



**KUŞAK-YOL PROJESİ VE DOĞU AKDENİZ  
HAVZASI KAPSAMINDA KARŞILIKLI KAZANIMLAR**

**Furkan OĞUR**

**Yüksek Lisans Tezi  
Küreselleşme ve Uluslararası İlişkiler  
Anabilim Dalı**

**Danışman: Prof. Dr. Ensar NİŞANCI**

**2023**

**T.C.**  
**TEKİRDAĞ NAMIK KEMAL ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**KÜRESELLEŞME VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER**  
**ANABİLİM DALI**  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**KUŞAK-YOL PROJESİ VE DOĞU AKDENİZ HAVZASI KAPSAMINDA**  
**KARŞILIKLI KAZANIMLAR**

**Furkan OĞUR**

**KÜRESELLEŞME VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI**

**DANIŞMAN: PROF. DR. ENSAR NİŞANCI**

**TEKİRDAĞ-2023**  
**Her hakkı saklıdır.**

## **BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ**

Hazırladığım Yüksek Lisans Tezinin bütün aşamalarında bilimsel etiğe ve akademik kurallara riayet ettiğimi, çalışmada doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, yazımda enstitü yazım kılavuzuna uygun davrandığımı taahhüt ederim.

08/02/ 2024

Furkan OĞUR



## ÖZET

Kurum, Enstitü, : Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü  
ABD : Küreselleşme ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı  
Tez Başlığı : Kuşak-Yol Projesi ve Doğu Akdeniz Havzası Kapsamında  
Karşılıklı Kazanımlar  
Tez Yazarı : Furkan OĞUR  
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Ensar NİŞANCI  
Tez Türü, Yılı : Yüksek Lisans Tezi, 2023  
Sayfa Sayısı : 118

Çin, sosyal ve politik yapısı itibari ile tarih boyunca öncü/lider karakterlere, olgulara veya tasavvurlara büyük önem atfetmiştir. Nitekim Çin tarihinde bu özellikleri gösteren çok örnek bulunmaktadır. Son olarak ortaya konulan öncü/lider, geliştirilen Kuşak-Yol Projesi'dir. Kara, demir ve deniz yolu bağlantıları ile oluşturulan bu projeye özgün nitelikleri sebebi ile Doğu Akdeniz havzasında yeni değerler eklenmektedir. Bu havzanın zenginlikleri ve konumu özgün niteliklerin temel sebeplerindedir. Kuşak-Yol Projesi ve Doğu Akdeniz başlıkları uluslararası ilişkiler literatüründe yoğun şekilde incelenmektedir. Ancak bu çalışmalar çoğunlukla iki başlığın üçüncü unsurlar ile değerlendirmesi veya Çin politikalarının eleştirisi eksenindedir. Salt olarak değerlendirildiğinde bu çalışmada her iki başlığın sahip olduğu oyun kurma yetenekleri dikkate alınmaktadır. Bu başlıkların paralelinde kesişim kümesinde hangi düzeyde etkileşim olduğunun açıklanması amaçlanmaktadır. Bu amaç doğrultusunda "Kuşak-Yol Projesi ve Doğu Akdeniz havzası birbirlerine ne tür artı değerler katabilir?" sorusu sorulmakta ve cevap aranmaktadır. Kitap, internet, tez, makale, yargı kararları, yazılı ve görsel basın verilerinin taranması yöntemi ile elde edilen veriler nitel olarak değerlendirilmektedir. Ulusal ve uluslararası literatürde iki başlığın interaktivitesinin yeterli kapsamda incelenmemiş olmasından dolayı bu çalışma önemli bir temel

kaynak olmayı da amaçlamaktadır. Çalışmanın bir bütünlük arz etmesi adına derinlikli araştırmalar yapılmıştır. Ancak Kuşak-Yol Projesi'nin ve Doğu Akdeniz havzasının oldukça güncel ve esnek yapısından dolayı varılan kanaatlerin süreç içerisinde geliştirilmesi mümkün ve faydalı olacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Çin, Doğu Akdeniz Havzası, Kuşak-Yol Projesi, Enerji, Ticaret



## ABSTRACT

Institution, Institute : Tekirdağ Namık Kemal University, Institute of Social Sciences,  
Department : Department of Globalization and International Relations  
Thesis Title : Mutual Gains in the Context of the Belt and Road Project and  
the Eastern Mediterranean Basin  
Thesis Author : Furkan OĞUR  
Thesis Adviser : Prof. Dr. Ensar NİŞANCI  
Type of Thesis, Year : MS Thesis, 2023  
Total Number of : 118  
Pages

In terms of its social and political structure, China has attached great importance to the pioneering/leading characters, facts or imaginations throughout history. In fact, there are countless examples of this situation at once. The last pioneer/leader that has been put forward is the Belt-Road Project, which has been developed in accordance with the Chinese Dream. Certain values are added to the project, which will be realized with land, rail and sea dimensions, in the Eastern Mediterranean basin due to its unique characteristics. The richness of the basin and its location are the main reasons for this situation. The Belt-Road Project and the Eastern Mediterranean are extensively studied in the international relations literature. However, the studies in question are mostly on the axis of evaluating the two titles with the third elements or criticizing the Chinese policies. In this study, the power determination abilities of both titles are taken into account when evaluated purely. In parallel, it is aimed to explain at what level the headings interact in the intersection set. For this purpose, “What kind of added value can the Belt-Road Project and the Eastern Mediterranean basin add to each other?” The question is asked and the answer is sought. The data obtained by scanning the data of books, internet, thesis, articles, judicial decisions, written and visual media are evaluated qualitatively and consistent results are reached. Since the interactivity of the two titles has not been adequately examined in the national and international literature, this study is an important basic resource. It is also in full integrity due to the fulfillment of what is intended. However, due to the very up-to-date and flexible structure of the Belt-Road

Project and the Eastern Mediterranean basin, it will be possible and beneficial to develop the conclusions in the process.

**Keywords:** China, Eastern Mediterranean Basin, Belt-Road Project, Energy, Trade



## ÖNSÖZ

Benim için bir hayalden öte, bir tutku olan akademisyenlik yolunda bu güne kadar gerek yüksek lisans eğitimi sürecinde gerekse tez yazım sürecinde tecrübeleri ve ilmi ile bana doğru yolu gösteren, saygıdeğer danışmanım Prof. Dr. Ensar NİŞANCI'ya sonsuz şükranlarımı sunarım.

Elime kalem aldığım ilk günden bu güne kadar bana manevi olarak büyük destek veren, önüme yollar açan ve belirli bir şuur kazandıran sevgili annem ve babama müteşekkirim. Ayrıca her daim beni mutlu eden, yaşama sevincimi arttıran ablam ve kız kardeşlerime de teşekkür ederim. Azim, sabır ve sebat ile çalışmak bizden; başarı ise yalnızca Allah'tandır.

Furkan OĞUR

## İÇİNDEKİLER

<b>BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ</b> .....	<b>i</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>iii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>v</b>
<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>vii</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>viii</b>
<b>TABLolar LİSTESİ</b> .....	<b>x</b>
<b>ŞEKİLLER LİSTESİ</b> .....	<b>xi</b>
<b>KISALTMALAR LİSTESİ</b> .....	<b>xiii</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>BİRİNCİ BÖLÜM:</b> .....	<b>7</b>
<b>1. BİR ARAYIŞ: KUŞAK-YOL PROJESİ</b> .....	<b>7</b>
1.1. Tarihi İpek Yolu’ndan Modern Kuşak-Yol Projesi’ne Giden Süreç .....	<b>9</b>
1.2. Dün ile Bugün Arasındaki Köprü: Çin Rüyası .....	<b>13</b>
1.3. Kuşak-Yol Projesi’nin Kapsamı .....	<b>15</b>
1.4. Kuşak-Yol Projesi’nin Kara ve Demir Yolu Koridorları .....	<b>20</b>
1.4.1. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC).....	<b>20</b>
1.4.2. Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC).....	<b>22</b>
1.4.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC)	<b>24</b>
1.4.4. Pakistan-Çin Ekonomik Koridoru (CPEC).....	<b>26</b>

1.4.5. Çin-Hindçini Ekonomik Koridoru (CICPEC) .....	29
1.4.6. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC).....	31
1.5. Kuşak-Yol Projesinin Deniz Yolu Koridorları .....	33
1.6. Kuşak-Yol Projesi'nin Ekonomik Altyapısı .....	36
1.7. Kuşak-Yol Projesi'nden Beklentiler ve Çekinceler.....	37
<b>İKİNCİ BÖLÜM:.....</b>	<b>42</b>
<b>2. ÇOK YÖNLÜ ÜS: DOĞU AKDENİZ.....</b>	<b>42</b>
2.1. Doğu Akdeniz'in Önemi.....	43
2.2. Doğu Akdeniz'in Uluslararası Ticaretteki Gücü .....	45
2.3. Doğu Akdeniz'in Denizaltı Kaynakları .....	47
2.4. Doğu Akdeniz'deki MEB Anlaşmazlıkları.....	51
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM:.....</b>	<b>64</b>
<b>3. KESİŞİM: ÇİN VE DOĞU AKDENİZ.....</b>	<b>64</b>
3.1. Çin-Türkiye İlişkileri .....	65
3.2. Çin-Yunanistan İlişkileri.....	69
3.3. Çin-Orta Doğu İlişkileri .....	72
3.4. Çin-Kuzey Afrika İlişkileri .....	79
<b>SONUÇ .....</b>	<b>82</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>84</b>

## TABLolar LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Tablo 1.1: Kuşak-Yol Projesi Kapsamındaki Ülkeler .....	17
Tablo 1.2: CPEC Kapsamında Yapılan, Devam Eden ve Planlanan Projeler .	26



## ŞEKİLLER LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Şekil 1.1:	Tarihi İpek Yolu Güzergâhı ..... 10
Şekil 1.2:	Kuşak-Yol Projesi'nin Güzergahı ..... 14
Şekil 1.3:	Kuşak-Yol Projesi Ekonomi Koridorları ..... 15
Şekil 1.4:	Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru Haritası ..... 19
Şekil 1.5:	Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Koridoru Haritası ..... 21
Şekil 1.6:	Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru Haritası ..... 23
Şekil 1.7:	Pakistan-Çin Ekonomik Koridoru Haritası ..... 25
Şekil 1.8:	Hindicini Bölgesi Haritası ..... 28
Şekil 1.9:	Çin-Hindicini Ekonomi Koridoru Haritası ..... 29
Şekil 1.10:	Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru Haritası ..... 30
Şekil 1.11:	21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Haritası ..... 33
Şekil 2.1:	Akdeniz Haritası ..... 41
Şekil 2.2:	Dünya Çatışma Alanları ..... 44
Şekil 2.3:	Gaz Hidratların Dünyadaki Dağılım Haritası ..... 45
Şekil 2.4:	Doğu Akdeniz'in Deniz Tabanı Batimetrik Haritası ..... 47
Şekil 2.5:	EastMed Projesi Kapsamında Oluşturulan Transfer Planı Örneği.. 48
Şekil 2.6:	Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahanlığı Karşılaştırması ..... 51
Şekil 2.7:	GKRY'nin İlan Ettiği Arama ve Sondaj Sahaları Haritası ..... 52
Şekil 2.8:	GKRY'nin Yaptığı MEB Anlaşması Sınırları ..... 53
Şekil 2.9:	Yunanistan'ın İddia Ettiği MEB Haritası ..... 54
Şekil 2.10:	Doğu Akdeniz'de Çakışan MEB Sahaları Haritası ..... 55

Şekil 2.11:	Doğu Akdeniz Sismik Yoğunluk Haritası .....	58
Şekil 2.12:	Türkiye-Libya Mutabakatına Konu Olan Deniz Sınırı .....	59
Şekil 2.13:	İsrail ve Filistin Arasında Anlaşmazlığa Konu Olan Bölge Haritası .....	60



## KISALTMALAR LİSTESİ

ABC	:Agricultural Bank of China
ABD	:Amerika Birleşik Devletleri
ADB	:Asia Development Bank
AIIB	:Asia Infrastructure Investment Bank
APEC	:Asia-Pacific Economic Cooperation
ASEAN	:Association of Southeast Asian Nations
BCIMEC	:Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi
BMDHS	:Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BYKP	:Beş Yıllık Kalkınma Planı
CCB	:China Construction Bank
CCWAEC	:Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru
CDB	:China Development Bank
CIC	:China Investment Cooperation
CICPEC	:Çin-Hindiçini Ekonomi Koridoru
CIDCA	:China International Development Cooperation Agency
CMREC	:Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru
CPEC	:Pakistan-Çin Ekonomik Koridoru
CSHS	:Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi
ÇHC	:Çin Halk Cumhuriyeti
ÇHSİK	:Çin Halkının Siyasi İstişare Konferansı
ÇKP	:Çin Komünist Partisi
DİB	:Devlet İstatistik Bürosu
DPK	:Devlet Planlama Teşkilatı

EAEU	:Avrasya Ekonomi Birliği
FED	:Federal Reserve
GSYH	:Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
HKO	:Halk Kurtuluş Ordusu
IBRD	:International Bank of Reconstraction and Development
ICBC	:Industrial and Commercial Bank of China
IMF	:International Monetary Fund
KYP	:Kuşak-Yol Projesi
MÇP	:Milliyetçi Çin Partisi
MEB	:Münhasır Ekonomik Bölge
MIC	:Made in China
NDB	:New Development Bank
NDRC	:The National Development and Reform Comission
NELBEC	:Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Koridoru
RAW	:The Research and Analaysis Wing
RMB	:Renminbi
SCO	:Shangai Cooperation Organisation
SSCB	:Sovyet Sosyalist Devletler Birliği
STP	:Serbest Ticaret Bölgesi
ŞİÖ	:Şangay İşbirliği Örgütü
TPAO	:Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı

## GİRİŞ

Ticaret ve enerji, 21. yüzyıl politik yaşamının en etkili araçlarından. Ulusların kalkınmasını doğrudan etkileyen bu iki araç, süreçlerin veya bölgelerin kendine has değişkenleri nedeniyle kimi zaman yalnız başına kimi zaman etken unsurlarla birlikte ulusların politikasını belirlemektedir. Kazanımların maksimize edilmesi amacını güden tüm politikalar; çeşitli ideolojiler, teoriler, kaynaklar veya projeler ile somut hale getirilmektedir. Çoğunlukla akademik çevrelerden gelen öneriler uluslararası sistem içerisinde belirli süre sınırlarıyla kabul görmektedir. Ticaret -veya organik bağları bulunan iktisat- ile enerji, ifade edilen sürecin en fazla öneri sunulan alanlarıdır. Örneğin ticari alanda Keynesyen teori, karşılıklı üstünlükler teorisi, mutlak üstünlükler teorisi, Heckscher-Ohlin teorisi gibi tasarılar kabul görmüştür. Enerji alanında ise kömür, petrol ve doğalgaz gibi kaynaklarla deniz hâkimiyet teorisi, kenar kuşak teorisi gibi tasarılar kabul görmüştür. Ancak tüm bu kaynak ve teorilerin verimlilikleri zaman içerisinde azalmıştır. En nihayetinde küresel ölçekte politik yaşamı dönüştürme potansiyeline sahip son tasarım Bir Kuşak Bir Yol Projesi<sup>1</sup> olmuştur. Kendisinden önce kabul gören tasarılarından farklı olarak proje, kapsamında hem ticaret hem de enerji alanından unsurlar barındırmaktadır. Bu anlamda geniş coğrafyalara ve sosyal alanlara yaptığı etkiden dolayı uluslararası kamuoyunda artı değere sahiptir.

Kuşak-Yol Projesi'nin oluşum süreci yalnızca post-modern dönemden ibaret değildir. Uzun vadede 2200 yıl kısa vadede ise 70 yıllık geçmişe sahiptir. Projenin bu denli uzun geçmişe sahip olması ve kapsayıcılık arz etmesinin en temel sebebi ise kendisine selef olarak İpek Yolu'nu görmesidir. Bu tarihi yolda olduğu gibi Kuşak-Yol Projesi kapsamındaki her bir unsurda da Çin toplumu başta olmak üzere Orta Asya, Kafkaslar, Orta Doğu, Afrika, Anadolu ve Avrupa gibi birçok coğrafyanın izlerini taşımaktadır. Geçtiği her coğrafyada toplumların sosyolojisine hitap eden kültürel motifler, ekonomisine hitap eden ticari mallar ve tarihine hitap eden hassasiyetler barındırmaktadır.

---

<sup>1</sup> Bu noktadan itibaren çalışma içerisinde Bir Kuşak Bir Yol Projesi, literatürde yaygın olarak kabul gördüğü üzere Kuşak-Yol Projesi ismiyle anılacaktır.

Tarihi kayıtları milattan öncesine dayanan İpek Yolu, küçük kervanların ardı sıra kullandığı patikaların birleşmesiyle büyüyerek 20. yüzyıla kadar varlığını sürdürmüştür. Bu tarihe kadar iki yönlü olarak faaliyet gösteren yolun iki uçtaki son durakları Çin ve Avrupa'dır. Popülerliğinin görece azaldığı dönemlerde dahi imparatorlukların sahip olmak için uğrunda savaştığı İpek Yolu, sayısız ülkeden geçmesinden dolayı pazarlara erişimi, kervansarayları sayesinde güvenliği, sosyal iletişimi arttırdığı için bilgi enformasyonunu ve imtiyaz imkânı sunduğu için politik üstünlüğü mümkün kılmıştır. Ancak Avrupa ve Çin toplumlarının büyük kazanımlar elde ettiği bu yolculuğun ikili kıyastaki başat rolü Çin'e aittir.

Doğu-Batı yönünde ilk durak olması sebebiyle Çin toplumu kervanların sahipliğini üstlenmiştir. Bu durum da kazanımların büyük bölümünü Çin'e getirmiştir. Giderek artan kazanımlardan daha fazla pay almak isteyen her devlet kendi topraklarından İpek Yolu'nun daimi olarak geçmesini istemiş ve bu uğurda tavizler vermiştir. Çin toplumu da sahip olduğu yolun ve refah seviyesinin farkındalığıyla psikolojik ve politik üstünlüğü elde etmiştir. Ancak iç karışıklıklar, idari problemler veya onulmaz sorunlar sebebiyle Çin tarihinde birçok devlet kurulmuş ve yıkılmıştır. Bu dönemlerin başlangıç ve bitiş süreçlerine paralel olarak İpek Yolu üzerindeki hâkimiyet de değişkenlik göstermiştir. Çin toplumu da bu durumun farkında olarak İpek Yolu'na kimi zaman mistik kimi zaman teolojik anlamlar yüklemiştir. Aranılan ve özlenen müreffeh yaşam onunla birlikte kabul edilmiştir. Atfedilen öneme İpek Yolu'nun daha önce ifade edilen avantajlarının da eklenmesiyle toplum içerisinde sosyolojik, politik ve ekonomik anlamda kolektif bilinç önemli ölçüde gelişmiştir.

Bu sürecin sonunda Çin Halk Cumhuriyeti'nin kurucusu Mao Zedong 20. yüzyılda kolektivizm anlayışını perçinlemiştir. Gerek iç gerekse dış politikada benimsediği ilkeler sayesinde önce Çin toplumunun zihninde bir fikir belirlemiştir. Ardı sıra gelen Deng Xiaoping, Jiang Zemin ve Hu Jintao dönemlerinde bu fikir netlik kazanmıştır. Toplumsal bilinçte her daim soyut olarak bulunan fikir, 2013'te devlet başkanlığı görevini üstlenen Xi Jinping tarafından somut hale getirilmiştir. Liderlik sıfatını alır almaz verdiği demeçlerle hedeflerini açıklayan Xi Jinping, akıllardakini dile dökerek ilk kez **Çin Rüyası**'nı dile getirmiştir. Bu kavram özünde

Çin toplumunun refah seviyesini arttırma ve küresel liderliğini tesis etme amacını gütmektedir.

Çin Rüyası'nın günümüzdeki somut yansıması ise İpek Yolu'nun referansında inşa edilen Kuşak-Yol Projesi'dir. 2013 yılında ilan edilen proje Xi Jinping liderliğinde önemli ölçüde yol kat etmiştir (Genç, 2019, s. 20). Başlangıç aşamasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu isimleriyle iki farklı plana sahip olan proje kısa zaman içerisinde birleştirilmiştir. İki planın ortaklığı isimlerinde bulunan **Kuşak** ve **Yol** kelimelerinin birleştirilmesiyle sembolize edilmiştir (Balcı Z. , 2018, s. 3). Projenin kuşak ile işaret ettiği unsurlar karada kurulan altı ekonomi koridorudur. Yol ile işaret ettiği unsurlar ise Asya kıtasının güneyinde bulunan iki, kuzeyinde bulunan bir deniz rotasıdır (Şahin & Erenel, 2021, s. 732).

Öz itibariyle en temel unsur olan İpek Yolu, önce kolektif bilincin arayışı olan Çin Rüyası'nı meydana getirmiştir. Akabinde Çin Rüyası, bir gerçeklik olarak Kuşak-Yol Projesi'ni silsilenin son halkasına eklemiştir.

Çalışmanın amaçları doğrultusunda Kuşak-Yol Projesi'nin deniz yolu güzergâhları öncelenmektedir. Ancak projenin bütünsellik arz etmesi ve deniz rotalarını doğrudan etkilemesi sebebiyle kara ekonomik koridorları da ayrıca incelenmektedir.

21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun güzergâhı üzerinde birçok deniz alanı bulunmaktadır. Bu suların kimisi güvenlik, kimisi ekonomik kimisi de politik kaygıları beraberinde getirmektedir. Kuşak-Yol Projesi ise tüm bu kaygılara çözüm üretme amacındadır. Bu bağlamda araç olarak kullanılan kazan-kazan ilkesi, kapsam ülkelerinin çözüm doğrultusunda ortaklık kurmasını kolaylaştırmaktadır. Çünkü her ülke projeye birlikte artı değer kazanmaktadır. Ancak güzergah üzerinde bulunan bir bölge spesifik unsurlara sahiptir; Doğu Akdeniz Havzası. Kendisini özel kılan ise içerisindeki güvenlik, ekonomik ve politik kaygılara Kuşak-Yol Projesi'nin çözüm üretmek kattığı artı değer yanı sıra havzanın projeye kattıklarıdır. Zira Doğu Akdeniz, Çin'in ideallerini gerçeğe dönüştürmek için gerekli olan ekonomik pazar ve enerji kaynağına sahiptir. Ek olarak bu iki unsurun bileşkesinden doğan büyük güç –

Çin Rüyası, önderlik- statüsünü sunmaktadır. Bu sebeplerle Doğu Akdeniz havzası Kuşak-Yol Proje'nin en stratejik coğrafyasıdır.

Çinli yetkililer de atılacak öncelikli adımlardan birisinin Doğu Akdeniz'de varlık göstermek olduğu bilincindedir. Çünkü Çin, 21. yüzyılda büyük oranda arttırdığı üretim kapasitesiyle hem enerji kaynaklarına hem de mallarını ihraç edebileceği pazarlara ihtiyaç duymaktadır. Bu gerçeklik Çin Rüyası'nı hayata geçirebilmek adına bir zorunluluktur. Zira Doğu Akdeniz; Avrupa, Orta Doğu Anadolu ve Afrika gibi büyük pazarları denetim altında tutma imkanına sahiptir. Ayrıca Orta Doğu ve Afrika gibi enerji ve maden zengini bölgelere yakındır. Buna paralel olarak Doğu Akdeniz'in kendi bünyesinde bulunan hidrokarbon, doğalgaz, petrol ve LNG gibi enerji kaynakları da her geçen gün keşfedilmektedir (Yaycı, 2012, s. 2-6). Bu sebeplerden ötürü Kuşak-Yol Projesi ile Doğu Akdeniz havzasının ikili ilişkileri incelenmeye değerdir.

Bu çalışmada Doğu Akdeniz kavramıyla ifade edilen alan, Türkiye-Libya arasında imzalanan "Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası" (Resmi Gazete, 2019) dikkate alınarak çizilen havza haritasıdır. Bu doğrultuda Doğu Akdeniz; Filistin, Lübnan, Mısır, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC), Suriye, Türkiye, İsrail, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) ve Libya'dan oluşmaktadır. Ancak süreç içerisinde ortaya koyduğu iddialar ve faaliyetler sebebiyle Yunanistan'ın havzadaki varlığı da incelenmektedir.

Havza içerisindeki ülkeler, Doğu Akdeniz'in sahip olduğu potansiyele itibar etmenin yanı sıra bazı problemlere de sahiptir. Çin'in havzada etkinlik gösterebilmesi için çözüm sürecine doğrudan katılması gerektiği yetkililer tarafından da bilinmektedir. Bilinen sorunların ilki siyasi istikrarsızlıktır. Bu noktada Çin, iktidarda bulunan meşru hükümetleri muhatap alarak tarafgirlikten kaçınmakta ve ülkeler arası görüşmeleri organize ederek siyasi istikrarı dış politika düzeyinde çözümlenmeyi hedeflemektedir. İç politika da ise ekonomik ve sosyal yatırımlar yaparak hükümetlere istikrar için yardım etmektedir. Bölgedeki ikinci sorun ise güvenlidir. Kurguladığı ticaret ağının başarısı için bu sorunu doğrudan ve barışçıl yöntemlerle çözmeye çalışan Çin, askeri birlik bulundurma, denetimler, tatbikatlar ve savaş önleyici faaliyetler gerçekleştirmektedir. Üçüncü ve Çin'in kısmen müdahil

olduğu sorun ise havza ülkeleri arasında yaşanan münhasır ekonomik bölge (MEB) anlaşmazlıklarıdır. Uluslararası hukukun doğru şekilde tatbik edilememesi, pragmatist yaklaşımlar ve uluslararası şirketlerin politikaları gibi etkenlerden dolayı havza ülkeleri çözüm noktasında zorluklar yaşamaktadır. Bu anlamda Kuşak-Yol Projesi'nin havzaya katacağı artı değerlerin en önemlisi MEB anlaşmazlıklarını çözmektir. Nitekim projenin kazan-kazan ilkesi, kolektivizm vurgusu ve geçmiş arabuluculuk örnekleri göz önüne alındığında uzlaşma sağlanması orta vadede mümkündür.

Çalışmanın en temel amacı olan Kuşak-Yol Projesi ile Doğu Akdeniz havzasının ilişkileri ve birbirlerine katacakları artı değerlerin belirlenmesi problemi yukarıda özet verilen konu başlıklarının ekseninde incelenmektedir. Buna paralel olarak, bu iki özne, salt ve kapsamlı biçimde ele alınarak literatüre katkı sağlanması amaçlanmaktadır. Çünkü uluslararası ilişkiler literatüründe “Kuşak-Yol Projesi ve Doğu Akdeniz” neredeyse hiç incelenmemiş veya üçüncü aktörlerle birlikte incelenmiştir. Bu doğrultuda çalışma içerisinde cevap aranan sorular şunlardır:

- 1) Kuşak-Yol Projesi'ni doğuran süreçler nelerdir?
- 2) Çin'i küresel güç hedefine götüren Çin Rüyası nedir ve nasıl ortaya çıkmıştır?
- 3) Kuşak-Yol Projesi nedir ve nasıl bir yapıya sahiptir?
- 4) Kuşak-Yol Projesi'nin pozitif etkisi hangi araçlarla gerçekleştirilecektir?
- 5) Çin'in Doğu Akdeniz ülkeleriyle ilişkileri hangi düzeyde ve yapıdadır?
- 6) Doğu Akdeniz'i ön plana çıkaran unsurlar nelerdir?
- 7) Kuşak-Yol Projesi ve Doğu Akdeniz havzası birbirlerine ne tür artı değerler katabilir?

Bu sorular doğrultusunda elde edilen veriler dokümanların taranması ve değerlendirilmesi yoluyla ortaya koyulmaktadır. Bu anlamda sistematik olarak kullanılacak veriler internet, yazılı ve görsel basın, tez, makale, yargı kararları ve kitap gibi kaynaklardan alınan bilgilerin değerlendirilmesiyle elde edilmektedir.

Araştırma konusunun yapısı itibariyle çok yönlü ve uzun vadeli projeksiyonlarının olması nitel araştırma yöntemlerinin benimsenmesini zorunlu kılmaktadır. Nitekim çalışma içerisinde, ifade edilen araştırma metodu doğrultusunda nitel değerlendirmeler yapılmaktadır.

Çalışmaya bir bütün halinde bakıldığında öncelikle küresel boyuttaki dönüşüme örnek olarak Kuşak Yol Projesi ve yine bu projeye bağlı olarak bölgesel dönüşümü doğrudan sergileyen Doğu Akdeniz havzası incelenmektedir. Çünkü 21. yüzyılla birlikte politik ve ekonomik güçler el değiştirme veya dönüşme eğilimindedir. Bununla beraber bölgesel güç aktörleri ve çatışma unsurları da değişim göstermektedir. Bu sebeple küresel ve bölgesel başlıkları altında örnek olarak seçilen Kuşak-Yol Projesi ve Doğu Akdeniz öznelerinin çeşitli yönlerden incelenerek değişim, dönüşüm ve güç gibi kavramlara etkileri ortaya koyulmaktadır.

İzlenen araştırma yöntemi ve amaç paralelinde; çalışmanın birinci bölümünde öncelikle İpek Yolu'nu önemli kılan tarihi unsurlar, yöneticilerin tutumları ve toplum üzerindeki yansımaları; ardından Kuşak-Yol Projesi'nin kapsamı incelenmektedir. Kuşak-Yol Projesi Tarihi İpek Yolu'nun ve Çin Medeniyetinin tarihçesiyle oldukça ilintilidir. Bu sebeple önce Tarihi İpek Yolu'nun daha sonra Çin'in tarihsel süreçte yaşadıkları kısaca anlatılmaktadır. Bu yolla amaçlanan Kuşak-Yol Projesi'nin siyasi figürleriyle birlikte Çin toplumunun da yaklaşımını tarihten gelen güdüleyicilerini göz önünde bulundurarak tanımak ve projenin kapsamını benimsemektir.

İkinci bölümde Doğu Akdeniz Havzası doğrudan, ticaret, doğal kaynaklar, beklentiler ve hukuki ilişkiler özelinde incelenerek mevcut durum ortaya koyulmaktadır. Bu bölümde amaçlanan Kuşak-Yol Projesi'nden bağımsız olarak Doğu Akdeniz'in sorunları, dinamikleri ve potansiyelini kavramaktır. Çünkü bölgesel güç merkezi olan Doğu Akdeniz havzasının nispi düzeyde dahi olsa küresel boyuttaki başat gücü belirleme yeteneği bulunmaktadır. Bu sebeple havzanın salt olarak değerlendirilmesi ve tanınması faydalı olacaktır.

Üçüncü bölümde ise küresel boyuttaki Kuşak-Yol Projesi'nin bölgesel edilgeni olan Doğu Akdeniz Havzası'nın Çin ile ikili ilişkileri değerlendirilmektedir.

Bu yolla her iki öznenin uluslararası ilişkiler özelinde ne tür tutumlara sahip olduğu ve gelecek projeksiyonlarının neler olabileceği/olması gerektiği incelenmektedir.

Son olarak sonuç bölümünde Doğu Akdeniz havzasının sahip olduğu avantajlar/dinamikler ve Kuşak-Yol Projesi ile kesişimi bir arada incelenerek havza içerisinde bulunan devletler ve Çin üzerindeki olası etkileri değerlendirilmektedir. Bu değerlendirmeye göre; politik anlamda ikili ilişkilerin ve hukuki anlaşmaların niteliğine bağlı olarak havza içerisindeki her bir ülke farklı düzeylerde etkilenecektir. Çünkü her ülke Doğu Akdeniz havzasından bağımsız olarak din, etnisite, kültür gibi farklı iç dinamiklere sahiptir ve dış politikalar da bundan etkilenmektedir. Ekonomik anlamda ise Kuşak-Yol Projesi'nin vaat ettiği mal ve insan transferi bölgedeki uğrak noktaları üzerinden ülkelere katkı sağlayacaktır. Bunun yanı sıra Doğu Akdeniz'de bulunan doğal çeşitlilik ve enerji de Kuşak-Yol Projesi üzerinden taşınarak her bir ülkeye mutlak katkı sağlayacaktır. Ancak asıl kazanımlar Kuşak-Yol Projesi aracılığıyla Doğu Akdeniz havzası üzerinden ideale ulaşmayı planlayan Çin Halk Cumhuriyeti tarafından.

## **BİRİNCİ BÖLÜM:**

### **1. BİR ARAYIŞ: KUŞAK-YOL PROJESİ**

Bu bölümde öncelikle Kuşak-Yol Projesi'nin önemini ve kapsamını anlamak adına İpek Yolu'nun tanımı yapılmaktadır. Ardından İpek Yolu'ndan

Kuşak-Yol Projesi'ne giden süreçte Çin yakın tarihi incelenmektedir. Bu noktada tarihi incelemenin amacı İpek Yolu ve Kuşak-Yol Projesi arasındaki ilişkiyi görünür kılmaktır.

Çin yakın tarihi içerisinde değerlendirildiğinde İpek Yolu ile Kuşak-Yol Projesi'nin ilişkisi Çin Rüyası ile açıklanmaktadır. Çin Rüyası, İpek Yolu'ndan hareketle siyasi aktörler tarafından oluşturulan bir hedefdir. Öz itibarıyla Çin kültürünün üstünlüğünü ve küresel hâkimiyet kurmasını öngörmektedir. Ülke tarihinde ise bu hedefi gerçekleştirmeye en yakın aracın İpek Yolu olduğu düşünülmektedir. Bu sebeple tarihi İpek Yolu örnek alınmış ve benzer araçlar oluşturulmuştur. Günümüzde ise bu hedefe Kuşak-Yol Projesi ile ulaşılması amaçlanmıştır. Bu noktada öncelikle İpek Yolu ardından Çin Rüyası incelenmektedir. Son olarak Kuşak-Yol Projesi hakkında yetkinliğe ulaşabilmek adına projenin kapsamı detaylı olarak incelenmektedir.

İçerisinde uluslararası ilişkiler literatürüne katkı yapan yazarlarında bulunduğu geniş bir yazar kadrosuna sahip olan Britannica Ansiklopedisi'nde tarihi İpek Yolu "Çin ve Roma arasında mal ve fikir taşıyan, Çin'i Batıya bağlayan antik ticaret yolu" (Britannica, 2021) şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanımda da görüldüğü üzere İpek Yolu yalnızca ekonomik boyuta sahip değildir. Aynı zamanda kültürleri taşıyan bir fikir yoludur. Toplumlar arasında taşınan kültürler ve fikirler, ekonomik öğelerle birleştirilerek hâkim gücün otoritesini uluslararası ilişkilerde pekiştirmiştir. Çin'de İpek Yolu'nun çok yönlü kazanç sağladığını fark etmiş ve ekonomik faaliyetlerle birlikte kültür ihracını<sup>2</sup> gerçekleştirmek istemiştir. Bu doğrultuda İpek Yolu'nu revize ederek hayata geçirmeyi amaçlamıştır. Bu noktada planlanan Kuşak-Yol Projesi 'de ilk kez Çin devlet başkanı Xi Jinping tarafından 2013 yılında "Bir Kuşak Bir Yol" ismiyle ilan edilmiştir (Yılmaz S. , 2019, s. 20). Ardından Çinli yetkililer, projenin kolektif ve iki taraflı kazanç sağlayan bir çalışma olacağı yönündeki görüşlerini sıkça dile getirmiştir (Wong, 2023). Bu tutum, dolaşıma sokulacak olan Çin menşeli ticari ve kültürel öğelerin diğer ülkeler tarafından

---

<sup>2</sup> Çin tarafından yumuşak güç enstrümanı olarak kullanılan "kültür ihracı"; bilhassa Orta Asya ve Afrika'da hayata geçirilen Konfüçyüs Enstitüleri, akademik burs imkânları ve festivallerle olumlu yargı oluşturmayı amaçlamaktadır. Akabinde sosyal iletişim araçları ile Çin kültürü benimsenmektedir (Tuzcuoğlu, 2023, s. 181).

engellenmemesi amaçlamıştır. Kolektif anlayış vurgusuyla birlikte Çin kültürüne özgü semboller de projeye yansıtılmıştır. Örneğin Çin kültürünün ve Taoizm'in temel taşı kabul edilen Tao Te Ching<sup>3</sup> isimli kitaba atıf yapılarak slogan belirlenmiştir: “Tao önce bir tek üretti, bu bir taneden önce iki şey doğdu, ardından üç şey doğdu, bu doğumlar birbirini izledi ve on bin şeyin doğumuna yol açtı” (Yiwei, 2019, s. 6’dan aktaran Sınır, 2020, s. 25). Bu mottodan hareketle ortaya koyulan Kuşak-Yol Projesi Taoizm’e atıfta bulunarak kültürel motifler barındırmaktadır. Aynı zamanda “on bin şey” ifadesiyle bölge coğrafyasına katılması planlanan değerlerin tümüne atıfla küresellik vurgusu yapılmaktadır. Benzer yaklaşımla projenin açıklanan ilk ismindeki “bir” sözcüğü bütüncüllük vurgusunu zayıflattığı düşüncesiyle 2016’da çıkarılmış (Özbağcı, 2023) ve Kuşak-Yol Projesi ismiyle kabul edilmiştir.

