmalarının ve büyük ekonomilerin iddialı duruşlarının damgasını vurduğu hızla değişen bir uluslararası ortamda DTÖ hem temel zorlukların hem de ortaya çıkan aksaklıkların ortasında küresel ticaretin geleceğini yönlendirmekle görevli bir kavşakta bulunmaktadır.

Bunun yanında tarihsel olarak, Dünya Fuarları gibi etkinlikler inovasyon ve ticareti teşvik etmek için hayati öneme sahiptir. Günümüzde Kanton (Çin), Hannover (Almanya) ve Las Vegas (ABD) gibi şehirlerdeki ticaret fuarları, ürünlerini sergilemek ve uluslararası ortaklıklar kurmak isteyen küresel işletmeleri cezbetmektedir.

Ticaret fuarları ve sergiler tarihsel olarak ülkelerin, endüstrilerin ve işletmelerin mallarını, yeniliklerini ve kültürel ürünlerini sergiledikleri yerler olmuştur. Bunların önemi ticari alışverişin de ötesine geçmiştir; ekonomik hünerin, teknolojik ilerlemenin ve kültürel diplomasinin sembolik temsilleri olmuşlardır.

Günümüzün uluslararası ekonomi politiğinde bu etkinlikler daha da büyük önem kazanmaktadır. Küresel ticaret daha entegre ama aynı zamanda daha rekabetçi hale geldikçe, ticaret fuarları ve sergiler uluslararası iş kapasitesini geliştirme amacını taşıyan işletmelere ürünlerini farklılaştırma, yeni ortaklıklar kurma ve pazar eğilimlerini belirleme fırsatı sunmaktadır. Fuarlar aynı zamanda ülkelerin ekonomik ve siyasi hedeflerini, güçlü yanlarını ve ittifaklarını ustalıkla anlatabildikleri yumuşak güç projeksiyonu mekânları haline gelmektedir. Örneğin, bir ülkenin standının öne çıkması veya uluslararası bir fuardaki stratejik konumu, o ülkenin küresel konumunun veya ev sahibi ülkenin dış politikasındaki öneminin ince bir göstergesi olabilir. Ayrıca, e-ticaretin hâkim olduğu dijital bir çağda, bu etkinlikler küresel iş dünyasında kişisel ilişkilerin devam eden önemini vurgulamakta, yüz yüze görüşmeleri kolaylaştırmakta ve güveni teşvik etmektedir. Bununla birlikte, özellikle COVID-19 salgını gibi küresel zorluklar nedeniyle bu gibi ortak platformların birçoğu internet bileşenleri de

içerecek şekilde gelişmektedirler. Ticaretin diplomasi ile buluştuğu sahalar olarak ticaret fuarları ve sergiler, uluslararası politik ekonominin değişen dinamiklerinin hayati barometreleri ve etkileyicileri olmaya devam etmektedir.

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde ikili ve çok taraflı ticaret anlaşmalarında bir artış yaşanmıştır. Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (NAFTA), Avrupa Tek Pazarı ve yakın zamanda Asya'da imzalanan Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık (RCEP) bunun önemli örnekleridir.

Günümüzün uluslararası politik ekonomisi bağlamında ticaret anlaşmaları, küresel ticaretin hatlarını ve uluslar arasındaki stratejik ilişkileri şekillendiren önemli çerçeveler olarak tanımlanmaktadır. Tarihsel olarak tarife engellerini azaltma ve daha sorunsuz mal ve hizmet alışverişini kolaylaştırma araçları olarak hizmet veren bu anlaşmalar, fikri mülkiyet hakları, çalışma standartları, çevre düzenlemeleri ve e-ticaret de dâhil olmak üzere daha geniş bir konu yelpazesini kapsayacak şekilde gelişmiştir. Modern ticaret anlaşmalarının karmaşıklığı ve kapsamlılığı, küreselleşen dünyanın çok yönlü doğasını yansıtmaktadır. Piyasalar birbirine daha bağlı hale geldikçe, ülkeler bu anlaşmaları sadece ekonomik avantajlar için değil, aynı zamanda jeopolitik araçlar olarak da kullanmaktadır. Örneğin, bölgesel ticaret anlaşmaları genellikle ikili rollere hizmet edebilir. Ekonomik entegrasyonu teşvik ederken aynı zamanda üye devletler arasında daha derin siyasi veya stratejik uyumun sinyalini verir. Bazı çevrelerde ekonomik milliyetçiliğin yükseldiği ve küreselleşmenin yararları ve zararları üzerine tartışmaların yapıldığı bir dönemde, ticaret anlaşmaları bir ülkenin bu konulardaki duruşu için turnusol kâğıdı haline gelmiştir. Bu anlaşmalar, iç politikanın uluslararası taahhütlerle kesiştiği ve küresel güç dinamiklerinin ortaya çıktığı, çoğu zaman ekonomik ve siyasi güç merkezlerinin değiştiğini gösteren arenalardır. Esasen, günümüzün karmaşık uluslararası ilişkiler ve küresel ticaret ağında, ticaret anlaşmaları sadece ekonomik araçlar olarak değil, aynı zamanda uluslararası politik ekonominin daha geniş manzarasını etkileyen ve yansıtan kapsamlı çerçeveler olarak da çok önemlidir.

Nihayetinde önemli ticari olayları, Kuşak ve Yol İnisiyatifi bağlamında değerlendirerek bitirmek en doğru yaklaşım olacaktır. Kullanılmayan potansiyelleri ve stratejik konumuyla Afrika kıtası bu büyük tasarımda çok önemli bir yere sahiptir. Tarihsel olarak kalkınma açısından geri kalmış bir kıta olarak algılanan Afrika, 21. yüzyılda yabancı yatırımlar ve altyapısal gelişmeler için sıcak bir nokta olarak ortaya çıkmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin

Afrika'ya odaklanması, kıtanın bağlantılarında devrim yaratmayı amaçlayan geniş kapsamlı ulaştırma projelerinde açıkça görülmektedir. Başta Etiyopya, Cibuti ve Kenya olmak üzere Sahraaltı Afrika'daki otoyollar gibi projeler sadece altyapı çalışmaları değil; yeni pazarlara açılmak ve Çin'in bölgedeki kalıcı etkisini sağlamak için yapılan stratejik yatırımlardır.

Bununla birlikte, kadim ticari teamüllerin çağdaş jeopolitik stratejiyle bu şekilde iç içe geçmesi karmaşıklıkları da kaçınılmaz kılacaktır. Afrika'nın Kuşak ve Yol İnisiyatifi aracılığıyla Çin'le gelişen ilişkisi, özellikle borçların sürdürülebilirliği ve kendilerini zorlu geri ödeme durumlarında bulabilecek uluslar için sonuçları bakımından endişeleri de beraberinde getirmektedir. Afrika ülkelerinin savunulamaz borçlar nedeniyle ciddi ekonomik bağımlılıklarla karşı karşıya kaldığı tarihsel örnekler hatırlandığında bu tür endişeler daha da artmaktadır.

Ekonomik iş birliklerinin genellikle altta yatan siyasi manevralara işaret ettiği mevcut küresel değerlendirmede, Kuşak ve Yol İnisiyatifi Çin için iki amaca hizmet etmektedir: ekonomik hegemonyasını sağlamlaştırmak için bir yol olması ve stratejik ittifakları teşvik etmek ve güçlendirmek için diplomatik bir araç olmasıdır. Bu ikilik özellikle kıtanın dinamik nüfusu ve kaynak zengini topraklarının önemli ölçüde potansiyel sunduğu Afrika'da belirginleşmektedir. Yine de uluslar, ekonomik kazanımlar ve jeopolitik sonuçların iç içe geçmiş yollarında ilerlerken, bu bir diplomasi ve strateji hamlelerinin yapıldığı satranç tahtası haline gelmiş dünya haritasının anlatımıdır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi şemsiyesi altında gelişen bu ilişki, daha önce kurulmuş olan ve ağırlıklı olarak Batı merkezli ekonomik düzene meydan okumaktadır. Çin, alternatif bir ekonomik ortaklık çerçevesi sunarak, güç dinamiklerinin daha eşit dağıldığı çok kutuplu bir dünya vizyonunun altını çizerken bununla birlikte, bu değişikliklerin dalgaları dünya çapında hissedilmekte ve ülkeler bu değişen manzarada stratejik konumlarını yeniden değerlendirmektedir. Afrika'nın rolü, özellikle de söz konusu ülkeler ve onların ulaştırma projeleri, bu büyük değişimlerin simgesi olup Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin küresel politik ekonomi için öngördüğü dönüşümün özünü yansıtmaktadır.

Kökleri İpek Yolu gibi tarihi kollara dayanan bu proje, kıtalararası bağlantıyı kolaylaştırmak için modern altyapı ve yatırımdan yararlanmayı amaçlamaktadır. Başta Kenya, Cibuti ve Etiyopya olmak üzere Afrika ülkeleri, Afrika'nın zengin kaynaklarının Asya'nın

genişleyen pazarlarıyla buluşturulmasını vaat eden bu ortak kalkınma planında öne çıkmaktadır. Örnek olarak Kenya'nın Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ni benimsemesi uluslararası işbirliğinin özünü yansıtmaktadır. Kenya, bir Doğu Afrika kıyı ülkesi olarak coğrafi öneminin ötesinde, kıtanın kalbine açılan bir kapı görevi görmektedir. Mombasa-Nairobi Standart Hat Demiryolu ile sonuçlanan Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki ortaklığı, sadece bir altyapı başarısı değil, aynı zamanda Çin-Afrika diplomatik derinliğinin bir sembolüdür. Bu girişim sayesinde Çin ve projenin coğrafi ve stratejik paydaşları, Kenya'nın turizm, tarım ve imalat gibi sektörlerine dolaylı olarak sermaye aktararak Doğu Afrika Topluluğu'ndaki rolünü güçlendirmiş ve uluslararası yatırımları daha da çekmiştir.

Öte yandan Cibuti, Kızıldeniz ile Hint Okyanusu arasındaki boşluğu dolduran stratejik bir deniz erişimi sunmaktadır. Bu küçük ama önemli ülke, Kuşak ve Yol İnisiyatifi şemsiyesi altında hızla küresel bir ticaret merkezine dönüşmektedir. Cibuti Uluslararası Serbest Ticaret Bölgesi, Afrika içine ve Afrika'dan dışarıya taşınan mallar için bir geçit görevi gören modern bir ticaret bağlantısı öngörmektedir. Ayrıca Çin'in buradaki askeri üssü, stratejik çıkarların bir göstergesi olmakla birlikte, bölgenin güvenlik ve istikrarına yönelik derin bir bağlılığı da yansıtmaktadır.

Afrika Boynuzu'nun denize kıyısı olmayan devi Etiyopya, Çin ile olan tarihi bağlarını Kuşak ve Yol İnisiyatifi bağlantılı projelerle tamamlamaktadır. Bu ortaklığın tacındaki bir mücevher olan Addis Ababa-Cibuti Demiryolu, Etiyopya'nın küresel pazarlara erişimini hızlandırmakla kalmamakta, aynı zamanda bölgesel işbirliği için de bir işaret ışığı olmaktadır. Demiryollarının ötesinde, Çin yatırımları Etiyopya'nın sanayi parklarında, tekstil endüstrilerinde ve telekomünikasyon sektörlerinde büyümeyi teşvik etmektedir.[20]

Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki bu girişimler, modern altyapı projelerinin eski ticari bağları nasıl yeniden canlandırabileceğini göstermektedir. Afrika'nın sadece dış yardım alan değil, küresel anlatıları şekillendiren aktif paydaşlar olarak uluslararası politik ekonomide yükselen rolünü vurgulamaktadır. Bu ülkeler Kuşak ve Yol İnisiyatifi ağına daha derinlemesine

[20] "Çin, en fazla yatırımı kaynak bakımından zengin 12 Afrika ülkesine yapıyor. Bu ülkeler, Güney Afrika Cumhuriyeti, KDC, Zambiya, Etiyopya, Angola, Nijerya, Kenya, Zimbabve, Cezayir, Gana, Tanzanya ve Mozambik." *Anadolu Ajansı*. 2023. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/cin-buyuk-yatirimlarla-afrikadaki-konumunu-guclendiriyor/3057465

entegre oldukça, girişimin sadece karayolları veya demiryolları ile ilgili olmadığı, tarihi bağlantıları canlandırmak, karşılıklı büyümeyi beslemek ve Afrika kıtasını küresel jeopolitiğin gelişen dokusuna sıkıca sabitlemekle ilgili olduğu daha iyi anlaşılacaktır.

Özetle, uluslararası dış ticaretin rotaları ve etkinlikleri sadece malların hareketini değil, aynı zamanda kültür, fikir ve yeniliklerin akışını da temsil eder. Küresel ekonomik dinamikleri ve jeopolitik ilişkileri şekillendirmede çok önemli olmuşlardır ve olmaya devam etmektedirler.

İKİNCİ BÖLÜM

SAHRAALTI AFRİKA

2.1. Sahraaltı Afrika'nın Tarihi Arka Planı

Genellikle sadece Afrika olarak anılan Sahraaltı Afrika, küresel manzaranın hatlarını önemli ölçüde etkileyen zengin ve çeşitli bir tarih dokusuna sahiptir. Eski uygarlıklardan çağdaş mücadelelere ve başarılara kadar bu bölge, insanlığın ortak mirasına dair derin izler taşıyan bilgi demeti sunmaktadır.

Sahraaltı Afrika, çok eski zamanlardan beri ticaret, kültür ve medeniyetin canlı bir merkez üssü olmuştur. Mali, Songhai ve Büyük Zimbabve Krallıkları, Afrika'nın zengin devlet kurma ve kentleşme tarihinin birer kanıtıdır. Bu imparatorluklar 13. ve 16. yüzyıllar arasında gelişerek geniş toprakları ve önemli ticaret yollarını, özellikle de altın, tuz ve diğer değerli eşyaların taşınmasını kolaylaştıran Sahra ötesi rotayı kontrol etmişlerdir. Timbuktu gibi şehirlerin küresel bilgi, kültür ve ticaret merkezleri haline gelmesiyle Afrika, daha sonraki sömürgeci anlatılarda süregelen 'karanlık kıta' klişesinden çok uzak bulunmaktaydı.

Kilwa ve Mombasa gibi şehir devletleriyle dolu Doğu Afrika kıyıları, Afrika'yı Orta Doğu, Hindistan ve hatta Çin'e bağlayan Hint Okyanusu ticaretinin kilit noktasını oluşturmaktaydı. Bu uluslararası değişim ağı fikirlerin, malların ve teknolojilerin yayılmasını teşvik ederken, bu ortamdan doğan Svahili uygarlığı Bantu, Arap, Fars ve hatta Hint etkileri arasında birbirinin içerisinde geçmiş kültürlerin bir karışımının büyüleyici bir örneğini sunmaktaydı. Bu kültürel derinlik ve miras günümüzde de yaşamaktadır.

Ancak 15. yüzyılın sonlarında Avrupalı güçlerle temas, Afrika'nın yörüngesini büyük ölçüde değiştirmiştir. Başlangıçta tüccar olarak gelen Avrupalılar, Afrika halkı için son derece yıkıcı bir hareket olan transatlantik köle ticaretine girişmişlerdir. Milyonlarca insan zorla batıya, özellikle Amerika'ya götürüldü ve bu talihsiz durum Sahraaltı Afrika'nın demografik, sosyal ve siyasi dokusunu sonsuza dek etkilemiştir. 19. yüzyıla gelindiğinde, 'Afrika için Mücadele'nin başlamasıyla neredeyse tüm kıta sömürgeleştirilmiştir ve neticesinde derin sosyo-ekonomik ve siyasi bozulmalara yol açmıştır. Ticarette etik değerlerin günümüzden çok daha ilkel olduğu ekonomiler, dayatılan sınırlar ve sömürge yönetimleri, geleneksel Afrika toplumlarını günümüzde hala belirgin olduğu şekilde yeniden şekillendirmiştir.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Sahraaltı Afrika'da değişim rüzgârları esmeye başlamıştır. 20. yüzyılın ortaları, ülkelerin sömürgeci yöneticilerden bağımsızlıklarını kazanmalarıyla birlikte yoğun bir dekolonizasyon sürecine tanıklık etmiştir. Bu dönem umut ve özlemlerle dolu olsa da aynı zamanda çok sayıda zorluğu da beraberinde getirmiştir. Birçok ülke, sömürge yönetiminin mirası, etnik gerilimler ve Soğuk Savaş jeopolitiği ile boğuşmuştur. Gana'dan Kwame Nkrumah ve Kenya'dan Jomo Kenyatta gibi liderler Pan-Afrikanizmi savunarak, Afrika'nın dünya meselelerindeki yerini ön plana alarak ve sistematik bir gündem oluşturarak ortaya çıktılar.

2.1.1. Sahraaltı Afrika'nın Kolonizasyon Öncesi Dönemi

Sahraaltı Afrika'da sömürgeleştirme öncesi dönem, karmaşık sosyo-politik sistemler, gelişen ticaret ağları ve kendine özgü kültürel ifadelerle dikkat çekmiştir. Avrupalı emperyal güçlerin müdahalesinden önceki bu dönem, bölgenin kendi kendine yeterliliğini, yenilikçiliğini ve canlı kültürel kimliklerini sergilemiştir.

'Devlet' terimi sömürge öncesi Afrika'nın tüm siyasi oluşumlarını tam olarak tanımlamasa da, karmaşık, organize yönetim sistemlerinin var olduğu açıktır. Batı Afrika'daki Ashanti İmparatorluğu, Doğu Afrika'daki Buganda Krallığı ve Güney Afrika'daki Rozwi İmparatorluğu gibi merkezi imparatorluklar ve krallıklar gelişmiş idari kabiliyetler sergilemiştir. Bu oluşumların kodlanmış yasaları, vergilendirme sistemleri ve daimi orduları vardı. Aynı zamanda, Batı Afrika'daki Igbo ve daha kuzeydeki Tiv gibi merkezi olmayan toplumlar, gücün daha dağınık olduğu sistemler altında faaliyet göstermiş, sosyal düzeni korumak için genellikle yaşlılar konseylerine veya yaş derecesi sistemlerine güvenmişlerdir.

Sahraaltı Afrika'nın sömürgeleştirilmeden önceki ruhani manzarası çok çeşitliydi ve kıtanın gelenek ve felsefelerine derinlemesine kök salmıştı. Etiyopya'da Hristiyanlığın geçmişi çok derinlere dayanmaktaydı ve İslam önemli bir varlık göstermekteydi. Batı Afrika'nın Mali ve Songhai ve çevresindeki bütün bölgelerde İslam'ın varlığı önemliyken, çok sayıda yerli din de varlığını sürdürüyordu. Bu yerli inançlar günlük yaşamla iç içe geçmiş, tarımdan yönetime kadar günlük hayatın bütün pratiklerinden etkilenerek ortaya çıkmıştır. Atalara tapınma, doğaya saygı ve ruhlara inanç ortak konulardı, ancak uygulamalar ve ritüeller büyük farklılıklar gösteriyordu.

Bu dönem aynı zamanda derin bir entelektüel ve kültürel üretim dönemiydi. Batı Afrika'daki Benin Krallığı'nın karmaşık bronz heykellerinden güneydeki Büyük Zimbabve'nin taş kalıntılarına kadar sanatsal ifadeler zengin ve çeşitliydi. Ünlü Timbuktu Üniversitesi gibi öğrenim kurumları, kıtanın dört bir yanından ve ötesinden düşünürleri çeken bilim merkezleriydi. Burada astronomiden felsefeye kadar her konuda el yazmaları kaleme alınıyor, korunuyor ve bu kaynaklar üzerine tartışmalar yapılıyordu.[21]

Ancak bu dönemi romantikleştirmekten kaçınmak çok önemlidir. Tüm toplumlarda olduğu gibi, sömürge öncesi Sahraaltı Afrika devletleri ve topluluklarının da kendi iç sorunları vardı. Kaynaklar üzerinde çatışmalar, bölgesel anlaşmazlıklar ve sınıf veya kast temelli ayrımcılık örnekleri vardı.

Sahraaltı Afrika'nın kolonizasyon öncesi dönemi dinamik sosyo-politik sistemlerin, ekonomik yeniliklerin ve zengin kültürel ifadelerin olduğu bir dönemdi. İslam ve Hıristiyanlık iz bırakmaya başlamış olsa da, Afrika toplumlarının özü olan yerli uygulamalarına da sıkça rastlanmaktaydı. Avrupalı sömürgecilerin daha sonra karşılaşacakları ve çoğu zaman baltalayacakları da işte bu canlı yaşam ve düşünce dokusuydu.

2.1.2. Afrika için Mücadele Dönemi

19. yüzyıldaki Afrika mücadelesinden önce Avrupalıların kıtadaki varlığı büyük ölçüde kıyı bölgeleriyle sınırlıydı. Bunlar öncelikle altın, fildişi, baharat ve en kötüsü de köle ticaretini kolaylaştıran ticaret karakolları ve kalelerdi. Rönesans ruhu ve deniz hâkimiyeti arzusuyla hareket eden Avrupalı denizciler, Vasco da Gama gibi kâşiflerin Hindistan'a giderken kıtayı atlamasıyla Afrika kıyılarını dolaşmışlardı.

Avrupa'daki Sanayi Devrimi bu mücadeleye önemli bir ivme kazandırdı. Hızla sanayileşen Avrupa hammadde ve pazar açlığı çekiyordu. Özellikle güneydeki altın ve elmas ile Kongo'daki kauçuk gibi geniş maden rezervlerine sahip Afrika, Avrupa'nın gelişen sanayilerini beslemek için gereken hammaddeleri sunuyordu. Aynı zamanda Afrika nüfusu, Avrupa'nın ürettiği mallar için büyük ölçüde kullanılmamış bir pazarı temsil ediyordu.

---

[21] Voeltz, R. A. "Wonders of the African World with Henry Louis Gates, Jr." *Teaching History: A Journal of Methods*, 25(2), 2000, s. 89-91.

Avrupa'nın Afrika'daki gücünü pekiştirmesinin bir başka yönü de misyonerlik çabalarıydı. David Livingstone gibi misyonerler, görünüşte Afrika toplumlarını "medenileştirmek" ve dönüştürmek için Afrika'nın içlerine kadar girmişlerdir.[22] Bazıları ruhani misyonlarına gerçekten inanmış olsa da, faaliyetleri genellikle sömürge yönetimlerinin önünü açmıştır. Okullar kurdular, bölgelerin haritasını çıkardılar ve bazen farkında olmadan Avrupalı güçlere topraklarını ilhak etmeleri için istihbarat ve gerekçe sağlamışlardır.[23]

Avrupa'nın, Afrika'nın içlerine nüfuz etmesi çeşitli teknolojik ilerlemelerle kolaylaştırıldı. Kinin, sıtmanın tahribatına etkili bir şekilde karşı koyarak, o zamana kadar "beyaz adamın mezarı" olan bölgelerin geniş alanlarını açtı.[24] Ölümcül bir makineli tüfek olan Maxim silahı, Avrupa seferlerine Afrika yönetimlerine karşı önemli bir askeri avantaj sağladı.[25]

Afrika için verilen mücadele 1884 ve 1885 yılları arasında Berlin Konferansı sırasında zirveye ulaştı. Afrikalı temsilcilerin yer almadığı bu toplantıda, Avrupalı güçler Afrika kıtasını kendi aralarında bir harita ve cetvel kullanarak paylaştılar. Bu dönemde çizilen ve genellikle toplulukları ve ekolojik bölgeleri ikiye bölen keyfi sınırların uzun süreli yansımaları oldu ve bugüne kadar devam eden çatışmalara ve anlaşmazlıklara katkıda bulundu.

Avrupalıların mücadelesi ve ardından gelen sömürgeleştirme, köklü değişiklikleri beraberinde getirdi. Geleneksel sistemler altüst oldu, hükümdarlar tahttan indirildi ve tüm siyasi sistemler yeniden düzenlendi. Ekonomiler sömürgeci çıkarlara hizmet edecek şekilde yeniden ayarlandı. Örneğin, geniş araziler yüksek gelir getiren ürünler için plantasyonlara dönüştürüldü, yerel çiftçilik yerinden edildi ve gıda güvensizliğine yol açtı. Sömürge altyapısı, özellikle de Kenya ve Uganda demiryolu gibi demiryolları, öncelikle güçlerini pekiştirmek ve bu alanlara yayılmak ve kaynakların Avrupa'ya ihraç edilmek üzere limanlara taşınmasına hizmet etti.

Avrupalı sömürgeciler genellikle Afrika kültürlerini aşağı gördüler. Bu da yaygın bir kültürel baskıya yol açtı. Avrupa dilleri, eğitim sistemleri ve hatta kıyafet kuralları dayatıldı.

---

[22] Wisnicki, A. "Interstitial Cartographer: David Livingstone and the Invention of South Central Africa." *Victorian Literature and Culture,* 37(1), 2009, s. 255-271.
[23] Bates, R. H. "Burden of Empire: An Appraisal of Western Colonialism in Africa South of the Sahara." University of California Press, 1993.
[24] Brown, J. C. "African Fever and Culture of the Blue Gum-tree to Counteract Malaria in Italy." 2021. Legare Street Press.
[25] Headrick, D. R. "The Tools of Imperialism: Technology and the Expansion of European Colonial Empires in the Nineteenth Century." The Journal of Modern History, 51(2), 1979, s. 231-263.

Aynı zamanda sömürge dönemi, Avrupa okullarında eğitim gören ve daha sonra milliyetçi hareketlerde önemli roller oynayacak olan yeni Afrikalı elitlerin yükselişine neden oldu.[26]

Sömürgeleştirmenin derin etkilerine rağmen, çöküşünün tohumlarını da ekmiştir. Dünya Savaşları Avrupalı güçleri önemli ölçüde zayıflatırken, küresel kendi kaderini tayin etme akımlarından etkilenen yeni elitler bağımsızlık talep etmeye başladı. 20. yüzyılın ortalarına gelindiğinde, bir dekolonizasyon dalgası kıtayı kasıp kavurmaya başladı ve modern Afrika ulus devletlerinin doğuşuyla sonuçlandı.

Avrupa'nın Afrika'yı ele geçirme çabası kıtanın tarihinde bir dönüm noktası olmuş, sosyo-politik ve ekonomik yapılarını derinden yeniden şekillendirmiştir. Keyfi sınırlar ve kültürel bozulmalar gibi önemli zorlukları beraberinde getirmiş olsa da, modern Afrika kimliklerinin oluşumunda ve sömürge sonrası ulus inşası arayışında da önemli rol oynamıştır.

2.1.3. Sahraaltı Afrika'da Avrupa Teması ve Kolonileşme

Avrupalı güçler ile Sahraaltı Afrika arasındaki etkileşim, kıtanın tarihinde dönüştürücü bir döneme işaret etmiştir. İlk keşif yolculuklarından nihayetinde geniş sömürge imparatorluklarının kurulmasına kadar, Avrupa'nın Afrika'daki ilerlemesi ekonomik, stratejik ve ideolojik motivasyonların bir kombinasyonu tarafından yönlendirilmiştir.

Avrupa'nın Sahraaltı Afrika ile ilk teması, 15. yüzyılda özellikle Portekiz'in sponsorluğunda yapılan deniz keşiflerine kadar uzanmaktadır. Bartolomeu Dias ve Vasco da Gama gibi kaşifler Afrika kıyılarını dolaşarak Akdeniz'i ve Batı Asya'nın düşman Müslüman imparatorluklarını atlayarak Hindistan'a giden yeni deniz yolları açtılar. Bu yolculuklar, öncelikle altın, fildişi ve ne yazık ki köle ticaretini kolaylaştıran kıyı ticaret merkezlerinin kurulmasına yol açtı.

Avrupa müdahalesinin asıl ivmesi 19. yüzyılda 'Afrika için Mücadele' olarak bilinen dönemde başladı.[27] Endüstriyel ilerlemeler ve kaynaklar için artan rekabetin ortasında, Avrupalı güçler topraklarını genişletmeye ve hakimiyet kurmaya çalıştılar. Alman Şansölyesi Otto von Bismarck tarafından toplanan 1884-1885 Berlin Konferansı bu dönemi

[26] Wiredu, K. "Western Education and Political Domination in Africa: A Study in Critical and Dialogical Pedagogy." SAGE Publications, Inc., 1980.
[27] Gonçalves, M. "The Scramble for Africa Reloaded? Portugal, European Colonial Claims and the Distribution of Colonies in the 1930s." Contemporary European History, 30(1), 2021, s. 2-15.

örneklemektedir. Çok sayıda Avrupalı gücün katıldığı konferansta Afrika'nın etnik, kültürel ya da dilsel sınırlar pek dikkate alınmadan keyfi bir şekilde bölündüğü görüldü. Birkaç on yıl içinde, 20. yüzyılın başlarında, Afrika'nın neredeyse tamamı Avrupa'nın kontrolü altında olacaktı. [28]

Sömürge Yönetimi ve Sömürü

Sömürge yönetiminin doğası bölgelere ve sömürgeci efendilere göre değişiklik göstermiştir. İngilizler gibi bazıları yerel liderlerden yararlanarak dolaylı bir yönetim sistemi uygularken, Belçikalılar gibi diğerleri doğrudan ve acımasız bir kontrol uyguladı. Genel olarak, birincil amaç kaynakların çıkarılmasıydı. Avrupalı sömürgeciler Afrika'nın altın, elmas ve kauçuk gibi değerli maden zenginliklerini, çoğu zaman çevresel ve toplumsal etkilerini göz ardı ederek sömürdüler.[29]

Sömürge yönetimleri aynı zamanda yeni ekonomik sistemler de dayattı. Geleneksel geçimlik tarımın yerini genellikle Avrupa pazarlarına yönelik pamuk, kakao ve kahve gibi yüksek gelir getiren ürünler aldı. Bu değişimin toprakların elden çıkarılması ve emek sömürüsü gibi ekonomik sonuçları bugün de hissedilmeye devam etmektedir.

Avrupa kolonizasyonu sadece ekonomik ve siyasi bir konu değildi, aynı zamanda kültürel bir dayatmaydı. Misyonerlik çabaları, genellikle yerli dini uygulamalar pahasına Hıristiyanlığın yayılmasına yol açtı. Avrupa dilleri, hukuk sistemleri ve eğitim modelleri getirilerek kıtanın sosyokültürel dinamikleri şekillendirildi. Bu durum okuryazarlığın artması gibi bazı faydalar getirirken, aynı zamanda geleneksel Afrika bilgi sistemlerinin ve kültürel uygulamalarının seyrelmesine ve bazı durumlarda tamamen silinmesine yol açtı. Ancak, Avrupa egemenliğine karşı çıkanlar da pasif değildi. Sömürge dönemi boyunca Afrika'da direniş ve isyan örnekleri yaşandı. İngilizlere karşı Ashanti savaşlarından Alman Doğu Afrikası'ndaki Maji Maji isyanına kadar, Afrika halkları sık sık kendilerini ezenlere karşı

[28] Doğan, A. "Berlin West African conference 1884-1885 and the Ottoman Empire." Yüksek Lisans Tezi – Master of Arts, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, 2021.
[29] Hrituleac, A., & Nielsen, J. U. M. (2011). *The Effects of Colonialism on African Economic Development.* Business and Social Sciences, s. 1-65.

ayaklandı.[30] Bu direnişler çoğunlukla bastırılmış olsa da, 20. yüzyılın ortalarındaki daha büyük bağımsızlık hareketlerinin tohumlarını atmıştır.

Avrupa ile temas ve sömürgeleşme süreci, Sahraaltı Afrika'yı derinden ve yeniden şekillendirdi. Belirli açılardan modernleşmeyi hızlandırırken, aynı zamanda ekonomik sömürüye, kültürel yerinden edilmeye ve siyasi boyun eğdirmeye de yol açtı. Bu sömürgeci mirasın etkileri karmaşık, çok yönlü ve günümüz Afrika'sının sosyo-politik dokusuna hala derinlemesine işlemiş durumdadır.

2.1.4. Sahraaltı Afrika'da Bağımsızlık Hareketleri ve Sömürge Sonrası Dönem

Afrika milliyetçiliğinin kökleri baskıcı sömürge yönetimine ve sömürgeci güçler tarafından çizilen keyfi sınırlara kadar uzanmaktadır. Bu boyun eğdirme dönemi, Avrupa okullarında eğitim görmüş yeni bir Afrikalı entelektüeller ve bürokratlar sınıfının doğmasına neden olmuştur. Özgürlük, eşitlik ve kendi kaderini tayin etme fikirleriyle tanışmak, bu elitler arasında milliyetçilik ateşini alevlendirmiştir. Gana'dan Kwame Nkrumah[31] ve Kenya'dan Jomo Kenyatta[32] gibi kilit isimler, ulusları için sömürge sonrası bir gelecek öngörmeye ve bunu dile getirmeye başlamışlardır.[33]

Dünya Savaşı'nın küresel jeopolitik üzerinde derin etkileri devam ederken birçok Afrikalı asker sömürgeci yöneticilerinin yanında savaştı ve geri döndüklerinde, kendi ülkelerinde bu haklardan mahrum bırakılırken yurtdışında özgürlükler için savaşmanın adaletsizliğini ve ikilemini sorguladılar. Savaş aynı zamanda Avrupalı sömürgeci güçlerin ekonomik olarak tükenmesine ve geniş imparatorluklarını daha az sürdürebilmelerine yol açarak küresel bir dekolonizasyon eğilimine yol açtı.

20. yüzyıl, sömürge yönetimine daha iyi karşı koymak için tüm Afrika uluslarının birliğini savunan bir hareket olan Pan-Afrikanizm'in yükselişine tanık oldu. Bu birlik, diaspora

---

[30] Maddox, G. (2003). *German Conquest and African Mercenaries. Review of the book Mikono ya Damu: 'Hands of Blood': African Mercenaries and the Politics of Conflict in German East Africa, 1888–1904* by Erick J. Mann. The Journal of African History, 44(2), s. 359-360.

[31] Encyclopædia Britannica, Inc. (2024). Kwame Nkrumah president of Ghana. Erişim adresi: https://www.britannica.com/biography/Kwame-Nkrumah

[32] Encyclopædia Britannica, Inc. (2024). *Jomo Kenyatta president of Kenya*. Erişim adresi: https://www.britannica.com/biography/Jomo-Kenyatta

[33] Fuller, H. (2010). *Building a nation: Symbolic nationalism during the Kwame Nkrumah era in the Gold Coast/Ghana.* ProQuest Dissertations & Theses Global. Erişim adresi: https://www.proquest.com/dissertations-theses/building-nation-symbolic-nationalism-during-kwame/docview/1562748946/se-2

Afrikalılarını ve kıta liderlerini bir araya getiren Pan-Afrika Kongreleri gibi etkinliklerde yakalandı. Örgüt, nihayetinde 1963 yılında bugünkü Afrika Birliği'nin öncüsü olan Afrika Birliği Örgütü'nün (OAU) kurulmasına katkıda bulundu.[34]

Bazı ülkeler barışçıl müzakereler yoluyla bağımsızlıklarını kazanırken, diğerleri şiddetli ayaklanmalar ve uzun süreli gerilla savaşlarıyla bu süreci geçirebildiler. Kenya'daki Mau Mau isyanı ve Cezayir Bağımsızlık Savaşı şiddet içeren mücadelelerin kayda değer örnekleridir.[35] Geçiş dönemi aynı zamanda önemli jeopolitik manevralara da sahne olmuş, Soğuk Savaş'ın süper güçleri yeni bağımsız devletlerde nüfuz sahibi olmak için yarışmıştır.

2.2. Sahraaltı Afrika'da Modern Gelişmeler ve Zorluklar

20. yüzyılın sonlarından bu yana, birçok Sahraaltı Afrika ülkesi farklı ekonomik yörüngeler deneyimlemiştir. Botsvana gibi bazı ülkeler, istikrarlı ekonomiler kurmak için başta elmas olmak üzere maden zenginliklerinden yararlanmıştır. Nijerya ve Angola gibi ülkeler petrol rezervlerinden yararlanmış, ancak genellikle tek bir kaynağa aşırı bağımlılığın ekonomik dalgalanmaya yol açtığı "kaynak laneti" ile karşı karşıya kalmıştır. Kenya, teknoloji ve hizmet sektörlerine büyük yatırımlar yaparak Nairobi gibi şehirlerde gelişen teknoloji merkezlerinin gelişmesini sağlamıştır ve bu konuda bir örnek oluşturmuştur.

Lagos, Kinshasa ve Addis Ababa gibi şehirlerin hızla büyümesiyle birlikte bölgedeki kentsel büyüme de artmıştır. Bu kentleşme hem fırsatlar hem de zorluklar sunmaktadır. Şehirler ekonomik faaliyetlerin ve inovasyonun merkezi haline gelirken, aynı zamanda yetersiz altyapı, konut sıkıntısı ve zorlayıcı kamu hizmetleriyle de boğuşmaktadır.

Sahraaltı Afrika, 20. yüzyılın sonları ve 21. yüzyılın başlarında HIV/AIDS salgını başta olmak üzere önemli sağlık sorunlarıyla karşı karşıya kalmıştır. Ancak uluslararası işbirlikleri, yerel politikalar ve halk hareketleri son yıllarda yeni HIV enfeksiyonlarında önemli bir düşüşe yol açmıştır. Buna ek olarak, bölge hem Ebola gibi eski sağlık tehditlerinin yeniden canlanmasına hem de COVID-19 gibi yenilerinin ortaya çıkmasına tanık olmuştur. Yine de, bu

---

[34] Ani, K. J., & Ojakorotu, V. (2017). *Pan-Africanism, African Union and the challenge of transformative development in Africa.* Erişim adresi: https://hdl.handle.net/10520/EJC-791d57ee6

[35] Adekson, J. 'Bayo. (1981). *The Algerian and Mau Mau revolts: A comparative study in revolutionary warfare. Comparative Strategy*, 3(1), 69-92.

krizleri yönetmek ve hafifletmek için kıtasal ve ulusal düzeylerde övgüye değer çabalar sarf edilmiştir.

Bölge, demokratik ilerlemeler ve gerilemelerden oluşan bir tahterevalliye tanık olmuştur. Gana ve Botsvana gibi ülkeler istikrarlı demokratik geçiş süreçleri nedeniyle sık sık takdir edilmektedir. Ancak Zimbabve ve Orta Afrika Cumhuriyeti gibi ülkelerde siyasi istikrarsızlık ve otoriter yönetim dönemleri yaşanmıştır. Özellikle, iktidarda kalma sürelerini uzatmak için anayasaları değiştirmeye çalışan Burundi ve Uganda gibi yerlerde iç savaşlara yol açan yerleşik liderlerin artan bir eğilimi bulunmaktadır.

Sahraaltı Afrika, Serengeti düzlüklerinden Kongo Havzası'nın yağmur ormanlarına kadar dünyanın en çeşitli ekosistemlerinden bazılarına ev sahipliği yapmaktadır. Ancak ormansızlaşma, iklim değişikliğinin etkileri ve kaçak avlanma gibi zorluklar bu doğal hazineleri tehdit etmektedir. Buna karşılık birçok ülke koruma girişimleri başlatmıştır. Kenya'daki toplum odaklı yaban hayatı koruma alanları veya Etiyopya'nın Yeşil Mirası gibi ağaçlandırma projeleri bu çabaların simgesidir.

Modern Sahraaltı Afrika kültürel ve toplumsal bir rönesans yaşamaktadır. Kadın haklarını savunan ve tanınmasını isteyen ve cinsiyete dayalı şiddete karşı çıkan hareketler ivme kazanmıştır. Nüfusun önemli bir bölümünü oluşturan kıtanın gençleri, teknolojiyi ve sosyal medya platformlarını yalnızca değişimi savunmak için değil, aynı zamanda küresel sahnede Afrika anlatılarını yeniden tanımlamak için de kullandığı tespitinde bulunulabilir.

2.3. Örnek Sahra Altı Afrika Ülkeleri: Etiyopya, Cibuti ve Kenya

Dünyanın en büyük pazarlarından birini oluşturmayı amaçlayan Afrika Kıtasal Serbest Ticaret Bölgesi anlaşmasında görüldüğü gibi, daha fazla bölgesel entegrasyon için kararlı bir çaba gösterilmektedir. Ayrıca, ülkeler diplomatik erişim alanlarını genişletmektedir. Kenya gibi ülkeler bölgesel barışı koruma ve arabuluculukta daha önemli roller oynarken, Güney Afrika ve Nijerya gibi ülkeler küresel forumlarda kendilerini göstermektedirler.

Sahraaltı Afrika'nın modern gelişmeleri çalışkanlığın yanı sıra dinamizm ve esneklik ile açıklanabilir. Ekonomik eşitsizliklerden siyasi çalkantılara kadar uzanan çok yönlü zorluklar söz konusu olsa da bölgenin potansiyeli ve istekleri aşikârdır. Küresel toplum, Sahraaltı Afrika'nın kendi kaderini şekillendirmesini, sürdürülebilir büyüme ve kapsayıcı refaha giden yolları oluşturmasını büyük bir ilgiyle izlemektedir.

Şekil 1. Sahra Altı Afrika Haritası



Sahraaltı Afrika, ilk uygarlıklardan günümüzün zorluklarına kadar çeşitli tarihsel etkilere maruz kalmıştır. Bu geniş bölgede Etiyopya, Cibuti ve Kenya'nın izlediği yol, kıtanın çeşitlilik arz eden tarihini gözler önüne sermektedir.

2.3.1. Etiyopya

Şekil 2. Etiyopya Haritası



Etiyopya, Afrika tarihi ele alındığında birçok nedenden dolayı öne çıkmaktadır. Afrika'nın büyük bölümünün aksine, bu Doğu Afrika ülkesi, Mussolini'nin faşist rejimi altında 1936'dan 1941'e kadar süren kısa bir İtalyan işgali dışında, çok sayıda sömürgeci istilaya direnerek egemenliğini koruyabilmiştir. Avrupa'nın damgasını vurduğu bir kıtada oldukça benzersiz olan bu başarı, Etiyopyalılar arasında güçlü bir ulusal gurur duygusu olarak yaşamaktadır.

Etiyopya'nın antik tarihinin temeli, MS 1. yüzyıl civarında ortaya çıkan Aksum Krallığı'na dayanmaktadır. Günümüzde Etiyopya'nın kuzeyinde var olan bir kasaba ve Kızıldeniz boyunca stratejik bir konuma sahip olan Aksum, Akdeniz dünyasını –özellikle Roma İmparatorluğu'nu— Hindistan ve daha geniş Doğu'ya bağlayan bir ticaret merkeziydi. Aksum Dikilitaşı ve Siyonlu Aziz Meryem Kilisesi bu döneme ait kalıcı kalıntılardır ve Aziz Meryem Kilisesi'nin birçok kişi tarafından Ahit Sandığı'nın dinlenme yeri olduğuna inanılmaktadır.

Etiyopya tarihinin en önemli anlarından biri, MS 4. yüzyılda Hıristiyanlığa geçerek bu inancı benimseyen dünyadaki ilk bölgelerden biri olmasıdır. Kral Ezana'nın Hıristiyanlığa geçişi ve devlet dini haline getirişine dair anlatı çok sevilen bir hikâyedir. Etiyopya'nın Hıristiyanlık versiyonu olan Etiyopya Ortodoks Tewahedo Kilisesi, bugüne kadar ülkenin kültürel ve ruhani yaşamında derin bir rol oynamıştır.

Aksum'un ötesinde Etiyopya'da güçlü imparatorluklar ve hanedanlar birbirini izlemiştir. Lalibela'nın kayaya oyulmuş kiliseleriyle tanınan Zagwe hanedanı ve İncil'deki Kral Süleyman'ın soyundan geldiğini iddia eden Solomonik hanedanı bu konuda öne çıkmaktadır. Solomon hanedanının son üyesi olan İmparator Haile Selassie, 20. yüzyılda Etiyopya'yı yönetmiş ve pan-Afrika hareketlerinde belirleyici bir figür olarak kayıtlara geçmiştir.

