

# İSTANBUL' DA BÜYÜK ÖLÇEKLİ KENTSEL PROJELER ve PLANLAMA SÜREÇLERİ



## EDİTÖRLER:

H.Filiz ALKAN MEŞHUR  
Kıvanç ERTUĞAY  
Fatih EREN  
Cansu KORKMAZ

2019

# İSTANBUL'DA BÜYÜK ÖLÇEKLİ KENTSEL PROJELER VE PLANLAMA SÜREÇLERİ

---

Editörler:

H. Filiz Alkan Meşhur - Kıvanç Ertuğay  
Fatih Eren - Cansu Korkmaz



## İSTANBUL'DA BÜYÜK ÖLÇEKLİ KENTSEL PROJELER VE PLANLAMA SÜREÇLERİ

Editörler: H. Filiz Alkan Meşhur - Kıvanç Ertuğay - Fatih Eren - Cansu Korkmaz

Yayın No. : 2265  
ISBN : 978-605-7895-74-5  
Basım Sayısı : 1. Basım, Mart 2019

© Copyright 2019, NOBEL AKADEMİK YAYINCILIK EĞİTİM DANIŞMANLIK TİC. LTD. ŞTİ. SERTİFİKA NO.: 40340  
Bu baskının bütün hakları Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic. Ltd. Şti.ne aittir. Yayınevinin yazılı izni olmaksızın, kitabın tümünün veya bir kısmının elektronik, mekanik ya da fotokopi yoluyla basımı, yayımı, çoğaltımı ve dağıtımı yapılamaz.

Genel Yayın Yönetmeni : Nevzat Argun -nargun@nobelyayin.com-  
Yayın Koordinatörü : Gülfem Dursun -gulfem@nobelyayin.com-

Kapak Tasarım : Mehtap Yürümez -mehtap@nobelyayin.com-  
Baskı ve Cilt : Atalay Matbaacılık / Sertifika No.: 15689-  
Büyük Sanayi 1 Cad. Elif Sok. No.:7/236-237 İskitler / ANKARA

### Kütüphane Bilgi Kartı

Meşhur, H. Filiz Alkan., Ertuğay, Kıvanç., Eren, Fatih., Korkmaz, Cansu.  
İstanbul'da Büyük Ölçekli Kentsel Projeler ve Planlama Süreçleri /  
H. Filiz Alkan Meşhur - Kıvanç Ertuğay - Fatih Eren - Cansu Korkmaz  
1. Basım. 312 s. 16x24 cm. Kaynakça var, dizin yok.  
ISBN: 978-605-7895-74-5  
1. Kentsel Projeler 2. Planlama Süreçleri

### Genel Dağıtım

ATLAS AKADEMİK BASIM YAYIN DAĞITIM TİC. LTD. ŞTİ.  
Adres: Bahçekapı mh. 2465 sk. Oto Sanayi Sitesi No:7 Bodrum Kat Şaşmaz-ANKARA - siparis@nobelyayin.com-  
Telefon: +90 312 278 50 77 - Faks: 0 312 278 21 65  
E-Satış: www.nobelkitap.com - www.atlaskitap.com - Bilgi: esatis@nobelkitap.com - info@atlaskitap.com

**Dağıtım ve Satış Noktaları:** Alfa Basım Dağıtım, Ana Basım Dağıtım, Arasta, Arkadaş Kitabevi, Başarı Dağıtım, D&R mağazaları, Dost Dağıtım, Güneş Dağıtım, Kitapsan, Nezih Kitabevleri, Prefix, Remzi Kitabevleri, TveK Mağazaları

## **EDİTÖRLER :**

### **Doç. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR (Şehir ve Bölge Plancısı)**

1995 yılında Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden mezun oldu. Yüksek Lisansını 1999 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Planlama Anabilim Dalında “Alt kentlerdeki Toplu Konut Alanlarında Sosyal Çevrenin Niteliksel Analizi” konusu üzerine yaptı. 2006 yılında Selçuk Üniversitesi Mimarlık Anabilim Dalında “Engellilerin Bir İstihdam Seçeneği Olarak Tele Çalışma: Modellenmesi ve Modelin Kent Planlama Açısından İrdelenmesi” başlıklı doktora çalışmasını tamamladı. Şehir planlama, evrensel-engelsiz tasarım, akıllı şehirler ve konut politikaları konularında çalışmaları bulunmaktadır. Halen Konya Teknik Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nde öğretim üyesi olarak çalışmalarına devam etmektedir.

### **Dr. Öğr. Üy. Kıvanç ERTUĞAY (Şehir ve Bölge Plancısı)**

1999 yılında Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden mezun oldu. 2004 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Jeodezi ve Coğrafi Bilgi Teknolojileri (ODTU-GGIT) bölümünde yüksek lisansını tamamladı. 2009-2010 yılları arasında University of California, BERKELEY, Institute of Urban and Regional Development (IURD) misafir araştırmacı olarak görev aldıktan sonra 2011 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Jeodezi ve Coğrafi Bilgi Teknolojileri (ODTU-GGIT) bölümünde “Hareketli araç verisi ve Monte Carlo benzetişimi kullanarak fiziksel erişebilirliğin CBS’ye dayalı olasılıksal modellemesi” konusunda doktora çalışmasını tamamladı. Şehir ve bölge planlama süreçlerinde coğrafi bilgi teknolojileri kullanımı, mekânsal analizler ve ağ analizleri, ulaşım planlaması ve kentsel erişebilirlik modellemesi konularında çalışmaları bulunmaktadır. 2012 yılından beri ÖYP kapsamında Konya Teknik Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nde görev yapmaktadır.

**Dr. Öğr. Üy. Fatih EREN (Şehir ve Bölge Plancısı)**

Selçuk Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünü 2003 yılında dereceyle tamamladı. Aynı bölümde “araştırma görevlisi” olarak çalışmaya başladı. Yüksek lisansını “Kentsel Dönüşümlerde Kamu ve Özel Sektör Ortaklıkları” konusu üzerine yaptı. 2007 yılında Türkiye Yüksek Öğretim Kurumu’nun (YÖK) yurt dışı doktora bursunu kazanarak, İngiltere’de Sheffield Üniversitesi’nde doktora eğitimine başladı. 2013 yılının başında, “Gayrimenkul Piyasalarının Uluslararasılaşması” konusu üzerine yaptığı doktora çalışmasının bitmesinin ardından Türkiye’ye Konya Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’ne döndü. Halen üniversitede, uzmanlık ve ilgi alanı olan kent ve bölge planlama, akıllı şehirler ve inovasyon, gayrimenkul piyasaları, gayrimenkul geliştirme ve yatırım konularında ders vermeye ve araştırma faaliyetlerinde bulunmaya devam etmektedir.

**Arş. Grv. Cansu KORKMAZ (Şehir ve Bölge Plancısı)**

2011 yılında Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden mezun oldu. Yüksek Lisansını 2015 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Planlama Anabilim Dalında “Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Projelerinin Sürdürülebilirlik Performansı’nın Değerlendirilmesi, Kuzey Ankara Kentsel Dönüşüm Projesi Örneği” konusu üzerine yaptı ve 2016 yılında Selçuk Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı’nda doktora eğitimine başladı. Halen Konya Teknik Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde araştırma görevlisi olarak çalışmalarına devam etmektedir.

## ÖNSÖZ

Ülkemizin ekonomik, tarihi ve sosyo-kültürel açıdan en önemli şehri olan ve bu bağlamda büyük ölçekli pek çok kentsel projeye ev sahipliği yapan İstanbul, Selçuk Üniversitesi Mimarlık Fakültesi (yeni adıyla Konya Teknik Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi) Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 2015-2016 Eğitim-Öğretim Yılı, Planlama Stüdyosu 7 ve Planlama Stüdyosu 8 dersleri kapsamında çalışma alanı olarak seçilmiştir. Bu doğrultuda öğrencilerimizden, İstanbul'da hayata geçirilen veya geçirilmesi planlanan büyük ölçekli kentsel projeleri detaylı olarak incelemeleri ve bu süreçlere ilişkin alternatif planlama önerileri getirmeleri istenmiştir.

Bu süreçte öğrencilerimiz, İstanbul'da büyük ölçekli kentsel projeleri ve planlama süreçlerini derinlemesine inceleme fırsatı bulmuş, gerçekleştirdikleri kapsamlı saha ve literatür araştırmalarını akademik kurallara uygun olarak hazırlanmış bir makaleye dönüştürme becerisi kazanmışlardır.

Kitapta, İstanbul'da hayata geçirilen veya geçirilmesi planlanan Şehir ve Bölge Planlama disiplininin ilgi alanına giren Bio-İstanbul, Zorlu Center, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Yeni Havalimanı ve çeşitli kentsel dönüşüm projelerine dair öğrencilerimiz ve proje yürütücüleri tarafından kaleme alınmış özgün ve ilgi çekici araştırma makaleleri yer almaktadır.

İstanbul ile ilgili çalışan araştırmacı, karar verici ve uygulayıcılara faydalı olmasını ümit ettiğimiz bu kitap, herkesi İstanbul'daki kentsel projeler üzerine yeniden düşünmeye davet etmektedir. Kitap içeriğinin oluşması sürecinde öğrencilerimize desteklerini esirgemeyen tüm kişi ve kurumlara en içten teşekkürlerimizi sunarız.

**Editörler Grubu**



## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ .....	v	
İÇİNDEKİLER .....	vii	
<b>AKILLI ŞEHİR ÇÖZÜMLERİNİN SUNDUĞU OLANAKLAR VE İSTANBUL'DAKİ UYGULAMALARA İLİŞKİN BİR DEĞERLENDİRME .....</b>	<b>1</b>	
H. Filiz ALKAN MEŞHUR		
<b>ULUSLARARASI MEGA PROJELER VE İSTANBUL'A OLASI ETKİLERİ .....</b>	<b>35</b>	
Fatih EREN		
<b>ULAŞIM AĞLARININ KULLANIM YOĞUNLUĞU AÇISINDAN KRİTİK BÖLGELERİNİN CBS ORTAMINDA MODELLENMESİ: İSTANBUL KENTİ ALAN ÇALIŞMASI .....</b>	<b>63</b>	
Kıvanç ERTUĞAY		
<b>NEO-LİBERALİZM VE KENTLERİN AYNILAŞMASI: VIAPORT VENEZIA KONUT PROJESİ ÖRNEĞİ .....</b>	<b>81</b>	
Cansu KORKMAZ		
<b>BİO İSTANBUL PROJESİ .....</b>	<b>97</b>	
Zeynep ÖZGÜL, Zülfiye TAŞ		
Şeyma US, Şule YÜKSEL		
Şerife Nur İNNECİ, Betül ATEŞ		
<b>FENER-BALAT KENTSEL YENİLEME PROJESİ.....</b>	<b>109</b>	
Altun Büşra AYDOĞAN, Elif KISAK		
Handan POYRAZ, Dastanbek Arstanbek UULU		
Mahbobullah NAWEED, Mustaqim AZHARI		
<b>TAKSİM YAYALAŞTIRMA PROJESİ.....</b>	<b>133</b>	
Pınar YABAN, Meryem AL Diyanet SUNAR,		
Ahmet Cihat KILIÇ Dilek ÖZALP, Hakan KAZAK .....		133
<b>İSTANBUL ZORLU CENTER PROJESİ.....</b>	<b>159</b>	
Nihan UZUN, Nefise KARADELİ		
Elif Dudu ŞENTÜRK, Ayşe ÖZKAYA		
Fatma Esra BULUT, Nuseybe DEMİR .....		159