## **1.1. Tarihi İpek Yolu’ndan Modern Kuşak-Yol Projesi’ne Giden**

### **Süreç**

M.Ö. 200’lü yıllardan bugüne kadar Doğu-Batı eksenini birleştiren İpek Yolu, M.Ö. 100’lü yıllarda tanınır hale gelmiş ve yüzyıllarca sahip olduğu ününü korumuştur (Arslan, 2018, s. 7). Son olarak 1877 yılında Ferdinand Freiherr Von Richthofen tarafından “seidenstrasse” kavramı ile tanımlanmıştır (Çakan, 2017, s. 36; Yıldırım, 2016, s. 214). Ancak Richthofen, bu kavramı sadece Çin ve İç Asya arasında kalan yol için kullanmıştır (Mohammadi, 2016, s. 81). Öte yandan İpek Yolu güzergâhının tamamına bakıldığında Xian şehrinden başlayıp Afganistan üzerinden Doğu Akdeniz’e ulaştığı ve iki kola bölünerek devam ettiği görülmektedir. Kollardan birisi İran-Suriye-Anadolu-Akdeniz kıyıları güzergâhını izlerken diğer kol Hazar Denizi-Kuzey Karadeniz güzergâhını izlemiştir. Bu noktada her iki kolun da denizlere ulaşması yaygın düşüncenin aksine İpek Yolu’nun yalnızca bir karayolu değil aynı zamanda bir denizyolu olduğunu göstermektedir. (Kalaycı, 2014, s. 90-91). İpek Yolu’nun ana hattı, bağlantı yolları ve denizyolu güzergâhına bakıldığında birçok ülkeden geçtiği görülmektedir. Bu ülkelerin farklı yapıları dikkate alındığında

---

<sup>3</sup> Tao Te Ching veya Dao De Jing, altıncı yüzyılda Taoizm felsefesinin kurucusu olan Lao Zi tarafından yazılmış öğütler kitabıdır.

ise İpek Yolu'ndan çeşitli düzeylerde etkilendikleri düşünülebilir. Buna bağlı olarak İpek Yolu'nun her ülke için taşıdığı anlam da etki değeriyle paralellik göstermiştir.

### Şekil 1.1: Tarihi İpek Yolu Güzergâhı



Kaynak: (Fedorenko, 2013, s. 2)

Toplumların İpek Yolu'na yüklediği anlamları gösteren en güzel örneklerden birisi şudur: “Kâinatta iki büyük yol vardır: Gökyüzünde Samanyolu, yeryüzünde İpek Yolu” (İsayev & Özdemir, 2011, s. 112). Bu Özbek atasözünden de anlaşıldığı üzere İpek Yolu'nun taşıdığı anlam toplumlar için oldukça fazladır. Sebebi ise ekonomik kazançla birlikte gücü de sunmasıdır. Kısa vadeli refahın yanı sıra uzun vadeli refahı sunan politik gücü elde etmek daha önemlidir. Zira asıl olan ticaret yolunu muhafaza etmek değildir. Yolun muhafazası ticarete, ticarete hükmetmek paraya, parayı elde etmek ise politik güce götürmektedir. Sunduğu bu imkân sebebiyle İpek Yolu'nun önemi her ülke için büyük olmuştur. Nitekim daha önce ifade edildiği gibi Çin tarafından İpek Yolu'nun örnek alınması ve yeni projelerin oluşturulması da bu önemden ileri gelmektedir.

Çin'in antik dönemine ait olan İpek Yolu ile modern döneminin ürünü olan Kuşak-Yol Projesi'nin Çin Rüyası özelinde kesiştiği en önemli dönem Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluş yıllarıdır. Bu dönemde Mao Zedong, Deng Xiaoping ve son olarak Xi Jinping liderliğinde kademeli olarak temellendirilen Çin Rüyası üç liderin

yönetim ilkeleriyle birlikte Kuşak-Yol Projesi'ni ortaya çıkarmıştır. Bu noktada incelenmesi gereken ilk isim 1949-1976 yılları arasında Çin Halk Cumhuriyeti'ni yöneten Mao Zedong'dur. Zira Mao'nun siyasi açıdan öngördüğü yönetim ilkeleri, Çin Rüyası'nı doğuran güçlü millet-güçlü devlet nedenselliğini zihinlerde oluşturmuştur. Buna bağlı olarak ilerleyen yıllarda Çin Rüyası sistematik hale gelmiştir. En nihayetinde de Kuşak-Yol Projesi tasarlanmıştır.

İlgili süreç baştan incelendiğinde Mao Zedong'un bugün ki Çin toplumunu inşa eden siyasi ve sosyal olguların mimarlarından olduğu görülmektedir. Henüz devletin kuruluş yıllarından itibaren güdülen sosyal kolektivizm, ekonomik atılım, devlet kontrollü toplum ve radikal dış politika anlayışları bugün dahi Çin Halk Cumhuriyeti'nin temel prensiplerindedir. Mao ile birlikte ilk kez deneyimlenen bu politikalar dönem dönem liderlerin karakteristik yapısına bağlı olarak gevşetilmiş veya dönüştürülmüş olsa da özü itibariyle hep var olagelmıştır.

Mao dönemini Çin Rüyası özelinde önemli kılan çalışmalar altyapı ve ekonomi yatırımlarıyla kalkınmaya hız kazandırmasıdır. Bu yatırımları gerçekleştirebilmek adına Sovyet tarzı sanayileşme anlayışı benimsenerek tam izolasyon politikası<sup>4</sup> başlatılmıştır. Ekonomi temelli bu atılım hareketi her ne kadar Leninist unsurlar barındırsa da Mao tarafından Büyük Harmoni olarak isimlendirilmiş ve başarı göstermiştir (Sınır, 2020, s. 37). Bu kapsamda vergi toplama ve mali yapının merkezileştirilmesiyle döviz piyasasının kısıtlanması amaçlanmıştır (Cheng, 1986, s. 2-3). Ekonominin yanı sıra tarıma özel bir önem atfeden Mao, Çin Halk Cumhuriyeti'nde katalizörün çiftçi sınıfı olduğunu her fırsatta vurgulamıştır. Bu doğrultuda zirai altyapı çalışmaları yürütmüş ve teşvikte bulunmuştur (Dillon, 2016, s. 313-317). Sonuç itibariyle Mao'nun hayata geçirdiği alt yapı ve ekonomi yatırımları bugün Kuşak-Yol Projesi'nin fiziki temelinde yer almıştır. Paralel olarak sağladığı sosyal dönüşüm de Çin Rüyası'nın düşünsel alt yapısını kolektif bilinç ekseninde oluşturmuştur. Ancak ülke, atılımlar sayesinde gelişmiş olsa da Mao dönemi bir bütün halinde değerlendirildiğinde kaos, yokluk, baskı ve ağır çalışma yaşamı gibi kavramlarla anılmaktadır. Bunun sebebi ise

---

<sup>4</sup> İzolasyon politikası; diğer adıyla yalnızlık politikası, bir başka devletle ticari/ diplomatik ilişkileri olabildiğince azaltmayı ve uluslararası krizlerde tarafsız kalmayı ön gören bir uluslararası ilişkiler politikasıdır (TÜİÇ, 2014).

uygulanan yoğun devlet kontrollü sosyal ve ekonomik yaşam olarak görülmektedir. Mao döneminde yaşanan ekonomik sorunların en büyük sebepleri 1937-1949 yılları arasında yaşanan Japon işgali ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluş sürecinde Jiang Kai-shi (Çan Keyşek) ile Mao arasında yaşanan silahlı mücadeledir. Bu süreçte ülkenin tarım sahaları, altyapısı ve endüstriyel üretim tesisleri büyük hasar görmüştür. Yeniden inşa sürecinde ise Mao yönetimi komünist ilkeleri benimseyerek ağır bir devlet kontrolü uygulamış ve kalkınmayı hızlandırmak istemiştir. Bu düşünceyle ardı sıra uygulanan beş yıllık kalkınma planları, Kültür Devrimi, Büyük İleri Atılım gibi programlar baskıyı arttırmıştır. Ayrıca sosyal alanda; basın denetlenmiş, devlet kadrolarına alımlarda yolsuzluklar yaşanmış, ciddi siyasi hizipleşmeler olmuştur. Çin halkı ise tüm bu yaşananlardan olumsuz etkilenmiş ve bilinçaltında güçlü millet-güçlü devlet ilişkisi kurulmuştur. Böyle bir ortamda ön plana çıkan isim ise daha ılımlı politikalar benimseyen Deng Xiaoping olmuştur.

Xiaoping göreve geldiği ilk anda 1966 yılında partiden tasfiyesine sebep olan reformist anlayışını yansıtmıştır. Kamuoyunda karşılık bulan fikirleri doğrultusunda da Çin'in yükseliş dönemi başlamıştır. Bu dönemde yine Mao'nun merkezi yönetim ve tek parti odaklı yönetim anlayışı hâkim olmuştur. Ancak Xiaoping ülkedeki sorunların çözümünde farklı uygulama yöntemleri kullanmış ve başarıya ulaşmıştır. Nitekim bunu da izolasyon politikasını değiştirerek; hem uluslararası ilişkilerde hem de ekonomide dışarıya açılarak yapmıştır. Ayrıca Mao'dan farklı olarak öncelikler sıralamasında yalnızca tarıma değil tarımla birlikte sanayiye de yer vermiştir (Butt & Sajid, 2018, s. 174). Xiaoping, Mao'nun sosyalizm algısındaki aşırı eşitlikçi yaklaşımın üretim güçlerinin büyümesini engellediğini ve bu durumun devlet kontrollü bir kapitalizmle aşılabileceğini düşünmüştür (Pantsov & Levine, 2015). Bu yaklaşımın reel karşılığını da büyüme oranlarının ilk on yılda % 9,5 seviyelerinde seyretmesiyle almıştır (Chow, 1994, s. 9).

Ancak Çin'in izolasyon politikasından vazgeçerek kalkınmaya başlamasından dolayı beklenmeyen sorunlar ortaya çıkmıştır: (i) Köyden kente yapılan göç artmış, (ii) kurumlar özerk tavırlar sergilemiş, (iii) yükselen istihdam oranlarına rağmen iş çevrelerindeki nitelik düşmüştür (Butt & Sajid, 2018, s. 175-176). Ardından serbest piyasanın da etkisiyle her kesimden insan pragmatik

davranmış ve kolektif toplum anlayışından uzaklaşmıştır. Buna bağlı olarak Çin Rüyası da kısmen zarar görmüştür.

Sonuç olarak Çin’de hâlâ saygı ve minnetle anılan Mao ve Xiaoping, kendi dönemleri içerisinde tartışmalı tüm olaylara rağmen bugünkü modern devletin kurucularıdır. İki liderin İpek Yolu’ndan hareketle ortaya koyduğu ancak sistematik hale getiremediği Çin Rüyası ile kamu yatırımları yapılmıştır. Bu sayede o dönemde henüz var olmayan Kuşak-Yol Projesi’nin fiziki ve düşünsel temelleri atılmıştır. Ancak Xiaoping daha köklü değişimler gerçekleştirmesiyle bir adım öne çıkmaktadır. Oldukça zeki bir lider profili çizen Xiaoping’in fikirleri önemli çevrelerce hala uygulanmaktadır. Örneğin ölümünden önce muhtemel bir iptidai fikirli lidere karşı Çin bürokrasisini uyarmış ve modern Çin’in korunmasını öğütlemiştir. “24 Karakter Stratejisi” ismi verilen bu ilkeler vasiyet olarak kabul edilmiş ve uygulanmıştır. Xiaoping bu ilkeleri şöyle sıralamıştır: (i) Liderlik iddiasında olmayın , (ii) düşük bir profili her zaman koruyun (iii) uygun vakti kollayın, (iv) gücünüzü yalnızca siz bilin ve (v) problemler karşısında sakın kalın (Koçakoğlu, 2020, s. 67).

1978 yılında Xiaoping’in dışa açılma politikasıyla başlattığı, daha somutlanmamış ancak zihinlerde kabul görmüş olan Çin Rüyası Kuşak-Yol Projesi’ni meydana getiren en önemli fikirlerden birisidir. Henüz yeni tanıtılmış bir hayal iken uyandırdığı heyecan ve vaat ettiği başarıyla bir rüya haline gelmiştir. Xiaoping döneminde sürekli atıfta bulunulan vizyon ancak Xi Jinping döneminde bir slogana sahip olmuş, planlanmış ve resmen ilan edilmiştir. Bu noktada Kuşak-Yol Projesi’nin kapsamını kavrayabilmek adına İpek Yolu ile arasında köprü görevi gören Çin Rüyası’nın öz itibariyle incelenmesi faydalı olacaktır.

## **1.2. Dün ile Bugün Arasındaki Köprü: Çin Rüyası**

Yaklaşık 5000 yıllık geçmişe sahip olan Çin medeniyeti; 13. yüzyıla kadar dünyadaki 300 temel icadın 170’ini keşfetmiş, 18. yüzyıla kadar ticaret hacmiyle en büyük ekonomiyi yönetmiş, günümüze kadarki her dönemde en büyük nüfusa sahip olmuştur. Buna benzer birçok sebepten dolayı Çin halkı, büyük bir özgüvene sahip olmuş ve kendilerinin öncelikli olarak müreffeh yaşama layık olduğunu düşünmüştür

(Xiaosi, 2017, s. 17-18). Ancak baskı dönemleri, farklı etnik grup hâkimiyeti ve istikrarsızlık sebebiyle bu düşüncenin karşılığı olmamıştır. Çünkü Çin’de safkan olarak kabul edilen Çinliler Han ismi ile bilinmektedir ve tarih boyunca iki hanedanlık Han soyundan olmamasına rağmen Çin’e hükmetmiştir. Bunlardan ilki olan Yuan Hanedanlığı (1271-1368) Moğol ırkındandır. İkincisi ise Mançu soyundan olan Qing Hanedanlığı (1644-1912)’dir. Her iki dönemde de ikinci sınıf muamele gören, soykırıma uğrayan ve kültürleri yozlaştırılan Han Çinlileri direniş göstermiştir (Dillon, 2016, s. 14-24). Benzer şekilde Han Çinlilerinden olduğu halde baskıcı idare anlayışına sahip liderler de yönetimi ele almıştır. Bu duruma paralel olarak siyasi istikrarsızlıklar oluşmuş, ekonomik bunalımlar yaşanmış ve Çin halkı, layık olduğunu düşündüğü müreffeh yaşamı kalıcı olarak tesis edememiştir.

En nihayetinde Çin Halk Cumhuriyeti 1949 yılında safkan Çinliler önderliğinde kurulmuş ve özlenen yaşam tesis edilmek istenmiştir. Bu doğrultuda geleneksellikten moderniteye geçiş öncelenmiştir. Tarihsel deneyimlerden faydalanılarak modernitenin temel unsurları; zamanın ilerlediğini kabul eden bilimsel düşünceyi yerleştirmek, toplumsal faaliyet ve yönetim sistemi kurmak, değerler sistemi oluşturmak ve kapsamlı toplumsal ilerlemeyi hızlandırmak şeklinde belirlenmiştir (Xiaosi, 2017, s. 44-45). Mao Zedong döneminde oluşturulan bu ilkeler zaman içerisinde yine Mao tarafından ikinci planda tutulmuş ve devlet kontrollü baskı hüküm sürmüştür. Deng Xiaoping tarafından esnetilen devlet kontrollü yapı toplumsal bilinci büyük oranda geliştirmiştir. Zira halkın bir bütün olarak hareket etmesi ve devletin uluslararası güç elde etmesi gerektiği fikri oluşmuş ve Çin Rüyası kavramı doğmuştur. Bu dönemde henüz Çin Rüyası ismine sahip olmayan kolektif toplum ve liderlik düşüncesinin temeli ardı sıra gelen liderler tarafından atılmıştır. Son olarak Xi Jinping’in liderliğinde bu düşünce sistematik hale getirilmiş ve açıklanmıştır.

Çin Rüyası dar anlamda bir düşünce ürünü olarak ideal arayışıdır. Geniş anlamında ise Çin’in, kendisini kalkındırırken dünyaya önderlik yaparak katkıda bulunması gerektiğini vurgulayan bir vizyondur. Bu iki tanımı da açmak gerekirse; açık düşünceli, güvenli ve bilimsel bir tutumla faydacı ve lider bir ruhun, hoşgörülü bir yaklaşımla oluşturduğu; Çin ulusal düşüncesine uygun ve Çin’i dünyanın saygı ve

hayranlık duyduğu büyük bir güç yapacağına inanılan vizyondur (Xiaosi, 2017, s. 17-31). Tanımlamalara göre kolektivist anlayış Çin Rüyası'nın kuramsal temeli kabul edilmiştir. Bu anlayışın oluşmasındaki en büyük sebep ise daha önce ifade edildiği üzere Çin tarihinde yaşanan sosyal ve ekonomik baskı, farklı etnik grupların iktidarı ve siyasi istikrarsızlıklardır. Yaşanan baskı dönemlerinin aşılabilmesi için toplumla uyumlu ve milliyetçi anlayışa sahip yöneticiler aranmıştır. Buna bağlı olarak da zihinlerde güçlü devlet-güçlü millet paralelliği kurulmuştur. Sonuç itibariyle kalkınma ve güç arayışının son ürünü Kuşak-Yol Projesi olmuştur. Böylece Tarihi İpek Yolu ile başlayan süreç, Çin Rüyası ile şekillenmiş ve Kuşak-Yol Projesi'nin başarıya ulaşması hedeflenmiştir.

### **1.3. Kuşak-Yol Projesi'nin Kapsamı**

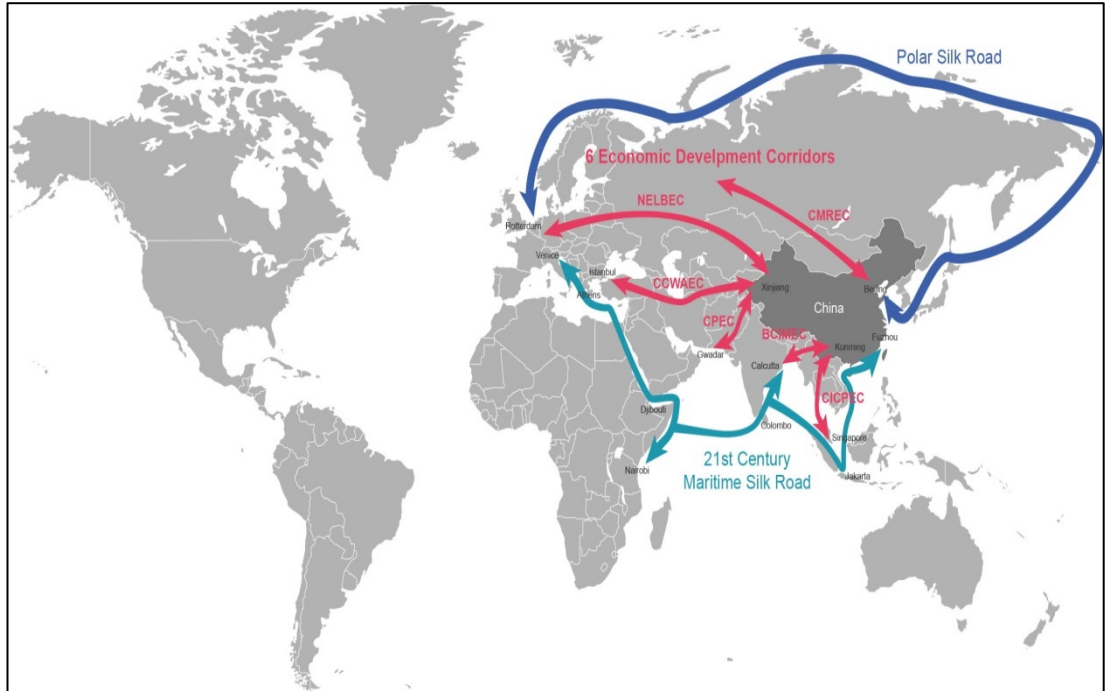
Nihai amaca götürdüğüne inanılan Kuşak-Yol Projesi, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından iki aşamalı olarak açıklanmıştır. İlk olarak 7 Eylül 2013 tarihinde Kazakistan Nazarbayev Üniversitesi'nde İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ismiyle kara güzergâhı açıklanmıştır (Ayan, 2016, s. 12). İkinci olarak da 3 Ekim 2013'de Endonezya Parlamentosu'nda Deniz İpek Yolu ismiyle deniz güzergâhı açıklanmıştır (Balci, 2018, s. 3; Ergünsü, 2017, s. 4). Yapılan bu ilanların ardından öncelikle aynı yıl içerisinde Çevre Diplomasisi<sup>5</sup> başlatılmış ve bir sonraki yıl Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği Ögütü (APEC) bünyesinde 40 milyar dolarlık bütçe belirlenmiştir (Aoyama, 2016, s. 5; Kaczmarek, 2015, s. 1) 2015 yılında ise Kuşak-Yol Projesi'nin paralelinde "Made in China 2025" (MIC) stratejisi de yayımlanmıştır. Strateji özelindeki amaç gereken maddi kaynağı biraraya getirmektir. Bu sebeple stratejinin vizyonu Çin'i katma değerli mal ve teknolojiye başta olmak üzere dünya sıralamasının ilk basmağına çıkarmaktır. 2035 ve 2049 hedefleri de bulunan strateji 13. Beş Yıllık Kalkınma Planı (BYKP) içerisinde de kendisine yer bulmuş ve devlet politikası haline getirilmiştir (Koçakoğlu, 2020, s. 134-136).

---

<sup>5</sup> Uluslararası ilişkiler literatüründe yeni olan çevre diplomasisi; iklim değişikliği, biyolojik dengenin bozulması, küresel ısınma ve kuraklık gibi insan kaynaklı çevre sorunlarının hukuki olarak diplomatik düzeyde çözüme kavuşturulmasını amaçlayan diplomasi türüdür (Doğan & Çatal, 2018; Kartal, 2022)

Çin Halk Cumhuriyeti'nin benimsediği özel hedeflerin yanı sıra Kuşak-Yol Projesi mensubu olan ülkeler için de ortak hedefler belirlenmiştir. Ticaret, finans, kültür, eğitim gibi çeşitli başlıklar altında tasnif edilen hedefler her ülkenin yüksek düzeyde kalkınmasını ve buna yönelik kazan-kazan ilkesini benimsemektedir. Amaçlarla birlikte lider bir ülkenin varlığını da proje için zorunlu gören Çin, kendisini bu konuma uygun görmüştür. Çünkü proje; küresel güç vaadinin yanı sıra ülke içerisindeki gıda, enerji, döviz gibi ihtiyaçların karşılanmasına da olanak sağlamaktadır. Bu sebeple Çin nezdinde çok yönlü bir katalizör olarak görülmekte ve oluşacak katma değerün ülke içerisinde kalması hedeflenmektedir. Verilen bu öneme paralel olarak bazı çalışmalarda yürütülmüştür. 13. ve 14. Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamında Kuşak-Yol Projesi'ne yönelik iki özel hedef belirlenmiştir: Buna göre birinci vizyon modernizasyon ikinci vizyon ise ortak kaderdir. Modernizasyon, ekonomik temelli bir içeriğe sahiptir ve çevre ülkelerin Çin ekonomisine eklemlenmesini öngörmektedir. Ortak kader ise siyasi temelli bir içeriğe sahiptir ve insanlığın kolektif kalkınması adına yürütüldüğü iddia edilmektedir (Yu, 2019, s. 3-4; OECD, 2018, s. 68) .

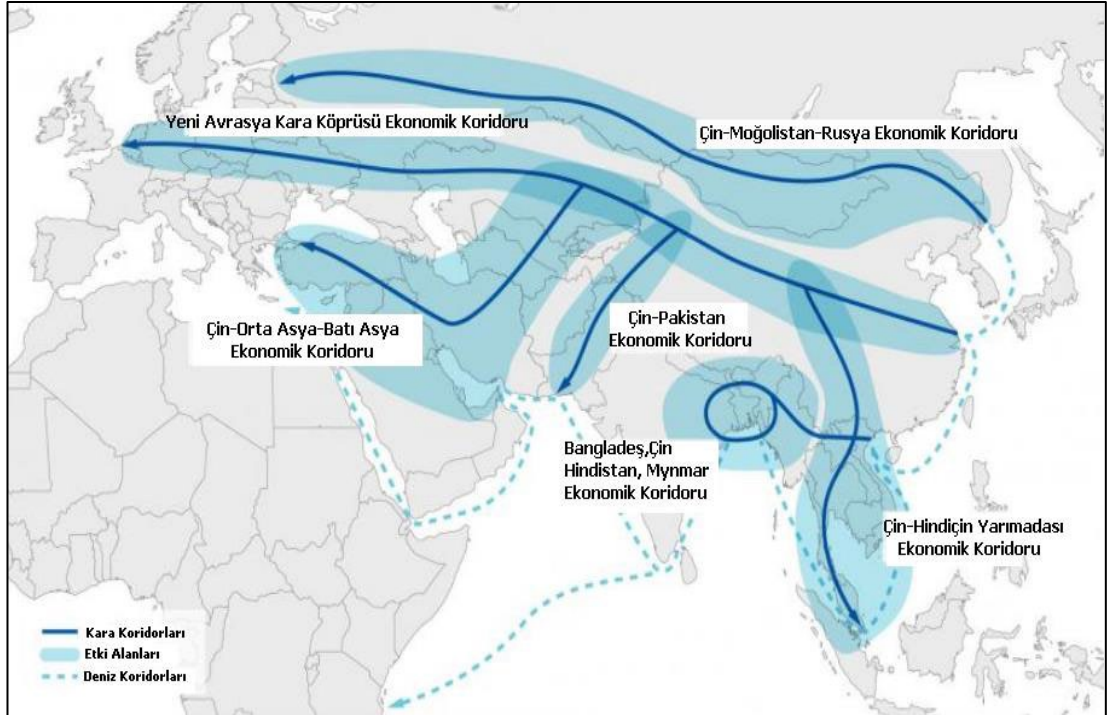
### Şekil 1.2: Kuşak-Yol Projesi'nin Güzergahı



Kaynak: (BRI, 2022)

Oluşturulan vizyon ve özel hedeflere paralel olarak güzergahlar belirlenmiştir. Asya, Afrika, Avrupa'dan geçen 6 koridor ve 5 güzergâh ile 65 ülke kapsam içerisine alınmıştır. Açıklanan beş güzergâhın üçü kara, ikisi deniz üzerindedir. Kara güzergâhının birincisi Çin-Orta Asya-Rusya-Avrupa, ikincisi Çin-Orta Asya-Orta Doğu, üçüncüsü Çin-Güney Asya-Hint Okyanusu şeklinde belirlenmiştir. Deniz güzergâhına bakıldığında ise birincisi Güney Çin Denizi-Hint Okyanusu-Doğu Afrika-Avrupa, ikincisi de Güney Çin Denizi-Güney Pasifik Okyanusu rotasıdır (Habova, 2015, s. 64'den aktaran Turan, 2021, s. 11). İfade edildiği üzere güzergâhların dışında planlanan ekonomi koridorları da vardır: (i) Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC), (ii) Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomi Koridoru (NELBEC), (iii) Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridoru (CCWAEC), (iv) Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru (CPEC), (v) Çin-Hindiçini Yarımadası Ekonomi Koridoru (CICPRC) ve (vi) Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru (BCIMEC) (Bhattacharya, 2016, s. 311'den aktaran Sınır, 2020, s. 50).

### Şekil 1.3: Kuşak-Yol Projesi Ekonomi Koridorları



Kaynak: (Dönmez, 2021, s. 67)

1) Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomi Koridoru (CMREC): Kendi içerisinde iki farklı güzergâha sahiptir. Birincisi Tianjin kentinden başlayarak önce Honhot kentine sonra Moğolistan'a ve oradan Rusya'ya uzanmaktadır. İkinci güzergâh ise Changchun kentinden başlayarak Monzhouli üzerinden Rusya'nın Chita kentine ulaşmaktadır (Aoyama, 2016, s. 6). 2014 yılında Xi Jinping tarafından ilk kez öne sürülen koridor, Şangay İşbirliği Örgütü'nün 2016 zirvesinde ticaret, altyapı ve ulaşımı geliştirmek adına devlet başkanlarınca kabul edilmiştir. (Dönmez, 2021, s. 70-71).

2) Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomi Koridoru (NELBEC): Çin'in doğu kıyılarında yer alan Jiangsu eyaletinden başlayarak kesintisiz şekilde Avrupa'ya (Rotterdam/Hollanda) giden koridor otuzdan fazla ülkenin sınırlarından geçmektedir (Hou, 2019, s. 26). Bu koridor kapsamında özel olarak Çin'den Avrupa'ya hem daha güvenli hem de daha ucuz ulaşım hedeflenmektedir (Derudder, Liu, & Kunaka, 2018, s. 36).

3) Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomi Koridoru (CCWAEC): Çin adına enerji yolu hüviyetine sahip olan bu koridor Sincan'dan başlamaktadır. Türkiye Cumhuriyetleri ve İran'dan geçerek Türkiye'ye ulaşmaktadır. Koridorun oluşturulma amacı enerji ihtiyacının güvenle taşınmasıdır (Luft, 2016, s. 27).

4) Çin-Pakistan Ekonomi Koridoru (CPEC): Xinjing ve Kaşgar şehirlerinin Gwadar Limanı'na ulaşmasını sağlayan bu koridor dünyanın en uzun kara bağlantı yolu olarak ülkeleri enerji, turizm, finans ve tarım gibi sektörlerde kalkındırmayı hedeflemektedir (Luft, 2016, s. 19).

5) Çin-Hindini Yarımadası Ekonomi Koridoru (CICPRC): Yunnan eyaletinden başlayarak Singapur'da son bulan koridor, bağlantı yollarıyla değerlendirildiğinde 50 milyon insanın yaşadığı bir ticari pazarı kapsamaktadır. Koridorun oluşturulma amacı ASEAN ülkeleri arasında eklemlenmeyi sağlamaktır (Derudder, Liu, & Kunaka, 2018, s. 11).

6) Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru (BCIMEC): Koridor, Bangladeş'in Bengal Körfezi limanlarında Çin varlığını ve yatırımlarını arttırarak bölgesel kalkınmayı vaat etmektedir. Ayrıca Çin'in kültürel ve tarihi

bağlarının nispeten daha zayıf olduğu ülkeler arasında yakın ilişki kurmak amaçlanmaktadır (Gökten K. , 2019, s. 102-105).

Koridorlar özelinde belirlenen amaçlar yukarıda ifade edildiği gibidir. Ancak koridorların yakından tanınması için bir sonraki başlık içerisinde daha detaylı olarak ele alınacaktır. Bu noktada yalnızca koridorların yönetim ve koordinasyonunun sağlanması amacıyla oluşturulan kurumlardan kısaca bahsedilecektir.

**Tablo 1.1: Kuşak-Yol Projesi Kapsamındaki Ülkeler**

BÖLGE	ÜLKE
DOĞU ASYA	Çin, Moğolistan
GÜNEYDOĞU ASYA	Brunei, Kamboçya, Endonezya, Laos, Malezya, Myanmar (Burma), Filipinler, Singapur, Tayland, Doğu Timor, Vietnam
GÜNEY ASYA	Afganistan, Bangladeş, Butan, Hindistan, Maldivler, Nepal, Pakistan, Sri Lanka
ORTA ASYA	Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan, Özbekistan
ORTADOĞU VE KUZEY AFRİKA	Bahreyn, Mısır, İran, Irak, İsrail, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Umman, Katar, Suudi Arabistan, Filistin, B.A.E, Yemen
AVRUPA	Arnavutluk, Azerbaycan, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çekya, Estonya, Gürcistan, Macaristan, Letonya, Litvanya, Kuzey Makedonya, Moldova, Karadağ, Polonya, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Türkiye, Ukrayna, İtalya
DENİZ İPEK YOLU	Etiyopya, Kenya, Fas, Yeni Zelanda, Panama, Kore, Güney Afrika

Kaynak: (Genç, 2019, s. 21; Turan, 2021, s. 11)

Ülkeler arasında koridorlar aracılığıyla sağlanan entegrasyona ek olarak paylaşılan kurum, kuruluş, bilgi, enerji, finansman, kültür gibi unsurların yönetilebilmesi için koordinasyon merkezinin varlığına ihtiyaç duyulmuştur. Bu amaçla oluşturulan yapı ise koordinasyon, denetleme ve ar-ge çalışmalarını üstlenen “Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu” (The National Development and Reform Commission-NDRC) ile alt organı olan “Kemer ve Yol Girişimlerinin Uygulanmasını Teşvik Etmek İçin Liderler Grup Ofisi” dir (Genç, 2019, s. 38; NDRC, 2022).

NDRC gibi Kuşak-Yol Projesi için oluşturulan ve kritik çalışmalar yapan diğer bir kurum ise Çin Uluslararası Kalkınma İşbirliği Ajansı (China International Development Cooperation Agency-CIDCA)'dır. Ajans, Kuşak-Yol Projesi kapsamında hazırlanan programların uygulanması ve yatırımların yönetilmesi için stratejiler belirlemektedir. Ayrıca çalışmalarından dolayı Çin Devlet Konseyi'ne karşı sorumluluğu bulunmaktadır. (Genç, 2019, s. 39).

#### **1.4. Kuşak-Yol Projesi'nin Kara ve Demir Yolu Koridorları**

Kuşak-Yol Projesi'nden kapsam içerisindeki 65 ülke doğrudan faydalanırken harici 40 ülke de dolaylı olarak faydalanmaktadır. (Haksess, 2015, s. 167). Tüm bu ülkelerde bugüne kadar yürütülen çalışmalar adil paylaşım anlayışıyla iktisadi işlemler, sosyo-politik konular ve altyapı yatırımlarına yönelik olmuştur. Fakat proje havzasının büyüklüğünden dolayı emtia ve insan ulaşımı alanlarında ciddi ve çeşitli güvenlik tehditleri bulunmaktadır. Söz konusu tehditlerin minimize edilmesi ve yönetişimin işlevsel kılınması amaçlanarak koridorlar belirlenmiştir. Bu koridorların altısı "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" adı altında açıklanmış ve hem kara yolu hem de demir yolu ulaşımına imkân sağlamıştır. Ek olarak bir koridor ise "21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu" adı altında deniz yolu olarak açıklanmıştır.

##### **1.4.1. Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru (CMREC)**

CMREC koridoru Xi Jinping'in önerisiyle ilke kez 11 Eylül 2014'de Tacikistan/Duşanbe'de gerçekleştirilen devlet başkanları zirvesinde gündeme gelmiştir (Taldybayeva, 2019). Bir sonraki yıl içerisinde Ufa'da gerçekleştirilen Şangay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) toplantısında Rusya ve Moğolistan devlet başkanları da koridora açıktan destek vermişlerdir (Dönmez, 2021, s. 70). Koridorun resmîyete dökülmesi ise ancak 23-24 Haziran 2016 tarihindeki ŞİÖ Devlet Başkanları Zirvesi'nde mümkün olmuştur (Taldybayeva, 2019). Stratejik anlamda büyük bir atılım sağlayan koridorla birlikte aynı zirvede Hindistan ve Pakistan'ın üyelik memorandumları belgeleri imzalanarak bölgesel güvenlik tehditleri en aza indirilmeye çalışılmış ve koridorun stratejik önemi artırılmıştır<sup>6</sup> (Eren, 2017, s. 82). 2018 yılına

---

<sup>6</sup> Moğolistan, Rusya ve Çin arasında hem tampon hemde paylaşılabilen bölge hüviyetindedir. Yaşanan mücadeleden dolayı uluslararası ilişkilerde iki ülke tarafından baskılanan Moğolistan,

gelindiğinde projenin pozitif etkisini arttırmak adına üç devlet başkanı arasında “CMREC’i İlerletmek için Ortak Bir Mekanizma Oluşturma Anlaşması” ve “Asya Karayolu Ağı Boyunca Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Hükümetler Arası Anlaşması” imzalanmıştır. Ayrıca Asya Kalkınma Banka’sının desteğiyle koridora maddi fon sağlanması kararlaştırılmıştır (Yidaiyilu, 2019).

#### Şekil 1.4: Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru Haritası



**Kaynak: (OBOReurope, 2020)**

Geniş ölçekte Kuşak-Yol Projesi için dar ölçekte ise koridorlar için çeşitli amaçlar oluşturulmuştur. Bunun sebebi çalışmaların tanınması, tanımlanması, sınırlarının belirlenmesi ve çalışma takviminin netleştirilmesidir. CMREC koridorunun amaçları ise çevre güvenliği, hümanist etkileşim, iktisadi ortaklık, ulaşım ve lojistik altyapı tesisi, pazarlara doğrudan erişim, eğitim, enerji, tarım, turizm gibi birçok konuda işbirliğinin sağlanmasıdır (Genç, 2019, s. 30; Sınır, 2020, s. 78). Amaca uygun şekilde koridorun ihtiyaçlarını karşılayacak ve kalkınması

---

ekonomik koridor vasıtasıyla üçlü mutabakat sağlamayı mümkün görmektedir. Benzer şekilde Pakistan ve Hindistan’ında Moğolistan topraklarında hak iddiası vardır. Tüm bu iddialar dikkate alındığında ekonomik ve politik bağımlılık oluşturan CMREC koridorunun stratejik önemi artmaktadır.

faydalı olacak şehirler de güzergâha dâhil edilmiştir. İki güzergâhtan oluşan koridorun ilk güzergâhı Çin'in Hebei Eyaleti'nde bulunan Jining şehriden başlamaktadır. İç Moğolistan Özerk Bölgesi'ndeki Huhhot şehri üzerinden Moğolistan topraklarını aştıktan sonra Rusya'nın Krosnoyarsk Eyaleti'ne bağlı Kuragina şehrine ulaşarak son bulmaktadır. Bu güzergâh üzerinde birisi Moğolistan birisi de Rusya'da olmak üzere iki kol üzerinden bağlantı yolları da bulunmaktadır. Koridorun ikinci güzergâhı ise nispeten daha kısadır. Çin'in Shenyang şehriden başlayarak sırası ile Chengchun, Harbin ve Manzholi şehirlerinden geçerek Rusya'nın Chita şehrinde son bulmaktadır (Taldybayeva, 2019). Koridorun geçtiği şehirlerin sosyo-politik sorunları göz önüne alındığında büyük çaplı bir entegrasyon sağlaması ve bağımlılıklar yaratması yoluyla krizlerin çözümünde önemli bir araç olarak kullanılması olasıdır.