Etiyopya'nın dağlık topografyası, Hıristiyanlığı erken benimsemesiyle birleşince, içe kapalı bir gelişmeyle sonuçlanmıştır. Ulusun kendine özgü bir yazısı olan Ge'ez alfabesi bulunmakta ve farklı bir takvim sistemi kullanmaktadırlar. Kökleri eski dini geleneklere dayanan Timket ve Meskel gibi festivaller günümüzde de kutlanmaktadır.

Ancak Etiyopya'yı tanımlayan sadece tarihi kalıntılar değildir. Ülkeyi boydan boya kesen Büyük Rift Vadisi, birçok antropolog tarafından insanlığın beşiği olarak kabul edilmektedir. Afar bölgesinde bulunan ünlü "Lucy" gibi fosiller, en eski insan atalarından bazılarına dair kanıtlar sunmakta olduğuna bu çalışma da yer vermiştim.

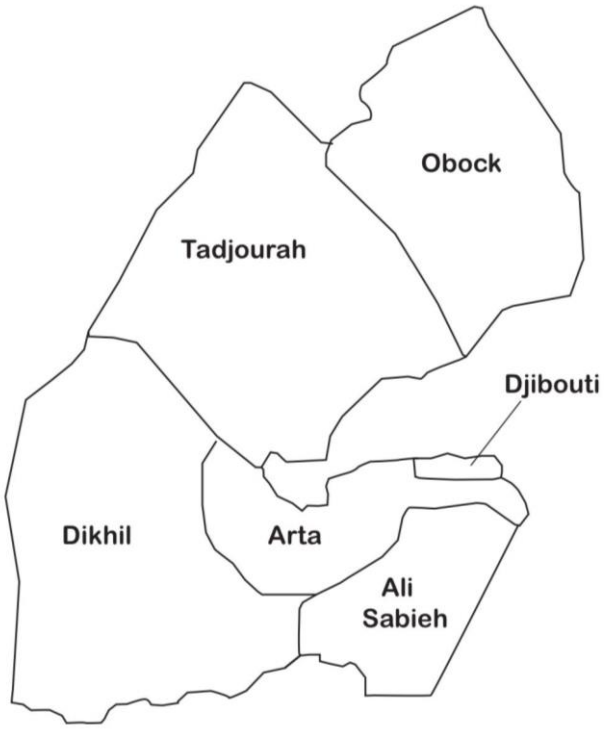
Daha yakın tarihte Etiyopya, kıtlıklar, bölgesel çatışmalar ve iç siyasi ayaklanmalar da dâhil olmak üzere çok sayıda zorlukla karşı karşıya kalmıştır. Yine de, her sıkıntıda, Afrika Boynuzu'nun jeopolitiğinde önemli bir oyuncu olarak ortaya çıkarak dayanıklılık ve devamlılık sergilemiştir. Afrika kıtasında bu iki özellik, kıta devletlerinin güç dengeleri ve tarihleri göz önüne alındığında hayati öneme sahiptir.

Etiyopya'nın zengin ve çeşitli tarihini anlayarak, özellikle Kuşak ve Yol İnisiyatifi gibi projeler ve Afrika kıtasındaki hedefleri bağlamında modern dinamikleri daha iyi değerlendirilebilir.

2.3.2. Cibuti

Cibuti'nin Kızıldeniz'in güney girişinde, Yemen'in karşısındaki Bab-el-Mandeb boğazının hemen üzerinde yer alması, onu tarih boyunca jeopolitik ve ticari açıdan hayati bir ilgi noktası haline getirmiştir. Bu küçük ülke, büyük ölçüde kurak ve doğal kaynaklardan yoksun olmasına rağmen, Hint Okyanusu'nu Akdeniz'e bağlayan stratejik konumu nedeniyle büyük bir etkiye sahip olmuştur.

Şekil 3. Cibuti Haritası



Günümüz Cibuti'sinin ortaya çıkışından önce bölgede çeşitli Cushitic ve Afar kabileleri yaşamaktaydı. İslam'ın yayılmasıyla birlikte, 9. yüzyıla gelindiğinde bölgede Müslüman etkisi güçlenmeye başladı. Bu etki, Arap Yarımadası ve ötesiyle ticaret yapan kıyı boyunca sıralanan ticaret merkezlerinde belirgindi. Ifat Sultanlığı ve halefi Adal Sultanlığı da dâhil olmak üzere bu dönemlerde kurulan sultanlıklar, bölgesel dinamiklerde önemli roller oynadı ve Etiyopya dağlık bölgelerindeki Hıristiyan krallıklarla sık sık çatışmaya girdi.[36]

Avrupa'nın Cibuti'ye olan sömürgeci ilgisinin 19. yüzyılın sonlarında ciddi bir şekilde görüldüğünü söyleyebiliriz. Bölgenin Uzak Doğu'ya giden buharlı gemiler için bir kömür istasyonu ve Afrika'nın içlerine nüfuz eden demiryolları için potansiyel bir terminal olarak

[36] Hassen, M. (1984). *Review of the book Ethiopia and the Red Sea: The Rise and Decline of the Solomonic Dynasty and Muslim-European Rivalry in the Region, by M. Abir. Northeast African Studies*, 6(3), 60–65. Erişim adresi: http://www.jstor.org/stable/43660165

önemini gören Fransızlar, 1884'te yönetimlerine başladılar ve 1896'da Fransız Somaliland'ı olarak resmileştirdiler. Fransız etkisi Cibuti'nin kültüründe, dilinde ve yönetiminde hala belirgindir.

Cibuti'nin bağımsızlığa giden yolu diğer Afrika ülkelerine kıyasla nispeten barışçıl olmuştur. 1977 yılında yapılan bir referandumla Cibuti halkı Fransa ile entegrasyon yerine bağımsızlığı seçti. O zamandan beri Cibuti Cumhuriyeti, kendi güvenliğini ve refahını sağlamak için genellikle bölgesel ve küresel güçleri birbirlerine karşı kullanarak benzersiz bir güç dengesi oluşturmuş ve korumuştur. Bu durum süper güçlerle, özellikle de bugün her ikisi de ülkede askeri üsler bulunduran ABD ve Çin ile olan ilişkilerinde açıkça görülmektedir.

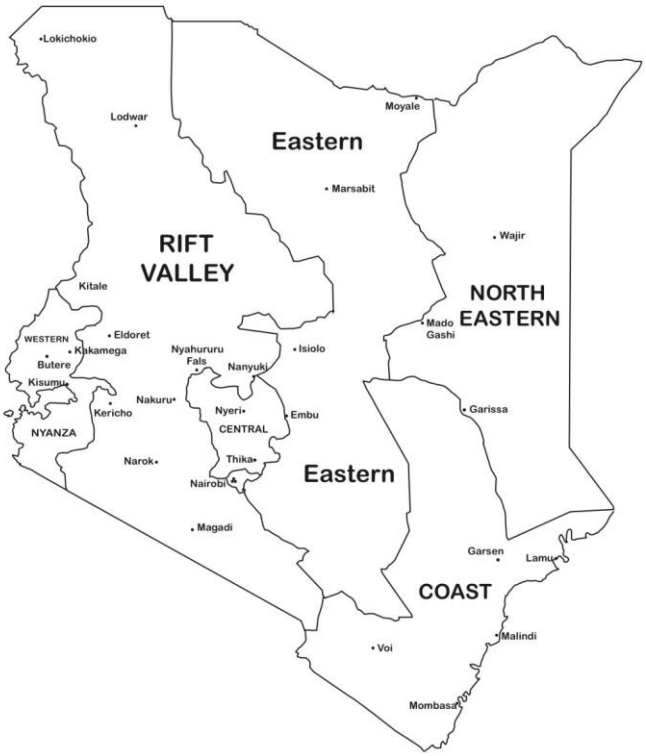
Çağdaş dönemde Cibuti'nin limanı başlıca varlıklarından biri haline gelmiştir. Önemli bir yakıt ikmal ve aktarma merkezi olarak hizmet veren limanın önemi, Kuşak ve Yol İnisiyatifi 'nin teşvik ettiği gelişmelerle birlikte daha da artmaktadır. 2017'de tamamlanan Cibuti-Addis Ababa demiryolu, özellikle ithalatının %95'ini Cibuti'den yapan ve denize kıyısı olmayan Etiyopya için Afrika kıtasına açılan bir kapı olma konumunu belirginleştirmektedir.[37] Bununla birlikte, Cibuti'nin hızlı gelişimi ve stratejik ittifakları bu ülkeyi birçok konuda iyi bir örnek olarak öne çıkarsa da özellikle artan borç ve sınırları içindeki küresel güçlerin faaliyetlerini kontrol etme konusundaki hassas dengeleri yönetme konusu ile ilgili endişeler gibi zorluklar da ilgi odağı olmanın beraberinde gelmektedir.

Cibuti'nin eski sultanlıklar tarafından yönetilmesinden günümüzdeki önemli bir denizcilik merkezi rolüne uzanan tarihsel yörüngesini anlamak, Kuşak ve Yol İnisiyatifi gibi büyük projelere katılımına ve bölgenin değişen jeopolitiğinde Türkiye gibi ülkelerle daha geniş çaplı işbirliği çabalarına dikkatle bakıldığında Cibuti'nin denge politikasının derinliği daha fazla anlaşılmaktadır.

[37] Yalew, M. T., & Changgang, G. (2020). *China's 'Belt and Road Initiative': Implication for Land Locked Ethiopia. Insight on Africa*, 12(2), 175-193. Erişim adresi: https://doi.org/10.1177/0975087819891538

2.3.3. Kenya

Şekil 4. Kenya Haritası



Maasai Mara'nın uçsuz bucaksız savanalarından Hint Okyanusu'nun kıyı şeritlerine kadar çarpıcı manzaralarıyla karakterize bir ülke olan Kenya, Doğu Afrika bölgesindeki rolünün altını çizen zengin ve dinamik bir tarihi dokuya sahiptir.

Eskiden Kenya'nın iç kesimleri, her biri kendine özgü dil, kültür ve geleneklere sahip Nilotik, Cushitik ve Bantu etnik grupları tarafından iskân edilmiştir. Bu gruplar öncelikle tarımcı ve çoban olarak ve Kenya'nın genellikle zorlu arazilerinde yaşamaktalardı. Kıyı şeridi boyunca, Bantu ve Arap etkilerinin bir karışımından kaynaklanan Swahili uygarlığı 8. yüzyılın başlarından itibaren gelişmiştir.[38] Mombasa ve Malindi gibi kıyı şehirleri, Afrika'yı Arabistan, İran, Hindistan ve hatta Çin'e bağlayan Hint Okyanusu ticaret ağının ayrılmaz parçaları haline gelmiştir.

15. yüzyılda Vasco da Gama liderliğindeki Portekizli kâşiflerin gelişi, Avrupa etkisinin başladığı bir döneme işaret etmekteydi.[39] Başlangıçta kıyı ticaret yollarının kontrolünü ele geçirmeye çalışsalar da, hâkimiyetlerine yerel sultanlıklar ve diğer yabancı güçler tarafından sık sık itiraz edildi. 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde, Afrika için verilen mücadele İngilizlerin Kenya'da Doğu Afrika Müstemleke Yönetimini kurmasına tanık oldu. İngiliz yönetimi, özellikle çay, kahve ve diğer yüksek gelir getiren mahsullerin büyük ölçüde ihracat için yetiştirildiği verimli dağlık bölgelerde büyük ölçekli tarımsal girişimlere damgasını vurdu.[40] Bu

[38] Mugane, J. M. (2015). *The Story of Swahili*. Ohio University Press.
[39] Northrup, D. (1998). *Vasco da Gama and Africa: An Era of Mutual Discovery, 1497-1800. Journal of World History*, 9(2), 189–211. Erişim adresi: http://www.jstor.org/stable/20078728
[40] Mwangi, W. (2001). *Of Coins and Conquest: The East African Currency Board, the Rupee Crisis, and the Problem of Colonialism in the East African Protectorate. Comparative Studies in Society and History*, 43(4), 763-787.

dönem aynı zamanda yerleşim ve kentleşme modellerini önemli ölçüde etkileyen Uganda Demiryolu'nun inşasına da tanıklık etti.[41]

Kenya'nın bağımsızlığa giden yolu, 1950'lerde İngiliz sömürge yönetimine karşı ağırlıklı olarak Kikuyu etnik grubunun önderlik ettiği bir isyan olan Mau Mau ayaklanmasıyla belirlendi. 1963 yılına gelindiğinde Kenya bağımsızlığını kazanmış ve Jomo Kenyatta ilk devlet başkanı olmuştur. Kenyatta döneminde Kenya, Batı yanlısı bir tutum benimseyerek Soğuk Savaş döneminde kendisini istikrarlı bir müttefik olarak konumlandırmıştır.[42]

Günümüz Kenya'sı Doğu Afrika'nın güç merkezlerindendir ve bölgenin en büyük ekonomisine sahiptir. Başkent Nairobi sadece ekonomik açıdan değil, diplomatik ve kültürel bir merkez olarak da önemli bir merkezdir. Bununla birlikte Kenya'nın, özellikle seçim dönemlerinde zaman zaman patlak veren etnik gerilimler de dâhil olmak üzere buna benzer sorunları bulunmaktadır.

Kuşak ve Yol Girişimi bağlamında Kenya'nın Doğu Afrika ticaret merkezi olarak tarihi rolü yeniden ön plana çıkmaktadır. Nairobi'yi Mombasa'ya bağlayan Standart Hat Demiryolu gibi projeler Kenya'nın, altyapıyı geliştirerek, sanayileşmeyi artırarak ve sürdürülebilir bir sosyo-ekonomik ortamı teşvik ederek ülkeyi orta gelirli bir ülkeye dönüştürmeyi amaçlayan 2030 Vizyonu ile uyumludur. Kenya'nın altyapı projeleri aracılığıyla Türkiye, Çin ve diğer ülkelerle işbirliği yapması, Hint Okyanusu çevresi ve Afrika kıtasındaki stratejik öneminin bir kanıtıdır.

Kenya'nın Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki projelere katılımını değerlendirirken, çeşitli ticaret yollarının, kültürlerin ve etkilerin kavşağında yer alan bir ülke olarak geçmişini anlamak önemlidir. Kenya'nın tarihi, mevcut jeopolitik ve ekonomik manevralarını görmek için değerli bir zemin sağlamaktadır.

Günümüzün uluslararası politik ekonomisi bağlamında, Sahraaltı Afrika'nın tarihi etkili bir rol oynamaktadır. Sömürgecilik mirası, küresel ekonomik sistemlerle birleşerek bu ülkeleri birçok durumda küresel ticaret ağları içinde edilgen hale getirmiştir. Ancak değişim gözle

---

[41] Burton, A. (2001). *Urbanisation in Eastern Africa: An historical overview, c.1750–2000. AZANIA: Journal of the British Institute in Eastern Africa*, 36-37(1), 1-28. Erişim adresi: https://doi.org/10.1080/00672700109511697

[42] Daban, E. Z. (2018). *Afrika'da Yerli Direnişi ve Bağımsızlık Hareketleri: Mzee Jomo Kenyatta liderliğinde Kenya*. ProQuest Dissertations & Theses Global. Erişim adresi: https://www.proquest.com/dissertations-theses/afrikada-yerli-direnişi-ve-bağımsızlık/docview/2572496867/se-2

görünür bir şekilde gerçekleşmektedir. Gelişen genç nüfusu, önemli doğal kaynakları ve Afrika Kıtasal Serbest Ticaret Bölgesi gibi stratejik ittifakları ile Afrika kendini restore etmektedir. Dahası, Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi ve Türkiye ile artan ilişkiler gibi girişimlerle, Sahraaltı Afrika'nın tarihi ticaret yolları ve ortaklıkları modern bağlamda yeniden tasarlanmaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KUŞAK VE YOL İNİSİYATİFİ

3.1. İnisiyatifin Kapsamı

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2013 yılında öncülük ettiği bir politika olan Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Çin ile birden fazla kıtaya yayılan çok sayıda ülke arasında hem kara hem de deniz bağlantısını geliştirmeyi amaçlayan iddialı bir programdır. Kapsamı, küresel ekonominin ve jeopolitiğin hatlarını yeniden şekillendirmeyi amaçlayan, hem ölçeği hem de ideali bakımından benzeri görülmemiş bir programdır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi, başlangıcında, tarihsel olarak ticareti ve kültürel alışverişi kolaylaştıran eski İpek Yolu güzergahlarını yansıtacak şekilde öncelikle Asya, Avrupa ve Afrika'ya odaklanmıştır. Ancak girişim kısa sürede Latin Amerika ve Karayipler, Okyanusya ve hatta Kuzey Kutbu'nu da kapsayacak şekilde gelişmiş ve gerçek anlamda küresel hedeflerini yansıtmaya başlamıştır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin coğrafi kapsamı, geniş erişimiyle Çin'in ticaret, kültür ve diplomasi için küresel yolları yeniden hayal etme ve yeniden inşa etme çabasının sembolüdür. Asırlık İpek Yolu'ndan ilham alan girişim, bu eski ağın modern bir yinelemesi gibi görünse de ölçeği ve amacı eski kervan yollarını çok aşmaktadır.

Başlangıçta Kuşak ve Yol İnisiyatifi öncelikle orijinal İpek Yolu'nun geçtiği bölgelere yoğunlaşmış bir şeklide öne çıkmaktaydı. Üç kıta ile: Asya, Avrupa ve Afrika. Tarihin her aşamasına şahitlik etmiş ve kaynaklar açısından zengin olan bu kıtaların jeopolitik açıdan öne çıkan yerleri, bir arada çalışabilecek bir planın bir parçası olarak değerlendirildiği zaman stratejik ve ekonomik anlamda benzersiz avantajlar sunmaktadır. Örneğin tek bakışta; Asya, gelişen ekonomileriyle hazır bir pazar ve bir dizi hammadde ve teknolojik yenilik sunmaktadır. Öte yandan Avrupa, gelişmiş endüstrileri ve zengin kültürel mirasıyla teknolojik yenilik ve bilgi merkezidir. Kaynakları bol olan ve hızlı kentleşme ve dijital dönüşümün ortasında bulunan Afrika, kullanılmamış potansiyel ve gelişmekte olan pazarlar sunmaktadır.

Ancak, Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi vizyonu bu kıtalarla sınırlı kalmamıştır. Çin, küresel hedeflerinin bir göstergesi olan zekice bir hamleyle, girişimin kapsamını tarihsel olarak İpek Yolu ile bağlantılı olmayan bölgeleri de içerecek şekilde genişletmek amacındadır. Bu

amaca, kaynaklar açısından zengin ve geniş bir tüketici kitlesi sunan Latin Amerika ve Karayipler de dâhildir. Ayrıca, Pasifik'teki stratejik konumu ve zengin kaynaklarıyla Okyanusya, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin coğrafi kapsamına önemli bir unsur olarak eklenmiştir. Genel itibariyle yaşamanın olanaksız olarak görüldüğü Kuzey Kutbu dahi, potansiyel yeni nakliye rotaları ve kullanılmayan geniş doğal kaynakları sayesinde dışarıda bırakılmamıştır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin genişletilmiş coğrafi kapsamı, Çin'in küresel ticaret ve jeopolitiğin değişen dinamiklerine dair anlayışını ortaya koymaktadır. Sadece tarihsel olarak önemli bölgelere odaklanmak yerine Çin, geleceğin küresel ekonomik manzarasında önemli bir rol oynayacak bölgelerde ortaklıklar arayarak ileriye dönük bir yaklaşım sergilemiştir.

Ayrıca, bu geniş coğrafi yayılım Çin'in çok yönlü ortaklıklar kurma niyetine de işaret etmektedir. Bunlar sadece ticaret yolları değil; kültür, teknoloji ve yenilik koridorlarıdır. Çin, böylesine farklı bölgelerle bağlantı kurarak ekonomik bağları güçlendirmektedir ve aynı zamanda fikirlerin, teknolojilerin ve kültürlerin çapraz hareketliliğini kolaylaştırarak gerçek anlamda birbirine bağlı bir küresel toplum hedefini ortaya koymaktadır.

3.1.1. İnisiyatifin Altyapı Geliştirmesi

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin merkezinde altyapı geliştirme yer almaktadır. Bu hedef; demiryolları, otoyollar, boru hatları, dijital altyapı, limanlar, havaalanları ve enerji projeleri de dâhil olmak üzere çok çeşitli projeleri kapsamaktadır. Örneğin Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC), Çin'i Umman Denizi'ne bağlayan çok sayıda altyapı projesini içermektedir. Benzer şekilde, Afrika'da, liman kenti Mombasa'yı Kenya'nın başkenti Nairobi'ye bağlayan standart hatlı bir demiryolu olan Nairobi-Mombasa demiryolu, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin geniş erişimini örneklemektedir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki altyapı projeleri, Çin'in, karmaşık bir ülkeler ağını ulaşım, enerji ve dijital kanallarla birbirine örerek, birbirine bağlı bölgelerden oluşan bir prizma oluşturma vizyonunun altını çizmektedir. Bu çabalar, salt fiziksel bağlantı sınırlarının ötesine uzanmaktadır. Çin kendisini, çeşitli bölgelere ve ulusal sınırlara nüfuz eden etkisiyle bir altyapı güç merkezi olarak öne çıkarmak istemektedir.

Demiryolları, geniş alanlara yayılan projelerle bu vizyonun önemli bir bileşeni olarak ortaya çıkmıştır. Çin'in batı bölgesini Pakistan'ın Gwadar limanına bağlayan bir demiryolu ağı vaat eden ve Çin'e Umman Denizi'ne erişimde stratejik bir avantaj sunan Çin-Pakistan

Ekonomik Koridoru (CPEC) bu duruma örnek teşkil eden projelerden biridir. Benzer şekilde, Afrika'nın kalbinde yer alan Nairobi-Mombasa demiryolu da Çin'in kıtadaki altyapı gelişimine olan bağlılığının bir kanıtıdır. Kenya'nın pitoresk manzaraları arasından geçen demiryolu, malların ve yolcuların taşınma biçiminde devrim yaratmayı ve potansiyel olarak bölgesel ekonomik büyüme için bir destek görevi görmeyi amaçlamaktadır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin altyapı anlatısı yalnızca demiryollarından ibaret değildir. Bazen dağların ve çöllerin zorlu topografyasından geçerek uluslar ve geniş araziler boyunca uzanan karayolları da bu girişim için çok önemlidir. Bu otoyollar, ticareti desteklemekle birlikte, ulusları karşılıklı büyüme vaadiyle birbirine bağlayan uluslararası iş birliğinin sembolleri olarak da öne çıkarılmaktadır.

Bir diğer hayati bileşen olan limanlar, deniz ticaretinin bağlantı noktalarıdır. İster Hint Okyanusu'nun sakin sularında ister Akdeniz'in stratejik noktalarında olsun, Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında limanların geliştirilmesi ikili bir amaca hizmet etmektedir. Bir yandan Çin'in deniz ticaretindeki kabiliyetlerini güçlendirirken, diğer yandan Çin'i stratejik olarak uluslararası sularda avantajlı noktalara yerleştirerek deniz jeopolitiğini potansiyel olarak yeniden şekillendirmeyi amaçlamaktadır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin altyapı perspektifi, petrol ve doğalgazı geniş bir alana taşıyan boru hatlarıyla enerji koridorlarına da önemli bir başlık açmaktadır. Bu koridorlar Çin'in artan enerji talebini karşılamakla birlikte, deniz taşımacılığıyla ilgili riskleri azaltarak enerji kaynaklarını güvence altına almak için stratejik bir hamle olarak görülebilir.

Son olarak dijital altyapı, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin çığır açtığı bir alandır. Dijital çağın öneminin farkında olan Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki projeler, sağlam telekomünikasyon ağları geliştirmeye, e-ticareti teşvik etmeye ve hatta uydu iletişiminin sınırlarını keşfetmeye odaklanan çalışmaları yapmayı hedeflemektedir.[43]

[43] Çin Ankara Büyükelçisi Liu Shaobin ise yaptığı konuşmada. Çin'in Türkiye'nin ikinci büyük ticari ortağı olduğunu vurguladı, ipek Yolu'nun çok hızlı bir inovasyona şahitlik ettiğini kaydeden Shaobin, şunları söyledi, "Dijital ekonomiyle artık global rekabetin mimarisi de değişiyor. Çin son yıllarda internet inovasyonlarına, paylaşım ekonomisine ağırlık verdi. Bütün internet tabanlı girişimleri destekliyoruz. Çin'in dijital ekonomisi 2021'de 7 trilyon dolar oldu, bu GSYH'nin yüzde 40'ını oluşturuyor. Dijitali öncelikli alan olarak belirledik. Çin Türkiye ilişkileri de 50 yılda çok önemli yol kat etti. Çin, Türkiye'nin ikinci büyük ticari ortağı oldu. Toplamda 34 milyar dolarlık ticaret hacmi var. Çin ve Türkiye ile dijital ekonomide deneyimlerini paylaşabilir." İstanbul İstinye Üniversitesi (İSÜ). (2022, 31 Mayıs). *1. Uluslararası Kuşak ve Yol İnisiyatifi*

Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki altyapı projeleri, genişlikleri ve stratejik derinlikleriyle, karayolları, demiryolları veya limanlar inşa etmekten daha fazlasını amaçlamaktadır. Çin'in küresel bir altyapı devi olarak konumunu yeniden teyit ederek ticaret, kültür ve teknolojinin sorunsuz bir şekilde aktığı küresel bir bağlantı dokusu örme niyetinin göstergesidir.

3.1.2. Ekonomik Koridorlar ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Ekonomik Kapsamı

Kuşak ve Yol İnisiyatifinin temeli ekonomik ilerleme üzerine atılmıştır. Bu temel, ekonomik koridorların kavramsallaştırılması ve kurulmasında belirgin bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Bu koridorlar, karayolu ya da demiryolu olmanın ötesinde; geçtikleri bölgelerde bir dizi dalgalanma etkisi yaratarak bölgesel entegrasyonu hızlandırmayı, ticareti teşvik etmeyi ve yatırımları canlandırmayı amaçlayan canlı ekonomik ekosistemlerdir.

Bu ekonomik koridorlar, kilit ekonomik bölgelerden ve kaynak zengini alanlardan geçecek şekilde stratejik olarak kavramsallaştırılmıştır. Bu koridorlar, üretim merkezlerini tüketici pazarlarına bağlayarak gelişme oranlarındaki dengesizlikleri azaltmayı, mal ve kaynakların en çok ihtiyaç duyulan yerlere ulaşmasını sağlamayı amaçlamaktadır. Örneğin, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) sadece bir ulaşım rotası değildir; enerji projeleri, sanayi parkları ve hatta turizm iş birliğinden oluşan daha geniş bir vizyonu kapsamaktadır. Koridor, Pakistan'ın ücra bölgelerinin ekonomik potansiyelini ortaya çıkarmayı ve bu bölgeleri küresel ekonomiye dahil etmeyi amaçlamaktadır.

Ticareti teşvik etmenin yanı sıra bu ekonomik koridorların iş geliştirme, var olan ekonomik modellere yenilik getirme ve sanayileşme merkezleri haline gelmesi öngörülmektedir. Bu koridorlar boyunca özel ekonomik bölgelerin ve sanayi parklarının kurulmasıyla Kuşak ve Yol İnisiyatifi, katılımcı ülkeleri yeni bir sanayi çağı ile buluşturmayı amaçlamaktadır. Genellikle son teknoloji altyapı ve teşvik politikalarıyla donatılan bu bölgeler hem yerli hem de yabancı yatırımcıları çekmeyi ve imalattan bilgi işlem hizmetlerine kadar çeşitli sektörleri teşvik etmeyi amaçlayan çalışmalar yapmaktadır.

Türkiye Sempozyumu. Erişim adresi: https://www.istinye.edu.tr/tr/basinda-isu/1-uluslararasi-kusak-ve-yol-inisiyatifi-turkiye-sempozyumu

Ayrıca koridorlar, ilgili ülkeler arasında ekonomi politikalarını, standartları ve düzenlemeleri uyumlu hale getirmeyi amaçlamaktadır. Bu uyumlaştırma, ticaret engellerini azaltmak, gümrük prosedürlerini kolaylaştırmak ve sınır ötesi ticareti kolaylaştırmak için gereklidir. Uzun vadede bu tür bir entegrasyon, bölgesel ekonomik kümelenmelerin oluşmasına yol açarak ilgili bölgelerin genel rekabet gücünü artırabilecektir.

Bu koridorların bir diğer yenilikçi yönü de dijital ekonomiye yapılan vurgudur. E-ticaret ve dijital ticaretin hızlı yükselişinin farkında olan Kuşak ve Yol İnisiyatifi, dijital platformları bu ekonomik koridorlara entegre etmeyi amaçlamaktadır. Bu şekilde e-ticareti teşvik etmektedir. Bunun yanı sıra, uzak bölgelerin dahi dijital devrimden faydalanabilmesini sağlayarak dijital uçurumu kapatmak için adımlar atılmaktadır.

Finansal entegrasyon açısından, Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki ekonomik koridorlar, ticarette yerel para birimlerinin kullanılmasını teşvik ederek ve büyük küresel para birimlerinin muhabir banka gibi kullanılarak yerel para birimlerinin kullanılmasının yaygınlaşmasını sağlayabilecektir.

Son olarak, insan unsuru göz ardı edilemez. Bu ekonomik koridorlar doğrudan ve dolaylı olarak milyonlarca istihdam yaratmayı amaçlamaktadır. Altyapı geliştikçe lojistikten turizme kadar yan sektörler de gelişecektir ve bu durum beceri gelişimine, bilgi transferine ve sayısız bireyin yaşam kalitesinde genel bir iyileşmeye yol açabilecektir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki ekonomik koridorlar, sadece karayolları ve demiryolları açısından değil, aynı zamanda politikalar ve endüstriler açısından da bir işbirliğinin vizyonudur. Bölgelerin iş birliği yapma biçiminde bir paradigma değişikliğini temsil eden bu koridorlar, ekonomik ilerlemenin hem paylaşıldığı hem de sürdürülebilir olduğu bir gelecek vaadi ile ortaya çıkmaktadır.

3.1.3. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Kapsamındaki Finansal Mekanizmalar ve Kurumlar

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin mali boyutu, şüphesiz en önemli unsurlarından biridir. Düzinelerce ülkeyi kapsayan geniş ve çeşitli altyapı projelerinin finansmanı için sağlam bir finansal altyapı, yenilikçi mekanizmalar ve özel kurumlar gerekmektedir. Bu çerçevede, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin finansal stratejisini anlamak, Çin'in küresel bağlantı vizyonunu ve dünyanın finansal yapısında yükselen gücünü anlamak açısından önemlidir

Bu finansal bağın merkezinde Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ve Çin tarafından yönetilen fonlar gibi kurumlar yer almaktadır. Bu kuruluşlar, Kuşak ve Yol İnisiyatifi projeleri için özel bir finansman kaynağı sağlayarak proje onay ve uygulama süreçlerinin kolaylaştırılmasında etkili olmuştur. Asya Altyapı Yatırım Bankası, 100 milyar dolarlık sermaye tabanı ile kendisini 21. yüzyıl için sürdürülebilirlik, altyapı geliştirme ve bölgesel entegrasyona vurgu yapan çok taraflı bir kalkınma bankası olarak konumlandırmıştır. Son veriler itibariyle banka, enerjiden ulaşıma kadar uzanan sektörlerde milyarlarca dolarlık yatırımı onaylamıştır.[44]

Başlangıçta 40 milyar dolarlık bir sermayeye sahip olan İpek Yolu Fonu'nun daha spesifik bir görevi vardır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi çerçevesinde ticari ve ekonomik işbirliği ve bağlanabilirlik için yatırım ve finansman desteği sağlamak üzere tasarlanmıştır. Ticari bir yatırım kuruluşu olan bu fon, uluslararası finans ilkelerini Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin amacı ve yapısıyla harmanlamaktadır.

Bununla birlikte, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin finansal erişimi sadece bu kurumlarla sınırlı değildir. Girişimi desteklemek için çeşitli başka mekanizmalar da devreye sokulmuştur. Bunlar arasında, kamu gözetimi ve finansmanından yararlanırken özel sektörün verimliliği ve yenilikçiliğinden faydalanmayı amaçlayan kamu-özel sektör ortaklıkları (PPP) da yer almaktadır. Bu ortaklıklar, özellikle kamu finansmanının kısıtlı olabileceği ülkelerde birçok projenin uygulanabilir hale gelmesinde etkili olmuştur.

Ayrıca Çin, Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki sınır ötesi işlemlerinde Çin Yuan'ı yani kısaca RMB'nin kullanımını teşvik etmiştir. Bu durum, RMB'nin uluslararası itibarını güçlendirmekle kalmayıp, aynı zamanda katılımcı ülkelere geleneksel olarak baskın olan para birimlerine bir alternatif sunmaktadır. Birçok Kuşak ve Yol İnisiyatifi ülkesinde RMB takas bankalarının kurulması bu çabanın bir kanıtıdır. Bu girişim, çeşitlendirilmiş bir para birimi ortamı sunarak küresel ticaret dinamiklerini yeniden şekillendirme potansiyeline sahiptir.

Ancak Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin mali boyutu zorluklardan yoksun değildir. Özellikle hâlihazırda yüksek borç yükü olan ülkelerde borcun sürdürülebilirliğine ilişkin endişeler

[44] Gabusi, G. (2017). *"Crossing the River by Feeling the Gold": The Asian Infrastructure Investment Bank and the Financial Support to the Belt and Road Initiative. China & World Economy*, 25, 23-45. Erişim adresi: https://doi.org/10.1111/cwe.12212

gündeme gelmiştir. Bu durum "borç tuzağı diplomasisi" tartışmalarına yol açmış olsa da Çin tüm projelerin karşılıklı anlaşmaya dayandığını ve katılımcı ülkelerin çıkarına olduğunu vurgulamaktadır. Buna karşılık Çin ve ortak kurumları, projelerin uygulanabilirliğini sağlama, gerekli özeni gösterme ve sürdürülebilir borç uygulamalarını teşvik etme konusundaki kararlılıklarını yinelemektedirler.

Özünde, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin finansal iskeleti hırs ve yararcılığın bir karışımıdır. Çin'in küresel finansal modaya öncülük etme çabasını temsil ederken, aynı zamanda büyük altyapı projelerini finanse etmenin gerçek dünyadaki zorluklarını da göstermektedir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi ortaya çıktıkça, finansal boyutu küresel ekonomi tarihindeki başarısını, etkisini ve mirasını belirlemede çok önemli bir rol oynayacaktır.

3.1.4. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Kültürel Kapsamında Kültürel ve Akademik Değişimler

Kuşak ve Yol İnisiyatifi genellikle somut altyapı projeleri ve küresel ticaret kalıplarını yeniden şekillendirme potansiyeli ile öne çıkarılırken, bu gibi bir girişimin eşit derecede önemli bir yönü de kültürel ve akademik değişimler üzerinde yapacağı potansiyel etkisidir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin kültürel kapsamı, sadece ticaret için değil aynı zamanda fikir, sanat, bilim ve felsefe alışverişi için de bir kanal olan antik İpek Yolu'nun ruhunu canlandırmak olacaktır. Bu kaçınılmaz bir sonuçtur.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin kültürel boyutları 'insanlar arası bağlar' ilkesine dayanmaktadır. Ekonomik alanda sürdürülebilir ve uyumlu iş birlikleri için farklı kültürlerin karşılıklı olarak anlaşılması ve takdir edilmesinin vazgeçilmez olduğunu kabul eder. Bu durum, sanat, edebiyat, müzik, dans ve hatta mutfak geleneklerinde değişimlerin teşvik edilmesini içerir. Bu geniş girişimi oluşturan kültürlerin zengin dokusunu vurgulayan festivaller, sergiler ve performanslar Kuşak ve Yol İnisiyatifi ülkeleri genelinde düzenlenmektedir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin güzergâhları boyunca uzanan kültürel miras alanlarının korunmasına da yeniden ilgi gösterilmeye başlanmıştır. Yatırımlar, bu tarihi eserlerin restorasyonu ve bakımına yönlendirilerek bölgelerin ortak tarihine tanıklık etmeleri sağlanmıştır. Türki Cumhuriyetlerde yapılan tarihi alanların ihyası çalışmaları örneğinde olduğu gibi, girişimler kültürel koruma amacına hizmet etmekte ve turizmi canlandırarak ekonomik bir ivme de sağlamaktadırlar.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki akademik çalışmalar da aynı şekilde hareketliliğe neden olmaktadır. Çin ve diğer Kuşak ve Yol İnisiyatifi ülkelerindeki üniversitelerde bu konuda çok sayıda çalışma yapılmaya başlanmıştır. Örneğin Çin'deki Xiamen Üniversitesi, Kuşak ve Yol İnisiyatifi ortaklarından olan Malezya'da kampüs açarak yeni bir akademik işbirliği adımı atmıştır.[45] Bu tür çabalar, bilgi ve en iyi uygulamaların paylaşımını kolaylaştırabilecektir. Dolayısıyla, farklı kültürleri tanıyan ve çok kutuplu bir dünyanın karmaşıklıklarıyla başa çıkabilecek donanıma sahip bir küresel vatandaş profilinin yetişmesine katkı sunabilecektir.

Kültürün önemli bir bileşeni olan dil alanında çalışmalar da öne çıkmaktadır. Çin dilini ve kültürünü tanıtmayı amaçlayan Konfüçyüs Enstitüleri birçok Kuşak ve Yol İnisiyatifi ülkesinde açılmıştır. Buna karşılık Çin'de de Kuşak ve Yol İnisiyatifi ortak ülkelerinin dillerine yönelik artan bir ilgi bulunduğunu söylemek mümkündür. Diller ekonomik anlamda yararlı olduğu durumda yaygınlaşabilmektedirler.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi kültürel işbirliği için bir platform sunarken, kaçınılmaz olarak bazı yönleriyle eleştirildiğini de belirtmek gerekir. Kültürel hegemonya ve yerel geleneklerin baskın kültürler tarafından gölgede bırakılmasına ilişkin endişeler dile getirilmiştir. Ancak Çin Devletinin ana argümanı, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin kültürel kapsamının özünde karşılıklı saygı ve anlayış olduğu şeklindedir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin kültürel kapsamı salt ekonomik ve stratejik mülahazaların ötesine geçmektedir. İnsan etkileşimlerinin kalbine inerek paylaşılan değerlerin, karşılıklı takdirin ve kültürlerin örebileceği ebedi bağların mümkün olup olamayacağı test edilecektir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi geliştikçe, bu kültürel ve akademik değişimler pekâlâ onun kalıcı mirası olabilir, barışçıl ve jeopolitik hırslardan arındırılmış bir perspektiften bakıldığında sosyal sonuçları açısından yararlı olabilir.

3.1.5. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nde Siyasi ve Stratejik Boyutlar

Kuşak ve Yol İnisiyatifi sadece ekonomik bir girişim değildir. Genişliği, aynı zamanda önemli jeopolitik ve stratejik etkileri olduğu anlamına gelmektedir. Pekin, ticaret ve altyapı konusunda Çin'e olan bağımlılığı arttırarak Kuşak ve Yol İnisiyatifi ülkeleriyle olan ikili ilişkilerinde önemli bir koz elde etmektedir. Bu durum, girişimin arkasındaki potansiyel siyasi

[45] Xiamen University Malaysia https://www.xmu.edu.my/

motivasyonlar hakkında tartışmalara yol açmış, bazı eleştirmenler girişimi bir tür "borç diplomasisi" olarak nitelendirmiştir.

3.1.6. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Siyasi Kapsamı

Kuşak ve Yol İnisiyatifi sadece ekonomik bir atılım olmayıp, aynı zamanda Çin'in uluslararası siyasi dinamikleri yeniden tanımlamayı vaat eden stratejik bir jeopolitik manevrasıdır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin siyasi sonuçlarını ortaya çıkarmak, bu devasa girişimin temelinde yatan karmaşık çıkarlar, arzular ve güç oyunlarını anlamayı gerektirmektedir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin siyasi kapsamının merkezinde Çin'in kendisini küresel bir lider olarak yeniden konumlandırma arzusu yatmaktadır. Çin, kıtalar arasında sağlam altyapı bağlantıları kurarak ticaret yollarına ve buna bağlı olarak ekonomik söylemlere hakim olmaya çalışmaktadır. Ancak bu rotalar ekonomi alanının ötesinde sembolik ve gerçek anlamda nüfuz kanallarını da temsil etmektedir. Her liman, demiryolu veya otoyolda, genellikle ikili anlaşmalar, karşılıklı anlayışlar ve bazen de stratejik bağımlılıklar yoluyla ortaya çıkan örtülü bir siyasi ilişki bulunmaktadır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Çin'in "barışçıl yükseliş" söylemini yansıtması için bir platform görevi görmektedir. Pekin, kalkınma, karşılıklı fayda ve paylaşılan refahı vurgulayarak kendisini yardımsever bir küresel güç olarak sunmayı ve yaklaşımını Batılı güçlerin genellikle müdahaleci stratejileriyle karşılaştırmayı amaçlayan bir gündem takip etmektedir. Bu söylem, Çin'de bir kalkınma modeli ve genellikle Batı yardımına eşlik eden siyasi koşullara daha az bağlı bir ortaklık hedefleyen gelişmekte olan ülkeler için özellikle çekici olmuştur.

Neticede, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin siyasi sonuçları karmaşıktır. Çeşitli ülkelerdeki altyapı projelerine büyük yatırımlar yapan Çin, çoğu zaman bu ülkelerin en büyük alacaklısı haline gelmektedir. Ortaya çıkan alacaklı-borçlu ilişkisi önemli bir siyasi güce dönüşebilecektir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile ilgili borçlarını ödeyemeyen ülkelerin stratejik varlıklarını Çinli kuruluşlara kiralamak zorunda kaldığı yönündeki örnekler bu dinamiğin altını çizmektedir. Sri Lanka'daki Hambantota Limanı, Çin kredilerinin geri ödenememesinin Pekin

ile 99 yıllık bir kira anlaşmasına yol açtığı ve Çin'in "borç tuzağı diplomasisi" ile ilgili endişelere yol açtığı uyarıcı bir örnek olarak ortaya çıkmaktadır.[46]

Ayrıca, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin güzergâhları, özellikle de tartışmalı bölgelerde bulunanlar, jeopolitik sonuçlar doğurmaktadır. Örneğin Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) Hindistan'ın hak iddia ettiği bölgelerden geçmekte ve Yeni Delhi'nin itirazlarına ve neticede gerginliklere yol açmaktadır. Güney Çin Denizi'ndeki deniz rotaları da seyrüsefer özgürlüğü ve toprak anlaşmazlıkları ile ilgili endişeleri beraberinde getirmiştir.

Öte yandan, daha geniş bir çerçeveden bakıldığında Kuşak ve Yol İnisiyatifi, diplomatik ilişkiler ve anlaşmazlıkların çözümü için fırsatlar sunmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi ülkelerinin ekonomik kaderlerini iç içe geçiren girişimin –doğası gereği— karşılıklı diyaloğu teşvik ettiğini söyleyebiliriz. Çin'in diplomatik çabalarında sık sık "insanlık için ortak gelecek topluluğu" söylemini vurgulaması tesadüf değildir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi, görece daha dolaylı bir şekilde, mevcut küresel kurumlara da meydan okumaktadır. Çin, Asya Altyapı Yatırım Bankası (AAYB) gibi paralel yapılar oluşturarak, Dünya Bankası ve IMF gibi Bretton Woods kurumlarına yavaş yavaş alternatifler yaratmaya çalışmaktadır. Bu durum, çok kutuplu bir dünyada doğal bir yeniden ayarlama olarak algılanabilir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin siyasi kapsamı karmaşık, çok yönlü ve derindir. Girişim ortaya çıktıkça, mevcut jeopolitik paradigmalara meydan okuyarak, yeni ittifaklar kurarak ve kaçınılmaz olarak küresel siyasetin hatlarını yeniden şekillendirerek siyasi sonuçları çok geniş bir alanda hissedilebilecek bir girişimdir. Çin, Kuşak ve Yol İnisiyatifi aracılığıyla yollar ve limanlar inşa etmenin yanı sıra 21. yüzyılın siyasi coğrafyasını da çizmeyi amaçlamaktadır.