<b>SALIPAZARI KRUVAZİYER LİMAN (GALATAPORT) PROJESİ .....</b>	<b>171</b>
Kübra ÖVET, Merve DUMAN Özgün AĞDAĞLI, Bahar TAMER Beyza KAYA, Osman GÜNAYDIN	
<b>SÜLEYMANİYE CAMİİ VE ÇEVRESİ KENTSEL YENİLEME PROJESİ .....</b>	<b>193</b>
Ayşegül TAŞKIN, Burcu GÜLER Duygu YILMAZ, Tuğba ŞAHİN Şaziye BAL, Gülbahar BEKTAŞ	
<b>İSTANBUL HAVALİMANI PROJESİ .....</b>	<b>209</b>
Tuba GÜLAY, Seda YILDIRIM Özlem ERİK, Elif ERKEK	
<b>YAVUZ SULTAN SELİM KÖPRÜ PROJESİ .....</b>	<b>235</b>
F. Hilal ÇELİK, Büşra KARAGÖZ Nuray AKYAYCI, A. Cansu AKÇOCUK E. İrem ÜNAL, Noraddien MASROR	
<b>FİKİRTEPE KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİ .....</b>	<b>251</b>
Dilan SÖNECEK, Öykü YILMAZ Berivan DURAK, Cihan POLAT Mustafa SADUN	
<b>AYAZMA-TEPEÜSTÜ KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİ .....</b>	<b>279</b>
Emine AYAZ, Şeyma EYİSUN Ayşenur ATALAY, Fatih ŞAKAR Büşra UZUN, A. Fatih TAVUKÇU	
<b>İSTANBUL’U ANLA, DÜNYAYI DEĞİŞTİR .....</b>	<b>299</b>
<b>YÜRÜRSÜNÜZ .....</b>	<b>303</b>

# ULUSLARARASI MEGA PROJELER VE İSTANBUL'A OLASI ETKİLERİ

**Fatih EREN**

## GİRİŞ

Dünya mega projeler çağına girmiş bulunmaktadır. Her ülke ekonomisini büyütme temel gayesiyle büyük ölçekli projeler planlamakta ve hayata geçirmektedir. Küresel neoliberal ekonomi politikalarının dünyada yaygınlaşması, ülkeler ve şehirler arası ekonomik yarışı körüklemiş bu durum mega projeler geliştirme fikrini hem merkezi hem yerel yönetimler açısından cazip hale getirmiştir (Jessop, 2002; Ponzini, 2011; Boisen vd., 2011; Albrechts, 2015). Büyüme ve gelişmenin lokomotifleri olarak görülen küresel şehirler, en çok mega proje geliştirilen yerler durumundadır. Küresel şehirler, mega projeler geliştirmek suretiyle ekonomik rakiplerinin önüne geçmeyi hedeflemektedir (Kennedy ve Zerah, 2008; Robbins, 2015).

Pek çok ülkede olduğu gibi Türkiye’de de çeşitli mega projeler hayata geçirilmektedir (Baş vd., 2018). Nasıl ki Türkiye’de gerçekleşen mega projelerin diğer ülkeleri etkileme potansiyeli bulunuyorsa, diğer ülkelerde gerçekleşen mega projelerin de Türkiye’yi etkileme potansiyeli bulunmaktadır. Bu çalışma, Avrasya Kıtası (Avrupa+Asya)’nda geliştirilen mega projelerin genelde Türkiye’ye, özelde ise İstanbul’a olası etkilerini anlamayı ve keşfetmeyi amaçlamaktadır. Çalışma kapsamında Türkiye’nin doğrudan etkilediği ve etkilendiği bir kıta olan Avrasya Kıtası’nda hayata geçirilen 10 büyük ölçekli ulaşım ve altyapı projesi incelenmiş ve bu mega projelerin Türkiye’ye ve İstanbul’a olası etkilerinin neler olabileceği tartışılmıştır. Çalışma uluslararası karayolu, demiryolu, denizyolu, enerji ve iletişim altyapı projelerine odaklıdır.

## KURAMSAL ÇERÇEVE

Mega projeler çoğunlukla uluslararası ilişkiler ve ulusal ekonomi politikaları ile ilişkili olarak gündeme gelmektedir. Ulusal gayrisafi milli hasılayı artırma, işsizliği azaltma ve ekonomik büyümeyi sağlama

çoğunlukla mega projeleri hayata geçirmenin temel amacı olmaktadır. Ekonomik hedeflerin yanında mega projeler geliştirme yoluyla sosyo-kültürel, sembolik, mekânsal ve çevresel pek çok hedefe de ulaşmaya çalışılmaktadır (Swyngedouw vd., 2002; Leick, 2015; Frey, 2016). Mega projelere bakarak bir toplumun veya devletin arzularını, sorunlarını ve gelecek vizyonunu anlamak mümkündür (Söderlund vd., 2017). Uluslararası özellikteki ulaşım ve altyapı yatırımları, ülkeleri yalnızca fiziksel olarak değil kurumsal ve sosyo-kültürel anlamda da yakınlaştırmakta ve bu uluslararası yakınlaşma taraf ülkelere tahmin edilenden çok daha fazla bir katma değer sağlayabilmektedir (Küçükmehtetoğlu, 2017).

Mega proje kavramının tanımı konusunda çeşitli görüşler vardır. Pitsis vd. (2018)'ne göre, finansal ölçeğin (proje maliyetinin) yanı sıra yedi farklı özellik üzerinden bir projeyi “mega” olarak tanımlamak mümkündür. Bu özellikler sırasıyla “projenin alan büyüklüğü, projeyi gerçekleştirme süresi, proje riskleri, projenin belirsizlikleri, projenin organizasyon yapısı, projenin doğurduğu tartışma ve çatışmalar ve son olarak projenin yasal ve yönetsel özellikleri”dir. Dolayısıyla artık mega projeleri tanımlamak çok sayıda sosyal ve ekonomik değişkeni birlikte kullanmayı gerektirmektedir. Mega projelerin doğasında “karmaşıklık” yatmaktadır (Salet vd., 2013; He vd., 2015). Bu yüzden pek çok akademik çalışma son yıllarda mega projelerin karmaşık doğasını anlamaya ve çözümlemeye odaklanmıştır (Giezen, 2012; Brady ve Davies, 2014; Davies ve Mackenzie, 2014).

Mega projeler, küresel rekabetçi bir ortamda hayata geçirilmektedir. Küreselden yerele pek çok hedef ve politika mega projelerde bir arada değerlendirilmektedir. Bir mega projenin sadece geliştirildiği ülke ve şehirde değil, etki alanındaki başka ülkeler ve şehirlerde de çeşitli yansımaları olmakta, mega projeler kentsel ve bölgesel sistemleri değişikliğe zorlamaktadır (Hellman vd., 1997; Douglass, 2010; Kennedy vd., 2014; Sakarya vd., 2016; Ansar vd., 2017). Bazı düşünürler, mega projelerde sosyal ve çevresel politikalar yerine ekonomi politikalarının önceliklendirilmesi konusunu eleştirmekte (Jessop, 2000; Mouffe, 2005; Allmendinger ve Haughton, 2009) ve mega projelerin zannedildiği kadar ekonomik getirisi olmadığını iddia etmektedir (Jessop, 1997; Leitner ve Sheppard, 1998; Cochrane, 1999). Buna rağmen mega proje geliştirme fikri pekçok yerel ve merkezi yönetime oldukça cazip gelmektedir. Mega projelerin, kendi içinde çeşitli paradokslar barındırdığı açıktır (Flyvbjerg, Bruzelius ve Rottengatter, 2003).

Toplum, çevre, ekonomi ve mekan üzerinde güçlü yansımaları olan mega projelere gösterilen yoğun talep, bu sahada yürütülen bilimsel araştırmaların sayısında son yıllarda önemli bir artışa neden olmuştur (Carrie`re ve Demazie`re, 2002; Jacobs, 2004; Orueta ve Fainstein, 2008; Hale, 2010). Mega projelerin planlama süreçlerinin ayrıntılı incelendiği çalışmalara literatürde sıkça rastlanmaktadır. Swyngedouw vd. (2002)'ne göre mega projeler söz konusu olduğunda merkezi, dikey, resmi, bürokratik, hiyerarşik ve yukarıdan aşağıya planlama yaklaşımları yerini desantralize olmuş, yatay, informal, esnek, aşağıdan yukarıya ve ağ şeklindeki planlama yaklaşımlarına bırakmaktadır. Bu yeni planlama tarzının kamusal meşruiyeti ve sivil toplumu zayıflattığı, demokrasiyi erozyona uğrattığını iddia edenler de vardır (Albrechts, 2015). Bazı düşünürler, mega projelerin demokratik ve şeffaf olmayan yollarla hayata geçirildiğini, ekonomik hedeflere çok odaklanıldığını, normal planlama mekanizmalarının kullanılmadığını, yerleşik yasal ve kurumsal prosedürlerin dışına çıkılarak ilerlendiğini ileri sürmektedir (Wilson ve Swyngedouw, 2015). Ahlers vd. (2017), Levend ve Erdem (2017), siyasetin kentsel projeler üzerinde baskın bir gücü olduğunu buna bağlı olarak şeffaflığın ve yurttaş haklarını korumanın mega proje geliştirme sürecinde zor bir konu haline geldiğini dile getirmektedir. Yeni planlama yaklaşımları, planlama süreçlerinde çeşitli halk katılımı mekanizmalarının işletilmesi, tüm toplum kesimlerinin ihtiyaç ve beklentilerinin belirlenmesi ve dezavantajlı toplum kesimlerinin haklarının savunulması konularına vurgu yapmaktadır (Bozdağ vd., 2017).

## ARAŞTIRMA METODOLOJİSİ VE YÖNTEM

Bu çalışmada “*Eleştirel Kuram (Critical Theory)*”a ait bakış açısı kullanılmıştır. Philips (2009)'e göre eleştirel kuram, insanların çok daha özgür bir şekilde dünyayı anlama çabasının sonucunda ortaya çıkmıştır. Bu kuram, meseleleri incelerken “*Görmezden gelinen ve ihmal edilen şeyler nelerdir?*” sorusunu sorar. Meselelerin sosyal, tarihsel ve ideolojik güçler ve yapılanmalar altında nasıl ortaya çıktığına ve sonucunun ne olduğuna bakar (OALD, 2018). Dolayısıyla tarihsel süreç içinde mega projeleri ortaya çıkaran faktörleri anlamamıza olanak tanır (Kreiner, 1995; Engwall, 2003). Çalışmada ayrıca “doküman incelemesi” ve “içerik analizi” yöntemleri birlikte kullanılmıştır. Döküman incelemesi yöntemi basılı veya elektronik kaynakların yeni anlamlar ve anlayışlar üretmek maksadıyla

gözden geçirilmesine ve değerlendirilmesine dayanan bir araştırma yöntemidir (Rapley, 2007). Atkinson (2001)'a göre dökümanlar, kendilerini üreten, kullanan ve paylaşan sosyal organizasyonlarla ilgili pek çok sosyal gerçeği barındırır. İçerik analizi, niteliksel verileri detaylı şekilde değerlendirmeye, yazılı ve sözlü materyalleri tarafsız ve sistematik bir şekilde incelemeye imkan veren bir veri analiz çeşididir (Falkingham ve Reeves, 1998; Tavşancıl ve Aslan, 2001). Bu çalışmada Avrasya Kıtası'nda Türkiye'ye ve İstanbul'a etki eden/edebilecek mega projelerle ilgili veriler ülkelere ait resmi kurumsal web sitelerden toplanmış ve bütünlük olarak içerik analizine tabii tutulmuştur. Bir mega projeye hangi ülkelerin dahil olduğu, mega projenin başlama ve bitiş tarihi, mega projenin bütçesi ve dünya üzerinde mekânsal konumlanması, mega projenin amaç ve hedefleri, mega projenin uygulama aşamasında karşılaştığı/ karşılaşılabileceği kolaylıklar ve zorluklar, mega projenin etki alanı içinde doğurabileceği fırsatlar ve tehditler bu niteliksel araştırma kapsamında derinlemesine incelenmiştir.