CMREC, Çin, Moğolistan ve Rusya devletleri için kriz çözümündeki araçsallığının yanı sıra bazı ortak hedeflerin gerçekleştirilebilmesi anlamına da gelmektedir. Kara ve demir yollarının bağlanarak güçlenmesi, taşımacılığın kolaylaşması, ticari teşviklerin oluşması, ticari dar boğazların aşılması gibi konular ortak noktaların bazılarıdır (Zhang & Zhang, 2017, s. 162). Ayrıca işbirliğinin arttırılması Rusya için Avrasya Ekonomi Birliği'nin (EAEU) kurulmasını, Moğolistan için ise Bozkır Yolu'nun kurulmasını mümkün hale getirmektedir (Dondokov, 2018, s. 2). Yine CMREC'nin bölgesel etkileri incelendiğinde Rusya'nın "Look East" (Doğuya Bak) stratejisinin koridorun stratejileri ile uyumlu olduğu görülmektedir. Ancak Moğolistan'ın daha temkinli yaklaşarak "Third Neighbor" (Üçüncü Komşu) stratejisini benimsediği ve Rusya ile Çin'in baskısı altında kalmaktan çekindiği de görülmektedir (Zhang & Zhang, 2017, s. 162).

#### **1.4.2. Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Ekonomik Koridoru (NELBEC)**

Rusya'nın "Kuzey Koridor" ismi ile önerdiği NELBEC, Çin'in doğu kıyısındaki Jiangsu eyaletinden Avrupa'nın batı kıyısına kadar uzanan uluslararası bir demiryolu hattıdır. Ayrıca Kuşak-Yol Projesi'nin en uzun demir yoluna sahip koridorudur. Dünya çapındaki en büyük konteyner limanına sahip olan Jiangsu'dan

başlayan koridor Rotterdam'a kadar kesintisiz olarak mal taşınmasını sağlamaktadır (Decker, 2018, s. 10). İki liman arasında yapılan ticaretin süresi takribi 40 günden 16 güne kadar düşürülerek hem zamandan hem de taşıma maliyetinden büyük oranda kazanım sağlamaktadır. Demir yolu Çin'den başlayarak Kazakistan, Hollanda, Rusya, İspanya, Beyaz Rusya, Fransa, Polonya, Almanya gibi ülkelere uğradıktan sonra Yunanistan'a kadar giderek NELBEC'i Pire Limanı'na bağlamaktadır (Decker, 2018, s. 10). Koridor içerisinde planlanan bağlantı yollarından; Melnik ve Pardubice (Çek Cumhuriyeti), Duisburg (Almanya), Hamburg (Almanya) ve Lodz (Polonya) uluslararası yük treni hatları ise tamamlanmış durumdadır (Güner, 2018, s. 115). Ayrıca Yekaterinburg (Rusya) şehriden itibaren Trans-Sibirya tren hattını kullanmasından dolayı koridorun %50'lik kısmının tamamlandığı kabul edilmektedir (Garbutt, 1954). Koridorun %100'ü faaliyete geçtiğinde -bağlantı yolları hariç- kesintisiz toplam uzunluğu 11.800 km olması planlanan tren yolu, her ayrıntısının belirlenmesine rağmen Moğolistan ve Kazakistan üzerinden Rusya'ya nasıl bağlanacağı netleşmemiştir (Hou, 2019, s. 23).

#### Şekil 1.5: Yeni Avrasya Kara Kıta Köprüsü Koridoru Haritası



Kaynak: (OBOReurope, 2020)

Belirsizliklerine rağmen birçok ülkenin sınırından geçtiği için NELBEC koridoruna diplomatik araç misyonu da yüklenmiştir. Keza oldukça hassas dengelere sahip olan Urumçi, Astana, Almata, Krasnodar gibi şehirlerden geçerek ülkeler

arasında bağımlılık yaratması ve krizlerin çözümüne katkı sağlaması beklenmektedir (Derudder, Liu, & Kunaka, 2018, s. 36).

### **1.4.3. Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC)**

Resmi adı Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru olan bu yol tarihi İpek Yolu'nun üzerine inşa edilmiştir. Ayrıca Türkiye ve Orta Asya ülkeleri tarafından Orta Koridor ismiyle de anılmaktadır (Sınır, 2020, s. 71-73). İçerisinde demiryolu, karayolu ve hidrokarbon taşıma hattı gibi modern lojistik unsurları barındıran koridorun ticari değeri oldukça fazladır. Ancak eklemlediği ülkelerin çeşitli sorunları sebebiyle paylaşım sorunları yaşanmaktadır. Öte yandan birçok ülkenin ikili ilişkilerini geliştirmesi sebebiyle diplomatik araçtır. CCWAEC, tüm sorunlara rağmen ekonomik koridorlar içerisinde en fazla proje teklifi alan ve tamamlanmış projeye sahip koridordur.

Koridorun başlangıç noktası Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ndeki Urumqi şehridir. Ardından sırasıyla Kazakistan (Almatı), Kırgızistan (Bişkek), Özbekistan (Taşkent, Semerkant), Türkmenistan (Aşkabat), İran (Tahran) ve Türkiye (Ankara, İstanbul)'den geçmektedir. Ayrıca tali bağlantı olarak kurulan Urumqi-Aktav arasındaki yol Hazar Denizi'ne, Tahran-Bender Abbas arasındaki yol Hürmüz Boğazı'na ulaşım imkânı sağlarken Taşkent-Kızılorda arasında kurulan yol Hazar Denizi yolunu ana koridora bağlamaktadır. Koridor Asya'da toplam 17 ülkeyi doğrudan veya dolaylı olarak etkilemektedir. Ayrıca Arap Yarımadası ve Türkiye'de koridora dâhil edilmektedir (Chan, 2015; Fulton, 2016, s. 47). Sayılan ülkelerin dışında ilerleyen süreçte Ukrayna, Azerbaycan ve Gürcistan'ın da güzergah içerisine dahil edilmesi planlanmaktadır (Luft, 2016, s. 27).

### **Şekil 1.6: Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru Haritası**



**Kaynak:** (OBOReuropa, 2020)

CCWAEC, kapsamlı yollarla ülkeleri birbirine bağlamayı amaçlasa da kurulmasında enerji ihtiyacının büyük etkisi vardır. Bu ihtiyaca yönelik bazı enerji nakil hatları ve üretim tesisleri de inşa edilmiştir. Örnek olarak Kazakistan, Çin ve Özbekistan arasında işleyen Orta Asya-Çin Doğalgaz Hattı, Özbekistan Angren Termik Santrali, Tacikistan Nurek Hidroelektrik Santrali, Özbekistan Karakol Gaz Sahasında hâlihazırda üretim ve taşıma faaliyetlerine başlanmıştır (Hou, 2019, s. 27).

Orta Asya'nın yanı sıra Türkiye'de, Akdeniz sahasına ve Avrupa'ya enerji taşıma görevini üstlenmiş birçok proje hayata geçirilmiştir. Örneğin Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu, Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Hattı, Osmangazi Köprüsü, Yüksek Hızlı Tren, 1915 Çanakkale Köprüsü, Karadeniz Sahil Yolu, İstanbul Havalimanı ve Marmaray gibi büyük ölçekli projelerin bazıları Kuşak-Yol Projesi için yapılmıştır (UAB, 2022). Bazı projelerin inşasına ise Kuşak-Yol Projesi öncesinde başlanmış ve daha sonra projeye dâhil edilmiştir.

Önemli projelerle oluşabilecek krizlerin önüne geçilmeye çalışılsa da koridor üzerinde kronik hale gelmiş problemler de bulunmaktadır. Bu anlamda göze çarpan ilk problem; sahip olunan mineral ve hidrokarbon kaynaklarına rağmen

yaşanan ekonomik yetersizlikler, sermaye sorunu ve sosyo-politik alanda yaşanan istikrarsızlıklardır (Fulton, 2016, s. 47). Sıralanan bu problemlerin çoğunluğu Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerinde yaşanmaktadır. Ayrıca bu bölgelerdeki ülkelerin Türkiye gibi daha gelişmiş ülkelerle aynı hızda kalkınamama problemi de bulunmaktadır. Bu problem işbirliği ve kolektif kalkınmaya engel olurken güven ortamını da sarsmaktadır (Luft, 2016, s. 28).

#### **1.4.4. Pakistan-Çin Ekonomik Koridoru (CPEC)**

“Amiral Proje” (flagship project) veya “Pilot Proje” (pilot project) olarak adlandırılan CPEC (Shah, 2018, s. 379), ilk kez Li Keiqang tarafından 2013 yılının Mayıs ayında önerilmiştir (Genç, 2019, s. 25). Bu dönemde, 3000 km uzunluğundaki koridorun 2030 yılında tamamlanması planlanmış ve Çin tarafından ekserisi altyapı ve enerji olmak üzere birçok alanda 54 milyar dolarlık yatırım fonu oluşturulmuştur (Linowski & Lukas, 2021, s. 2). Bugüne kadar ise dünyanın en uzun ikinci kara yolu olan Karakum otoyolu inşa edilmiştir. Ayrıca tarımda kullanılmak üzere verimi arttırılmış tohum, sulama sistemleri ve ileri teknoloji tesislerinde kullanılmak üzere dördüncü nesil teknoloji enformasyonu sağlanmıştır (Derudder, Liu, & Kunaka, 2018, s. 10; Luft, 2016, s. 19; Parry, 2021, s. 3). Tüm bu yatırımların sevk ve idaresi için de Ortak İşbirliği Komitesi oluşturulmuştur. Ayrıca bu komitede şeffaflık ilkesinin korunabilmesi için üçüncü tarafların inceleme, yatırım ve işbirliğine yer verilmiştir (Dönmez, 2021, s. 75).

#### **Şekil 1.7: Pakistan-Çin Ekonomik Koridoru Haritası**



**Kaynak:** (OBOReuropa, 2020)

CPEC ile hayata geçirilen tüm projeleri inceleyen Hindistanlı araştırmacı-yazar A.W. Parry oluşturduğu beş başlık ile bunları tasnif etmiştir. Buna göre (i) enerji sektörü: 33 milyar dolarlık yatırım ile proje içerisindeki en büyük paya sahiptir. (ii) Ulaşım altyapısı: Emtia, enerji ve insan taşımacılığı için 11 milyar dolarlık yatırıma sahiptir. (iii) Gwadar Limanı: Asya'yı Afrika ve Orta Doğu'ya eklemleyen en önemli proje olarak koridorun anahtarıdır. (iv) Özel ekonomik bölgeler: Pazar odaklı ve devlet tarafından desteklenerek ticaretin akışını kolaylaştırmaktadır. Son olarak, (v) fiber optik iletişim: Huawei, özel olarak destek vermiş ve yalnızca iletişim ağı için 44 milyar dolarlık yatırım yaparak akıllı şehirler kurmayı garanti etmiştir (Parry, 2021, s. 2).

**Tablo 1.2: CPEC Kapsamında Yapılan, Devam Eden ve Planlanan Projeler**

ENERJİ	ULAŞIM/ALTYAPI	GWADAR LİMANI
--------	----------------	---------------

<b>TAMAMLANMIŞ OLAN PROJELER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Port Qasim Karachi Elektrik Santrali</li> <li>- Quaid-e-Azam Güneş Parkı</li> <li>- Jhimpir Rüzgar Çiftliği</li> <li>- Matiari-Lahor Enerji İletim Hattı</li> <li>- Karot Hidroelektrik Santrali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Karakurum Otoyolu II. Aşama</li> <li>- Peşaver-Karaçi Otoyolu</li> <li>- Orange Line Metro Hattı</li> <li>- Sınır Ötesi Fiber Kablo Hattı</li> <li>- Hakla-DI Khan Otoyolu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liman ve Serbest Bölge Geliştirme Çalışmaları</li> <li>- Gwadar Akıllı Liman Şehri Projesi</li> <li>- Pakistan-Çin Mesleki ve Teknik Enstitüsü</li> <li>- Eastbay Otoyolu</li> </ul>
<b>YAPIM AŞAMASINDA OLAN PROJELER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Thar Kömür Santrali</li> <li>- Suki Kinari Hidroelektrik Santrali</li> <li>-Gwadar Kömür Yakıtlı Elektrik Santrali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zhob-Quetta Otoyolu</li> <li>- Khuzdar-Basima Otoyolu</li> <li>-Hoshab-Awaran Otoyolu</li> <li>- Shandur-Chitral Otoyolu</li> <li>- Nokundi-Mashkhel Otoyolu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gwadar Uluslararası Havalimanı</li> <li>- Su Arıtım Tesisi</li> <li>- Pakistan-Çin Dostluk Hastanesi</li> <li>- Gwadar Elektrik Santrali</li> </ul>
<b>YAPILMASI PLANLANAN PROJELER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kohala Hidroelektrik Santrali</li> <li>- Azad Pattan Hidroelektrik Santrali</li> <li>-Cocha Rüzgar Enerjisi Tesisi</li> <li>- Western Energy Rüzgar Enerjisi Tesisi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mirpur-Muzaffarabat-Mansehra Otoyolu</li> <li>- Karaçi Demiryolu</li> <li>- Mashkhel-Pangur Otoyolu</li> <li>- Quetta Toplu Ulaşım Hattı</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dalgakıran Projesi</li> <li>- Sanitasyon Sistemi ve Depolama Projesi</li> <li>- Belucistan Balıkçı İskelesi ve Tersane Projesi</li> </ul>

**Kaynak:** (CPEC Authority Office, 2022)

Ayrıca yukarıda sıralanan projelerin ortak bir vizyonu da bulunmaktadır. Bu vizyon, daha sistematik işletilebilmesi adına kısa-orta-uzun vadeli olarak planlanmıştır. Kısa vadeli planlarda 2020 yılı hedeflenmiş ve sosyo-ekonomik engellerin çözüme kavuşturulması amaçlanmıştır. Orta vadeli planların 2025 yılına kadar endüstriyel altyapıyı kurması amaçlanmıştır. Uzun vadeli planlarda ise 2030 yılına kadar ekonomik alanda ulusal politikaların istikrarla işletilmesi amaçlanmıştır (Gökten K. , 2019, s. 164-165).

CPEC koridorundaki yatırımlar içerisinde kalkınma vizyonuna paralel olarak enerji alanına büyük pay ayrılmıştır. Bu durumun hem Pakistan hem de Çin açısından önemli sebepleri vardır. Pakistan, 20. yüzyılın üçüncü çeyreğinde büyük doğalgaz rezervleri keşfetmiştir. Ancak enerji zengini bir ülke iken uygulanan başarısız politikalarından dolayı doğal gazı ithal eden ülke konumuna gelmiştir (Aftab, 2014, s. 1). Yoğun olarak kullanılan diğer enerji kaynaklarından petrol ve kömür ise zorlu arazi şartları ve teknolojik imkânsızlıklar sebebiyle düşük miktarda üretilmiş ya da dışarıdan temin edilmiştir. Pakistan, enerji üretimi ve ithalatındaki bu olumsuz

tabloyu düzeltmek isteği için CPEC koridorunu fırsat olarak görmüş ve büyük önem atfetmiştir (BP, 2018, s. 36-38). Çin açısından da enerji kaynaklarının yetersizliği koridorun önemini arttırmıştır. Zira enerji ihtiyacını büyük oranda Orta Doğu ve Orta Asya'dan tedarik eden Çin'in büyük sanayi gücüne sahip ülkelerle bölgede yaşadığı çıkar çatışması ve transfer hatlarının zarar görme ihtimali koridoru tehlikelere karşı alternatif yapmaktadır. Ayrıca Pakistan'ın Gwadar Limanı<sup>7</sup> sayesinde ülkedeki ticaret gemilerinin Malakka Boğazı'nda yaşanabilecek geçiş engellerine takılmadan Hint Okyanusuna ulaşım alternatifi oluşmaktadır (Nurmuhammedov, 2017, s. 60). Sonuç itibarıyla hem enerji hemde ticaret güvenliği sağladığı için koridorun önemi Çin açısından büyüktür.

CPEC, sunduğu imkânların ve projelerin yanı sıra eleştirilere de muhatap olmaktadır. Gökten'e göre; koridorun oluşturulmasında ekonomiden daha çok jeo-stratejik hedefler önceliklidir ve bu durum kuşku uyandırmaktadır. Proje maliyetleri ve amaçlarında da şeffaflık tam anlamıyla sağlanamamaktadır. Ayrıca Kuşak-Yol Projesi içerisinde en önemli projelerden birisine ev sahipliği yapmasına rağmen Pakistan yeterli kazanca sahip değildir (Gökten K. , 2019, s. 169-172).

#### **1.4.5. Çin-Hindiçini Ekonomik Koridoru (CICPEC)**

2014 yılında Bangkok'ta Çin Başbakanı Li Keqiang'ın dile getirdiği koridor öncelikle Çin ve ASEAN<sup>8</sup> ilişkilerini geliştirmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca uluslararası demir ve kara yolu vasıtası ile ticareti artırma amacı da bulunmaktadır (Decker, 2018, s. 11). Koridorun inşası ve amaçlarının 2014'te açıklanmasına rağmen 2016'da deklarasyonun imzalanmasıyla resmîyet kazanması mümkün olmuştur. Deklarasyonla birlikte Çin, Laos, Malezya, Tayland, Vietnam, Singapur, Kamboçya ve Myanmar işbirliğine vararak yaklaşık 300 milyon insanı etkileyen projeleri yürütmeye başlamıştır (Tamer, 2019, s. 2-5).

<sup>7</sup> Kuşak-Yol Projesi'nin en önemli yatırımlarından birisi olarak görülen Gwadar Limanı, sahip olduğu jeo-stratejik özelliklerle öne çıkmaktadır: Birincisi Hürmüz Boğazı gibi dünya petrol trafiğinin en yoğun olduğu noktaya oldukça yakındır. İkincisi, Çin'in mevcut ticaret ve enerji taşımacılığı rotasında yoğun şekilde kullanılan Malakka Boğazı'na nispetle kat edilen mesafeyi yaklaşık 9600 km kısaltmaktadır. Üçüncüsü, dünyadaki en büyük endüstriyel tesis ve depo alanlarından birisine sahiptir. Dördüncüsü, deniz tabanındaki derinlik ekstra güvenlik taramalarını gerektirmemektedir. Beşincisi ise liman bölgesinde maden kaynaklarının bulunmasıdır (Topçu, 2020, s. 101-102).

<sup>8</sup> Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) üyeleri: Endonezya, Malezya, Filipinler, Vietnam, Kamboçya, Laos, Brunei, Tayland, Singapur, Myanmar ve Doğu Timur.

**Şekil 1.8: Hindičini Bölgesi Haritası**



Kaynak: (NKFU, 2021)

Prosedür süreçlerinin tamamlanmasının akabinde koridorun rotası da netleştirilmiştir. Ana rota Çin'in güneyindeki Kunming şehrinden başlamaktadır. Ardından Tayland'ın Bangkok şehrini merkez alarak Singapur'da sonlanmaktadır. Ayrıca koridora tali yollarla bağlanan Doğu ve Batı kolları da bulunmaktadır. Batı koridoru Çin-Myanmar-Tayland rotasını izlerken Doğu koridoru Çin-Vietnam-Kamboçya-Tayland rotasını izlemektedir (Tamer, 2019, s. 2-5). Bu üç rota üzerinde oluşturulan CICPEC koridoru vasıtasıyla yarımada bir ağ gibi sarılmıştır.

**Şekil 1.9: Çin-Hindičini Ekonomi Koridoru Haritası**



**Kaynak:** (OBOReuropa, 2020)

Hindini yarımadasının geniş ve yoğun bir ticaret pazarından geçen proje, planlanan yatırımlar için büyük mali kaynağa ihtiyaç duymaktadır. Bu ihtiyacın büyük bir kısmı Yeni Kalkınma Bankası, İpek Yolu Fonu ve Asya Altyapı Yatırım Bankası tarafından temin edilmektedir. Ayrıca koridorun koordinasyonu için oluşturulan Lancang-Mekong İşbirliği'nin (LMİ) 2016'daki ilk zirvesinde Çin, projelerin inşası için 1,6 milyar dolar borç limiti ve 10 milyar dolar kredi vermeyi taahhüt etmiştir (Tamer, 2019, s. 6). Bu destekle pilot proje unvanına sahip Malezya-Singapur Yüksek Hızlı Tren Hattı, Çin-Laos Demiryolu Hattı, Çin-Tayland Demiryolu Hattı ve Güney Malezya Demiryolu Hattı inşa edilmektedir (Jinbo, 2022).

#### **1.4.6. Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC)**

1999 yılında ilk kez oluşturulmak istenen proje Myanmar, Çin, Hindistan ve Bangladeş'i kapsam içerisine almıştır. "Kunming Girişimi" ismiyle anılan projenin Çin'in Yunnan Eyaleti'ndeki Kunming kentinden başlayarak Myanmar ve Bangladeş üzerinden Doğu Hindistan'a ulaşması planlanmıştır (Karim & İslam, 2018, s. 283-

284). Belirlenen bu rota günümüzde BCIMEC koridorunun da rotası olarak kabul edilmektedir. Aydın çevrelerden toplamda 134 kişiyle imzalan Kunming Deklarasyonu'nun ardından projenin başarıya ulaşması beklenirken Hindistan'ın çekinceleri sebebiyle söz konusu ülkeler arasındaki ilişkiler geliştirilememiştir (Paul, 2014, s. 7-8).

### Şekil 1.10: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomi Koridoru Haritası



**Kaynak:** (OBOReuropa, 2020)

Kunming Girişimi yalnızca sosyal çevrelerin çabalarıyla ortaya koyulurken siyasi aktörlerin desteği söylem düzeyinde kalmıştır. Ancak bu çabalar bir dip dalga etkisi yaratarak 2013 yılında resmi makamlarında katıldığı bir ralli yarışında buluşmasını sağlamıştır. Kuşak-Yol Projesi'nin ilanı öncesine tekabül eden bu buluşma BCIMEC koridorunun mümkün olabileceğini gösteren ilk somut örneklerden olmuştur. Zira buluşma akabinde de proje ilan edilmiştir (Karim & İslam, 2018, s. 284). Bu noktada Kunming Girişimi'nin başarıya ulaşmasa da sağladığı diyalog sayesinde BCIMEC koridoruna öncülük ettiği kabul edilebilir.

BCIMEC koridorunun ilanı sonrasında ilk olarak amaçları açıklanmıştır; (i) bölge halklarının karşılıklı etkileşimi, (ii) ticaret, (iii) altyapı, (iv) yatırım ve (v) sermayenin geliştirilmesi (Karim & İslam, 2018, s. 292). Amaçların hayata

geçirilmesi noktasındaki çekincelerin giderilmesi adına bölgenin potansiyeline dikkat çekilmiştir. Bu potansiyele kaynaklık yapabilecek unsurların ne olduğu ise Sınır tarafından şöyle sıralanmaktadır: Koridor kapsamındaki ülkeler Güney ve Güneydoğu Asya'nın pazarları arasındaki kavşak üzerindedir. Ayrıca Bangladeş, Myanmar ve kısmen Hindistan'da yer üstüne çıkarılmamış enerji kaynakları bulunmaktadır (Sınır, 2020, s. 74). Son olarak bölgedeki ürün çeşitliliği oldukça azdır. Bu durum Çin'in üretim fazlası mallarının eritilebileceği bir pazar sunmaktadır. Yukarıda sayılan üç sebep potansiyel olarak nitelenmiş ve kurulacak işbirliği sonucunda kazan-kazan durumunun ortaya çıkacağı savunulmuştur.<sup>9</sup>

Her ne kadar yukarıda ifade edilen potansiyel kabul edilse de koridora taraf olan her ülkenin kendi amaçları bulunmaktadır. Koridora taraf olan ülkelerin amaçları Gökten tarafından şöyle ifade edilmiştir. Öncelikle, koridor taraf ülkelere siyasi ve iktisadi alanda fırsatlar doğurmuştur. Çin ve Hindistan'ın açısından bakıldığında öncelikli fırsatlar siyasi temellidir. Zira iki ülke de bölgesel nüfuz noktasında sıklıkla karşı karşıya gelmektedir. Bu mücadelede başat aktör olabilmek için iki ülke de ticari faaliyetler aracılığıyla bağımlılık oluşturmayı hedeflemektedirler. Ancak Myanmar ve Bangladeş açısından amaç farklıdır. Kalkınma düzeyleri oldukça geride olan bu iki ülke iktisadi fırsatları daha fazla önemsemektedir. Çünkü iç piyasada yaşanan istihdam, yatırım ve ticari hareketliliğin zayıflığı iktisadi temellidir. Koridorun da bu alanlarda fırsatlar sunması beklenmektedir (Gökten, 2019, s. 105).

## 1.5. Kuşak-Yol Projesinin Deniz Yolu Koridorları

Koridor önerisi Çin Cumhurbaşkanı Xi Jinping tarafından 3 Ekim 2013 tarihinde 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ismiyle Endonezya Parlamentosu'nda sunulmuş ve kabul görmüştür (Genç, 2019, s. 32). İlerleyen süreçte Kuşak-Yol Projesi'nin temel taşlarından birisi haline gelen 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, kara

---

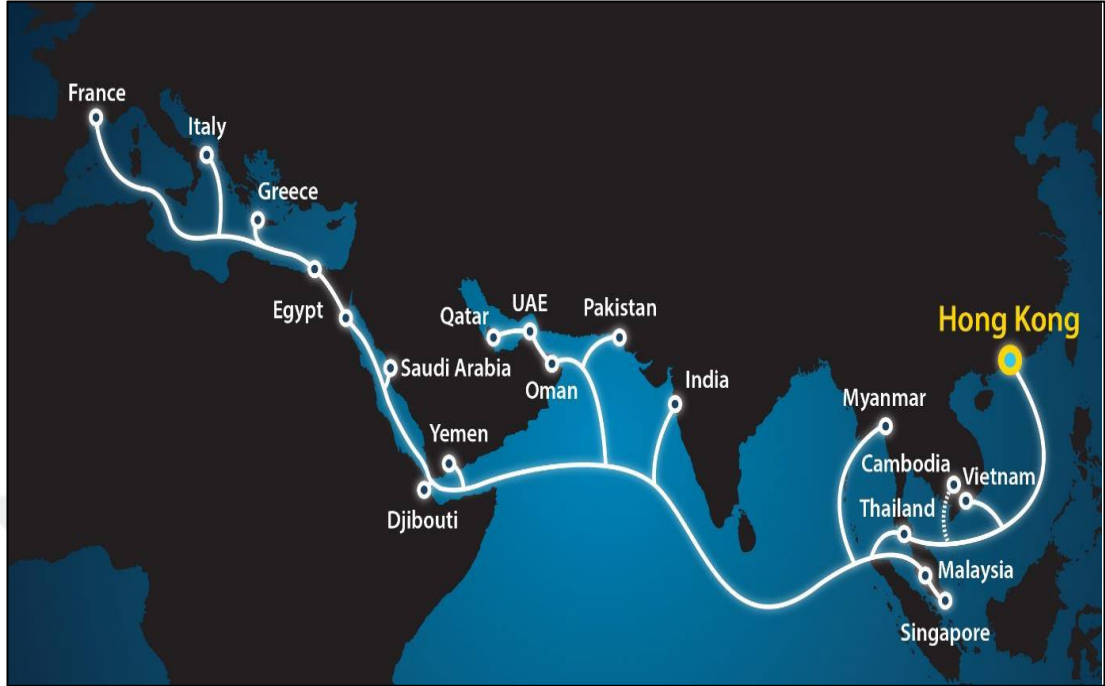
<sup>9</sup> BCIM koridoruna taraf olan dört ülkenin farklı alanlarda ve farklı düzeylerde ekonomik ilişkileri bulunmaktadır. Bilhassa Çin'in Bangladeş ve Myanmar'a yaptığı ihracatın bu ülkelere yaptığı ithalattan oldukça fazladır. Bu durumun kazan-kazan ilkesinden öte yumuşak güç kullanarak ülkeleri hegemonyası altına alma çabası olarak değerlendirilmektedir. İlgili ülkelerin karşılıklı ticaret hacimlerinin durumu için bkz: Kerem Gökten (2018), Hindistan'ın "Bir Kuşak, Bir Yol" Girişimine Ekonomik ve Stratejik Yaklaşımı Üzerine, *Quo Vadis Social Sciences*, s. 38-43.

ekonomi koridorlarıyla entegre edildikten sonra Kuşak-Yol ifadesinin “Yol” sözcüğünde sembolize edilmiştir.

Koridorun rotası Kuşak-Yol Projesi’ne dahil edildikten sonra okyanus ve denizlerin özellikleri, politik tutumlar, ekonomik kaygılar ve coğrafi zorluklar gibi birçok parametre değerlendirilerek oluşturulmuştur. En nihayetinde varılan karar iki temel rotanın belirlenmesi yönünde olmuştur. Çin’in Quanzhou kentinden başlayan koridor Malakka Boğazı’nı geçtikten sonra Hint Okyanusunda ayrılmaktadır. Birinci rota Kuzey’deki Hürmüz Boğazı ve Pakistan’a ulaşmaktadır. İkinci rota ise Doğu Afrika kıyılarını ve ardından sırasıyla Babülmendep Boğazı, Kızıldeniz, Süveyş Kanalı ve Akdeniz’i geçerek Pire Limanı’nda sonlanmaktadır (Şahin & Erenel, 2021, s. 732). Ancak kimi çalışmalarda ikinci rotanın son noktası Fransa veya İtalya kıyıları kabul edilmektedir (Topçu, 2020, s. 110). Bu iki rota haricinde 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu kapsamındaki üçüncü rota Polar İpek Yolu (Kutup İpek Yolu)’dur. Ancak çalışmanın amacı Kuşak-Yol Projesi’nin Doğu Akdeniz ile ilişkisinin incelenmesi olduğu için bu rotaya çalışma içerisinde yer verilmemektedir.

21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun birinci rotası Kuşak-Yol Projesi’nin ticaret ve enerji alanındaki en stratejik bölümü kabul edilmektedir. Çünkü İpek Yolu Ekonomik Kuşakları içerisinde büyük önem verilen Çin-Pakistan, Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar ve Çin-Hindiçini ekonomik koridorlarının arasında deniz bağlantısı sağlayarak her bir koridorun özel olarak sahip olduğu tehditlere alternatif sunmaktadır. İkinci rota ise daha çok ticaret ve lojistik sebeplerle öne çıkmaktadır. Çünkü Çin veya Güney Doğu Asya menşeli her ürün önce Hint Okyanusu ülkeleri ve Doğu Afrika, ardından Orta Doğu, Akdeniz ve Avrupa pazarlarına erişim sağlamaktadır. Bu durum özellikle Çin iç piyasasında baş gösteren üretim fazlası ürün ve sürdürülebilir ticari ilişki problemlerine çözüm sağlamaktadır.

### **Şekil 1.11: 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Haritası**



**Kaynak:** (Topçu, 2020, s. 110)

Deniz koridoruna atfedilen öneme paralel olarak Çin Dışişleri Bakanlığı tarafından bazı amaçlar belirlenmiş ve bu yolla güven ortamı oluşturularak projenin başarı oranı arttırılmak istenmiştir. Buna göre projenin amaçları; ticari ilişkileri pekiştirmek, bölge halkını kalkındırmak, yatırımları desteklemek ve bağlantı yollarını daha iyi hâle getirmektir (Blanchard F. , 2017, s. 249). Sıralanan amaçları destekler nitelikteki açıklama ise Kuşak-Yol Projesi'ne mali kaynak sağlayan Çin Exim Bank sözcüsünden gelmiştir. Bu açıklamaya göre proje birleşik bölgesel pazarlar ile endüstriyel değerler zinciri yaratmayı ve Çin'in Batı dünyasıyla olan ticari anlaşmazlıklarını azaltmayı amaçlamaktadır. Bu amaç paralelinde de Çin tarafından 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'na 890 milyar dolardan fazla yatırım garantisi verilmiştir (Blanchard & Flint, 2017, s. 228-229). Proje kapsamındaki rotalar ve açıklanan amaçlar ülkelerin uluslararası ilişkilerdeki tutumlarıyla birlikte değerlendirildiğinde 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu önemli kılan iki sebep öne çıkmaktadır. Birincisi Doğu Çin Denizi'ne yönelik ABD ile yaşanan anlaşmazlıklar limanların kullanımını tehdit etmektedir. Ayrıca Güney Doğu Asya ülkeleri arasında çıkabilecek muhtemel bir sorunda Malakka Boğazı'nın kapatılması da diğer bir tehdittir. Bu gibi tehditlerden ötürü Çin devleti Gwadar Limanı'na büyük yatırımlar yapmakta ve bu yolla hem Malakka Boğazı'nın kapanma riskini hem de Doğu Çin

Denizi'nin kullanılmaması riskini bertaraf etmektedir. İkinci olarak, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu; Güneydoğu Asya, Avrupa, Orta Doğu, Afrika, Güney Asya gibi beş büyük bölgeye ulaşarak ticari pazar ve enerji kaynağı sunmaktadır. Tüm bu sebeplerden ötürü 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu kapsam ülkeleri nezdinde oldukça önemlidir.

Kara, demir ve deniz yolu vasıtasıyla çeşitlendirilen Kuşak-Yol Projesi'ndeki tüm yatırımların tamamlayıcı unsuru olarak Çin hükümeti tarafından 2015 yılında 21. Yüzyıl İpek Yolu'na ek olarak "Dijital İpek Yolu" veya "Bilgi İpek Yolu" önerilmiştir (Güner, 2018, s. 121). 2018 yılında ise 49 ülkenin iştirakiyle bu öneriye resmiyet kazandırılmıştır (Genç, 2019, s. 36). Oluşturulmakta olan ağ kapsamında dijital bağlantı hatları, iletişim, sibernetik, fiber optik kablo, uzay çalışmaları, e-ticaret, inovasyon eylem çalışmaları, akıllı şehir ve dijital ekonomi gibi başlıklarda çalışmalar yürütülmektedir (OBOReuropa, 2019).

Son tahlilde, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projesi bir taraftan ekonomik faaliyetlerin en avantajlı rotasını oluştururken bir taraftan da karada oluşturulan ekonomik koridorların güvenlik açığını telafi etmektedir. Kapsam ülkelerinin Kuşak-Yol Projesi'ne yönelik çekinceleri de dikkate alındığında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu çok yönlü bir çözüm sunmaktadır.

## **1.6. Kuşak-Yol Projesi'nin Ekonomik Altyapısı**

Kapsamı dikkate alınarak proje için on bir yıllık süreçte (2013-2024) yalnızca finansal kaynak oluşturabilmek adına 130'a yakın ülke ve 29'u aşkın uluslararası kuruluş arasında ortaklık anlaşması imzalanmıştır. Projenin en önemli sorunlarından olan finansal kaynak için 6 trilyon dolar ayrılmış ve gelecek on yıl için 26 trilyon dolar kredilendirilmiştir. Zikredilen rakamların boyutu göz önüne alındığında kapsam içerisindeki hiçbir ülkenin finansal kaynağı tek başına karşılaması mümkün görünmemektedir. Bu sebeple Çin, Kuşak-Yol Projesi'nde yalnızca finansman sorunu çözmesi amacıyla "Asya Altyapı Yatırım Bankası" (Asian Infrastructure Investment Bank) 24 Ekim 2014 tarihinde 21 ülkenin ortaklığı ve sermayesiyle kurmuştur (Turan, 2021, s. 13). Sermayedarlar içerisinde 29,7 milyar dolar ile Çin en büyük hissedar iken ikinci en büyük hissedar 8,3 milyar

dolar ile Hindistan, üçüncü 6,5 milyon dolar ile Rusya'dır. Türkiye ise banka içerisinde 2,6 milyon dolarlık sermayesi ile en etkili 11. ülke konumundadır (AIIB, 2014).

Her ne kadar Asya Altyapı Yatırım Bankası Kuşak-Yol Projesi'nin en büyük finans kaynağı olsa da bu amaçla faaliyet yürüten birçok kurum ve kuruluş vardır. Tüm bu yapılar kapsamlı bir değerlendirme içerisinde dört ana gruba ayrılmaktadır: (i) Politika Bankaları, (ii) Devlete Ait Bankalar, (iii) Devlet Servet Fonları ve (iv) Uluslararası Finans Kuruluşları (PwC, 2016). Her grup içerisinde özel amaçlara yönelik faaliyet yürüten birçok finans kuruluşu bulunmaktadır. Bu doğrultuda Kuşak-Yol Projesi'nin tümüyle hayata geçirilebilmesi için dönemin ihtiyaçlarına göre çeşitli eklemeler de yapılmaktadır. Ancak yapılan son fizibilite çalışmalarına göre toplamda 2631 proje yapılacaktır ve bunların toplam maliyeti 3,7 trilyon dolardır. Toplamda 2600'den fazla kurum ve şirket de projede ortaklık yapacaktır (Latifoğlu, 2020, s. 76).