3.1.7.Sahraaltı Afrika ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi

Kuşak ve Yol İnisiyatifi Çin'in küresel bağlantıya yönelik geniş vizyonunu temsil etmektedir ve yüzyıllar boyunca medeniyetler arasında ticareti kolaylaştıran antik İpek Yolu'na bir atıftan daha fazlasıdır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Çin'in yeniden şekillendirilmiş bir küresel ekonomik düzene yönelik planıdır. Bu proje iki bölümden oluşmaktadır: İpek Yolu Ekonomik

[46] Stacey, K. (2017). *China signs 99-year lease on Sri Lanka's Hambantota port. The Financial Times*, 11 Aralık. Erişim adresi: https://www.ft.com/content/e150ef0c-de37-11e7-a8a4-0a1e63a52f9c

Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu. Bunlar birlikte Asya, Avrupa ve Afrika'yı birleştiren, Latin Amerika, Karayipler ve Kuzey Kutbu'nun el değmemiş bölgelerine kadar uzanan karmaşık bir demiryolları, otoyollar, boru hatları ve deniz yolları ağı öngörmektedir.

Sahraaltı Afrika, bu tasarımda çok önemli bir yere sahiptir. Tarihsel olarak zengin ve çeşitli olan Sahraaltı Afrika ülkeleri yüzyıllar boyunca Asya ve Avrupa ticaretiyle iç içe olmuştur. Kuşak ve Yol İnisiyatifi bu eski bağlantıları yeniden canlandırarak çıkarların benzersiz bir şekilde birleşmesini sağlamaktadır. Geniş doğal kaynakları, gelişen pazarları ve stratejik limanları ile bölge cazip bir ortaktır. Kenya'daki Nairobi-Mombasa demiryolu gibi projeler bu ortaklığın altını çizmektedir. Bu sadece bir ulaşım projesi değildir; Doğu Afrika'da turizmden üretime kadar pek çok sektörde büyümeyi teşvik eden ekonomik bir katalizör görevi görmeyi amaçlamaktadır.

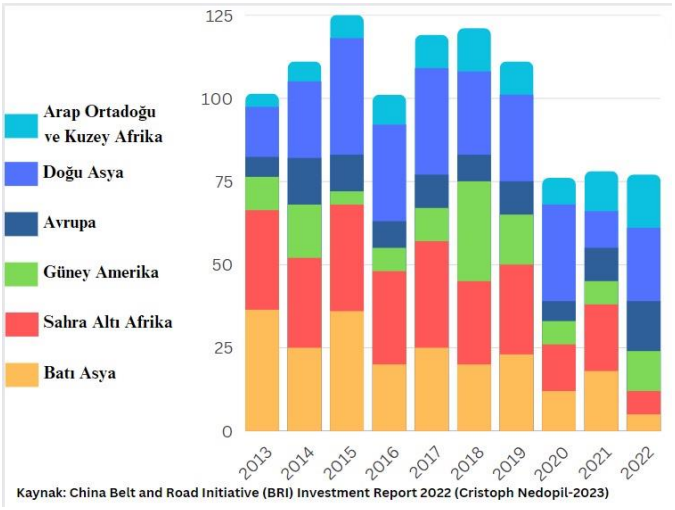
Jeopolitik açıdan Kuşak ve Yol İnisiyatifi, altyapısal ilerlemelerin ötesinde yankı uyandıran sonuçlara sahiptir. Ülkeler, Kuşak ve Yol İnisiyatifi girişimleri aracılığıyla ekonomik beklentilerini Çin ile iç içe geçirdikçe, siyasi ve stratejik etkide ince bir kayma olduğu aşikâr. Girişim önemli ekonomik avantajlar vaat ederken aynı zamanda Pekin'e, küresel ittifakları potansiyel olarak yeniden ayarlayan somut bir altyapı sunmaktadır.

Kısaca özetlemek gerekirse, Kuşak ve Yol İnisiyatifi yalnızca Çin'in küresel bir arzusu değil, öngörülebilir gelecek için tanımlanmış bir stratejidir. Fiziksel ve dijital amaçların yanında aynı zamanda küresel olarak ekonomik, siyasi ve kültürel manzaraları yeniden şekillendirmeye adaydır ve Sahraaltı Afrika bu vizyonun önemli bir parçasıdır.

Aşağıda verilen sütun grafiğinde (Şekil 5.)[47] görüldüğü üzere 2013 yılında başlayan Kuşak ve İnisiyatifi başından itibaren Sahraaltı Afrika'daki faaliyetlerine önem vermiş ve sıklıkla orada faaliyetlerde bulunmuştur. Projelerin sonuna yaklaştıkça Çin diğer bölgelere ağırlık verse de Sahra-altı Afrika'daki alt yapı projeleri Kuşak ve Yol İnisiyati'nin oran olarak temel taşlarındandır.

1. [47] Nedopil, C. (2023). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022*. Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai.

Şekil 5. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Bölgelere Göre Yatırımlar



Sahraaltı Afrika, Kuşak ve Yol İnisiyatifi çerçevesinde benzersiz bir öneme sahip olsa da, Çin'in diğer bölgelerdeki angajmanının da önemli olduğunu ve bu bölgelerin belirli özelliklerine ve ihtiyaçlarına göre uyarlandığını kabul etmek önemlidir. Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ne yaklaşımı çok yönlüdür ve her bölge daha geniş ekonomik ve jeopolitik hedeflerinin ilerletilmesinde rol oynamaktadır.

3.2. İnisiyatifin Amacı

Çin tarafından tasarlanan ve öncülük edilen Kuşak ve Yol İnisiyatifi, hem ekonomik hem de jeopolitik kaygılara dayanan çok boyutlu bir hedefler dizisine sahiptir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin temel hedefi, Çin ile dünyanın geri kalanı, özellikle de tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan ülkeler arasındaki altyapı, ekonomik ve kültürel bağlantıyı güçlendirmektir. Bu girişim, Çin'in küresel meselelerde daha önemli bir rol üstlenme arzusunu ifade etmekte ve ticaret, yatırım ve karşılıklı iş birliğinin sürdürülebilir kalkınmanın arkasındaki itici güçler olduğu, birbirine daha bağlı bir küresel ekonomi vizyonunu temsil etmektedir.

Ekonomik açıdan Kuşak ve Yol İnisiyatifi, gelişmekte olan pek çok ülkede büyümeyi engelleyen altyapı eksikliğini gidermeyi amaçlamaktadır. Girişim, karayolları, demiryolları, limanlar ve diğer kilit altyapıları inşa ederek ticaret yollarını kolaylaştırmayı ve ulaşım maliyetlerini azaltmayı amaçlamaktadır. Bu aynı zamanda Çin'in mali rezervlerini ve sanayi kapasitelerini eş zamanlı bir şekilde harekete geçirerek hem kendi ülkesinde hem de Kuşak ve Yol İnisiyatifi ortağı ülkelerde ekonomik büyümeyi teşvik etmesi için bir stratejidir.

Ayrıca Çin, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ni ticari ilişkilerini geliştirmek, temel pazarlara ve kaynaklara daha kolay erişim sağlamak için bir platform olarak görmektedir. Özellikle inşaat

ve imalat sektörlerinde faaliyet gösteren Çinli işletmelerin denizaşırı ülkelere açılmasını sağlayacak ve böylece Çin'in ekonomik portföyünü çeşitlendirmesine yardımcı olacak bir yol olarak kullanılacaktır.

Jeopolitik açıdan Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Çin'in diplomatik ilişkilerini geliştirmeye ve yumuşak güç etkisini güçlendirmeye yardımcı olmak üzere dizayn edilmiştir. İş birliği çerçeveleri ve karşılıklı büyüme taahhüdü yoluyla Çin, kendisini –geleneksel Batı liderliğindeki kalkınma modellerinden farklı olarak yumuşak gücü temsil eden— bir küresel lider olarak sunmayı amaçlamaktadır. Bu stratejik konumlanma, değişen güç dinamikleri ve artan çok kutupluluğun damgasını vurduğu 21. yüzyıl küresel düzeninin zorluklarını aşarken Çin için büyük bir adımdır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi, kültürel ve akademik değişimleri teşvik ederek uluslararasında karşılıklı anlayış ve güveni artırma potansiyeline sahiptir. Fikir, teknoloji ve inovasyon akışı için bir kanal olarak girişim, sadece bir ticaret yolu değil aynı zamanda kültür ve bilgi alışverişi için bir alternatif yol olarak ortaya çıkmaktadır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ni Çin'in küresel hakimiyetini arttırma stratejisi olarak gören bazı uluslararası gözlemciler tarafından şüpheyle karşılandığını da belirtmek çok önemlidir. Bu gözlemciler, Çin'in altyapı projeleri için büyük miktarlarda kredi vererek, daha az varlıklı ülkeleri 'borç tuzaklarına' çekebileceğini ve böylece jeopolitik gücünü arttırabileceğini savunmaktadır.[48]

Kuşak ve Yol İnisiyatifi öncelikle altyapı geliştirme ve ekonomik entegrasyona odaklanırken, daha geniş kapsamlı etkileri, jeopolitik hedefleri, diplomatik erişimi, kültürel alışverişi ve karşılıklı saygı ve ortak faydaya dayalı yeni uluslararası iş birliği kanalları oluşturma arzusunu kapsamaktadır.

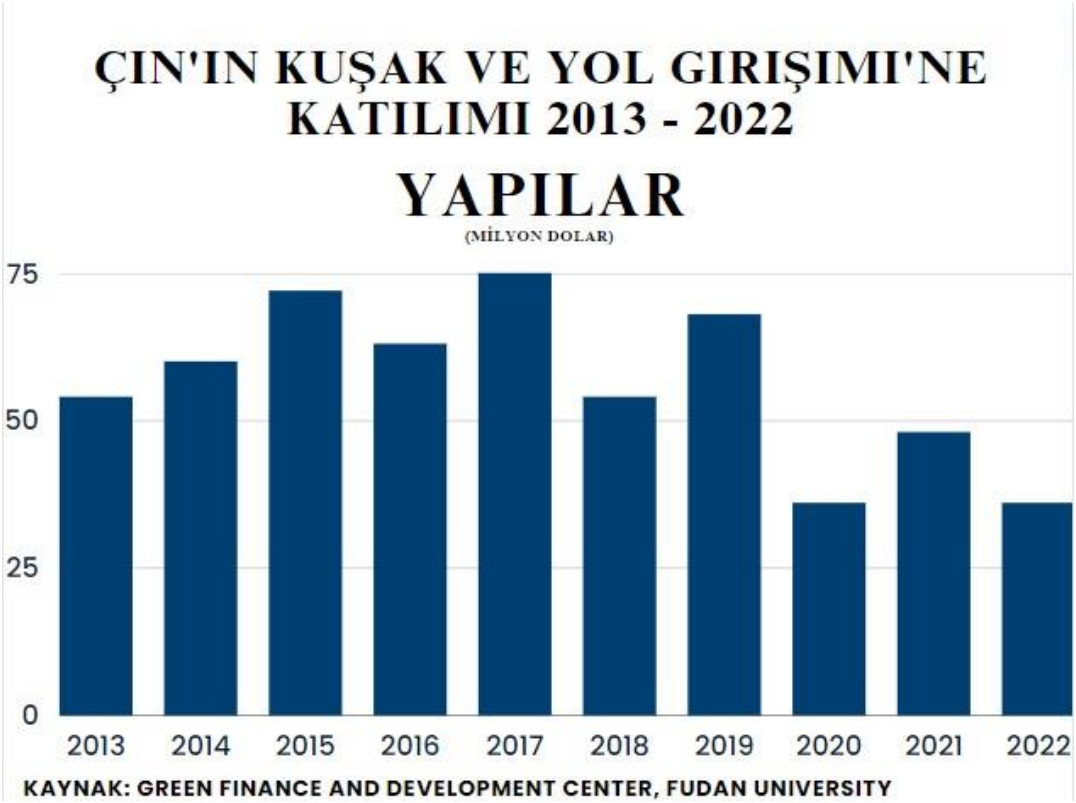
Aşağıda sunulan sütun grafiğinde (Şekil 6.)[49] Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ne 'Yapılar' bakımından katılımı gösterilmiştir. 2013'ten 2022'ye kadar Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi çerçevesindeki yapı faaliyetleri, katılımcı ülkelerin ekonomik ve altyapısal manzarasının yeniden şekillendirilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Bu dönem, Çin'in

[48] "Çin'in Borç Diplomasisi." (2024, 4 Şubat). Akademik Paradigma. Erişim adresi: https://www.akademikparadigma.com/cinin-borc-diplomasisi/

[49] Nedopil, C. (2023). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022*. Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai.

bağlantılı ilişkileri teşvik etme, ekonomik büyümeyi destekleme ve kritik altyapı eksikliklerini giderme konusundaki kararlılığını yansıtan çeşitli sektörlerdeki Çin destekli inşaat projelerinde bir artışa tanık olmuştur. Bu girişimlerin büyüklüğü ve önemi, Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında kalkınmanın kilit itici gücü olarak konumunun altını çizmektedir.

Şekil 6. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Yapı Yatırımları



Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi içindeki konumu, bölgesel kalkınma, bağlantı ve sürdürülebilirliği teşvik eden projelere yatırım yapma isteği ile tanımlanmıştır. Kesin rakamlar farklılık gösterse de, Çin'in 2013-2022 yılları arasındaki inşaat faaliyetlerinin çok sayıda sektörde önemli yatırımlar içerdiği açıktır. Bu girişimler sadece Çin ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi ülkeleri arasındaki ekonomik bağları güçlendirmekle kalmamış, aynı zamanda küresel ekonomik kalkınma ve iş birliğine yönelik daha geniş bir katkıda bulunmuştur. Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi çerçevesindeki bu dönüştürücü yolculukta önemli bir oyuncu olarak oynadığı rol yadsınamaz bir şekilde öne çıkmakta ve 21. yüzyılda ekonomik jeopolitiğin geleceğini şekillendiren etkenlerden biri olmaya devam etmektedir.

3.2.1. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Ekonomik Amacı

Kuşak ve Yol İnisiyatifi özünde küresel ticareti ve ekonomik entegrasyonu harekete geçirmeyi amaçlamaktadır. Ekonomik açıdan, kapsamı ve iddiası ticaret, yatırım ve altyapı gelişimine nasıl yaklaşılabileceği konusunda dönüştürücü bir değişim sunmaktadır. Geleneksel olarak, özellikle gelişmekte olan birçok ülkede altyapı gelişimi, finansman ve teknik bilgi eksikliği nedeniyle kısıtlanmıştır. Çin'in mali gücü ve teknik uzmanlığıyla Kuşak ve Yol İnisiyatifi, bu altyapı açığını kapatmayı ve katılımcı ülkeler için benzeri görülmemiş ekonomik büyüme ve kalkınma fırsatlarını ortaya çıkarmayı hedeflemektedir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi aynı zamanda, entegre ve ekonomik olarak bütünleşmiş bir dünyanın vizyonunu temsil etmek iddiasını taşımaktadır. Birincil ekonomik hedefi, asırlık İpek Yolu'nun ruhunu, kesintisiz ticaret ve karşılıklı refah mottosuyla yeniden canlandırma fikriyle iç içe geçmiştir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin en önemli ekonomik hedeflerinden biri Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlayan ticaret yollarını düzene sokmak ve geliştirmektir. Girişim, yeni rotalar oluşturarak ve eskilerini canlandırarak bu bölgeler arasındaki ticaretin hızını arttırmayı ve maliyetini düşürmeyi amaçlamaktadır. Demiryolları, otoyollar, boru hatları ve nakliye şeritlerinden oluşan geniş ağ, taşımacılığı daha verimli hale getirerek ticaret hacmini doğrudan destekleyecek şekilde tasarlanmıştır.

Katılımcı ülkeler genelinde altyapıya büyük yatırımlar yapan Kuşak ve Yol İnisiyatifi, yalnızca yollara veya limanlara odaklanmakla kalmayıp uzun vadeli ekonomik büyümenin temellerini atmaktadır. İyileştirilmiş altyapı, pazarlara daha iyi erişilebilirlik sağlamakta ve bu da işletmeleri çekmektedir. Bir zamanlar izole edilmiş veya erişilmesi zor olan bölgeler yeni ekonomik faaliyet merkezleri haline gelebilmektedir. Örneğin, geleneksel olarak uzak olarak görülen Orta Asya ülkeleri, artan ilişkilerden önemli ölçüde kazanç sağlayacak ve potansiyel olarak Avrupa ve Asya arasında önemli transit merkezlerine dönüşeceklerdir.

Bir diğer temel amaç da, hem Çin hem de katılımcı ülkeler arasında yatırımları teşvik etmektir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Çin'in önemli mali gücü ve diplomatik iradesi tarafından desteklendiği için yatırımcılar için bir güven çerçevesi sağlamaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi koridorları boyunca filizlenen özel ekonomik bölgeler, sanayi parkları ve finans merkezleri doğrudan yabancı yatırımlar için birer mıknatıs haline gelmektedir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi, daha fazla ülkeyi küresel değer zincirlerine entegre etmeyi amaçlamaktadır. Gerekli altyapı ve lojistik kabiliyetleri geliştirerek, daha küçük ülkeler dahi üretimin belirli aşamalarında uzmanlaşabilecek ve böylece küresel üretim ve ticarete katkıda bulunabilecektir. Bu gelişim, büyüklüklerine bakılmaksızın bütün bölge ülkelerinin küreselleşmeden faydalanabilmelerini sağlayarak daha adil bir büyümeye yol açabilecektir.

Girişim aynı zamanda bölgeler arasındaki ekonomik eşitsizlikleri de ele almaktadır. Tarihsel olarak, ülkelerin kıyı bölgeleri ticaret sayesinde gelişirken, iç bölgeler genellikle geride kalmıştır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi, iç bölgelerin de kıyı şeritleri kadar birbirine bağlı olmasını sağlayarak bu uçurumu kapatmayı amaçlamaktadır. Bu da daha dengeli bir bölgesel kalkınmaya yol açarak kıyı kentleri üzerindeki aşırı kentleşme baskısını önleyecektir.

Potansiyel çevresel ihmaller nedeniyle sıklıkla eleştirilse de, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin sürdürülebilir kalkınmayı vurgulayan boyutları da vardır. Yeşil altyapı projeleri, yenilenebilir enerji yatırımları ve çevre dostu transit sistemler geleneksel projelerle birlikte teşvik edilmektedir.

Çin, yatırımlarını birden fazla ülke ve sektöre yayarak ekonomik açıdan risklerini de çeşitlendirmektedir. Yatırımları birkaç alan veya sektörde yoğunlaştırmak yerine, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin yaygın yapısı sayesinde, bir alandaki ekonomik veya siyasi istikrarsızlığın tüm girişimi tehlikeye atmayacağı şekilde tasarlanmıştır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin ekonomik vizyonu büyüktür –rakamların veya projelerin ötesine geçmektedir. Ortak ekonomik ilerlemenin izole büyüme ceplerinin yerini aldığı, birbiriyle daha fiziksel bağlantılı bir dünya sistemini temsil etmektedir. Altyapı, finans ve politika işbirliğinden oluşan karmaşık ağlar aracılığıyla Kuşak ve Yol İnisiyatifi, yeni bir küresel ekonomik işbirliği çağını başlatmayı amaçladığını deklare etmektedir. Bununla birlikte, potansiyel faydaları önemli olmakla birlikte, genişliği, titiz planlama, şeffaf yönetişim ve sürdürülebilir uygulamaların uzun vadeli başarısı için çok önemli olduğu anlamına da gelmektedir.

Esasen, ekonomik açıdan bakıldığında, Kuşak ve Yol İnisiyatifi sadece küresel altyapının geliştirilmesine yönelik bir strateji değil, küresel ekonomik manzaranın yeniden şekillendirilmesine yönelik kapsamlı bir girişimdir. Başarılı bir şekilde hayata geçirilmesi, 21. yüzyıl için ticaret, yatırım ve ekonomik iş birliği konseptlerini yeniden tanımlayabilecektir.

Ancak aynı zamanda yeni ekonomik kırılganlıklar yaratmadan vaatlerini yerine getirmesini sağlamak için titiz bir planlama ve iş birliğine dayalı uluslararası katılımı gerektirecektir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin jeopolitik vizyonunun merkezinde küresel ticaret yollarının yeniden yönlendirilmesi yer almaktadır. Girişim, Asya'nın, özellikle de Çin'in, küresel ticaretin bağlantı noktası olduğu ve bağlantı dallarının dışarıya doğru yayıldığı bir dünya öngörmektedir. Bu sadece Çin'in küresel ticaret üzerindeki etkisini arttırmakla kalmayacak, aynı zamanda küresel ekonomik mimaride vazgeçilmez bir dayanak noktası olarak konumunu pekiştirecektir. Çin bu altyapı ağını geliştirerek küresel ticaretin sadece bir katılımcısı olmaktan çıkıp en önemli düzenleyicisi haline gelmeyi hedeflemektedir.

Ayrıca Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Çin'in geleneksel deniz ticaret yollarına, özellikle de kritik ancak hassas bir tıkanma noktası olan Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını azaltma arzusunu kolaylaştırmaktadır. Çin, alternatif kara ve deniz koridorları geliştirerek, ticaretini potansiyel jeopolitik parlama noktalarından izole edip daha çeşitlendirilmiş, esnek ve güvenli bir lojistik ağı arayışında olmaktadır. Bu inisiyatifin amaçlarından biri de her yönde Çin'in arayış içerisinde olmasıdır. Bazı fırsatlar için spesifik stratejiler geliştirilmiş olsa da bazı fırsatların kesin bir şekilde öngörülememesi nedeniyle gelecekte fırsatlara göre belirlenecek stratejilerin hesabının Çin tarafından yapılmakta olduğu anlaşılmaktadır.

Pragmatik lojistiğin ötesinde, Kuşak ve Yol İnisiyatifi Çin'in yumuşak güç diplomasisini de temsil etmektedir. Altyapı geliştirme, görünüşte ekonomik olsa da bir etki aracı olarak iki katına çıkacaktır. Çin'in yatırımlarından faydalanan ülkeler ister ekonomik bağımlılık, ister minnettarlık, isterse de karşılıklı çıkarlar nedeniyle olsun, doğal olarak Pekin'le daha yakın siyasi uyum içinde olma eğilimindedir. Bu durum özellikle tarihsel olarak diğer büyük güçlerin etki alanı altında olan bölgelerde daha belirgin olmuştur. Çin, Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımları aracılığıyla bu bağlılıkları yavaş ama istikrarlı bir şekilde yeniden ayarlamakta ya da en azından kendisini alternatif bir cazibe merkezi olarak konumlandırmaktadır.

Dahası, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin geniş kapsamı, Çin'in kendisini ortak ülkelerinin sosyo-politik dokusuna daha derinlemesine entegre etmesine olanak tanımaktadır. Bu durum ise daha derin bağları: Afrika'daki doğal kaynaklara ayrıcalıklı erişim elde etmekten, Rus

etkisinin geleneksel oyun alanı olan Orta Asya'daki bölgesel dinamikleri potansiyel olarak şekillendirmeye kadar sayısız fırsatı beraberinde getirmektedir.

Ancak, artan etki beraberinde artan sorumluluğu da getirmektedir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin ayak izi, Çin'i her zaman bölgesel istikrar ve güvenliğin kilit paydaşlarından biri haline getiren bir konuma yerleştirmektedir. Altyapı projeleri yayıldıkça, Çin'in bölgesel jeopolitik istikrarın sağlanmasındaki payı artmakta ve tarihsel olarak müdahaleci olmayan bir dış politikadan bölgesel meselelerde daha proaktif bir role doğru itilmektedir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi aynı zamanda Çin'in alternatif bir yönetişim modeli sergilemesi için bir platform işlevi görmektedir. Yatırımları genellikle yönetişim reformlarına veya insan hakları uygulamalarına bağlayan Batılı modellerin tam aksine, Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi yaklaşımı büyük ölçüde politik anlamda kuralcı değildir ve iç meselelere derinlemesine girmeden ekonomik işbirliğine odaklanmaktadır. Bu tutum, yalnızca Batı'nın kuralcı normlarına karşı temkinli olan ülkelere hitap etmekle kalmayıp, aynı zamanda Çin'in yumuşak ve buyurgan olmayan güç vizyonunu da desteklemektedir.

Ancak bu kapsamlı jeopolitik planın zorlukları da yok değildir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin devasa ölçeği, aynı zamanda 'borç diplomasisi' eleştirileriyle de karşı karşıya olduğu anlamına gelmektedir. Şüpheciler, alıcı ülkeleri sürdürülemez borca hapsederek Çin'in çıkarlarına boyun eğdirebileceğini savunmaktadır. Bu nedenle Çin, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ni bir etki aracı olarak kullanırken, bunun bir hakimiyet aracına dönüşmemesini sağlayarak hassas bir denge kurmaktadır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi ekonomik bir kıyafet giymiş olsa da jeopolitik bir hırsla da ilişkilidir. Çin'in ekonomik ve jeopolitik gücünün sadece tanındığı değil, aynı zamanda çok önemli olduğu bir dünyayı şekillendirme arzusunun izlerini taşımaktadır.

Tarihsel olarak, küresel ticaret büyük ölçüde Malakka Boğazı, Süveyş Kanalı ve Hürmüz Boğazı gibi birkaç kritik deniz geçiş noktasına dayanmıştır. Bu dar su yolları, deniz ticaretinin büyük bir kısmını kolaylaştırırken, jeopolitik gerilimlere, korsanlığa ve hatta çevresel felaketlere karşı her zaman savunmasız olmuştur. Dünyanın en büyük ticaret ülkesi olan Çin, bu deniz yollarına olan bağımlılığının son derece farkındadır. Örneğin Malakka Boğazı, Çin'in ithalat ve ihracatının önemli bir kısmının geçtiği önemli bir arterdir. Bu aşırı bağımlılık, özellikle boğazın potansiyel bölgesel rakiplere yakınlığı ve deniz güçleri tarafından

denetlenmesi göz önüne alındığında, sadece lojistik değil aynı zamanda stratejik kırılganlıklar da ortaya çıkarmaktadır. Bu yollara alternatiflerin de plan aşamasında oluşturulmuş olabileceği düşünülmektedir. Küresel ticaretin haber edildiği portallarda, Tayland'da Malakka Kanalına alternatif olacak bir kanal planlandığını ve Nikaragua, Guatemala ya da Costa Rica'da Panama Kanalına alternatif bir kanalın planlandığı konu edilmektedir.

Bu zorluklar ve fırsatlar ışığında, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin ticaret yollarının çeşitlendirilmesine yaptığı vurgu jeopolitik stratejide bir ustalık gerektirmektedir. Çin, yeni kara ve deniz yolları matrisine yatırım yaparak geleneksel yollara olan bağımlılığını azaltmayı amaçlamaktadır. Örneğin, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) Malakka Boğazı'nı atlayarak Umman Denizi'ne doğrudan bir kara yolu sunmaktadır. Benzer şekilde, Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımlarıyla kolaylaştırılan Trans-Hazar ticaret yolları, sıkışık ve potansiyel olarak hassas Süveyş Kanalı'nı atlayarak Çin'i Avrupa'ya bağlayan alternatif bir koridor sunmaktadır.

Bu çeşitlendirme sadece yollar inşa etmekle ilgili olmayıp küresel ticaretin doğasını yeniden ayarlamakla da ilgilidir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi bu yeni güzergâhlarla yalnızca Çin'i pazarlara bağlamakla kalmayıp, küresel lojistiği yeniden şekillendirerek küresel ticaretin ana akışını geleneksel Batı merkezli yollardan daha Asya merkezli yollara yönlendirmeyi amaçlamaktadır.

Ekonomik açıdan, çeşitlendirilmiş rotalar aynı zamanda daha verimli ticaret anlamına gelmektedir. Alternatifler nakliye rotaları sunarak mallar daha kolay ve daha düşük maliyetlerle mevcut jeopolitik dengeleri de göz önüne alarak yeniden yönlendirilebilir ve böylece ticaret akışları optimize edilebilir. Bu esneklik nakliye sürelerinin ve maliyetlerinin azalmasını sağlayarak daha sağlam bir küresel ticareti teşvik edebilecektir.

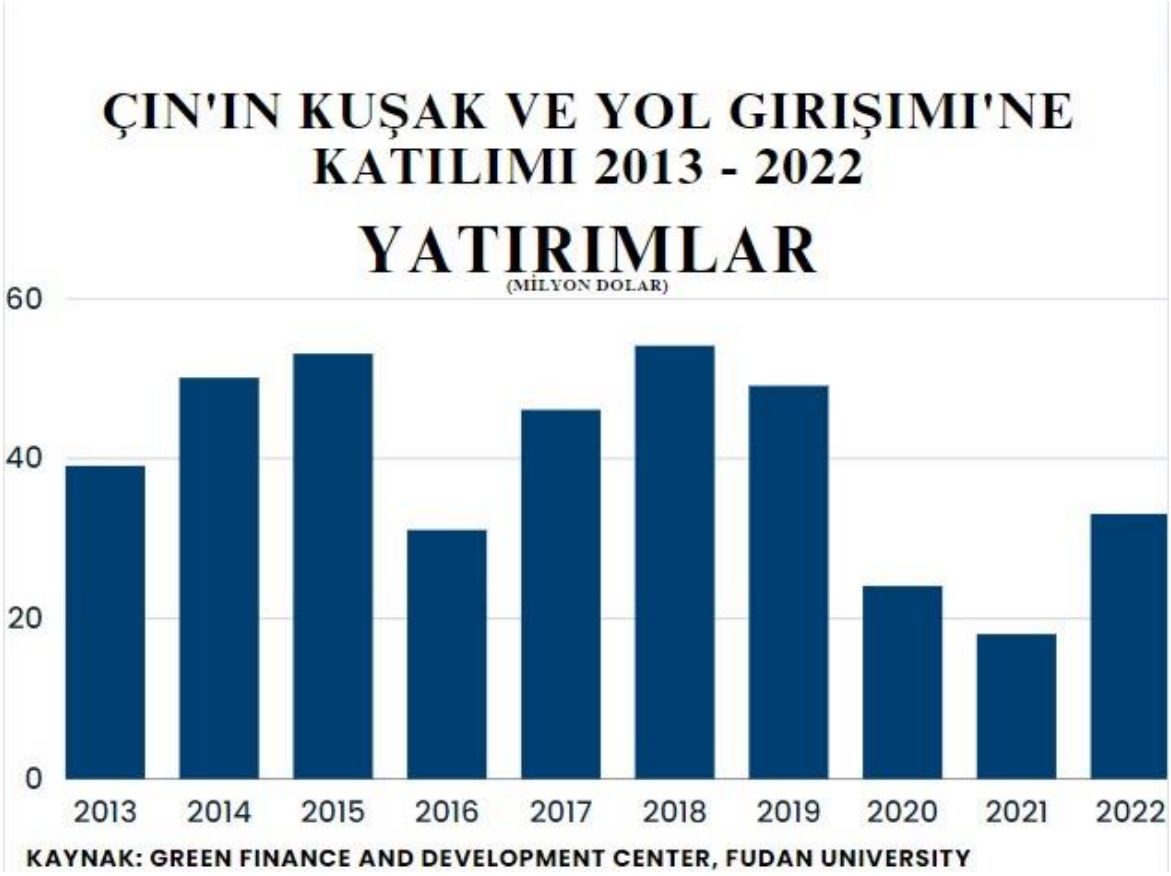
Ancak, çeşitlendirme esneklik ve stratejik avantajlar getirirken aynı zamanda zorlukları da beraberinde getirir. Yeni rotalar, Pakistan'daki Belucistan'ın istikrarsız bölgelerinden jeopolitik açıdan ihtilaflı Güney Çin Denizi'ne kadar kendi jeopolitik karmaşıklıklarına sahip bölgelerden geçmektedir. Bu yeni dinamikleri yönetmek, ustaca diplomatik manevralar yapmayı ve çoğu zaman bölgesel siyaset ve güvenliğe daha derinlemesine müdahil olmayı gerektirmektedir.

Her ne kadar bu yeni yollar geleneksel rotalara olan bağımlılığı azaltmayı amaçlasa da, bu tıkanma noktalarının önemini tamamen ortadan kaldırmamaktadır. Geleneksel ticaret yolları

yüzyıllardır süregelen bir altyapıya, lojistik ekosistemlere ve bir gecede kopyalanamayacak denizcilik uzmanlığına sahiptir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin ticaret yollarını çeşitlendirme çabası, Çin'in kendisini stratejik olarak tartışılmaz bir küresel ticaret güç merkezi olarak konumlandırmaya yönelik uzun vadeli vizyonunun göstergesi olarak okunmalıdır. Çin, kırılganlıklarını önceden ele alarak ve alternatifler ortaya koyarak, küresel jeopolitiğin karmaşık dokusunda gezinirken bile ekonomik geleceğini güçlendirmeyi amaçlamaktadır.

Ayrıca aşağıda sunulan sütun grafiğinde (Şekil 7.)[50] Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ne 2013-2022 yılları arasında yaptığı yatırımların miktarı gösterilmiştir. Çin'in ekonomik amaçları doğrultusunda Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ne yaptığı yatırımları, inisiyatifin ikinci ve üçüncü yılları ile altıncı ve yedinci yıllarında maksimuma ulaştırmıştır. Son yıllara doğru projelerin de tamamlanmasıyla beraber yatırım miktarı azalsa da projeye yapılan toplam yatırımın oldukça yüksek olduğu grafikte belirtilmiştir.

Şekil 7. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Finansal Yatırımlar



[50] Nedopil, C. (2023). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022*. Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai.

3.2.2. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Çerçevesinde Yurtiçi Ekonominin Yeniden Dengelenmesi

Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Çin'in sadece uluslararası bir açılımı değil, aynı zamanda iç ekonomik ortamını yeniden düzenlemeye yönelik bir çalışmalar bütünü olarak ortaya çıkmaktadır. 21. yüzyıl itibariyle, Çin'in esas olarak kitlesel üretim ve ihracat odaklı stratejilere dayanan güçlü ekonomik modeli zorlanma belirtileri göstermeye başlamıştır. Çin'in büyük emlak devleri birer birer iflas ederken, ülkede hayali şehirler olarak anılan bitmiş konut projeleri film platolarına kiralanmaya çalışılmaktadır. Bunun sonucunda ortaya çıkan ve kır-kent arasındaki keskin uçurumları, bazı sektörlerdeki kapasite fazlasını ve artan bölgesel ekonomik eşitsizlikleri kapsayan ekonomik asimetriler, sürdürülebilir büyümeyi sağlamak için sistemli bir yeniden dengeleme gerektirmiştir. Bu bağlamda, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Çin'in iç ekonomik yeniden yapılanması üzerindeki etkileri derin ve çok yönlüdür.

Çin'in karşı karşıya olduğu önemli zorluklardan biri çelik, çimento ve alüminyum gibi sektörlerdeki kapasite fazlasıdır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi bu kapasite fazlası için elverişli bir çıkış noktası sağlamaktadır. Laos'taki demiryollarından Pakistan'daki limanlara kadar Kuşak ve Yol İnisiyatifi çerçevesindeki büyük altyapı projeleri bu kapasite fazlasını kullanmaktadır. Bu durum, anılan sektörlerdeki Çinli istihdamının sürdürülmesine yardımcı olmakla birlikte Çin'in endüstriyel standartlarının ihraç edilmesine de yardımcı olmaktadır.

Tarihsel olarak, Çin'in doğu kıyıları ekonomik dinamizminin ana merkezi olmuştur ve bu nedenle de ülkenin iç bölgeleri ile kıyaslandığında belirgin eşitsizliklere neden olmuştur. Bağlantı ve altyapıya odaklanan Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Çin'in daha az gelişmiş batı ve orta bölgelerine doğrudan fayda sağlamaktadır. Çin - Orta Asya - Batı Asya Ekonomik Koridoru gibi projeler, bu iç bölgelere küresel ticaret alanında doğrudan bir pay sunarak yerel ekonomik kalkınmayı ve daha düzenli bir ulusal büyümeyi teşvik etmektedir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi sadece eskiyi ihraç etmekle değil, yeniyi teşvik etmekle de ilgilidir. Çin bu girişimi, gelişmekte olan teknolojik ve dijital becerilerini ihraç etmek için de bir araç olarak görmektedir. Yüksek hızlı demiryollarından e-ticaret platformlarına kadar girişim, Çin'in değer zincirinde yukarı çıkma hedeflerini hızlandırmaktadır. Bu durum, Çin içinde inovasyonu gerekli kılıp teşvik ederek endüstrileri en yeni uygulamaları ve teknolojileri

benimsemeye yönlendirdiğinden, yerel ekonomi için olumlu bir geri bildirim döngüsüne sahiptir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi projeleriyle bağlantılı devasa yatırımlar ve kredilerle birlikte, Çin'in geleneksel olarak içe dönük olan finans sektörü kendini yeniden yönlendirmek zorunda kalmıştır. Girişim, Çin Yuanı'nın uluslararası ticarette kullanılır hale gelmesini hızlandırarak uluslararası işlemlerde kullanımını teşvik etmektedir. Ayrıca, Çinli bankaların ve finans kuruluşlarının uluslararası risk yönetimi konusunda uzmanlık kazanmalarını gerektirerek Çin'in finansal hizmetler sektöründe gelişmesini teşvik etmektedir.

Çin'in kapsayıcı ekonomik yeniden dengeleme eylemlerinden biri, üretime dayalı bir ekonomiden tüketim odaklı bir ekonomiye geçiş olmuştur. Yeni pazarlar açarak ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi aracılığıyla daha derin ekonomik entegrasyonları teşvik ederek Çin, mal ihraç etmek için yollar aramakla kalmayıp, aynı zamanda ithal edilen ürün ve hizmetlerin iç tüketimini de teşvik etmektedir. Bunun doğal sonucu olarak Çin, pazarını çeşitlendirmekte ve iç ekonomik istikrarı da destekleyecek bir alternatif sunmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile Çin'in iç ekonomik dengelenmesi arasındaki etkileşim değerlendirildiğinde, girişimin dışa doğru bir genişleme olduğu kadar içe dönük bir strateji olduğu da ortaya çıkmaktadır. Bu ilişki, Çin'in kapasitelerini ve standartlarını yurtdışına ihraç ederken, aynı zamanda kendi iç ekonomik yapılarını da güçlendirmesini ve iyileştirmesini sağlamaktadır. Bununla birlikte, büyük denizaşırı yatırımlarla ilişkili potansiyel finansal risklerden, çeşitli jeopolitik arazilerdeki projeleri yönetmenin karmaşıklıklarına kadar ortaya çıkan zorlukları kabul etmek de önemlidir. Bu yeniden dengeleme hareketi, Çin'in hem yurtiçinde hem de yurtdışında bu karmaşıklıkların üstesinden gelme becerisine bağlı olarak gelişme gösterecektir.

3.2.3. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Bağlamında Çin Yuan'ının Teşviki

Kuşak ve Yol İnisiyatifi bir altyapı girişimi olduğu kadar aynı zamanda Çin'in para birimi stratejisinde de önemli bir rol oynamaktadır. Çin Yuan'ının ("RMB") kayda değer bir küresel para birimi olarak yükselişi, Çin'in uzun vadeli ekonomik hedeflerinden biri olmuştur. Yuan'ın Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin geniş ağına entegrasyonu, bu hedefi hızlandırmak için eşsiz bir yol sunmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Yuan'ın tanıtımı ve uluslararası ticarette kullanılan bir para birimi haline gelmesi için nasıl bir kanal görevi gördüğünü aşağıda inceleyelim.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin finansal altyapısının önemli bir yönü, uluslararası işlemlerde Yuan kullanımına yönelik itici gücü içermektedir. Çin, Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile ilgili projelerde ve ticaret anlaşmalarında Yuan kullanımını teşvik ederek veya zorunlu tutarak, küresel ölçekte Yuan cinsinden işlem hacmini istikrarlı bir şekilde artırmayı hedeflemektedir. Bu da Yuan'ın özellikle Asya, Afrika ve Avrupa'nın bazı bölgelerinde sınır ötesi alışverişlerde tercih edilen bir para birimi olmasını sağlamaktadır.

Uluslararası işlemlerde Yuan kullanımının artmasını kolaylaştırmak için Çin, çeşitli Kuşak ve Yol İnisiyatifi ülkelerinde Yuan takas bankaları kurmaktadır. Bu bankalar, sorunsuz, verimli ve zamanında sınır ötesi RMB mutabakatlarının sağlanmasında temel bileşenlerdir. Birleşik Arap Emirlikleri, Rusya ve Malezya gibi ülkelerde bu tür bankaların kurulması sayesinde Yuan, küresel finansın dokusuna daha fazla işlenmiştir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin büyüklüğü ve iddiası, ilgili ülkelerin genellikle Çin ile ticaretleriyle ilgili önemli rezervler tutmaları gerektiği anlamına gelmektedir. Girişimin Yuan cinsinden ticarete yönelmesi nedeniyle, bu ülkelerin döviz rezervlerinin bir kısmını Yuan cinsinden tutma eğilimi giderek artırmaktadır. Bu geçiş Yuan'ın küresel sahnedeki statüsünü yükseltmektedir ve Çin'in dolardaki dalgalanmalara karşı kırılganlığını da azaltmaktadır.

Çin'in Merkez Bankası Dijital Para Birimi ("CBDC") –dijital Yuan— arayışı, Kuşak ve Yol İnisiyatifi çerçevesinde potansiyel genişleme yolları bulmaktadır. Dijital işlemler yaygınlaştıkça, dijital Yuan'ın Kuşak ve Yol İnisiyatifi ülkelerine dâhil edilmesi Yeni İpek Yolu boyunca ticarette devrim yaratabilecektir. Bu sadece Yuan'ı teşvik etmekle kalmayacak, aynı zamanda Çin'i küresel dijital para hareketinin ön saflarına yerleştirebilecek bir adım olabilecektir.

Çin, uluslararası piyasada genellikle "Panda Tahvilleri" olarak adlandırılan Yuan cinsinden tahvillerin ihracını teşvik etmektedir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi projeleri, ülkelere ve kurumlara Yuan cinsinden sermaye artırma fırsatı sunarak para birimini küresel finans sistemine daha da entegre etmektedir.

Çin, Kuşak ve Yol İnisiyatifi ülkeleriyle ikili döviz takası anlaşmaları yapma konusunda aktif davranmıştır. Bu tür anlaşmalar, ülkelerin para birimlerini Yuan ile değiştirmelerine olanak tanıyarak döviz risklerine ve likidite krizlerine karşı bir tampon sağlamaktadır. Aynı zamanda istikrarlı ve güvenilir bir para birimi olarak Yuan'a olan güveni de teşvik etmektedir.

Yuan'ın Kuşak ve Yol İnisiyatifi çerçevesindeki karmaşık rolü değerlendirildiğinde, Çin'in para biriminin küresel konumunu güçlendirmek için bu önemli uluslararası girişiminden yararlandığı açıktır. Bu stratejinin dalgalanma etkileri, küresel ekonomik dinamikleri kademeli olarak değiştirerek dönüştürücü bir etki yaratabilecektir. Ancak bu yükselişin zorlukları da mevcuttur. Doların hâkimiyeti, jeopolitik belirsizlikler ve küresel bir para birimini yönetmenin karmaşıklığı Çin'in aktif etmesi gereken faktörler olarak öne çıkmaktadır.