## **TÜRKİYE'YE VE İSTANBUL'A ETKİ EDEBİLECEK ULUSLARARASI MEGA PROJELER**

### **Trans Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T)**

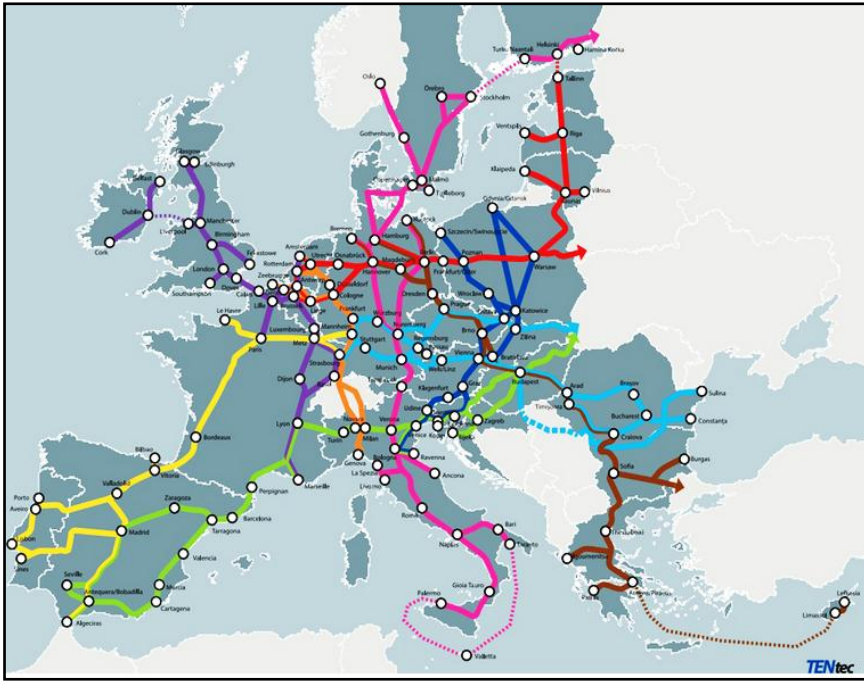
Avrupa Komisyonu tarafından, Avrupa Birliği'nin rekabetçiliğini ve refahını artırmak için Avrupa çapında planlanmış bir karayolu, demiryolu ve denizyolu altyapı geliştirme projesidir. Proje kapsamında 5 milyon km yeni karayolu, 215 bin km yeni demiryolu ve 41 bin km uzunluğunda büyük gemilerin geçişine elverişli su kanalı yapımı hedeflenmektedir. Proje, Avrupa ülkelerini doğu-batı ve kuzey-güney doğrultusunda güçlü bir ulaşım ağı ile birbirine bağlamayı ve Avrupa'yı ulaştırma, telekomünikasyon ve enerji sektörlerinde tek bir ekonomik pazar haline getirmeyi amaçlamaktadır. 24.050 Milyar Euro harcanarak 2020 yılında tamamlanacak olan proje sonucunda, Avrupa'nın en önemli havalimanları, denizlimanları, otobüs ve tren istasyonları birbiriyle bağlanmış, kıta içinde yolcu ve yük taşımacılığı kolaylaşmış ve teknolojik anlamda ulaşım altyapısı yenilenmiş olacaktır. Çok modlu ulaşım hatları ile Avrupa ülkelerinin birbirine bağlanması, aynı zamanda Avrupa Birliği'nin iklim değişikliğine yönelik izlediği tedbir alma politikaları ile ilişkili bir konudur. Proje, Avrupa Birliği ekonomisini büyütme yönelik stratejik bir projedir. Avrupalılara

gelecekte daha güvenli, rahat, hızlı ilerleyen, akıllı ve sürdürülebilir bir ulaştırma ve yolculuk vadetmektedir (European Commission, 2018).

28 Avrupa ülkesinin işbirliği neticesinde hayata geçirilen projede, verimlilik, standartlaşma ve kalite ön planda tutulmaktadır. Avrupa içi bir ulaşım ağı oluşturma projesinin, Avrupa Birliği ülkelerinin birlikte iş yapma kabiliyetini ve kurumsal kapasitesini geliştiren bir boyutu da vardır. Projenin Avrupa ülkelerini sosyo-kültürel anlamda birleştiren, telekomünikasyon ve enerji ağları dahil olmak üzere dijital bir altyapının oluşturulmasına zemin hazırlayan sonuçları olacaktır. Proje ile kıta içinde ulaşımın sürekliliği sağlanmakta, teknik ve organizasyonel engeller ortadan kaldırılmakta, Avrupa ülkeleri arasında yeni temas alanları oluşturulmakta ve en önemlisi sosyal ve ekonomik uyum sağlanmaktadır. Tüm Avrupa ülkelerinin ortak çıkarına hizmet eden dolayısıyla üye ülkelere ortak finanse edilen bu proje için 2007-2013 yılları arasında harcanmak üzere 8.013 Milyar Euro bütçe ayrılmıştır. Bu bütçenin, Avrupa içi yolcu ve yük taşımacılığında stratejik öneme sahip öncelikli 30 proje alanında kullanılması kararlaştırılmıştır (European Commission, 2018).

Proje kapsamında 2030 yılına kadar 11 karayolu ağının tamamlanması öngörülmektedir (Resim 1). Bu ağlardan 4 tanesi, doğu-batı istikametinde Karadeniz'in kuzeyinden geçmektedir. Avrupa; Helsinki, Varşova, Budapeşte ve Bükreş şehirleri üzerinden Asya ile bağlanmaktadır. Projenin Türkiye üzerinden geçen tek ayağı ise Avrupa'yı doğu ve orta-doğu ülkeleri ile karayolu üzerinden birleştirmeyi hedeflemektedir. Varolan karayolu hatlarında iyileştirmelere gidilmekte, yol kapasiteleri yükseltilmektedir.

Proje kapsamında planlanan demiryolu ağları doğu-batı istikametinde Finlandiya, Estonya, Litvanya, Belarus, Ukrayna ve Bulgaristan'dan geçerek 16 bağlantı noktası üzerinden Avrupa'yı Asya'ya bağlamaktadır. Proje, Avrupa ve Türkiye'yi ise tek bir demiryolu hattı ile birbirine bağlamaktadır (Resim 2).



**Resim 1: TEN-T Karayolu Ulaşım Ağı (European Commission, 2018)**

TEN-T projesi, aynı zamanda Avrupa ülkelerini 2030 yılına kadar birbiriyle geniş su kanalları ile birleştirmeyi hedeflemektedir (Resim 3). Avrupa içi su yollarının birbirine bağlanmasıyla, her ülke Avrupa'nın doğusundaki ve batısındaki limanlara erişebilir hale gelmektedir. Nehir bilgi sistemleri ile desteklenen projede, bütünlük su yolları üzerinden yük taşımacılığı rahatlıkla yapılabilir. AB, su yolları geliştirme projesi bütçesine %40 oranında katkı sağlamaktadır. Geriye kalan yatırım finansmanı, kanalın geçtiği ülkeler tarafından şahsen karşılanacaktır. Proje, yüzlerce Avrupa şehrini ve endüstriyel bölgeyi nehirler üzerinden birleştirmektedir. Proje ile 135 Avrupa şehrinde ticaretin ve ekonominin canlandırılması hedeflenmektedir. Temiz enerji üretimi ve gürültü emisyonu konusunda daha zararsız olan su yolu taşımacılığı, Avrupa Birliği'nin çevre dostu ulaşım politikalarını desteklemekte ve sürdürülebilir yük taşımacılığının önünü açmaktadır. Avrupa içi yeşil bir koridor sistemi kurmak suretiyle projenin karbon salınımını %65 oranında azaltacağı tahmin edilmektedir. Manş Denizi, "Reen-Maas-Tuna" nehirleri arasında su yolu yatırımları tamamlandığında Fransa, Belçika ve Hollanda nehirlerini kullanarak

Karadeniz ile bağlanmış olacaktır (European Commission, 2018). Bu durumun, İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğinin azalması ve Akdeniz ve Karadeniz'de deniz trafiği denetiminin Türkiye'nin elinden çıkması yönünde sonuçları olabilecektir.



**Resim 2: TEN-T Demiryolu Ulaşım Ağı (European Commission, 2018)**



**Resim 3: TEN-T Su Yolu Ulaşım Ağı (Ren-Maas-Tuna Nehirlerini Birleştirme Projesi) (European Commission, 2018)**



### **Bir Kuşak Bir Yol Projesi (One Road One Belt)**

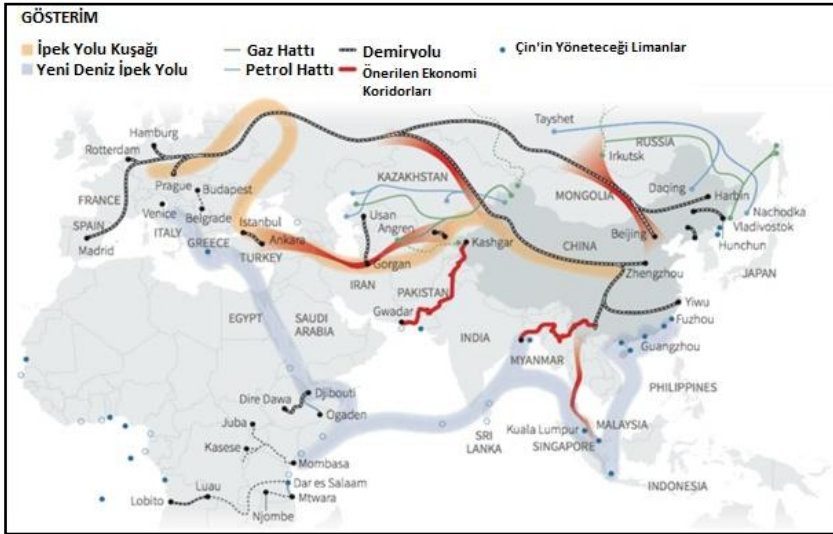
Çin'in öncülüğünde başlatılan, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını yepyeni bir güzergah üzerinden birleştirmeyi amaçlayan bir karayolu, demiryolu, denizyolu ve enerji altyapı geliştirme projesidir (Resim 4). "21.yy İpek Yolu" diye adlandırılmaktadır. Projeye dahil olan 71 ülke, dünya nüfusunun yarısını teşkil etmekte ve dünya gayrisafı hasılasının dörtte birini elinde bulundurmaktadır. Proje, Çin'in dünya düzenini şekillendirmeye dönük ilk uluslararası girişimi olma özelliğini taşımaktadır. Çin, bu proje ile yavaşlayan ekonomik büyümesini hızlandırmayı, küresel hakimiyet alanını artırmayı ve Çin menşeyli ürünlerin ve yatırımların kolay yoldan daha geniş pazarlara ulaştırılmasını hedeflemektedir. Projenin 760 Milyar Sterlin'e mal olacağı hesaplanmıştır (Belt and Road Portal, 2018).