### **1.7. Kuşak-Yol Projesi'nden Beklentiler ve Çekinceler**

Bu başlık altında ülkelerin Kuşak-Yol Projesi'ne yönelik beklentileri ve çekinceleri incelenecektir. Bu doğrultuda beklentiler kalkınma hedeflerinin gerçekleşmesiyle ifade edilirken çekinceler daha çok gereken mali kaynak, bölgesel kültür farkları, politik uyumsuzluklar gibi başlıklarla ifade edilmektedir. Projeye karşı çıkan kapsam dışı ülkelerin ekserisi de bu tür çekinceler üzerinden eleştirilerini yapmaktadır.

İlk olarak Çin perspektifinden bakıldığında Kuşak-Yol Projesi'nden beklentilerin sistematik hale getirildiği görülmektedir: (i) Uluslararası ve bölgesel düzeyde itibarını ve ticari aktivitesini arttırmak, (ii) ticari pazarlar keşfetmek ve halihazırda mal arzı yapılan pazarların genişletilmesi yoluyla kişi başı milli sermayeyi arttırmak, (iii) 2008 ekonomik kriziyle ortaya çıkan üretim fazlası maden ve yapı yarı mamullerinin altyapı çalışmalarında kullanılarak azaltılması, (iv) ikili ticaretlerde Çin Yuan'ın uluslararası rezerv para yapılması, (v) ulusal düzeyde bölgeler arası gelişmişlik düzeylerinin eşitlenmesi, (vi) enerji kaynaklarına erişilmesi, (vii) ulusal ulaşım yollarının yenilenmesi veya yeniden inşa edilmesi,

(viii) uluslararası ortamda yumuşak gücün pekiştirilmesi, (ix) nitelikli iş gücünün artırılması ve (x) Avrasya’da bütünlüğün sağlanması (Bocutoğlu, 2017, s. 267; Brugier, 2014, s. 3).

Çin kamuoyunun projeden beklentisi olduğu gibi bazı çekinceleri de bulunmaktadır: (i) Finansman sağlanan az gelişmiş ülkelerin kredi ödemelerini yapamaması ve bunun Çin iç piyasasına etkileri, (ii) Orta Doğu ve Asya ülkelerinde görülen istikrarsızlıklar, (iii) kredi borç yükü sebebi ile sömürge algısının oluşmaması adına sağlanan düşük kâr marjlı krediler (Bocutoğlu, 2017, s. 267; Kutluay Tutar & Bahçi Koçer, 2019, s. 625)

Çin’in yanı sıra Asya özelinde yoğunlaşan ancak proje kapsamındaki üç kıtada da örnekleri görülen bazı çekinceler de vardır. Ancak bunlar interaktivitenin ve hassasiyetin yüksek olmasından dolayı Orta Asya’da daha fazla görülmektedir. Orta Asya ülkelerinde devletçi-seçkinci<sup>10</sup> gruplar Çin’den gelen finans ve yatırım desteğini kabul ederken halk bu durumu daha milliyetçi bir tavırla karşılamakta ve reddetmektedir. Çin ise bu durumu bir taraftan yeni bir olumlu algı oluşturarak bir taraftan da devletçi-seçkinci gruplar ile işbirliği yaparak aşmayı amaçlamaktadır. Ancak bu amaçla yürütülen faaliyetler beklenen sonucu getirmemektedir. Kurulan işbirlikleri yatırım yapılan ülkelerde yolsuzluk fikrini akıllara getirmektedir. Diğer bir tepki konusu da Çinli yatırımcıların ve üretim sahalarının çevre sağlığı ve güvenliğini dikkate almamasıdır. Yapılan bu itirazlar Orta Asya örneğinden yola çıkarak çeşitli bölgelerde de görülmekte ve Çin karşıtı fikirlerin artmasına neden olmaktadır (Alperen, 2018, s. 28-29).

Kapsam içerisindeki bazı ülkeler Kuşak-Yol Projesi’ne ait açıklanmayan amaçların bulunduğunu da düşünmektedir. Bu fikirler içerisinde en fazla itibar gören “borç diplomasisidir”. İddiaya göre proje kapsamındaki az ve çok gelişmiş ülkelerin ekonomileri kıyaslandığında arada ciddi farklar bulunmaktadır. Az gelişmiş seviyedeki ülkeler giderleri karşılayabilmek adına yüksek miktarlarda kredi almaktadır ve bu kredileri sağlayan bankaların birçoğu Çin menşelidir (Yıldırım,

---

<sup>10</sup> Devletçi-seçkinci, yaşadığı toplumun değer yargılarını görece daha az kabul eden, aydın kesimden oluşan ve merkezi otoritenin baskıcı bir tavır ile modernizasyonu sağlaması gerektiğini savunan gruba karşılık gelir. Kavram hakkında daha detaylı bilgi için bkz: Kongar, 21. Yüzyılda Türkiye: 2000’li Yıllarda Türkiye’nin Toplumsal Yapısı, 2003.

2020, s. 632-637). Ödemeleri yapılamayan krediler karşılığında taşınmaz varlıklar Çinli şirketlere devredilmekte veya kiralanmaktadır (Yılmaz S. , 2019, s. 15). Borç münasebetiyle varlıklara el konulması usulünün Çin tarafından planlanan bir süreç olduğu ve bunun uluslararası örneklerinden farklı olarak verilen borçların kullanım alanlarının kısıtlanmaması yoluyla yapıldığı düşünülmektedir (Yılmaz S. , 2019, s. 15).

Kuşak-Yol Projesi'ne yöneltilen bir diğer çekince “haraççılıktır”. Bu iddiada doğu-batı kıyaslaması yapılarak doğunun hiyerarşik sosyal yapılanmasına atıfta bulunmaktadır. Buna göre farklı hiyerarşik statülerdeki bireylerin sosyal ilişkileri olduğu gibi ülkeler arasında da kültür kavramıyla kurulan hiyerarşik yapılanma vardır (Latham, 2007, s. 245). Bu düşünceye paralel olarak Çin'in kendi kültürünü üstün gördüğü ve diğer toplumları hegemonyası altına almaya çalıştığı düşünülmektedir. Ayrıca hegemonyanın kurulabilmesi adına kazan-kazan ilkesi sunulmakta ve projenin başarılı olması noktasında Çin önderliğinin gerekli olduğu fikri yaygınlaştırılmaktadır (Bayram & Emiroğlu, 2020, s. 31-32). Angela Poh ve Mingjiang Li'ye göre Çin'in tasarladığı uluslararası sistemde ortaklık anlayışı; kendi nüfuzunu ekonomik unsurlarla sağlamaya dayalıdır. Bunun yöntemi ise çift taraflı kâr ve barışçıl dış politika söylemlerini kullanmaktır. İlerleyen süreçte de güç diplomasisi uygulanarak nüfuz tam anlamıyla sağlanacaktır (Poh & Li, 2017, s. 1-10).

Öte yandan Kuşak-Yol Projesi'ne açıktan karşı çıkan ülkeler de bulunmaktadır: ABD, Japonya ve Hindistan. ABD özellikle SSCB'nin yıkılmasının ardından kurduğu küresel sistemin bu projeye tehdit edildiğini düşünmektedir. Ayrıca ihtiyaç duyduğu enerji kaynaklarını da proje güzergâhındaki Orta Asya ülkelerinden karşılamanın gayesi içerisindedir. Ancak Kuşak-Yol Projesi bu düşüncelerinin önündeki en büyük tehlike konumundadır. Bu durumun ABD'de yol açtığı dış politika kararlarını Brezinski şu şekilde açıklamıştır: “ABD, Orta Asya'ya egemen olmak için çok uzak; ancak dışında kalamayacak kadar da güçlüdür” (Brezinski, 2005, s. 206 den aktaran Ayan, 2016). Brezinski'nin de ifade ettiği üzere ABD bölgeden uzak kalamamıştır. Nitekim bölgeye yönelik ilk çalışmaları 1999 yılında yayımladığı İpek Yolu Strateji Yasası (SRS) ile olmuştur. Yapılan bu çalışma

ABD'nin Kuşak-Yol Projesi öncesinde de Çin'i tehdit olarak gördüğünü düşündürebilir. Nitekim 11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleşen ve ABD'nin dış politika yaklaşımlarını neredeyse kökten değiştiren saldırı sonrasında Afganistan'daki ABD varlığı arttırılmış ve askeri üs kurulmuştur. Bu askeri üs ile Asya'ya daha yakın konumlanan ABD, 2005 yılında Güney Asya'yı da içine alan Büyük Orta Asya İnisiyatifi'ni açıklamıştır (Purtaş, 2011, s. 12). Coğrafi uzaklığa rağmen ortaya konan stratejiler ve askeri faaliyetlere istinaden Centre for Economics and Business Research (CEBR) raporuna göre dâhil olmadığı halde Kuşak-Yol Projesi'nden en fazla fayda sağlayan ikinci ülke ABD olacaktır (CEBR, 2019, s. 36).

Kuşak Yol Projesi'ne açıkça karşı çıkan ülkelerden Japonya'ya bakıldığında ulusal vizyonu sebebiyle projeye itiraz ettiği söylenebilir. Zira ağır ama emin adımlarla ilerleyen ekonomisi, güçlü akademik yapısı, sosyal ve politik duruşuyla bölgedeki başat güç olmayı amaçlamaktadır. Bu noktada Çin'e jeopolitik güç kazandıran Kuşak-Yol Projesi'nin karşısında durmaktadır. Hindistan'a bakıldığında ise ihtilafli Keşmir bölgesinin projeye dâhil edilmesi, Hint Okyanusu'nda hâkimiyetinin azalması, projenin gerçek hedeflerinin açıklanmaması ve projenin doğrudan egemenlik alanını kuşatması gibi çekincelerden dolayı karşı çıktığı düşünülmektedir (Bocutoğlu, 2017, s. 267-268; Doster, 2018, s. 15).

Kuşak-Yol Projesi öngörülleri, vaatleri ve icraatlarıyla kimi ülkeler tarafından net şekilde reddedilirken kimi ülkelerin çekinceleri sebebiyle farklı düzeylerde eleştirilmektedir. Tüm bu ülkelerin dış politika, ekonomi veya sosyal ilişkilerdeki yaklaşımlarıyla projeye karşı tutumları paralellik göstermektedir. Ancak istisnai bir örnek olarak Rusya bu genel kabulün dışındadır. Bir taraftan sahip olduğu hububat çeşitliliği, büyük doğalgaz/petrol rezervleri, maden ocakları ve geniş topraklarıyla kaynak sorunu yaşamamaktadır. Diğer taraftan Ukrayna işgali ve Covid-19 küresel salgınıyla zayıflayan ekonomisi genç nüfus oranının azalması gibi dolaylı sebeplerle çok yönlü işbirliklerine ihtiyaç duymaktadır. (Bocutoğlu, 2017, s. 268). Tüm bu olumlu ve olumsuz sebeplerin toplamında Rusya, sınır komşusu ve büyük güç olma potansiyeli taşıyan Çin'in ne yakınında kalarak asimile olmayı ne de uzağında kalarak düşmanı olmayı istemektedir. En nihayetinde Kuşak-Yol Projesine

bu dinamiklerle katılan Rusya hem temkinli hareket ederek açık destek vermiş hem de projenin büyük ortaklarından olmuştur (Bagchi, 2017).

Sonuç itibariyle bütün politik ve ekonomik tutumlar; ülkeler, kurumlar veya bireyler açısından öznellik taşımaktadır. Gerçek ise Kuşak-Yol Projesi'nin uzun vadede sahip olduğu potansiyeldir. Tüm yorumlarda bu gerçek etrafında şekillenmekte ve en pragmatik tutumlar buna bağlı olarak ortaya koyulmaktadır.



## **İKİNCİ BÖLÜM:**

### **2. ÇOK YÖNLÜ ÜS: DOĞU AKDENİZ**

Çalışmanın bu bölümünde Doğu Akdeniz Havzası'nın önemi, ticari faaliyetleri, enerji kaynakları ve hukuki ilişkileri incelenmektedir. Amaç Doğu Akdeniz'in sorunlarının, dinamiklerinin ve potansiyelinin anlaşılmasıdır. Değerlendirilmesi amaçlanan konu başlıkları açısından yoğun bir gündeme sahip olan Doğu Akdeniz, uluslararası ilişkiler literatüründe de merkezi konuma sahiptir. Bu konumlandırmanın temelini ise hemen her dönemde ticari kaygılar oluşturmuştur. Tarih boyunca geliştirilen Kuzey-Güney ticareti, politik ve kültürel kaygılarında eklenmesiyle Doğu Akdeniz'in önemini arttırmıştır. Yakın bir ilişkiye sahip olan bu başlıklar en nihayetinde bölgede güç merkezlerini ve stratejileri doğurmuştur. Dolayısıyla Akdeniz'in dün ve bugününde birçok aktör politika-ticaret interaktivitesinin içerisinde yer almıştır.

Mevcut uluslararası ilişkiler sisteminde politika-ticaret ilişkisinin önemli bir aktörü olan batı dünyası için doğuya açılan en yakın ticaret kapısı ve politik süreçlerle paralel değerlendirilen dini merkez bu havzadadır; Süveyş ve Kudüs. Ticaret, lojistik ve askeri başlıklarla ön plana çıkan Süveyş Kanalı, bölgede varlık gösteren tüm ülkelerin stratejisinde dengeleri değiştirebilmektedir. Kudüs ise dini ve mistik unsurlarla psikolojik motivasyon kaynağıdır. İnsanın sosyal ve politik olgulara sahip bir varlık olması da göz önüne alındığında Süveyş Kanalı ile Kudüs'ün şöhreti haklı bulunmaktadır.

Doğu Akdeniz'i merkezi konumda tutan Süveyş Kanalı ve Kudüs dışındaki diğer unsur da son yıllarda gün yüzüne çıkarılmıştır: Doğu Akdeniz enerji kaynakları. 20. yüzyılın ikinci yarısında varlığı kesinleşen deniz altı enerji kaynaklarının miktarı, dünya enerji varlığının küçük bir bölümüne karşılık gelse de yukarıda ifade edilen unsurlara eklendiğinde büyük bir potansiyel doğurmaktadır. Ek olarak Kuşak-Yol Projesi'nin Doğu Akdeniz'den geçmesi de havzanın politik ve ticari anlamda potansiyelini arttırmaktadır. Ancak çalışmanın üçüncü bölümünde incelenen Kuşak-Yol Projesi ve Doğu Akdeniz ilişkisinden önce bu bölümde

yalnızca havzanın önemi, rezervleri ve hukuki durumu incelenerek barındırdığı potansiyele dikkat çekilmektedir.

## 2.1. Doğu Akdeniz'in Önemi

Coğrafi açıdan Doğu Akdeniz'in Batı sınırı kuzey-güney kıyılarının en yakın olduğu Sicilya-Tunus dar bölgesidir. Bu noktadan düşey olarak çekilen hattın Doğu tarafı Doğu Akdeniz ismiyle tanımlanmaktadır (IHO, 1953, s. 15-18; Şahin, 2020, s. 57). Geniş bir alanı kapsayan Doğu Akdeniz'de 12 devlet yer almaktadır: KKTC, GKRY, Libya, Filistin, Türkiye, Mısır, Tunus, Yunanistan, İtalya, İsrail, Lübnan, Libya ve Suriye (Kedikli & Çalağan, 2017, s. 122).<sup>11</sup>

**Şekil 2.1: Akdeniz Haritası**



**Kaynak:** (T.C. Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı, 2020)

Havzada bulunan ülkelerin değerleriyle Doğu Akdeniz'in sahip olduğu önem, politika ve ticaret başta olmak üzere birçok parametreden kaynaklanmaktadır; askeri, enerji, lojistik, turizm, tarih, kültür, din gibi. Tüm bu parametrelerin değişen

<sup>11</sup> Adriyatik Denizi coğrafi açıdan Doğu Akdeniz içerisinde yer almaktadır. Ancak yapılan bölge çalışmalarında, politik gündemi farklı olduğu için Doğu Akdeniz havzası kapsamında değerlendirilmemektedir.

etkilerinin özeti olarak Doğu Akdeniz'in öneminin "güç belirleme yeteneğinden" ileri geldiği söylenebilir. Politika-ticaret temelinde değerlendirildiğinde bu yeteneği kazandıran ise dünyanın en büyük ve işlevsel adalarından olan Sicilya, Malta, Girit ve Kıbrıs adalarının, Avrupa ile Asya'yı bağlayan Süveyş Kanalı'nın, dünya petrol varlığının %50'sini barındıran Orta Doğu'nun, üç semavi dinin motivasyon kaynağı olan Kudüs'ün bu havzada bulunmasıdır (Yaycı, 2012, s. 4).

Sicilya, Malta, Girit ve Kıbrıs adaları Akdeniz açıklarında gerek ticari gerekse askeri alanda çeşitli avantajları beraberinde getirmektedir. Uzun mesafeli seyir yapan gemilerin temel ihtiyaç desteğini sağlayan bu adalar ticaretin sürdürülebilirliği açısından oldukça önemlidir. Ayrıca bu adalar lojistik üs olarak da faaliyet göstermektedir. Ticaret gemileriyle taşınan malların bir limanda indirilerek kara yolu aracılığıyla seyrine devam etmesi mali sorunlar doğurmaktadır. Hedef ülkeye gidecek olan malların adalarda bulunan geniş kapasiteli limanlara bırakılarak bu noktadan yine gemiler aracılığıyla dağıtılması mali sorunları minimize etmektedir. Yukarıda sıralanan adalar içerisinde en fazla stratejik önemi bulunan ise Kıbrıs adasıdır. Süveyş Kanalı gibi gemi trafiği yoğun bir noktayı, Orta Doğu gibi petrol zengini bir coğrafyayı kontrol altında tutma imkânına sahiptir. Buna ek olarak sivil ve askeri havacılık faaliyetlerinde kullanıma uygun bir coğrafi yapıya sahiptir. Bu özelliğiyle birçok uzman tarafından "sabit uçak gemisi" olarak da nitelendirilmektedir (Yaycı, 2012, s. 5). Nitekim ABD, İngiltere ve Fransa'nın kurdukları üsler aracılığıyla adayı uçak gemisi olarak kullandıkları örneklerle sabittir (Özgen, 2013, s. 103). Ayrıca 21. yüzyılla birlikte, varlığı kesinleşen deniz altı enerji kaynakları da Kıbrıs'ın mevcut önemini arttırmıştır.

Adaların yanı sıra Doğu Akdeniz'i önemli kılan bir diğer unsur da Süveyş Kanalı'dır. Doğu-Batı ekseninde gerçekleştirilen gemicilik faaliyetlerinin %33'ü bu noktadadır. Yoğunluğun bu denli fazla olmasında ki en büyük etken Ümit Burnu'nu kullanarak seyahat eden gemilerin Süveyş Kanalı vasıtasıyla 7 bin deniz mili daha az mesafe kat etmesidir (Yaycı, 2012, s. 4-7). Bu özelliğiyle kanal birçok ülkenin dikkatini çekmiştir. Ticari anlamda statükonun sürdürülebilmesi ve güvenliğin sağlanması amacıyla Avrupalı devletler kanalın kuzey bölümünde, Uzak Doğu

devletleri ise güney bölümünde askeri üslerini konuşlandırmıştır. Bu anlamda Çin'in Aden Körfezi'nde askeri üs kurması son örneklerdendir.

Doğu Akdeniz'i önemli kılan unsurların sonuncusu ise enerji kaynaklarıdır. Yukarıda ifade edildiği üzere dünya petrol varlığının %50'sini barındıran Orta Doğu bu havzadadır. Bölgedeki rezervlerin çıkarılması, işlenmesi ve transferi için bugüne kadar yapılan mücadeleler petrolün kıymetini göstermektedir. Buna ek olarak Doğu Akdeniz, doğal gaz sahalarının keşfedilmesiyle dikkatleri üzerine çekmiştir. Bu keşiflerin toplamı yaklaşık 3,5 trilyon metreküptür. Ayrıca havzada 1,7 milyar varil petrol olduğu da kanıtlanmıştır (Kedikli & Çalağan, 2017, s. 130). Ancak tüm bu büyük enerji rezervlerinin paylaşılması anlaşmazlıklara sebep olmaktadır. Çünkü paylaşımın kilit noktası olan Kıbrıs adasının meşruiyeti tartışma konusudur. Genelde Kıbrıs özelinde ise KKTC'nin varlığı ekseninde yoğunlaşan tartışmalar bölgede yaşanan problemlerin ortak noktası niteliğindedir. Yaşanan bu tartışmaya 2.4. numaralı başlık altında geniş olarak yer verildiği için bu noktada detaylandırılmamaktadır.

## **2.2. Doğu Akdeniz'in Uluslararası Ticaretteki Gücü**

Yukarıda ifade edildiği üzere bölgenin önemi; askeri, enerji, lojistik, turizm, tarih, kültür, din gibi birçok parametreden ileri gelmektedir. Politikayla birlikte bu önemi oluşturan temel dinamiklerden birisi de ticarettir. Verimli hilal olarak anılan toprakların; petrol gibi kıymetli enerji kaynağının; Nil, Dicle, Fırat, Seyhan ve Ceyhan gibi nehirlerin; Süveyş gibi darboğazın; Arap, Yunan, Pers, Türk, Kürt kültürlerinin ve Kudüs gibi dini unsurların bu bölgede olması toplumları havzada bir araya getirmiştir. Paralel olarak coğrafi konum ve oluşan büyük pazar hacmi gibi unsurlarda dikkate alındığında ortaya çıkan sonuç gelişmiş ticari faaliyetlerdir.

Doğu Akdeniz'de gerçekleştirilen ticari faaliyetlerin büyük bir bölümü de gemi taşımacılığı ile yapılmaktadır. Bir yıl içerisinde Doğu Akdeniz genelinde seyrüsefer yapan gemi sayısı yaklaşık 220 bin dolaylarındadır (Yaycı, 2012, s. 7). Bölgedeki 305 limanda bulunan tüm gemiler gerçekleştirdikleri seferlerle dünya deniz ticaretinin %30'luk bölümünü oluşturmaktadır (Kutluk, 2003, s. 266). Öte yandan dünya genelinde bir günde 50 bin ticaret gemisi 4500 liman arasında sefer

yaparak 11 trilyon dolarlık emtia taşımaktadır. Bu hareketliliğin önemli bir kısmının dünya denizlerinin yalnızca %3'lük kısmını karşılık gelen Doğu Akdeniz'de gerçekleştirilmesi de bölgenin deniz ticaretindeki önemini tespit etmek adına kıymetlidir (Kaya, 2007, s. 8).

Gemi taşımacılığının yanı sıra yer altından boru hatları vasıtasıyla gerçekleştirilen ticaret de yine bu bölgenin kontrol sahası içerisinde. Orta Doğu ve Hazar bölgesinden çıkarılan petrol, Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC), Samsun-Ceyhan (SC) ve Kerkük-Yumurtalık (KY) gibi enerji taşıma hatları üzerinden Akdeniz'e ulaştırılmaktadır. Yalnızca petrol hatları üzerinden taşınan enerji kaynakları baz alındığında toplam miktar 170 milyon tondur. Bu miktar dünya genelinde bir yılda kullanılan petrolün %7'sine tekabül etmektedir (Yaycı, 2012, s. 9).

### Şekil 2.2: Dünya Çatışma Alanları



Kaynak: (CFR, 2017)

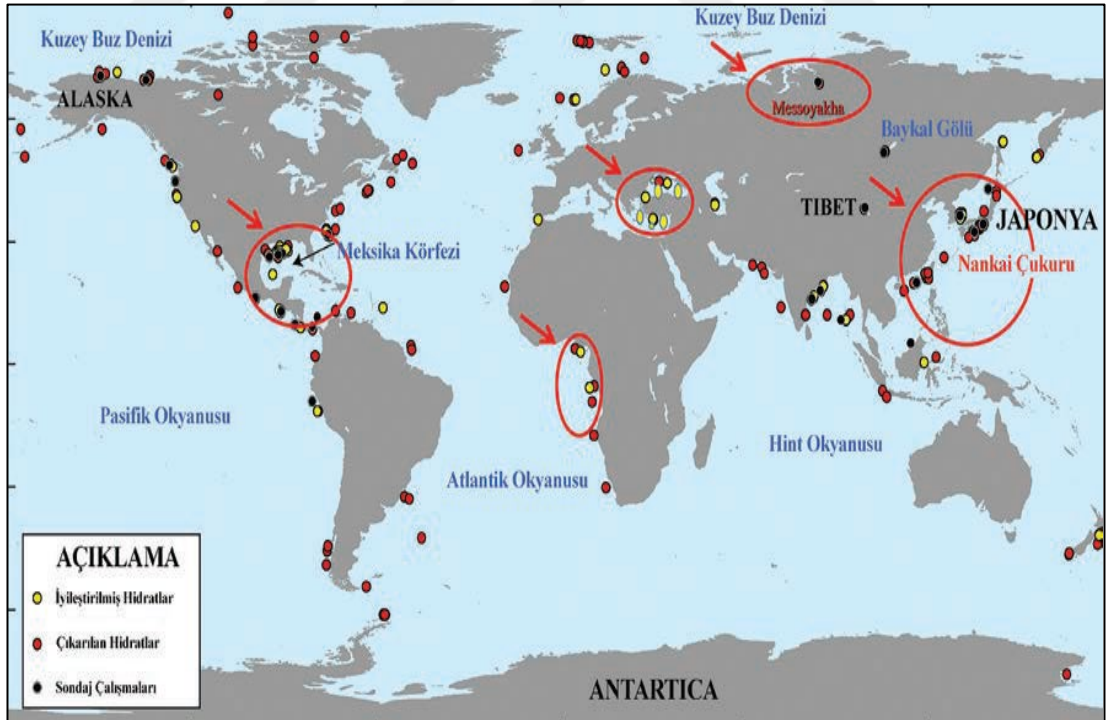
Havzada gemi ve boru hatları vasıtasıyla gerçekleştirilen ticari faaliyetlerin prestijini olumsuz etkileyen en önemli unsur ise güvenlidir. Terör, siyasi istikrarsızlık, sabotaj, yağma, korsanlık faaliyetleri, ekolojik tehditler ve ülkeler arasındaki sınır anlaşmazlıkları güvenlik problemlerini oluşturan başlıklardır. Bölge içerisindeki ve bölge dışındaki ülkeler bu risklerin farkındadır. Nitekim çözüm için

BM, AB, NATO ve OPEC gibi kurumlardan destek alınmaktadır. Ancak ortaya koyulan tutumlar bölgenin yüksek kazancıyla paralel olarak pragmatist yapıdadır. Bu tutumun varlığı da bölgede çatışma noktalarını arttırarak hem bölgenin prestijini hemde uluslararası ticareti etkilemektedir.

### 2.3. Doğu Akdeniz'in Denizaltı Kaynakları

Petrol gibi değeri yüzyıllardır bilinen enerji kaynaklarının yanı sıra görece daha verimli olan gaz hidrat, doğal gaz ve LNG gibi enerji kaynaklarının önemi mevcut konjonktürde giderek artmaktadır. Gaz hidrat başta olmak üzere diğer enerji kaynaklarının da bilinen en büyük rezervlerinden bazıları Doğu Akdeniz'dedir. Spesifik olarak incelendiğinde ise Kıbrıs çevresi, Mısır ve İsrail sahillerinde yoğunluk olduğu bilinmektedir. Nitekim yalnızca Mısır ve İsrail kıyılarında keşfedilen gaz hidrat miktarı 46.14 trilyon m<sup>3</sup>'tür (Jaafar, 2020, s. 123-124).

Şekil 2.3: Gaz Hidratların Dünyadaki Dağılım Haritası

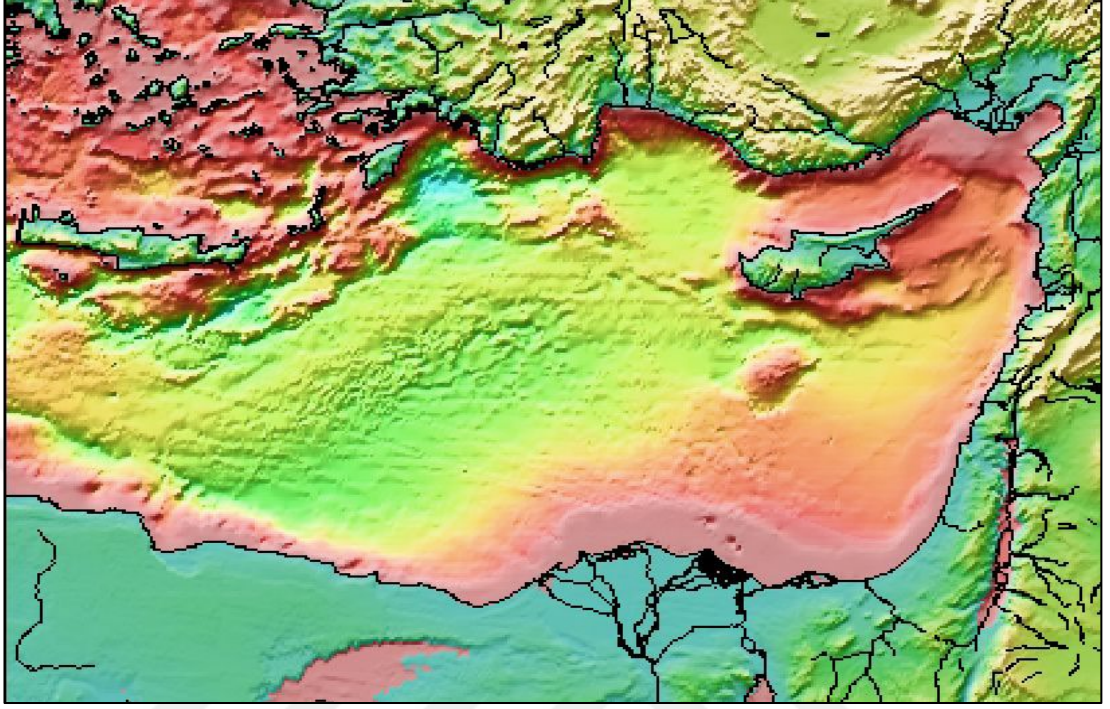


Kaynak: (Çiftçi, Kış 2020-2021, s. 64)

Büyük rezervlere rağmen henüz kullanım alanları petrol kadar yaygınlaşmayan gaz hidrat yeni bir kaynaktır. Gaz hidrat, isminin aksine katı halde bulunan bir enerji kaynağıdır. Bu formu açığa çıkaran etken ise yüksek basınç ve

düşük sıcaklıktır. Bu iki etken, gaz formunda bulunan moleküllerin su moleküllerince çevrelenmesine sebebiyet vermektedir. Kristalize bir görünüme sahip olan bu madenin ana bileşeni genellikle metan gazı olmaktadır. Ancak gaz hidratların oluşumu için gerekli olan asgari şartlar yalnızca yüksek basınç ve düşük sıcaklık değildir. Çoğunlukla deniz tabanında bulunmasına rağmen karada da görülen gaz hidratın oluşum şartları arasında gaz yoğunluk derecesi, basınç, gözenek suyu tuzu, sıcaklık, ortam gözenegi, gaz bileşeni ve jeotermal gradyan da vardır. Bu şartların bir arada bulunduğu alanlar kıta kenarları, kutup kıyıları ve deniz tabanında bulunan tortul arazileridir. Bu şartların Türkiye'nin Karadeniz ve Akdeniz sahillerinde görece daha rahat olduğu tespit edilmiştir. Doğal gaz gibi temiz ve verimli enerji kaynaklarına kıyasla daha değerli görülen ve geleceğin başat enerji kaynağı kabul edilen gaz hidratların ayırt edici özelliği “ziplenmiş gaz” olmalarıdır. Bu tanımlamanın sebebi ise 1 m<sup>3</sup> gaz hidrat içerisinde 164 m<sup>3</sup> metan gazının bulunmasıdır. Bu oran küçük rezervlerden bile büyük verim elde edilmesini sağlamaktadır. Bunun yanı sıra gaz hidratı önemli kılan farklı sebeplerde mevcuttur. İlk olarak gaz hidrat sahalarında meydana gelen metan gazı sızıntıları enerji sahalarının tespitini kolaylaştırmaktadır. Sızıntı aynı zamanda yeni gaz birikimine uygun örtü kayaçlarını da meydana getirmektedir. İkinci olarak, gaz hidratların kullanılması beşeri yapıları ve doğayı korumaktadır. Metan gazının tortullarda toplanması tsunamiye sebebiyet vermektedir. Kara yaşamına, deniz altı boru hatlarına ve su üstü yapılarına büyük hasar veren tsunamilerin önlenmesi için tortullarda biriken enerjinin kontrollü olarak kullanılması önemli ve dahi faydalıdır (Çiftçi, Kış 2020-2021, s. 62; Ocakoğlu, 2009, s. 29). Gaz hidratı önemli kılan üçüncü sebep ise rezervlerin deniz tabanına yakın noktalarda birikim yapmasıdır. Bu sebeple deniz tabanında yapılan sondaj mesafeleri kısalmakta ve maliyetler düşmektedir. Ayrıca Doğu Akdeniz'in dünya ortalamasına kıyasla sığ olması dikkate alındığında sondaj ve transfer maliyetleri daha da düşürmektedir.

**Şekil 2.4: Doğu Akdeniz'in Deniz Tabanı Batimetrik Haritası**



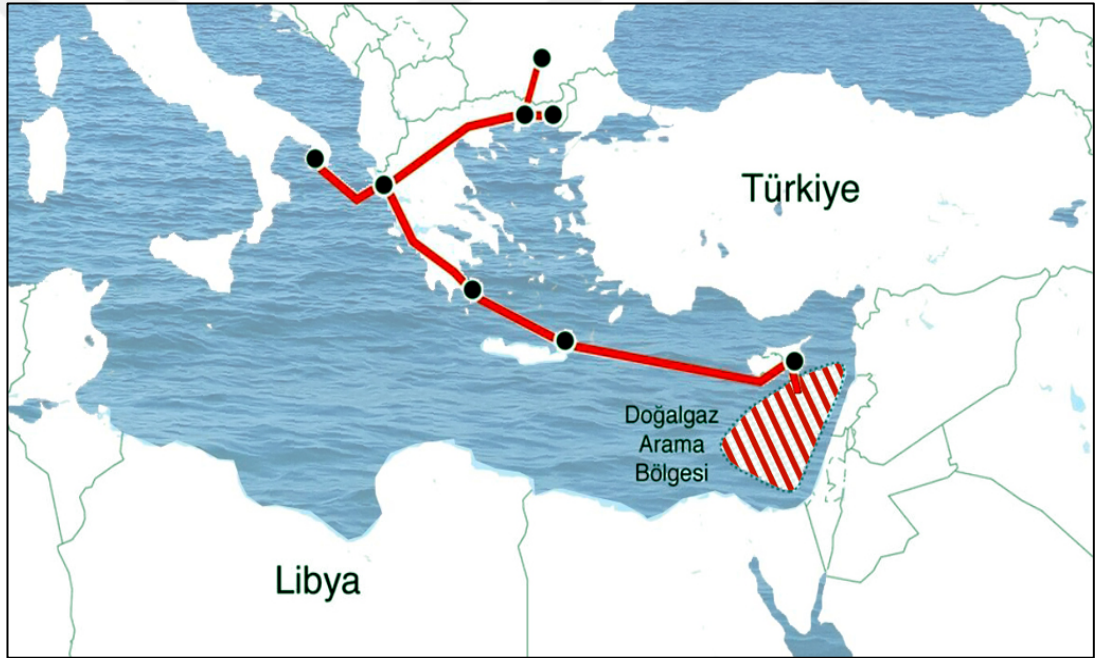
**Kaynak: (Kaya, 2007, s. 146)**

Gaz hidrat gibi doğal gaz ve LNG kullanımı da tüm dünyada artmaktadır. Bunun sebeplerinden birisi de gaz hidrat bulunan sahaların yakınında çoğunlukla doğal gaz ve LNG'nin bulunmasıdır. Bu üç enerji kaynağının da yakın noktalarda bulunması aralarındaki oluşum süreci ilişkisinden kaynaklanmaktadır. Zira gaz hidrat bulunan sahalarda doğal gaz ve LNG'nin oluşumu için yeterli süre ve coğrafi şartlar bulunmaktadır. Bu üç enerji kaynağı içerisinde daha kısa sürede oluşmasına rağmen en az kullanılan LNG'dir. Sebebi ise LNG'nin fiyat dalgalanmalarına karşı dirençsiz olması ve buna bağlı olarak ekonomik istikrarsızlığı tetiklemesidir (Şahin, 2020, s. 63).

Yukarıda ifade edilen sebeplerden dolayı Doğu Akdeniz'de keşfedilen yüksek verimliliğe sahip enerji kaynaklarına Avrupa başta olmak üzere dünya devletlerinin ilgisi yoğunudur. Örneğin; AB, Mısır sahasından çıkarılan enerji kaynaklarını öncelikli olarak satın alabilmek için 2018 memorandumuyla 300 milyon dolar hibe ve 1 milyar dolar kredi teklif etmiştir (Kurt & Duman, 2020, s. 169). Ancak Mısır'daki siyasi kriz, bölge istikrarsızlığı ve Doğu Akdeniz'deki MEB anlaşmazlıkları AB'nin amacına ulaşmasına engel olmaktadır. Kırım ve Ukrayna'nın ilhakı süreçlerinde enerji tedariki konusunda sorun yaşayan AB, Doğu Akdeniz'deki

enerjinin transferini hızlandırma amacındadır. Bu amacın gerçekleşme şartı ise bölgede istikrarın ve işbirliğinin sağlanmasıdır (Karagöl & Özdemir , 2017, s. 45-55). Enerji transferine yönelik olarak planlanan ancak hayata geçirilemeyen EastMed Projesi 'de hızlandırılmıştır. İsrail deniz sahasından çıkarılan enerji kaynaklarının Avrupa'ya transferini amaçlayan projede çeşitli güzergâhlar da planlanmıştır. Bunlar içerisindeki en az maliyetli güzergâh ise Türkiye topraklarından geçmektedir. Ancak politik çekinceler sebebiyle projenin inşa süreci uzatmaktadır (Kurt & Duman, 2020, s. 164; Şeker, 2018, s. 212).