- Yuan Takas Bankaları Kurmak
- Rezerv Para Birimi Olarak Yuan
- Dijital Yuan ve İpek Yolu
- Tahviller ve Menkul Kıymetler
- Döviz Swapları Yoluyla Risk Azaltma

3.3. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Çerçevesinde Kültürel Değişim ve Yumuşak Güç Projeksiyonu

Kuşak ve Yol İnisiyatifi öncelikle bir altyapı ve ticaret projesi olarak duyurulmuştur. Ancak bu projenin temelleri ticaret koridorlarının çok ötesine geçmektedir. Bu aynı zamanda, başkalarının tercihlerini zorlamadan ziyade cazibe ve çekicilik yoluyla şekillendirme yeteneği olan yumuşak güç konusunda stratejik bir uygulamadır. Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında kültürel değişim ve yumuşak güce yaptığı vurgu, küresel jeopolitikteki daha geniş hedefleri ve stratejileri hakkında aydınlatıcı bir perspektif sunmaktadır.

İlk olarak eğitim aracılığıyla yapılan çalışmaları ele alabiliriz. Eğitimi; kültür, akademik, medya, turizm ve nihayetinde dijital gibi çeşitli alanlarda yapılan çalışmalar izleyecektir. Çin'in kültürel erişiminin temel taşlarından biri, dünya çapında Konfüçyüs Enstitülerinin kurulması olmuştur. Genellikle üniversitelerde bulunan bu merkezler iki amaca hizmet etmektedir. Mandarin dili dersleri verirken aynı zamanda öğrencileri ve toplulukları Çin kültürü, gelenekleri ve tarihi ile tanıştırırlar. Kuşak ve Yol İnisiyatifi çerçevesinde bu merkezlerin rolü daha da artmaktadır. Zira bu merkezler, farklı uluslar arasında milyarlarca dolarlık projelere girişirken bir gereklilik olan karşılıklı anlayış ve güveni teşvik etmektedir.

Çin, Kuşak ve Yol İnisiyatifi ortak ülkelerinde sanat sergilerinden film festivallerine, müzik konserlerinden mutfak fuarlarına kadar çok sayıda kültürel etkinliği aktif bir şekilde organize etmiş ve sponsor olmuştur. Bu etkinlikler yerel halka Çin'in zengin kültürel

dokusundan bir tat sunarak aradaki boşlukları doldurmakta ve yanlış anlaşılmaları ortadan kaldırmaktadır. Bu tür yumuşak güç çabaları, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin altyapı projelerinin sorunsuz ilerlemesi için gerekli iyi niyetin oluşturulmasında çok önemlidir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi sadece ticaretle ilgili değildir; aynı zamanda bilgi aktarımıyla da ilgilidir. Çin'in üniversiteleri, Kuşak ve Yol İnisiyatifi ülkelerinden gelen öğrencilere kapılarını daha geniş açarak burslar vermekte ve özel kurslar oluşturmaktadır. Aynı zamanda Kuşak ve Yol İnisiyatifi, etkileri ve geleceği etrafında dönen akademik konferanslar, seminerler ve çalıştaylarda da bir artış söz konusudur. Bu bilgi ve fikir alışverişi, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin kapsayıcı başarısında etkili olan işbirlikçi bir ruhu teşvik etmektedir.[51]

Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki yumuşak güç stratejisinin önemli bir yönü de medya işbirliğidir. Çinli medya kuruluşları, Kuşak ve Yol İnisiyatifi ülkelerindeki yerel yayıncılarla ortaklıklar kurarak küresel meselelere Çin perspektifinden bakan içerikler sunmaktadır. Bu tür çabalar, çeşitlendirilmiş bir medya ortamı sunarak kendilerine karşıt olarak düşündükleri ülkelerin medyalarının anlatısına karşı koymayı amaçlamaktadır.[52]

Altyapı projeleri, doğası itibariyle turizmi kolaylaştırmaktadır. Artan ulaşım olanakları, kültürel değişim programları ile birleşince Çin ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi ülkeleri arasında turizmde bir artış görülmüştür. Bu insanlar arası temas başlı başına bir yumuşak güç aracıdır. Kişisel deneyimler genellikle klişelere meydan okuyarak karşılıklı saygı ve anlayışı teşvik etmektedir. Türkiye'nin Avrupa Birliği sürecinde, özellikle gençler ve akademik çevreler arasında, en iyi bilinen ve kabul gören proje Erasmus Öğrenci ve Stajyer Hareketliliği programlarıdır.

Genellikle "Dijital İpek Yolu" olarak adlandırılan Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin dijital bileşeni sadece fiber optik kablolar ve e-ticaretten ibaret değildir. Aynı zamanda dijital kültürün aktarımıyla da ilgilidir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi ülkelerinde popülerlik kazanan Çin uygulamalarından teknoloji-eğlence sektöründeki iş birliklerine kadar, dijital alan kültürel alışverişin yeni sınırını oluşturmaya çalışmaktadır.

---

[51] Belt and Road Portal. (2019, 22 Nisan). *The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects.* Erişim adresi: https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/86739.html

[52] Shen, H. (2018). *Building a Digital Silk Road? Situating the Internet in China's Belt and Road Initiative. International Journal of Communication,* 12, 2683–2701. Erişim adresi: https://doi.org/1932-8036/20180005

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin kültürel bileşeni değerlendirildiğinde, altyapı ve ekonominin hikayenin sadece bir parçası olduğu düşüncesi ağır basabilecektir. Girişim, Çin'in küresel bir kültürel güç merkezi olma yönündeki yenilenmiş çabasını temsil ederken anlatıları ve algıları kendi lehine yeniden şekillendirmektedir. Her iddialı girişimde olduğu gibi, zorluklar devam etmektedir. Kültürel emperyalizm suçlamaları ve projelerin neo-kolonyalist çabalar olarak algılanma riski bulunmaktadır ki bu şekilde bir tartışmanın oluşması için mantıklı bir altyapı bulunmaktadır. Ancak, yerel kültürlere karşı duyarlı ve saygılı bir şekilde yönetildiği takdirde, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin yumuşak güç bileşeni de yollar, raylar ve limanlar kadar dönüştürücü olabilecektir. Ancak, aksi bir durumun ciddi emareleri de bulunmaktadır.

3.4. Kuşak Yol İnisiyatifi ve Sahraaltı Afrika: Etiyopya, Cibuti ve Kenya

Etiyopya, Cibuti ve Kenya gibi ülkeleri incelediğimizde, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin hedeflerinin çok yönlü olduğunu ve hem Çin'in çıkarlarıyla hem de Etiyopya, Cibuti ve Kenya'nın kalkınma hedefleriyle uyumlu olduğu görülmektedir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi Sahraaltı Afrika'nın tarihi dokusunda yankı ve önem bulmakta ve eski kıtalararası ticaret yollarıyla kesişerek Sahraaltı Afrika'nın daha ulaşılabilir olmasını sağlama yönünde oldukça önemli bir yer tutmaktadır. Farklı kültürler, ekonomiler ve bölgeler arasında bağlantılar kuran İpek Yolu gibi, Kuşak ve Yol İnisiyatifi de çağdaş jeopolitik arenada bu eski yolları yeniden canlandırmayı ve genişletmeyi amaçlamaktadır. Afrika bağlamında girişim, her ikisi de mal, fikir ve kültür alışverişi için kanallar olan karmaşık Sahra ötesi ticaret ağları ve hareketli Hint Okyanusu deniz yollarının yapısını çağrıştırmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi birçok açıdan bu tarihi bağların özünü yeniden canlandırmayı, işbirliğini ve karşılıklı büyümeyi teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Kenya'nın limanları, Etiyopya'nın iç bölgeleri ve Cibuti'nin stratejik deniz geçitlerinden geçen projeler aracılığıyla Kuşak ve Yol İnisiyatifi, kökleri tarihi öncüllere dayanan modern bir birbirine bağlılık dokusunu yeniden inşa etmektedir. Dolayısıyla, Sahraaltı Afrika için Kuşak ve Yol İnisiyatifi sadece bir altyapı projesi değil; küresel ticaret anlatısında önemli bir kavşak noktası olan bu bölgenin tekrar önemli ticaret yollarının kesişim noktası olarak öne çıkması demektir.

Sahraaltı Afrika'nın tarihsel geçmişini anlamak sadece akademik bir egzersiz değil, sürekli gelişen küresel politik ekonomideki potansiyel ortaklıkların ve ittifakların farkına varabilmek için referans noktası oluşturmaktır.

3.4.1. Etiyopya ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi

Afrika'nın büyüme hikâyesinin öncüsü olarak sık sık müjdelenen Etiyopya, Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi hedefleri için tarihi önem ve stratejik coğrafi konumun eşsiz bir karışımını sunmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi şemsiyesi altında Çin ile işbirliği, hem altyapı eksikliklerini gidermek hem de daha geniş ekonomik büyüme için yollar sağlamak üzere çok yönlü olmuştur.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Etiyopya'daki etkisinin en çarpıcı temsili Addis Ababa - Cibuti Demiryolu'dur. Büyük ölçüde Çin bankaları tarafından finanse edilen 4 milyar dolarlık bu proje yaklaşık 750 km uzunluğunda ve Doğu Afrika'nın ilk elektrikli demiryolu olma özelliğini taşımaktadır. Somut demiryolu hatlarının ötesinde, bu proje stratejik açıdan da büyük önem taşır: Kara ile çevrili Etiyopya'yı Cibuti limanlarına bağlayarak kritik bir ticaret yol görevi görmektedir. Malların transit geçiş sürelerindeki potansiyel azalma, Etiyopya'nın ticari rekabet gücünü önemli ölçüde artırabilir ki bu da 2025 yılına kadar orta gelirli bir ülke olmayı hedefleyen bir ülke için gerekli bir faktördür. Bununla birlikte, ağırlıklı olarak Çin kredileriyle sağlanan finansman yapısı, borç sürdürülebilirliği ve projenin uzun vadeli ekonomik uygulanabilirliği konusunda endişelere yol açmaktadır. 1 Ocak 2018'de hizmete giren tren yolu 2023 yılı içerisinde 6 Milyon Ton ticari mal taşıma kapasitesine ulaşmıştır.[53]

Etiyopya'da Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki bir diğer dönüştürücü girişim de sanayi bölgelerinin geliştirilmesidir. Örneğin Addis Ababa yakınlarındaki Doğu Sanayi Bölgesi, ayakkabıdan makineye kadar çeşitli ürünlerin imalatını yapan çok sayıda Çinli şirkete ev sahipliği yapmaktadır. Çin destekli bir başka girişim olan Hawassa Endüstri Parkı[54], tekstil ve hazır giyim üretimine odaklanarak Etiyopya'nın bu sektördeki karşılaştırmalı avantajından yararlanmaktadır. Bu bölgeler endüstriyel kümelenmelerden daha fazlasıdır; teknoloji transferini, beceri geliştirmeyi ve istihdam yaratmayı teşvik eden ekosistemlerdir. Ancak, Etiyopya'nın bu bölgelerin izole edilmiş hale gelmemesini, yerel ekonomiyle entegre olmasını ve yerel işletmelerin de üretilen yayılmalardan yararlanmasını sağlaması çok önemlidir.

Tarım, Etiyopya ekonomisinin bel kemiği olmaya devam etmekte ve nüfusunun önemli bir bölümünü istihdam etmektedir. Bunun bilincinde olan Etiyopya'daki Kuşak ve Yol

[53] Tarrosy, I., & Voros, Z. (2024, 14 Şubat). *The China-Built Addis-Djibouti Railway Gains Steam.* Erişim adresi: https://thediplomat.com/2024/02/the-china-built-addis-djibouti-railway-gains-steam/
[54] https://www.ipdc.gov.et/service/parks/9/

İnisiyatifi girişimleri, tarımı modernize etme girişiminde bulunmuştur. Çinli şirketler büyük ölçekli tarım projelerinde yer almıştır. Modern tarım teknolojisini tanıtıp ve hatta tarımsal sanayi parkları kurmuştur. Amaç iki yönlüdür: Etiyopya için gıda güvenliğini sağlamak ve Çin pazarı için Etiyopya tarım ürünlerinin ihracat potansiyelinden yararlanmaktır. Ancak bu tür büyük ölçekli müdahaleler bazen arazi hakları ve yerel toplulukların yerinden edilmesiyle ilgili tartışmalara yol açmıştır. Yerel kaygılara ve sürdürülebilir uygulamalara öncelik veren dengeli bir yaklaşım çok önemlidir.

Çin yatırımlarının akışı Etiyopya'nın altyapısal ve endüstriyel büyümesini hızlandırmış olsa da ilgili borç dinamiklerini tartışmak zorunludur. Etiyopya'nın dış borcu son on yılda artış göstermiş ve borçlarının önemli bir kısmını Çin'e olan borçları teşkil etmektedir. Bu mali karışıklık, özellikle Etiyopya'nın borçlarını geri ödemesinde zorluklarla karşılaşması durumunda Çin'in kullanabileceği potansiyel ekonomik kaldıraç hakkında tartışmalara yol açmaktadır.

Etiyopya'nın Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile olan ilişkisi, yeni bir modernleşme ve kalkınma çağını müjdeleyen dönüştürücü projeler ortaya çıkarmıştır. Yine de, her kapsamlı ekonomik plan gibi, karmaşıklıkları ve zorlukları da beraberinde getirmektedir. Etiyopya için önümüzdeki yol, ilgili risklere karşı uyanık kalırken fırsatlardan akıllıca yararlanmaktan geçmektedir.

3.4.2. Cibuti ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi

Afrika Boynuzu'nda yer alan küçük bir ülke olan Cibuti, küresel jeopolitik manzarada, özellikle de Kuşak ve Yol İnisiyatifi bağlamında benzersiz bir stratejik öneme sahiptir. Kızıldeniz ve Aden Körfezi'ni birbirine bağlayan konumu, onu önemli küresel deniz yollarına açılan bir kapı ve Çin'in iddialı deniz İpek Yolu hedefleri için potansiyel bir mihenk taşı haline getirmektedir.

Cibuti Limanı Çin için başlıca ilgi noktasıdır. Dünyanın en işlek nakliye rotalarına yakınlığı göz önüne alındığında, liman Çin'in denizcilik stratejisinde çok önemli bir rol oynamaktadır. Çin'i Afrika, Orta Doğu ve Avrupa'daki pazarlara bağlamaktadır. Çin'in limanın genişletilmesi ve modernizasyonu için yaptığı yatırımlar, limanı önemli bir denizcilik aktarma merkezine dönüştürmeyi amaçlamaktadır. Limanın modern altyapısı büyük gemileri ağırlayabilmekte, kargo elleçleme kapasitesini artırmakta ve Kızıldeniz bölgesinde rekabetçi bir destinasyon haline getirmektedir.

Ticaretin ötesinde Cibuti, Çin'in 2017'de hizmete giren ilk denizaşırı askeri üssüne ev sahipliği yapmaktadır. Bu da Çin'in Cibuti'ye olan ilgisinin stratejik boyutunun altını çizmektedir. ABD ve diğer yabancı askeri tesislere yakın bir konumda bulunan üs, Çin'in artan küresel askeri hedeflerinin bir göstergesidir. Pekin bu üssü Afrika'daki korsanlıkla mücadele operasyonlarını, barışı koruma ve insani yardım misyonlarını destekleyecek bir lojistik tesis olarak tanımlasa da, Çin'in gücünü sınırlarının çok ötesine yansıtma kabiliyetini mutlak surette genişletmektedir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi, limanın yanı sıra yatırımları bir dizi altyapı projesine yönlendirmiştir. Cibuti-Addis Ababa Demiryolu, kara ile çevrili Etiyopya'ya bir yaşam hattı sunarak ithalat ve ihracatını kolaylaştıran bir örnektir. Ayrıca, Cibuti'nin yenilenebilir enerji potansiyelini kullanmayı ve enerji ithalatına olan bağımlılığını azaltmayı amaçlayan rüzgar ve güneş enerjisi santralleri de dahil olmak üzere yenilenebilir enerji projeleri için ilgili sektörlerden bir talep baskısı vardır.

Cibuti'nin ekonomik manzarası Çin yatırımlarıyla önemli ölçüde yeniden şekillenmiştir. Bununla birlikte, Cibuti'nin artan kamu borcuyla ilgili endişeler mevcuttur ve bu borcun önemli bir kısmı Çin'e ödenecek borçlardır. Bazı analistler, ödeme güçlükleri yaşanması durumunda Cibuti'nin "borç tuzağı diplomasisi" ile ilgili endişelerini yineleyerek toprak veya kaynak tavizleri vermeye zorlanabileceğinden korkmaktadır. Bu örnekler ışığında, Cibuti'nin ekonomik ortaklıklarını çeşitlendirmesi ve sürdürülebilir borç yönetimini sağlaması gerektiğinin altı çizilmektedir.

Zorlu altyapı ve stratejik dinamiklerin ötesinde, sosyo-kültürel bağların ince bir dokuması vardır. Çinli işletmeler, yerel halk arasında iyi niyeti teşvik etmeyi amaçlayan eğitim ve toplum projeleri başlatmıştır. Bu yumuşak güç oyunu, her ne kadar göz ardı edilse de, Cibuti'deki uzun vadeli Kuşak ve Yol İnisiyatifi vizyonunun önemli bir bileşenidir.

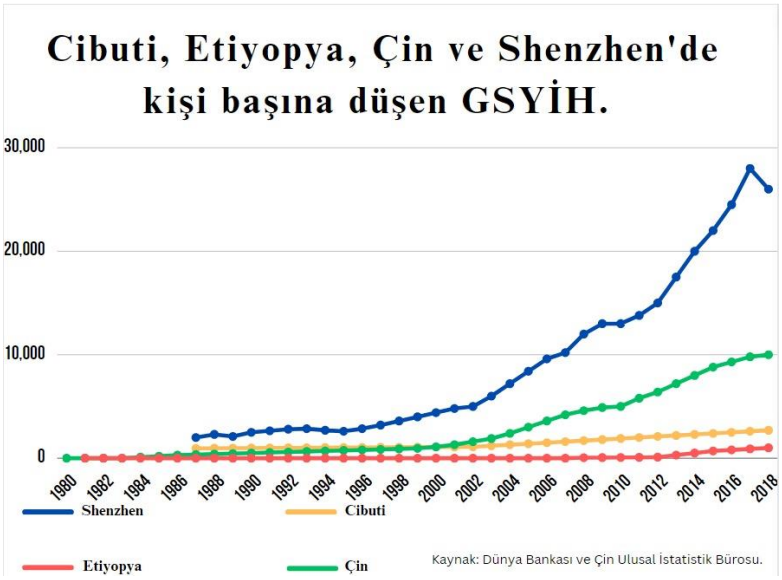
Cibuti'nin Kuşak ve Yol İnisiyatifi 'ne bağlı projelere katılımı, özünde bir fırsatlar ve zorluklar oyunudur. Ülke, bölgede önemli bir ticari merkez olma yolunun kavşağında durmaktadır. Ancak aynı zamanda egemenliğinden ve ekonomik sürdürülebilirliğinden ödün vermemesini sağlamak için dikkatli adımlar atması gerekmektedir.

Aşağıda sunulan grafikte (Şekil 8.)[55] Cibuti, Etiyopya, Çin ve Shenzen'de kişi başına düşen gayri safi yurt içi hâsıla verilmiştir. 1980 ve 2018 yılları arasında kişi başına düşen GSYH eğilimleri, Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile kayda değer bağlantıları olan Cibuti, Etiyopya, Çin ve Shenzhen için farklı bir tablo çizmiştir. Cibuti, kişi başına düşen nispeten düşük bir GSYİH ile başlamasına rağmen, ana ticaret yolları üzerindeki stratejik konumu nedeniyle önemli Kuşak ve Yol İnisiyatifi oyuncusu olarak öne çıkmaktadır. Cibuti'deki Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımları, Cibuti'yi hayati bir lojistik ve ticaret merkezine dönüştürmeyi amaçlayarak başta limanlar ve ulaşım olmak üzere altyapısını güçlendirmeye odaklanmıştır. Etiyopya da kişi başına düşen mütevazı bir GSYİH ile başlamış olsa da, altyapı ve üretim yatırımları sayesinde önemli bir ekonomik büyümeye tanık olmuştur. Etiyopya, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ni bağlantıları geliştirmek, ticareti artırmak ve ekonomik kalkınma hedeflerini ilerletmek için bir fırsat olarak görmektedir.

Öte yandan Çin, genişleyen ekonomisiyle Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin arkasındaki itici güçtür. Yıllar içinde Çin'in kişi başına düşen GSYİH'si önemli ölçüde artarak dünyanın en büyük ekonomilerinden biri olma konumunu sağlamlaştırmıştır. Çin, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ni ekonomik nüfuzunu küresel çapta genişletmek, uluslararası ticareti canlandırmak ve belirli sektörlerdeki kapasite fazlası sorunlarını ele almak için bir aracı olarak da kullanma imkanına sahiptir. Çin'de kişi başına düşen GSYİH'si ülke ortalamasından daha yüksek olan müreffeh bir şehir olan Shenzhen ise Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin ticaret ve bağlantıya verdiği önemden dolaylı olarak faydalanmaktadır. Shenzhen, Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi ortağı ülkelerle ticaretinde önemli bir rol oynamakta ve ekonomik canlılığına katkıda bulunmaktadır.

[55] Wan, Y. (n.d.). Djibouti: From a colonial fabrication to the deviation of the "Shekou model". https://data.worldbank.org/ https://www.stats.gov.cn/english/

Şekil 8. Cibuti, Etiyopya, Çin ve Shenzhen'de Kişi Başına Düşen Gayrisafi Yurt İçi Hasıla



Özünde, kişi başına düşen bu GSYİH eğilimleri Cibuti, Etiyopya, Çin ve Shenzhen'in farklı ekonomik manzaralarının altını çizmektedir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi, altyapı geliştirme, ticareti geliştirme ve ekonomik büyüme için fırsatlar sunan ortak bir konu olarak hizmet etmektedir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi projelerinin aktif katılımcıları olan Cibuti ve Etiyopya, gelişmiş bağlantılardan faydalanmayı hedeflerken, İnisiyatifi başlatan Çin, küresel ekonomik erişimini genişletmek için İnisiyatif'ten faydalanmaktadır. Shenzhen girişimin genel hedeflerinden dolaylı olarak faydalanmakta ve Çin'in ticaret ağı içinde gelişen bir ekonomik merkez olarak statüsünü güçlendirmektedir. Bu iç içe geçmiş ekonomik yörüngeler, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin dünya genelindeki bölgeler ve şehirler üzerindeki çok yönlü etkisini vurgulamaktadır.

3.4.3. Kenya ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi

Doğu Afrika'nın en dinamik ekonomilerinden biri olan Kenya, Çin'in kıtadaki Kuşak ve Yol İnisiyatifi bağlamında deniz yolu ve Afrika'nın ortası ile güneyini kapsayan hedeflerinin merkezinde yer almaktadır. Afrika'nın doğu kıyı şeridindeki stratejik konumu ile Doğu ve Orta Afrika hinterlandına açılan bir kapı olarak halihazırda üstlendiği rol, Kenya'yı Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin bölgedeki genişlemesi için bir mihenk taşı olarak konumlandırmaktadır.

Standart Hatlı Demiryolu (SGR): Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki Çin-Kenya iş birliğinin önemli bir örneği olan Nairobi-Mombasa Standart Hatlı Demiryolu, Kenya'nın bağımsızlığından bu yana gerçekleştirdiği en önemli altyapı projesidir. Kenya'nın başlıca liman

kenti ile hareketli başkenti arasındaki demiryolu taşımacılığını canlandırmayı amaçlayan SGR, nakliye maliyetlerini ve süresini azaltarak Afrika içi ticareti önemli ölçüde artırma potansiyeline sahiptir. Ancak bu projeyi eleştirenler; tahakkuk eden yüklü borca ve çevresel kaygılara önemli sorunlar olarak işaret etmektedirler. 31 Mayıs 2017 yılında hizmete giren hat, yılda 2 milyon civarında yolcu kapasitesine ulaşmıştır.[56]

Demiryolunun ötesinde, önerilen, devam eden ya da tamamlanan sayısız altyapı projesi bulunmaktadır. Yollardan köprülere, limanlardan enerji projelerine kadar Çin yatırımları Kenya'nın altyapı manzarasının neredeyse her sektörüne dokunmuş durumdadır. Kenya'yı Etiyopya ve Güney Sudan'a bağlayan kesintisiz bir ulaşım koridoru oluşturmayı amaçlayan Lamu Limanı-Güney Sudan-Etiyopya-Ulaşım (LAPSSET) koridoru projesi, Çin sermayesi tarafından desteklenen bir diğer iddialı girişimdir.

Kenya'nın Çin ile ticaret hacmi son yıllarda artış göstermiştir. Çin, 2020'lerin başı itibariyle Kenya'nın en büyük ikili borç vereni ve önemli bir ticaret ortağı konumundadır. Bu gelişen ilişkiden faydalanan kilit sektörler arasında tarım, turizm ve emlak yer almaktadır. Uygun fiyatlı Çin mallarının akını, tüketiciler için faydalı olsa da, yerel üreticiler arasında rekabet dezavantajları konusunda endişelere yol açmıştır.

Çin'in özellikle altyapı alanındaki yatırımları çevresel endişelere yol açmıştır. SGR gibi bazı projelerin inşası, potansiyel çevresel bozulma ve yerel toplulukların yerinden edilmesi nedeniyle eleştirilere maruz kalmıştır. Bu zorlukların ele alınması ve sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması önemini korumaktadır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Kenya'daki ayak izi ekonomi ve altyapı ile sınırlı değildir. Yıllar geçtikçe kültürel ve eğitsel değişimlerde belirgin bir artış olmuştur. Kenyalı öğrencilere sunulan burslar, akademik kurumlarda başlatılan Çince dil kursları ve sık sık düzenlenen kültürel festivaller, insanlar arası güçlü bir ilişkinin tohumlarını atmaktadır.[57]

Çin'in Kenya'daki etkisi arttıkça jeopolitik dinamikler de değişecektir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Nairobi ile Pekin arasında daha yakın bağlar kurulmasını sağlarken, Kenya'nın özellikle Batı'daki geleneksel müttefikleriyle olan ilişkilerinin de yeniden düzenlenmesine yol

---

[56] Xinhuanet. (2018, 19 Aralık). *Kenya's Mombasa-Nairobi railway has served more than 2 mln passengers: report.* Erişim adresi: http://www.xinhuanet.com/english/2018-12/19/c_137685247.htm

[57] Agencies. (2024, 9 Şubat). *Kenya marks Chinese Spring festival.* Africanews. Erişim adresi: https://www.africanews.com/2024/02/09/kenya-marks-chinese-spring-festival/

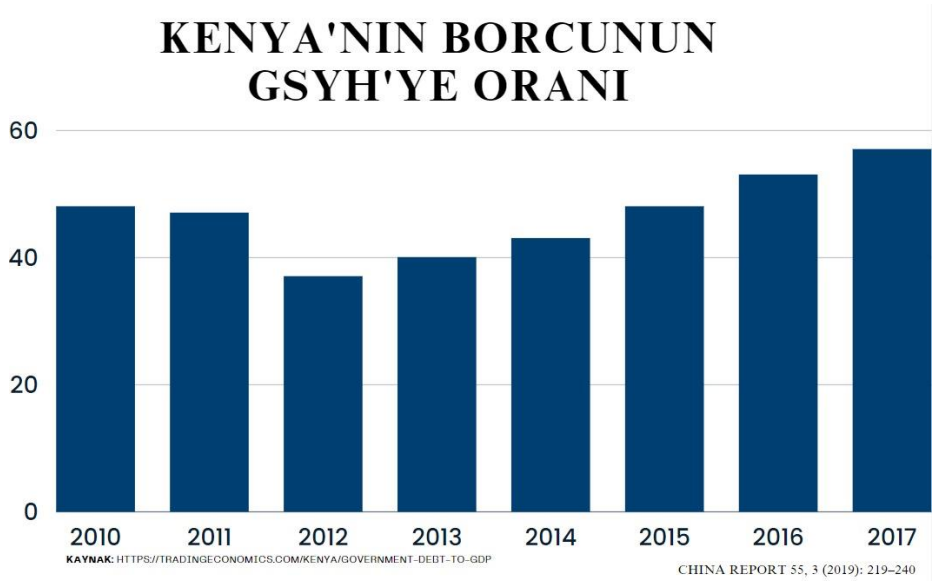
açacaktır. Derinleşen ekonomik angajman, ortak tatbikatlar ve silah satışları şeklinde artan askeri iş birliği ile birleştiğinde, Kenya'nın Çin'in daha geniş Afrika stratejisindeki önemli rolüne işaret eden adımlar olarak öne çıkmaktadır.

Kenya'nın Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile ilişkisi diğer örneklerde olduğu gibi bir fırsatlar ve zorluklar oyunudur. Yatırım, teknoloji ile hızlandırılmış kalkınma vaadinde bulunurken, Nairobi uzun vadeli kalkınma ve stratejik çıkarlarıyla uyumlu olmasını sağlamak için bu ortaklığı kendi adına akıllıca yönetmelidir.

Aşağıda sunulan sütun grafiğinde (Şekil 9.)[58] 2010 ve 2017 yılları arasında Kenya'nın borcunun gayri safi yurtiçi hasılaya oranı verilmiştir. 2013 yılında başlayan Kuşak ve Yol İnisiyatifi öncesine ve sonrasına bakıldığında Kenya'nın borç oranının –bir dönem gerilese de— inisiyatifin öncesinden daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu artış temel olarak karayolları, demiryolları ve limanlar dâhil olmak üzere altyapı projeleri için yapılan borçlanmalardan kaynaklanmıştır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Kenya'nın artan borç seviyelerinde bir rol oynamış olsa da bu eğilime birden fazla faktörün katkıda bulunduğunu belirtmek önemlidir. Borcun sürdürülebilirliği ve sorumlu borç yönetimi Kenya için temel zorluklar olmaya devam etmiş ve bu konu ekonomistler, politika yapıcılar ve uluslararası finans kuruluşları tarafından tartışma ve analiz konusu olmuştur. Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile ilişkili olanlar da dâhil olmak üzere altyapı projeleri, Kenya'nın ekonomik büyümesi ve kalkınması bakımından kritik öneme sahiptir. Örneğin, iyileştirilmiş ulaşım ağları lojistik maliyetlerini azaltabilecektir ve ticareti geliştirebilecek en büyük faktörlerdendir.

[58] Trading Economics. (2023). Kenya government debt to GDP. Erişim: https://tradingeconomics.com/kenya/government-debt-to-gdp

Şekil 9. Kenya'nın Borcunun Gayrisafi Yurt İçi Hasıla'ya Oranı



Ayrıca Çin tarafından tasarlanan Kuşak ve Yol İnisiyatifi, temelde küresel ekonomik entegrasyon senaryosunu yeniden yazmayı amaçlamakta ve ticaret, yatırım ve altyapı geliştirme paradigmalarında dönüştürücü bir değişimin sinyallerini vermektedir. Tarihsel olarak, gelişmekte olan pek çok ülke, mali kısıtlamalar ve teknik uzmanlık eksikliği nedeniyle altyapı sorunlarıyla karşı karşıya kalmıştır. Çin'in mali zekâsını ve teknik becerisini kullanarak bu uçurumlar arasında köprü kuran ve ilgili ülkeler için yeni bir büyüme ve fırsat çağı başlatma potansiyeli taşıyan Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin vaadi burada yatmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi, salt fiziksel bağlantının ötesinde, mal ve hizmetlerden sermayeye kadar kesintisiz ticaret akışını kolaylaştıran bir altyapı ağı aracılığıyla ekonomileri birbirine bağlayan bir ekonomik karşılıklı bağımlılık sembolüdür. Bu tür bir entegre çözüm, tekil Kuşak ve Yol İnisiyatifi altyapı projesinin (liman veya demiryolu) kurulmasının, destekleyici tesislerin yükselmesini gerektiren ve böylece yerel ekonomik faaliyetleri ve istihdam fırsatlarını artıran bir etki yarattığı ekonomik yayılmaları yaygınlaştırabilecektir. Çin için Kuşak ve Yol İnisiyatifi, özellikle çelik ve inşaat gibi sektörlerdeki kapasite fazlası sorununu, bu kapasiteleri ihraç ederek ve varlığını küresel değer zincirlerine daha derinlemesine yerleştirerek çözmek için stratejik bir kanal sunmaktadır. Ayrıca Kuşak ve Yol İnisiyatifi, özellikle Kuşak ve Yol İnisiyatifi çabaları için doğan yeni finansal araç ve kurumların altyapı finansmanında devrim yaratabileceği bir yapıyı zorlayarak, gelişmiş bir finansal birlikteliğin geleceğine yatırım yapmaktadır. Bununla birlikte, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin ekonomik dokusu potansiyel

pürüzlerden yoksun değildir. Katılımcı ülkeler için borç seviyelerinin sürdürülebilirliği ve bazı projelerin gerçek ekonomik uygulanabilirliği konusundaki sorular, 'borç tuzağı diplomasisi' endişeleriyle desteklenmektedir. Girişim ortaya çıktıkça, tedarik zincirlerinin yeniden şekillendirilmesinden rekabet dinamiklerinin değiştirilmesine kadar daha geniş çaplı etkileri tam olarak görülecektir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi, küresel ekonomide potansiyel yeni bir dünya düzeninin kanıtı olarak durmakta ve işbirliğine dayalı uluslararası katılımın ve titiz uygulamanın modern çağ için ekonomik işbirliğini yeniden tanımlayabileceği bir geleceği işaret etmektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

İNİSİYATİFİN AFRİKA YATIRIMLARI

Çin'in kavramsallaştırdığı ve öncülük ettiği Kuşak ve Yol İnisiyatifi sadece Avrasya'ya özgü bir girişim değildir. Dalları çok uzaklara uzanmaktadır ve Afrika bu geniş jeopolitik ve ekonomik satranç tahtasında çok önemli bir rol oynamaktadır. Bu çağın yeni "İpek Yolu", Afrika kıtasının engin kaynaklarını ve pazar potansiyelini Çin'in teknolojik becerisi, altyapı kabiliyetleri ve uzun vadeli stratejik çıkarlarıyla birleştiren bir hedefler ve pratikler diagramı olarak görülebilir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi şemsiyesi altındaki Afrika yatırımları, altyapısal gelişmeler, hammaddelere erişim ve Çin malları için yeni pazarların yaratılmasının bir karışımı olarak nitelendirilmektedir. Çin'in Afrika'daki altyapı girişimleri, demiryolları, otoyollar, limanlar ve havaalanlarını kapsayan devasa ulaşım projelerinde açıkça görülmektedir. Önemli örnekler arasında Kenya'daki Mombasa-Nairobi Standart Hat Demiryolu, Addis Ababa-Cibuti Demiryolu ve Tanzanya ve Cibuti gibi ülkelerdeki büyük limanların gelişmeleri sayılabilir. Bu çabalar Afrika, Orta Doğu ve Asya arasındaki deniz ve kara bağlantılarını da güçlendirmektedir.

Ulaşımın ötesinde, Afrika'daki Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımlarının bir de enerji bağlantısı bulunmaktadır. Kıtanın kullanılmayan geniş petrol, doğal gaz ve mineral rezervleri, enerjiye aç Çin için cazip bir fırsat sunmaktadır. Buna paralel olarak hidroelektrik santralleri, rüzgâr çiftlikleri ve güneş enerjisi tesisleri gibi sürdürülebilir enerji projelerine doğru hissedilir bir yöneliş bulunmaktadır. Bu durum Çin'in kendi içinde yeşil enerjiye yönelişini yansıtmakta ve sorumlu bir küresel oyuncu olarak görülme niyetinin altını çizmektedir.

Ekonomik açıdan bu yatırımlar Afrika'nın kapasitesini güçlendirerek sanayileşmenin önünü açarken potansiyel olarak Afrika'yı bir sonraki küresel üretim merkezi olarak konumlandırabilecektir. Aynı zamanda, Çinli işletmelerin gelişmekte olan Afrika tüketici pazarlarına girmesi için yollar açarak karşılıklı ekonomik istekleri yerine getirmek için bir fırsat olabilecektir.

Çin kredilerinin akışı, acil ekonomik rahatlama ve altyapı gelişimi sağlarken, bazı Afrika ülkelerinde borç sürdürülebilirliği konusunda endişelere yol açmıştır. Eleştirmenler,

"borç tuzağı diplomasisi" potansiyelinin, geri ödeme başarısızlıkları durumunda ulusların hayati varlıklarının kontrolünü Pekin'e devrettiğini görebileceğini savunmaktadırlar.[59]

Ayrıca, Çin'in genellikle içişlerine "karışmama" olarak etiketlenen yaklaşımı, yatırımları genellikle yönetişim, insan hakları ve demokratik reformlarla ilgili koşullarla birleştiren geleneksel yaklaşımla tam bir tezat oluşturmaktadır. Bu durum Çin yatırımlarını birçok Afrikalı hükümet için daha cazip hale getirirken aynı zamanda kıtada yönetişim, şeffaflık ve eşitlikçi büyümenin uzun vadeli sonuçları hakkında da soru işaretleri doğurmaktadır. Çünkü geleneksel yapının dışına çıktığımız zaman kontrolsüz bir borçlanma ve büyüme sonrası ekonomik buhrana sürüklenme ihtimali çok daha fazla olacaktır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Afrika'daki yatırımları kıtanın ekonomik ve altyapısal manzarasını yeniden şekillendirmeye hazırlanırken, aynı zamanda jeopolitik, borç dinamikleri ve sürdürülebilir ve adil kalkınmaya ilişkin soruların karmaşık sularına da dalmaktadır. Ortaya çıkan anlatı, hem Çin'in küresel liderlik hedefleri hem de Afrika'nın 21. yüzyıl küresel düzenindeki yeri için belirleyici bir yörünge olacaktır.

Aşağıda sunulan sütun grafiğinde (Şekil 10.)[60] Çin'in Afrika, Latin Amerika ve Toplam olarak adlandırılan geri kalan tüm bölgeleri de kapsayan proje yatırımlarının miktarı gözlemlenebilmektedir. Grafikte 2013 yılında başlayan Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile Çin'in Afrika'ya olan yatırım akışının arttığı görülmektedir.

2006 ve 2014 yılları arasında Çin'in dışarıya Doğrudan Yabancı Yatırım akışları, küresel akışlara kıyasla özellikle Latin Amerika ve Afrika'ya odaklanarak bölgeler arasında farklı modeller sergilemiştir. Bu dönemde, Çin'in Latin Amerika'ya yönelik Doğrudan Yabancı Yatırım çıkışlarında önemli bir büyüme yaşanmıştır. Çin, petrol, mineraller ve tarım ürünleri gibi doğal kaynaklara erişimi güvence altına almak amacıyla Latin Amerika bölgesine stratejik olarak yatırım yapmıştır. Yatırımlardaki bu artış, Çin'in hızlı ekonomik büyümesini sürdürmek için artan kaynak talebinden kaynaklanmıştır. Buna paralel olarak Çin de bu zaman diliminde Afrika'daki yatırımlarını yoğunlaştırmıştır. Latin Amerika'ya benzer şekilde, Afrika'nın petrol,

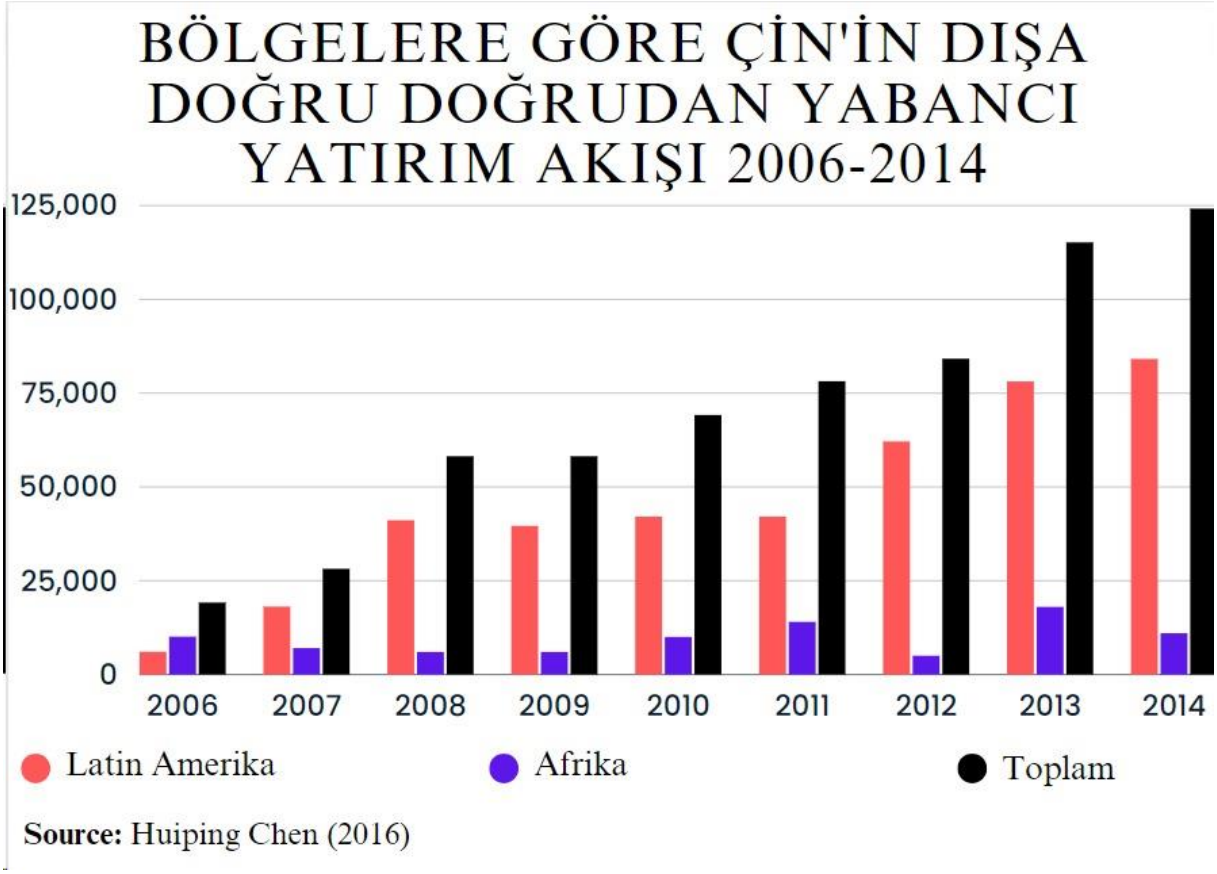
---

[59] Mlambo, C. (2022). *China in Africa: An Examination of the Impact of China's Loans on Growth in Selected African States. Economies*, 10(7), 154. Erişim adresi: https://doi.org/10.3390/economies10070154

[60] Chen, H. (2016). China's 'One Belt, One Road' initiative and its implications for Sino-African investment relations. *Transnational Corporations Review*, 8(3), 178–182. http://dx.doi.org/10.1080/19186444.2016.1233722

mineraller ve kereste gibi doğal kaynak zenginliği Çin'in doğrudan yabancı yatırımlarını çekmiştir. Ayrıca Çin, altyapı projeleri, imalat ve telekomünikasyon alanlarına yatırım yaparak Afrika pazarlarındaki varlığını genişletmeye çalışmıştır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi, bağlanabilirlik ve ekonomik iş birliğini vurgulayarak Çin'in Afrika'daki yatırımlarını daha da kolaylaştırmıştır.

Şekil 10. Bölgelere Göre Çin'in Yabancı Yatırım



Özetle, 2006 ile 2014 yılları arasında Çin'in Latin Amerika ve Afrika'ya yönelik Doğrudan Yabancı Yatırımı akışları, kaynak edinimi ve pazar genişlemesine belirgin bir vurgu yapmıştır. Bu yatırımlar Çin'in bu bölgelerle olan ekonomik bağlarını güçlendirmede çok önemli bir rol oynamıştır. Bununla birlikte, Çin'in küresel yatırım stratejisinin çok yönlü olduğunu ve önemli yatırımların dünya çapındaki diğer bölgelere de yöneldiğini kabul etmek çok önemlidir.