Projeye dahil olan ülkelerin yönetiminde yer aldığı "Asya Altyapı Yatırım Bankası", projeye finansman sağlamak maksadıyla kurulmuştur. Şu ana kadar Çin, projenin özellikle Asya Kıtası ayağına 210 Milyar Dolar yatırım yapmıştır. Proje, Çinli inşaat ve gayrimenkul firmalarının iş hacminde son 8 yılda dünya çapında 340 Milyar Dolar gibi belirgin bir artışa neden olmuştur. Önemli bir nokta olarak proje, Çin bankalarını ve hükümetini dünyanın en büyük finans kreditorü haline getirmektedir. Özellikle Cibuti, Kırgızistan, Laos, Maldivler, Moğolistan, Montenegro, Pakistan ve Tacikistan gibi ekonomisi zayıf ülkeler, projenin kendi ülkelerinden geçen kısımlarının inşası için ihtiyaç duydukları krediyi Çin'den temin etmişlerdir. Bu durum bazı analizciler tarafından "ekonomik emperyalizm" veya "borç tuzağı diplomasisi" şeklinde yorumlanmaktadır.

Proje, Avrasya Kıtası'ndaki ticaret limanlarını da birbirine bağlamaktadır. Ticaret limanları, liman ard bölgelerinde inşa edilen Çin'e ait askeri üslerle desteklenmektedir. Proje güzergahında ortaya çıkan sorunları çözmek üzere, Avrasya Kıtası'ndaki ticaretin kurallarını baştan yazacak Çin merkezli Uluslararası Hukuk, Arbitraj ve Arabuluculuk Mahkemesi kurulması kararlaştırılmıştır. Proje, Avrasya Kıtası'nı fiziksel anlamda birleştirmenin ötesinde, politika koordinasyonunu, sosyo-kültürel işbirliğini, ticaret ve finans ortaklığını içeren dünyanın en büyük ekonomik platformu olma özelliği taşımaktadır. Projede 6 ekonomik koridor ve 1 denizyolu rotası bulunmaktadır (Belt and Road Portal, 2018):

- Batı Çin – Batı Rusya Ekonomi Koridoru
- Kuzey Çin – Doğu Rusya Ekonomi Koridoru
- Batı Çin – Türkiye Ekonomi Koridoru
- Güney Çin – Singapur Ekonomi Koridoru
- Güneybatı Çin – Pakistan Ekonomi Koridoru
- Güney Çin – Hindistan Ekonomi Koridoru
- Çin Denizi – Akdeniz Denizyolu Rotası

Projenin, Çin para birimi Yuan'ın uluslararası geçerliliğini ve değerini artırması, Yuan'ı daha güçlü bir para birimi haline getirmesi beklenmektedir. Çin, proje sayesinde ülkesi içinde bölgesel refah eşitsizliklerini gidermeyi planlamaktadır. Projenin kaderi, pek çok ülkeye bağlı olduğundan, bu ülkelerden herhangi birinde yaşanabilecek siyasi ve ekonomik çalkantı veya kırılganlık, projenin başarısına olumsuz yönde etki edebilir. Yine bu ülkelerden herhangi birinde çevresel hassasiyetlerden, toprağın veya işgücünün sömürülmesi kaynaklı muhalefetin yükselişi de projenin başarısını etkileyebilecek diğer faktörlerdendir. Çin'in bu mega projeyi şeffaf olarak yürütmemesi ayrı bir sorun alanını teşkil etmektedir.



Resim 4: Bir Kuşak Bir Yol Projesi (MERICS, 2018)

### **Trans-Avrasya Kemerı Projesi (Trans-Eurasian Belt Development)**

NewYork'u Londra ve Berlin üzerinden Moskova'ya bağlayacak dünyanın en uzun karayolu, demiryolu ve enerji altyapı geliştirme projesidir (Resim 5). Bu güzergah üzerinde karayolu ve demiryolunun yanı sıra gaz, petrol, elektrik ve su hatları da inşa edilecektir. Bu mega proje, Rusya Bilimler Akademisi ve öncü Rus bilim insanlarının 12 yıllık ön çalışması sonucu ortaya konmuştur. Rusya, artık Avrupa ve Asya arasında bir geçiş ülkesi olarak değil, Avrasya'da bir medeniyet merkezi olarak anılmak istemektedir. Bölgesel açıdan bakıldığında, Batı Avrupa'dan başlayan güzergah Sibirya'da Bering Boğazı'ndan geçerek Alaska'ya ulaşmakta ve oradan Newyork'a kadar uzanmaktadır. Bir bakıma doğuda Pasifik Okyanusu'nu, batıda Atlantik Okyanusu ile bağlamaktadır. Yer yer varolan ulaşım altyapılarını kullanacak olan projenin küresel ekonomik büyümeye ivme kazandıracağı tahmin edilmektedir. Ama daha önemlisi projenin, dünyanın cazibe merkezlerinde ve hareket hatlarında kaymaya neden olma potansiyelidir. Projenin ayrıca, yeni şehirler ortaya çıkarma, geri kalmış bazı şehirleri yeniden canlandırma ve günümüzde gelişmiş bazı şehirlere güç kaybettirme potansiyeli de bulunmaktadır. Bu büyük projenin aynı zamanda 15 kadar yeni endüstri ortaya çıkaracağı beklenmektedir (Lukin ve Yakunin, 2018).

Rusya'nın politik, ekonomik ve kültürel anlamda Avrasya'yı kendi liderliğinde birleştirmek istediği bilinmektedir. Bu proje, bu vizyonun hayata geçirilmesi noktasında önemli bir adımdır. Proje ile Rus ekonomisi, dünya ekonomisi ile daha iyi bütünleşecektir. Yaklaşık 4 Milyar Dolar'a mal olacağı tahmin edilen projeye ABD hükümeti, maddi ve manevi anlamda destek vermektedir. Proje, Avrasya Kıtası'nda gücün toplanması ve çok yönlü ilişkilerin filizlenmesi için elverişli bir zemin oluşturmaktadır. Güzergahın 10.000 mili Avrupa'dan, 8.000 mili Asya'dan, 6.000 mili Rusya bölgesinden, 4.000 mili Alaska'dan ve 2000 mili Kuzey Amerika bölgesi üzerinden geçmektedir (Silk Road Briefing, 2017). Yüksek inşaat maliyeti, bu güzergah üzerinde yeterli yolculuk ve yük taşıma talebinin olmaması ve hattın limanlarla güçlü ilişkiler kurmuyor oluşu projenin gerçekleşmesinin önündeki en önemli engellerdir.



**Resim 5: Trans-Avrasya Kemerli Projesi (Silk Road Briefing, 2017)**

Projenin bir başka zorlu ayağını “Bering Boğaz Geçiti” oluşturmaktadır (Resim 6). ABD, Kanada, Rusya ve Çin işbirliğinde hayata geçirilecek bu geçit, her biri 103 km uzunluğunda olan 3 paralel tünelden oluşmaktadır. Her tünelde gidiş ve geliş olmak üzere çift şerit yer almaktadır. Birinci tüneli kargo ve yük trenleri, ikinci tüneli hızlı tren ve otomobiller kullanacaktır. Üçüncü tünele ise doğalgaz, petrol, elektrik ve fiber optik ağ altyapısı döşenecektir. Inter Bering İnşaat Yatırım Şirketi tarafından hayata geçirilen projeye ABD, Kanada, Rusya, Çin ve Avrupa ülkeleri maddi ve manevi anlamda destek vermektedir. Proje kapsamında inşa edilecek konvansiyonel demiryolu altyapısının 2844 km’si Kuzey Amerika ve 3850 km’si Asya toprakları üzerinden geçmektedir. Proje kapsamında inşa edilecek hızlı trenyolu altyapısının ise 5955 km’si Kuzey Amerika, 4828 km’si Çin’den, 4828 km’si de Rusya ve Avrupa toprakları üzerinden geçmektedir. Bering Boğaz Geçiti Projesi’nin inşaatının 35 Milyar Dolara mal olacağı hesaplanmıştır. İnşaat aşamasında proje 80.000 kişiye iş imkanı sağlayacaktır. Proje tamamlandığından, ABD, Kanada, Rusya ve Çin arasında bu geçit üzerinden yılda 100 milyon ton yük taşınması planlanmaktadır. Bu, dünya kargo taşımacılığının %8’ine karşılık gelen bir rakamdır. Hızlı trenler, saatte 400 km hızla bu geçitten geçecektir. 2015 yılında başlatılan projenin 15 yıl içinde tamamlanması öngörülmektedir (Silk Road Briefing, 2017).

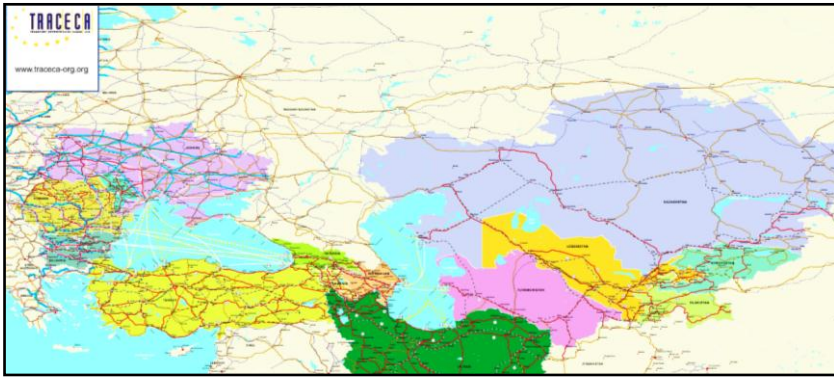


Resim 6: Bering Boğaz Geçiti Projesi (World Atlas, 2018)

### Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru Projesi (Europe-Caucasus-Asia International Transport Corridor - TRACECA)

Bu proje, bir bakıma Tarihi İpekyolu'nun yeniden canlandırılması projesidir. Doğu Avrupa'yı, Kafkasları ve Merkez Asya'yı bölgesel anlamda birbirine bağlamayı ve yeni bir bölgesel ekonomi oluşturmayı amaçlamaktadır. Avrupa'nın doğusundan başlayıp, Türkiye üzerinden geçerek Asya'nın içlerine kadar ulaşan bir güzergah planlanmıştır (Resim 7). Proje, ulaşım bağlantılarını çok modlu ve kesintisiz olarak geliştirmek suretiyle projeye dahil olan ülkeleri ticari ve ekonomik anlamda birleştirmeyi ve işbirliklerini artırmayı hedeflemektedir. 28 Avrupa ülkesi ile beraber projeye Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, İran, Moldova, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna, Türkmenistan ve

Özbekistan dahildir. Proje kapsamında 1.330.000 km karayolu yapımı planlanmıştır. Bu karayolu hattının 11.582 km'si Türkiye sınırları içinden geçmektedir. Koridorun Türkiye ayağı, batıda Kapıkule Sınır Kapısı'ndan başlamakta, Karadeniz sahil yolunu takip ederek Sarp Sınır Kapısı'na ulaşmaktadır. Proje, yolcu ve yük taşımacılığına imkan sunan karayolu, demiryolu ve denizyolu hatlarına sahiptir. Bu güzergahta kargo taşımacılığının %62'si karayolu, %23'ü demiryolu ve %14'ü denizyolu üzerinden sağlanmaktadır (TRACECA, 2018).