### Şekil 2.5: EastMed Projesi Kapsamında Oluşturulan Transfer Planı Örneği



**Kaynak:** (Acer, Perspektif: EastMed Projesinde Dönüm Noktasına mı Gelinliyor?, 2022)

Doğu Akdeniz'in enerji kaynakları konusunda değinilmesi gereken önemli ve son konu başlığı enerji şirketleri ile bölge devletlerinin tutumlarıdır. Uluslararası enerji şirketleri için ekonomik dalgalanma ve ülkelerarası krizler risk değerlendirmesinin ilk ölçütleridir. Şirketler yüksek risk oranını fark ettiği durumda stratejilerini değiştirerek daha istikrarlı bölgelerde yatırımlar yapmaktadır. Şirketlerin en fazla önemseydiği ikinci ölçüt ise yatırım yapılan enerji taşıma hatlarının güvende kalmasıdır. Çünkü aksi bir durumda şirketlerin güvenilirlikleri azalmaktadır. Bunun sonucunda da prestij kaybı yaşanmakta ve kâr oranları düşmektedir. Bu anlamda

enerji şirketleri;<sup>12</sup> bölgesel güç dengeleri hassas olan ve havzasındaki ülkeler arasında sorunlar bulunan Doğu Akdeniz’de büyük riskleri göze alarak yatırım yapmaktadır (Ayverdi, 2020, s. 133-138). Bu durum da Doğu Akdeniz’in enerji potansiyelinin çok büyük olduğu hakkında fikir vermektedir.

Şirketlerin yanı sıra Doğu Akdeniz havzasındaki ülkelerin enerji kaynakları hakkındaki tutumlarına bakıldığında ise fikir birliğinin sağlanamadığı görülmektedir. Her ülke kendi çıkarları doğrultusunda gerek ticari gerekse askeri anlaşmalarla hak ilan etmektedir ve bu durum taleplerin çakışmasına sebep olmaktadır. Bu noktada anlaşmazlık sebepleri ve gelinen son nokta geniş içeriği nedeniyle bir sonraki başlık altında detaylı olarak incelenmektedir.

#### **2.4. Doğu Akdeniz’deki MEB Anlaşmazlıkları**

Doğu Akdeniz’deki Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) tartışmaları Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY), Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) üzerinden tüm havzaya yayılmaktadır. Genel olarak dört ülkenin de odak noktasında üçüncü taraflarla yapılan anlaşmalar ve kavram tanımlamaları vardır. Çalışma kapsamında da bu tartışmaların değerlendirmesi yapılmaktadır. Bu yolla amaçlanan bölgedeki paylaşım haritasını ve mevcut politik durumu görmektir.

Mevzu bahis Doğu Akdeniz ve enerji kaynakları olduğunda uluslararası deniz hukuku çalışmaları ve karşılıklı hak arayışları MEB kavramının etrafında şekillenmektedir. Ülkeler, bu kavramın herkes tarafından kabul edilen bir tanımının yapılması noktasında zorlanmaktadır. Özü itibariyle deniz sularındaki ulusal hakları ifade eden kavram; çoğu kez kıta sahanlığı, karasuları ve hava sahası kavramlarıyla da eş anlamlı kabul edilmektedir. Bu şekildeki bir kabulün sebebi ise geniş kapsama sahip olan MEB kavramından hareketle deniz alanlarından daha fazla pay almak istenmesidir. Ancak uluslararası deniz hukukunda ve akademik çalışmalarda bu

---

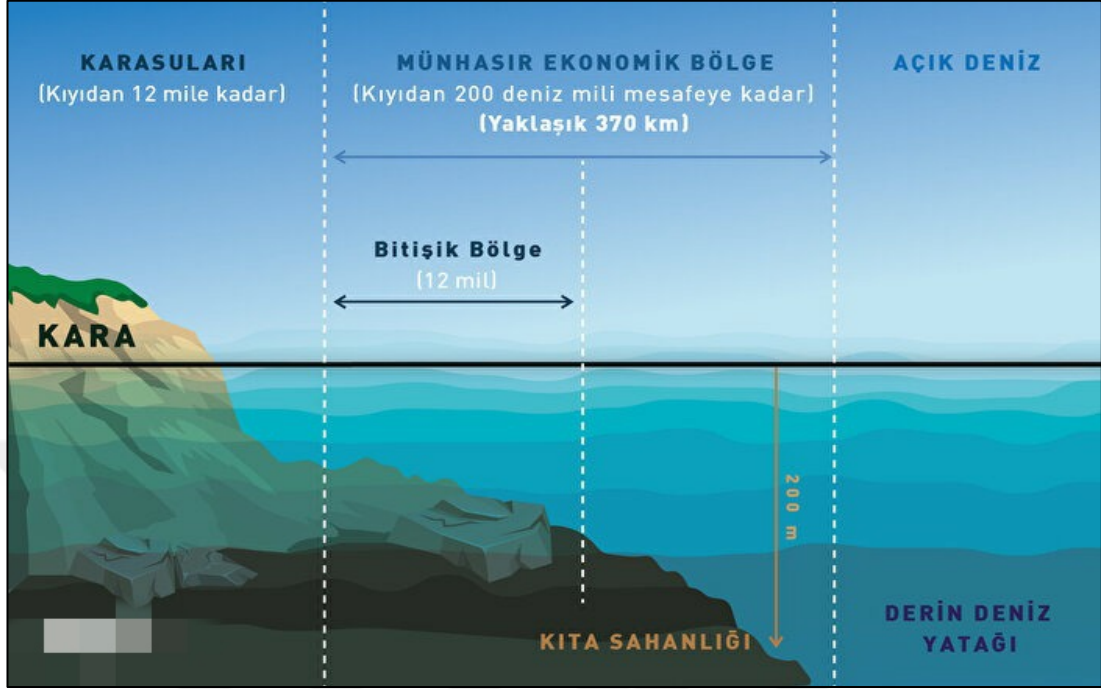
<sup>12</sup> Doğu Akdeniz’de arama ve sondaj faaliyetlerinde bulunan uluslararası şirketler şunlardır: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO-Türkiye), Exxon ve Noble (ABD), Qatar Petroleum (QP-Katar), Delek ve Avner (İsrail), Kogas (Güney Kore), Eni (İtalya), Total (Fransa), British Gas (BG, İngiltere), Shell (Birleşik Krallık ve Hollanda).

kavramların tümü farklı kapsamlara sahiptir. Temel tartışma sebeplerinden birisi de MEB kavramının kıta sahanlığı kavramı ile bazı noktalarda karıştırılmasıdır.

MEB, karasuların ölçülmeye başlandığı asıl hattan başlayarak en fazla 200 mil uzaklıktaki bir mesafeye kadar; deniz tabanı ve deniz tabanı altındaki ile üzerindeki suların tüm canlı veya cansız kaynaklarını işletme, muhafaza etme, araştırma ve yönetme hakkını ilgili ülkeye tanımaktadır (BMDHS, 2001, s. 18). Ekonomi ve enerji alanlarında tanıdığı haklarla ön plana çıkan MEB, üç hususta ülkelere idari hak tanımaktadır: (i) Üs, deniz aracı ve suni adaların inşası ve kullanımı, (ii) bilimsel araştırmalar, (iii) deniz alanının güvenliği (Kuran, 2022). Ancak MEB sahası ilgili ülkenin tam egemenliği altında değildir. Bu saha yalnızca ilgili ülkeye doğal kaynaklar üzerinde imtiyaz hakkı tanır. Haricen, denizler üzerinde bulunan tüm uluslararası haklar diğer ülkeler adına saklı tutulur (Karapınar, 2015, s. 19).

Doğu Akdeniz’de tartışma konusu olan bir diğer kavram ise kıta sahanlığıdır. İki farklı düzeyde tanımlanan kıta sahanlığının ilk tanımı coğrafi açıdan yapılmaktadır. Bu tanıma göre kıta sahanlığı; ilgili ülkenin ana karasının deniz altında devam eden doğal uzantısıdır. Kıta sahanlığının son noktasını belirleyen unsurlar ise bu tanıma göre eğim ve yükseltilerdir (Pazarcı, 2021). İkinci tanım hukuki düzeyde yapılmaktadır. Bu tanıma göre kıta sahanlığı ilgili ülkenin kara suları ötesinde ancak kıyı şeridine bitişik olan deniz sahasının deniz yatağı ile deniz tabanı altında bulunan cansız varlıkları araştırma ve işleme noktasında egemenlik hakkının bulunduğu deniz alanıdır (Kuran, 2022). İki tanım bir arada değerlendirildiğinde varılan sonuç hukuki tanımın coğrafi tanıma içkin olduğu ve mutlak olarak daha geniş bir alanı kapladığı yönündedir.

**Şekil 2.6: Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahanlığı Karşılaştırması**



Kaynak: (Yeni Şafak, 2019)

Doğu Akdeniz havzasında MEB ve kıta sahanlığı anlaşmazlıkları oldukça açık şekilde yapılan tanımlamalara rağmen süregelmektedir. Bu durum da anlaşmazlıkların esasen tanımlama farklılıklarından doğmadığı sonucuna ulaştırmaktadır. Zira yaşanan anlaşmazlıkların asıl problemi MEB kavramının çatısı altında yürütülen; hak ölçütlerinin doğru tespit edilememesidir. Yukarıda ifade edildiği üzere bu problem daha çok Yunanistan, Türkiye, KKTC ve GKRY üzerinden ele alınmaktadır. Hâlihazırda Türkiye-Yunanistan devletleri Adalar Denizi'nde sınır anlaşmazlığı yaşamaktadır. GKRY ise Kıbrıs Adası'nda BM tarafından kabul edilen tek ülke olarak stratejik öneme sahip adanın temsil hakkını KKTC'ye rağmen tek başına üstlenmekte ve politikalarını buna göre belirlemektedir. Ayrıca Yunanistan ile GKRY ve Türkiye ile KKTC arasında organik bağlar bulunmaktadır. Bu sebeple de açık tarafgirlik sergilenmekte ve sorunun çözümü olumsuz etkilenmektedir. Ek olarak havzanın diğer kıyıdaşları arasında yaşanan anlaşmazlıklar, imzalanan anlaşmalar ve bölge dışı aktörlerin havzadaki varlığı bir bütün içerisinde değerlendirildiğinde hak ölçütlerinin belirlenmesinde yaşanan zorluklar daha belirgin hale gelmektedir.

Ülkelerin sergilediği politikalar ve tutumlar incelendiğinde konumundan dolayı Kıbrıs Adası'na daha fazla önem atfedilmektedir. Adada hak iddiaları konusunda daha aktif olan ülke ise GKRY'dir. 21. yüzyılın başından bugüne kadar pragmatist faaliyetler icra eden GKRY, imzaladığı ikili anlaşmalarla MEB sahalarını genişletme ve azami ölçüde işletme amacındadır. Bu anlamda attığı en radikal adımlardan birisi de 2 Nisan 2004 tarihinde "Kıbrıs Cumhuriyeti" ismiyle BM'ye MEB alanlarını belirlediğine dair bildirimde bulunmasıdır (UN, 2004).<sup>13</sup> Yapılan bildirimde göre bitişik bölge<sup>14</sup> 24 mil, münhasır ekonomik bölge ise 200 mil olarak tayin edilmiştir (Kütükçü & Kaya, 2016, s. 89). Bu bildirim gerilimi artırma sebebi ise haritanın Türkiye ve KKTC ile birlikte hazırlanmaması ve GKRY'nin kendisine ait olduğunu ifade ettiği deniz alanlarının aynı şekilde Türkiye ve KKTC tarafından sahiplenilmesidir. 2004 yılında başlayan MEB tartışmasının yanı sıra GKRY, 2007 yılında 13 adet enerji arama sahasını ilan etmiştir (Arıdemir & Allı, 2019, s. 195).

**Şekil 2.7: GKRY'nin İlan Ettiği Arama ve Sondaj Sahaları Haritası**



**Kaynak:** (TRT Haber, 2018)

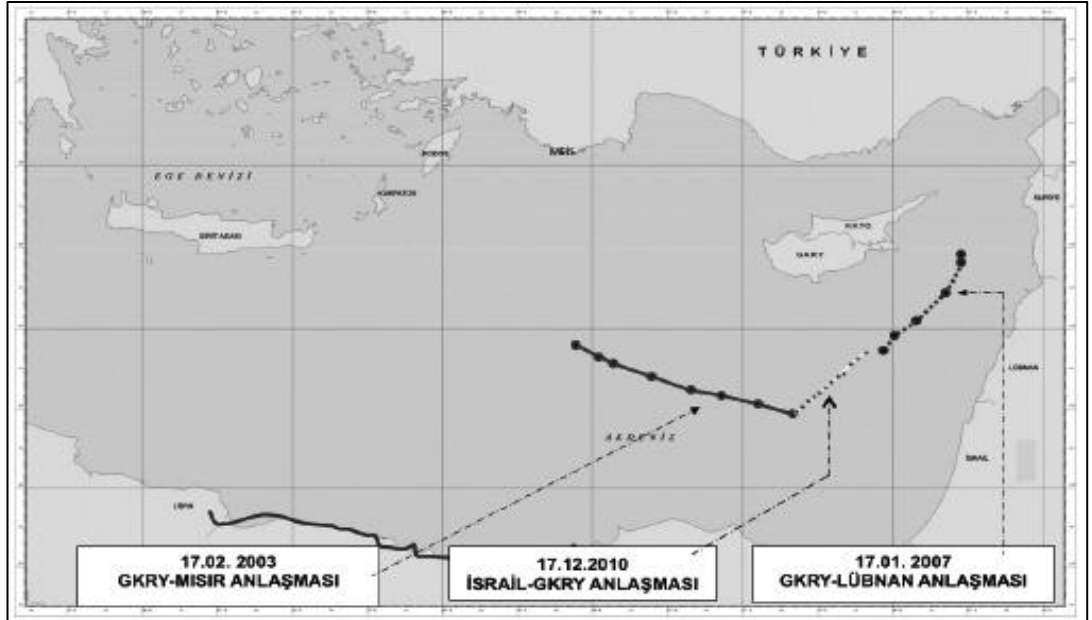
<sup>13</sup> Türkiye Cumhuriyeti, KKTC'nin de bilgisi dâhilinde bu duruma itiraz etmiş ve BM'ye nota vermiştir. Notada ifade edildiği üzere Türkiye GKRY'nin ilan ettiği MEB haritasında kendisinin ve KKTC'nin deniz haklarının ihlal edildiğini ve GKRY'nin Kıbrıs adasının tek temsilcisi olmadığını belirterek ilan edilen haritanın kabul edilmemesini talep etmiştir (Yaycı, 2020, s. 37).

<sup>14</sup> Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 33. Maddesi ile sabit kılan bitişik bölge; karasuları alanının belirlendiği ilk noktadan itibaren uzanan 24 mil'lik denizalanıdır. Yani, bitişik bölge alanından karasuları alanının çıkarılmasından sonra kalan denizalanıdır (Karapınar, 2015, s. 17).

Türkiye ve KKTC tarafından yapılan itirazlara GKRY'den de karşı çıkışlar gelmiştir. Buna göre 1974 yılında da Kıbrıs Cumhuriyeti adıyla kıta sahanlığını belirleyen ulusal düzenleme hazırlanmış ve 1993 yılında da BM'ye koordinatlarla birlikte haritanın kendisi tebliğ edilmiştir. Türkiye ise bu alan belirlemeye karşı çıkmamıştır. Türkiye tarafından benzer iki duruma gösterilen bu farklı tutumların uluslararası hukuka göre *inter alia*<sup>15</sup> kabul edilmesi ve 2004 yılındaki bildirimden doğan hakların kendilerine verilmesi talep edilmiştir (Başeren, 2010a, s. 14).

Uluslararası hukuk çerçevesinde haklılığını kanıtlamaya çalışan GKRY aynı zamanda karşılıklı kıyıların bulunduğu ülkelerle de MEB sınırı belirleme anlaşmaları imzalamıştır. Bu kapsamda ilk olarak Mısır ile 17 Şubat 2003'te deniz sınırı anlaşması imzalamıştır. Daha sonra Lübnan ile 17 Ocak 2007'de, İsrail ile 17 Aralık 2010 tarihinde deniz sınırı anlaşmaları imzalamıştır (Alper, 2020, s. 32-33). Ek olarak 2008-2011 yılları arasında Suriye (Yaycı, 2012, s. 17) ve Libya (Başeren, Tarih Yok) ile sınırlandırma anlaşması imzalamak için de üst düzey görüşmeler gerçekleştirmiş ancak çeşitli sebeplerden ötürü bu süreç tamamlanmamıştır.

### **Şekil 2.8: GKRY'nin Yaptığı MEB Anlaşması Sınırları**

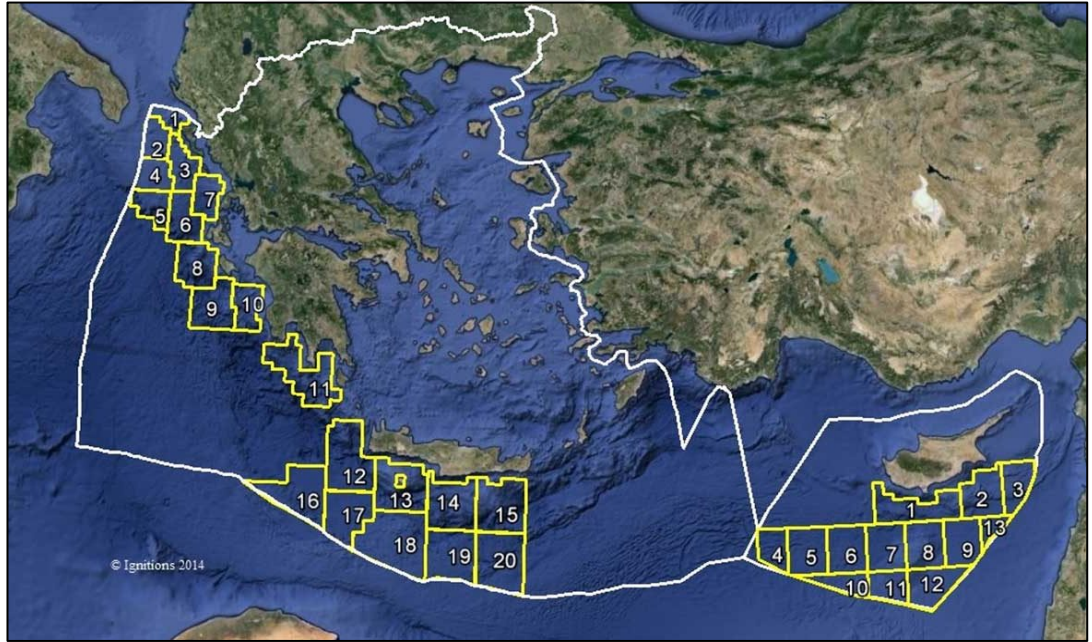


**Kaynak:** (Başeren, 2010a)

<sup>15</sup> *Inter alia*: Kelime anlamı “diğerleri arasında, başkaları yanında, yanı sıra”dır. Uluslararası hukukta ise ilgili karar veya sözleşmelerin belirli bir grup içerisindeki herkese yönelik olduğu anlamına sahiptir. Aynı zamanda tekrarlayan durumların birincisinde ortaya çıkan sonucun esas kabul edildiği anlamına gelmektedir.

Doğu Akdeniz havzasında MEB anlaşmazlıklarına taraf olan ikinci önemli ülke Yunanistan'dır. Ülke MEB sahalarına yönelik ilk faaliyetini 1931 yılında Kraliyet Kararnamesi yayımlayarak ortaya koymuştur. Buna göre karasuları genişliği 10 mil kabul edilmiştir (Kaya, 2007, s. 32). Ancak bu karar 1936 yılında karasularının 6 mil belirlenmesiyle sonuçlanmıştır (BM, 1936). 1972 yılına gelindiğinde ise Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi (1958) Yunanistan ulusal düzenlemelerine entegre edilerek yürürlüğe alınmıştır. Bir sonraki yıl Yunanistan Parlamentosu Madencilik Kanunu'nu da kabul ederek deniz sahasındaki mineral ve doğal kaynakları işleme hakkını kapsam içerisine almıştır (Işık, 2009, s. 172). Yapılan düzenlemelere rağmen Yunanistan Adalar Denizi'nde MEB ilan edememiştir. Bu durumun sebebi ise Türkiye ile yaşanan anlaşmazlıktır. Ancak güney kıyılarındaki Girit ile Libya arasındaki deniz sahasında tek taraflı olarak MEB ilan etmiştir (Yaycı, 2020, s. 51).

### Şekil 2.9: Yunanistan'ın İddia Ettiği MEB Haritası



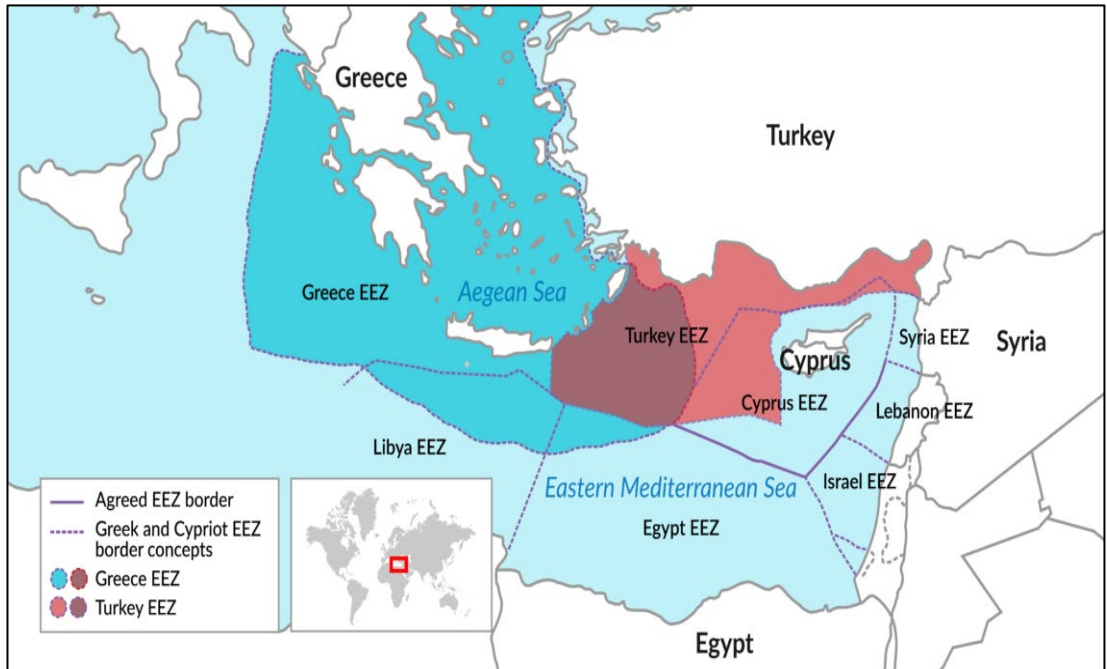
**Kaynak:** (Greek Media Group, 2018)

Yunanistan'ın Adalar Denizi'ndeki iddialarını temellendirdiği tek unsur Türkiye ile İtalya arasında 4 Ocak 1932 tarihinde yapılan "Anadolu Sahilleri ile Meis Adası Arasındaki Ada ve Adacıklar ile Bodrum Körfezi Karşısındaki Adanın Ciheti Aidiyeti Hakkındaki İtilafname" anlaşmasıdır (Resmi Gazete, 1933). 1947 yılında adaların İtalya'nın elinden çıkması sonrasında Yunanistan kendisini vâris olarak

görüp anlaşmanın geçerli sayılması gerektiğini savunmuştur. Ancak anlaşmanın karar metni, Türk iç hukuk sisteminde ve uluslararası hukuk sisteminde bağlayıcılık kazanabilmesi adına gerekli olan süreçleri tamamlamadığı için yürürlüğe girmemiştir (Mengi, 2020). Buna rağmen Yunanistan anlaşmaya istinaden, Adalar Denizi'nde Meis Adası dışındaki tüm ada ve adacıkların karasuları hakkına sahip olması gerektiğini savunmaktadır. Ek olarak Yunanistan, bölgedeki tüm adaların anakara sayılarak MEB'den doğan haklarının teslim edilmesi gerektiğini savunmaktadır (Başeren, 2010a, s. 5-6).

Yunanistan'ın talep ettiği hakların meşruiyet kazanması için yürüttüğü bazı faaliyetler de bulunmaktadır. İlk olarak Yunanistan-GKRY-İsrail arasında üçlü görüşmeler yürütülmüştür. Daha sonra Yunanistan-GKRY-Mısır arasında üçlü görüşmelerin yürütülmesi sonucunda ekonomik temelli organizasyonlar kurulmuştur. Üç ülke arasında zamanla politik ve stratejik ortaklığı kapsayan savunma işbirlikleride yapılmıştır. Savunma alanında izlenen ortak politikalar Yunanistan-Mısır, Yunanistan-İsrail, GKRY-Mısır ve GKRY-İsrail arasında imzalanan anlaşmalar neticesinde hukuki zemine oturtulmuş ve meşruiyet arayışı icra edilen tatbikatlarla somut hale getirilmiştir (Ağdemir, 2016; Yayıcı, 2020, s. 56-57).

### Şekil 2.10: Doğu Akdeniz'de Çakışan MEB Sahaları Haritası



Kaynak: (Liechtenstein, 2020)

Doğı Akdeniz'deki MEB tartışmalarının üçüncü önemli aktörü de Türkiye'dir. Türkiye, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) ve Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne (CDHS) taraf olmamıştır (Gündüz, 1998, s. 458).<sup>16</sup> Ancak BMDHS, Türk yargı kararlarında zaman zaman referans gösterilmesi sebebiyle uygulamada kabul görmüştür. Türkiye özelinde bu durum, örf ve adet hukuku niteliği kazanmasından dolayı bağlayıcılık doğurmaktadır (Ergüven, 2021, s. 188). Durumun farkında olan Türkiye, taraf olmadığı halde örf ve adet hukuku ilişkisi üzerinden doğan haklarını ve deniz alanı sınırlandırma ölçütlerini kullanmaktadır.

Türkiye her ne kadar uluslararası düzenlemelerin bazılarına taraf olmasa da deniz alanlarının belirlenmesi noktasında ulusal düzenlemelere sahiptir. Bu anlamda ortaya konulan ilk çalışma 15.05.1964 tarihinde kabul edilen 476 sayılı Karasuları Kanunu'dur. 8. madde gereğince Karadeniz ve Akdeniz'de ki Türk karasuları 12 deniz mili belirlenmiştir (Resmi Gazete, 1964). Ancak 20.05.1982 tarihinde kabul edilen 2674 sayılı Karasuları Kanunu ile Türk karasuları hududu 6 mil olarak değiştirilmiş ve 1964 yılında yayımlanan düzenleme bu kanuna uymakla yükümlü tutulmuştur (Resmi Gazete, 1982). Türkiye'nin MEB sahaları ise ilk kez 05.12.1986 tarihinde kabul edilen 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Karadeniz'de 200 mil olarak ilan edilmiştir (Resmi Gazete, 1986).

Türkiye'nin hazırlanan mevzuata pararel olarak deniz alanlarına yönelik politikası ise Acer tarafından şu şekilde ifade edilmektedir:

“Türkiye, deniz alanlarının sınırlandırılmasına dair deniz hukuku kurallarının açık ve net bir biçimde öngördüğü gibi, sınırlandırmanın hakça bir çözüm üretecek şekilde yapılması gerektiğini savunmaktadır. Bu bağlamda Türkiye, ilgili hüküm ve uygulamalarla açıkça oluştuğu gibi,

---

<sup>16</sup> Türkiye'yi BMDHS'ye taraf olmaktan alıkoyan sebep ilgili sözleşmenin 309. maddesidir. Sözleşmeyi kabul eden taraflar bu madde gereğince sözleşmeye çekince koyma hakkından vazgeçmektedir. Ancak Türkiye, bu durumun temel hakları ihlal ettiğini ileri sürerek karşı çıkmış ve sözleşmeye taraf olmamıştır: (BMDHS, 2001)

#### **Madde 309**

#### **İhtirazi Kayıtlar ve İstisnalar**

İşbu Sözleşmeye, diğer maddelerde açıkça izin verilenler dışında, ne ihtirazi kayıt ve ne de istisnalar ileri sürülebilir.

sınırlandırmanın uluslararası bir antlaşma ile, esas olarak hakça bir sonuç üretmesinin gerekliliği prensibine göre ve bu bağlamda coğrafi unsurların ve özellikle de kıyı uzunlukları arasındaki oranın dikkate alınarak yapılması gerektiğini savunmaktadır” (Acer, 2021, s. 95).

Acer’in ifade ettiği unsurlar ilkeli bir politikaya dönüştürüldüğünde Türkiye’nin beklentileri şu şekilde sıralanabilir: (i) deniz alanlarındaki ulusal haklar kararlılıkla korunmalı, (ii) anlaşmazlıkların çözümünde diyalog kanalları her daim açık olmalı, (iii) Kıbrıs adasının batı kıyılarındaki sınırlandırma anlaşmazlığı Kıbrıs sorunu çözülmeden karara bağlanmamalı, (iv) Kıbrıs Türklerinin hakları teslim edilmeden süreç tamamlanmamalıdır (T.C. Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı, 2020, s. 14).

Yukarıda sıralanan alanlarda haklarını koruyabilmek adına Türkiye’nin çeşitli faaliyetleri de olmuştur. 2 Temmuz 1974 tarihinde kabul edilen 7/8594 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı’na (TPAO) 92 AR/TPO/IX/D numaralı deniz alanında sondaj ruhsatı verilmiştir (Resmi Gazete, 1974). Benzer şekilde 9 Ağustos 2007 tarihli Resmi Gazete’de TPAO’ya TPO/XVI/A, TPO/XVI/D, TPO/XVI/E ve TPO/XVI/F sahalarında sondaj ruhsatı verilmiştir (Başeren, 2010b, s. 159). Verilen ruhsatların yanı sıra Türkiye, Doğu Akdeniz’de sonuncusu 20.09.2022 tarihinde olmak üzere sismik araştırmalar yapmak amacıyla NAVTEX yayınlamıştır<sup>17</sup> (SHOD, 2022). Türkiye’nin Doğu Akdeniz’de

---

<sup>17</sup> Oruç Reis ve Ataman isimli gemilerin Türkiye adına sismik araştırmalar yaptığı alanın koordinatları şunlardır:

36 43.22 K - 031 07.42 D  
36 48.70 K - 031 13.95 D  
36 47.70 K - 031 20.45 D  
36 45.55 K - 031 22.75 D  
36 42.80 K - 031 32.02 D  
36 38.38 K - 031 39.85 D  
36 35.18 K - 031 48.32 D  
36 32.25 K - 031 58.57 D  
36 31.15 K - 031 59.12 D  
36 31.43 K - 032 00.77 D  
35 57.83 K - 032 28.27 D  
35 43.90 K - 032 06.47 D  
36 02.78 K - 031 49.88 D  
35 55.90 K - 031 39.28 D  
36 18.10 K - 031 21.07 D



**Şekil 2.12: Türkiye-Libya Mutabakatına Konu Olan Deniz Sınırı**



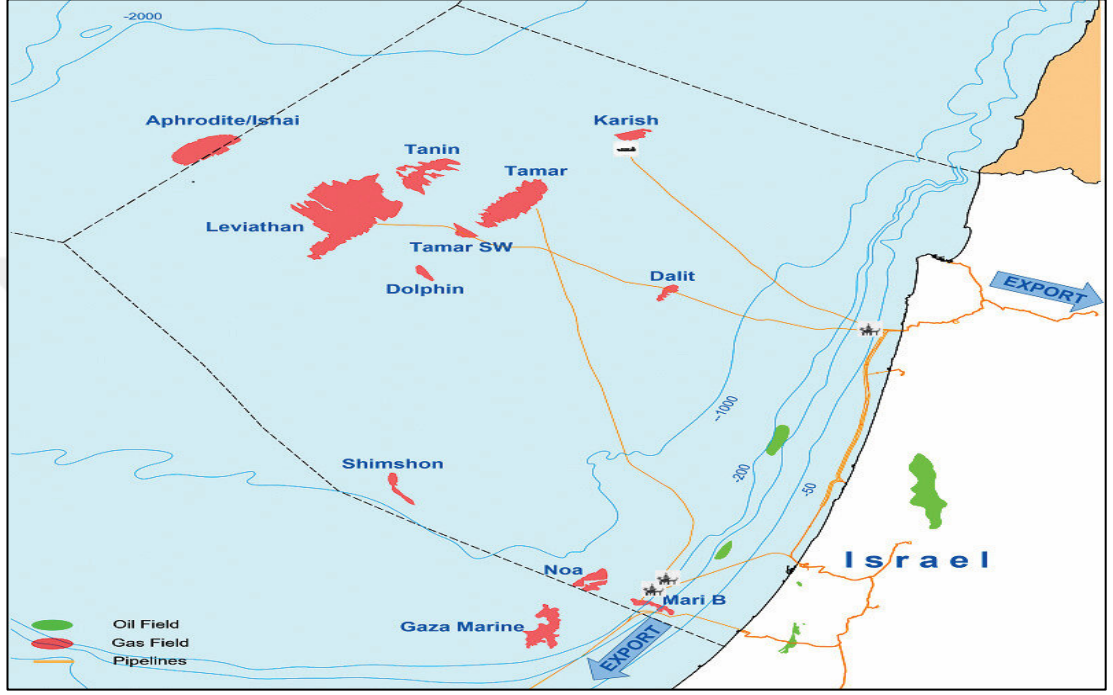
**Kaynak:** (T.C. Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı, 2020)

Türkiye ve Yunanistan'ın Doğu Akdeniz'deki mücadelesine doğrudan etkisi bulunan muhtıranın iki önemli maddesi bulunmaktadır. Birincisi; tarafların MEB sahası içerisinde başlayarak diğer ülkenin MEB sahası içerisine uzanan enerji rezervinin bulunması halinde iki ülke arasında görüşmeler gerçekleştirilerek işbirliği yapılacaktır (Madde IV, par. 2). İkincisi; iki ülkeden birisinin üçüncü taraflarla MEB görüşmeleri başlatması durumunda son karar öncesinde müzakereler yapılacaktır (Madde IV, par. 3) (Acer, 2019, s. 12; Acer, 2021, s. 99). Bu iki madde doğrultusunda, Türkiye, Yunanistan'ın Doğu Akdeniz havzasına olan ilişkisini kesmiş ve kendisinin iddia ettiği MEB sahasını garanti altına almıştır.

Doğu Akdeniz havzasındaki MEB ihtilaflarına konu olan dördüncü ülke İsrail'dir. Bölgedeki arama ve sondaj faaliyetlerine ilk başlayan ülkelerden birisi olan İsrail keşfedilmiş rezervleriyle bölgede önemli bir aktördür. Doğu Akdeniz'de İlk kez 1999 yılında başlattığı arama ve sondaj faaliyetleri neticesinde en büyük doğal gaz rezervlerini keşfetmiştir. Sonrasında genişletilen aramalar Gazze kıyılarındaki Filistin MEB sahasına yayılmıştır. İki ülkenin jeolojik açıdan bütünlük arz eden deniz tabanı, keşfedilen enerji kaynaklarının paylaşımını da farklı bir tartışma konusu yapmıştır. Ancak İsrail, Filistin yönetimi tarafından yapılan itirazları dikkate

almadan 2004-2013 yılları arasında Mari-B, Pinnacles ve Noa isimli enerji yataklarından oluşan Yam Tethys bölgesinde arama ve sondaj faaliyetleri yürütmüştür (Aksoy, 2016, s. 4).

**Şekil 2.13: İsrail ve Filistin Arasında Anlaşmazlığa Konu Olan Bölge Haritası**



**Kaynak: (Yılmaz, 2021)**

İki ülkenin hâlihazırdaki politik sorunlarına deniz yatağında bulunan doğalgazın paylaşım mücadelesi de eklenerek tarafları anlaşma yapmaya zorlamıştır. Nitekim 2011 yılında Mahmud Abbas ve Benjamin Netanyahu ortak deniz alanlarının paylaşılması konusunda anlaşmaya varmışlardır. Ancak İsrail'in anlaşma sonrasında benimsediği politikalar yalnızca Oslo Anlaşması'nın (JVL, 1993) şartlarını yerine getirmek amacıyla görüşmeler yaptığını düşündürmektedir. 2012 yılında İsrail'in Noa ve Noa South-1 sahalarında yeni rezervler keşfetmesine rağmen Filistin ile görüşme gerçekleştirilmemesi de bu düşüncenin kanıtı olarak gösterilmektedir (Aksoy, 2016, s. 4-5).

Doğu Akdeniz havzasında incelenmesi gereken önemli ve son aktör Doğu Akdeniz'deki arama ve sondaj faaliyetlerine en erken başlayan Mısır'dır. Doğu Akdeniz'in kesinleşmiş rezervleri içerisinde en büyüğüne sahip olan Mısır, karasuları sınırını 1958 yılında 12 mil olarak tayin etmiştir (Bilgesam, 2013, s. 18-20).