4.1. Kuzey Afrika

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Kuzey Afrika ile olan ilişkileri, Çin'in Afrika kıtasına yönelik daha geniş kapsamlı açılımının önemli bir yönünü oluşturmaktadır. Bu karşılıklı kazanç hedefleyen ilişkiler bütünü derinlemesine incelendiğinde genişliği ve stratejik bakışı ortaya çıkmaktadır.

Mısır, Tunus, Fas, Cezayir ve Libya gibi ülkeleri kapsayan Kuzey Afrika, Avrupa'ya yakınlığı ve Süveyş Kanalı gibi çok önemli deniz geçiş noktalarını kontrol etmesi nedeniyle Çin için stratejik açıdan hayati önem taşımaktadır. Zengin tarihi, çeşitli kaynakları ve ekonomik önemi ile bölge önemli fırsatlar ve zorluklar sunmaktadır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Kuzey Afrika yatırımlarında Mısır öne çıkmaktadır. Süveyş Kanalı Ekonomik Bölgesi ("SCZone") bunun klasik bir örneğidir. Limanların, sanayi bölgelerinin, lojistik merkezlerinin ve yerleşim alanlarının geliştirilmesini içeren bu proje, Kızıldeniz ile Akdeniz'i doğrudan birbirine bağlayarak zaman kazandıran önemli bir deniz yolu sunuyor. SCZone'un ötesinde Çin'in yatırımları Mısır'da enerji, telekomünikasyon ve ulaşım gibi sektörleri kapsamakta, ekonomik varlığını pekiştirmekte ve ikili ilişkileri daha da derinleştirmektedir.

4.1.1. Çin'in Mısır'daki Kuşak ve Yol İnisiyatifi Yatırımları

Çin ve Mısır arasında 1956 yılında kurulan ilişki, Çin ile bir Afrika ülkesi arasındaki en eski ilişkilerden biridir. Yıllar boyunca derin diplomatik ve ekonomik bağlar geliştirmişlerdir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımları, her iki ülke için de kazan-kazan senaryoları yaratmayı amaçlayan bu uzun süreli ortaklığın bir devamı niteliğindedir.

Süveyş Kanalı Ekonomik Bölgesi ("SCZone") sadece başka bir sanayi bölgesi değildir. Dünyadaki toplam ticaretin yaklaşık %12'si Süveyş Kanalı'ndan geçtiği için küresel ticaret ağında stratejik bir noktayı temsil etmektedir. Bu bölgenin kapasitesinin arttırılması, Çin'in sorunsuz ticaret yollarına ilişkin küresel yaklaşımıyla uyumludur.

Mevcut limanların modernize edilmesi ve yenilerinin geliştirilmesi, malların daha hızlı yüklenmesini ve boşaltılmasını sağlayarak nakliye maliyetlerini düşürür ve verimliliği artırmayı amaçlamaktadır. Çin, Mısır'ın yerel kaynaklarından yararlanabilecek ve hem yerel hem de uluslararası pazarlara hitap edebilecek endüstriler kurmayı planlamaktadır. Lojistik

merkezleri malların depolanmasını ve taşınmasını kolaylaştırarak Kızıldeniz ve Akdeniz arasında hızlı hareket edilmesini sağlayacaktır. Yeni yerleşim alanlarının oluşturulması, SCZone içinde beklenen nüfus artışını karşılayacak ve bütünsel kalkınmayı sağlayacaktır.

Geniş çöl alanlarına sahip Mısır, yenilenebilir enerji, özellikle de güneş ve rüzgâr enerjisi için önemli bir potansiyel sunmaktadır. Çin'in enerji alanındaki yatırımları petrol ve gazla sınırlı kalmayıp bu yenilenebilir sektörleri de kapsayarak Mısır'ın enerji çeşitlendirmesi ve sürdürülebilirlik hedeflerine yardımcı olmaktadır.

Huawei ve ZTE gibi Çin'in telekomünikasyon devleri Mısır pazarına artan bir ilgi göstermektedir. Bu sektördeki yatırımlar, Mısır'ın dijital altyapısını geliştirmeyi, daha geniş internet erişimi sağlamayı ve dijital ekonomilerin gelişme potansiyelini teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

Çin'in Mısır'ın ulaştırma sektörüne yaptığı yatırımlar, normal karayolları ve demiryollarının ötesinde kentsel metro sistemlerini, yüksek hızlı trenleri ve gelişmiş otobüs ağlarını kapsamaktadır. Bu tür projeler iç bağlantıyı geliştirmeyi, trafik sıkışıklığını azaltmayı ve malların ve insanların sorunsuz bir şekilde hareket etmesini kolaylaştırmayı amaçlamaktadır. Bu yatırımlarla birlikte Mısır'ın yerel halkı için önemli iş fırsatları ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, teknoloji transferleri, beceri geliştirme programları ve iş birliğine dayalı girişimler Mısır ekonomisinin çeşitli sektörlerini canlandıracaktır.

Beklentiler parlak olsa da yerel rekabet, proje ihalelerinde şeffaflık ve borç sürdürülebilirliği ile ilgili endişeler gibi zorluklar mevcuttur. Yatırımların her iki taraf için de olumlu sonuçlar vermesini sağlamak için sürekli bir diyalog, düzenli izleme ve ayarlamalar gerekmektedir. Mısır'ın Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımlarındaki önemli rolü sadece stratejik konumundan değil, aynı zamanda gelişen bir pazar olma potansiyelinden ve Arap ve Afrika dünyasındaki etkisinden kaynaklanmaktadır. SCZone buzdağının sadece görünen kısmıdır ve kapsamlı sosyo-ekonomik kalkınma ve karşılıklı saygıya yönelik daha geniş bir vizyonu temsil etmektedir. Titiz bir planlama ve uygulama ile Çin'in Mısır'daki yatırımları, diğer Kuşak ve Yol İnisiyatifi projeleri için yol gösterici olabilecektir.

4.1.2. Çin'in Tunus'taki Kuşak ve Yol İnisiyatifi Yatırımları

Tunus'ta Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımlarının odak noktası altyapı geliştirme ve teknolojidir. Bölgesel bağlantıyı artırmayı ve ekonomik büyümeyi teşvik etmeyi amaçlayan

Bizerte Gölü üzerinde bir köprü inşa edilmesi dikkate değer bir projedir. Tunus'un Afrika ve Avrupa arasında bir köprü olan coğrafi konumu, Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımları için cazibesini arttırmaktadır. Mevcut manzaranın derinliklerine dalmadan önce, Çin ve Tunus arasındaki tarihi ilişkiyi anlamak çok önemlidir. Diplomatik bağların kurulduğu 1964 yılından bu yana her iki ülke de karşılıklı saygı ve iş birliğine dayalı bir ilişki geliştirmiştir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi bu bağı daha da güçlendirerek kalkınma projelerine ve stratejik iş birliğine yönlendirmektedir.

Arap Baharı'ndan bu yana önemli siyasi dönüşümlere tanık olan Tunus, ekonomik beklentilerini yeniden canlandırmaya isteklidir. Altyapı gelişimi bu çaba için çok önemlidir ve Çin'in bu alandaki uzmanlığı, yerel altyapı harikalarından da anlaşılacağı üzere, onu Tunus için uygun bir ortak olarak konumlandırmaktadır. Bizerte Gölü üzerindeki köprünün yanı sıra, Tunus'un altyapısını modernize etme ve hem iç hem de bölgesel ulaşımı artırma isteği göz önünde bulundurulduğunda, yollar, limanlar ve toplu taşımayı kapsayan projeler değerlendirilmektedir.

Altyapı bağlantının fiziksel omurgasını oluştururken, teknoloji sinir ağı görevi görür. Teknoloji alanında küresel bir güç merkezi olan Çin, Tunus'a sadece altyapı projelerinin ötesinde fırsatlar sunmaktadır. Potansiyel işbirlikleri arasında akıllı şehir projeleri, e-yönetişim girişimleri, dijital altyapının geliştirilmesi ve fintech, e-ticaret ve yapay zekâ gibi alanlarda start-up'ların teşvik edilmesi sayılabilir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımlarının bu teknolojik yönü Tunus'u yeni bir dijital yeterlilik ve inovasyon çağına taşıyabilecektir.

Afrika'nın en kuzey ucunda yer alan Tunus'un Avrupa'ya yakınlığı onu ekonomik bir mücevher haline getirmektedir. Limanları Afrika, Orta Doğu ve Avrupa arasında hareket eden mallar için önemli aktarma merkezleri olarak işlev görebilecektir. Daha hızlı ticaret yolları, daha düşük nakliye maliyetleri ve hem Afrika hem de Avrupa pazarlarına daha fazla erişim anlamına gelen bu gelişme kıtasal ve global ticaret için olumlu sonuçlar doğurabilecektir.

Çin'in yatırımlarının Tunus'ta istihdam yaratılmasını, teknoloji transferini ve beceri geliştirilmesini teşvik etmesi beklenmektedir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin projeleri turizm, imalat ve hizmetler gibi yerel endüstriler için katalizör görevi görerek geniş tabanlı ekonomik büyümeye yol açabilecektir.

Her uluslararası girişimde olduğu gibi bu girişimin de doğasında zorluklar vardır. Beklentiler umut verici olsa da borç sürdürülebilirliği, yerel sanayi rekabeti ve çevresel etkilerle ilgili endişelerin ele alınması gerekmektedir. Tunus'un egemenliğine saygı gösteren ve karşılıklı fayda sağlayan şeffaf ve iş birliğine dayalı bir yaklaşım, bu zorlukların aşılmasında çok önemli bir rol oynayacaktır.

4.1.3. Çin'in Fas'taki Kuşak ve Yol İnisiyatifi Yatırımları

Kuşak Ve Yol İnisiyatifi'nin başlangıcından bu yana Çin yatırımlarında bir artışa tanık olan Fas'ta, Akdeniz'in en büyük limanlarından biri olan Tanger Med Limanı bu ortaklığın temel taşlarından biridir. Ayrıca, Çinli BYD ile Fas arasında Tanca kentinde elektrikli otomobil üretimi için kurulan ortak girişim, Fas'taki Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımlarının çeşitlendiğini göstermektedir.

Canlı tarihi, kültürel zenginliği ve stratejik coğrafi konumuyla Fas, Çin'in Kuzey Afrika'daki iddialı Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nde kilit bir düğüm noktası olarak hizmet vermektedir. İki ülke arasında gelişen ilişki, ekonomik pragmatizm, stratejik uyum ve kültürel takdirin bir karışımının altını çizmektedir. Bu aşamada, Fas'ta bulunan Çin yatırımları aşağıda detaylıca sunulmuştur:

Tanger Med Limanı: Bir denizcilik varlığından daha fazlası olan Tanger Med Limanı Fas'ın Akdeniz lojistik merkezi olma vizyonunun bir kanıtıdır. Akdeniz'in sularıyla yıkanan bu liman, önemli bir deniz geçiş noktasını temsil etmektedir. Çin için Avrupa'ya daha hızlı ticaret yolları sağlamasıyla birlikte Afrika-Avrupa ticaretini de kolaylaştırarak önemli ekonomik fırsatlar sunmaktadır. Limanın gelişimi, son teknoloji konteyner tesislerine, gelişmiş lojistik çözümlere ve depolama yeteneklerine yapılan yatırımlara sahne olmuş ve küresel bir ticaret kolaylaştırıcısı olarak statüsünü sağlamlaştırmıştır.

Çin'in BYD şirketi ile Fas arasındaki iş birliği, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin geleneksel odağının tamamen altyapı projelerinden daha çeşitlendirilmiş ekonomik girişimlere doğru kaydığını göstermektedir. Elektrikli araçlar ulaşımın geleceğini temsil ederken Çin, Tanca'da bir elektrikli araç üretim merkezi kurarak Fas'ın bir üretim merkezi olma potansiyelinden faydalanmakla beraber Afrika ve ötesinde hızla büyüyen bir sektörde stratejik bir lokasyonda ve stratejik bir sektörde kendini konumlandırmaktadır.

Yenilenebilir Enerji Fırsatlarından Yararlanma: Fas'ın başta güneş ve rüzgâr enerjisi olmak üzere yenilenebilir enerjiye olan bağlılığı, Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımları için kazançlı yollar sunmaktadır. Çin'in yenilenebilir enerji teknolojilerinde ilerlemesiyle birlikte, bu sektördeki ortak girişimler Fas'ın Afrika'daki yeşil enerji merkezi statüsünü yükseltebilecek ve Çin'in denizaşırı ülkelerde sürdürülebilir kalkınma projelerini teşvik etme hedeflerine yardımcı olabilecektir.

Derinleşen ekonomik ilişkiler, kültürel alışverişlerde de bir artışa neden olmuştur. Bu tür etkileşimler ekonomik işlemlerin ötesine geçerek uzun vadeli uluslararası iş birlikleri için temel ilkeler olan karşılıklı takdir, anlayış ve saygıyı teşvik etmektedir. Çin ve Fas'ın bu jeopolitik sularda incelikle yol almaları ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin çekişme değil iş birliği aracı olarak hizmet etmesini sağlamaları anlamına gelecektir.

Fas, tarihi cazibesi ve modern ekonomik dinamizminin karışımıyla Kuşak ve Yol İnisiyatifi için benzersiz bir fırsat olarak görülebilir. Yatırımlar ekonomik motivasyonlu olmakla birlikte, ortak vizyon, karşılıklı saygı ve kolektif müreffeh bir geleceğe bağlılık gibi daha geniş bir anlatıyı da yansıtmaktadır. Bu ilişki derinleştikçe, ekonomik zorunlulukları sosyopolitik hassasiyetlerle dengelemek ve diğer Kuşak ve Yol İnisiyatifi girişimleri için yol gösterici olabilecek bir ortaklık modeli oluşturmak elzem olacaktır.

4.1.4. Çin'in Cezayir'deki Kuşak ve Yol İnisiyatifi Yatırımları

Bol hidrokarbon rezervlerine sahip Cezayir, Kuşak ve Yol İnisiyatifi için önemli fırsatlar sunmaktadır. Petrol ve gaz sektörünün ötesinde Çin, Cezayir'deki Sheraton Oteli'nin inşası ve Cezayir boyunca uzanan Doğu-Batı Otoyolu gibi kapsamlı altyapı projelerinde yer almaktadır.

Çin-Cezayir İlişkisini Güçlendirmek: Cezayir'in ağırlıklı olarak petrol ve doğal gazdan oluşan hidrokarbon rezervleri, ülkenin Çin ile Kuşak ve Yol İnisiyatifi çerçevesindeki işbirliğinde bir çıpa görevi görmektedir. Bu rezervler sadece bir enerji kaynağı anlamına gelmemekte aynı zamanda Cezayir'in küresel enerji ortamındaki jeopolitik önemini temsil etmektedir. Çin için tutarlı ve güvenli bir enerji arzı sağlamak, hızla büyüyen ekonomisini sürdürmek için çok önemlidir ve Çin, Cezayir ile ilişkilerini derinleştirerek enerji kaynaklarını çeşitlendirmektedir.

Doğu-Batı Otoyolu sadece bir ulaşım projesi değil; Cezayir'in iç bağlantılarını geliştirme ve Afrika kıtasına daha derinlemesine entegre olma arzusunun bir sembolüdür. Tamamen faaliyete geçtiğinde bu otoyol sadece iç ticareti canlandırmakla kalmayacak, aynı zamanda Cezayir'i önemli bir kıtalararası ticareti kolaylaştıran bir aktör olarak konumlandıracaktır. Çin'in katılımı, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin ayırt edici özelliklerinden biri olan altyapı geliştirme konusundaki kararlılığının altını çizmekte ve Cezayir ile bölgesel bağlantıyı artırma konusundaki ortak vizyonunu yansıtmaktadır.

Hidrokarbonlar ve altyapı baskın temalar olsa da, Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki Çin-Cezayir işbirliği göründüğünden çok yönlüdür. Tarım, telekomünikasyon ve imalat sektörleri Çin yatırımlarının artmasına tanık olmuştur. Tarımsal işleme, tekstil üretimi ve teknoloji transferi gibi alanlarda ortak girişim potansiyeli, daha çeşitlendirilmiş bir ekonomik ilişki için bir yol haritası sunmaktadır.

Cezayir'in Kuzey Afrika'daki stratejik konumu ve sahip olduğu geniş enerji rezervleri onu Çin için bölgede önemli bir ortak haline getirmektedir. Ancak bu gelişen ilişkinin küresel sonuçları olacaktır. Geleneksel bölgesel güçler Çin'in Cezayir'de artan ayak izini hiç şüphesiz ilgiyle izleyecektir. Hem Çin'in hem de Cezayir'in şeffaf ve karşılıklı fayda sağlayan bir ortaklığa girmeleri ve iş birliklerinin bölgesel istikrar ve refah için bir katalizör görevi görmesini sağlamaları, bu ilişkilerin karşılıklı çıkar üzerine başarı sağlaması için zorunluluk arz etmektedir.

Zengin enerji rezervleri ve stratejik konumuyla Cezayir, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin hedefleri için verimli bir zemin oluşturmaktadır. Ekonomik, stratejik ve kültürel işbirliklerine dayanan ve gelişen Çin-Cezayir ilişkisi, önümüzdeki yıllarda Kuzey Afrika'nın ekonomik ve jeopolitik manzarasını yeniden şekillendirmeyi vaat etmektedir. Acil ekonomik kazanımların uzun vadeli stratejik hedeflerle dengelenmesi, bu ortaklığın sürdürülebilirliğini ve başarısını sağlamada çok önemli olacaktır.

4.1.5. Çin'in Libya'daki Kuşak ve Yol İnisiyatifi Yatırımları

Libya'nın 2011 Sonrası Çalkantılı Manzarası: Kaddafi rejiminin 2011 yılında yıkılması Libya için yeni bir belirsizlik döneminin habercisi olmuştur. Ülkenin kontrolünü eline geçirmek için yarışan çok sayıda grup ve ardından gelen iç çatışmalar Libya'yı yabancı yatırımlar için zorlu bir alan haline getirmiş ve siyasi istikrarsızlık sadece devam eden projeleri tehlikeye

atmakla kalmamış, aynı zamanda yeni girişimler için de önemli riskler oluşturmuştur. Denizaşırı projeleri için genellikle istikrarlı ortamları tercih eden bütün yabancı yatırımcıların yaptığı gibi Çin için Libya'nın 2011 sonrası senaryosu temkinli bir yaklaşım gerektirmiştir.

Libya'nın geniş Akdeniz kıyı şeridi, deniz ticaret yolları için potansiyel erişim noktaları sunan stratejik bir konuma sahiptir. Bingazi ve Trablus gibi kilit limanlar, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin ayrılmaz bir bileşeni olan Deniz İpek Yolu'nda önemli düğüm noktaları olarak hizmet verebilir. Bu limanların iyileştirilmesi, kapasitelerinin artırılması ve verimli lojistik zincirlerinin kurulması Çin'e alternatif deniz yolları sağlayarak geleneksel tıkanma noktalarına olan bağımlılığı azaltabilecektir. Bu potansiyelin farkında olan Türkiye de çeşitli girişimler ve Libya hükümetiyle anlaşmalar imzalama yoluna gitmiştir. Bu anlaşmalarla hem Libya limanlarının stratejik ve ekonomik konumundan yararlanmak istemektedir hem de Akdeniz kıta sahanlığı sorunsalı olarak karşımıza çıkan Doğu Akdeniz'de enerji arzı güvenliği konusunda çıkarlarını korumaya çalışmaktadır.

Libya, Afrika'daki en büyük petrol rezervlerinden birine sahiptir ve bu da herhangi bir büyük ekonomi için potansiyel bir altın madeni anlamına gelmektedir. Bu kaynakların cazibesi, doymak bilmeyen enerji ihtiyacı göz önüne alındığında Çin için şüphesiz önemli bir faktördür. Ancak petrol kaynaklarının ve altyapısının kontrolü için gruplar arasında zaman zaman yaşanan çatışmalar bu sektöre yapılan yatırımları risklerle dolu hale getirmiştir. Dolayısıyla, potansiyel ödüller yüksek olsa da riskler de yüksektir.

2011'deki ayaklanmadan önce Çin, Libya'da yollardan binalara kadar çeşitli altyapı projelerinde yer almaktaydı. Bu projelerin çoğu, 2011 sonrasında kötüleşen güvenlik durumu nedeniyle ya durmuş ya da terk edilmiştir. Bununla birlikte, yeniden başlaması halinde altyapı geliştirme birçok amaca hizmet edebilecektir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin ulaşımı artırma hedefiyle uyumlu olmakla kalmayacak, aynı zamanda Libya'nın istikrar çabalarına katkıda bulunarak daha güvenli bir yatırım ortamının temelini atabilecektir.

Çin'in Libya'ya daha derinlemesine müdahil olma potansiyeli önemli bir jeopolitik ağırlık taşımaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi ekonomik kalkınma ve ulaşımı kolaylaştırmayı hedeflerken, sayısız uluslararası ve bölgesel paydaşı olan Libya gibi bir ülkedeki etkileri göz ardı edilemez. Bir gücün Libya'da yol alabilmesi için bölgesel güçlerle, Libya'nın komşuları

ve Akdeniz'de bulunan büyük güçlerle, küresel güçlerle ve yerel gruplarla diplomatik ilişki kurması hayati önem taşıyacaktır.

Libya'daki karmaşıklıklar göz önüne alındığında, Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi yaklaşımının ölçülü adımlarla şekillenmesi muhtemeldir. Diğer uluslararası paydaşlarla iş birliğine dayalı girişimler, birden fazla yerel grupla etkileşim ve Libya'nın istikrarına katkıda bulunan sektörlere odaklanma çok önemli olacaktır. Eğitim, sağlık ve yerel kapasite geliştirme alanlarına yapılacak yatırımlar, enerji ve altyapıya yönelik geleneksel odağı tamamlayarak iyi niyeti artıracak ve uzun vadeli, sürdürülebilir bir ortaklık için zemin hazırlayabilecektir.

Libya, dikkate değer potansiyeli ve doğasında var olan risklerin karışımıyla Kuşak ve Yol İnisiyatifi için benzersiz bir zorluk teşkil etmektedir. Ülkenin stratejik konumu ve bol kaynakları, siyasi istikrarsızlığıyla darbe yemektedir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Kuzey Afrika'daki yatırımları Çin'in küresel bir ekonomik lider olarak rolünü sağlamlaştırma vizyonunun altını çizmektedir. Bu yatırımlar Çin'in kaynak ve pazar arayışını ve Yuan'ı uluslararasılaştırma ve küresel bir ayak izi oluşturma hedefinin de test edildiği alanlar olacaktır.

Kuzey Afrika politikaları bakımından genel bir değerlendirme yapıldığında, Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin bir parçası olarak Kuzey Afrika'ya girmesi, genişleyen küresel ayak izinin ve uluslararası ticaret ve yatırımın sınırlarını yeniden tanımlama hırsının bir simgesidir. Afrika, Orta Doğu ve Avrupa arasındaki kavşak noktasında yer alan Kuzey Afrika'nın stratejik önemi tartışmasızdır ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin bölgeye yaptığı yatırımlar da bu önemin altını çizmektedir.

Mısır, Tunus, Fas, Cezayir ve Libya gibi ülkeler, her biri bu ülkelerin kendine has özelliklerine ve potansiyellerine hitap eden Çin yatırımlarının akınına tanık olmuştur. Örneğin Mısır, Süveyş Kanalı Ekonomik Bölgesi'nin ("SCZone") geliştirilmesiyle Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Kuzey Afrika stratejisinin merkezi olarak ortaya çıkmıştır. Limanları, lojistik merkezlerini ve sanayi bölgelerini kapsayan bu girişim ikili bağları güçlendirmekle beraber, aynı zamanda Çin'e Kızıldeniz'den Akdeniz'e doğrudan erişim imkanı sunmaktadır. Bunun ötesinde, Mısır'daki enerji ve telekomünikasyon gibi sektörler de Çin yatırımlarının çok yönlü doğasını yansıtmaktadır.

Tunus ve Fas'ta da Kuşak ve Yol İnisiyatifi hedefleriyle stratejik bir uyum görülmüştür. Tunus'un Bizerte Gölü üzerindeki köprüsü ve Fas'ın Tanger Med Limanı, altyapı ve bölgesel bağlantının önemini vurgulamaktadır. Ayrıca, Tanca'daki elektrikli otomobil üretim tesisi gibi projeler, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Kuzey Afrika'daki yatırımlarının çeşitlendiğini vurgulamaktadır.

Hidrokarbon rezervlerine sahip Cezayir, Kuşak ve Yol İnisiyatifi için karlı bir ortaklık vaat etmektedir. Enerji güvenliği ve altyapı geliştirme, Doğu-Batı Otoyolu'nun inşası ve büyük kentsel projeler Çin'in derin ekonomik nüfuzunu göstermektedir. Buna karşılık Libya, çalkantılı siyasi ortamına rağmen, Çin'in mevcut güvenlik endişeleri nedeniyle temkinli bir yaklaşım sergilemesine rağmen, denizcilik ve enerji açısından cazibesini korumaktadır.

Uluslararası politika açısından değerlendirdiğimizde Çin; Tayvan, Tibet veya insan hakları ile ilgili konularda, uluslararası forumlarda Kuzey Afrika ülkelerinden sık sık destek istemiştir. Buna karşılık Çin de bu ülkelerin hassas olduğu konularda destek sunmakta ya da uluslararası toplumun hassas olduğu bu konulara çoğunlukla tarafsız kalmaktadır.

Çin, Libya gibi bölgelerde arabuluculuk rolü oynamaya ve Birleşmiş Milletler'in barışı koruma misyonlarına katkıda bulunmaya ilgi göstererek yatırımları için hayati önem taşıyan bölgesel istikrara önem verdiğini göstermektedir.

Çin, ilişkilerini derinleştirme konusunda istekli olmakla birlikte, doğasında var olan risklere karşı da temkinli bir yaklaşım içerisindedir. Özellikle Libya gibi yerlerdeki siyasi istikrarsızlık Çin yatırımları için bir tehdit oluşturmaktadır. Ayrıca borcun sürdürülebilirliği, projelerin sosyo-ekonomik etkileri ve Çin'e yönelik yerel algılarla ilgili uluslararası ve bölgesel endişelerin de sürekli olarak göz önünde bulundurulması anlamına gelmektedir.

4.2. Sahraaltı Afrika Yatırımları

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Sahraaltı Afrika'daki yatırımları, Çin'in dinamik olarak gelişen bu bölgedeki ülkelerle gelişmiş bağlantı kurma, ekonomik işbirliğini teşvik etme ve jeopolitik bağları şekillendirme yönündeki geniş vizyonuna ışık tutmaktadır. Sahraaltı Afrika'daki yatırımlar, bölgenin geniş potansiyelini ve Çin'in stratejik çıkarlarını yansıtan sayısız sektör üzerinden kapsamlı bir şekilde incelenebilir.

Altyapı yatırımları ve bunlardan özellikle ulaşım projeleri, Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında Sahraaltı Afrika ile olan ilişkisinin merkezinde yer almaktadır. Tarihsel olarak altyapı eksiklikleriyle boğuşan bölgedeki çok sayıda ülke, karayolları, demiryolları, limanlar ve köprüler geliştirmek için Çinli şirketlerin ve finansmanın akınına tanık olmuştur. Önemli projeler arasında Kenya'da ülke içindeki ulaşım hızını önemli ölçüde artıran Mombasa-Nairobi Standart Hat Demiryolu ve kara ile çevrili Etiyopya'yı Cibuti limanlarına bağlayan Cibuti-Addis Ababa Demiryolu yer almaktadır.

Ulaşımın ötesinde, enerji sektörü, bölgenin enerji güvenliğini sağlama ve elektriğe erişimi genişletme çabasıyla uyumlu olarak önemli miktarda Çin yatırımı çekmiştir. Büyük Etiyopya Rönesans Barajı gibi hidroelektrik projeleri, Gana'daki güneş parklarından Kenya'daki rüzgar çiftliklerine kadar yenilenebilir enerji sektörlerine yatırımlar akarken bile bu taahhüdü işaret etmektedir. Çin'in enerjiye katılımı, özellikle Çin'in önemli bir petrol tedarikçisi olan Angola gibi ülkelerde petrol sektörünü de kapsamaktadır.

Sahraaltı Afrika'nın geniş ekilebilir arazileri ve Çin'in gıda güvenliği kaygıları göz önüne alındığında tarım da bir diğer önemli alan olarak öne çıkmaktadır. Gıda güvenliğinin ne kadar önemli bir konu olduğu Ukrayna-Rusya savaşı sürecinde keskin bir şekilde görülmektedir. Bu konuda Çinli firmalar, yerel tarımsal verimliliği artırmak ve sürdürülebilir bir tedarik zinciri oluşturmak için büyük ölçekli tarım operasyonları başlatmış, tarımsal eğitim programlarını kolaylaştırmış ve tarımsal işleme bölgeleri kurmuştur. Bu durum Çin'in çok yönlü politikalarının bir sonucu olarak öne çıkmaktadır.

Ayrıca, dijital bağlantıya verilen önem de giderek artmakta ve Çinli kuruluşlar tarafından finanse edilen veya kolaylaştırılan e-ticaret platformlarının, dijital ödeme sistemlerinin ve telekomünikasyon altyapısının ortaya çıkışı, Çin'in bölgeyle olan ilişkisinin dijital yörüngesinin altını çizmektedir.

Daha geniş bir açıdan bakıldığında, Çin'in Sahraaltı Afrika'daki Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımları küresel jeopolitikte bir yeniden ayarlamaya işaret etmektedir. Tarihsel olarak Batılı güçler, özellikle de eski sömürgeci ülkeler, bölgenin ekonomik manzarasına hakim olmuştur. Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Çin'i sömürge mirası olmadan kalkınma için bir ortak olarak öne çıkarmaya çalışmakta ve geleneksel Batı'ya bir alternatif olarak yumuşak ve yeni güç Çin mottosunu öne çıkarmaktadır. Bununla birlikte, tartışmalar da yok değildir. Borcun

sürdürülebilirliği, bazı projelerin çevresel etkileri ve bu yatırımlardan faydalanma konusunda algılanan dengesizlikle ilgili endişeler dile getirilmiştir. Çin, Afrika kıtasında ülkelerin iç işlerine ve insan hakları ihlallerine kesinlikle müdahil olmamaktadır, çünkü kendi ülkesine karşı bu şekilde bir yaklaşımı kabul etmeyeceğini birçok kere göstermiştir. Bu durum yatırım yapılan ülkeler açısından bir fırsat olarak görülse de uluslararası kamuoyu açısından kabul edilebilir bir durum olarak değerlendirilemez.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Sahraaltı Afrika'daki yatırımları, Çin'in küresel ticareti, kalkınma paradigmalarını ve stratejik ortaklıkları yeniden yapılandırmaya yönelik iddialı bir girişimine işaret etmektedir. Bu yatırımları derinlemesine incelediğimizde, bölgedeki çok çeşitli sektörleri kapsayan, iç içe geçmiş ekonomik, jeopolitik ve sosyal çıkarlardan oluşan incelikli bir yapıyı ortaya çıkarıyoruz.

Çin'in Sahraaltı Afrika'da altyapı geliştirmeye odaklanması yadsınamaz derecede derinliklidir. Kenya'daki 4,8 milyar dolarlık Mombasa-Nairobi Standart Hat Demiryolu gibi bazı projelerin büyüklüğü Çin'in niyetinin simgesidir. Toplam 472 km uzunluğundaki bu demiryolu, Kenya içinde insanların daha sorunsuz ve hızlı hareket etmesini sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda malların Mombasa limanından iç bölgelere taşınmasına da yardımcı olarak Doğu Afrika'daki ticaret dinamiklerini etkileyerek sürekli ve sürdürülebilir bir hikaye yaratmak için çalışan Kenya ekonomisi için bir başarı hikayesi olmayı sürdürmektedir. İngilizce'nin anadil seviyesinde ve yaygın bir şekilde konuşulduğu Kenya, teknolojik gelişmeleri yakından takip etmesi ve sürdürülebilir uygulamalar geliştirmesi bakımından bölgede bir adım öne çıkmaktadır.

Aynı zamanda, bir başka anıtsal altyapı projesi olan Cibuti-Addis Ababa Demiryolu da Çin'in stratejik bir projede daha öne çıkan stratejik üstünlük kurma arzusunu yansıtmaktadır. 756 km uzunluğundaki bu demiryolu, karayla çevrili Etiyopya'nın Kızıldeniz'e erişimi için çok önemli bir bağlantı oluştururken, aynı zamanda Cibuti'nin Afrika Boynuzundaki hayati bir liman olma statüsünü de güçlendirmektedir. Yaklaşık 4 milyar dolarlık bir yatırımla hayata geçirilen bu demiryolu aynı zamanda Çin'in bölgesel entegrasyon ve işbirliğini teşvik etme konusundaki kararlılığını da ortaya koymaktadır.

Enerji sektörü çeşitli yeni uygulamalara sahne olmaktadır. Angola'da Çin, ülkenin petrol sektörüne büyük yatırımlar yaparak enerji çıkarlarını güvence altına almıştır. Angola'ya

sağlanan ve genellikle 'petrol destekli krediler' olarak adlandırılan krediler, Çin'in kendi gelişen ekonomisini beslemek için istikrarlı bir petrol arzı sağlamasına olanak tanımaktadır. Yenilenebilir enerji alanında, Afrika'nın en büyük rüzgar çiftliği olan Kenya'daki Turkana Gölü Rüzgar Enerjisi Projesi, Çin'in ve bölgenin sürdürülebilir enerji çözümlerine yöneldiğinin en büyük kanıtlarından bir tanesidir.

Tarım sektöründe Çin'in ilgisi çok yönlüdür. Binlerce hektara yayılan büyük ölçekli tarım operasyonları kurmaktan, teknoloji transferi ve beceri geliştirmeyi amaçlayan tarımsal üretim merkezleri kurmaya kadar Çin, Afrika'nın tarımsal manzarasına derinlemesine yerleşmiş durumdadır. Örneğin Mozambik'te Çinli firmalar, yerel üretimi artırmayı ve gıda güvenliğini sağlamayı amaçlayan pirinç tarımı projelerinde yer almaktadır.

Dijital bağlantı ve teknoloji sektörü de gelişmekte olan etkileşim alanlarıdır. Huawei ve ZTE gibi Çinli teknoloji devleri, yerel şirketlerle ortaklaşa olarak telekomünikasyon ağlarından e-yönetişim platformlarına kadar dijital altyapı çözümleri sağlayarak bölgede önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Dahası, Kenya gibi ülkelerde Çin teknolojisi tarafından kolaylaştırılan dijital ödeme çözümlerinin yükselişi, bu ülkelerin finansal manzaralarını yeniden şekillendirmektedir.

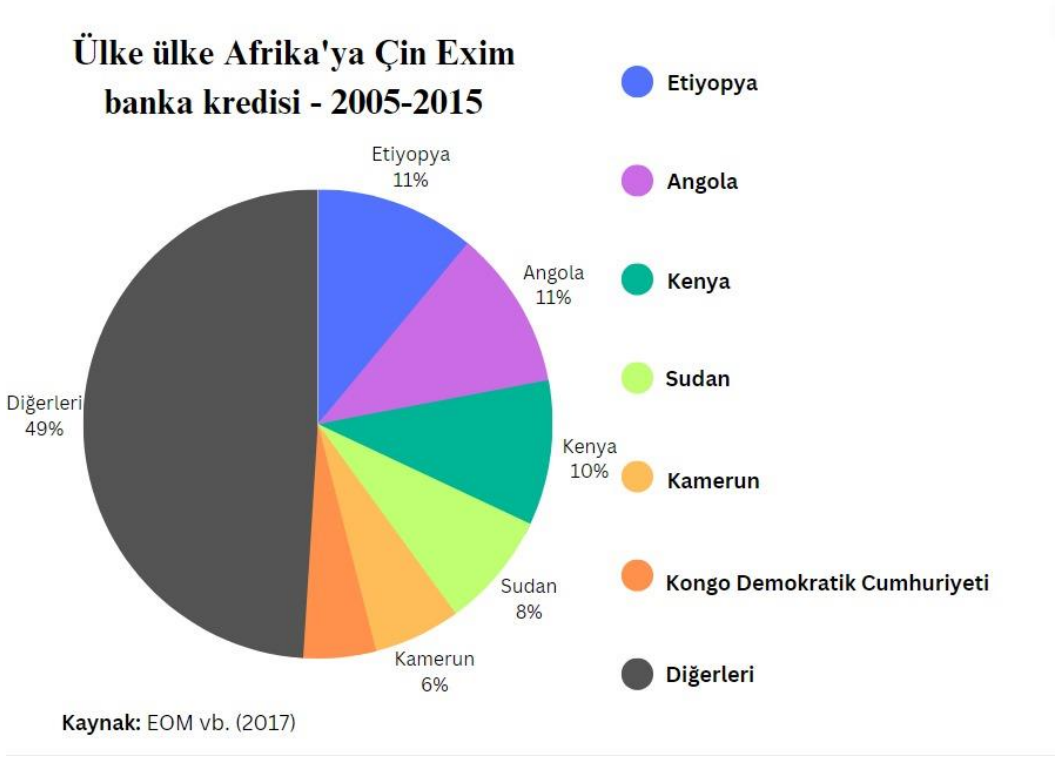
Ancak, borç sürdürülebilirliği, çevre yönetimi ve bazı projelerin uzun vadede uygulanabilirliği ile ilgili temel endişeler bulunmaktadır. Bazıları Çin'in kapsamlı müdahalesini bir 'borç tuzağı diplomasisi' olarak görürken, diğerleri bunu genellikle koşullarla yüklü Batılı yardım modellerine bir alternatif olarak görmektedir.

Çin' in Afrika'da yaptığı büyük yatırımların yanı sıra aşağıda bulunan dairesel tabloda (Şekil 11.)[61] 2005 – 2015 yılları arasında Çin Exim Bankası tarafından en çok kredi verilen Afrika kıtasındaki ülkeler bulunmaktadır.

Tüm kredilerin %11'lik paylarını almış olan Etiyopya ve Angola'nın, Çin'e borçlanan ülkelerde ön sıralarda olduğu anlaşılmaktadır. %10'luk pay ile onları takip Kenya da Afrika'nın yatırıma açık olan ülkelerinden biri olarak Çin'e borçlanmış durumdadır. Sahraaltı Afrika'nın iki önemli ülkesi Etiyopya ve Kenya Çin'e olan borçlarıyla dikkat çekmektedir.

[61] Ehizuelen, M. M. O. (2017). More African countries on the route: the positive and negative impacts of the Belt and Road Initiative. *Transnational Corporations Review*, 9(4), 341–359. https://doi.org/10.1080/19186444.2017.1401260

Şekil 11. Ülkelere Göre Çin'in Afrika'ya Exim Banka



Kaynak: EOM vb. (2017)

Kenya, Çin'in Sahraaltı Afrika'daki Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımlarının en önemli faydalanıcılarından biri olarak Doğu Afrika ülkesinin stratejik jeopolitik konumunun ve sağlam ekonomik çerçevesinin bir kanıtıdır.

4.2.1. Mombasa-Nairobi Standart Hat Demiryolu (SGR)

Kenya'daki Kuşak ve Yol İnisiyatifi projelerinin tartışmasız baş tacı olan Mombasa-Nairobi SGR, ülkenin altyapısal ve lojistik manzarasını değiştirmiştir. Maliyeti 3,2 milyar doları aşan ve 2017 yılında tamamlanan bu demiryolu projesi, Doğu Afrika'nın en büyük limanı olan Mombasa liman kentinden Kenya'nın hareketli başkenti Nairobi'ye olan bağlantıyı güçlendirerek ticareti desteklemeyi amaçlamıştır. Nakliye süresini büyük ölçüde azaltmayı hedefliyordu ve gerçekten de öyle oldu, ancak bir takım zorlukların da aşılması gerekmekteydi. Demiryolu, nakliye maliyetlerinde önemli düşüşler, daha yüksek yük hacimleri ve Kenya'nın bölgesel bir ticaret merkezi olarak konumunu güçlendirmeyi vaat etmektedir. Bununla birlikte, demiryolunun finansal uygulanabilirliği, borç etkileri ve çevresel etkilerine ilişkin endişeler hararetle tartışılmaktadır.

4.2.2. Nairobi-Naivasha SGR Uzantısı

Mombasa-Nairobi demiryolunun bir uzantısı olan Nairobi-Naivasha aşaması, SGR'yi ülkenin batı sınırına yaklaştırarak tarımın kalbinin attığı Rift Vadisi'ne bağlamaktadır. Özellikle Uganda, Burundi ve nihayetinde Angola gibi komşu ülkelerle gelecekte bağlantılar kurulacağı beklentisiyle bölgesel ticaretin daha da geliştirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır.

4.2.3. Lamu Limanı-Güney Sudan-Etiyopya Ulaşım (LAPSSET) Koridoru

Sadece Kuşak ve Yol İnisiyatifi projesi olmayan Çin destekli LAPSSET koridoru projesi, yeni Lamu limanından Güney Sudan ve Etiyopya'ya kadar yeni bir ulaşım koridoru geliştirmeyi amaçlamaktadır. Afrika'nın en iddialı altyapı projelerinden biri olan ve otoyollar, boru hatları ve havaalanlarını kapsayan proje, Kenya'nın 2030 yılına kadar orta gelirli bir ülke olma vizyonunu desteklemektedir. LAPSSET, Kenya'nın tarihsel olarak ötekileştirilmiş kuzey bölgelerini yeni ekonomik fırsatlara açmayı vaat etse de, özellikle yerel toplulukların çevresel ve sosyo-kültürel endişelerini de beraberinde getirmiştir.

Çinli firmalar Nairobi ve diğer bölgelerde sanayi parklarının geliştirilmesinde etkili olmuştur. Bu bölgeler imalat alanında yatırımcıları çekmeyi, böylece istihdam yaratmayı ve teknoloji transferine yardımcı olmayı amaçlamaktadır.

Çin, Kenya'nın enerji sektörüne, özellikle de yenilenebilir enerji alanında önemli adımlar atmıştır. Olkaria'daki jeotermal enerji projelerinin finansmanı ve Kitui'deki potansiyel kömür arama çalışmaları bu stratejik yatırımların örneklerindendir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi şemsiyesi altındaki Çin yatırımlarının Kenya'nın altyapı gelişimini hızlandırdığı ve potansiyel olarak Doğu Afrika'nın birincil ulaşım ve lojistik merkezi konumuna getirdiği yadsınamaz. Bu altyapı projeleri bölgesel ticareti geliştirebilir ve Kenya'nın GSYİH'sini destekleyebilir. Ancak pek çok büyük ölçekli altyapı girişiminde olduğu gibi, anlık karlılık ile uzun vadeli stratejik kazanç sorunu devreye girmektedir. SGR gibi projeler hemen karlı olmayabilir veya kısa vadede kapasitenin altında çalışabilir, ancak Kenya ve daha geniş Doğu Afrika topluluğu için stratejik ve uzun vadeli ekonomik önemi küçümsenemezdir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımları Kenya'nın ekonomik manzarasını dönüştürme vaadinde bulunurken, finansal, çevresel ve sosyo-kültürel kaygıları ele alan dengeli bir

yaklaşım sergilemektedir, bu projelerin hem sürdürülebilir hem de ülke halkı için faydalı olmasını sağlamada çok önemli olacaktır.

4.2.4. Cibuti Uluslararası Serbest Ticaret Bölgesi (“DIFTZ”)

Cibuti'deki Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımlarının önemini izah etmekte fayda vardır. Cibuti, Süveyş Kanalı'na açılan bir kapı olan Bab-el-Mandeb Boğazı üzerindeki stratejik konumu nedeniyle Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımları için bir odak noktası olmuştur. Çin'in Cibuti'ye olan ilgisi altyapı geliştirme, ekonomik hedefler ve güvenlik çıkarlarını kapsayan çok boyutlu bir ilgidir.