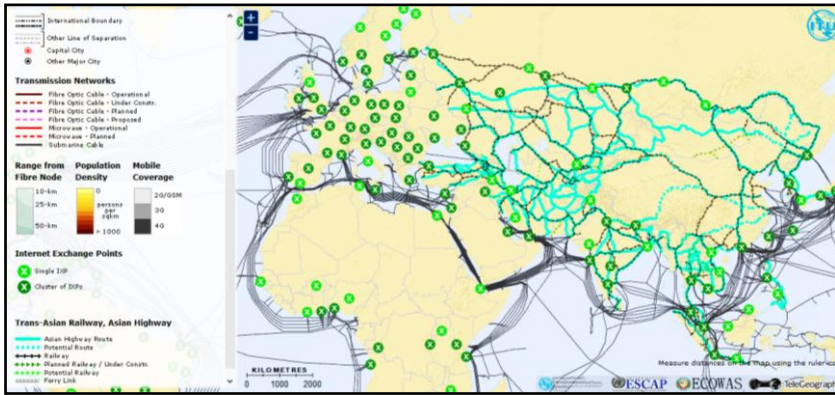


**Resim 7: Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru Projesi(TRACECA)(TRACECA, 2018)**

### **Asya-Pasifik Bilgi Süperyolu Projesi (The Asia-Pacific Information Superhighway)**

Bu proje, Asya ve Pasifik üzerinden geçen geniş bantlı, fiberoptik ve kablosuz internet altyapısını yaygınlaştırmayı ve güçlendirmeyi amaçlamaktadır (Resim 8). Bu bölgede yaşayan tüm insanlara internete erişme imkanı sunmak, insanların internete erişim hızını artırmak ve internet kullanım maliyetini düşürmek hedeflenmektedir. Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu (UNESCAP) tarafından başlatılan proje, bölgedeki ülkeler arasında kusursuz bir bölgesel bilgi ve iletişim ortamı oluşturmaktadır. Asya ve Pasifik Bölgesi, dünyada dijital anlamda en bölünmüş yerlerden biridir. Bölge insanının sadece %8'inin internete erişim imkanı bulunmaktadır. Dolayısıyla milyonlarca insan, eğitim, sağlık ve finansal hizmetlerde toplumları dönüştüren dijital hizmetlere erişememektedir. İnternet, ekonomik büyümenin yeni bir lokomotif ve inovasyonun kaynağı olarak değerlendirilmektedir. Proje sayesinde bölgede yaşayan

farklı sosyal toplulukların internet üzerinden birbirlerini daha yakından tanımaları mümkün olacaktır. İnternet bağlantısı ile bölgedeki en yoksul ve en dezavantajlı toplum kesimlerinin sesini diğer bölge insanlarına duyurmasının önü açılacaktır. 2018 yılının başında projenin, Asya Karayolu ve Trans-Asya Demiryolu Ağı Projesi ile koordineli şekilde ilerlemesi kararlaştırılmıştır. Proje kapsamında Asya karayolu, trenyolu ve denizyolu rotaları üzerinde bulunan İstanbul'a da bir internet değişim noktası (Internet Exchange Point) yerleştirilmesi kararlaştırılmıştır. Bu nokta dışında Türkiye'de başka bir internet değişim noktası bulunmamaktadır (UNESCAP, 2018a).



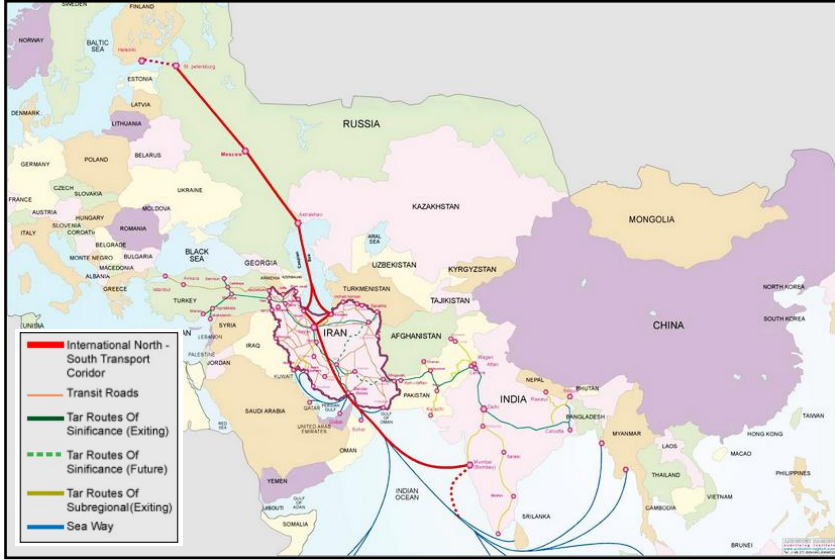
**Resim 8: Asya-Pasifik Bilgi Süperyolu Projesi (UNESCAP, 2018a)**

### **Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru Projesi (International North-South Transport Corridor - INSTC)**

2000 yılında planlanan bu proje, Hint Okyanusu'nu ve Basra Körfezi'ni, İran üzerinden önce Hazar Denizi'ne, ardından Rusya üzerinden Saint Petersburg ve Kuzey Avrupa'ya çok modlu ulaşım altyapısı ile bağlamayı amaçlayan projedir (Resim 9). Projeye dahil olan ülkeler İran, Hindistan, Rusya, Azerbaycan, Ermenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna, Belarus, Umman, Suriye ve Bulgaristan'dır. Proje, Asya ve Avrupa arasında alternatif bir ticaret koridoru özelliği taşımaktadır. Bu hat üzerinde gümrüksüz (kesintisiz) konteyner taşımacılığı yapılacağı öngörülmektedir. Toplam 7200 km uzunluğunda planlanan bu ağ, karayolu, demiryolu ve denizyolu rotalarını kapsamaktadır. Yük taşımacılığında maliyeti %30 düşürmek ve süreyi %40 kısaltmak amaçlanmaktadır.



Proje ile Rusya, İran, Orta Asya, Hindistan ve Avrupa birbirine alternatif yollarla bağlanmış olacaktır (INSTC, 2018). Proje güzergahı Türkiye'yi kapsamamaktadır dolayısıyla Türkiye, projenin kilit bir aktörü olmayıp sadece gelecekte potansiyel bir kullanıcısı durumundadır.

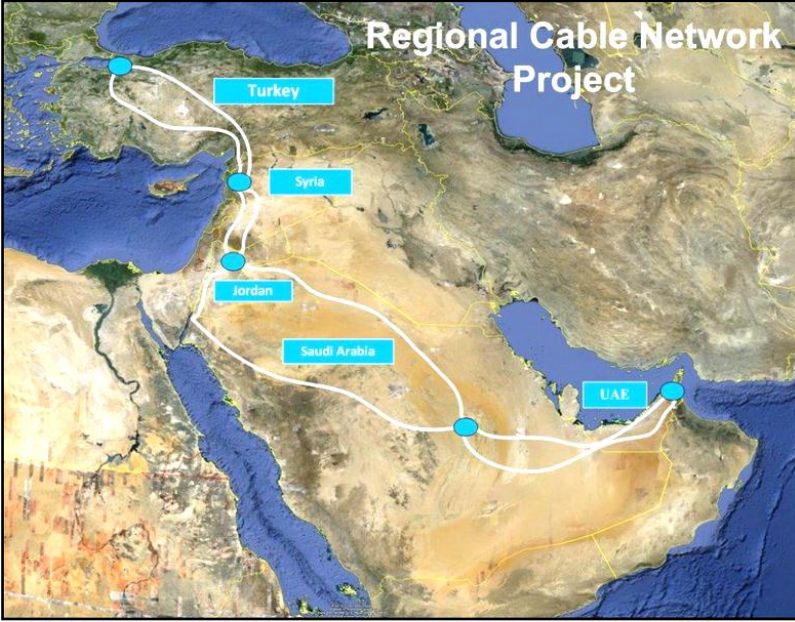


**Resim 9: Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru Projesi (INSTC)(INSTC, 2018)**

### **Bölgesel Kablo Ağı Projesi (Regional Cable Network-RCN)**

2010 yılında başlatılan bu proje, Birleşik Arap Emirlikleri, Suudi Arabistan, Ürdün, Suriye ve Türkiye arasında yüksek kapasiteli, güçlü ve dirençli bir fiber kablo ağı kurma projesidir (Resim 10). Bu kablo ağı, “Yoğun Dalgaboyu Bölünmeli Çoğullama Teknolojisi (Dense Wave Division Multiplexing Technology)”ni kullanmaktadır. Ağ toplamda 5000 km uzunluğa sahiptir. Birleşik Arap Emirlikleri öncülüğünde başlatılan proje ile bölgede dijital veri alışverişini kolaylaştırmak ve hızlandırmak amaçlanmaktadır. Proje, çok ülkeli ve çok operatörlü işbirliğinin bir başka örneği durumundadır. Kablo ağının büyük bölümü yer altından, bir bölümü ise denizaltından geçmektedir. Bu ağın ileride İstanbul üzerinden Avrupa'ya bağlanması söz konusudur. Projenin 500 Milyon Dolara mal olacağı öngörülmektedir. Bu kablo ağında saniyede 12.8 terabit veri akışı gerçekleşecektir. Projenin Türkiye'den ortağı Turkcell Superonline'dır (ZAIN, 2018).





*Resim 10: Bölgesel Kablo Ağı Projesi(RCN)(ZAIN, 2018)*

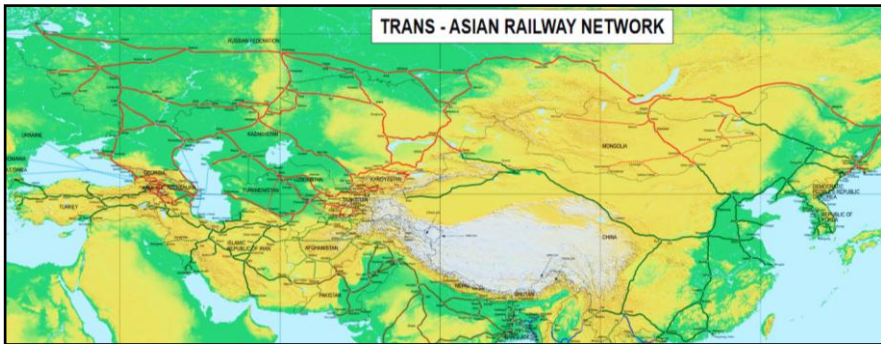
### **Trans-Asya Demiryolu Projesi (Trans-Asian Railway-TAR)**

Geçmiş 1960'lara kadar uzansa da, 2006 yılında 17 Asya ülkesi tarafından imzalanan bir anlaşmayla yeniden hız kazanan projedir (Resim 11). "Demir İpekyolu" olarak anılır. Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu tarafından başlatılan projede, Asya ve Avrupa arasında demiryolu ile bütünlük yük taşımacılığı yapılması amaçlanmaktadır. Ermenistan, Azerbaycan, Kamboçya, Endonezya, İran, Kazakistan, Laos, Moğolistan, Nepal, Çin, Güney Kore, Rusya, Sri Lanka, Tacikistan, Tayland, Türkiye, Özbekistan, Vietnam ve Bangladeş olmak üzere 28 ülkenin dahil olduğu proje kapsamında 117.500 km uzunluğunda bir demiryolu ağı inşa edilecektir. Avrasya ülkeleri arasında uluslararası ticareti artırmak hedeflenmektedir. Projenin önündeki en büyük engel Avrasya ülkelerinin 1435 mm'den başlayıp 1676 mm'ye kadar çıkan farklı genişlikte tren yolu altyapısına sahip olmasıdır (UNESCAP, 2018b).