Haklarını uluslararası alanda da garanti altına alabilmek için 1983 yılında BMDHS'ye taraf olarak tüm şartlarını kabul etmiştir (Başeren, 2010b, s. 147).

Yapılan bildirimler ve kabul edilen uluslararası anlaşmalar sonrasında Mısır, deniz yoluyla komşusu olan GKRY ile MEB anlaşması imzalamıştır. 17 Şubat 2003 tarihinde imzalanan anlaşmaya göre iki ülke arasındaki deniz sınırı eşit uzaklık ilkesi ile belirlenmiştir (BM, 2004). Havzadaki politik ve stratejik dengeleri değiştirme gücüne sahip olan söz konusu anlaşmaya Türkiye, Mısır'ın Ankara Büyükelçisi aracılığıyla tepki göstermiştir. Mısır hükümeti Türkiye'nin endişelerine; anlaşmanın siyasi değil teknik nitelikte olduğu, BM tarafından ada da yalnızca GKRY'nin tanınmasından dolayı sınırlandırmanın zorunlu olarak GKRY ile yapıldığı, Türkiye ile benzer anlaşmanın yapılmak istendiği ve adadaki sorunlara taraf olmak istenmediği şeklinde yanıt verilmiştir (Kaya, 2007, s. 37-38).

2005 yılına gelindiğinde ise Mısır, GKRY ile önce Petrol Araştırmaları İş Birliği Protokolü ve ardından Anlayış Memorandumu imzalamıştır (Kaya, 2007, s. 39) Bu doğrultuda Mısır, Doğu Akdeniz'e yönelik MEB sahalari politiklarında GKRY ile daha yakın bir görüntü çizmiştir. Bu türde bir politikanın zararlı olduğunu iddia eden Türkiye, eşit uzaklık ilkesinin uluslararası hukuka uygun olmadığını ve GKRY'nin bu yolla Mısır'a ait olan deniz alanlarını gaspettiğini savunmuştur.

Sonuç itibariyle Doğu Akdeniz havzası içerisindeki MEB anlaşmazlıkları Türkiye, Yunanistan, KKTC ve GKRY ekseninde şekillenmektedir. Bölgede daha az etkili olan ülkeler (KKTC, Suriye, Lübnan, Filistin, İsrail, Mısır, Libya) bu üç ülkeye bağlı olarak bölgesel politikalarını belirlemektedir. Ancak gelinen noktada görülmektedir ki izlenen politikaların büyük bir kısmı hukuki uygunsuzluk içermektedir ve uzun vadede olumlu sonuç sunmamaktadır. Söylem düzeyinde tüm ülkelerce benimsenen işbirlikçi ve hakça çözümlerin somut hale gelmesi ancak aynı uluslararası anlaşmaların kabul edildiği, tutarlılık içerisinde hareket edildiği, dış etkenlerden uzak kalındığı ve bölge içerisindeki her aktörün masada bulunduğu görüşmeler ile mümkündür.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM:

### **3. KESİŞİM: ÇİN VE DOĞU AKDENİZ**

Bu bölümde Kuşak-Yol Projesi ile Doğu Akdeniz Havzası'nın ilişkisi incelenmektedir. Bu ilişki Doğu Akdeniz'e kıyısı bulunan ülkeler (Türkiye, Filistin, Yunanistan, Mısır, Suriye, İsrail, Lübnan,) ile Kuşak-Yol Projesi'nin hamisi kabul edilen Çin ile arasında değerlendirilmektedir. Bu noktada değerlendirmenin amacı; Kuşak-Yol Projesi ve Doğu Akdeniz havzasının birbirlerine kattığı değerlerin ikili ilişkilerden hangi ölçüde etkilendiğini görebilmektir. Bu amaca ulaşılabilme adına ilişkiler diplomatik, askeri ve iktisadi açıdan incelenmektedir.

Doğu Akdeniz, sınırları uluslararası hukukta tam olarak belirlenemeyen bir havzadır. Ancak bu çalışmada Türkiye-Libya deniz sınırı anlaşmasıyla çizilen ve hukuki meşruiyeti güçlü olan harita kabul edilmektedir. Söz konusu haritanın (Şekil 2.12) oluşturulma süreci incelendiğinde havzadaki kaygıların çoğunlukla Türkiye, Yunanistan, Kıbrıs özelinde ve politik alanda yoğunlaştığı görülmektedir. Öte yandan Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkelerinin kaygıları ise enerji alanında yoğunlaşmaktadır. Çin hükümetinin bu ülkelerle kurduğu ilişki de bahis olunan kaygılar dikkate alınarak barışçıl anlamda yürütülmektedir. Ancak Çin'in son yıllarda Doğu Akdeniz havzasındaki faaliyetleri "yumuşak güç" niteliğinde de algılanmıştır. Örnek olarak kullanımı savaş suçu sayılan bazı silahların Suriye'den Çin'in gönüllü katılımıyla çıkarılması; askeri tatbikatlara katılması; bölgede istikrar ve güvenliğe yardımcı olduğu iddiasıyla askeri üs kurulması gibi faaliyetler "yumuşak güç" veya "sancak/varlık gösterme" savının dayanak noktalarıdır (Özel, 2021, s. 99). Ancak daha yaygın kabule göre Çin, Doğu Akdeniz havzasındaki ülkelerle ilişkilerinde güvenlik hassasiyetlerine dokunmadan yalnızca ticaret ve yatırım yapmaktadır. Çin'in bu tutumunu değiştirmeyeceğine yönelik öne sürülen garanti ise Çin-Avrupa arasındaki ticaretin %80'inin bu bölgeden geçmesi ve Çin'in bu akışa zarar vermek istemeyeceği düşüncesidir (Özel, 2021, s. 102). Tüm bu iddiaların doğruluğunu anlamak adına Çin'in havza ülkeleriyle kurduğu ilişkilerin tek tek incelenmesi faydalıdır.

### 3.1. Çin-Türkiye İlişkileri

Türkiye 1971 yılına kadar diplomatik ilişkilerini Çin toplumunun meşru yönetimi kabul ettiği Çin Cumhuriyeti (Tayvan) ile yürütmüştür (Akdağ, 2019b, s. 68). 1971 yılında Çin Halk Cumhuriyeti yeniden kurguladığı dış politikasına uygun şekilde Birleşmiş Milletlere üye olmuştur. Türkiye’de 4 Ağustos 1971 tarihinde Paris Büyükelçiliğinde tanıma metnine imza atılarak Çin Halk Cumhuriyeti’ni tanımıştır. (Adıbelli, 2016, s. 205; Akdağ, 2019a, s. 44; Akdağ, 2019b, s. 69; İkiz, 2019, s. 1690). Buna rağmen ikili ilişkiler iki kutuplu uluslararası sistemin gölgesinde gelişmiştir. Türkiye, Batı bloğunun güvenlik kaygılarından dolayı Çin’e karşı mesafesini korumuş ve hem ticari hem de politik ilişkilerini bu ekseninde yürütmüştür. Çin’de ılımlı bir dış politikayı benimsemesine rağmen küresel ölçekte zayıf ilişkiler kurmuş ve bölgesel düzeyde etkili olmayı amaçlamıştır.

1980’li yıllara gelindiğinde hem Türkiye hem de Çin, blokların kendilerine uyguladığı dışlama sebebiyle bağımsız dış politika sergilemiştir. Bu tavır Türkiye’de Turgut Özal’ın neoliberal ekonomi anlayışı, Çin’de ise Deng Xiaoping’in dışa açılma politikasını benimsemesiyle sonuçlanmıştır. Benzer tavırların doğal sonucu olarak Türkiye-Çin ilişkilerinde en üst düzeyde ziyaretler gerçekleştirilmiştir. İlk olarak 1981 yılında Dışişleri Bakanı İlder Türkmen Çin’i ziyaret ederek ilişkileri somut olarak başlatmıştır. Ardından Cumhurbaşkanı Kenan Evren resmi ziyaret gerçekleştirmiş ve Çin Halk Cumhuriyeti’ne giden ilk Türkiye Cumhurbaşkanı olmuştur. 1985 yılında ise ticari amaçlarla Başbakan Turgut Özal resmi ziyarette bulunmuştur. (Akçay, 2017, s. 76). İade-i ziyaret anlamında ise 1983’de Çin Dışişleri Bakanı Wu Chuochiang, 1984’de Çin Devlet Başkanı Li Xiannian Türkiye’yi resmi olarak ziyaret etmiştir (Adıbelli, 2016, s. 227). Kurulan yakın ilişki sayesinde 1980’li yıllar Türkiye-Çin ilişkilerinde altın dönem kabul edilmektedir. Ziyaretler ticari pazarların karşılıklı olarak açılmasını, küresel siyasette izlenebilecek ortak politikaların görüşülmesini ve iki ülkenin bölgesel amaçlarını netleştirilerek karşılıklı hoşgörünün gösterilmesini mümkün kılmıştır.

Olumlu anlamda ilişkilerin kurulduğu 1980’li yılların ardından tarihi sorunlar tekrar gün yüzüne çıkarak ilişkileri zayıflatmıştır. Doğu Türkistan’daki Uygurlar, Çin Halk Cumhuriyeti tarafından çeşitli baskılara maruz bırakılmış ve hem

sosyal hem de siyasi çevrelerde hassasiyet oluşturarak tepki gösterilmesine yol açmıştır. Ayrıca SSCB'nin siyasi krizler yaşayarak dağılmasının ardından Orta Asya'da yeni devletler kurulmuş ve Türkiye bu ülkelerle olan etnik yakınlığından dolayı ilişkilerini geliştirmek istemiştir. Bu durumu güvenlik tehdidi olarak algılayan Çin, yürütülen faaliyetlere tepki göstermiştir. Son olarak Uygur Türklerinin lideri İsa Yusuf Alptekin'in Türkiye'de ağırlanması Çin tarafından tepkiyle karşılanmıştır. Ardından kendi topraklarında Türkiye tarafından nüfuz çalışmaları yürütüldüğü iddiasıyla ikili ilişkiler ticari alanla sınırlandırılmıştır (Adıbelli, 2016, s. 237-240). Oluşan zayıf ilişkilere rağmen 1992'de "Hukuki, Ticari ve Cezai Konularda Adli Yardımlaşma Anlaşması" Türkiye ve Çin arasındaki ticari faaliyetlerin daha da kolaylaştırılması amacıyla imzalanmıştır (Tezkan, 2002, s. 12). 1995 yılında ise Türkiye Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel Çin ziyareti gerçekleştirerek ilişkileri tekrar kalkındırma çabası göstermiştir (Adıbelli, 2016, s. 328). Öte yandan Türkiye'nin AB üyeliği sürecinin uzamış olması Türkiye'yi doğu siyaseti yürütmeye yönlendirmiştir. Bu durumdan hareketle Türkiye'den Çin'e birçok resmi ziyaret de gerçekleştirilmiştir (Akdağ, 2019a, s. 47-48).

21. yüzyılla birlikte Türkiye-Çin ilişkileri büyük bir gelişim göstermiştir. Bu gelişimin en önemli sebeplerinden birisi de Türkiye'de iktidarın izlediği çok yönlü ve pragmatik nitelikteki dış politikadır (İkiz, 2019, s. 1690). Türkiye'nin izlediği bu politika yalnızca Çin özelinde değil Asya, Afrika ve Orta Doğu genelinde de aynı sonucu doğurmuştur. Artan ikili, diplomatik, ticari ve kültürel ilişkiler Türkiye'nin uluslararası ilişkilerdeki etki değerini mutlak şekilde arttırmıştır. Buna ek olarak hâlihazırdaki coğrafi konum avantajının da eklenmesiyle Çin, Türkiye ile ilişkilerini geliştirmek istemiştir. Kuşak-Yol Projesi'nde kurulan işbirlikleri de bu durumun en önemli sonuçlarındandır. Ancak bu sebepler Türkiye-Çin ilişkilerinin arttırılmasında öngörülebilir sebeplerdir. Asıl ve tetikleyici olan sebep Türkiye'nin 20. yüzyıl sonlarında AB üyeliği hususunda beklentisinin fazlasıyla düşmesi ve Uygur meselesi hakkında iki ülkenin sağduyulu yaklaşımıdır.

Geliştirilen ikili ilişkilere rağmen 2000-2009 yılları arasında beklenen düzeyde işbirlikleri kurulamamıştır. Bu dönemde yalnızca 2005 yılındaki Dışişleri Bakanı Abdullah Gül'ün Çin ziyareti dikkat çekmektedir. Ziyaretin amacı

Güneydoğu Anadolu Projesi ile İstanbul-Ankara Hızlı Tren Hattı Projesi'ne yatırımcı bulmak ve ticari faaliyetleri arttırmaktır (Çolakoğlu, 2013, s. 251). Bu ziyareti önemli kılan ise Türkiye-Çin ilişkilerinin Kuşak-Yol Projesi özeline taşınması noktasında İstanbul-Ankara Hızlı Tren Hattı'nın ilk adımlardan birisi olmasıdır.

2009 yılı ilişkilerin gelişim sürecindeki en önemli dönüm noktalarındandır. Seyrekleşen üst düzey ziyaretler bu yıl içerisinde tekrar başlamıştır. Abdullah Gül bu kez Cumhurbaşkanı sıfatıyla Çin'e bir ziyaret gerçekleştirilmiş ve ilişkilerdeki hassas nokta olan Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ndeki Türkleri ziyaret etmiştir (Adıbelli, 2016, s. 332). 2010 yılında ise Türkiye'nin düzenli olarak gerçekleştirdiği "Anadolu Kartalı" isimli tatbikatlara daha önceki yıllarda davet edilen NATO ülkelerinin aksine yalnızca Çin davet edilmiştir (Çolakoğlu, 2013, s. 262). Bu tatbikatın yalnızca iki ülke arasında yapılmasının sebebi tatbikattan kısa süre önce Türkiye'nin Çin tarafından "stratejik ortak" ilan edilmesidir (Balcı A. , 2017, s. 311).

Türkiye-Çin ilişkilerinin bu dönemde tekrar gelişmesinin en önemli tetikleyici unsurlarından biri 2008 küresel ekonomik krizidir. Amerika Birleşik Devletleri menşeli olarak ortaya çıkan bu kriz her iki ülkenin de ticari ilişkilerini çeşitlendirme arayışına sebep olmuştur. Bu sebeple iki ülke karşılıklı ticareti ve bunun doğal sonucu olarak da diplomatik ilişkileri geliştirmiştir. Bu ekonomi temelli sebebin yanı sıra politik bir sebepte mevcuttur. ABD, Çin'in genişleyen nüfuz alanını daraltmak adına çevreleme politikası yürütmüş ve komşularıyla çeşitli alanlarda ilişki kurmuştur. Türkiye ise çözümsüzlüğü kronik hale gelen AB üyeliği sebebiyle Avrupa ve ABD merkezli politik çevreden sıyrılarak Asya merkezli politik çevreye yönelmiştir. Bu sebeplerle Türkiye ve Çin ortak noktada buluşarak ilişkilerini geliştirmiştir.

2010 sonrasındaki Türkiye-Çin ilişkileri ise çoğunlukla Kuşak-Yol Projesi kapsamında gelişmiş, sayısız ziyaretler yapılmış ve anlaşmalar imzalanmıştır. Ancak bu noktada öncelikle cevaplanması gereken bir soru bulunmaktadır; "Kuşak-Yol Projesi kapsamında iki ülke birbiri için neden önemli?". Türkiye açısından Çin, sahip olduğu potansiyel sebebiyle uluslararası alandaki etkisini arttırması ve bölgedeki sorunlarının çözülmesi -özellikle Doğu Akdeniz havzasındaki haklarının güvenliği sorunu- noktasında tamamlayıcı bir ortaktır. Çin açısından Türkiye ise ilişkileri

sebebiyle Balkan ve Avrupa pazarlarına açılmanın garantörü, Orta Doğu ve Orta Asya'daki politik sorunların doğrudan çözüm ortağıdır (Arıdemir & Allı, 2019, s. 193; Aydın, 2021, s. 28-29; Durdular, 2016, s. 90-91). Bu açıdan bakıldığında Türkiye-Çin ilişkileri önümüzdeki süreçte kazan-kazan ilkesinin en güzel örneklerden birisini oluşturabilir.

2010 sonrasında ekonomik temelli Kuşak-Yol Projesi'nin Türkiye-Çin ilişkilerinde ön planda olmasından dolayı bu süreci ekonomik yönden değerlendirmek faydalı olacaktır. İki ülkenin ilişkileri bazı dönemlerde zayıflamış olsa da ticari faaliyetleri her daim artan bir grafik sergilemiştir. Ancak bu faaliyetler daha çok Çin lehine ticaret dengesi kurmuştur. Türkiye 1980'lerden sonra ticaret dengesini kurmakta zorluklar yaşamıştır. Öyle ki Türkiye'nin Çin'e karşı ticaret açığı yaklaşık 10 katına çıkmıştır. Bu durumun meydana gelmesindeki en önemli sebep de Çin'in yüksek hızla gelişen sanayisidir. Kuşak-Yol Projesi bu noktada Türkiye lehine bir fırsat sunmaktadır. Güzergâha doğru şekilde entegre olunması halinde hem ülke içerisindeki mal arzında çeşitlilik sağlanabilir hem de iç piyasa da üretilen mallar dış pazarlara daha kolay taşınarak kalkınma hızı artırılabilir.

Daha önce ifade edildiği üzere iki ülkenin ilişkilerinde ticari denge bulunmamaktadır. 2022 yılında Çin'in Türkiye'ye yaptığı ihracatın değeri 41,3 milyon dolardır. Bu istatistikle Çin, Türkiye'nin toplam ithalatı içerisinde %11'lik payı karşılamaktadır ve ilerleyen yıllarda bu değer artma eğilimindedir. Bu öngörünün en önemli dayanağı ise önceki yıllarda Türkiye'nin toplam ithalatı içerisinde Çin'in payıdır. Buna göre toplam ithalattaki pay 2015-2019 yılları arasında giderek düşmüştür. Ancak Covid-19 küresel salgınının etkisiyle e-ticaretin artması ve ticaretin zarar görmemesi için mal dolaşımında esneklik gösterilmesi Çin'den yapılan ithalatı ciddi oranda arttırmıştır. Bunun doğal sonucu olarak da Çin, Türkiye'nin toplam ithalatındaki payını 2022 yılında bir önceki yıla göre 28,3; 2021 yılında %39,9; 2020 yılında da %20,5 oranında arttırmıştır. Türkiye'nin Çin'e yaptığı ihracat rakamları ise yukarıda ifade edilenlerden oldukça uzaktır. 2022 yılında ihraç edilen emtianın değeri 3,2 milyon dolardır. Bu miktarla Türkiye, Çin'in toplam ithalatı içerisinde %1'lik payı karşılamaktadır. 2014-2020 yılları arasında Çin'e yapılan ihracat miktarı toplam içerisinde fazla artmamıştır. Ancak 2021 yılında Türkiye,

Çin'in toplam ithalatı içerisindeki payını bir önceki yıla göre %27 gibi önemli bir oranda arttırmıştır (TÜİK, 2022). Sonuç olarak, Türkiye-Çin ticari ilişkileri her ne kadar dengeden uzak olsa da Kuşak-Yol Projesi'nin de etkisi ile son yıllarda müspet ilerleme kaydetmektedir. Ancak ticari faaliyetlerin sürdürülebilirliği açısından düzenlemelerin yapılması ve ticaret dengesinin sıfır noktasına daha fazla yaklaştırılması gerekmektedir.

### 3.2. Çin-Yunanistan İlişkileri

Çin-Yunanistan diplomatik ilişkileri ilk kez 1972 yılında başlamıştır. Bu tarihten önce Yunanistan, içerisinde bulunduğu Batı bloğuyla aynı tutumu benimsemiş ve Çin Cumhuriyeti'ni (Tayvan) Çin halkının meşru yönetimi kabul etmiştir (Yunanistan Dışişleri Bakanlığı, 2020). ABD Başkanı Richard Nixon'da 1972'de Çin Halk Cumhuriyeti'ni ziyaret etmiştir. Ardından Çin Halk Cumhuriyeti, Birleşmiş Milletlere kabul edilmiş ve Batı bloğuyla ilişkiler başlamıştır. Buna paralel olarak Yunanistan'da 5 Haziran 1972 tarihinde "Tek Çin" politikasını benimsemiş ve Çin halkının tek temsilcisinin Çin Halk Cumhuriyeti olduğunu Tiran'da imzalanan anlaşmayla kabul etmiştir (Chourchoulis, 2019, s. 64-65).

1970'li yıllar her iki ülke açısından da iç siyasetin getirdiği sorunlarla mücadele ederek geçmiştir. Çin bu dönemde Mao'nun ölümü ve Dörtlü Çete<sup>18</sup>'nin iktidar mücadelesi sebebiyle çıkan isyanları bastırmakla ilgilenmiştir. Yunanistan ise Kıbrıs adasında Türkiye'nin askeri harekât düzenlemesinin ardından iç siyasette kriz yaşamıştır. İktidarda bulunan askeri cunta bu harekâtle birlikte yönetimden çekilmiş ve yeni iktidar öncelikle iç siyasette ve ekonomide istikrarı sağlamakla ilgilenmiştir. Bu sebeplerle 1970'ler Çin-Yunanistan ilişkilerinde kayıp yıllar olarak değerlendirilebilir (Chourchoulis, 2019, s. 69-76). İlişkilerin en alt düzeyde yürütüldüğü bu dönemde tüm sorunlara rağmen ticaret, havacılık, kültür ve teknoloji alanlarında dört tane anlaşma imzalanarak ilişkiler sürekli kılınmaya çalışılmıştır (Çin Dışişleri Bakanlığı, 2022).

---

<sup>18</sup> Dörtlü Çete; Jiang Qing, Zhang Chunqiao, Yao Wenyuan ve Wang Hongwen'den oluşan Çinli radikal bir gruptur. Mao Zedong'a muhalefet eden grup 6 Ekim 1976'da tutuklanmıştır. Vatana ihanet, işkence, suikast ve darbe planlama suçlarından dolayı mahkeme karşısına çıkmışlardır. 25 Ocak 1981 yılında sonuçlanan yargılamayla Jiang Qing ve Zhang Chunqiao idam cezasına, Yao Wenyuan ve Wang Hongwen ise hapis cezasına çarptırılmıştır (Dillon, 2016, s. 378-380)

1980’li yıllara gelindiğinde Yunanistan-Çin ilişkilerinde en parlak dönemin yaşandığı görülmektedir. İlişkilerin geliştirilmesinde en etkin rolü 1981 yılında Başbakanlık görevine gelen Andreas Papandreu üstlenmiştir. Dış politikada müttefik arayışına giren Papandreu, 1986 yılında Çin’e resmi ziyarette bulunmuştur. Yunanistan’ın yürüttüğü bu arayışın tetikleyici unsuru AB’nin bilhassa Adalar Denizi’nde kendisine tam destek vermemesi ve Türkiye ile yaşadığı sorunlarda güçlü bir politik destek bulma isteğidir. Aynı yıl içerisinde bu kez Çin Başbakanı Zhao Ziyang, Yunanistan’a resmi ziyarette bulunmuştur. Bu ziyaret aynı zamanda Başbakanlık düzeyinde Yunanistan’a yapılan ilk ziyarettir. Karşılıklı görüşmelerin ardından Yunanistan Çin’den politik anlamda beklediği desteği alamamıştır. Çin, Türkiye ile olan iyi ilişkilerinden dolayı iki ülke arasında eşit mesafede kalmayı ve barışçıl çözümler sunmayı tercih etmiştir. Yunanistan bu görüşmelerden istediği politik desteği bulamamış olsa da denizcilik ve ticaret alanlarında anlaşma sağlanmıştır. Bu kapsamda ticaret hacminin artırılması amaçlanmıştır (Chourchoulis, 2019, s. 76-81).

1990’lı yıllar dünya genelinde yaşanan ekonomik krizler, politik dönüşümler ve çeşitli bölgesel sorunların yaşandığı bir dönem olmuştur. Çin ve Yunanistan’da bu sebeplere bağlı olarak durağan bir ilişki yürütmüştür. Ancak 21. yüzyılın başlangıcıyla Çin-Yunanistan ilişkilerinde dikkate değer bir gelişim söz konusudur. Bu dönemde Çin açısından Yunanistan, Avrupa ile yürütülen ticari ve politik ilişkilerin garantörü olarak görülmüştür. Bunun sebebi ise Yunanistan’ın coğrafi konumu ve Avrupa Birliği’ne üyeliğidir. Çin, Yunanistan aracılığıyla geliştirmeyi umduğu Çin-AB ilişkilerini hukuki zeminde temellendirmek adına anlaşma, muhtıra, mutabakat ve zaptlar imzalamıştır. Bu belgeler 21. yüzyıla birlikte Çin dış politikasında Yunanistan’ın ne kadar önemli bir yer tuttuğunu anlamak adına önemlidir. Zira iki ülke arasında 1972’den bugüne kadar yapılan 59 anlaşmanın 49’u 2000 yılından sonra imzalanmıştır (Çin Dışişleri Bakanlığı, 2022). Bu belgeler içerisindeki en önemlisi 2006 yılında imzalanan “Stratejik Ortaklık” anlaşmasıdır. Bu anlaşmanın ardından Çin, Yunanistan’a büyük miktarlarda yatırımlar yapmıştır. Ayrıca 2010 yılında Çin Okyanus Taşımacılığı Şirketi (COSCO) 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun Avrupa’ya ulaşım noktasında olan Pire Limanı’nın %51 hissesini

satın almış ve işletme hakkını 35 yıllığına kiralamıştır. Sonrasında 16 ticaret anlaşması daha imzalanmış ve 600 milyon dolarlık yatırım vadedilmiştir (Tulun, 2019). Ayrıca bu dönemde Çin, Avrupa'daki ülkelerle 16+1 Girişimi<sup>19</sup>'ni imzalamıştır. Protokolün ismindeki “+1” ifadesiyle Avrupa'daki amaçlarına en uygun ortak olarak Yunanistan simgelenmiştir (Çiçek, 2019; Osmanoğlu, 2019, s. 150). Öte yandan Yunanistan'da Çin'i önemli bir müttefik olarak görmektedir. Bu durumun sebepleri ise amaçladığı ekonomik büyümenin sağlanamaması, Avrupa'ya olan borcu, iç siyasette bütünlüğün sağlanamaması, Adalar Denizi ve Doğu Akdeniz sahalarının paylaşılması sorunlarının çözülememesidir. Bölge dışı aktör olan Çin'den ekonomik fayda sağlanabileceğini ve buradan hareketle Türkiye ile olan sorunlarını daha kararlı politikalar yürüterek çözülebileceğini düşünmektedir (AVİM, 2019).

Son olarak Çin-Yunanistan arasındaki yakın dönem ticari istatistiklere bakmak ikili ilişkiyi tanımak açısından faydalı olacaktır. 2020 yılında Çin-Yunanistan ikili ticaret hacmi 7,81 milyar dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. Aynı yıl içerisinde Çin'in Yunanistan'a ihracatı bir önceki yıla kıyasla %9,1 azalmış ve 7,03 milyar dolar olmuştur. İthalatı ise bir önceki yıla kıyasla %6,6 artmış ve 770 milyon dolar seviyesinde ölçülmüştür. 2021 yılının ilk yarısında Çin-Yunanistan ikili ticaret hacmi %56 artışla 5.21 milyar dolar seviyesine çıkmıştır. 2021 yılında Çin'in Yunanistan'a ihracatı %58,3 artışla 4,75 milyar dolar olmuştur. Yunanistan'dan yaptığı ithalat ise %36,1 artışla 460 milyon dolar seviyesine ulaşmıştır. Çin'in Yunanistan endüstrisine yaptığı toplam doğrudan yatırım ise 240 milyon doları ve proje taahhütlerinin birikmiş cirosu 2,8 milyar doları aşmıştır. Birikmiş yatırım hacmini değerlendirebilmek adına da ikili ticari ortaklık komitesi kurulmuştur. Bu komitenin çalışmaları sonucunda 2014'te “İkili Ekonomik ve Yatırım İşbirliğinin Güçlendirilmesine İlişkin Mutabakat Zaptı”, 2017 yılında “Kilit Alanlara İlişkin 2017-2019 İşbirliği Çerçeve Planı” ve 2019 yılında “Önemli Alanlarda 2020-2022 İşbirliği Çerçeve Planı” imzalanmıştır (Çin Dışişleri Bakanlığı, 2022).

---

<sup>19</sup> 16+1 Girişimi; Doğu Avrupa ülkeleriyle Çin arasında, kazan-kazan ilkesiyle oluşturulmuş ikili ilişkilerin yürütülmesini amaçlamaktadır. Bu kapsamda karayolu, liman, telekomünikasyon gibi birçok altyapı projesi planlanmıştır. Girişime dâhil olan ülkeler ise şunlardır: Arnavutluk, Bosna Hersek, Yunanistan, Macaristan, Karadağ, Polonya, Romanya, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Slovenya, Sırbistan ve Slovakya (Koyuncu, 2022).

### 3.3. Çin-Orta Doğu İlişkileri

Çin Halk Cumhuriyeti 1978 yılında başlayan dışı açılma politikasının ardından uluslararası ilişkilerini geliştirmiştir. Orta Doğu coğrafyası da bu politika içerisinde öncelikli olarak değerlendirilmiştir.<sup>20</sup> Ancak Çin'in yıllarca takip ettiği SSCB eksenli politikalar ilişkilerin geliştirilmesini zorlaştırmıştır. Bu sebeple Çin-Orta Doğu ilişkileri 1990'lı yıllarda istenilen düzeyde kurulabilmiştir (Doğan S. , 2020, s. 55). Bu tarihten günümüze kadar gelişen ilişkilerin Çin perspektifinden yaklaşım ilkeleri ise şunlardır; Çin'in kalkınmasına yardımcı olmak, muhatap ülkelerin iç işlerine taraf olmamak, mevcut yönetime destek olmak, sınırlara ve egemenliğe saygı göstermek ve karşılıklı ekonomik ilişkilerin sürdürülebilirliğini tesis etmek (Doğan S. , 2020, s. 52). Bölge ülkeleri tarafından beğenilen bu ilkeler Çin'e karşı olan yaklaşımı önemli ölçüde etkilemiştir. Zira Çin, bu ilkeler ve uyguladığı politikalar sayesinde ABD ve AB'ye kıyasla daha ılımlı karşılanmıştır. Sıralanan ilkelerin yanı sıra temel yaklaşımı Kuşak-Yol Projesi'nde sıkça ifade edilen kazan-kazan ilkesi olmuştur. Buna göre Çin bölgedeki her bir ülkeye veya duruma tarafsız yaklaşmakta ve ülkelere yaptığı yatırımlar aracılığıyla kazanımların ortak bölüşümü üzerinde durmaktadır.

Çin, her ne kadar Orta Doğu ülkeleriyle başarılı ilişkiler kurmuş ve hatta bunları stratejik ortaklık seviyesine çıkarmış olsa da bölgedeki güvenlik sorununu göz ardı etmemektedir. Belirli başlıklardan oluşan bu güvenlik sorununu aşmak için çeşitli faaliyetler yürütmektedir. Çinli akademisyen Chen'e göre bu başlıkların en önemlileri; enerji güvenliği, teröre karşı güvenlik, ekonomik güvenlik ve stratejik güvenlidir. İfade edilen sorunların çözümü için oldukça büyük çaba gösterilmektedir. Örnek olarak Orta Doğu bölgesinde yaklaşık 1800 askerden oluşan barış gücü Çin adına çalışmalar yürütmektedir. Aden Körfezi ve çevresinde sıklıkla yaşanan korsan faaliyetlerini engellemek için Çin donanması düzenli olarak devriye atmaktadır. Güvenliğin bölge ülkeleriyle müşterek inşası için Orta Doğu Güvenlik

---

<sup>20</sup> Bu çalışmanın Doğu Akdeniz Havzası ile sınırlı olmasından dolayı Çin-Orta Doğu ilişkileri Suriye, Lübnan, Filistin ve İsrail özelinde incelenmektedir. Bir bütün olarak Çin-Orta Doğu ilişkilerinin detaylı analizi için bkz: Ehteshami, A. & Horeh, N. (2017). *China's Presence in the Middle East: The Implications of the One Belt, One Road Initiative*. Londra: Routledge; Dorsey, James M. (2019). *China and the Middle East : Venturing into the Maelstrom*. Cham: Springer Nature Switzerland AG.

Forumu gibi organizasyonlar düzenlenmektedir. Çin, güvenlik sorunları yanı sıra bölge ülkelerinin dini ve etnik kökenli politik sorunlarında da tarafları bir araya getirerek arabuluculuk görevi üstlenmektedir (Chen, 2020, s. 44-46).

Çin-Orta Doğu ilişkileri kronolojik olarak incelendiğinde iletişim düzeyleri ve etken çeşitliliğinden dolayı beş farklı dönemden söz etmek mümkündür.<sup>21</sup> İlk dönem Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşundan (1949) 1955 yılına kadar yaşanan süreçtir. Bu dönemde Çin'in SSCB ideolojisine paralel politikalar yürütmesi ve Orta Doğu ülkelerinin ABD yanlısı politika izlemesi Çin-Orta Doğu ilişkilerinde belirleyici olmuştur. Öyle ki Çin Halk Cumhuriyeti bölge ülkeleri tarafından tanınmamıştır. Buna karşılık Çin ise bölgede gerçekleştirilen tüm sömürge karşıtı hareketleri destekleyerek Batı bloğunu zayıflatmayı amaçlamıştır.

İkinci dönem olan 1955-1966 arası ise Orta Doğu devletlerinin bağımsız politikalar yürütme arayışından dolayı farklı bir dönem olarak değerlendirilmektedir. Bu dönemi başlatan kırılma noktası ise 1955 Bandung Konferansıdır (Çelik, 2020, s. 35-36). Çin, Orta Doğu'yu Batı bloğundan uzaklaştırması ve komünizme yeni yayılma alanı açması sebebiyle bu konferansı desteklemiştir. Konferans hemen ardından da Çin, Mısır'ın bağımsızlık ve millileşme hareketlerine açıktan destek vermiştir. Ayrıca bölgedeki çatışmalarda İsrail'i suçlayarak Arap ülkelerini desteklemiştir (Pan, 1997). Bu gelişmelerin ardından bir önceki dönemde oluşan diplomatik ilişkiler haritasının tersi bir durum ortaya çıkmıştır. Yavaş ancak güçlü şekilde kurulan ilişkiler 1963 yılına gelindiğinde Çin'i Orta Doğu'ya yönelik hareket ilkeleri belirlemeye itmiştir. Buna göre; bölge ülkelerinin bağımsızlık (emperyalizm karşıtı) arayışlarına, barışçılık ve tarafsızlığına, kolektif hareket etme isteğine, çatışmaların durdurulmasına yönelik arayışlarına ve tam egemenlik mücadelelerine destek olunacaktır (Fidan, 2011, s. 56).

Üçüncü dönem ise 1966 ile 1976 arasındaki süreci kapsamaktadır. 1966 yılında başlatılan Kültür Devrimi giderek Çin'in SSCB etkisinden uzak bir dış

---

<sup>21</sup> Çin-Orta Doğu ilişkileri Guang Pan tarafından dört dönem içerisinde incelenirken (Pan, 1997) Hatice Çelik tarafından üç (Çelik H. , 2020), İsmail Ermağan ve Emin Üstünel tarafından yapılan çalışmada ise beş farklı dönemde (Ermağan & Üstünel, 2014) incelenmiştir. Bu çalışmada da zikredilen isimlerin çalışmaları dikkate alınarak tarihsel süreç incelemesi beş dönem içerisinde yapılmaktadır.

politika izlemesine sebep olmuştur. Bu tavır değişikliğinin sonucu olarak Orta Doğu'da SSCB etkisi altındaki ülke ve gruplarla yakın ilişkiler kurulmuş ve eksen değişimine itilmiştir. Nitekim Orta Doğu'daki bağımsızlık mücadelesi Çin ve Orta Doğu ülkelerinin ortak noktada buluşmasına sebep olmuştur. 1971 yılına gelindiğinde ise Çin, dünya genelinde geliştirdiği başarılı ikili ilişki ağına paralel şekilde Orta Doğu ülkeleri tarafından resmen tanınmıştır (Ermağan & Üstüenal, 2014, s. 24-25).

Dördüncü dönem olan 1977-2004 yılları arasındaki süreç çoğunlukla ticaret ve enerji eksenindeki ilişkilerden oluşmuştur. Çin'in bu dönemin başında yaptığı atılım ile enerji kaynaklarına ve ticaret pazarlarına büyük ihtiyaç doğmuştur. İki ihtiyacında karşılanabildiği Orta Doğu, Çin dış politikasının bir zorunluluğu olarak ön plana çıkmıştır. Bu noktadan hareketle Çin, Orta Doğu'da yaşanan Arap-İsrail çekişmesinde Arap ülkelere verdiği desteği arttırmıştır. Ayrıca sıklıkla İslam ve Çin medeniyetleri arasında kültür birliği olduğunu ifade ederek ilişkilerin kapsamını arttırmayı amaçlamıştır (Ermağan & Üstüenal, 2014, s. 26).