Cibuti'yi bir ticaret ve lojistik merkezine dönüştürmeyi amaçlayan 4.800 hektarlık bu devasa projenin açılışı 2018 yılında yapılmıştır. İmalat, depolama, ihracat ve ticaret sektörlerine ev sahipliği yapacaktır. Tamamen faaliyete geçtiğinde DIFTZ'nin 7 milyar doların üzerinde bir ticaret hacmine ulaşması bekleniyor.

4.2.5. Cibuti-Addis Ababa Demiryolu

Çin tarafından ortaklaşa finanse edilen 756 kilometrelik bu elektrikli demiryolu hattı, Cibuti'yi Etiyopya'nın başkenti Addis Ababa'ya bağlamaktadır. 2018'den bu yana faaliyette olan demiryolu, denize kıyısı olmayan Etiyopya ile Cibuti limanları arasındaki ticaret akışını geliştirmiştir ve Etiyopya ticaretinin can damarlarından biri haline gelmiştir.

4.2.6. Doraleh Limanı'nın Genişletilmesi

Çin, Doraleh limanının genişletilmesi ve iyileştirilmesi için büyük yatırımlar yaparak Cibuti'nin liman kapasitesini geliştirmiştir. Genişletilen liman daha önemli ve modern gemilere ev sahipliği yapabilecek ve Cibuti'yi Afrika kıtasına açılan önemli bir kapı olarak konumlandıracaktır.

4.2.7. Çok Amaçlı Doraleh Limanı (“DMP”)

Genişlemeye ek olarak China Merchants Holdings, çeşitli kargo türlerini elleçlemek için tasarlanan DMP'nin geliştirilmesinde yer almıştır.

4.2.8. Askeri Üsler

Çin 2017 yılında Cibuti'de ilk denizaşırı askeri üssünü kurmuştur. Öncelikle korsanlıkla mücadele operasyonları ve barışı koruma için bir lojistik üs olarak konumlandırılan bu üs,

Çin'in artan küresel hırslarını ve bölgedeki çıkarlarını koruma arzusunu yansıtmaktadır. Tabiidir ki bu konuda Çin yalnız değildir. Japonya'dan ABD'ye Fransa'dan İtalya'ya kırk kadar ülkenin askeri üslerinin bulunduğu Cibuti, dünya ticaretinde söz sahibi olan ülkelerin deniz taşımacılığı arz güvenliğini sağlamak için ülkelerin kesinlikle asker bulundurması gereken bir bölge olarak ortaya çıkmıştır. Ülkelerin jeopolitik ve jeoekonomik yaklaşımları bu gibi bir filli politika hamlesini görmemizi sağlamıştır. Özellikle ticaret savaşlarının gündeme geldiği günlerden bu yana Çin ve ABD, dünyada ekonomik anlamda yaptıkları hamleler bakımından adeta köşe kapmaca oynamaktadır.

4.2.9. Su Temini Projesi

Tuzlu suyu tuzdan arındırma tekniğinden yararlanan Çin, Cibuti'ye içme suyu tedarik edecek ve bölgedeki su kıtlığı sorununu çözecek kapasitede olduğu iddiasıyla bir projeyi finanse etmektedir.

Çin'in Cibuti'ye yaptığı yatırımlar, Afrika ve Hint Okyanusu bölgesindeki daha geniş hedeflerinin bir simgesidir. Limanlar, demiryolları ve serbest ticaret bölgeleri gibi önemli altyapılar geliştiren Çin, Cibuti'yi deniz İpek Yolu'nda önemli bir düğüm noktası olarak konumlandırmaktadır.

Bu yatırımlar altyapı gelişimi, istihdam ve artan ticaret fırsatları sağlayarak Cibuti ekonomisi için bir fırsat olmuştur. Ancak aynı zamanda borçların artmasına da yol açmıştır. Cibuti'nin kamu dış borcunun GSYH'ye oranı yükselmiş ve Çin en büyük alacaklısı olmuştur. Ayrıca, Çin'in askeri üssünün kurulması, bölgede çıkarları olan ABD, Hindistan ve Avrupa Ülkeleri gibi diğer küresel güçlerin endişeleriyle birlikte bölge için stratejik sonuçları hakkında tartışmalara neden olan bir hamleye dönüşmüştür. Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımları Cibuti'nin altyapı gelişimini hızlandırırken, Cibuti'nin ve daha geniş anlamda Afrika Boynuzu bölgesinin geleceğini şekillendirecek stratejik, ekonomik ve jeopolitik hususların da ortasında konumlanacağı bir düzeni beraberinde getirmektedir.

4.2.10. Cibuti-Addis Ababa Demiryolu

Afrika'nın en kalabalık ikinci ülkesi olan ve kıtanın en hızlı büyüyen ekonomilerinden birine sahip olan Etiyopya, doğal olarak Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımlarının dikkatini çekmiştir. Etiyopya'nın Doğu Afrika'daki bölgesel entegrasyon için bir mihenk taşı olma potansiyelini gören Çin, ülkedeki çeşitli altyapı ve kalkınma projelerinde aktif olarak yer alarak

aşağıda belirtilen projelerin ekonomik, politik ve nihayetince stratejik ortağı konumuna gelmiştir.

Cibuti-Addis Ababa demiryolu yaklaşık 4 milyar dolarlık bir yatırımla inşa edilmiştir. 756 km uzunluğundaki bu demiryolu, karayla çevrili Etiyopya'nın Kızıldeniz'e erişimi için çok önemli bir bağlantı oluştururken, aynı zamanda Cibuti'nin Afrika Boynuzundaki hayati bir liman olma statüsünü de güçlendirmektedir.

Etiyopya, kendisini Doğu Afrika'da bir üretim merkezi olarak konumlandırmak için stratejik bir karar almıştır. Çin ise, çeşitli sanayi parklarını finanse ederek ve inşa ederek bu vizyonda etkili olmuştur. Örneğin Hawassa Endüstri Parkı, Afrika'nın en büyüklerinden biridir ve hazır giyim ve tekstil sektörüne adanmıştır.

4.2.11. Addis Ababa Hafif Raylı Sistemi

Çinli işletmeler tarafından finanse edilen ve inşa edilen Addis Ababa Hafif Raylı Sistemi, Afrika'nın ilk tamamen elektrikli kentsel ulaşım sistemidir. İki hat boyunca 34 kilometreye yayılan raylı sistem, Etiyopya'nın hareketli başkentinde kentsel hareketliliği önemli ölçüde geliştirmiştir.

Telekomünikasyon Altyapısı: Çinli Huawei ve ZTE, Etiyopya'nın telekomünikasyon altyapısının genişletilmesinde hayati öneme sahip oyuncular olmuştur. Katılımları ağ genişlemesini, 4G hizmetlerini ve 5G ağlarının kullanıma sunulmasına yönelik hazırlıkları kapsamaktadır.

Çinli şirketler ayrıca Etiyopya'nın karayolu ağının inşası ve iyileştirilmesiyle ilgilenerek ülke içinde ve komşu ülkelerle bağlantıyı geliştirmiştir.

4.2.12. Hidroelektrik Projeleri

Sürdürülebilir enerjinin kalkınma için önemini kabul eden Çin, Etiyopya'da birçok hidroelektrik projesinin finansmanında ve inşasında yer almıştır. Tekezé Hidroelektrik Santrali, enerji sektöründeki Çin-Etiyopya iş birliğinin bir örneğidir.

Etiyopya'nın Kuşak ve Yol İnisiyatifi çerçevesinde Çin ile kurduğu ilişki, ülkenin altyapısal ve ekonomik kalkınmasında dönüştürücü bir aşamayı desteklemiştir. Sanayi parkları, demiryolları, yollar ve enerji projelerinin inşası Etiyopya'yı bölgesel entegrasyon ve Doğu

Afrika'daki ticarette önemli bir oyuncu olarak ortaya çıkmaya hazırlamıştır ve aynı faktörlerin küresel ölçeğinde ise hazırlamaktadır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi aracılığıyla sağlanan sermaye aktarımı, Etiyopya'nın kalkınma yörüngesini hiç şüphesiz katalize etmiştir ve onu bölgede potansiyel bir üretim merkezi olarak konumlandırmıştır. Ancak, Kuşak ve Yol İnisiyatifi bayrağı altında Çin ile ortaklık kuran pek çok ülke gibi Etiyopya'nın da borç seviyeleri yükselmiş ve bu durum borç sürdürülebilirliği tartışmalarına yol açmıştır. Dahası, altyapısal gelişmeler etkileyici olsa da bunlar yalnızca bir amaç için araçtır. Bu projelerin başarısı nihayetinde gerçek ekonomik büyümeye, istihdam yaratmaya ve Etiyopya halkının yaşam standartlarında iyileştirmelere nasıl dönüştükleriyle ölçülecektir.

Etiyopya'daki Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımları ülkenin altyapı ortamı için dönüştürücü bir anı ifade ederken, ihtiyatlı ekonomi yönetimi ve projelerin yerel ihtiyaçlar ve kapasitelerle uyumlu olmasını sağlamak, sürdürülebilir uzun vadeli büyüme için çok önemli olacaktır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Sahraaltı Afrika ile olan ilişkisi ekonomik bir çabadan öte tarihsel dengesizliklerin yeniden ayarlanmasının ve Afrika'nın uluslararası politik ekonomide yükselen yörüngesinin bir kanıtıdır. Zorluklar devam etse de ve eleştiriler bir hayli olsa da bu büyük girişimin dönüştürücü potansiyeli açıktır. Bu açıdan, sadece Çin değil Türkiye gibi üretim gücü olan ve Afrika'da, devletler ve halk nezdinde, yumuşak güç olarak görülen ülkeler için de bu durum yeni jeopolitik fırsatlar sunmaktadır. Takip eden bölümlerde özellikle ele alacağım bu konu, çalışmanın ana konusu ve açıklamaya çalıştığım amacı niteliğindedir.

Enerjiden tarıma ve dijital altyapıya kadar uzanan çok çeşitli projelerin çok yönlü etkileri bir yandan Afrika'nın sanayileşme sürecini hızlandırırken, istihdam yaratıp bölgesel entegrasyonu geliştirmiştir. Diğer yandan, artan borçların sonuçları, çevresel sürdürülebilirlik ve Çin'in kıtadaki çok yönlü var olma çabasının doğası üzerine tartışmalar devam etmektedir. Bu tartışmalar, uluslararası ilişkilerin dinamikleri, yeni sömürgecilik kaygıları ve küresel güç oyunlarının daha geniş bir bakışla açıklanması hakkında önemli soruları gündeme getirmektedir.

Nihayetinde Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin müdahalesi Sahraaltı Afrika'nın ekonomik ve jeopolitik konumunda bir paradigma değişimi başlatmıştır. Ticaret koridorları açıldıkça ve

altyapı eksiklikleri azaldıkça, kıta küresel ekonomik arenada giderek daha önemli bir rol oynamaya hazırlanmaktadır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE-SAHRAALTI AFRİKA EKONOMİK İLİŞKİLERİNİN GELİŞİM SÜRECİNDE ÇİN VE ABD'NİN UYGULAMAKTA OLDUĞU PROJELER

21'inci yüzyılın gelişen jeopolitiğinin ortasında ortaya çıkan en ilgi çekici dinamiklerden biri, yükselen ekonomiler arasındaki etkileşim ve küresel ortaklık arayışlarıdır. Türkiye ve Sahraaltı Afrika arasındaki ilişki, bu gelişen eğilimin bir kanıtı olarak var olmaktadır. Milenyumun başında, çok az kişi bu oluşumları tanımlayacak olan bağların derinliğini ve kapsamını tahmin edebilirken, mevcut durum ise iddialı girişimlerin ve karşılıklı büyüme arzularının gerçekleştiği bir süreci gözler önüne sermektedir.

Eşsiz coğrafi konumuyla Türkiye, tarihsel olarak birçok jeopolitik ve ekonomik alanda önemli roller oynamıştır. Ülkenin modern çağda hedefleri büyüdükçe, yakın çevresinin ötesindeki bağları geliştirme vizyonu da büyümüştür. Bu küresel vizyon, kalkınma ihtiyaçlarını anlayabilecek ve gelecek vizyonunu paylaşabilecek ortaklar bulmaya hevesli, kullanılmamış büyük bir potansiyele sahip bir bölge olan Sahraaltı Afrika'da açık bir ortak bulmuştur. Bu karşılıklı anlayış, ekonomik ilişkileri derinleştirmeyi amaçlayan hem büyük ölçekli hem de çeşitli nitelikteki sayısız projenin temelini oluşturmuştur. Bu ortaklık, doğal olarak yapılmıştır ve var olmaktadır. Bu çalışmada seçilen ülkeler, Türkiye, Etiyopya, Kenya ve Cibuti, bu doğal ortaklığın ve işbirliğinin yine doğal başlatıcıları olarak öne çıkmaktadır. Türkiye, Kenya, Etiyopya ve Cibuti başka bölgelerde benzer özelliklere sahip ülkeler olarak öne çıkmaktadır. Bu benzerliklerin yarattığı fırsatların odak noktasında ise Türkiye bulunmaktadır. Türkiye, eşsiz jeopolitik konumu ile Cibuti ile benzeşirken, eğitim ve aktif nüfusu bakımından ve ayrıca bölgesinin teknoloji, gelişen limanlar, ihracat politikalarıyla lider bir merkez ülke olma amacıyla Kenya ile aynı hedefleri ve benzerlikleri paylaşmaktadır. Kurtuluş Savaşı ile direniş göstererek kurulmuş ve aynı zamanda yaptığı devrimlerle Batı'nın ekonomik ve politik bir ortağı olmuş Türkiye, Afrika'da kolonileştirilememiş tek ülke olan Etiyopya ile dinamik nüfus ve gelişen üretim merkezi olma gibi hedefler bakımından da benzeşmektedir.

Bu araştırma, bu projelerin doğuşunu, uygulanmasına yön veren stratejileri ve öngördükleri sonuçları anlamaya çalışarak bu projelerin kalbine inmeye çalışırken çok yönlü bir bakış açısı geliştirmeyi amaçlamaktadır. Altyapı ve ticaretin kolaylaştırılmasından teknolojik iş birliklerine ve kapasite geliştirme çabalarına kadar uzanan proje yelpazesi,

Türkiye-Sahraaltı Afrika ekonomik ilişkilerinin çok yönlü doğasını öne çıkarmaktadır. Somut sonuçların ötesinde bu projeler, geleneksel güç yapılarının yerini daha eşitlikçi ve karşılıklı fayda sağlayan ortaklıklara bıraktığı, uluslararası ekonomik iş birliğinin değişen kuralları ve yaklaşımları gibi daha derin bir dönüşümün de simgesidir. Bu çalışma, söz konusu girişimlerin titizlikle incelenmesi yoluyla, Türkiye'nin Sahraaltı Afrika'ya ekonomik erişiminin yörüngesine ışık tutmayı ve küresel ekonomi diplomasisi için daha geniş çıkarımlara dair bilgiler sunmayı da amaçlamaktadır.

Türkiye'nin Sahraaltı Afrika ile ilişkileri tarihsel köklere sahip olmakla birlikte 21. yüzyılda, özellikle de 2000'li yılların başından bu yana yeniden canlanmıştır. Bu yenilenen ilgi, Türkiye'nin aktif dış politika girişimlerine ve geleneksel ortaklarının ötesinde ticari ve ekonomik ortaklıklarını çeşitlendirme arzusuna bağlanabilmektedir. Aynı zamanda, geniş kaynakları ve gelişen pazarlarıyla Sahraaltı Afrika, ikili ve çok taraflı iş birliği için dikkate değer bir potansiyel sunmaktadır.

Türkiye ile Sahraaltı Afrika arasındaki ticari ilişkiler son yirmi yılda katlanarak büyümüştür. Yüzyılın başında nispeten mütevazı olan ikili ticaret hacmi katlanarak artmıştır. Türkiye'nin bölgeye ihracatı, makine, elektrikli ekipman, tekstil ve tüketim malları da dahil olmak üzere geniş bir mal yelpazesini kapsamaktadır. Öte yandan Türkiye, Sahraaltı Afrika'dan mineraller, metaller ve tarım ürünleri gibi birincil emtialar ithal etmektedir. Ticaretin yanı sıra Türk yatırımcılar bölgede inşaat, tarım, enerji, turizm ve finans gibi sektörlere de ilgi göstermektedir.

Türkiye'nin Sahraaltı Afrika'daki faaliyetlerinin başlıca alanlarından biri altyapı geliştirme ve inşaat olmuştur. Uzmanlıkları ve rekabet güçleriyle tanınan Türk inşaat firmaları, birçok önemli projeyi üstlenmiştir. Bu projeler sadece ülkelerin altyapısını güçlendirmekle kalmamış, aynı zamanda Türk işletmeleri için yeni pazarlar açmıştır.

Ekonomik alanın ötesinde, Türkiye Sahraaltı Afrika ile kültürel ve eğitimsel bağlar kurmaya ve güçlendirmeye çalışmıştır. Birçok Türk üniversitesi Afrikalı öğrencilere burslar sunarak insanlar arası temâsı ve karşılıklı anlayışı teşvik etmektedir. Ayrıca birçok enstitü ve kurum da bölgede Türk kültürünün ve dilinin tanıtılmasında rol oynamıştır.

Türkiye, devlet kurumları ve STK'lar aracılığıyla Sahraaltı Afrika'da insani yardım ve kalkınma yardımlarında aktif bir oyuncu olmuştur. Krizlere ve doğal afetlere müdahale

etmekten sağlık, eğitim ve tarım alanlarında kalkınma projeleri başlatmaya kadar Türkiye'nin bölgedeki donör rolü giderek artmaktadır. Bu insani yaklaşım, Türkiye'nin gelişmekte olan ülkelerle dayanışmayı vurgulayan daha geniş dış politikasıyla uyumludur.

Türkiye-Sahraaltı Afrika ilişkilerinin gidişatı büyük ölçüde olumlu olsa da ulaşım ilk sorun olarak öne çıkmaktaydı. İlk adım olarak ulaşımda, Türk Hava Yollarının Afrika Kıtasında en fazla noktaya uçan hava yollarından biri olması ile büyük bir sorun çözülmüştür.[62] Ancak deniz bağlantısının ve altyapısının yetersiz olması gibi lojistik sorunlardan daha geniş jeopolitik hususlara kadar birçok sorun bulunmaktadır. Bu duruma ek olarak, Türkiye bölgedeki ayak izini genişlettikçe, yerel siyasetin karmaşıklığı, diğer küresel oyuncuların rekabeti ve Sahraaltı Afrika ülkelerinin farklı istekleri arasında gezinmek zorunda kalabilecektir. Bu konuda Türkiye, dünyayı yakından takip eden genç nüfusunu tatmin edecek kazanımlar alabildiği takdirde bu projeksiyonun çizdiği doğrultuda aksiyon almaya devam edebilecektir.

Türkiye-Sahraaltı Afrika ortaklığı ekonomik, kültürel ve siyasi yönleri kapsayan çok boyutlu bir ilişkidir. Karşılıklı saygı ve ortak çıkarlarla desteklenen bu ilişki, her iki taraf için de fayda sağlayacak bir potansiyel barındırmaktadır. Türkiye bölgeyle ilişki kurmaya devam ettikçe, bu ilişkinin sürdürülebilir, adil ve Sahraaltı Afrika halkının istekleriyle uyumlu olması sağlandığı takdirde devamlı olabileceği açıktır.

5.1. ABD - Çin ve Çin - Afrika İlişkileri Üzerinden Analiz

ABD-Çin ve Çin-Afrika ilişkilerinin iç içe geçen dinamikleri, Türkiye'nin Sahraaltı Afrika ile genişleyen ekonomik bağları zemininde, günümüz uluslararası arenasında jeopolitik stratejilerin, hırsların ve zorlukların çok yönlü bir tablosunu sunmaktadır. Bu nedenle, Türkiye-Afrika ilişkilerinin gelişimine örnek olabilecek yönleri taşıdığı için bu hususa tezde yer verilmiştir.

5.1.1. ABD-Çin İlişkileri

Küresel jeopolitiğin merkezinde iki süper güç olan ABD ve Çin arasındaki sürekli gelişen, başkalaşan ve çevresel etkenlere adapte olan bir ilişkiler bütünü yatmaktadır. İki ülke

[62] Aktaş, T. (2017, 28 Temmuz). *THY Afrika'da en fazla noktaya uçan hava yollarından biri. Anadolu Ajansı.* Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/thy-afrikada-en-fazla-noktaya-ucan-hava-yollarindan-biri/871346

arasındaki ilişki, on yıllar boyunca, işbirliği ve rekabet arasında gidip gelmiştir. Bu durumu bir kefesi işbirliği diğer kefesi rekabet olan bir teraziye benzetebiliriz. Diplomasiden ayrı tutulamayacak uluslararası ticaret bu dengeler göz önüne alınarak dizayn edilmelidir.

İki ülke, iklim değişikliği ve terörle mücadele gibi alanlarda işbirliği arayışına girerken, özellikle ekonomik ve teknolojik alanlarda rekabetin alttan gelen dalgaları hissedilir olmuştur. Her iki ülkenin de birbirlerine uyguladıkları gümrük vergileri küresel ekonomik yansımalara yol açmıştır.[63] 2010'ların sonlarında yaşanan ticari gerilimler bu uçurumların altını çizmiştir. Aralarındaki rekabet sadece ekonomik değil; aynı zamanda ideolojiktir. Demokratik değerlere sahip ABD, Çin'in insan hakları sicilini ve siyasi sistemini sık sık eleştirirken, Çin bu tür eleştirileri egemenlik alanına müdahale olarak algılamaktadır. Bu rekabet küresel siyasetin merkezinde yer alırken, güç merkezlerinin üstün gelme çabasının ve hamlelerinin sürekli aktif olduğu birçok önemli bölge gibi Afrika kıtasında da başta Sahraaltı Afrika olmak üzere diğer bölgelerle olan ilişkiler üzerinde de dalgalanma etkisi yaratmaktadır.

Çin'in öncülük ettiği Kuşak ve Yol İnisiyatifi, yalnızca devasa bir altyapı projesini değil, özellikle ABD-Çin ilişkileri açısından önemli jeopolitik sonuçları olan büyük bir stratejiyi temsil etmektedir. Doğu Asya'dan Avrupa'ya uzanan geniş bir demiryolu, boru hattı, otoyol ve liman ağı oluşturmayı amaçlayan bu iddialı girişim, yeni bir uluslararası ticaret anlayışının bir sonucu olarak ortaya çıkmış tarihsel temelleri olan bir girişimdir. Ancak cüretkârlığı ve küresel ekonomik manzarayı yeniden şekillendirme potansiyeli bakımından çağdaştır.

Amerika Birleşik Devletleri için Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin yükselişi takdir, şüphecilik ve endişenin bir karışımı olarak görülmüştür. Bir yandan, projenin büyüklüğü Çin'in küresel ekonomik hırslarını ve bu tür büyük vizyonları gerçekleştirmek için geniş kaynakları bir araya getirme kabiliyetini gösterirken öte yandan, geleneksel olarak birçok bölgede baskın bir ekonomik ve askeri güç olan ABD, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ni küresel hegemonyasına karşı bir meydan okuma olarak görmektedir. Girişimin gelişmiş bağlantı, pazarlara erişim ve bölgesel entegrasyon vaadi, katılımcı ülkelere alternatif bir kalkınma modeli sunmakta ve potansiyel olarak Dünya Bankası veya Uluslararası Para Fonu gibi Batılı kurumlara bağımlılıklarını azaltmaktadır. Dahası, Kuşak ve Yol İnisiyatifi ekonomik boyutunun ötesinde etkilere sahip

[63] Liu, L.-J., Creutzig, F., Yao, Y.-F., Wei, Y.-M., & Liang, Q.-M. (2020). *Environmental and economic impacts of trade barriers: The example of China–US trade friction. Resource and Energy Economics*, 59, 101144. Erişim adresi: https://doi.org/10.1016/j.reseneeco.2019.101144

olup stratejik boyutları da açıktır. Çin, Orta Asya, Orta Doğu ve hatta Avrupa'daki ülkelerle daha güçlü bağlar kurarak, ABD veya müttefikleri tarafından kontrol edilen veya etkilenen deniz geçiş noktalarını potansiyel olarak aşabilecektir. Washington için bu durum, Pekin'in uzun vadeli niyetleri konusunda endişe yaratmaktadır, özellikle limanlar gibi bazı Kuşak ve Yol İnisiyatifi projeleri sivil-askeri ikili kullanımlara sahip olabilmektedir.

ABD'nin endişeleri aynı zamanda Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi yatırımlarını ele alış biçiminden de kaynaklanmaktadır. Çin'in "borç tuzağı diplomasisi" yürüttüğü suçlamaları sürekli bir tartışma konusu olmuştur. Bu kavram ekonomistler arasında tartışılsa da jeopolitik açıdan ABD'ye müttefiklerini bir araya getirmek ve alternatif finansman ve kalkınma modelleri önermek için alternatif bir hareket alanı da yaratmaktadır.

Ancak bu rekabetin ortasında iş birliği için de yer bulunmaktadır. Hem ABD hem de Çin, dünyanın en büyük ekonomileri olarak, ticaret ve refah için elverişli olan küresel istikrar konusunda çıkarlarını paylaşmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin vaat ettiği altyapı gelişimi, kapsayıcı ve sürdürülebilir bir şekilde yönetildiği takdirde, Amerikan işletmeleri de dahil olmak üzere tüm küresel ekonomi için büyüme fırsatları sunabilir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi, esasen Çin'in yükselen küresel rolünün bir yansıması olmakla birlikte, 21. yüzyılda ABD-Çin ilişkileri için bir turnusol görevi görmektedir. Yükselen bir süper gücün hırsları ile yerleşik bir süper gücün çıkarları kesiştiğinde ortaya çıkan zorlukları ve fırsatları özetlemektedir. Bu girişim, birçok açıdan, merkez üssünde ABD-Çin dinamiği olmak üzere, önümüzdeki on yıllarda küresel jeopolitiğin hatlarını belirleyecektir.

5.1.2. Çin-Afrika İlişkileri

Çin'in Afrika'ya girişi 1950'li ve 60'lı yıllara, Pekin'in yeni bağımsızlığını kazanan Afrika ülkeleriyle bağlarını güçlendirmeye çalıştığı dekolonizasyon dönemine kadar uzanmaktadır.[64] Ancak 21. yüzyıl bu ilişkide eşi benzeri görülmemiş bir ivmeye tanık olmuştur. Hammaddeye olan doymak bilmez iştahı ve kendisini küresel bir süper güç olarak konumlandırma hırsıyla beslenen Çin, Afrika'da devasa yatırımlara başlamıştır. Demiryollarından limanlara kadar altyapı projeleri, Çin'in Afrika'daki ayak izinin sembolü haline gelmiştir. Bu yatırımlar ekonomik olmasının yanı sıra stratejiktir. Çin, Afrika'ya yatırım

[64] Zeleza, P. T. (2014). *The Africa-China relationship: challenges and opportunities. Canadian Journal of African Studies / Revue canadienne des études africaines*, 48(1), 145-169.

yaparak sadece hayati kaynaklara erişim sağlamakla kalmamış, aynı zamanda birçoğu uluslararası forumlarda Çin'in tutumunu destekleyen diplomatik müttefikler de bulmuştur. Bununla birlikte, ulusların sürdürülemez borçlar altına girdiği ve Çin'in potansiyel siyasi ve ekonomik kaldıracına yol açan borç diplomasisi ile ilgili endişeler de ortaya çıkmıştır.

Çin-Afrika ilişkileri, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin geniş gölgesi altında, derinleşen ekonomik ilişkiler bütünü, stratejik iş birliği ve karmaşık jeopolitik hamlelerle karakterize edilen benzersiz bir döneme girmiştir. Tarihsel olarak Çin, ticaret ve diplomatik ilişkiler yoluyla Afrika ile iç içe geçmiştir; ancak Kuşak ve Yol İnisiyatifi bu ilişkiyi kat be kat arttırarak ekonomik fırsat ve stratejik konumlanmanın karmaşıklığından bir fırsat çıkarmıştır. Bu ilişkinin temelinde Çin'in büyüyen ekonomisini besleyecek kaynaklara olan doymak bilmez iştahı ve Afrika'nın altyapı geliştirme ihtiyacı yatmakta ve iç içe geçen ve aynı zamanda birbirine bağımlı bir ortaklık ortaya koymaktadır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile desteklenen bu ilişki, Kenya ve Nijerya'daki demiryollarından Cibuti'deki limanlara ve Etiyopya'daki sanayi bölgelerine kadar Afrika'ya büyük miktarda Çin yatırımı yapılmasını sağlamıştır. Bu tür yatırımlar Afrika ülkeleri tarafından genellikle bir kalkınma hamlesi olarak görülürken ve onlara genellikle Batı finansmanına bağlı katı koşullar olmaksızın şiddetle ihtiyaç duydukları altyapıya ulaşma hakkı sağlamaktadır. Bu durum, Çin'i Afrika'nın kalkınma hikâyesinde kilit bir ortak olarak konumlandırmıştır.

Ancak, Çin'in yatırımlarının büyüklüğü ve birçok projenin şartları, yeni bir ekonomik sömürgecilik biçimine ilişkin endişelere yol açmıştır. Ulusların sürdürülemez borçlar altına sokulduğu ve böylece Pekin'e önemli bir koz verildiği "borç tuzağı diplomasisi" iddiaları uluslararası söylemde yankı bulmuştur. Bu konudaki ampirik kanıtlar tartışmalı olsa da anlatı, güç dinamiklerinin ve gelişmekte olan Çin-Afrika ekonomik ilişkisinin potansiyel tuzaklarının altını çizmektedir.

Stratejik bir bakış açısından bakıldığında, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Afrika'ya girişinin jeopolitik sonuçları da vardır. Afrika, geniş kaynakları ve özellikle Hint Okyanusu boyunca uzanan stratejik konumuyla Çin'in küresel hedefleri için çok önemli bir yere sahiptir. Çin, Afrika ülkeleriyle ilişkilerini güçlendirerek sadece tedarik zincirlerini güvence altına almayı hedef edinmekte ve aynı zamanda Batı'nın ve özellikle de ABD'nin kıtadaki etkisine

karşı koyarak daha büyük küresel jeopolitik oyunda potansiyel bir avantaj elde etmek için hamlelerine devam etmektedir.

Esasen, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Afrika'daki ayak izi Çin-Afrika ilişkilerinin çok yönlü doğasını gözler önüne sermektedir. Bu ilişki, ekonomik hedeflerin, karşılıklı faydaların, güç dinamiklerinin ve jeopolitik stratejilerin bir satranç tahtası üzerinde vücut bulmuş halidir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Afrika için dönüştürücü bir altyapı ve büyüme vaat ederken, güç eşitsizliklerinin olduğu bir ilişkinin doğasında var olan zorlukları da özetlemektedir. Bu ilişki gelişmeye devam ettikçe, şüphesiz Afrika'nın sosyo-ekonomik ve siyasi manzarasını şekillendirecek ve küresel jeopolitiğin ve ekonomik dinamiklerin daha geniş hatlarını etkileyecektir.

Bu küresel dinamiklerin etkileşiminde, Türkiye'nin Sahraaltı Afrika'ya ekonomik erişimi benzersiz bir önem kazanmaktadır. Türkiye, Çin'in ekonomik gücüne veya ABD'nin tarihsel küresel etkisine sahip olmasa da Afrika'ya yaklaşımı karşılıklı saygı ve sürdürülebilir kalkınmayı teşvik etmeye yönelik samimi bir arzu ve girişim modeli olan bir ülke olarak kabul edilmiştir. Geniş yatırımları ve algılanan ekonomik hakimiyeti nedeniyle genellikle yeni sömürgeci bir güç olarak görülen Çin'in aksine Türkiye, kapasite geliştirme ve kültürel alışverişi vurgulayarak kendisini bir ortak olarak konumlandırmıştır.

ABD-Çin ilişkileri yeni bir rekabet ve iş birliği aşamasına girerken ve Çin'in Afrika'daki rolü küresel bir inceleme konusu olmaya devam ederken, Türkiye'nin Sahraaltı Afrika'ya yönelik incelikli ve dengeli yaklaşımı sürdürülebilir ve adil uluslararası ekonomik ilişkiler için bir model teşkil edebilir. Bununla birlikte, Türkiye'nin Afrika'daki stratejilerinin küresel süper güçler tarafından oynanan daha büyük jeopolitik oyunlara kapılmamasını sağlamak için uyanık ve uyarlanabilir kalması çok önemlidir. Özünde, ABD-Çin-Afrika ilişkileri üçgeni, Türkiye'nin gelişen rolüyle birlikte, ekonomik hırsların, stratejik çıkarların ve ideolojik savaşların bir araya geldiği, uluslararası ilişkilerin geleceği için hem zorluklar hem de fırsatlar sunan karmaşık bir küresel jeopolitik tablo çizmektedir.

Kuşak ve Yol gölgesinde ABD-Çin ve Çin-Afrika ilişkileri arasında gelişen dinamiklerin ortasında, Türkiye'nin rolü ve bunun potansiyel yansımaları çok önemli hale gelmektedir. Türkiye'nin tarihi İpek Yolu üzerindeki konumu, Çin'in Asya'yı Avrupa'ya bağlamaya çalıştığı bu dönemde derin bir ekonomik bağ kurarak Türkiye'yi Çin'in Kuşak ve

Yol İnisiyatifi hedeflerinin ayrılmaz bir parçası haline getirmektedir. Bu etkileşim, Çin'in ticaret yollarını çeşitlendirme ve potansiyel tıkanmalara ya da jeopolitik gerilimlere daha açık olan geleneksel deniz yollarına bağımlılığını azaltma stratejisinin bir parçasıdır.

Ancak ABD'nin Çin'in nüfuzunun genişlemesine şüphecilik ve stratejik rekabet gözlüğüyle bakması, Türkiye'nin kendisini istikrarsız bir dengeleme eylemi içinde bulmasına neden olmaktadır. Batı ile uzun süreli bağları olan bir NATO üyesi ve aynı zamanda Çin ile gelişen ekonomik ilişkileri olan Türkiye'nin bu ilişkilerin dengesi içerisinde diplomatik incelikle yol alması gerekmektedir. Çin'in artan ekonomik gücü ve Afrika'ya daha derinlemesine girmesi, bu matrisi daha da karmaşık hale getirmektedir. Çin'in limanlardan demiryollarına kadar Afrika'daki stratejik yatırımları, ticaret akışlarını yeniden yönlendirebilecek ve özellikle tekstil ve imalat sektörlerinde Türkiye'nin de önemli bir parçası olduğu küresel tedarik zincirlerini etkileyebilecektir.

Dahası, Çin'in telekomünikasyon ve altyapı gibi sektörlerde Afrika'daki etkisi, Batı veya Türk iş uygulamalarıyla uyumlu olmayan standartlar ve normlar belirleyebilecektir. Bu durum, Türkiye'nin ekonomik ve diplomatik ayak izini genişletmeye çalıştığı Afrika'daki kendi hedeflerini zora sokabilecektir. Çin Afrika'da daha fazla yer edindikçe, Türk firmaları kendilerini sadece Afrika'da değil, diğer pazarlarda da Çinli meslektaşlarıyla rekabet ederken bulabilecektir. Ayrıca, ABD ve Çin arasındaki gerilim tırmandıkça, Türkiye'nin dış politikasındaki özerklik arayışı test edilebilecektir. Ekonomik bağımlılıklar, stratejik ittifaklar ve bölgesel hedefler bir araya gelerek Ankara'nın seçimler yapmasını ya da daha gerçekçi bir ifadeyle, fırsatlardan yararlanırken olası olumsuzlukları en aza indirmek için çıkarlarını ustalıkla dengelemesini gerektirecektir.

ABD-Çin rekabeti yoğunlaştıkça ve Çin'in Afrika ile ilişkileri derinleştikçe, Türkiye'nin jeopolitik, ekonomik ve stratejik zorunlulukları bu küresel resimde daha fazla iç içe geçmektedir. Türkiye'nin bu kaygan zeminde nasıl bir yol izleyeceği sadece kendi ekonomik ve jeopolitik geleceğini etkilemekle kalmayacak, aynı zamanda daha geniş Avrasya bölgesi ve ötesi için de sonuçlar doğuracaktır.

ABD, Çin ve Afrika arasında gelişen ilişkiler, benzersiz jeopolitik konumu ve hedefleri göz önüne alındığında Türkiye için çok yönlü zorluklar ve fırsatlar sunmaktadır. Türkiye'nin Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile bağlantısı öncelikle Türkiye'yi Gürcistan, Azerbaycan, Hazar

Denizi, Orta Asya ve Çin'e bağlamayı amaçlayan bir ulaşım güzergahı olan Orta Koridor üzerinden gerçekleşmektedir. Bu nedenle Çin, Türkiye'yi Avrupa'ya açılan önemli bir kapı olarak görmekte ve Türkiye'nin Çin'in daha geniş kapsamlı Kuşak ve Yol İnisiyatifi hedeflerindeki önemini arttırmaktadır. Bu stratejik konum, Türkiye'ye Doğu'dan Batı'ya akan devasa ticaret ve altyapı yatırımlarının önemli bir merkezi ve kârlı bir ortağı olmak için eşi benzeri görülmemiş bir fırsat sunmaktadır.

Bununla birlikte, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin geniş kapsamlı erişimi, ABD ve Çin arasındaki karmaşık jeopolitiği daha da keskin bir ilişkiler bütünü haline getirmektedir. Çin'in genişleyen küresel etkisinden endişe duyan ABD, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ni Çin'in yumuşak ve direkt gücünü arttırmak için bir araç olarak görerek şüpheyle yaklaşmaktadır. Batı ile yakın bağları olan bir NATO müttefiki olan Türkiye için ABD'nin tutumu ikilemler yaratmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile derinlemesine ilgilenmek önemli ekonomik faydalar sunarken, özellikle savunma ve güvenlik konularında ABD-Türkiye ilişkilerindeki mevcut gerilimler göz önüne alındığında, ABD ile ilişkilerini karmaşıklaştırma riski de taşımaktadır.

Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında Afrika sahasında daha aktif hale gelmesi de bu dinamiği daha da karmaşık hale getirmektedir. Kenya'daki demiryollarından Cibuti'deki limanlara kadar devasa altyapı projeleri, Çin'in Afrika kıtasıyla derinleşen ilişkisine örnek teşkil etmektedir. Bu durum, Türkiye'nin ticaret, yatırım ve kültürel diplomasiye dayalı bağlar geliştirdiği Afrika'ya kendi erişimini de etkilemektedir. Çin, ekonomik terim ve standartları belirleyerek Afrika'da hız kazanırken, Türkiye'nin konumu zorlanabilecek ve bu da tekliflerini ve yaklaşımını farklılaştırmasını gerektirebilecektir.

Dolayısıyla Kuşak ve Yol İnisiyatifi Türkiye için bir muamma teşkil etmektedir. Bir yandan Türkiye'ye jeopolitik ve ekonomik itibarını yükseltmek için bir platform sunmakta ve devasa mal, hizmet ve yatırım akışından faydalanmasını sağlamaktadır. Diğer yandan ise ABD ve Çin arasındaki süper güç rekabetini ustalıkla yönetmesini ve Afrika'daki yaklaşımını yeniden düzenlemesini gerektirmektedir. Özellikle Eylül 2023 itibariyle, Batı'nın desteklediği, Hindistan ile Avrupa arasında ulaşımı artıracak projelerin içerisinde bulunduğu tarihi baharat yolunun canlandırılması olarak isimlendirebileceğimiz projeler bütününün başlaması ile birlikte, Afrika bütün büyük devletlerin ve devlet topluluklarının güçlenmek isteyeceği bir sahaya dönüşecektir. Tam olarak bu aşamada Türkiye dengeli bir dış politika ve başarılı bir ekonomi politikası yönetmek zorundadır.

Türkiye'nin Kuşak ve Yol İnisiyatifi çerçevesindeki yolculuğu, ABD-Çin ve Çin-Afrika dinamiklerinin arka planında, küresel politik ekonomideki daha büyük değişimlerin bir simgesidir. Bu durum, ülkenin stratejik önemini vurgularken aynı zamanda hızla gelişen bu ortamda yönetmesi gereken zıtlıkların da altını çizmektedir.

5.2. Türkiye'nin Cibuti, Etiyopya ve Kenya ile Ekonomik İlişkileri

5.2.1. Türkiye ve Sahra Altı Afrika

Türkiye ile Sahraaltı Afrika arasındaki bağ, Osmanlı İmparatorluğu'nun tarihi mirasını yansıtmakla birlikte, 21. yüzyılın jeopolitik, ekonomik ve kültürel değişimleriyle şekillenen çok yönlü modern ortaklıklara dönüşmüş ve genişlemiştir.

Son yirmi yılda Türkiye, Sahraaltı Afrika'daki ekonomik diplomasisini güçlendirmiştir. Bölgenin gelişen pazarlarının, bol doğal kaynaklarının ve stratejik ticaret fırsatlarının potansiyelini fark eden Ankara, proaktif bir ekonomik işbirliği politikası başlatmıştır. Türkiye ile Sahraaltı Afrika arasındaki ticaret hacmi 2000-2020 yılları arasında on kat artmış, Türk firmaları inşaat ve altyapıdan telekomünikasyon ve imalata kadar bu bölgede çeşitli sektörlere yoğun bir şekilde yatırım yapmıştır. Birçok Afrika ülkesi için Türkiye, geleneksel Batılı ya da Asyalı ekonomik ortaklara uygun bir alternatif olarak ortaya çıkmış ve karşılıklı faydaya dayalı dengeli bir ticaret dinamiği sunmuştur.

Ortak tarihi bağlar ve diaspora topluluklarının etkisiyle, Türkiye ve Sahraaltı Afrika arasındaki kültürel alışveriş yeniden canlanmaya başlamıştır. Türkiye'nin devlet yayın kuruluşu TRT, bölgesel dillerde yayın yapan ve Türk kültürünü tanıtan kanallar açarken, yine Türkiye'nin mali destekleriyle hazırlanan Türk yapımları ve Türkçe içerikler yerel devlet ve özel kanallar da aracılığıyla Türk dizi ve filmleri Afrika'da coşkulu izleyiciler bulmuştur. Aynı zamanda, Türk devletinin ilgili makamları tarafından sağlanan eğitim bursları binlerce Afrikalı öğrencinin Türkiye'de eğitim görmesini sağlayarak Afrika ve Türk toplumları arasında köprü kuran yeni bir nesli teşvik etmiştir.

Türkiye'nin Sahraaltı Afrika'daki insani yardım hizmetleri önemli ölçüde büyümüştür. Kuraklık ve salgın hastalıklar gibi krizlere müdahaleden tarım, su ıslahı ve temizliği ve sağlık gibi alanlarda daha uzun vadeli kalkınma projelerine kadar, hem hükümet hem de hükümet dışı Türk yardım kuruluşları kıta genelinde aktif olmuştur. Bu yaklaşım genellikle acil yardım ile

sürdürülebilir kalkınmayı bir araya getirerek Afrika kıtasının uzun vadeli büyüme ve istikrarına olan bağlılığı pekiştirmektedir.

Jeopolitik alanda Türkiye, Sahraaltı Afrika'nın küresel arenadaki öneminin farkına varmıştır. Ankara, bölgesel çatışmalarda arabuluculuk yapma konusunda proaktif davranmış ve barış gücü misyonlarına da katılmıştır. Birçok Afrika ülkesi ile askeri eğitim anlaşmaları ve savunma işbirliği paktları kurulması bu stratejik hareketin altını çizmektedir.

Ekonomik dengesizlikler, yerel siyasi dinamikler, diğer küresel güçlerle rekabet ve kültürel yanlış anlamalar zaman zaman ortaklığı zorlayabilmektedir. Ancak karşılıklı saygı, tarihi bağlar ve ortak hedeflerin oluşturduğu temel, daha derin bir işbirliği için geniş fırsatlar sunmaktadır. Türkiye ve Sahraaltı Afrika arasındaki modern ilişki, tarihi temeller üzerine inşa edilmiş ancak çağdaş küresel zorluklara ve isteklere uyarlanmış yenilenmiş bir perspektifi simgelemektedir. Ortak çıkarlar ve karşılıklı saygı temelinde sürdürülen ve zenginleştirilen bir ortaklıktan her iki taraf da büyük fayda sağlayacaktır.