### **Trans-Avrasya Bilgi Süperyolu Projesi (The Trans-Eurasian Information Super Highway-TASIM)**

Bu proje, Batı Avrupa'dan Doğu Asya'ya kadar kesintisiz bir fiberoptik altyapı kurma projesidir. Bu transit rota, Çin, Kazakistan, Azerbaycan,

Gürcistan, Türkiye ve Almanya üzerinden geçmektedir (Resim 12). Projenin Avrasya Kıtası'nda bölgesel ve küresel bağlantıları geliştireceği, alternatif bir bilgi altyapı rotası sunacağı, afetlere karşı daha dayanıklı bir bilgi altyapı ağı olacağı, bölgesel inovasyon ve modernizasyonun önünü açacağı düşünülmektedir. Bu ağı özellikle toptan ticaret sektörü, finans sektörü, video sektörü ve telekom mobil operatörlerinin kullanması beklenmektedir. Bu ağın verimli kullanılması, aynı bölgede karayolu, demiryolu ve denizyolu ulaşım altyapısının kurulmasına bağlıdır. Proje, Avrasya toplumunu açık bilgi toplumuna dönüştürecek, e-ticareti artıracak, endüstriyel gelişmeyi destekleyecek, ekonomide çeşitliliği sağlayacak ve rekabetçiliği arttıracaktır. Ayrıca özel sektör, sivil toplum, uluslararası organizasyonlar ve ulusal kurumlar arasında güçlü bir iletişim kurmaya zemin oluşturmaktadır. Bu iletişim gelecekte pek çok alanda potansiyel işbirliklerini beraberinde getirecektir. Türkiye'den projenin ortağı Türk Telekom'dur (TASIM, 2018).



**Resim 11: Trans-Asya Demiryolu Projesi(TAR)(UNESCAP, 2018b)**

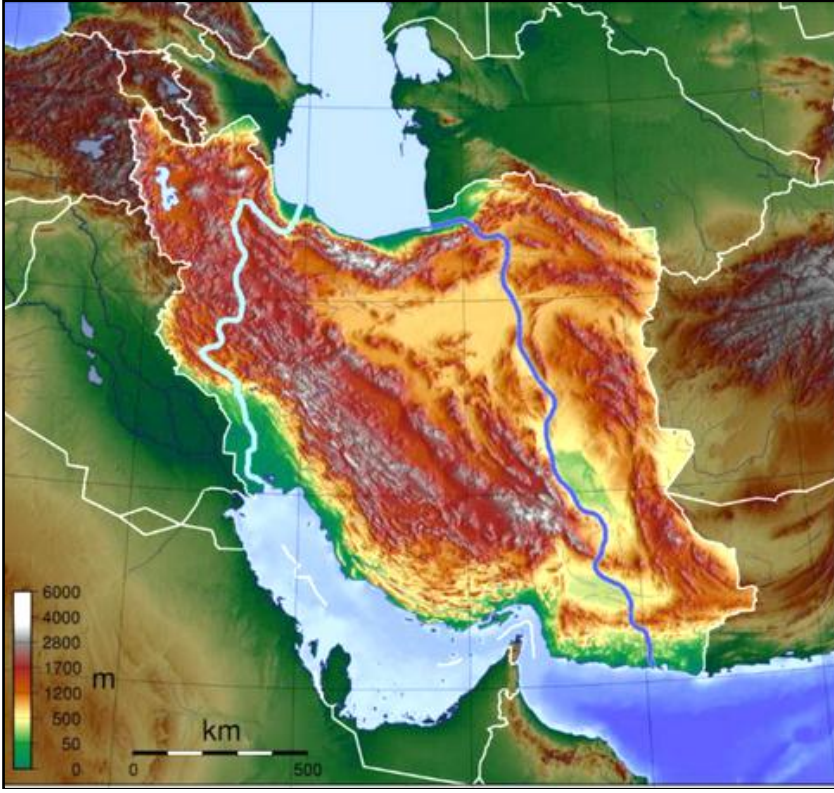


**Resim 12: Trans-Avrasya Bilgi Süperyolu Projesi (TASIM, 2018)**

## **Hazar Denizi-Basra Körfezi Kanal Projesi (The Caspian-Persian Gulf Navigation Canal)**

Fikri geçmişi 19 yy.'a dayanan, 1997 yılında yeniden gündeme gelen, alternatif güzergahlar üzerinden planlama çalışmaları yapılan ancak henüz uygulamaya geçirilmeyen bir projedir. Dünyanın en büyük iç denizi olan Hazar Denizi, Basra Körfezi'ne 700 km uzunluğunda bir kanalla bağlanmak istenmektedir (Resim 13). Projenin amacı, Rusya, Azerbaycan, Türkmenistan ve Kazakistan petrolünü ve doğalgazını açık denizlere alternatif bir güzergahtan ulaştırmaktır. Başka bir deyişle Hazar Denizi'nin zenginliklerini dünya pazarına daha kolay bir yoldan pazarlamaktır. Rusya ve İran ortaklığında planlanan projeye Çin de destek vermektedir. Projenin yaklaşık 10 Milyar Dolar'a mal olacağı ve faaliyete başladığında 5 yılda yapım maliyetini amorti edeceği tahmin edilmektedir. Projenin 2030 yılına kadar tamamlanması planlanmaktadır (NewScientist, 2017). Proje gerçekleştiğinde, Türkiye ve Azerbaycan ortaklığında hayat bulan TANAP projesine alternatif bir enerji güzergahı oluşturulmuş olacaktır. Ayrıca Rusya'nın enerji sevkiyatı noktasında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına ve Süveyş Kanalı'na ihtiyacı azalacaktır. Kanalın açılması, proje ortağı olan ülkelerin hem yakıt taşıyan gemilerini hem de her tür ticaret ve savaş gemilerini kolay ve hızlı yoldan önce Basra Körfezi'ne ve Umman Denizi'ne oradan da Hint Okyanusu'na indirme olanağı sunacaktır.

Hazar Denizi'nin su seviyesinin, açık denizlere göre daha alçakta olması bu kapalı denizde başka yerlerde olmayan canlı türlerinin yaşamasına elverişli bir ortam oluşturmaktadır. Bu biyolojik çeşitliliğin farkında olan komşu ülkeler, 2003 yılında Hazar Denizi Doğal Yaşam Ortamını Koruma Sözleşmesi'ni imzalamıştır. Projenin ekolojik etkilerinin neler olabileceği henüz üzerinde yeterince durulan bir konu değildir. Kanalın açılması, İran'ın karasal özellik sergileyen iç kesimlerine suyun ulaştırılması anlamına da gelmektedir. Ancak Hazar Denizi suyunun litrede 13 gram tuz barındırıyor oluşu, suyun farklı sahalarda (tarım, içme suyu vb.) kullanımını azaltan bir faktördür. Hem teknik-topografik hem de politik açıdan bu kanalın açılmasının mümkün olmadığını savunan uzmanlar vardır. Bazı uzmanlara göre ise projenin önündeki politik engeller, Avrasya Ekonomi Birliği'nin kurulması ile aşılabilecektir (EurasiaNews, 2018).



**Resim 13: Hazar Denizi-Basra Körfezi Kanal Projesi Alternatif İki Güzergah (Eurasia News, 2018)**

## DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

İçinde bulunduğumuz yıllar, uluslararası mega projeler yoluyla ülkeler arasında karşılıklı yeni bağımlılıkların ve rekabetlerin ortaya çıktığı süreçleri barındırmaktadır. Kendi ulusal ve bölgesel çıkarlarını korumak isteyen ülkeler mega projeler geliştirmeye yönelmiştir. Merkezi ve yerel yönetimlerde, uluslararası mega yatırımların ülkelerin ve bölgelerin ekonomik gelişimine olumlu katkıları olacağı kanısı hakimdir. Bu sebeple büyük ölçekli ulaşım ve altyapı yatırımları yapmak suretiyle ülkeler, ekonomilerini daha da geliştirmeyi ve dünyada daha güçlü bir ekonomik pozisyona ulaşmayı amaçlamaktadırlar.

Mega projelerin, uluslararası ilişkileri yeniden düzenleyen etkili bir yönü olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü bir mega proje etrafında bir araya gelen ülkeler yoğun bir sosyo-ekonomik ilişki içine girmektedir. Sosyo-ekonomik bir dengenin yakalanması neticesinde hayat bulan her mega proje,

küresel ve bölgesel çapta bazı güç dengelerini değiştirmekte, zaman içinde hayata geçirildiği ülkelerin yerleşme kademelenmesini ve düzenini derinden etkilemektedir. Bu çalışma, Türkiye'ye komşu olan pek çok ülkenin mega projeler geliştirme noktasında fazlasıyla girişken olduğunu, her ülkenin aynı anda birden fazla mega projeye ortak olduğunu ve her ülkenin farklı ülkelerle karşılıklı faydaya dayalı ilişkiler geliştirme konusunu önemseydiğini göstermiştir. Coğrafi yakınlık ve komşulukların yanında, sosyo-kültürel anlamda iyi anlaşılan ülkeler, birbirleriyle daha kolay anlaşmakta, iyi ilişkiler yeni mega projelerin filizlenmesini sağlamaktadır. Bu kapsamda Türkiye'nin, bir taraftan komşu ülkelerle birlikte hareket etmesi, diğer taraftan sosyo-kültürel anlamda iyi anlaşıldığı deniz aşırı/ uzak ülkelerle ortak ulaşım ve altyapı projeleri gerçekleştirmeye yönelmesi akıllıca olacaktır.

İçinde bulunduğumuz zaman diliminde, Türkiye'nin etki alanı içinde planlanan mega projeler, ulusaşırı büyük ölçekli ulaşım ve altyapı yatırımları olarak hayat bulmaktadır. Mega projeler, karayolları, demiryolları, denizyolları, havalimanları, enerji ve iletişim hatları birlikte düşünülerek planlanmaktadır. Çok modlu ulaşım ve altyapı yatırımlarının, mal tedarikinde ve hizmet sunumlarında değişimlere neden olacağı ve bölgedeki ticari aktiviteleri hızlandıracağı açıktır.