Çin-Orta Doğu ilişkilerinin beşinci ve son dönemi 2004 yılından günümüze kadar gelen süreçtir. Bu dönem, 2004 Çin-Arap İşbirliği Forumu ile başlamıştır. Kahire'de gerçekleştirilen forumda Çin, 22 Orta Doğu ülkesiyle görüşerek farklılıkları aşmayı ve ilişkileri geliştirmeyi amaçlamıştır. Bu amacın mevcut konjonktürde işletilebilirliği ise ticari faaliyetleri artırma, doğrudan yatırımlar yapma ve Konfüçyüs Enstitüleri vasıtasıyla kültürel yakınlık kurma şeklinde belirlenmiştir (Ermağan & Üstüenal, 2014, s. 27). 20. yüzyılın son çeyreğinde ilişkilere hâkim olan güvenlik sorunu yeni yüzyılla birlikte öncelik sıralamasında ikinci sıraya gerilemiştir. Temel amacın ekonomik ilişkileri ve yatırımları arttırmak olduğu dönem başında ifade edilmiştir. Ancak 2011 yılında ortaya çıkan Arap Baharı güvenlik sorununu tekrar ilişkilerde ön plana çıkarmıştır. Arap Baharının yıkıcı etkisine rağmen Çin, daha önce belirlediği hareket ilkelerini kararlı şekilde takip ederek soğukkanlı davranmış ve tarafgirlik sergilemekten kaçınmıştır. Bu tavrın sonucunda Orta Doğu ülkeleri, yaşanan her türlü iç soruna rağmen Çin ile ilişkilerini sürdürmüştür. Çin ise kurulan barışçıl ilişkiler sayesinde Orta Doğu'daki bölge dışı aktörler arasında en fazla itibara ve güvene sahip ülke olmuştur.

Arap Baharının ortaya çıkardığı sorunlar Çin'in yürüttüğü çeşitli çalışmalarla aşılacak istenmiştir. Bu çalışmaların birincisi 2013 yılında ilan edilen Kuşak-Yol Projesi'dir. Orta Doğu bölgesiyle doğrudan ilişkili olan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, yaşanan iç savaşa rağmen kalkınmanın dinamosu olarak görülmüştür. 2016 yılında ise Çin Halk Cumhuriyeti "Arap Politika Belgesi" yayımlayarak hem politik ilişkilerin güvencesini oluşturmuş hem de ticari faaliyetlerin formülünü açıklamıştır. "1+2+3" şeklinde kurgulanan formülün ilk basamağında enerji, ikinci basamağında alt yapı ve yatırım, üçüncü basamağında ise ileri teknoloji alanlarında yatırımı hedef almaktadır (ÇHCDK, 2016).

Daha önce de ifade edildiği üzere Çin-Orta Doğu ilişkilerinin en önemli sacayaklarından birisi ticarettir. Her koşulda sürdürülebilirliği korunmaya çalışılan ticari faaliyetler özellikle Çin tarafından ısrarla vurgulanmaktadır. Bu ısrarın gerekçesi ise istatistiki verilere bakıldığında rahatlıkla görülebilmektedir. 2018 yılı içerisinde Çin'in Orta Doğu'dan yaptığı ithalatın toplamı 137 milyar 648 milyon dolardır. İhracatın toplamı ise 104 milyar 138 milyon dolar seviyesindedir (NBSC, 2019a). Bu veriler dikkate alındığında bölge bazlı ticaret dengesinde Çin'in eksiye düştüğü tek örnektir. Ticaret dengesinin bu şekilde oluşmasında en büyük etken Orta Doğu'dan (özellikle İran, Irak ve Suudi Arabistan) ithal edilen petroldür. Çin, dünyanın en fazla petrol kullanan ülkelerindedir ve kullandığı bu petrolün yaklaşık %43'lik kısmını Orta Doğu'dan temin etmektedir (Lin, 2017, s. 5). Ancak petrolün Çin topraklarına transferi daha önce ifade edildiği üzere güvenlik sorunuyla karşılaşmaktadır. Bu sebeple çeşitli alanlarda çalışmalar yapan Çin'in 2018 yılında bölgeye yaptığı altyapı ve güvenlik yatırımının miktarı ise 148 milyon dolar seviyesindedir (NBSC, 2019b).

Bu noktaya kadar Çin-Orta Doğu ilişkilerinin bölge genelindeki durumu incelenmiştir. Ancak çalışmanın amacına uygun olarak Doğu Akdeniz Havzası'ndaki Orta Doğu ülkelerinin<sup>22</sup> Çin ile ilişkilerini incelenmekte fayda vardır. Kuşak-Yol Projesi kapsamında olmamasına rağmen Suriye'nin incelemeye dâhil edilmesindeki amaç bölge ülkelerinin girift ilişki ağı ve ülkenin Doğu Akdeniz sularında söz hakkının bulunmasıdır.

---

<sup>22</sup> Suriye, Lübnan, Filistin, İsrail ve Suriye

Bu doğrultuda ilk olarak Çin-Suriye ilişkileri incelenecektir. İki ülkenin diplomatik ilişkileri 1956 yılında başlamıştır (Çin Dışişleri Bakanlığı, 2022). Bu tarihten itibaren ilişkilerin gelişimi Orta Doğu genelindeki seyirle paralellik göstermiştir. Ancak Arap Baharı özelinde bu durum farklı olmuştur. Suriye iç savaşı Çin tarafından güvenlik tehdidi olarak algılanmamıştır. Bu şekilde bir algılama Suriye'nin Kuşak-Yol Projesi kapsamında olmamasından kaynaklanmaktadır (Çelik, 2020, s. 42). Buna rağmen Çin'in Orta Doğu'da mevcut hükümetleri tanıyarak tarafsızlık sergileme ilkesi gereğince Suriye'nin meşru yöneticisi Beşar Esad kabul edilmiş, diplomatik ve ticari ilişkiler yürütülmüştür. Yine bu ilkeye istinaden Çin, 2012 ve 2014 yıllarında gerçekleştirilen Cenevre Barış Konferansı'nda ve 2015 Viyana Barış Görüşmeleri'nde Suriye iç savaşına yönelik siyasi yollarla işletilecek beş maddelik çözüm planı sunmuştur. Buna göre çözümde yalnızca siyasi usuller kullanılmalı, Suriye halkı kendi kaderini tayin etmeli, barış ortamına geçiş sürecinde siyasilere destek verilmeli, arabuluculuk yapılarak ülke içerisinde bütünlük sağlanmalı ve halka insani yardımlar gönderilmelidir. (Çin Dışişleri Bakanlığı, 2014). Ek olarak Çin hükümeti, Xie Xiaoyan'ı Suriye Özel Temsilcisi olarak görevlendirmiş ve gerek barış görüşmelerinde gerekse arabuluculuk faaliyetlerinde bulunmuştur (Çelik, 2020, s. 43).

Orta Doğu'da ve Doğu Akdeniz havzasında bulunan diğer bir ülke Lübnan'dır. Çin-Lübnan diplomatik ilişkileri 9 Kasım 1971'de kurulmuştur. Bu tarihten itibaren olumlu yönde gelişen ikili ilişkiler Arap Baharı'nın başında kısa süreli olarak aksamıştır. Bu durumu aşmak için Çin, Lübnan'da birçok kültür ve eğitim faaliyeti icra etmiş ve güney Lübnan'daki BM barışı koruma ve mayın temizleme operasyonlarına aktif olarak katılmıştır. Kültür ve eğitim faaliyetleri içerisinde kültür merkezi kurulması, Saint Joseph Üniversitesi'nde Konfüçyüs Enstitüsü'nün kurulması ve Şangay Dünya Fuarı'nda ortak çalışmaların yürütülmesi gibi faaliyetler bulunmaktadır. Ayrıca 2010 yılında iki ülke arasında Kültürel Değişim Uygulama Planı'nda imzalanmıştır. Ticari faaliyetlere bakıldığında ise Çin Lübnan'a mekanik ve elektrikli ürünler, tekstil, elektronik ekipman, otomobil, mobilya vb. ürünleri ihraç ederken Lübnan'dan ağırlıklı olarak hurda metal ve türevlerini ithal etmektedir. Yanı sıra 2020'de Çin ile Lübnan arasındaki toplam ikili

ticaret Covid-19 küresel salgını sebebi ile yıllık %42.7 düşüşle 980 milyon dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. Toplam ticari hacmin düşmesiyle birlikte ticaret dengesi de büyük açıklar vermiştir. Zira 980 milyon dolarlık ticaretin yalnızca 30 milyon dolarlık kısmı Lübnan'dan Çin'e giden mallardan oluşmaktadır (Çin Dışişleri Bakanlığı, 2022). Bu istatistik de ilişkilerin sürdürülebilirliği açısından tehlike barındırmaktadır. Keza Kuşak-Yol Projesi'ne doğrudan etki edebilecek bu durumun önüne geçmek adına karşılıklı ticari faaliyet düzenlemelerinin yapılması gereklidir.

İkili ilişkilerde incelenmesi gereken üçüncü ülke Filistin'dir. İlişkiler Orta Doğu'nun geneline kıyasla daha eskidir. Bunun sebebi ise Çin Halk Cumhuriyeti'nin SSCB yanlısı politika izlediği dönemde ABD yanlısı politika izleyen İsrail'in Filistin'i işgalidir. 1950'li yıllardan itibaren açıklamalarında Filistin'in haklı mücadelesini destekleyen Çin, 1965 yılına gelindiğinde iki ülkenin birbirini henüz resmi olarak tanımamasına rağmen Pekin'de Filistin Kurtuluş Örgütü'nün diplomatik ajans kurmasına izin vermiştir (Çin Dışişleri Bakanlığı, 2022). 1965-1970 yılları arasında da Çin tarafından Filistinli mücahitlere 5 milyon dolarlık maddi yardım yapılmıştır. Ancak bu dönemde 1950'li yıllardan farklı olarak amaç yalnızca Batı bloğundaki İsrail'in karşısında yer almak değildir. Çin bu dönemde oluşturmaya başladığı yeni dış politikası paralelinde Arap ülkelerinin desteğini kazanmak amacıyla da Filistin'e destek vermiştir (Doğan S. , 2020, s. 55). 20 Kasım 1988 tarihinde ise Çin ve Filistin birbirini resmi olarak tanımıştır. Bölge ülkelerine kıyasla daha zayıf olan ikili ilişkiler Kuşak-Yol Projesi'nin ilanının ardından birçok ziyaret gerçekleştirilerek güçlendirilmiştir. Buna rağmen ticari faaliyetler çok düşük seviyede kalmıştır. Örneğin 2020 yılında yapılan ticaretin hacmi 101 milyon dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. Bunun yaklaşık %90'lık kısmı da Çin'den Filistine giden mallardan oluşmuştur (Çin Dışişleri Bakanlığı, 2022). Son tahlilde Filistin, içerisinde bulunduğu özgürlük mücadelesi, Doğu Akdeniz havzasındaki söz hakkı ve Kuşak-Yol Projesi'ne üyeliğiyle Çin açısından zayıf olsa dahi ilişkilerin sürdürülmesi gereken bir ülkedir.

Son olarak Çin-İsrail<sup>23</sup> ilişkilerine bakıldığında ise Filistin'in önemli bir etken olduğu görülmektedir. Yukarıda ifade edildiği üzere yıllarca Çin tarafından işgalci olarak tanımlanan İsrail ile ilişkiler ancak zorunlu politikalar sonrasında kurulabilmiştir. Resmi olarak 24 Ocak 1992'de ülkelerin karşılıklı olarak birbirini tanımasına rağmen Çin hala İsrail topraklarını 1967 yılından önceki gibi kabul etmektedir (Çin Dışişleri Bakanlığı, 2022). Arka planda varlığını sürdüren bu gerginliğe rağmen iki ülke 21. yüzyılla birlikte çeşitli ortaklıklar da kurmuştur. Çin açısından bu ortaklıklar Orta Doğu'daki varlığına tam meşruiyet kazandırmaktadır. İsrail açısından ise Çin'in Orta Doğu'da artan varlığına rağmen olumsuz ilişkiler kurmanın pragmatik olmayacağı düşünülmektedir. Bu yaklaşımlara paralel olarak da 2005'te İsrail Çin'in tam piyasa ekonomisi statüsünü resmen tanımıştır. Hemen ardından da iki ülke; ticaret ve yatırımı koruma, çifte vergilendirmeyi önleme, kültürel değişim, sivil havacılık, işgücü ihracatı, spor, eğitim, turizm, posta ve telekomünikasyon, endüstriyel teknoloji araştırmaları, teknolojik yenilik gibi bir çok alanda işbirliği anlaşmasına imza atmıştır (Çin Dışişleri Bakanlığı, 2022). Bu anlaşmayla gelişen ilişkilerden sonra Çin, Filistin-İsrail arasındaki çatışmalarda İsrail'i açıkça suçlamamış ve arabulucuk rolü üstlenmiştir (Putten, 2016, s. 339). Ayrıca iki ülkenin ticari faaliyetlerine konu olan mallar da askeri teçhizat ve ileri teknoloji alanlarında yoğunlaştırılmıştır. Çin, yapılan ticaretin kapsamını genişletmeyi ısrarla reddetmesine rağmen İsrail üst düzey yetkilileriyle ziyaretler gerçekleştirmiş ve ticaretin yanı sıra siyasi destek de beklemiştir. Ancak Çin, söylemlerine yansıtmadan Filistin'in haklılığını kabul etmiş ve beklentileri karşılıksız bırakmıştır (Ermağan & Üstüenal, 2014, s. 33). Politik etkilerden bağımsız olarak ticari istatistiklere bakıldığında ise bölgede yaşanan sorunlardan birisi dikkat çekmektedir; ticaret dengesi. Çin, İsrail'in 2017 yılında gerçekleştirdiği toplam ticaret içerisinde 9,8 milyar dolar ile en büyük üçüncü ortağı olmuştur. Ancak Çin'in İsrail'e yaptığı 6,5 milyar dolarlık ihracat ve İsrail'in Çin'e yaptığı yaklaşık 3,3 milyar

---

<sup>23</sup> Çin-İsrail ilişkileri bugüne kadar yalnızca iki ülke özelinde değerlendirilememiştir. Bu durum çoğunlukla politik konjonktürlerin çatışmasından dolayı ortaya çıkmıştır. İki ülkenin bölgedeki idealleri ve faaliyetleri ilişkilerde üçüncü tarafların dahil olmasına sebep olmuştur. Tam bağımsız olarak geliştirilememesinden dolayı Çin-İsrail ilişkileri de geç bir tarihte başlamıştır. Bu konu hakkında daha detaylı bilgi için bkz: Orion A. & Lavi G. (Ed.) (2019). *Israel-China Relations: Opportunities and Challenges*. Tel Aviv: Institute for National Security Studies; Uzgur, İ. (2020). Çin-İsrail İlişkilerinde Üçüncü Tarafların Etkisi. *Ortadoğu Etütleri*, 12(1), 182-205.

dolarlık ihracat birlikte değerlendirildiğinde ticaret dengesi açıkça Çin lehinedir. Dengenin sıfır noktasında olmamasına rağmen iki ülke karşılıklı serbest bölgeler açarak ticaretin hacmini arttırmayı hedeflemektedir. Bu amaca uygun şekilde Kuşak-Yol Projesi kapsamında Çin tarafından İsrail'e yatırımlarda yapılmaktadır. Zira bu yatırımlar, İsrail'in tüm faaliyet alanlarında aldığı doğrudan yatırımın %20'lik bölümünü oluşturmaktadır (Shagrır, 2019).

Sonuç olarak Çin'in Orta Doğu ile ilişkilerinde 20. yüzyıl genel toplamda bir kayıptır. Her ne kadar ilişkiler yüzyılın ikinci yarısında kurulmuş olsa da politik kaygılardan fazlasıyla etkilenmiş ve resmiyette kalmıştır.. Bu durum ancak Kuşak-Yol Projesi'nde enerji, ticaret ve lojistik alanlarındaki kaygılar ortaya çıktıktan sonra değişim göstermiştir. Nitekim Kuşak-Yol Projesi ile birlikte ilişkiler tarihin hiçbir noktasında olmadığı kadar geliştirilmiştir. Kazan-kazan ilkesinin öncelendiği bu ilişkiler, geline noktada her kadar refahı arttırsada projenin sahip olduğu potansiyelle çok daha fazlasını vaad etmektedir. Ancak bunun ilk şartı bölgede siyasi istikrarın sağlanması ve güvenliğin tesis edilemesine bağlıdır.

### **3.4. Çin-Kuzey Afrika İlişkileri**

Kuşak-Yol Projesi kapsamındaki tüm ülkeler değerlendirildiğinde en fazla desteğe ihtiyaç duyan bölge Afrika'dır. Bu durumun farkındaki Çin hükümeti de bölgeye farklı alanlarda ve hacimlerde yatırımlar yapmaktadır. Bununla beraber Afrika içerisinde bir önem sıralaması yapıldığında Mısır mutlak şekilde ilk sırada yer almaktadır. Buna bağlı olarak da yatırımların büyük bölümü Mısır'a yapılmaktadır. Mısır'ı ön plana çıkaran sebepler; sahip olduğu ekonomik yatırım fırsatları, ABD ile kurduğu yakın ikili ilişkiler, Süveyş Kanalı ve Arap ülkesi içerisindeki liderliğidir. Bu sebeplere bağlı olarak çalışmada da Afrika kıtasından yalnızca Mısır incelenecektir.

Arap toplumu içerisinde lider kabul edilen Mısır, komşu ülkelere kıyasla daha özgün politikalar benimsemiş ve 1956 yılında Çin'i resmen tanımıştır. Mısır bu sayede hem Afrika'da hem de Arap dünyasında Çin'i tanıyan ilk ülke olmuştur (İstikbal, 2019, s. 249; Sancar, 2019, s. 16). Yine Mısır'a özgü biçimde, Çin Halk Cumhuriyeti (1949) kurulmadan önce Çin toplumuyla ikili ilişkiler kurulmuştur.

Örneğin 1930'lu yıllarda Çin Cumhuriyeti (1912-1949) ile karşılıklı öğrenci değişim programı düzenlenmiş ve bu yolla iletişimdeki dil sorununun çözülmesi amaçlanmıştır. İki ülke uluslararası düzeyde de birbirine karşılıklı destek vermeyi taahhüt etmiştir. Bu anlamda Mısır, Çin'in BM tam üyeliğini yıllarca savunurken Çin'de Süveyş Krizi'nde Mısır'ın haklarının korunması gerektiğini savunmuştur (Bocharov, 2020). Oluşan olumlu ancak gayri resmi ilişkilerin dönüm notası ise 1955 yılında gerçekleştirilen Bandung Konferansı'dır. Benimsediği tarafsızlık politikası ve Avrupa devletlerinden gelen baskı Mısır'ı emperyalizm karşıtlığı üzerine düzenlenen Bandung Konferansı'na götürmüştür. Bu konferansta görüşen iki ülke yetkilileri, ilişkilerin güçlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Nitekim sonraki yıl içerisinde iki ülke birbirini resmen tanımıştır (Khader, 2018, s. 41).

1978 yılına geldiğinde Çin'in resmen ilan ettiği dışı açılma politikasının iki ülke arasındaki ilişkileri önemli oranda geliştirmesi beklenmiştir. Buna rağmen gelişim ancak 1990 yılından sonra kademeli olarak gerçekleşmiştir. Örneğin, iki ülkenin toplam ticaret hacmi 1991'de 131 milyon dolar seviyesinde gerçekleşmiş ve bir önceki on yıla göre önemli oranda gelişim göstermiştir. Aynı parametre 2001 yılına gelindiğinde yaklaşık 7 kat artarak 953 milyon dolar olmuştur. 2010 yılında da yine 7 kat artarak 6,9 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir (Dedecan, 2020, s. 12). Kuşak-Yol Projesi'nin ilan edildiği 2013 yılında ise Mısır'da yaşanan iç sorunlara rağmen ticaret hacmi artış göstererek 7.6 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir (Sancar, 2019, s. 16). Politik alanda ilişkilerin somut örneği ise 1999 yılında Hüsnü Mübarek'in Çin ziyareti sırasında imzalanan "stratejik işbirliği" anlaşmasıdır. Bu anlaşmayla birlikte uluslararası alanda söylem düzeyinde kalan destekler açıktan ve resmi yollarla yapılmıştır (Çin Dışişleri Bakanlığı, 2004). Çin, halihazırda Süveyş Kanalı'nın Avrupa pazarına en kısa yol olması, Orta Doğu enerjisine yakın olması, bölgedeki başat rolü, Doğu Akdeniz rezervlerine yakın olması ve görece daha güvenli olması gibi sebeplerle Mısır ile yapılan bu anlaşmayı desteklemiştir. Ancak Çin'in oluşturmak istediği ticaret ağının kapasitesi Süveyş Kanalı'nı aşmaktadır. Bu sebeple Çin hükümeti doğrudan veya şirketler aracılığıyla bölgeye yatırımlar yapmaktadır.

Büyük çaplı yatırımların ilki 2008 yılında COSCO şirketi tarafından yapılmıştır. Şirket, Süveyş Kanalı Konteyner Terminali'nin işletme hakkına karşılık 185 milyon dolar gibi bir ödeme yapmıştır. Bunun ardından da liman kapasitesinin artırılması için yatırımlara devam etmiştir. Bir diğer Çin menşeli şirket olan “China Harbour Engineering Company” (CHEC), Süveyş Kanalı'nın farklı noktalarında toplamda 1 milyar 219 milyon dolarlık yatırım yapmıştır (Sınır & Kantar, 2021, s. 38-39). Yapılan anlaşmalar, yatırımlar ve karşılıklı ticaretin sonucu olarak 2017 yılında ticaret hacmi 11,6 milyar dolara ulaşmış ve Çin, Mısır'ın en büyük ticaret ortağı haline gelmiştir (Dedecan, 2020, s. 13).

Oluşan yakın ilişkinin ardından göreve gelen Muhammed Mursi ilk ziyaretlerinden birini Çin'e yapmıştır. Ziyaretin politik düzlemdeki amacı; Çin'i Suriye özelinde Arap Baharı'na taraf yaparak bölgede etkisi büyük olan ABD ve Avrupa devletlerini etkisiz hale getirmektir (Sancar, 2019, s. 14). Buna karşın Çin, Orta Doğu'ya yönelik ilkelerine bağlı kalmış ve tarafsızlığını mümkün olabildiğince korumuştur. Bölgedeki dahlini insanı yardım ve yasaklanan silahların bölgeden uzaklaştırılması gibi barışçıl faaliyetler özelinde tutmuştur. Bu politikasının sonucunda da Süveyş Kanalı'ndan savaş gemilerini geçirme imtiyazı almıştır (Bocharov, 2020). Mısır açısından oldukça faydalı sonuçlanan bu ziyaret sonrasında Abdülfettah es-Sisi 2015 yılında Çin'e bir başka ziyaret gerçekleştirmiştir. Bu ziyarette Mısır lideri, Çinli mevkidaşlarının yanı sıra Huawei teknoloji firmasıyla da görüşmüştür. Görüşmede Mısır'ın Arap Baharı sırasında tahrip edilen telekomünikasyon ve fiber iletişim gibi altyapı sistemlerinin revize edilmesi konusunda anlaşılmıştır. Ek olarak “China Fortune Land Development (CFLD)” ile Mısır arasında yeni bir başkentin inşası konusunda anlaşmaya varılmıştır (Dedecan, 2020, s. 13). İki ülke ilişkilerinin stratejik ortaklık seviyesine çıkarıldığı 1999 yılından bugüne kadar Çin'in Mısır'a yaptığı yatırımların toplamı yaklaşık 25 milyar dolardır (BU, 2021). Kuşak-Yol Projesi özelinde Mısır'a yaptığı yatırım miktarı ise 19 milyar dolardır (AEI, 2022). Çin bankalarının Mısır'a sağladığı kredi adeti ise 900'dür. Çin'in tüm Afrika'da yaptığı yatırımların yaklaşık 40 milyar dolar ve kredi adetinin 1200 olduğu dikkate alınır Mısır'a atfedilen önem daha açık şekilde görülebilir (BU, 2021).

## SONUÇ

Bugün gelinen noktada Çin Halk Cumhuriyeti'nin ve Doğu Akdeniz havzasının gelişimi yadsınamaz bir gerçektir. Bu çalışmada da söz konusu gelişim ticaret ve enerji ekseninde değerlendirilerek iki öznenin hem ortak hem de salt çıktıları ortaya koyulmuştur. Ayrıca temel amaç olan Kuşak-Yol Projesi ve Doğu Akdeniz havzasının karşılıklı olarak nasıl artı değerler kazandıracacağı sorusunu cevaplayabilmek için politik düzlemde de değerlendirme yapılmıştır.

Çalışmanın ilk bölümünde ifade edildiği üzere Çin toplumu, tarihinde, statükoyu hem ulusal hem de uluslararası alanda değiştirme kabiliyetine ve arzusuna sahiptir. Dönüşürme süreçlerinin ortak takvimi ise tarım, teknoloji, ticaret ve politik ilişkilerin gelişmiş olduğu dönemlerdir. Nitekim 21. yüzyılda da Çin Halk Cumhuriyeti benzer takvimi yaşamaktadır. Ancak dikkate değer bir başka unsur Çin toplumsal bilincinin kolektivist anlayışa sahip olmasıdır. Toplum içerisinde milliyetçilik unsurlarını besleyen bu anlayış, tarihsel bilinçle birleşerek önderlik yapma/büyük güç olma arayışını doğurmaktadır. Zira Çin Rüyası ve Kuşak-Yol Projesi de bu noktadan hareketle hayata geçirilmektedir.

Diğer bir özne olan Doğu Akdeniz havzası, tarihin belirli dönemlerinde etki değeri düşük bir alt bölge şeklinde değerlendirilmiştir. Bölge, istisnai dönemlerde -havza ülkelerinin ulus merkezli yapılandığı ve dış baskıdan sıyrıldığı dönemlerde- ise statükoyu dönüşürme gücüne sahip olmuş, kendi içerisinde müreffeh yaşam tesis etmiş ve barışçıl uluslararası ilişkiler yürütmüştür. Yine Doğu Akdeniz için de 21. yüzyıl önceki iki yüzyıla kıyasla alt bölge profilinden uzak olunan bir takvimdir. Yakın tarihte Arap Baharı, denizalanı anlaşmazlıkları, Filistin-İsrail gerginliği gibi süreçler yaşanmıştır. Ancak asıl etken olan dış müdahale unsuru -ABD ve AB'nin mevcut konjonktürdeki azalan etkinliğinden dolayı- bölgede söz konusu takvimi yaşatmaktadır. Ek olarak, ikinci bölümde ifade edildiği üzere dönüşen kimliğinden çok dönüşüren kimliğini ortaya koyan enerji kaynaklarının çeşitlenmesi söz konusu takvimi yaşatmaktadır.

Kuşak-Yol Projesi ve Doğu Akdeniz öznelerinin interaktivitesine bakıldığında ise şu şekilde bir görüntü ortaya çıkmaktadır: Doğu Akdeniz'in sahip olduğu enerji, ticaret ve lojistik potansiyeli, kendi refah seviyesini orta veya uzun vadede yükseltmek için yeterlidir. Ancak Kuşak-Yol Projesi güzergâhında yer bularak potansiyelinin gerçekleşmesini kısa vadeye indirgemektedir. Sebep ise ihtiyaç duyulan ekonomik ve güvenlik yatırımlarının proje vasıtasıyla -üçüncü bölümde ifade edildiği üzere- daha az pragmatik bir aktör tarafından karşılanmasıdır. Öte yandan proje ve havza birlikte değerlendirildiğinde, etki-tepki parametrelerinin yaratacağı artı değer Çin'e kıyasla havzada oldukça azdır. Bu durumun sebebi ise Çin'in söz konusu parametrede tepki göstererek kalkınan değil etki oluşturarak kalkındıran konumunda olmasıdır. Çin, Kuşak-Yol Projesi'nin liderliğini ve geliştirilen ortaklıkları Doğu Akdeniz'de birleştirerek söz konusu konumunu ortaya çıkarmaktadır. Bittabi bu durum, Çin'in en hızlı gelişen ülke olarak gelecek on yıllarda önder/süper güç olma potansiyelini güçlendirmektedir. Ancak Çin adına ön görülen gelecek planlarında dikkat edilmesi gereken bir husus bulunmaktadır: Çin Rüyası. Kolektivist vurgulara sahip olan bu ideal, en temelde her ne kadar emperyal nüveler barındırmasa da Çin halkının daha üstün olduğu ön kabulüyle önderlik yapma ve toplumlara konforlu yaşamı sunma vizyonunu doğurmaktadır. Bu türde bir hareket dinamiğinin sosyolojik anlamdaki çıktılarını küresel politik ve sosyal çevrelerce dikkat edilmelidir. Zira dünya siyasi tarihinde anarşik uluslararası sistemleri doğuran etkenler, açık veya kapalı olarak bu vb. dinamiklerden ileri gelmiştir.

## KAYNAKÇA

- AB Komisyonu. (2022, Ekim 12). *2022 Türkiye Raporu*. Brüksel: T.C Avrupa Birliği Başkanlığı. Aralık 11, 2022 tarihinde Web: [https://www.ab.gov.tr/siteimages/birimler/kpb/2022\\_turkiye\\_report\\_tr\\_27.11.2022\\_22.05.pdf](https://www.ab.gov.tr/siteimages/birimler/kpb/2022_turkiye_report_tr_27.11.2022_22.05.pdf) adresinden alındı
- ABC. (1951). Haziran 20, 2022 tarihinde Agricultural Bank of China: <https://www.abchina.com/en/> adresinden alındı
- Acer, Y. (2019). Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanları ve Türkiye-Libya Mutabakatı. *Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı (SETA)*(301), 1-18.
- Acer, Y. (2020). Doğu Akdeniz'de Yunanistan-Mısır Deniz Sınırı Antlaşması ve Türkiye. *Adalet Dergisi*(65), 13-26.
- Acer, Y. (2021). Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanları Sorunlarına Yaklaşımı ve Türkiye-Libya Sınırlandırma Mutabakatı. *Dil, Edebiyat ve Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(31), 90-105.
- Acer, Y. (2022, Şubat 15). *Perspektif: EastMed Projesinde Dönüm Noktasına mı Geliniyor?* Kasım 5, 2022 tarihinde SETA: <https://www.setav.org/perspektif-eastmed-projesinde-donum-noktasina-mi-geliniyor/> adresinden alındı
- Açıkgönül, Y. E. (2012). *Deniz Yetki Alanlarının Hakça İlkeler Çerçevesinde Sınırlandırılması*. İstanbul: Legal Yayıncılık.
- Adıbelli, B. (2016). *Osmanlı'dan Günümüze Türk-Çin İlişkileri*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- AEI. (2022). *China Global Investment Tracker*. Eylül 25, 2022 tarihinde American Enterprise Institute: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> adresinden alındı

- Aftab, S. (2014). Pakistan's Energy Crisis: Causes, Consequences and Possible Remedies. *Norwegian Peacebuilding Resources Centre Expert Analysis (NOREF)*, 1-4.
- Ağdemir, A. M. (2016). Relations Between Israel and the South Cyprus Greek Administration: A New Alignment in the Eastern Mediterranean? *Perceptions*, 21(2), 103-126.
- AIIB. (2014). Haziran 20, 2022 tarihinde Asian Infrastructure Investment Bank Articles of Agreement: [https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/\\_download/articles-of-agreement/basic\\_document\\_english-bank\\_articles\\_of\\_agreement.pdf](https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/_download/articles-of-agreement/basic_document_english-bank_articles_of_agreement.pdf) adresinden alındı
- Akçay, N. (2017). Turkey-China Relations Within The Concept Of The New Silk Road Project. *ANKASAM*, 1(3), 73-96.
- Akdağ, Z. (2019a). Türkiye-Çin İlişkilerinin Tarihsel Gelişimi. *Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 40-57.
- Akdağ, Z. (2019b). Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemi. *Birey ve Toplum Dergisi*, 9(17), 65-95.
- Aksoy, M. (2016). Doğu Akdeniz Enerji Rekabeti. *İnsani ve Sosyal Araştırmalar Merkezi (İNSAMER)*(23), 1-17.
- Akşin, S. (2015). *Kısa 20. Yüzyıl Tarihi*. İstanbul: İş Bankası Yayınları.
- Alper, G. (2020). Uluslararası Hukuk Çerçevesinde Doğu Akdeniz'deki MünhasırEkonomik Bölge İlanları ve Sınırlandırmaları: Türkiye'nin Güvenliği ve KKTC Üzerindeki Etkiler. *Anadolu Strateji Dergisi*, 2(2), 29-42.
- Alperen, Ü. (2018). "Bir Kuşak Bir Yol" Girişimi ve Çin'in Orta Asya Politikası. *Bilgi Strateji*, 10(19), 17-38.
- Anonim. (2007). Akdeniz Kalkanı Harekâtı: Türkiye'nin Doğu Akdeniz'in Deniz ve Enerji Güvenliğine Katkısı. *Savunma ve Havacılık*, 21(1), 44-47.

- Anonim. (2010). 21nci YY Türk Deniz Kuvvetleri. *Savunma ve Havacılık*, 24(5), 24-46.
- Aoyama, R. (2016). One Belt, One Road”: China's New Global Strategy. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5(2), 3-22.
- Arıdemir, H., & Allı, Ç. (2019). Doğu Akdeniz Bölgesindeki Münhasır Ekonomik Bölge Tartışmalarının Analizi. *İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi*, 4(10), 188-202.
- Arslan, H. (2018). Budizm'in Çin'e Girişinde İpek Yolunun Önemi ve İşlevi. *Çukurova Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 18(1), 1-21.
- AVİM. (2019, Kasım 13). ÇİN-YUNANİSTAN İŞBİRLİĞİNİN SEVİYESİ YÜKSELTİLECEK. Eylül 8, 2022 tarihinde Avrasya İncelemeleri Merkezi: <https://avim.org.tr/tr/Bulten/CIN-YUNANISTAN-ISBIRLIGININ-SEVIYESI-YUKSELTILECEK> adresinden alındı
- Axworthy, T. S. (2019, Ocak). *The Polar Silk Road*. Ağustos 27, 2022 tarihinde InterAction Council: <https://www.interactioncouncil.org/index.php/media-centre/polar-silk-road> adresinden alındı
- Ayan, E. (2016). Yeni İpek Yolu Stratejileri ve Trans-Avrasya Güvenlik Sistemleri. *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 2(3), 9-24.
- Aydın, F. (2021). Bir Bölge İki Ülke: Doğu Akdeniz Jeopolitiğinde Çin Ve Türkiye. *Ulusam Türkiye Politik Çalışmalar Dergisi*, 1(1), 23-31.
- Aydınlık Gazetesi. (2017, Eylül 26). Çin'den Aden Körfezi'nde Gerçek Mermili Tatbikat. Ağustos 26, 2022 tarihinde Web: <https://www.aydinlik.com.tr/haber/cinden-aden-korfezinde-gercek-mermili-tatbikat-64317> adresinden alındı
- Ayvaz, Z., & Ramadhan, J. (2021). Avrasya Jeopolitiğinin Yeniden Hareketlenmesinde Kuşak Yol İnsiyatifinin Rolü. *UPA Strategic Affairs*, 2(1), 73-95.