Türkiye'nin tarihsel ittifaklar, stratejik öngörü ve karşılıklı ekonomik faydalarla şekillenen Sahraaltı Afrika'daki ilişkilerinin anlatısı, daha geniş küresel hedeflerinin ve güney-güney işbirliğinin kurulmasına yönelik yenilenen vurgusunun simgesidir. Tarih, ilk ilişkileri anlamak için bir mercek sağlarken, çağdaş jeopolitik ve ekonomi de bu ilişkilerin derinliğini ve yönünü aydınlatmaktadır.

Her şeyden önce, özellikle Etiyopya ile olan derin tarihsel bağlantılar, yalnızca sömürgeciliğe direnme konusundaki ortak deneyimlerde değil, aynı zamanda etkileşimlerini karakterize eden eski ticaret yollarında ve erken diplomatik alışverişlerde de kendini göstermektedir. Bu temel unsurlar, Türkiye ile Afrikalı muhatapları arasındaki güven ve karşılıklı saygının şekillenmesinde etkili olmuştur.

Sahraaltı Afrika'nın siyasi, sosyal ve ekonomik manzarasını önemli ölçüde değiştiren Avrupa sömürgeciliği dönemi, Türkiye'nin etkileşimlerini engellememiş, aksine yeniden şekillendirmiştir. Afrika'nın kimlik, kalkınma ve pan-Afrika birliği arayışlarının damgasını vurduğu sömürge sonrası dönemde Türkiye, kalkınma deneyimlerini paylaşmaya, ekonomik fırsatlar sunmaya ve en önemlisi eşitlik ve karşılıklı saygı ilkelerine bağlı kalmaya istekli bir ortak olarak ortaya çıkmıştır.

Türkiye'nin özellikle Kenya ve Cibuti gibi ülkelerle yürüttüğü modern ilişkiler, ekonomik hedefleri stratejik zorunluluklarla dengeleyen kapsamlı bir yaklaşımın altını çizmektedir. Burslar, kültürel değişimler ve insani yardım yoluyla yumuşak güç unsurlarının entegrasyonu, Türkiye'nin bölge ilişkilerinin çok boyutlu doğasını ortaya koymaktadır.

Yine de bu gelişen ilişkinin ortasında zorluklar devam etmektedir. Büyüyen ekonomik bağlar sürdürülebilir kalkınma, adil ortaklıklar ve borç dinamiklerinin yaklaşan sorunları ile ilgili endişeleri ön plana çıkarmaktadır. Stratejik olarak, Türkiye bölgedeki ayak izini derinleştirirken, özellikle Afrika Boynuzundaki karmaşık jeopolitik rekabetleri yönlendirmek incelikli bir diplomatik tercih gerektirmektedir.

Etiyopya, Kenya ve Cibuti örnekleri, Türkiye'nin ekonomik ortaklık, stratejik işbirliği ve kültürel alışverişin bir karışımı olan daha geniş Afrika stratejisinin bir mikro kozmosunu sunmaktadır. Afrika'nın küresel ilişkilerde merkezi bir oyuncu olmaya hazırlandığı 21. yüzyılda, Türkiye'nin derinliği, çeşitliliği ve dinamizmiyle dikkat çeken kıtayla olan ilişkileri şüphesiz küresel jeopolitiğin hatlarını şekillendirecektir.

Bu ortaklığın potansiyelinden gerçek anlamda faydalanmak için, hem tarihi mirasın hem de gelecekteki olasılıkların bilincinde, karşılıklı saygı ve ortak faydalarla desteklenen sürekli bir diyalog elzem olacaktır. Türkiye ve Sahraaltı Afrika'nın geçmişi zengin ve geleceği umut verici yolculuğu, anlamlı ve çok yönlü uluslararası ilişkilerin dönüştürücü gücünün bir kanıtıdır.

5.2.2. Cibuti

Son yıllarda Türkiye'nin dış politikası ve ekonomik stratejisi Afrika'ya doğru iddialı bir şekilde yönelmiş ve kıtanın gelişmekte olan öyküsünde kendisine önemli bir rol biçmeye çalışmıştır. Bu geçiş sadece kıtanın gelişen potansiyelinin bir kanıtı değil, aynı zamanda Türkiye'nin geleneksel etki alanının ötesinde çok yönlü ilişkiler geliştirme arzusunun da bir göstergesidir.

Afrika Boynuzu'nda görünüşte küçük bir ülke olan Cibuti, bu yeni jeopolitik ortamda bir odak noktasıdır. Stratejik önemi, özellikle de Bab-el-Mandeb Boğazı'nı çevreleyen konumu, onu Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayan kârlı ve işlek nakliye yollarına göz diken ülkeler için vazgeçilmez kılmıştır. Türkiye için bu sadece bir coğrafyada aktif olma meselesi değildir, Cibuti hem fırsatlar hem de zorluklarla dolu bir bölgeye giriş yolunun kapısıdır.

İkili ticaret bağları, hacim olarak mütevazı olsa da yıllar içinde istikrarlı bir büyümeye tanık olmuştur. Ancak ticari ilişkiler buzdağının sadece görünen kısmıdır. Türk yatırımları Cibuti'de inşaat ve altyapıdan lojistiğe kadar çeşitli sektörlere nüfuz etmiştir.[65] Kritik bir bölgesel merkez olan Cibuti'deki Doraleh Limanı, Türkiye'nin önemli ölçüde ilgisini çekmektedir. Buradaki yatırımlar sadece limanın ticari potansiyelinden faydalanmakla ilgili değil, aynı zamanda hızla jeopolitik bir sıcak nokta haline gelen bir bölgede stratejik bir yer edinmekle de ilgilidir.

Ekonomik ve güvenlik kaygılarının bu şekilde iç içe geçmesi, Cibuti'de bir Türk askeri üssünün kurulmasıyla nihayete erebilir. Bu durum Türkiye'nin bölgenin güvenliğine olan bağlılığının altını çizerken, Ankara'nın ekonomik çıkarlarını korumaya verdiği önemi de vurgulamaktadır. Sert altyapı ve güvenlik dinamiklerinin ötesinde, Türkiye'nin Cibuti ile ilişkisi daha yumuşak unsurlarla çeşitlenmektedir. Türkiye tarafından sağlanan insani yardım, kalkınma yardımı ve eğitim bursları iki ülke arasındaki bağları güçlendirmede önemli bir yol kat etmiştir.

Türkiye küresel sahnede kendini göstermeye devam ederken, Cibuti ile olan ilişkisi Afrika'ya yönelik daha geniş stratejisine bir bakış sunmaktadır. Karşılıklı çıkarlar, ortak vizyonlar ve ortak bir gelecek vaadi üzerine inşa edilmiş bir ilişki örneği olarak öne çıkan bu ikili ilişkiler bütünü Türkiye'nin sadece Sahraaltı Afrika için değil bütün Afrika politikasının ve ekonomik etkinliğinin geleceğini belirleyebilecek öneme sahiptir.

5.2.2.1.Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile Cibuti

Cibuti'nin Afrika kıtasına açılan bir kapı olarak stratejik konumu ve Süveyş Kanalı'na yakınlığı, onu Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin denizcilik bileşeninde önemli bir dişli haline getirmektedir. Çin, Cibuti'de özellikle limanlara ve lojistik altyapısına büyük yatırımlar yaparken, Türkiye de kendisini rekabetçi bir ortamda bulmaktadır. Her iki ülke de bölgede altyapı ve lojistik hakimiyeti için yarışmaktadır. Çin'in yoğun varlığı Türkiye'ye potansiyel iş birliği fırsatları sunabilir, ancak aynı zamanda inşaat ve altyapı geliştirme gibi Türk firmalarının geleneksel olarak aktif olduğu sektörlerde rekabetin artması anlamına da gelmektedir.

---

[65] "Afrika Pazarının Kapısı: Cibuti İle Aralanıyor." (2017, 8 Ağustos). *Dünya Gazetesi.* Erişim adresi: https://www.dunya.com/ekonomi/afrika-pazarinin-kapisi-cibuti-ile-aralaniyor-haberi-344872

Ayrıca Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Cibuti'yi dolaylı olarak küresel jeopolitiğin merkezine iterek sadece Çin'in değil Amerikan, Fransız ve Japon devletlerinin de ilgisini çekmiştir ve bu devletlerin askeri üslerinin bölgede bulunması buna en iyi örnektir. Bu uluslararası ilgi, Cibuti'nin Türkiye'nin bölgesel stratejisindeki önemini artırmıştır. Cibuti'nin önemi arttıkça, ticaret, yatırım veya ortak girişimler açısından Türkiye ile daha derin ekonomik bağlar kurma potansiyeli de artmaktadır.

Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında Cibuti'ye yaptığı yatırımların yarattığı etki, Türk işletmeleri için daha önemli bir pazar ve yeni iş alanları yaratma potansiyeline sahiptir. Ancak aynı zamanda zorlukları da beraberinde getirmektedir. Verimlilikleri ve rekabetçi fiyatlarıyla bilinen Çinli firmalar, ihale ve sözleşmelerde Türk şirketlerini geride bırakabilecek ve Çinli şirketleri müteahhitlik ve bağlı olarak tedarik hizmetleri başta olmak üzere bütün konularda ön plana çıkarabilirler. Dahası, Çin Cibuti'deki ayak izini derinleştirdikçe ülkenin politika ve ekonomik tercihlerini etkileyebilecek ve bu tercihler çoğunlukla Çin'in çıkarlarına daha uygun olabilecektir.

Bununla birlikte, Kuşak ve Yol İnisiyatifi Türkiye için bir fırsat olarak da görülebilir. Türkiye, Çin ile rekabet etmek yerine, bölgedeki güçlü yönlerini ve uzun yıllara dayanan bağlarını kullanarak iş birliğine dayalı projeler konusunda birlikte çalışma zemini sağlayabilecektir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi Türkiye'nin Cibuti ile ekonomik ilişkileri için bazı zorluklar ortaya koyarken, aynı zamanda gelişmiş işbirliği, entegrasyon ve karşılıklı büyüme için fırsatlar da sunmaktadır.

5.2.3. Etiyopya

Türkiye'nin Etiyopya ile gelişen ekonomik bağları, Afrika ülkeleriyle daha derin ilişkiler geliştirmeye yönelik stratejik yaklaşımının bir kanıtıdır. Türkiye ve Etiyopya arasında gelişen dinamikler, Ankara'nın özellikle ticaret, yatırım ve diplomatik iş birliği alanlarında Afrika kıtası için beslediği daha geniş arzuların simgesidir.

Etiyopya, demografik ağırlığı ve güçlü ekonomik potansiyeliyle Türkiye için her zaman cazip bir ortak olmuştur. İki ülkeyi birbirine bağlayan ekonomik ilişkiler, karşılıklı fayda sağlayan detaylarla örülmüştür. Etiyopya geniş bir tüketici tabanı, bakir doğal kaynaklar ve yabancı yatırıma hasret gelişen sektörler sunmaktadır. Türkiye ise masaya engin sanayi

bilgisini, teknolojik becerisini ve Afrika'nın potansiyelinden yararlanma arzusunu getirmektedir.

Ticaret bu ilişkinin temel taşlarından biri olmuştur. Son yıllarda iki ülke arasındaki ticaret hacmi önemli ölçüde artmıştır. Türk girişimciler ve işletmeler, Etiyopya'nın tekstil ve hazır giyim sektörüne yoğun ilgi göstererek ülkenin rekabetçi işgücü maliyetlerinden ve kârlı Batı pazarlarına tercihli ticaret erişiminden yararlanmaktadırlar. Etiyopya'da özel bir Türk sanayi bölgesinin kurulması projesi, ekonomik iç içe geçmişliklerinin derinliğini daha da artırmaktadır.

Ancak saf ekonominin ötesinde, gelecek vadeden diplomatik bir ilişkiden de bahsetmek mümkündür. Üst düzey resmi ziyaretler, ikili anlaşmalar ve iş birliği girişimleri Ankara ve Addis Ababa arasındaki yakınlığı güçlendirmektedir.[66] Etiyopya, modern sanayi stratejilerini yerel geleneklere ve bağlamlara derin bir saygıyla birleştiren Türk modeline saygı duymakta ve değer vermektedir. Buna karşılık Türkiye de Etiyopya'yı, büyük stratejik öneme sahip bir bölge olan Afrika'daki dayanak noktası olarak görmektedir. Ancak bu ilişki tek başına mevcut değildir. Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi ve küresel güçler arasında Afrika'ya nüfuz etme mücadelesinin damgasını vurduğu küresel jeopolitiğin daha geniş resminde, karmaşık bir arka plan çizilmektedir. Türkiye'nin Etiyopya ile kurduğu yakın ilişkiler, Afrika'daki bu yeni ve büyük sahada kendisine bir yer açma stratejisi olarak yorumlanabilir. Bu jeopolitik gerilimin ortasında, Türkiye-Etiyopya ekonomik ekseni diplomasi, strateji ve karşılıklı büyüme konularında son derece parlak bir gelecek vadetmektedir.

Etiyopya'nın Deniz Erişimi Sorunu ve Bölgesel Stratejik İşbirliklerinin Türkiye Üzerindeki Etkisi

Afrika Boynuzu bölgesindeki ülkelerden biri olan Etiyopya, bölgesel kalkınma ve iş birliği açısından kritik bir öneme sahiptir. Türkiye, Afrika kıtasında geliştirdiği ekonomik ve ticari iş birlikleriyle bu bölgedeki aktörlerle stratejik ilişkiler kurmaya devam ederken, Etiyopya'nın deniz erişimi sorununa dair tartışmalar da gündemde önemli bir yer tutmaktadır. Etiyopya'nın denize çıkışı olmaması, ekonomik büyüme ve dış ticaret açısından büyük bir engel teşkil etmektedir. Başbakan Abiy Ahmed, 2023 yılında parlamento konuşmasında bu soruna

[66] Tığlı, İ. (2017, 3 Şubat). *Türkiye-Etiyopya ilişkilerinde yeni dönem.* Anadolu Ajansı. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/turkiye-etiyopya-iliskilerinde-yeni-donem/749312

dikkat çekerek, komşu ülkelerle yapılacak barışçıl müzakerelerin önemini vurgulamıştır. Ahmed'in bu konuşmasında belirttiği gibi, "Deniz erişimi konusunda müzakereler yapılmalı, açlık ve karmaşalarla karşı karşıya kalmadan önce bu mesele çözülmelidir".[67] Ahmed'in barışçıl bir çözüm önerisi, Etiyopya'nın bölgesel entegrasyonunu artırma ve ekonomik kalkınmayı hızlandırma amacı taşımaktadır.

Bu bağlamda, Türkiye'nin Etiyopya ve bölgedeki diğer ülkelerle olan ilişkilerini değerlendirirken, bu deniz erişimi talebi, Türkiye'nin bölgedeki stratejik dengelerini nasıl yönlendirebileceğine dair önemli ipuçları sunmaktadır. Türkiye, Afrika Boynuzu'ndaki stratejik ortaklıklarını güçlendirirken, özellikle limanlar, demiryolları ve ticaret yolları üzerindeki yatırımlarını artırmakta ve bu bölgelerdeki ekonomik iş birliklerini çeşitlendirmektedir. Türkiye'nin Cibuti, Kenya ve Etiyopya gibi ülkelerde altyapı projelerine yaptığı yatırımlar, sadece ekonomik büyümeyi desteklemekle kalmayıp, aynı zamanda bölgedeki barış ve istikrarı sağlamaya yönelik bir vizyonla da örtüşmektedir. Abiy Ahmed'in bu barışçıl ve sürdürülebilir çözüme dair çağrısı, Türkiye'nin Afrika'da geliştirmekte olduğu uzun vadeli iş birliği stratejileriyle paralellik göstermektedir.

Türkiye, bölgedeki ekonomik iş birliklerini derinleştirirken, aynı zamanda yerel halkların refahına katkı sağlayacak projelere de odaklanmaktadır. Altyapı projeleri ve liman yatırımları, ticaretin kolaylaştırılmasını ve bölgesel bağlantının güçlendirilmesini sağlamaktadır. Etiyopya gibi deniz erişimi olmayan ülkelerin bu tür projelere dahil edilmesi, bölgenin genel kalkınması için kritik bir adım olacaktır. Özellikle Abiy Ahmed'in deniz erişimi müzakereleriyle ilgili barışçıl çağrıları, Türkiye'nin de Afrika'da izlediği stratejik ve barışçıl politikalarla örtüşmekte olup, bu tür iş birliklerinin iki ülke arasında daha da derinleşmesine olanak tanımaktadır. Türkiye'nin Sahra altı Afrika'da inşa etmekte olduğu ekonomik ve siyasi iş birliklerinin uzun vadede sürdürülebilir bir kalkınmaya katkı sağlayacağı aşikardır.

Türkiye'nin Afrika'daki yumuşak güç stratejisi, sadece ticari ve ekonomik yatırımlarla sınırlı kalmayıp, bölgesel barış ve istikrarı da desteklemeyi amaçlamaktadır. Abiy Ahmed'in bu deniz erişimi talebine dair yaklaşımı, bölgede sürdürülebilir iş birliklerinin geliştirilmesi gerektiğine dikkat çekerken, Türkiye'nin bu süreçte oynayabileceği rolü de vurgulamaktadır.

---

[67] AFP. (2023). *Ethiopian prime minister's speech about country's access to sea taken out of context.* Erişim adresi: https://factcheck.afp.com

Barışçıl müzakereler ve ortak projeler yoluyla, hem bölgesel kalkınma sağlanabilir hem de Türkiye, Afrika'daki stratejik konumunu güçlendirebilir.

Türkiye'nin Afrika'daki varlığı, jeopolitik ve ekonomik dengenin korunmasına katkı sağlarken, Abiy Ahmed'in bu stratejik açıklamaları, bölgedeki işbirliği fırsatlarını artırmaktadır. Etiyopya'nın deniz erişimi sorunu, hem Türkiye'nin hem de bölgedeki diğer küresel güçlerin dikkatle değerlendirmesi gereken bir konudur. Türkiye'nin bu bağlamda sağlayabileceği katkılar, bölgesel kalkınmanın sürdürülebilirliği açısından kritik bir rol oynayacaktır.

5.2.3.1.Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile Etiyopya

Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi, kıtalar arası ekonomik ve stratejik bağları güçlendirme hedefiyle geniş kapsamlı etkilere sahiptir. Afrika'da ve özellikle Etiyopya'da, girişimin etkisi özellikle hissedilir olmuş, ekonomik etkileşimlerin ve ortaklıkların dokusunu yeniden şekillendirmiştir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin getirdiği güç ve etkinin yeniden dengelenmesi, Türkiye'nin Etiyopya ile ekonomik ilişkileri üzerinde belirgin bir etkiye sahiptir.

Tarihsel olarak Türkiye, özellikle tekstil, inşaat ve imalat gibi alanlarda Etiyopya'da önemli bir yatırımcı olmuştur.[68] Ancak Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi aracılığıyla Etiyopya'daki ayak izini daha belirgin bir şekilde ortaya koymasıyla birlikte dinamiklerde belirgin bir değişim yaşanmıştır. Genellikle uygun kredi koşulları ve görkemli altyapı projelerinin eşlik ettiği Çin yatırımlarındaki artış, Türkiye'nin bölgedeki nüfuzuna meydan okumaktadır. Büyük altyapı girişimleriyle karakterize edilen Çin varlığının büyüklüğü, Türkiye'nin katkılarını gölgede bırakabilecek ve Ankara'yı iç gözlem yapmaya ve stratejilerini yeniden ayarlamaya sevk edebilecektir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi zorlukları beraberinde getirirken, aynı zamanda yeni işbirliklerinin de önünü açmaktadır. Türkiye'nin hem tarihi bağlarından hem de yeni fırsatlardan yararlanarak bu yeni ekonomik zeminde nasıl ilerleyeceği, önümüzdeki yıllarda Etiyopya ile ekonomik ilişkilerini şekillendirecektir. Bu çalışmada, özellikle Türkiye perspektifine ayrı bir şekilde yer verilmiştir.

---

[68] "Afrika Pazarının Kapısı: Cibuti İle Aralanıyor." (2017, 8 Ağustos). *Dünya Gazetesi.* Erişim adresi: https://www.dunya.com/ekonomi/afrika-pazarinin-kapisi-cibuti-ile-aralaniyor-haberi-344872

5.2.4.Kenya

Ankara'nın Afrika'da ilişkiler kurmaya yönelik dinamik yaklaşımı yine Kenya ile gelişen ilişkilerinde açıkça görülmektedir. Bu ekonomik ilişki, hızla küreselleşen dünyada Türkiye'nin Afrika ülkeleriyle ilişkilerini derinleştirmeye yönelik daha geniş stratejisi için bir örnek teşkil etmektedir. Bu bağın temelleri ortak tarihlere ve kültürel etkileşimlere dayandırılabilirken, günümüzde ise her iki ülkenin de müreffeh bir 21. yüzyıl vizyonuyla uyumlu, stratejik öneme sahip bir ortaklığa dönüşmüştür.

Genellikle Doğu Afrika'nın ekonomisinin amiral gemisi olarak anılan Kenya, Türkiye için sadece bir ortak değil; geniş Afrika kıtasına açılan bir kanaldır. Yakın geçmişte bu iki ülke arasındaki ikili ticaret grafiği katlanarak yükselmiş ve toplam ticaret değeri üç yüz milyon doları aşmıştır.[69]

Yine de ekonomik arka plan ticaretle bitmemekte ve yatırımlar bu hikâyenin bir sonraki bölümünü temsil etmektedir. Kenya'nın potansiyelinin farkına varan Türk girişimciler, ülkenin ekonomik coğrafyasının derinliklerine inmeye başlamıştır. Bu firmalar, uzmanlıkları ve sermayeleriyle Kenya'nın mimari ve endüstriyel gelişimine, özellikle de inşaat, gayrimenkul ve ileri imalat alanlarında önemli katkılarda bulunmaktadır.

Aynı zamanda Ankara ve Nairobi arasında canlı bir eğitim ve kültür iş birliği ağı da örülmektedir. Türkiye'den üniversiteler ve akademik kurumlar, Kenyalı kuruluşlarla çok sayıda ortaklık başlatmıştır. Bu eğitim köprüleri, bilgi, fikir ve kültürel değerlerin zenginleştirici bir şekilde değiş tokuş edilmesini kolaylaştırmaktadır ve ekonomik etkileşimlerinin temelini oluşturan sosyo-kültürel bağları güçlendirmektedir.

Ancak bu ortaklığa yalnızca ekonomik bir mercekten bakmak ilişkileri tam anlamıyla kavrayamayacağımız bir yaklaşım olacaktır. Türkiye'nin Kenya ile olan ilişkisinin stratejik örgüsü çok geniş ve çok boyutludur. Hint Okyanusu'na kıyısı olan Kenya'nın stratejik konumu, onu küresel deniz ticaretinin vazgeçilmez bir merkezi haline getirmektedir. Jeopolitik etkisini yakın komşularının çok ötesine taşımayı hedefleyen Türkiye için Kenya gibi deniz geçitleriyle sağlam bir ortaklık kurmak yalnızca faydalı değil, aynı zamanda bir zorunluluktur. Bu gelişen birliktelik, Türkiye'nin ekonomik iş birliklerinin daha derin diplomatik ve stratejik ittifakların

[69] "Afrika Pazarının Kapısı: Cibuti İle Aralanıyor." (2017, 8 Ağustos). *Dünya Gazetesi.* Erişim adresi: https://www.dunya.com/ekonomi/afrika-pazarinin-kapisi-cibuti-ile-aralaniyor-haberi-344872

temeli haline geldiği zorlu bir küresel varlık olarak yükselme arzusunu göstermektedir. Türkiye ve Kenya arasındaki ekonomik, kültürel ve stratejik ilişkilerin karmaşık yapısı fiili alışverişlerin ötesine geçmektedir. Birbirine derinden bağlı iki ulusun, giderek daha fazla birbirine bağlanan küresel arenada daha parlak, daha müreffeh bir geleceğe dair ortak vizyonlarını gerçekleştirmek için el ele çalışmasının ve emeklerinin bir ürünüdür.

5.2.4.1.Kuşak ve Yol İnisiyatifi ve Kenya

Doğu Afrika'da Kuşak ve Yol İnisiyatifi tarafından desteklenen altyapı gelişimi, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu birçok ülke için ticaret ve yatırım kolaylığı sağlamıştır. Kenya, Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamında iyileştirilmiş limanlardan, karayollarından ve demiryollarından faydalanacağı için, Türk şirketlerine daha iyi lojistik kapasiteler ve Kenyalı ortaklarıyla iş yaparken daha düşük operasyonel maliyetler sunma potansiyeline sahiptir. İyileştirilmiş ve yenilenmiş altyapı, Türk ihracatçısının ve ihraç ürünlerinin sadece Kenya'ya ulaşmasını değil, aynı zamanda bir geçit olarak Kenya üzerinden Afrika kıtasının daha derinlerine nüfuz etmesini de kolaylaştıracaktır.

Diğer bir açıdan bakıldığında, Çin Kuşak ve Yol İnisiyatifi aracılığıyla Kenya'daki varlığını arttırdıkça, Türkiye Pekin'in etkisini dengelemek için bölgedeki konumunu güçlendirmeye yönelik rekabetçi bir dürtü hissedebilir. Bu durum Türk yatırımlarının artmasına ve Kenya pazarını hedef alan daha agresif ticaret stratejilerine yol açarak Türkiye'nin bölgedeki pazar payını artırmasını sağlayabilecektir.

Ayrıca Çin, Kuşak ve Yol İnisiyatifi aracılığıyla Kenya'daki kredi ve finansman olanaklarını genişlettikçe, Türk firmalarının ortak finanse edilen projelerde Çinli veya Kenyalı meslektaşlarıyla ortaklık kurabileceği üçlü işbirlikleri için fırsatlar yaratabilecektir. Bu tür bir iş birliği, Kuşak ve Yol İnisiyatifi 'nin bölgeye getirdiği finansal güçten faydalanarak Türkiye ve Kenya arasındaki ekonomik bağları güçlendirebilecektir. Bu konu bütünüyle çok büyük bir önem taşımaktadır. Belirli bölgelerde bu üçlü konsorsiyum halinde çalışma şekli en fazla projenin yapıldığı ülkenin yararına olacaktır ve bu şekilde projeler asıl amaçlarına ulaşacaktır.

Kuşak Ve Yol İnisiyatifi'nin jeopolitik etkileri dolaylı olarak Türkiye-Kenya ekonomik ilişkilerini şekillendirebilecektir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Doğu Afrika'nın stratejik önemini pekiştirmesiyle birlikte Türkiye, Kenya ile ilişkilerini jeopolitik satrancın daha büyük şemasında daha da kritik olarak görebilecek ve böylece bölgedeki ekonomik hamlelerine ve

yatırımlarına öncelik verebilecektir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi bir Çin girişimi olsa da, geniş kapsamı ve küresel ekonomik manzaralar üzerindeki derin etkileri, Türkiye ve Kenya arasındaki ilişki de dâhil olmak üzere birçok ikili ilişkinin doğrudan veya dolaylı olarak sonuçlarından etkileneceği anlamına gelmektedir.

Türkiye'nin Cibuti, Etiyopya ve Kenya ile gelişen ilişkileri, 21. yüzyılda Afrika kıtasına yönelik dinamik ekonomik ve stratejik atılımının altını çizmektedir. Çeşitlendirilmiş hamlelere ve sürdürülebilir kalkınmaya yönelik karşılıklı çıkarlar tarafından yönlendirilen Türkiye'nin bu ülkelerle olan ilişkisi hızla gelişen bu bölgede kalıcı ortaklıklar geliştirmeye yönelik daha derin arzuları yansıtmaktadır.

Çin'in öncülük ettiği kapsamlı ve iddialı bir altyapı projesi olan Kuşak ve Yol İnisiyatifi, kıtalar arasında, özellikle de Asya, Avrupa ve Afrika arasında bağlantıyı güçlendirerek küresel ticareti canlandırmayı amaçlamaktadır. Bu geniş ve çok yönlü girişim kapsamında Afrika Boynuzu, özellikle de Cibuti ve Etiyopya, önemli stratejik öneme sahip bir bölge olarak ortaya çıkmaktadır. Her iki ülke de Kuşak ve Yol İnisiyatifi himayesi altında önemli Çin yatırımlarına tanıklık etmiş, bu da kalkınma yörüngelerini yeniden ayarlayan ve Doğu Afrika'nın ekonomik manzarasını değiştiren çok önemli projelerle sonuçlanmıştır.

5.3.Cibuti Etiyopya Projeleri

Cibuti-Addis Ababa demiryolu yaklaşık 4 milyar dolarlık bir yatırımla inşa edilmiştir. 756 km uzunluğundaki bu demiryolu, karayla çevrili Etiyopya'nın Kızıldeniz'e erişimi için çok önemli bir bağlantı oluştururken, aynı zamanda Cibuti'nin Afrika Boynuzundaki hayati bir liman olma statüsünü de güçlendirmektedir.

Etiyopya, kendisini Doğu Afrika'da bir üretim merkezi olarak konumlandırmak için stratejik bir karar almıştır. Çin ise, çeşitli sanayi parklarını finanse ederek ve inşa ederek bu vizyonda etkili olmuştur. Örneğin Hawassa Endüstri Parkı, Afrika'nın en büyüklerinden biridir ve hazır giyim ve tekstil sektörüne adanmıştır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifinin Sahra Altı Afrika’da 2013 yılında başlamasının ardından aşağıdaki tablolarda Etiyopya, Cibuti ve Kenya örneklerinde ülkelerin ekonomik yönden değişimleri görülmektedir.

Tablo 1. Etiyopya[70], Cibuti[71] ve Kenya[72] 2013-2022 Yılları Arası Gayrisafi Yurt İçi Hasıla

Gayrisafi Yurt İçi Hasıla (Milyar ABD Doları)										
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Etiyopya	47,65	55,61	64,59	74,3	81,77	84,27	95,91	107,66	111,26	126,78
Cibuti	2,04	2,21	2,42	2,6	2,76	2,91	3,09	3,19	3,39	3,52
Kenya	61,67	68,29	70,12	74,82	82,04	92,2	100,38	100,66	109,7	113,42

Tablo 1'de Gayrisafi Yurt İçi Hasılanın 2013 ile 2022 arasındaki milyar ABD Doları değişimleri verilmiştir. Görüldüğü üzere her üç ülkede de gayrisafi yurt içi hasıla yıllar içerisinde düzenli bir şekilde artmış ve düşüşe geçmemiştir.

Tablo 2. Etiyopya[73], Cibuti[74] ve Kenya[75] 2013-2022 Yılları Arası Gayrisafi Yurt İçi Hasıla Büyüme Oranı

Gayrisafi Yurt İçi Hasıla Büyüme Oranı (Yüzde)										
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Etiyopya	10,58	10,25	10,39	9,43	9,56	6,81	8,36	6,05	5,64	5,31
Cibuti		7,06	7,52	7,12	5,45	4,77	5,54	1,31	4,52	3,12
Kenya	3,79	5,02	4,96	4,21	3,83	5,64	5,11	-0,27	7,59	4,84

Tablo 2'de Tablo 1'e paralel olarak 2013-2022 yılları arasında Gayri Safi Yurt İçi Hasıla büyüme oranı görülmektedir. Kenya'da 2020 yılında yaşanan düşüş haricinde her üç örnek ülkede de oran her yıl bir önceki yıla kıyasla artmıştır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin ülkelerin ekonomisini kalkındırdığı gözlemlenmektedir.

[70] World Bank. (n.d.). GDP (current US$) - Ethiopia. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=ET
[71] World Bank. (n.d.). GDP (current US$) - Djibouti. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=DJ
[72] World Bank. (n.d.). GDP (current US$) - Kenya. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=KE
[73] World Bank. (n.d.). GDP growth (annual %) - Ethiopia. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=ET
[74] World Bank. (n.d.). GDP growth (annual %) - Djibouti. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=DJ
[75] World Bank. (n.d.). GDP growth (annual %) - Kenya. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=KE

Tablo 3. Etiyopya[76], Cibuti[77] ve Kenya[78] 2013-2022 Yılları Arası Kişi Başına Düşen Gayrisafi Yurt İçi Hasıla

Kişi Başına Düşen Gayrisafi Yurt İçi Hasıla (Bin ABD Doları)										
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Etiyopya	490,79	557,53	630,31	705,61	755,75	758,29	840,44	918,65	925	1027,58
Cibuti	2102,19	2239,11	2409,31	2545,73	2655,73	2755,83	2876,04	2921,73	3062,55	3136,11
Kenya	1376,82	1489,91	1496,65	1562,07	1675,98	1845,78	1970,08	1936,25	2069,66	2099,3

Tablo 3'te Kişi Başına Düşen Gayri Safi Yurt İçi Hasıla 2013-2022 yılları arasındaki artış miktarı görülmektedir. Tablo 1. ve Tablo 2'ye paralel olarak Kenya'nın 2020 yılındaki miktar düşüşü haricinde yukarıya doğru bir artış gözlemlenmektedir.

Tablo 4. Etiyopya[79], Cibuti[80] ve Kenya[81] 2013-2022 Yılları Arası Enflasyon, Gayrisafi Yurt İçi Hasıla Deflatörü

Enflasyon, Gayrisafi Yurt İçi Hasıla Deflatörü (Yüzde)										
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Etiyopya	4,9	10,98	10,83	10,39	6,67	12,38	12,86	18,25	21,76	34,68
Cibuti		1,26	1,8	0,3	0,56	0,65	0,44	1,77	1,7	0,67
Kenya	7,33	7,63	9,23	5,84	7,58	4,21	4,27	4,94	4,33	6

Tablo 4'te Sahra Altı Afrika ülkeleri Etiyopya, Cibuti ve Kenya örneklerinde 2013-2022 yılları arasındaki enflasyon yüzdeleri verilmiştir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin başlamasının ardından ülkelerde enflasyon yüzdesinin değişimi dikkat çekicidir.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi, ülkeleri alt yapı bakımından geliştirirken yaptığı yatırımlarla beraber ekonomik olarak da kalkındırmıştır ve etkisi yadsınamaz.

[76] World Bank. (n.d.). GDP per capita (current US$) - Ethiopia. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=ET
[77] World Bank. (n.d.). GDP per capita (current US$) - Djibouti. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=DJ
[78] World Bank. (n.d.). GDP per capita (current US$) - Kenya. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=KE
[79] World Bank. (n.d.). Inflation, GDP deflator (annual %) - Ethiopia. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.DEFL.KD.ZG?locations=ET
[80] World Bank. (n.d.). Inflation, GDP deflator (annual %) - Djibouti. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.DEFL.KD.ZG?locations=DJ
[81] World Bank. (n.d.). Inflation, GDP deflator (annual %) - Kenya. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.DEFL.KD.ZG?locations=KE

5.4. Kenya İçerisinde Mombasa'dan Başlayan Projelerin Önemi

Kenya'nın kıyıdaki en önemli yeri olan liman kenti Mombasa, sadece bölgesel bir merkez olmakla kalmayıp Doğu ve Orta Afrika'nın daha geniş ekonomik manzarasında hayati bir rol oynamaktadır. Mombasa'dan başlayan projeler hem Kenya hem de daha geniş bölge için iç içe geçmiş birkaç nedenden dolayı büyük önem taşımaktadır.

Mombasa, Kenya'nın uluslararası ticarete açılan başlıca kapısıdır. Özellikle Mombasa'dan Nairobi'ye uzanan Standart Ölçü Demiryolu (SGR) gibi ulaşımla ilgili projeler dönüşümsel niteliktedir. Bu projeler kargo hareketinin verimliliğini artırarak nakliye maliyetini ve süresini azaltmaktadır. Mallar Kenya içinde ve dışında daha verimli bir şekilde hareket ettikçe, bu durum ekonomik faaliyetleri katalize edebilecek, üretimi teşvik edecek ve Kenya mallarının uluslararası pazarlardaki rekabet gücünü artırabilecektir.

Kenya sınırlarının ötesinde, Mombasa'nın altyapı projeleri bölgesel entegrasyon için kanal görevi görmektedir. Uganda, Ruanda, Burundi ve Güney Sudan gibi denize kıyısı olmayan ülkeler, uluslararası pazarlara açılan kapı olarak kısmen Mombasa'ya bağımlıdırlar. Dolayısıyla Mombasa'nın altyapısının iyileştirilmesi, Doğu ve Orta Afrika'nın önemli bir bölümü için ticaretin kolaylaştırılması anlamına gelmektedir. Bu entegrasyon, ülkelerin karşılıklı ekonomik faydalar için birlikte çalışmasını sağlayarak işbirlikçi bir bölgesel ruhu teşvik edebilecektir.

Etkin limanlar, demiryolları ve karayolu ağları yatırımcılara mallarının pazarlara kolayca ulaşabileceği ve hammaddelerin hızla ithal edilebileceği sinyalini vermektedir. Mombasa'daki Özel Ekonomik Bölgeler (SEZ) yatırımcılar için daha fazla teşvik sunarak Kenya'yı doğrudan yabancı yatırım (FDI) için cazip bir yer haline getirmektedir.[82]

Büyük altyapı projeleri sadece çelik ve betondan ibaret değildir. Sosyal faydaları ön planda tutulmalıdır. İnşaatta doğrudan istihdamdan yan sektörlerdeki dolaylı iş fırsatlarına kadar, bu tür projelerin istihdam yaratma üzerinde çarpan etkisi bulunmaktadır. Ayrıca, yabancı

[82] Laryea, E., Ndonga, D., & Nyamori, B. (2020). *Kenya's Experience with Special Economic Zones: Legal and Policy Imperatives. African Journal of International and Comparative Law*, 28(2), 171-194. Erişim adresi: https://doi.org/10.3366/ajicl.2020.0309

kuruluşlarla yapılan iş birlikleri beceri transferine yol açarak yerel işgücünün becerilerini artırabilecektir.

Hint Okyanusu kıyısında stratejik bir konuma sahip olan Mombasa'nın denizcilik alanındaki önemini göz ardı etmek mümkün değildir. Liman tesisleri ve altyapısındaki istikrarlı ilerlemelerle şehir, jeopolitik ivme kazanmaya devam eden geniş Hint Okyanusu bölgesine potansiyel olarak hizmet veren önemli bir denizcilik merkezine dönüşmeye hazırlanmaktadır. Bu gelişme, Kuşak ve Yol İnisiyatifi gibi girişimler aracılığıyla Çin gibi küresel güçlerin desteğiyle birleştiğinde diplomatik bağların güçlenmesine neden olmaktadır. Ülkeler, kaynaklarını ve beklentilerini Mombasa'nın altyapısına yatırdıkça, Kenya'nın küresel diplomatik konumunu yeniden şekillendirerek uzun süredir devam eden diplomatik ilişkilerinin geleceğini uzun bir dönem iyi bir düzlemde tutmak amacını taşımaktadırlar.

Söz konusu riskler göz önüne alındığında, dünyanın bu gelişen bölgesinde uzun vadeli diplomatik ilişkilere yatırım yapmak en akıllıca seçenek olacaktır. Bu durum Kenya'nın dış politikasında ve küresel jeopolitikteki konumunda önemli bir rol oynayacaktır.

Ekonomik hususlar çok önemli olmakla birlikte Mombasa aynı zamanda önemli bir turizm merkezidir. Daha iyi bir altyapı şehrin cazibesini artırarak turizmin artmasını sağlayabilecektir. Bu sadece yerel ekonomiyi canlandırmakla kalmayacak, aynı zamanda insanlar arası temasları ve kültürel alışverişi teşvik ederek Kenya'nın yumuşak gücünü artıracaktır.

Mombasa kaynaklı projeler, Kenya'nın 2030 yılına kadar orta gelirli bir ülke olma hedefine ulaşmasında çok önemli bir yer tutmaktadır. Bu projeler, birbirine bağlı, müreffeh bir Doğu Afrika vizyonuyla örtüşmekte ve Kenya'yı bölgesel ve uluslararası ticaret ve diplomasi söylemlerinin merkezlerinden biri haline getirmektedir. Mombasa'nın projeleri sadece altyapı çabalarından daha fazlasıdır. Kenya'nın müreffeh bir gelecek arzusunun somutlaşmış halidir.

5.4.1.Mombasa-Nairobi Standart Ölçü Demiryolu (SGR)

Mombasa-Nairobi Standart Hatlı Demiryolu (“SGR”), Doğu Afrika'nın altyapısal dönüşüm ve küresel lojistik trendlerine uyum sağlama yönündeki çabalarının bir kanıtıdır. Yaklaşık 472 kilometre uzunluğundaki bu son teknoloji ürünü demiryolu ağı, Afrika'daki en iddialı altyapı girişimleri arasında yer almakta ve bölgesel bağlantı ve ekonomik ilerleme açısından ciddi ve önemli bir adım olarak nitelendirilmektedir.

Sömürge dönemi demiryoluna modern bir alternatif olarak tasarlanan SGR, sadece bir ulaşım aracı olarak değil, Kenya'nın sosyo-ekonomik dirilişi için bir itici güç olarak düşünülmüştür. Maliyeti yaklaşık 3,2 milyar dolar olarak tahmin edilen bu projenin büyüklüğü, Kenya'nın ulaşım altyapısını gençleştirme ve kendisini stratejik olarak Doğu ve Orta Afrika'nın lojistik kalbi olarak konumlandırma kararlılığını göstermektedir.

Mombasa-Nairobi SGR'nin en önemli faydalarından biri yük ve yolcu transit sürelerindeki ciddi azalmadır. Daha önce yük trenlerinin aynı güzergâhı kat etmesi yaklaşık 36 saat sürerken, SGR ile bu süre sadece 8 saate inmiştir. Yolcular için ise sahil kenti Mombasa ile hareketli başkent Nairobi arasındaki manzaralı yolculuk, karayoluyla yaklaşık 12 saat sürerken artık sadece 4,5 saat sürmektedir. Bu hızlandırılmış hareket ticareti kolaylaştırırken, turizmi canlandırmakta ve bölgeler arasındaki sosyo-ekonomik etkileşimleri desteklemektedir.

Ayrıca, demiryolunun başka birçok alanda da yapıcı etkileri bulunmaktadır. Mombasa limanı ile anakara arasında etkin bir bağlantı sağlayan SGR, limanın iş hacmini artırarak sadece Kenya'ya değil, ithalat ve ihracatlarında limana bağımlı olan denize kıyısı olmayan komşularına da fayda sağlamaktadır. Uganda, Ruanda ve Güney Sudan gibi ülkeler bu gelişmiş bağlantının meyvelerini toplayarak bölgesel ekonomik entegrasyonu güçlendireceklerdir.

Doğrudan ekonomik etkileri açısından SGR, yan sektörlerde büyümeyi teşvik etmiştir. Demiryolu hattı boyunca yeni kentler ve ekonomik bölgeler ortaya çıkarken, ticari gayrimenkul faaliyetlerinde de artış kaydedilmiştir. Ayrıca, SGR'nin inşaat aşaması binlerce Kenyalıya istihdam sağlamış, bu süreçte yerel nüfusa beceri ve uzmanlık aktarılmıştır. Çinli mühendisler ve işçiler ilk aşamalarda önemli bir rol oynarken, projenin mirasının altyapının ötesine geçerek kapasite geliştirmeyi de kapsamasını sağlamak amacıyla Kenyalı personelin eğitimine bilinçli bir şekilde odaklanılmıştır. Bu gibi projelerin çalışanlar bakımından en yararlı tarafı da, yerel personelin eğitimi ve tecrübe kazanmasını sağlamasıdır. Bu şekilde yerel çapta yapılacak bir sonraki proje için hazır insan kaynağı stok halinde beklemektedir. Bu da işleri hızlandırmakta ve proje maliyetini düşürmektedir. Bu hususu bir örnekle açıklayacak olursak daha isabetli olacaktır: Kenya'da yapılan projelerde mühendislerin büyük bir kısmı Çin, Avrupa ya da Türkiye vatandaşlarıdır. Ancak, Almanya'da ya da Fransa'da yapılan projelerde genellikle Alman mühendisler aktif olarak çalışmaktadır. Neticede, çok daha tecrübeli ve iyi eğitimli personel ülkede hazır bir şekilde bulunmaktadır. Bu durum da giderleri kayda değer bir şekilde azaltmaktadır.