Türkiye'yi etkileyen/etkileyecek en önemli ulaşım ve altyapı yatırımlarının Avrupa Birliği tarafından planlandığı görülmektedir. Asya ve Afrika ülkelerinden erken davranan Avrupa Birliği ülkeleri, son 25 yıl içinde kıta çapında güçlü bir ulaşım altyapısı kurmak için çok modlu ulaşım ve altyapı yatırımlarına yönelmiştir. Avrupa Birliği'nin planladığı ve yürüttüğü büyük ölçekli ulaşım ve altyapı yatırımları tamamlandığında, Avrupa içi yolculuk süreleri kısalmış, kıta içi yükselen trafik talebi karşılanmış ve Avrupa Birliği'nin iç pazar bütünlüğü sağlanmış olacaktır (IBB, 2017).

Mega projelerin doğaya olan kuvvetli etkileri bugün fark edilmiş durumdadır. Pek çok ülke küresel toplumdan yükselen tepkilere kayıtsız kalmayarak doğal çevrenin korunması konusunda hassasiyet göstermeye başlamıştır. Bu kapsamda, incelenen mega projelerin ekseriyetle ileri teknolojiye dayanarak çevre dostu (düşük emisyonlu, yeşil) olarak tasarlandığı, ulusal ve bölgesel ekonomiye katkısı yüksek olan mega projelerin artık sürdürülebilir özellikte geliştirildiği ve işletildiği görülmektedir.



Çalışma, ülkelerin tarihte olmadığı kadar çok büyük ölçekli kanal projelerine yöneldiğini göstermektedir. Bütünleşik bir ticari ağ kurmak ve yük taşımacılığında alternatif güzergâhlar oluşturmak isteyen ülkeler, uluslarının idari sınırlarını aşan, ülkeleri birleştiren doğal su yolları üzerindeki yatırımlarını arttırmıştır. Tüm AB ülkeleri tarafından ortak finanse edilen Kanal Avrupa Projesi, doğal nehir güzergâhlarını kullanarak Avrupa'nın ortasından geçen yeni bir su yolu ortaya çıkaracaktır. Bu proje ile Kuzey Atlantik Denizi'nden Karadeniz'e alternatif bir su yolu açılmaktadır. Bu sayede, Avrupa ülkelerinde üretilen malların Orta Asya ve Uzak Doğu Asya ülkelerine daha kısa ve kolay yoldan ulaştırılması mümkün olacaktır. Kanal Avrupa Projesi tamamlandığında Kuzey Atlantik Denizi'nden gelen bir gemi, bu kanal yardımıyla Avrupa'yı geçerek önce Karadeniz'e, daha sonra Don Volga Kanalı veya Avrasya Kanalı üzerinden Hazar Denizi'ne kadar ulaşabilecektir. Eğer Hazar Denizi ve Basra Körfezi'ni birleştiren su kanalı projesi de gerçekleşirse, tarihte ilk kez Kuzey Atlantik, Norveç Denizi veya Baltık Deniz'inden yola çıkan bir gemi, benzersiz bir rota izleyerek Hint Okyanusu'na ulaşabilecektir. Bu imkanın Türkiye ve komşu ülkelerde yerleşik uluslararası siyasi ve ekonomik dengeleri nasıl etkileyeceği üzerine dikkatlice düşünmek gerekir. Örneğin kanal yatırımlarındaki artış ve alternatif su yollarının oluşumu, dünyada İstanbul gibi kadim liman şehirlerinde gerilemelere neden olabilir veya bu süreç, akıllı sistemlerle donatılmış İstanbul'a alternatif yepyeni liman şehirlerinin ortaya çıkışı ile sonuçlanabilir. Günümüzde devam eden denizyolu yatırımlarının, güçlü karayolu, demiryolu, havayolu bağlantıları ve askeri üslerle desteklendiği gerçeğinin altını çizmekte fayda vardır.

Bu araştırma kapsamında incelenen mega projelerin, Türkiye ve etki alanı içindeki ülkelerde kullanılan ulaşım araçlarında hız, konfor ve kapasiteyi arttıracak, insanların yaşam standardını yükselteceğini söylemek mümkündür. Avrasya Kıtası içinde yaşayan ve çalışan insanların seyahat etme eğilimi de önümüzdeki yıllarda hızlı bir artış gösterecektir. Avrasya Kıtası içinde, fiberoptik kablolarla güçlü bir iletişim altyapısı inşa edilmektedir. Bu durum, yakın gelecekte internetin olmadığı hiçbir Avrasya ülkesinin kalmayacağı anlamına gelmektedir.

Çalışma, mega projelerin ülkeler açısından bir prestij yatırım özelliği taşıdığını ortaya koymaktadır. Mega projeler, diğer orta ve küçük ölçekli yatırımları yönlendiren birer katalizör işlevi görmektedir. İncelenen

ulusaşırı mega projelerin, ülkelerin ve yerleşmelerin küresel kimliklerini yeniden inşa edeceği anlaşılmaktadır.

Araştırma bulguları ayrıca, İstanbul gibi finans ve ticaret merkezi olma iddiası taşıyan küresel şehirlerde ortaya çıkabilecek uluslararası anlaşmazlıkların/uyuşmazlıkların hangi mahkemelerce çözüme kavuşturulacağı meselesinin önemine işaret etmektedir. Türkiye üzerinden yapılan uluslararası ticaretlerde ortaya çıkan tüm hukuki anlaşmazlıkların, İstanbul merkezli kurulacak, Avrupa-Ortadoğu-Afrika (EMEA) Bölgesi'ne hizmet verecek ve küresel adaleti savunacak yeni bir uluslararası hukuk, arbitraj ve arabuluculuk mahkemesi tarafından çözüme kavuşturulması için gerekli girişimlerin acilen başlatılmasında fayda bulunmaktadır.

İncelenen mega projelerin çok yüksek maliyetli işler olduğu ve ülkeleri yüksek borçlanmalara sevkettiği görülmektedir. Çalışma, bir mega projeyi hangi ülkelerin planladığından çok, o mega projeyi hangi ülkelerin hangi para birimi üzerinden finanse ettiği konusunun, üzerinde durulması gereken daha önemli bir konu olduğunu ortaya koymuştur. Türkiye, dahil olduğu mega projelerde yatırım sermayesini ağırlıklı olarak iç kaynaklardan ve özsermayeden kullanırsa, ülkenin lehine bir durum oluşacaktır. Dış borçlanmanın tek bir ülkeye bağımlı kalması, uluslararası finans sözleşmelerinin yerli para birimleri üzerinden yapılmaması ve Türkiye'nin çeşitli ülkeleri içeren çok yönlü finansal işbirlikler ile hareket etmemesi ülkenin aleyhine durumlar ortaya çıkaracaktır. Bu doğrultuda dünyadaki mega projeleri finanse etmek üzere İstanbul'da yeni bir uluslararası kredi bankasının kurulması, İstanbul'un finans merkezi olma vizyonunu destekleyen bir hamle olacaktır.

Araştırmanın en önemli bulgusu ise, Türkiye dışında gerçekleşen, ülkeyi yatayda ve dikeyde bertaraf eden büyük ölçekli uluslararası ulaşım ve altyapı projeleri nedeniyle, İstanbul'un dünyada sahip olduğu istisnai jeopolitik rol ve avantajın başka şehirlerin eline geçme ihtimalinin kuvvetlenmiş olmasıdır. Bir başka deyişle, Türkiye'nin dahil olmadığı her mega proje, özelde İstanbul'un genelde ise Türkiye'nin uluslararası lojistik merkez, enerji koridoru, bilgi, ticaret ve finans merkezi olma vizyonu olumsuz etkileme potansiyeli taşımaktadır çünkü mega projeler yoluyla dünyanın merkez hattı değişmeye başlamıştır. Binlerce yıldır kullanılan ulaşım güzergahlarının ve kadim merkezlerin yerini, alternatif ulaşım güzergahları ve yeni merkezler almak üzeredir. Yerleşik küresel ulaşım bağlantılarının

kullanımı, geçmişte olduğu gibi bugün de Türkiye'nin lehinedir. Buna karşın Türkiye, kendisini yeni ortaya çıkan ulaşım bağlantılarına bir şekilde eklemleyemezse, sahip olduğu bazı lokasyon avantajlarını kaybedebilir. Bu sebeple, Türkiye'nin bölgesinde gerçekleşen her mega projeye bir şekilde ortak olmasında fayda görünmektedir. Türki Cumhuriyetlerle işbirliği ve iletişimin artırılması, Avrasya'da planlanan her megaproje üzerinde Türkiye'nin etkinliğini artırmasını sağlayacaktır. Bu yolla Türkiye, olumsuz etkilenebileceği mega projelerin planlama, geliştirme ve uygulama safhalarında söz sahibi olabilecek ve projelerin kendisi için dezavantaj olarak görünen kısımlarını avantaja çevirmenin çarelerini bulabilecektir. Alternatiflerin çoğaldığı bir zaman diliminde, İstanbul için en iyi yol, vazgeçilmez olmadığını bilmek ve kendisine yeni görünür-görünmez bağlantılar kurarak dünyadaki ayrıcalıklı konumunu pekiştirmektir.

Sonuç olarak bulgular, önümüzdeki yıllarda Amerika Kıtası'ndan daha çok insanların Avrasya Kıtası'nı konuşacağını ortaya koymaktadır çünkü mega projeler adım adım Avrasya Kıtası'nı her anlamda daha bütünleşik bir yer haline getirmektedir. Mega projeler eksenli ortaya çıkan uluslararası siyasi ve ticari işbirlikleri, Avrasya'yı kendi içinde alt bölgelere ayırmaya başlamıştır. Bu doğrultuda uluslararası ilişkilerde Türkiye'nin, sadece batıya doğru bakan bir dış politika değil, doğuya, batıya, kuzeye ve güneye eşit oranda bakan çok yönlü bir dış politika stratejisi izlemesi ülkenin yararınadır. Zira faydanın veya zararın nereden geleceğinin belli olmadığı bir küresel çağa girilmiştir.

**NOT:** Bu araştırmanın başlangıç aşamasında, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Plan Revizyonu ve 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planına Altılık Oluşturacak Bilimsel Temele Dayalı Analiz Sentez ve Planlama Çalışmalarının Yapılacağı Araştırma ve Uygulama Projesi kapsamında Ekim 2017'de hazırlanan "*Ülkesel ve Bölgesel Sentez Raporu*"ndan yararlanılmıştır (İBB, 2017).

## KAYNAKLAR

- Ahlers, R., Zwarteveen, M. ve Bakker, K. (2017). Large dam development: from Trojan horse to Pandora's box. İçinde: Flyvbjerg, B. (edt), *The Oxford Handbook of Megaproject Management Part 4 Cases*, Oxford: Oxford University Press.
- Albrechts, L. (2015). Breaking out of the box: ingredients for a more radical planning. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 184 (1): 104-110.
- Allmendinger, P. ve Haughton, G. (2009). Soft spaces, fuzzy boundaries, and megagovernance: the new spatial planning in the Thames Gateway. *Environment and Planning A*, 41 (3): 617-633.



- Ansar, A., Flyvbjerg, B., Budzier, A. ve Lunn, D. (2017). Big is fragile: an attempt at theorizing scale. *İçinde: Flyvbjerg, B. (edt.), The Oxford Handbook of Megaproject Management Chapter 4*, Oxford: Oxford University Press, 1-39.
- Atkinson, P., Coffey, A. ve Delamont, S. (2001). A debate about our canon. *Qualitative Research*, 1(1): 5-21.
- Baş, A., Paköz, M.Z. ve Eren, F. (2018). The economic and environmental impact of Istanbul's grand airport project on the urban structure and behaviour of Istanbul. *İçinde: Gavin, I.P. (Edt), Airports, Cities and Urban Development. ECTP-CEU Young Planners Workshop E-Book*, Paris, 38-52.
- Belt and Road Portal. (2018). The Belt and Road Initiative. Policies. Online: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/index.htm> (Erişim Tarihi: 01.12.2018).
- Boisen, M., Terlouw, K. ve van Gorp, B. (2011). The selective nature of place branding and the layering of spatial identities. *Journal of Place Management and Development*, 4(2): 135-147.
- Bozdağ, A., Gümüş, M.G., Gümüş, K. ve Durduran, S.S. (2017). Accessibility Analysis for the Elderly in an Urban Area from Turkey. *Transylvanian Review of Administrative Sciences Special Issue*, 21-37.
- Brady, T. ve Davies, A. (2014). Managing structural and dynamic complexity: a tale of two projects. *Project Management Journal*, 45(4): 21-38.
- Carrie're, J. ve Demazie're, C. (2002). Urban planning and flagship development projects: lessons from EXPO 98, Lisbon. *Planning Practice and Research*, 17(1): 69-79.
- Cochrane, A. (1999). Just another failed urban experiment? The legacy of the urban development corporations. *İçinde: Imrie, R. ve Thomas, H. (edt) British Urban Policy: An Evaluation of the Urban Development Corporations*, London: Sage, 246-258.
- Davies, A. ve Mackenzie, O. (2014). Project complexity and systems integration: constructing the London 2012 Olympics and Paralympic games. *International Journal of Project Management*, 32(5): 773-790.
- Douglass, M. (2010). Globalization, mega-projects and the environment: Urban form and water in Jakarta. *Environment and Urbanization Asia*, 1(1): 45-65.
- Engwall, M. (2003). No project is an island: linking projects to history and context. *Research Policy*, 32(5): 879-808.
- Eurasia News Online. (2018). Iran considering building canal between Caspian Sea and Persian Gulf with Russia. Eurasia News Section. Online: <https://eurasia-news-online.com/2016/04/10/%EF%BB%BF%EF%BB%BFiran-considering-building-canal-between-caspian-sea-and-persian-gulf-with-russia/> (Erişim Tarihi: 21.10.2018).

- European Commission. (2018). Trans-European Transport Network. Mobility and Transport. Online: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en) (Erişim Tarihi: 06.12.2018).
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N. ve Rothengatter, W. (2003). Megaprojects and Risk. Cambridge: Cambridge University Press.
- Frey, T. (2016). Megaprojects set to explode to 24% of global GDP within a decade. Online: [www.futuristspeaker.com/job-opportunities/megaprojects-set-to-explode-to-24-of-global-gdp-within-a-decade](http://www.futuristspeaker.com/job-opportunities/megaprojects-set-to-explode-to-24-of-global-gdp-within-a-decade) (Erişim Tarihi: 17.08.2018).
- Giezen, M. (2012). Keeping it simple? A case study into the advantages and disadvantages of reducing complexity in mega project planning. *International Journal of Project Management*, 30(7): 781-790.
- Hale, C. (2010). The mega-project as crux of integrated planning: insights from Munich's central corridor. *Planning Practice and Research*, 25(5): 587-610.
- He, Q., Luo, L., Hu, Y. ve Chan, A.P. (2015). Measuring the complexity of mega construction projects in China – a fuzzy analytic network process analysis. *International Journal of Project Management*, 33(3): 549-563.
- Hellman, D., Schachter, G., Sum, A., Ziparo, A. ve Zoppi, C. (1997). The impact of mega-infrastructure projects on urban development – Boston and the Messina Straits. *European Planning Studies*, 5(1): 109-123.
- INSTC. (2018). Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru. Online: <http://inst-corridor.com/> (Erişim Tarihi: 16.11.2018).
- IBB (2017). “*Ülkesel ve Bölgesel Sentez Raporu*”, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Plan Revizyonu ve 1 25 000 Ölçekli Nazım İmar Planına Altlık Oluşturacak Bilimsel Temele Dayalı Analiz Sentez ve Planlama Çalışmalarının Yapılacağı Araştırma ve Uygulama Projesi, Ekim 2017, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- Jacobs, K. (2004). Waterfront redevelopment: a critical discourse analysis of the policy-making process within the Chatham Maritime Project. *Urban Studies*, 41 (4): 817-832.
- Jessop, B. (1997). The entrepreneurial city: re-imagining localities, redesigning economic governance, or restructuring capital?. İçinde: Jewson J. ve MacGregor S. (edt), *Transforming Cities: Contested Governance And New Spatial Divisions*, London: Routledge, 28-41.
- Jessop, B. (2000). The crisis of the national spatio-temporal fix and the tendential ecological dominance of globalizing capitalism. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24 (2): 323-360.
- Jessop, B. (2002). Liberalism, neoliberalism and urban governance: a state-theoretical perspective. İçinde: Brenner, N. ve Theodore, N. (edt), *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*, Oxford: Blackwell, 105-125.

- Kennedy, L. ve Zerah, M.H. (2008). The shift to city-centric growth strategies: perspectives from Hyderabad and Mumbai. *Economic and Political Weekly*, 43(39): 110-117.
- Kennedy, L., Robbins, G., Bon, B., Takano, G., Varrel, A. ve Andrade, J. (2014). Mega projects and urban development in cities of the South. *Chance 2 Sustain Work Package 2 Thematic Report*, Bonn.
- Küçükmehtetoğlu, M. (2017). Handling interregional transport and transaction costs through bridges and enhancing economic growth and development. *International Review of Economics and Management*, 5(2), 1-29.
- Kreiner, K. (1995). In search of relevance: project management in drifting environments. *Scandinavian Journal of Management*, 11(4): 335-346.
- Leick, A. (2015). Large-scale Urban projects in smaller metro areas: towards a broader conceptual perspective. *Planning Practice & Research*, 30(1): 54-68.
- Leitner, H. ve Sheppard, E. (1998). Economic uncertainty, inter urban competition and the efficacy of entrepreneurialism. İçinde: Hall, T. ve Hubbard, P. (edt), *The Entrepreneurial City*, Chichester: Wiley, 285-308.
- Levend, S. ve Erdem, R. (2017). Evaluation of Urban Decisions in the Context of Urban Regime Theory The Case of Konya Courthouse Project. *International Journal of Engineering Inventions*, 6(9): 16-34.
- Lukin, A. ve Yakunin, V. (2018). Eurasian integration and the development of Asiatic Russia. *Journal of Eurasian Studies*, 9 (2): 100-113.
- MERICS. (2018). Mapping the Belt and Road Initiative. Mercator Institute for Chinese Studies. Online: <https://www.merics.org/en/bri-tracker> (Erişim Tarihi: 15.11.2018).
- Mouffe, C. (2005). *On the Political*. London: Routledge.
- NewScientist. (2017). Mega-canals could slice through continents for giant ships. *Insight*. Online: <https://www.newscientist.com/article/mg23431210-200-megacanals-could-slice-through-continents-for-giant-ships/> (Erişim Tarihi: 05.09.2018).
- OALD (2018). The definition of the critical theory. Online: [www.oxfordlearners-dictionaries.com/definition/english/critical-theory?q=critical+theory](http://www.oxfordlearners-dictionaries.com/definition/english/critical-theory?q=critical+theory) (Erişim Tarihi: 20.07.2018).
- Orueta, F.D. ve Fainstein, S. (2008). The new mega-projects: genesis and impacts. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(4): 759-767.
- Philips, M. (2009). The Critical Theory. İçinde: Kitchin, R. ve Thrift, N. (edt), *International Encyclopedia of Human Geography 1st ed.*, Amsterdam: Elsevier, 385-387.

- Pitsis, A., Clegg, S., Freeder, D., Sankaran, S. ve Burdon, S. (2018). Megaprojects redefined –complexity vs cost and social imperatives. *International Journal of Managing Projects in Business*, 11(1): 7-34.
- Ponzini, D. (2011). Large scale development projects and star architecture in the absence of democratic politics: the case of Abu Dhabi, UAE. *Cities*, 28(3): 251-259.
- Rapley, T. (2007). *Doing Conservation, Discourse and Document Analysis*, London: Sage Publications.
- Robbins, G. (2015). The dube tradeport-king shaka international airport mega-project: exploring impacts in the context of multi-scalar governance processes. *Habitat International*, 45(1): 196-204.
- Sakarya, A., Erkut, G. ve Evren, Y. (2016). Türkiye'deki İBBS2 Bölgelerini Lojistik Firmalarının Dağıtım Sistemleri ile Tekrar Düşünmek. *Journal of Planning*, 15: 122–133.
- Salet, W., Bertolini, L. ve Giezen, M. (2013). Complexity and uncertainty: problem or asset in decision making of mega infrastructure projects?. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(6): 1984-2000.
- Silk Road Briefing. (2017). Beyond the Silk Road – the Bering Strait Connection. Topics. Online: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/03/23/beyond-silk-road-bering-straits-connection/> (Erişim Tarihi: 18.11.2018).
- Söderlund, J., Sankaran, S. ve Biesenthal, C. (2017). The past and present of megaprojects. *Project Management Journal*, 48(6): 5-16.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F. ve Rodriguez, A. (2002). Neoliberal urbanization in Europe: large-scale urban development projects and the new urban policy. *Antipode*, 34(3): 542-577.
- TASIM. (2018). Trans-Avrasya Bilgi Süperyolu Projesi. Genel Bakış. Online: <http://tasim.net/overview.html> (Erişim Tarihi: 16.11.2018).
- TRACECA. (2018). Transport Corridor Europe Caucasia Asia. New Silk Road of the 21st Century. Online: <http://www.traceca-org.org/en/home/> (Erişim Tarihi: 25.10.2018).
- UNESCAP. (2018a). Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu. Asya-Pasifik Bilgi Süperyolu Projesi. Online: <https://www.unescap.org/our-work/ict-disaster-risk-reduction/asia-pacific-information-superhighway/about> (Erişim Tarihi: 18.11.2018).
- UNESCAP. (2018b). Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomi ve Sosyal Komisyonu. Trans-Asya Demiryolu Ağı. Online: <https://www.unescap.org/our-work/transport/trans-asian-railway> (Erişim Tarihi: 18.11.2018).
- Wilson, J. ve Swyngedouw, E. (2015). Seeds of dystopia: post-politics and the return of the political. İçinde: Wilson, J. ve Swyngedouw, E. (edt), *The*

Post-Political and its Discontents: Spaces of Depoliticisation, Spectres of Radical Politics, Edinburgh: Edinburgh University Press, 1-22.

World Atlas. (2018). Map of Bering Strait. World Map. Online: <https://www.worldatlas.com/aatlas/infopage/bering.htm> (Erişim Tarihi: 10.10.2018).

ZAIN. (2018). Bölgesel Kablo Ağı. Online: <https://zain.com/en/press/rcn-regional-cable-network-new-terrestrial-route-c/> (Erişim Tarihi: 11.11.2018).



ISBN 978-805-7895-74-5

[illegible]