Bununla birlikte, SGR'yi uluslararası ekonomi politiğin daha geniş çerçevesi içinde bir bağlama oturtmak da çok önemlidir. Ağırlıklı olarak Çin tarafından finanse edilen demiryolu, Pekin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin ayrılmaz bir parçasını oluşturmaktadır. Çin'in SGR'ye yaptığı yatırım, Afrika ve özellikle Kenya ile derinleşen ilgisinin bir simgesi olup, Doğu Asya devinin Afrika'nın altyapı inşası hikâyesine dâhil olma arzusunu vurgulamaktadır. Bu durum çok önemli ekonomik fırsatlar sunarken, başta borç sürdürülebilirliği ve Kenya'nın Çin ile olan ekonomik ilişkisinin geleceğine dair endişeler olmak üzere zorlukları da beraberinde getirmektedir.

Mombasa-Nairobi Standart Hat Demiryolu sadece bir modern mühendislik harikası değil, aynı zamanda Kenya'nın hedeflerinin de bir sembolüdür. Kıyı kenti ile ülkenin başkentini birbirine bağlayan SGR, coğrafi bölünmelerin ötesinde Kenya'nın bağlantılı, ekonomik açıdan canlı bir gelecek vizyonunu ve küresel ticaret ve diplomasinin gelişen dokusundaki rolünü ortaya koymaktadır.

5.5. Cibuti ve Türkiye-Etiyopya İlişkilerinin Stratejik Boyutu ve Sonuçları

Cibuti'nin ekonomik gelişimi, Afrika Boynuzu'ndaki stratejik konumunun getirdiği avantajlardan kaynaklanmaktadır. Özellikle Bab-el-Mandeb Boğazı'na yakınlığı, Doğu Afrika, Arap Yarımadası ve Avrupa arasında önemli bir geçiş noktası olmasını sağlamıştır. Bu stratejik konum, Cibuti'yi küresel deniz ticaretinde kritik bir rol oynayan bir lojistik merkezi haline getirmiştir (Bayart, 2000). Ülkenin bu coğrafi avantajı, Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi gibi büyük ölçekli altyapı projelerine ev sahipliği yapmasına olanak tanımıştır. Örneğin, Cibuti-Addis Ababa demiryolu gibi projeler, bölgenin ticari ve ekonomik bağlarını güçlendirmiş ve Cibuti'nin Afrika'daki bölgesel önemini artırmıştır.

Cibuti'nin bu hızlı gelişiminde ayrıca limanlarının genişletilmesi ve modernizasyonu da büyük rol oynamaktadır. Cibuti Limanı, hem bölgesel ticareti desteklemekte hem de Asya ve Avrupa arasındaki mal taşımacılığında önemli bir aktarma noktası olarak işlev görmektedir. Çin'in bölgedeki yatırımları, özellikle Doraleh Limanı'nın geliştirilmesi gibi projeler, Cibuti'nin deniz ticaretindeki rolünü güçlendirmiştir. Çin, bu projelere büyük miktarda finansal kaynak ayırmış ve Cibuti'yi Afrika'nın ticaret merkezi haline getirmeyi hedeflemiştir. Bu

yatırımlar, Cibuti'nin ekonomik kalkınmasını hızlandırırken, Çin'in Afrika ile olan ticaret ilişkilerini de derinleştirmiştir.[83]

Diğer taraftan, Türkiye ve Etiyopya arasındaki ticari ilişkiler son yıllarda hızla büyümüştür. Bu ilişkinin güçlenmesinde Türkiye'nin Etiyopya'da gerçekleştirdiği yatırımlar ve iki ülke arasındaki diplomatik bağların gelişmesi büyük bir rol oynamaktadır. Türkiye, Etiyopya'nın geniş nüfusu ve büyüyen tüketici pazarını göz önünde bulundurarak, özellikle tekstil ve hazır giyim sektörlerinde yatırımlarını artırmıştır. Etiyopya'nın ucuz işgücü ve Türkiye'nin üretim kapasiteleri, bu iki ülke arasındaki ticari bağların temelini oluşturmuştur. Türk firmaları, Etiyopya'da kurdukları sanayi bölgeleriyle hem ülkenin kalkınmasına katkı sağlamakta hem de Afrika pazarına erişimlerini genişletmektedir.

Ayrıca, Etiyopya'nın stratejik konumu ve hızla gelişen ekonomisi, Türkiye için cazip bir ticaret ortağı olmasını sağlamaktadır. Etiyopya'nın altyapı projelerine yapılan yatırımlar ve sanayi üretim kapasitesinin artırılması, Türkiye'nin bölgedeki ticari çıkarlarını daha da güçlendirmektedir. Örneğin, Türk firmalarının Etiyopya'nın tekstil ve hazır giyim sektörlerine yaptığı yatırımlar, bu ülkenin Batı pazarlarına erişimini kolaylaştırmış ve iki ülke arasındaki ticaret hacmini artırmıştır. Bu tür projeler, Etiyopya'nın ekonomik büyümesini desteklemekte ve aynı zamanda Türkiye'nin Afrika'daki ekonomik varlığını güçlendirmektedir.

Türkiye ve Etiyopya arasındaki ticari ilişkilerin gelişmesinde, iki ülkenin imzaladığı ticaret anlaşmaları ve üst düzey diplomatik ziyaretler de etkili olmuştur. Türkiye, Etiyopya'yı bölgedeki stratejik bir ortak olarak görerek, uzun vadeli iş birliklerini derinleştirmek amacıyla çeşitli ekonomik ve ticari girişimlerde bulunmuştur. Bu girişimler, sadece ticari ilişkileri değil, aynı zamanda diplomatik bağları da güçlendirmiştir.

Sonuç olarak, Cibuti'nin gelişimi ve Türkiye-Etiyopya ticari ilişkileri, Afrika'nın küresel ekonomik ilişkilerdeki artan rolünü yansıtmaktadır. Cibuti, stratejik konumu ve büyük ölçekli altyapı projeleri sayesinde Afrika'nın lojistik merkezi haline gelmiştir. Aynı şekilde, Etiyopya'nın büyüyen ekonomisi ve Türkiye'nin bu ülkedeki yatırımları, iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin derinleşmesine katkı sağlamaktadır. Bu örnekler, Afrika'nın küresel

[83] Taylor, I. (2006). *China's oil diplomacy in Africa. International Affairs, 82*(5), 937-959.

ekonomideki rolünü artırırken, Türkiye ve Çin gibi ülkelerin kıtayla olan ekonomik ilişkilerini güçlendirmelerine olanak tanımaktadır.

SONUÇ

Küresel ekonomi ve siyasetin birbirine bağlılığı, Kuşak ve Yol Girişimi'nin merkezinde yer almaktadır. Dış ticaret teorilerini, küresel ticaret yollarını ve Sahraaltı Afrika'nın zengin tarihi dokusunu anlamaya yönelik bir çaba olarak başlayan bu çalışma, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin geniş kapsamlı etkisinin ve Afrika kıtası üzerindeki odaklanmış etkisinin analizine geçiş yapmıştır. Bu girişimin derinliği ve genişliği, özellikle de Kuzey ve Sahraaltı Afrika'daki yatırımları, Çin'in bütünleştirici bir küresel yaklaşım oluşturma niyetini vurgulamaktadır.

Çalışmada jeopolitik ve ekonomik hırslar arasındaki bağlantı detaylıca izah edilmişti Şöyle ki, ABD ile Çin ve ardından Çin ile Afrika arasındaki ilişkilerin analizi, her biri kendine bir etki alanı yaratmaya çalışan küresel süper güçlerin çekişmesine dair bir fikir vermektedir. Bahsi geçen küresel güç dinamikleri arasında Türkiye sadece sessiz bir gözlemci olarak değil, proaktif bir katılımcı olarak da ortaya çıkmaktadır. Türkiye'nin Cibuti, Etiyopya ve Kenya gibi ülkelerle yakın ekonomik ve siyasi ilişkileri, Afrika kıtasıyla daha aktif ve derin bir ilişki kurma niyetine işaret etmektedir.

Bu ülkeleri kapsayan kara ulaşım projeleri, özellikle de Kenya Mombasa'dan başlayan önemli projeler, altyapı çalışmalarından ibaret değildir. Bunlar Türkiye'nin bölgedeki ekonomik ve stratejik ilişkilerini yeniden tanımlama arzusunun aracılığını yapabilecek argümanlar olarak ortaya çıkmaktadır. Bu çalışma, söz konusu karayolu ulaşım projelerinin Türkiye'nin Sahraaltı Afrika ile ekonomik bağlarını güçlendirmedeki önemli rolünün altını çizmekte ve ülkemizi bu gelişen küresel senaryoda kilit bir oyuncu olarak konumlandırmaktadır.

Sunulan bilgi ve analizler ışığında bir gerçek çok açık bir şekilde ortaya çıkmaktadır: Dünya yeni bir küreselleşme çağının eşiğindedir. Ulaşım yolları koridorlarının sadece ticaret için değil, aynı zamanda derinleştirilmiş kültürel anlayış, sosyo-ekonomik iş birliği ve stratejik ittifaklar için de bir yol olduğu bir dönem ortaya çıkmaktadır. Türkiye için, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin bir parçası olarak Sahraaltı Afrika'daki bu koridorlar, yenilenmiş ve güçlendirilmiş bağlar için bir geçit sunmaktadır.

İleriye bakıldığında, inşa edilen yolların mal ve hizmetlerin dolaşımını kolaylaştırırken, daha da önemlisi daha güçlü diplomatik bağların, daha derin kültürel alışverişlerin ve ortak bir

refah vizyonunun önünü açacağı açıkça görülmektedir. Bir Türk gözlemci için bu yolculuk sadece Türkiye'nin ekonomik çabalarını anlamakla ilgili değil, aynı zamanda ülkenin küresel hedeflerinin, tarihi bağlarının ve karşılıklı saygı ve ortak büyümeye dayalı ortaklıklar geliştirme kararlılığının bir yansımasıdır.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Çin'in küresel sahnede gelişen etkisinin simgesi olduğu kadar sadece bir altyapı yatırımı değil, aynı zamanda Çin'in stratejik öngörüsünün ve küresel ekonomi tarihinde güçlü bir şekilde yer alma arzusunun bir kanıtıdır. Geniş bir karayolu, demiryolu, liman ve diğer altyapı projeleri ağını öngören Kuşak ve Yol İnisiyatifi, Doğu ile Batı'yı birbirine bağlamayı ve böylece antik İpek Yolu'nu modern bir bağlamda yeniden canlandırmayı amaçlamaktadır. Bu girişimin ölçeği benzersizdir ve onu dünyanın bugüne kadar gördüğü en iddialı altyapı projelerinden biri haline getirmektedir.

Tarihsel olarak küresel ticaret ağları bağlamında içe kapanık bir bölge olarak görülen Sahraaltı Afrika, kendisini bu girişimin ön saflarında bulmuştur. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin bu bölgeye girmesi, yeni pazarlara açılma arzusundan daha fazlasını amaçlayarak, Afrika'yı küresel tedarik zincirlerine entegre etmeye yönelik daha geniş bir vizyonu yansıtmaktadır. Özellikle otoyollara odaklanılması büyük önem taşımaktadır. Bunlar sadece fiziksel yollar değil; malların, insanların ve fikirlerin geniş arazilerde sorunsuz bir şekilde hareket etmesini sağlayan ticaretin can damarlarını sembolize ettiği kadar, ekonomik büyümeyi teşvik eden, ticareti kolaylaştıran ve daha önce birbirinden farklı olan bölgeleri birbirine bağlayan bir kanal olmayı vaat etmektedir.

Uluslararası toplum, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin etkilerini ve sunduğu fırsatları yakından izlerken, Türkiye'nin kamu ve özel sektörü aktif bir şekilde çıkarlarını bu büyük tasarımla uyumlu hale getirmeye çalışmaktadır. Gelişen bu dinamiklerin potansiyelinin farkında olan Türkiye kamu ve özel sektörü, pasif bir gözlemci olarak kalmamıştır. Bunun yerine aktif bir şekilde iş birlikleri, yatırımlar ve ortaklıklar peşinde koşarak bu girişimin önemli bir paydaşı olma niyetini ortaya koymuştur. Türkiye'nin Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan stratejik konumu ve Afrika kıtasıyla olan tarihi bağları, kendisine eşsiz bir bakış açısı sunmaktadır. Türkiye kamu ve özel sektörü, özellikle Sahraaltı Afrika'daki altyapı ve ekonomik hedeflerini Kuşak ve Yol İnisiyatifi ile uyumlu hale getirerek, Afrika-Asya ekonomik koridorunun şekillendirilmesinde önemli bir rol oynama arzusunu vurgulamakta ve yeni bir iş birliği, büyüme ve ortak refah dönemi vaat etmektedir.

Cibuti, Etiyopya ve Kenya'nın farklı anlatılarını incelemek, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin gölgesinde Sahraaltı Afrika'nın geleceğini şekillendiren çok yönlü ilişkilerin geniş açıdan bir görünümünü sunmaktadır.

Nispeten küçük bir ülke olan Cibuti, benzersiz stratejik önemi sayesinde ağırlığının üzerinde bir performans sergilemektedir. Bab-el-Mandeb Boğazı'nın yanında yer alan Cibuti, dünyanın kritik deniz geçiş noktalarından birini denetlemekte ve küresel deniz ticaretinin önemli bir bölümünün bekçiliğini yapmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin sermayesi ve vizyonu sayesinde Cibuti'de gerçekleştirilen altyapı yatırımları, bu ülkeyi günümüzün denizcilik ve lojistik güç merkezlerinden birine dönüştürmüştür. Tarihsel olarak kıtalararası bir köprü olan Türkiye için Cibuti'nin yükselen konumu paha biçilmez bir fırsat sunmaktadır. Türkiye burada sağlam ortaklıklar kurarak sadece Afrika Boynuzundaki etkisini güçlendirmeyi değil, aynı zamanda karşılıklı çıkarlara hitap eden daha yakın ekonomik ve stratejik bağlar örmeyi hedeflemektedir.

Etiyopya ise zıt ama ilgi çekici bir örnek olarak ön plana çıkmaktadır. Deniz sınırlarının olmaması bir sınırlama olarak görülebilirken, ülkenin geniş kaynakları ve demografik getirisi, kullanılmayı bekleyen dikkate değer bir ekonomik potansiyelin resmini çizmektedir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin özellikle altyapı alanındaki projeleri Etiyopya'nın potansiyelini hissedilir bir büyümeye dönüştürmeyi vaat etmektedir. Etiyopya'nın canlı pazarlarını küresel tedarik zincirlerine bağlayan bir kanal görevi görmektedir. Bu potansiyelin farkında olan Türkiye, ikili ilişkilerinde aktif davranmıştır. Türkiye, önemli altyapı projelerine yatırım yaparak ve ikili ekonomik bağları güçlendirerek Etiyopya'nın büyüme hikâyesinden faydalanmayı ve aynı zamanda bölgede güvenilir bir ortak olarak konumunu sağlamlaştırmayı amaçlamaktadır.

Doğu Afrika'nın mücevheri olarak anılan Kenya, güçlü ekonomisi, jeopolitik önemiyle birleşince Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Afrika'ya yönelik daha geniş stratejisinde bir kilit noktası haline gelmektedir. Standart Hat Demiryolu gibi projeler, Çin'in Kenya'ya altyapı dönüşümü getirme konusundaki kararlılığını örneklemektedir. Türkiye için bu ivme ikili bir fırsat sunmaktadır: Kenya'nın dinamik ekonomisine daha fazla entegre olmak ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin hedeflerini gerçekleştirmede kendisini Çin'in tamamlayıcı bir ortağı olarak konumlandırmaktır. Türkiye, çıkarlarını Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin vizyonuyla örtüşen projelerle uyumlu hale getirerek, büyüme hedeflerini Sahraaltı Afrika'nın daha geniş hedefleriyle iç içe geçirerek kendine bir yer açmayı hedeflemektedir.

Büyük vizyonlara genellikle aynı derecede büyük zorluklar eşlik eder ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi de bir istisna değildir. Hem açık hem de tarihsel çıkmazların altında yatan bu zorluklar, ölçülü ve farkındalığı yüksek bir yaklaşım gerektiren karmaşık bir yapıya sahiptir.

İlk olarak, mali sonuçlar ön plana çıkmaktadır. Büyük yatırım akışı, altyapı gelişimini desteklerken, uzun vadeli mali sürdürülebilirlikle ilgili önemli soruları da beraberinde getirmektedir. Cibuti, Etiyopya ve Kenya'nın da aralarında bulunduğu Sahraaltı Afrika ülkelerinin borçluluk durumlarında, önemli bir kısmı Çin kredilerine atfedilen artışlar görülmüştür. Potansiyel borç tuzaklarının yaklaşan gölgesi hem uluslararası gözlemciler hem de yerel paydaşlar arasında endişelere yol açmıştır. Bir yandan altyapı yatırımları yoluyla büyümeyi teşvik ederken diğer yandan gelecek nesillerin savunulamaz borçlar altına girmemesini sağlamak hassas bir dengedir.

Çevresel hususlar bu zorlukları daha da artırmaktadır. Kuşak ve Yol İnisiyatifi kapsamındaki altyapı projelerinin büyüklüğü kaçınılmaz olarak hassas ekosistemler ve biyolojik çeşitliliğe sahip bölgelerle kesişmektedir. Potansiyel çevresel bozulma, habitat kaybı ve yerel topluluklara yönelik aksaklıklar geri dönüşü olmayan sonuçlar doğurabilir. Küresel dikkatler sürdürülebilir ve çevreye duyarlı kalkınmaya yönelirken, Kuşak ve Yol İnisiyatifi projelerinin bu ilkelerle uyumlu olmasını sağlamak son derece önemli hale gelmektedir.

Sosyo-kültürel boyut da aynı derecede hayati önem taşımaktadır. Altyapı projeleri, peyzajları yeniden şekillendirirken sosyo-kültürel dinamikleri de yeniden tanımlama gücüne sahiptir. Yerel toplulukların, bu dönüştürücü projelerin sadece seyircisi değil aynı zamanda faydalanıcısı olmalarını sağlamak esastır. Karar alma sürecine dâhil edilmeleri, geçim kaynaklarının ve kültürel miraslarının korunmasını sağlayacak tedbirlerle birleştiğinde, bu girişimlerin uzun vadeli başarısını ve kabulünü belirlemede çok önemli olacaktır.

Bölgedeki nüfuzunu ve ekonomik bağlarını genişletmek isteyen Türkiye için bu karmaşıklıkları anlamak ve ustalıkla yönetmek bir zorunluluktur. Türkiye'nin Sahraaltı Afrika'daki ilişkileri sadece işlevsel olmamalı; sürdürülebilir kalkınma, karşılıklı saygı ve uzun vadeli iş birliğine öncelik veren bütüncül bir vizyona dayanmalıdır. Türkiye Afrika ekonomi politikalarını, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Afrika'daki hedefleriyle paralellik içerisinde kazan-kazan temeline oturturken, bu büyük girişimin sunduğu çok yönlü zorluklara ve fırsatlara karşı bilinçli, incelikli ve uyumlu bir yaklaşım sergilemelidir.

Türkiye'nin Kuşak ve Yol İnisiyatifi çerçevesinde Sahraaltı Afrika'daki ilişkilerinin ortaya çıkan öyküsü, ekonomik, altyapısal ve jeopolitik konuları iç içe geçiren karmaşıklık ve farklılıklarla doludur. Bu gelişmelerin simgesi olan otoyollar, ulaşım arterleri olarak birincil işlevlerinin ötesine geçmektedir. Sadece mal ve ticaret akışını temsil etmekle kalmayıp, aynı zamanda ilgili ulusların arzularını, hırslarını ve bazen de ayrılıklarını somutlaştıran derin semboller olarak ortaya çıkmışlardır

Altyapı, özellikle de tren yolları ve otoyollar, çelik ve betondan daha fazlasıdır; iş birliği ruhunu, bölünmüşlükler arasında köprü kurma arzusunu ve ekonomik faaliyeti canlandırma hırsını anlatırlar. Ancak bu hırs potansiyel tehlikeleri de beraberinde getirmektedir. Tren ve otoyolların inşası ve bakımı mali, çevresel veya sosyo-kültürel anlaşmazlıklara yol açabilir. Hırs, övgüye değer olsa da yerel dengelere ve ihtiyaçlara karşı duyarlılıkla dengelenmelidir.

Ayrıca, Türkiye Afrika'nın ekonomik dokusuna daha derinlemesine nüfuz ettikçe, jeopolitik sonuçlar da giderek daha belirgin hale gelmektedir. Kaynak ve potansiyel açısından zengin olan kıta, tarihsel olarak büyük güçlerin etkileşim alanı olmuştur ve Kuşak ve Yol İnisiyatifi de bu süregelen destanın güncel bir bölümüdür. Türkiye için kendisini bu dinamik alanın içinde konumlandırmak ince bir dengeyi başarıyla yönetmeyi gerektirmektedir. Ekonomik arayışlarını diplomatik zekâsıyla uyumlu hale getirmeli ve katılımının yeni-sömürgecilik hırsından ziyade gerçek bir ortaklık olarak görülmesini sağlamalıdır. Neticede, Afrikalı Sorunlara Afrikalı Çözümler[84] mottosuyla çıkılan yolda bu yörüngede devam edildiği sürece bölgede eşit ortaklıklarla ortak gelişmişliğe ulaşabileceği konusunda inancın tam olması gerekmektedir.

Cibuti, Etiyopya ve Kenya'nın farklı ancak birbiriyle bağlantılı anlatıları üzerine düşünmek, Türkiye'ye istekleri ve stratejileri için bir ayna tutmaktadır. Her ülke kendine özgü zorlukları ve fırsatlarıyla ilişkiler, diplomasi ve strateji konularında dersler sunmaktadır. Geleceğin ufku göründüğünde, Türkiye'nin önemli bir potansiyele sahip olduğu açıktır. Ancak bu potansiyelin hayata geçirilmesi, stratejik öngörü, gerçek bir iş birliği ruhu ve karşılıklı büyüme ve ortak refaha yönelik sarsılmaz bir bağlılığın bir araya getirilmesini gerektirmektedir.

[84] Yüzbaşıoğlu, N. (2021). Bakan Çavuşoğlu: Afrika'ya yaklaşımımız, Afrika'nın sorunlarına Afrikalı çözümler bulunmalı ilkesine dayanıyor. Anadolu Ajansı. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/politika/bakan-cavusoglu-afrikaya-yaklasimimiz-afrikanin-sorunlarina-afrikali-cozumler-bulunmali-ilkesine-dayaniyor-/2379264#

Bu tezin, altyapının özellikle de karayollarının önemli rolüne yaptığı vurgu, "altyapı ekonomik büyümenin belkemiğidir" şeklindeki söylemin bir kanıtı niteliğindedir. Mal, hizmet ve fikir akışının durmaksızın devam ettiği küreselleşmiş dünyamızda, sağlam altyapı yalnızca lojistik bir gereklilik olarak değil, uluslararası iş birliğinin, ortak isteklerin ve karşılıklı ekonomik bağımlılıkların bir simgesi olarak ortaya çıkmaktadır.

Bu ilkelerin somutlaşmış hali olan Kuşak ve Yol İnisiyatifi, bir dizi projeden daha fazlasıdır; küresel ticaret dinamiklerini yeniden şekillendirmeyi ve benzeri görülmemiş düzeyde iş birliğini teşvik etmeyi amaçlayan kapsayıcı bir vizyondur. Ancak, fırsat beraberinde risk ile dikkatli ve çok çalışma zorunluluğunu da getirir. Kuşak ve Yol İnisiyatifi ilerledikçe, kaçınılmaz olarak bir tartışmalar, eleştiriler ve değerlendirmeler ağına dolanmaktadır. Bu tez, araştırması ve analiziyle, bu akademik ve politika odaklı söylemin önemli bir bileşenini oluşturmaktadır. Tartışmalar arasında tekil bir sesi temsil etse de Türkiye'nin Sahraaltı Afrika'daki ilişkilerinin karmaşık yapısına vurgulamadaki önemi küçümsenemez.

Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Sahraaltı Afrika'da açtığı yollarda ilerlemek, henüz başlangıç aşamasında olan bir yolculuğu gözler önüne sermektedir. Her keşif gezisinde olduğu gibi, ufukta belirsizlikler, zorluklar ve fırsatlar vardır. Ancak bir şey su götürmez bir gerçektir: Varış noktası tam olarak belirginleşmemiş olsa da bu yüzyılda politik ekonominin dinamiklerini önemli ölçüde etkilemeye hazırdır. Bu yeni jeopolitik manzaranın hatları, ilgili ülkelerin ortak kararları, stratejileri ve etkileşimleri ile çizilecek ve her bir otoyol, liman veya demiryolu, ortak hırslarını ve çabalarını işaret eden kilometre taşları olarak işlev görecektir.

Özünde, Kuşak ve Yol İnisiyatifi'nin Sahraaltı Afrika'daki geleceğinin yol haritası henüz ortaya çıkmamış olsa da 21. yüzyılın ekonomik ve siyasi anlatısını şekillendirme potansiyeli derin ve inkâr edilemez olmaya devam etmektedir. Şimdi sorumluluk, bu girişimin ortak büyüme, sürdürülebilir kalkınma ve kalıcı ortaklıklarla karakterize edilen bir geleceğe yol açmasını sağlamak için politika yapıcılara, akademisyenlere ve paydaşlara düşmektedir.

Altyapı, özellikle de tren yolları ve otoyollar, çelik ve betondan daha fazlasıdır; iş birliği ruhunu, bölünmüşlükler arasında köprü kurma arzusunu ve ekonomik faaliyeti canlandırma hırsını anlatırlar. Ancak bu hırs, potansiyel tehlikeleri de beraberinde getirmektedir. Tren ve otoyolların inşası ve bakımı mali, çevresel veya sosyo-kültürel anlaşmazlıklara yol açabilir. Hırs, övgüye değer olsa da yerel dengelere ve ihtiyaçlara karşı duyarlılıkla dengelenmelidir.

Ek olarak, bu süreçte Türkiye’nin üstlenebileceği rol, sadece ekonomik çıkarların ötesinde bir anlam taşımaktadır. Türkiye’nin, Afrika’nın kalkınma hedeflerine katkıda bulunması ve bu süreçte karşılıklı fayda sağlayacak şekilde yerel dinamiklerle iş birliği yapması, kalıcı ilişkilerin temelini oluşturacaktır. Bu bağlamda, Türk iş dünyasının Etiyopya, Cibuti ve Kenya ile olan ilişkilerini güçlendirmek amacıyla oluşturacağı stratejiler, yalnızca ekonomik büyümeyi değil, aynı zamanda kültürel ve sosyal entegrasyonu da teşvik edecektir. Türkiye’nin bu ülkelerdeki varlığı, her iki taraf için de uzun vadeli fırsatlar yaratacak ve ticari ilişkilerin ötesine geçerek, karşılıklı anlayış ve iş birliğini derinleştirecektir.

Sonuç olarak, Kuşak ve Yol İnisiyatifi’nin Sahraaltı Afrika’daki etkileri, yalnızca altyapı yatırımlarını değil, aynı zamanda bölgenin sosyo-ekonomik yapısını da dönüştürme potansiyeline sahiptir. Türkiye, bu süreçte proaktif bir rol üstlenerek, ekonomik çıkarlarını ve stratejik hedeflerini gerçekleştirmek için büyük bir fırsat yakalamaktadır. Gelişen bu dinamikler, Türkiye'nin Afrika kıtası ile olan ilişkilerini yeniden tanımlarken, aynı zamanda küresel ekonomik ve siyasi dengeleri de etkileyebilecek bir yapı sunmaktadır.

KAYNAKÇA

AA. (2023). *Çin, en fazla yatırımı kaynak bakımından zengin 12 Afrika ülkesine yapıyor. Bu ülkeler, Güney Afrika Cumhuriyeti, KDC, Zambiya, Etiyopya, Angola, Nijerya, Kenya, Zimbabve, Cezayir, Gana, Tanzanya ve Mozambik.* Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/cin-buyuk-yatirimlarla-afrikadaki-konumunu-guclendiriyor/3057465

Adekson, J. 'Bayo. (1981). *The Algerian and Mau Mau revolts: A comparative study in revolutionary warfare. Comparative Strategy*, 3(1), 69-92.

AFP. (2023). *Ethiopian prime minister's speech about country's access to sea taken out of context.* Erişim adresi: https://factcheck.afp.com

Agencies. (2024, 9 Şubat). *Kenya marks Chinese Spring festival.* Africanews. Erişim adresi: https://www.africanews.com/2024/02/09/kenya-marks-chinese-spring-festival/

Akademik Paradigma. (2024, 4 Şubat). *Çin'in borç diplomasisi.* Erişim adresi: https://www.akademikparadigma.com/cinin-borc-diplomasisi/

Aktaş, T. (2023, 19 Eylül). *Türkiye ile Afrika arasındaki ticaret hacmi 20 yılda 8 kat arttı. Dışişleri Bakan Yardımcısı Yasin Ekrem Serim, Türkiye ile Afrika ülkeleri arasındaki ticaret hacminin son 20 yılda 8 kat artarak 40,7 milyar dolara ulaştığını bildirdi.* Anadolu Ajansı. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiye-ile-afrika-arasindaki-ticaret-hacmi-20-yilda-8-kat-artti/2996226

Aktaş, T. (2017, 28 Temmuz). *THY Afrika'da en fazla noktaya uçan hava yollarından biri. Anadolu Ajansı.* Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/thy-afrikada-en-fazla-noktaya-ucan-hava-yollarindan-biri/871346

Akyıldız, Halis. (2023, 31 Aralık). "Türkiye'nin Addis Ababa Büyükelçisi Berk Baran: Türkiye, Etiyopya'da en büyük yatırımcılar arasında yer alıyor." Anadolu Ajansı. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/gundem/turkiyenin-addis-ababa-buyukelcisi-baran-turkiye-etiyopyada-en-buyuk-yatirimcilar-arasinda-yer-aliyor/3096637

Ani, K. J., & Ojakorotu, V. (2017). *Pan-Africanism, African Union and the challenge of transformative development in Africa.* Erişim adresi: https://hdl.handle.net/10520/EJC-791d57ee6

Arslan, M. İ. (2021, 4 Ekim). *Doğu Akdeniz'de sular yeniden ısınıyor. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin (GKRY) tek taraflı hamleleri neticesinde Doğu Akdeniz'deki gerilim yeniden tırmanmaya başladı.* Anadolu Ajansı. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/dunya/dogu-akdenizde-sular-yeniden-isiniyor/2382643

Bates, R. H. (1993). *Burden of Empire: An Appraisal of Western Colonialism in Africa South of the Sahara.* University of California Press.

Belt and Road Portal. (2019, 22 Nisan). *The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects.* Erişim adresi: https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/86739.html

Bhabha, H. K. (1994). *The Location of Culture*. Routledge.

Brown, J. C. (2021). *African Fever and Culture of the Blue Gum-tree to Counteract Malaria in Italy*. Legare Street Press. ISBN-10: 1014798604, ISBN-13: 978-1014798602.

Burton, A. (2001). *Urbanisation in Eastern Africa: An historical overview, c.1750–2000. AZANIA: Journal of the British Institute in Eastern Africa*, 36-37(1), 1-28. Erişim adresi: https://doi.org/10.1080/00672700109511697

Chen, H. (2016). *China's 'One Belt, One Road' initiative and its implications for Sino-African investment relations*. Transnational Corporations Review, 8(3), 178–182. http://dx.doi.org/10.1080/19186444.2016.1233722

Daban, E. Z. (2018). *Afrika'da Yerli Direnişi ve Bağımsızlık Hareketleri: Mzee Jomo Kenyatta liderliğinde Kenya.* ProQuest Dissertations & Theses Global. Erişim adresi: https://www.proquest.com/dissertations-theses/afrikada-yerli-direnişi-ve-bağımsızlık/docview/2572496867/se-2

DEİK. (2015, 27 Nisan). *Etiyopya'da Türk yatırımları 3 milyar dolara yaklaştı.* Erişim adresi: https://www.deik.org.tr/basin-aciklamalari-etiyopya-da-turk-yatirimlari-3-milyar-dolara-yaklasti

Denizhaber. (2015, 10 Haziran). *Gemi taşımacılığı fiyatları son 30 yılın düşük seviyesinde: Denizcilik sektörünün en önemli gelirlerinden navlun, son 30 yılın en düşük seviyesine geriledi. Konteyner navlunu 658 dolara kadar indi.* Erişim adresi: https://www.denizhaber.com/gemi-tasimaciligi-fiyatlari-son-30-yilin-dusuk-seviyesinde

Doğan, A. (2021). *Berlin West African conference 1884-1885 and the Ottoman Empire.* Yüksek Lisans Tezi – Master of Arts, Orta Doğu Teknik Üniversitesi.

Dünya Gazetesi. (2017, 8 Ağustos). *Afrika Pazarının Kapısı: Cibuti İle Aralanıyor.* Erişim adresi: https://www.dunya.com/ekonomi/afrika-pazarinin-kapisi-cibuti-ile-aralaniyor-haberi-344872

Dünya Gazetesi. (2023, 11 Ocak). Afrika ülkelerine ihracat 2022'de rekor seviyeye ulaştı. Erişim adresi: https://www.dunya.com/ekonomi/afrika-ulkelerine-ihracat-2022de-rekor-seviyeye-ulasti-haberi-681782

Dünya Gazetesi. (2022, 27 Kasım). *Navlun fiyatlarındaki düşüşün devam etmesi bekleniyor*. Erişim adresi: https://www.dunya.com/ekonomi/navlun-fiyatlarindaki-dususun-devam-etmesi-bekleniyor-haberi-675190

Ehizuelen, M. M. O. (2017). *More African countries on the route: the positive and negative impacts of the Belt and Road Initiative*. Transnational Corporations Review, 9(4), 341–359. https://doi.org/10.1080/19186444.2017.1401260

Encyclopædia Britannica, Inc. (2024). *Kwame Nkrumah president of Ghana.* Erişim adresi: https://www.britannica.com/biography/Kwame-Nkrumah

Encyclopædia Britannica, Inc. (2024). *Jomo Kenyatta president of Kenya.* Erişim adresi: https://www.britannica.com/biography/Jomo-Kenyatta

Erkul Kaya, N. (2024, 8 Ocak). *Kızıldeniz'deki gerginlik spot navlun fiyatlarını iki haftada yüzde 61 artırdı.* Anadolu Ajansı. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/kizildenizdeki-gerginlik-spot-navlun-fiyatlarini-iki-haftada-yuzde-61-artirdi/3103021

Euronews. (2023, 12 Nisan). *İtalya'da artan düzensiz göçmen akınına karşı OHAL ilan edildi*. Erişim adresi: https://tr.euronews.com/2023/04/12/italyada-artan-duzensiz-gocmen-akinina-karsi-ohal-ilan-edildi

Fuller, H. (2010). *Building a nation: Symbolic nationalism during the Kwame Nkrumah era in the Gold Coast/Ghana*. ProQuest Dissertations & Theses Global. Erişim adresi: https://www.proquest.com/dissertations-theses/building-nation-symbolic-nationalism-during-kwame/docview/1562748946/se-2

Gabusi, G. (2017). *"Crossing the River by Feeling the Gold": The Asian Infrastructure Investment Bank and the Financial Support to the Belt and Road Initiative. China & World Economy*, 25, 23-45. Erişim adresi: https://doi.org/10.1111/cwe.12212

Ahmed, Gouher. (2012, Aralık). *Krugman Trade Theory and Developing Economies*. *China-USA Business Review*, 11(12), 1557-1564. ISSN 1537-1514.

Gonçalves, M. (2021). *The Scramble for Africa Reloaded? Portugal, European Colonial Claims and the Distribution of Colonies in the 1930s*. Contemporary European History, 30(1), 2-15.

Hassen, M. (1984). *Review of the book Ethiopia and the Red Sea: The Rise and Decline of the Solomonic Dynasty and Muslim-European Rivalry in the Region, by M. Abir*. *Northeast African Studies*, 6(3), 60–65. Erişim adresi: http://www.jstor.org/stable/43660165

Headrick, D. R. (1979). *The Tools of Imperialism: Technology and the Expansion of European Colonial Empires in the Nineteenth Century*. The Journal of Modern History, 51(2), 231-263.

Hrituleac, A., & Nielsen, J. U. M. (2011). *The Effects of Colonialism on African Economic Development*. Business and Social Sciences.

İstanbul İstinye Üniversitesi (İSÜ). (2022, 31 Mayıs). *1. Uluslararası Kuşak ve Yol İnisiyatifi Türkiye Sempozyumu.* Erişim adresi: https://www.istinye.edu.tr/tr/basinda-isu/1-uluslararasi-kusak-ve-yol-inisiyatifi-turkiye-sempozyumu

Laryea, E., Ndonga, D., & Nyamori, B. (2020). *Kenya's Experience with Special Economic Zones: Legal and Policy Imperatives. African Journal of International and Comparative Law*, 28(2), 171-194. Erişim adresi: https://doi.org/10.3366/ajicl.2020.0309

Liu, L.-J., Creutzig, F., Yao, Y.-F., Wei, Y.-M., & Liang, Q.-M. (2020). *Environmental and economic impacts of trade barriers: The example of China–US trade friction. Resource and Energy Economics*, 59, 101144. Erişim adresi: https://doi.org/10.1016/j.reseneeco.2019.101144

Lohr, Steve. (1983, 20 Şubat). *The Aging of Japan's Auto Industry. The New York Times*. Erişim adresi: https://www.nytimes.com/1983/02/20/business/the-aging-of-japan-s-auto-industry.html

Maddox, G. (2003). *German Conquest and African Mercenaries. Review of the book Mikono ya Damu: 'Hands of Blood': African Mercenaries and the Politics of Conflict in German East Africa, 1888–1904* by Erick J. Mann. *The Journal of African History*, 44(2), 359-360.

Mlambo, C. (2022). *China in Africa: An Examination of the Impact of China's Loans on Growth in Selected African States. Economies*, 10(7), 154. Erişim adresi: https://doi.org/10.3390/economies10070154

Mugane, J. M. (2015). *The Story of Swahili*. Ohio University Press. Retrieved from http://www.tinyurl.com/y4rvrgo8

Mwangi, W. (2001). *Of Coins and Conquest: The East African Currency Board, the Rupee Crisis, and the Problem of Colonialism in the East African Protectorate. Comparative Studies in Society and History*, 43(4), 763-787.

Nedopil, C. (2023). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022*. Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai.

Northrup, D. (1998). *Vasco da Gama and Africa: An Era of Mutual Discovery, 1497-1800. Journal of World History*, 9(2), 189–211. Erişim adresi: http://www.jstor.org/stable/20078728

Said, E. W. (1999). *Şarkiyatçılık: Batı'nın Şark Anlayışları* (B. Yıldırım, Çev.). Metis Yayınları. (Orijinal çalışma 1978'de yayımlanmıştır).

Shen, H. (2018). *Building a Digital Silk Road? Situating the Internet in China's Belt and Road Initiative. International Journal of Communication*, 12, 2683–2701. Erişim adresi: https://doi.org/1932-8036/20180005

Spivak, G. C. (1988). Can the Subaltern Speak? In C. Nelson & L. Grossberg (Eds.), *Marxism and the Interpretation of Culture* (pp. 271-313). Macmillan.

Stacey, K. (2017). *China signs 99-year lease on Sri Lanka's Hambantota port. The Financial Times*, 11 Aralık. Erişim adresi: https://www.ft.com/content/e150ef0c-de37-11e7-a8a4-0a1e63a52f9c

Tarrosy, I., & Voros, Z. (2024, 14 Şubat). *The China-Built Addis-Djibouti Railway Gains Steam.* Erişim adresi: https://thediplomat.com/2024/02/the-china-built-addis-djibouti-railway-gains-steam/

Taylor, I. (2006). China's oil diplomacy in Africa. *International Affairs, 82*(5), 937-959.

Tığlı, İ. (2017, 3 Şubat). *Türkiye-Etiyopya ilişkilerinde yeni dönem.* Anadolu Ajansı. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/turkiye-etiyopya-iliskilerinde-yeni-donem/749312

Trading Economics. (2023). *Kenya government debt to GDP*. Retrieved from https://tradingeconomics.com/kenya/government-debt-to-gdp

Uylaş, H. Ö. (2023, 27 Haziran). *Navlun fiyatları Kovid-19 salgını öncesi seviyelerine döndü.* Anadolu Ajansı. Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/navlun-fiyatlari-kovid-19-salgini-oncesi-seviyelerine-dondu/2931976

Ünal, B., Çaylak, G., & Koïta, D. (2021). *Afrika İnşaat Sektörü Raporu.* İstanbul Afrika Ticaret Şirketi. Erişim adresi: https://www.istanbulafrica.com/tr/afrika-insaat-sektoru-raporu/

Voeltz, R. A. (2000). *Wonders of the African World with Henry Louis Gates, Jr.* Teaching History: A Journal of Methods, 25(2), 89-91.

Wiredu, K. (1980). *Western Education and Political Domination in Africa: A Study in Critical and Dialogical Pedagogy.* SAGE Publications, Inc.

Wisnicki, A. (2009). *Interstitial Cartographer: David Livingstone and the Invention of South Central Africa.* Victorian Literature and Culture, 37(1), 255-271.

Wan, Y. (n.d.). *Djibouti: From a colonial fabrication to the deviation of the "Shekou model"*.

World Bank. (n.d.). *GDP (current US$) - Ethiopia*. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. Erişim: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=ET

World Bank. (n.d.). *GDP (current US$) - Djibouti*. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. Erişim: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=DJ

World Bank. (n.d.). *GDP (current US$) - Kenya*. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. Erişim: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=KE

World Bank. (n.d.). *GDP growth (annual %) - Ethiopia*. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. Erişim: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=ET

World Bank. (n.d.). *GDP growth (annual %) - Djibouti*. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. Erişim: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=DJ

World Bank. (n.d.). *GDP growth (annual %) - Kenya*. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. Erişim: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=KE

World Bank. (n.d.). *GDP per capita (current US$) - Ethiopia*. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. Erişim: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=ET

World Bank. (n.d.). *GDP per capita (current US$) - Djibouti*. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. Erişim: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=DJ

World Bank. (n.d.). *GDP per capita (current US$) - Kenya*. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. Erişim: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=KE

World Bank. (n.d.). *Inflation, GDP deflator (annual %) - Ethiopia*. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. Erişim: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.DEFL.KD.ZG?locations=ET

World Bank. (n.d.). *Inflation, GDP deflator (annual %) - Djibouti*. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. Erişim: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.DEFL.KD.ZG?locations=DJ

World Bank. (n.d.). *Inflation, GDP deflator (annual %) - Kenya*. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. Erişim: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.DEFL.KD.ZG?locations=KE

Xinhuanet. (2018, 19 Aralık). *Kenya's Mombasa-Nairobi railway has served more than 2 mln passengers: report.* Erişim adresi: http://www.xinhuanet.com/english/2018-12/19/c_137685247.htm

Yalew, M. T., & Changgang, G. (2020). *China's 'Belt and Road Initiative': Implication for Land Locked Ethiopia. Insight on Africa*, 12(2), 175-193. Erişim adresi: https://doi.org/10.1177/0975087819891538

Zeleza, P. T. (2014). *The Africa-China relationship: challenges and opportunities. Canadian Journal of African Studies / Revue canadienne des études africaines*, 48(1), 145-169.