- Ayverdi, R. (2020). Uluslararası Enerji Şirketlerinin Doğu Akdeniz'deki Faaliyetleri. İ. N. Telci, & R. Yorulmaz (Dü) içinde, *Uluslararası Siyasette Doğu Akdeniz* (s. 131-154). İstanbul: Ortadoğu Yayınları.
- Baban, C. (1983). *İsa Öncesinden Günümüze Kadar Çin Tarihi*. İstanbul: (Yayınevi Bilinmiyor).
- Bagchi, I. (2017, Mayıs 24). *Germany supports India's OBOR stand*. Haziran 26, 2022 tarihinde The Economic Times: <https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/germany-supports-indias-obor-stand/articleshow/58819227.cms?from=mdr> adresinden alındı
- Bakırcı, M. (2014). Coğrafi Açıdan Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu. *Avrasya Etüdüleri*, 45(1), 63-86.
- Balcı, A. (2017). *Türkiye Dış Politikası; İlkeler, Aktörler ve Uygulamalar*. İstanbul: Alfa Yayınları.
- Balcı, Z. (2018). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi. *İHH İnsani ve Sosyal Araştırmalar Merkezi*.
- Balkaş, Ö. (2019, Mart 14). *DOĞU AKDENİZ'DE DOĞAL GAZ KEŞİFLERİ, PAZARLAMA SENARYOLARI, ENERJİ GÜVENLİĞİ VE JEOPOLİTİKA*. Kasım 12, 2022 tarihinde TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası: [https://www.jmo.org.tr/resimler/ekler/9a30643920bb533\\_ek.pdf](https://www.jmo.org.tr/resimler/ekler/9a30643920bb533_ek.pdf) adresinden alındı
- Başeren, S. H. (2010a). *Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı*. İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV).
- Başeren, S. H. (2010b). Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı. *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 8(14).
- Başeren, S. H. (Tarih Yok). *DOĞU AKDENİZ'DE İŞ İŞTEN GEÇMEDEN....* Kasım 27, 2022 tarihinde Web: <https://tudav.org/calismalar/deniz-alanlari/munhasir-ekonomik-bolge/dogu-akdeniz-serhat-h-baseren/> adresinden alındı

- Bayram, M., & Emiroğlu, H. (2020). Çin Tarzı Uluslararası İlişkilerin Analitik Çerçevesi: Yeni-Haraççılık. *Asya Araştırmaları Dergisi*, 4(1), 29-44.
- Bedirhan, Y. (1999). Türk Tarihinde İpek Yolu Hakimiyeti ve Çin'in Türkistan'ı İstila Projesi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*(4), 237-256.
- Bhattacharya, A. (2016). Conceptualizing the Silk Road Initiative in China's Periphery Policy. *East Asia*, 33, 309-328.
- Bilgesam. (2013). *Doğu Akdeniz'de Enerji Keşifleri ve Türkiye (Rapor No:59)*. İstanbul: Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi.
- Bir Kuşak. (2020, Nisan 4). *Bir Kuşak Bir Yol: Üç Kıtayı Birbirine Bağlayan Proje*. Haziran 12, 2022 tarihinde Çin Bilgisi: <https://www.cinbilgisi.com/bir-kusak-bir-yol/> adresinden alındı
- Blanchard, F. (2017). Probing China's Twenty-First-Century Maritime Silk Road Initiative (MSRI): An Examination of MSRI Narratives. *Geopolitics*, 22(2), 246-268.
- Blanchard, J.-M. F., & Flint, C. (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. *Geopolitics*, 22(2), 223-245.
- BM. (1936, Eylül 17). *LAW OF THE SEA (National legislation) - DOALOS/OLA*. Aralık 12, 2022 tarihinde Web: [https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/GRC\\_1936\\_Law.pdf](https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/GRC_1936_Law.pdf) adresinden alındı
- BM. (1977, Mayıs 24). *Agreement between the Hellenic Republic and the Italian Republic on the Delimitation of the Respective Continental Shelf Areas of the two States*. Aralık 6, 2022 tarihinde Web: <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/GRC-ITA1977CS.PDF> adresinden alındı
- BM. (2004, Ocak 7). *Agreement between the Republic of Cyprus and the Arab Republic of Egypt on the Delimitation of the Exclusive Economic Zone*. Kasım 12, 2022 tarihinde Web:

<https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EGY-CYP2003EZ.pdf> adresinden alındı

BMDHS. (2001, Nisan 5). *BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ*. Kasım 20, 2022 tarihinde Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü (DİABGM): [https://diabgm.adalet.gov.tr/arsiv/sozlesmeler/coktaraflioz/bm/bm\\_26.pdf](https://diabgm.adalet.gov.tr/arsiv/sozlesmeler/coktaraflioz/bm/bm_26.pdf) adresinden alındı

Bocharov, İ. (2020, Mart 3). *Egypt-China Relations at the Present Stage*. Eylül 25, 2022 tarihinde Russian International Affair Council (RIAC): <https://russiancouncil.ru/en/analytcs-and-comments/columns/middle-east-policy/egypt-china-relations-at-the-present-stage/> adresinden alındı

Bocutoğlu, E. (2017). Çin'in "Bir Kuşak-Bir Yol" Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler. *Uluslararası Avrasya Ekonomileri Konferansı*, (s. 265-270). İstanbul.

Bozkurt, E. (2006). Uluslararası Hukuk Bakımından Münhasır Ekonomik Bölge Kavramının Ortaya Çıkışı. *Uluslararası Hukuk ve Politika*, 2(5), 50-74.

BP. (2018). *Coal Reserves and Prices*. Statistical Review of World Energy.

BP. (2020). *Energy Outlook: 2020 Edition*. Kasım 5, 2022 tarihinde British Petroleum Türkiye: <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/energy-outlook/bp-energy-outlook-2020.pdf> adresinden alındı

BRI. (2022, Haziran 17). Belt and Road Initiative: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/> adresinden alınmıştır

Britannica. (2021, Kasım 9). Britannica: <https://www.britannica.com/topic/Silk-Road-trade-route> adresinden alınmıştır

Broodbank, C. (2016). *Orta Deniz'in Yapımı: Başlangıçtan Klasik Dünya'nın Doğuşuna Kadar Akdeniz'in Tarihi*. (E. Kılıç, Çev.) İstanbul: Koç Üniversitesi Yayınları.

- Brugier, C. (2014). China's Way: The New Silk Road. *European Union Institute for Security Studies*, 14, 1-4.
- Brzezinski, Z. (2005). *Büyük Satranç Tahtası: Amerika'nın Küresel Üstünlüğü ve Bunun Stratejik Gereklilikleri*. (Y. Türedi, Çev.) İstanbul: İnkılap Yayınevi.
- BT. (2022, Haziran 17). *Orta Asya-Çin Boru Hattı 400 Milyar Metreküp Doğalgaz Taşdı*. BT Business Türkmenistan: <https://business.com.tm/tr/post/8765/orta-asyachin-boru-hatt%C4%B1-400-milyar-metrekup-do%C4%9Falgaz-tash%C4%B1d%C4%B1> adresinden alınmıştır
- BU. (2021). *Chinese Loans to Africa Database*. Eylül 25, 2022 tarihinde Boston University Global Development Policy Center: <https://www.bu.edu/gdp/chinese-loans-to-africa-database/> adresinden alındı
- Butt, K. M., & Sajid, S. (2018). Chinese Economy under Mao Zedong and Deng Xiaoping. *Journal of Political Studies*, 25(1), 169-178.
- Can, F. (2019, Aralık 31). *Doğu Akdeniz'de ne kadar doğal gaz rezervi var?* Kasım 12, 2022 tarihinde Euronews: <https://tr.euronews.com/2019/12/31/dogu-akdeniz-ne-kadar-dogal-gaz-rezervi-var-en-buyuk-payi-hangi-ulkeler-alacak> adresinden alındı
- CDB. (1994). Haziran 20, 2022 tarihinde China Development Bank: <http://www.cdb.com.cn/English/> adresinden alındı
- CEBR. (2019). *From Silk Road to Silicon Road: How the Belt and Road Initiative Will Transform the Global Economy*. Londra: Centre for Economics and Business Research.
- CFR. (2017). *Global Conflict Tracker*. Ekim 29, 2022 tarihinde Council on Foreign Relations: <https://www.cfr.org/global-commons> adresinden alındı
- Chan, L. (2015, Kasım 19). *An Overview of Central Asian Markets on the Silk Road Economic Belt*. Temmuz 15, 2022 tarihinde HKDTC: <https://hkmb.hktdc.com/en/1X0A4C4W/hktdc-research/An-Overview-of-Central-Asian-Markets-on-the-Silk-Road-Economic-Belt> adresinden alındı

- Chen, Y. (2020). Ortadoğu'da Güvenlik İkileminin Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'ne Etkisi. *Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi (BRIQ)*, 1(2), 37-48.
- Cheng, J. (Dü.). (1986). *Chronology of the People Republic of China 1949-1984*. Pekin: Foreign Languages Press.
- CHNL. (2020, Aralık). *NSR Shipping Traffic – Transit Voyages in 2020*. Ağustos 27, 2022 tarihinde CHNL Information Office: <https://arctic-lio.com/nsr-shipping-traffic-transit-voyages-in-2020/> adresinden alındı
- Chourchoulis, D. (2019). Greece and the People's Republic of China in the Cold War, 1972 – 1989. J. M. Schaufelbuehl, M. Wyss, & V. Zanier (Dü) içinde, *Europe and China in the Cold War: Exchanges Beyond the Bloc Logic and the Sino-Soviet Split* (s. 62-84). Leiden: Brill Publishers.
- Chow, G. C. (1994). *Understanding of China's Economy*. Singapore : World Scientific Publishing .
- Chung-li, C. (1955). *The Chinese Gentry: Studies on Their Role in Nineteenth-Century Society*. Seattle: University of Washington Press.
- CIC. (2007). Haziran 21, 2022 tarihinde China Investment Corporation: <http://www.china-inv.cn/en/> adresinden alındı
- Coase, R., & Wang, N. (2015). *Çin Nasıl Kapitalist Oldu?* Ankara: BigBang Yayınları.
- CPEC Authority Office. (2022). *CPEC Authority Ministry of Planning, Development, & Special Initiatives*. Temmuz 23, 2022 tarihinde <http://cpec.gov.pk/> adresinden alındı
- CRI. (2022, Mayıs 13). Haziran 19, 2022 tarihinde China Radio International: <https://turkish.cri.cn/2022/05/13/ARTIlgPGOVZng06a4SiL5NzT220513.shtml> adresinden alındı
- Crossley, P. K. (1990). *Orphan Warriors: Three Manchu Generations and the End of the Qing World*. New Jersey: Princeton University Press.

- Cuka, F. (2021, Şubat 1). *Arnavutluk ve Yunanistan deniz yetki alanlarının sınırlandırılması sorununu Lahey'e taşıyor*. Aralık 6, 2022 tarihinde Web: <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/arnavutluk-ve-yunanistan-deniz-yetki-alanlarinin-sinirlendirilmesi-sorununu-laheye-tasiyor/2129720> adresinden alındı
- Çakan, V. (2017). Geçmişten Günümüze Çin. *Asya Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 111-130.
- Çakan, V. (2017). Yeni İpek Yolu Projesi: Beklentiler Sorunlar ve Gerçekler. *Asya Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 35-52.
- Çaşın, M. H. (2019, Aralık 9). *Türkiye Libya Anlaşmasının Hukuki ve Stratejik Boyutları*. Aralık 13, 2022 tarihinde Web: <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/turkiye-libya-anlasmasının-hukuki-ve-stratejik-boyutlari/1668270> adresinden alındı
- Çelik, H. (2020). Çin'in Ortadoğu Politikası: Süreklilik ve Değişim. *Liberal Düşünce Dergisi*, 25(97), 31-46.
- Çelik, V. A., & Durukan, T. (2020). Çin'in Kuzey Kutbu'na Olan İlgisi: Kutup İpek Yolu. *Akdeniz İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 20(2), 254-262.
- Çevik, V. A., Durukan, T., & Kartal, C. (2018). Kuşak ve Yol Projesinde Türkiye'nin Konumu. *International Congress of Business, Economics and Marketing* (s. 18-23). Kiev: IBEMS.
- ÇHC Devlet Konseyi Bilgi Ofisi. (2018, Ocak 26). *Full text: China's Arctic Policy*. Ağustos 27, 2022 tarihinde Web: [http://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm) adresinden alındı
- ÇHCDK. (2016, Ocak 13). *Full text of China's Arab Policy Paper*. Eylül 18, 2022 tarihinde The State Council The People's Republic of China: [http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content\\_281475271412746.htm](http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm) adresinden alındı

- Çiçek, M. (2019, Kasım 17). *ÇİN HALK CUMHURİYETİ'NİN AVRUPA'DAKİ SİYASİ HEDEFLERİ AÇISINDAN YUNANİSTAN ÖRNEĞİ*. Eylül 8, 2022 tarihinde Uluslararası Politika Akademisi (UPA): <http://politikaakademisi.org/2019/11/17/cin-halk-cumhuriyetinin-avrupadaki-siyasi-hedefleri-acisindan-yunanistan-ornegi/> adresinden alındı
- Çiftçi, G. (Kış 2020-2021). Gaz Hidratlar; Yakın Geleceğin Enerji Kaynağı. *Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi (BRIQ)*, 2(1), 61-75.
- Çin Dışişleri Bakanlığı. (2004, Ocak 18). *China-Egypt Relations*. Eylül 25, 2022 tarihinde [China.org.cn: http://www.china.org.cn/english/features/phfnt/85089.htm](http://www.china.org.cn/english/features/phfnt/85089.htm) adresinden alındı
- Çin Dışişleri Bakanlığı. (2014, Ocak 20). *中国主张政治解决叙利亚问题应履行“五个坚持”*. Eylül 18, 2022 tarihinde Web: [https://www.mfa.gov.cn/web/gjhdq\\_676201/gj\\_676203/yz\\_676205/1206\\_677100/xgxw\\_677106/201401/t20140120\\_9305963.shtml](https://www.mfa.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_677100/xgxw_677106/201401/t20140120_9305963.shtml) adresinden alındı
- Çin Dışişleri Bakanlığı. (2022, Haziran). *Ülkeler ve Bölgeler*. Eylül 6, 2022 tarihinde Web: [https://www.mfa.gov.cn/web/gjhdq\\_676201/gj\\_676203/yz\\_676205/](https://www.mfa.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/) adresinden alındı
- Çıtak, E. (2020). Arktik Bölgesi Siyaseti: Ottawa Deklarasyonu'ndan Bugüne Aktör Politikaları Ve Çin'in Kutup İpek Yolu Projesi. *Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 15 (10. Yıl Özel Sayısı), 5438-5473.
- Çolakoğlu, S. (2013). Türkiye-Çin İlişkilerinin Son On Yılı (2000-2010): Fırsatlar Ülkesi Çin'den Türkiye Pazarına Dönüşüm. S. Esenbel, İ. Togan, & A. Atlı (Dü) içinde, *Türkiye'de Çin'i Düşünmek; Ekonomik, Siyasi ve Kültürel İlişkilere Yeni Yaklaşımlar* (s. 248-272). İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınları.
- Das, G., Paul, U. K., & Mathur, T. (2013). Sub-regional Cooperation for the Development of Landlocked Peripheral Areas: The Case of BCIM. *South Asian Survey*, 20(1), 74-93.

- Dawei, C., & Yanjing, S. (2011). *China's History*. Singapore: Cengage Learning Asia Pte Ltd.
- Decker, V. D. (2018). *The Geoeconomics Behind The Belt and Road Initiative; How the BRI Is Shaping A New Geoeconomic Order* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi b.). Gent: Gent Universiteit/Faculteit Politieke en Sociale Wetenschappen.
- Dede, O. (2012). Rusya'nın Doğu Akdeniz Politikaları. *Bilge Adamlar Araştırma Merkezi*.
- Dedecan, M. (2020, Nisan 14). *Çin Orta Doğu'da Etkili ve Temel bir Oyuncu Olabilir mi?* Eylül 25, 2022 tarihinde Türkiye Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi (TASAM): [https://tasam.org/Files/Icerik/File/%C3%87in\\_TR\\_pdf\\_83898477-22c1-4a8e-bc00-9b9bb2bcfb33.pdf](https://tasam.org/Files/Icerik/File/%C3%87in_TR_pdf_83898477-22c1-4a8e-bc00-9b9bb2bcfb33.pdf) adresinden alındı
- DEİK. (tarih yok).
- DEİK. (2008). *Asya'nın Yükselen Birliği: ASEAN*. İstanbul: Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu.
- Demir, Y. (2022). Çin'in Deniz İpek Yolu Projesi: Gwadar Limanı. *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 55, 101-117.
- Derudder, B., Liu, X., & Kunaka, C. (2018). *Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative*. *MTI Global Practice Discussion Paper; No. 6*. Washington D.C.: World Bank.
- Dillon, M. (2016). *Modernleşen Çin'in Tarihi*. (E. Ü. Atılğan, & A. Atılğan, Çev.) İstanbul: İletişim Yayınları.
- Doğan, M., & Çatal, B. (2018). Yeni Diplomatik Yöntemler: Çevre Diplomasisi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(40), 16-31.
- Doğan, S. (2020). 21. Yüzyılda Yükselen Güç: Çin, İpek Yolu Projesi Ve Ortadoğu'daki Etkisi. *Asya Araştırmaları Dergisi*, 4(1), 51-64.

- Domes, J. (1973). *Internal Politics of China 1949-1972*. (R. Machetzki, Çev.) Londra: C. Hurts.
- Dondokov, Z. (2018). The Economic Corridor "China-Mongolia-Russia": Problems and Development Prospects. *IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science*, 190, 1-5.
- Dorsey, J. M. (2019). *China and the Middle East: Venturing into the Maelstrom*. Cham: Springer Nature Switzerland AG.
- Doster, B. (2018). Çin'in Yükselişi Ve Bir Kuşak Bir Yol Girişimi. *China's West Asia Strategies and Belt and Road Initiative* (s. 7-16). Ankara: Center for Iranian Studies in Ankara.
- Dönmez, M. (2021). *21. Yüzyılda İpek Yolu'nun Jeopolitik Yükselişi*. Ankara: Astana Yayınları.
- Duman, S. (2019). Doğu Akdeniz'de Emperyal Girişimler ve Türkiye. *Karadeniz Araştırmaları*, 62, 213-230.
- Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *T.C. Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı Avrasya Etüdları*, 49(1), 77-97.
- Düğen, T. (2011). 21. Yüzyılda İpek Yolu. *21. Yüzyıl Türkiye Enstitüsü*(35), 46-52.
- Eastman, L. E. (1988). *Family, Fields, and Ancestors: Constancy and Change in China's Social and Economic History 1550-1949*. New York: Oxford University Press.
- Eberhard, W. (1947). *Çin Tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Ehteshami, A., & Horesh, N. (Dü). (2017). *China's Presence in the Middle East: The Implications of the One Belt, One Road Initiative*. Londra: Routledge.
- Ekonomist. (2022, Temmuz 24). *Pakistan'da Devlet Varlıklarının Yabancı Ülkelere Acil Satılması Kararı*. Temmuz 24, 2022 tarihinde Ekonomist Dergisi: <https://www.ekonomist.com.tr/haberler/pakistanda-devlet-varliklarinin-yabanci-ulkelere-acil-satilmasi-karari.html> adresinden alındı

- Elbadri, M.-S. (2022). The Land of the Dragon. H. Wang, & L. Miao (Dü) içinde, *China and the World in a Changing Context: Perspectives from Ambassadors to China* (s. 145-150). Singapore: Springer.
- Elliot, M. C. (2001). *The Manchu Way: The Eight Banners and Ethnic Identity in Late Imperial China*. Stanford: Stanford University Press.
- Eren, E. (2017). Şanghai İşbirliği Örgütü Ve Türk Dış Politikasında Gelecek Perspektifi. *Strategic Public Management Journal*, 3(5), 77-94.
- Ergünsü, U. (2017). İpek Yolu'nun Yeniden Canlandırılması ve Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti İşbirliğine Etkileri. *Türk Yazarlar Birliği Akademisi (Dil Edebiyat ve Sosyal Bilimler Dergisi)*, 7(20).
- Ergüven, N. S. (2014). Karadeniz'de deniz alanı sınırlandırması davası (Romanya/Ukrayna) ve uluslararası hukuk açısından etkileri. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 63(2), 309-328.
- Ergüven, N. S. (2021). 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne Karşı Türkiye'nin Tutumu. *Doğu Akdeniz Sempozyumu: Doğu Akdeniz Sorunlarına Hukuki ve Siyasi Yaklaşım ile Türkiye Büyük Millet Meclisinin Çözümdeki Muhtemel Rolü* (s. 177-192). Ankara: TBMM Basımevi.
- Erkan, A. Ç., & Eminoğlu, A. (2019). Grand Strateji Olarak Kuşak ve Yol İnsiyatifinde Arktik: Kutup İpekyolu'nun Çin-Rusya Enerji İş Birliğindeki Rolü. *Akdeniz İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 145-173.
- Ermağan, İ., & Üstünel, E. (2014). Çin'in Ortadoğu Politikaları. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(37), 19-39.
- Exim Bank. (1994). Haziran 20, 2022 tarihinde The Export-Import Bank of China: <http://english.eximbank.gov.cn/> adresinden alındı
- Fedorenko, V. (2013). *The New Silk Road Initiatives in Central Asia*. Washington, DC: Rethink Institute.
- Fidan, G. (2011). Çin-Arap Dünyası İlişkileri: Eski Köye Yeni Adet. *21. Yüzyıl Türkiye Enstitüsü Asya-Pasifik Araştırmaları Merkezi*(27), 53-59.

- Fulton, J. (2016). An Analysis of Two Corridors in China's One Belt One Road Initiative: China-Pakistan and China Central-West Asia. *Proceedings of International Conference on Inter-Regional Connectivity: South Asia and Central Asia*, 46-47.
- Fulton, J. (2019). *China's Changing Role in the Middle East*. Washington: Atlantic Council; Raif Hariri Center for the Middle East.
- Galenson, W. (1967). China's Economic System. A. G. Donnithorne (Dü.) içinde, *The China Quarterly* (s. 457-495). Londra: George Allen and Unwin Ltd.
- Garbutt, P. (1954). The Trans-Siberian Railway. *The Journal of Transport History*, 1(4), 238-249.
- GAZBİR. (Tarih Yok). *Dünya'da ve Türkiye'de Enerji Durumu*. Kasım 4, 2022 tarihinde Türkiye Doğal Gaz Dağıtıcıları Birliği Derneği: <https://www.gazbir.org.tr/uploads/page/Dunya-ve-Turkiye-Enerji-Gorunumu.pdf> adresinden alındı
- Gedikli, U., & Deniz, T. (2015). Enerji Kaynakları Mücadelesinde Doğu Akdeniz Havzası ve Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı. *Alternatif Politika*, 7(3), 399-424.
- Genç, A. (2019). Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Çin. S. Yılmaz (Dü.) içinde, *Bir Kuşak Bir Yol Projesi; Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar* (s. 19-44). Ankara: Astana Yayınları.
- Ghiasy, R., Su, F., & Saalman, L. (2018). *The 21st Century Maritime Silk Road: Security Implications and Ways Forward for the European Union*. Stokholm: SIPRI.
- Gökten, K. (2018). Hindistan'ın "Bir Kuşak, Bir Yol" Girişimine Ekonomik ve Stratejik Yaklaşımı Üzerine. *Quo Vadis Social Sciences*, 38-43.
- Gökten, K. (2019). Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Yeni Güney Asya Jeopolitiği. *Fiscaoeconomia*, 3(1), 160-177.

- Gökten, K. (2019). Güvenlik ile Bölgesel Ekonomik İşbirliği Arasında: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) Ekonomik Koridoru. *Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 3(1), 99-113.
- Greek Media Group. (2018). *Greece, Albania discussing EEZ, not land border*. Aralık 6, 2022 tarihinde Web: <https://www.greekmediagroup.com.au/greece-albania-discussing-eez-not-land-border/> adresinden alındı
- Guofu, L. (2013). China: An Emerging Power In The Mediterranean. V. Bakhtin, A. Clemesha, L. Guofu, D. Huber, & P. Kumaraswamy (Dü) içinde, *The Mediterranean Region in a Multipolar World: Evolving Relations with Russia, China, India, and Brazil* (s. 11-20). German Marshall Fund of the United States.
- Gündüz, A. (1998). *Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar*. İstanbul : Beta Yayınları.
- Güner, B. (2018). OBOR Girişimi'nin Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*(37), 112-123.
- Güneş, H. (2012). Türkiye – Çin İlişkileri. F. Sönmezoğlu, N. Ö. Baklacioğlu, & Ö. Terzi (Dü) içinde, *XXI. Yüzyılda Türk Dış Politikasının Analizi* (s. 857-877). İstanbul: DER Yayınları.
- Gürdeniz, C. (2005). Security, Stâbility and Co-operation in The Meditarranean Region: Building a Vision. *1st International Conference on Mediterranean and Middle East* (s. 101-106). Roma: CeMiSS. [https://www.difesa.it/SMD\\_/CASD/IM/CeMiSS/Pubblicazioni/OsservatorioStrategico/Documents/67489\\_1stmedme.pdf](https://www.difesa.it/SMD_/CASD/IM/CeMiSS/Pubblicazioni/OsservatorioStrategico/Documents/67489_1stmedme.pdf).
- Gürel, A., Fiona, M., & Tzimitras, H. (2013). *The Cyprus Hydrocarbons Issue: Context, Positions and Future Scenarios*. Lefkoşa: The Peace Research Institute Oslo (PRIO).
- Güzelsarı, S. (2014). Küreselleşme. G. Atılğan, & A. Ayteki (Dü) içinde, *Siyaset Bilimi; Kavramlar, İdeolojiler, Disiplinler Arası İlişkiler* (s. 267-281). İstanbul: Yordam Kitap.

- Haksess, H. (2015). İpek Yolu Ekonomik Kuşakı'nın Eko-Stratejik Boyutu. A. Karakaş (Dü.), *I. International Caucasus-Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress Proceeding Book* içinde (s. 161-172). Kars: Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi.
- Heywood, A. (2018). *Küresel Siyaset* (5. b.). (N. Uslu, & H. Özdemir, Çev.) Ankara: BB101 Yayınları.
- Hobsbawm, E. (1996). *Kısa 20. Yüzyıl 1914-1991 Aşırılıklar Çağı*. (Y. Alagon, Çev.) İstanbul: Sarmal Yayınları.
- Hou, Y. (2019). Impact of China's One Belt One Road Initiative at Different Geographical Scales. *Undergraduate Honors Theses*, 1208.
- Huang, R. (2007). *Çin Tarihi Bir Makro Tarih Yaklaşımı*. (A. Sönmez , Çev.) İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Hussain, Z. Z. (2015). The “BCIM Regional Cooperation:” An Emerging Multilateral Framework in Asia. *Geopolitics, History, and International Relations*, 7(2), 173-189.
- Hüseyinov, F. (2002). Avrupa Birliği-Türk Cumhuriyetleri İlişkileri ve Türkiye. *Avrasya Etüdüleri*(21), 61-82.
- IHO. (1953). *Limits of Oceans and Seas* (3. ed.). Monte Carlo: International Hydrographic Organisations.
- İkiz, A. (2019). Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 18(72), 1688-1700.
- IMO. (2021, Nisan 2021). *Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships: Annual Report – 2020*. Ağustos 26, 2022 tarihinde International Maritime Organization: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MSC.4\\_Circ.265%20Annual%20Report%202020.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MSC.4_Circ.265%20Annual%20Report%202020.pdf) adresinden alındı
- Irshad, M. S., Qin, X., & Arshad, H. (2015). One Belt and One Road: Dose China-Pakistan Economic Corridor Benefit for Pakistan's Economy? *Journal of Economics and Sustainable Development*, 6(24), 200-207.

- İsayev, E., & Özdemir, M. (2011). Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası. *Zeitschrift für die Welt der Türken*, 3(1), 111-120.
- İslam, N. İ., Hossan, M. M., & Matin, S. (2015). Bangladesh, China, India and Myanmar Economic Corridor (BCIM-EC): Next Window for Economic Development in Asia. *Daffodil International University Journal of Business and Economics*, 9(1), 131-149.
- İstikbal, D. (2019). Mısır'da Karşı Devrim Sürecinin Ekonomi Politik Analizi (2013-2019). *Uluslararası Politik Araştırmalar Dergisi*, 5(3), 245-257.
- İSÜ. (2022, Mayıs). 1. Uluslararası Kuşak ve Yol İnisiyatifi ve Türkiye Sempozyumu. Ağustos 27, 2022 tarihinde İstinye Üniversitesi Web Sitesi: <https://www.istinye.edu.tr/tr/etkinlikler/1-uluslararasi-kusak-ve-yol-inisiyatifi-ve-turkiye-sempozyumu> adresinden alındı
- Işık, N. G. (2009). *Kıta Sahanlığı, Hukukî Rejimi ve Ege Sorunu (Yayımlanmamış Doktora Tezi)*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- ITC. (2021). *Trade Statistics for International Business Development*. Temmuz 24, 2022 tarihinde Trade Map: <https://www.trademap.org/Index.aspx> adresinden alındı
- Jaafar, B. (2020). Doğu Akdenizdeki Enerji Boru Hatları ve Küresel Üretime Etkileri. İ. N. Telci, & R. Yorulmaz (Dü) içinde, *Uluslararası Siyasette Doğu Akdeniz* (s. 119-129). Ankara: Ortadoğu Yayınları.
- Jiang, F. (2022, 19 Ocak). *History of China: Timeline Summary, Dynasties of China, Maps*. Mayıs 24, 2022 tarihinde China Highlights: <https://www.chinahighlights.com/travelguide/culture/china-history.htm> adresinden alındı
- Jinbo, W. (2022). The China–Indochina Peninsula Economic Corridor. C. Fang, P. Nolan, & W. Lingui (Dü) içinde, *Routledge Handbook of The Belt and Road*: (2. b., s. Bölüm: 42). New York: Taylor & Francis.
- JVL. (1993, Eylül 13). *Declaration of Principles On Interim Self-Government Arrangements (Oslo Accords)*. Aralık 24, 2022 tarihinde Web:

<https://www.jewishvirtuallibrary.org/declaration-of-principles> adresinden alındı

Kaczmarek, M. (2015). The New Silk Road: A Versatile instrumen in China's Policy. *Centre for Eastern Studies, 161*, 1-9.

Kaçer, M. (2017). Çin Bürokrasi Sınavları: Patrimonyal Bürokraside Rasyonel Bir Gelenek. *Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3(2)*, 145-166.

Kalaycı, İ. (2014). Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolunda Türkiye İçin Yeni Stratejiler. *Avrasya Etüdleri, 45(1)*, 87-122.

Karagöl, E. T., & Özdemir , B. Z. (2017). *Türkiye'nin Enerji Ticaret Merkezi Olmasında Doğu Akdeniz'in Rolü*. İstanbul: Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı (SETA).

Karamurtlu, B. (2020). Kuşak Yol Projesi Bağlamında Çin Halk Cumhuriyeti'nin Küresel Hegemonya Girişimi. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi, 3(6)*, 54-81.

Karapınar, N. (2015). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Alanlarına İlişkin Bazı Kavramlar. *Doğal Kaynaklar ve Ekonomi Bülteni, 20*, 13-21.

Karim, M. A., & İslam, F. (2018). Bangladesh–China–India–Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects. *The Korean Journal of Defense Analysis, 30(2)*, 283-302.

Karpat, K. (2012). *Türk Dış Politikası Tarihi*. (G. Ayaz, Çev.) İstanbul: Timaş Yayınları.

Kartal, B. S. (2022, Mayıs 2). *Çevre Diplomasisi: Türkiye'nin Potansiyeli*. Kasım 7, 2023 tarihinde Bilkent Enerji Politikaları Araştırma Merkezi Bülteni: <https://tr.bilkentepc.com/post/%C3%A7evre-diplomasisi-t%C3%BCrkiye-nin-potansiyeli-b%C3%BC%C5%9Fra-selin-kartal> adresinden alındı

Kaya, S., & Mammadzade, A. (2019). Çin'in Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleriyle İlişkilerinin Akıllı Güç Kavramı Bağlamında Analizi. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi, 2(1)*, 37-55.

- Kaya, Ş. (2007). *Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz Sorunları (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)*. Ankara: Ankara Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Keay, J. (2011). *Çin Tarihi: Dünyanın En Az Anlaşılan Ulusunun İlginç Tarihi*. (N. Kars Tayanç, Çev.) İstanbul: İnkılap Kitabevi.
- Kedikli, U., & Çalağan, Ö. (2017). Enerji Alanında Bir Rekabet Sahası Olarak Doğu Akdeniz'in Önemi. *Sosyal Bilimler Metinleri*, 2017(1), 120-138.
- Khader, B. (2018). *The Chinese Breakthrough in the Arab and Mediterranean Markets*. Eylül 25, 2022 tarihinde İEMed: <https://www.iemed.org/wp-content/uploads/2021/01/The-Chinese-Breakthrough-in-the-Arab-and-Mediterranean-Markets.pdf> adresinden alındı
- Kılınç, T. (2022). *Orta Doğu'ya Dair Yirmi Tez (6. Baskı)*. İstanbul: Ketebe Yayınları.
- Kissinger, H. (2020). *Diplomasi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Kişi, E. (2021). *Çin Milliyetçiliğinin Sosyalizm Ekseninde Yükselişi (Yayımlanmamış Doktora Tezi b.)*. Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kocakenar, M. (2015, Eylül 7). *Amerikan Dış Politikasında Jeopolitik Teoriler Pratikler*. Ağustos 24, 2022 tarihinde TASAM: [https://tasam.org/Files/Icerik/File/amerikan\\_d%C4%B1%C5%9F\\_politikas%C4%B1nda\\_jeopolitik\\_teoriler\\_ve\\_pratikler.pdf\\_bbb8f41e-d1bd-47e0-9202-38be4882d7b8.pdf](https://tasam.org/Files/Icerik/File/amerikan_d%C4%B1%C5%9F_politikas%C4%B1nda_jeopolitik_teoriler_ve_pratikler.pdf_bbb8f41e-d1bd-47e0-9202-38be4882d7b8.pdf) adresinden alındı
- Koçakoğlu, M. A. (2020). *Kuşak Yol Girişimi Bağlamında Çin'i Anlamak*. İstanbul: Truva Yayınları.
- Kongar, E. (2003). *21. Yüzyılda Türkiye: 2000'li Yıllarda Türkiye'nin Toplumsal Yapısı*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Kongar, E. (2003). *21. Yüzyılda Türkiye: 2000'li Yıllarda Türkiye'nin Toplumsal Yapısı*. İstanbul: Remzi Kitabevi.

- Korkut, H. (2020). Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin Doğu Akdeniz Politikası. İ. N. Telci, & R. Yorulmaz (Dü) içinde, *Uluslararası Siyasette Doğu Akdeniz* (s. 157-184). Ankara: Ortadoğu Yayınları.
- Koyuncu, M. C. (2022). ÇİN'İN ORTA VE DOĞU AVRUPA BÖLGESİNDEKİ "16+1 GİRİŞİMİ". *Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi (ANKASAM)*(24), 1-8.
- Kum, A. (2020). *Doğu Akdeniz'in Stratejik Önemi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)*. Edirne: Trakya Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kuran, S. (2022). *Uluslararası Deniz Hukuku (7. Baskı)*. İstanbul: Beta Basım Yayım.
- Kurt, M., & Duman, T. İ. (2020). Bölge Ülkelerinin Doğu Akdeniz Politikaları. K. İnat, M. Ataman, & B. Duran (Dü) içinde, *Doğu Akdeniz ve Türkiye'nin Hakları* (s. 159-182). İstanbul: Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı (SETA).
- Kutluay Tutar, F., & Bahçi Koçer, F. (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol. *Journal of the Social, Humanities and Administrative Sciences*, 5(17), 618-626.
- Kutluk, D. (2003). *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*. İstanbul: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (Yayın No.16).
- Kütükçü, M. A., & Kaya, İ. S. (2016). Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz'deki Petrol ve Doğalgaz Kaynakları ile Türkiye'nin Hukuki Durumu 2016. *Yaşam Bilimleri Dergisi*, 6(2/1), 81-96.
- Kydyrali, K. (2016). Medeniyetler Diyalogu İnşasında İpek Yolu'nun Önemi. *İpek Yolunda Bilgi ve Siyaset; Yükselen İpek Yolu* (Cilt 2, s. 89-103). içinde Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Latham, A. (2007). The Confucian Continuities of Chinese Geopolitical Discourse. *Macalester International*, 18(27), 243-251.
- Latifoğlu, S. (2020). Kuşak ve Yol Girişimi Ülkelerinde Ekonomik ve Finansal İşbirliği. *Kuşak Yol Girişimi Dergisi (BRIQ)*, 1(4), 73-84.

- Lawrance, A. (1991). *Mao Zedong A Bibliography*. New York: Greenwood Publishing .
- Levi-Strauss, C. (1963). *Toteizm*. Boston: Beacon.
- Li, M. (2016). *China and the 21st Century Crisis*. Londra: Pluto Press.
- Liechtenstein, M. (2020, Eylül 2). *Turkey's complicated position in the Mediterranean Sea*. Aralık 11, 2022 tarihinde GIS: <https://www.gisreportsonline.com/r/economic-zone-mediterranean/> adresinden alındı
- Lin, C. (2017). The Belt and Road and China's Long-term Visions in the Middle East. *Strategic, Political, Security and Economic Consultancy (ISPSW)*, 1-10.
- Linowski, D., & Lukas, S. (2021, Ocak). *The China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) and Its Implications for Security Cooperation in the Region*. Temmuz 23, 2022 tarihinde OSCE Academy: [https://osce-academy.net/upload/file/PB\\_67.pdf](https://osce-academy.net/upload/file/PB_67.pdf) adresinden alındı
- Liu, N. (2018). Will China build a green belt and road in Arctic. *RECIEL*, 27, 55-62.
- Luft, G. (2016). *It Takes a Road, China's One Belt One Road Initiative: An American Response to the New Silk Road*. Institute for the Analysis of Global Security.
- MacFarquhar, R. (1997). *The Politics of China The Eras of Mao and Deng*. Cambridge: Cambridge University Press.
- MacFarquhar, R., & Schoenhals, M. (2006). *Mao's Last Revolution*. Cambridge: Belknap Press of Harvard University Press.
- Marmaray. (2019). *Marmaray Hakkında*. Temmuz 15, 2022 tarihinde Web: <https://marmaray.gov.tr/marmaray-hakkinda/#:~:text=Marmaray%20projesi%20ilk%20olarak%201860,yani%20%E2%80%9CDeniz%20T%C3%BCneli%E2%80%9D%20denilmi%C5%9Ftir> adresinden alındı

- MDN. (2019, Mayıs 21). *Fransa, Güney Kıbrıs'a Deniz Üssü Kuruyor*. Eylül 7, 2022 tarihinde Marine Deal News: <https://www.marinedealnews.com/fransa-guney-kibrisa-deniz-ussu-kuruyor/> adresinden alındı
- Mearsheimer, J. (2010). The Gathering Storm: China's Challenge to US Power in Asia. *Chinese Journal of International Politics*, 3(4), 381-396.
- Mengi, E. (2020, Aralık 18). *Meis Adası Bölgesindeki Adalarla İlgili, 04 Ocak 1932 Tarihli Türkiye-İtalya Sözleşmesinin Hukuki Boyutu*. Aralık 11, 2022 tarihinde Web: <https://www.21yyte.org/tr/merkezler/islevsel-arastirma-merkezleri/milli-guvenlik-ve-dis-politika-arastirmalari-merkezi/meis-adasi-bolgesindeki-adalarla-i-igili-04-ocak-1932-tarihli-turkiye-i-talya-sozlesmesinin-hukuki-boyutu> adresinden alındı
- Mohammadi, A. (2016). Tarihi İpek Yolunun Tekrar Canlanması (Afganistan-Orta Asya Hattı). F. Atasoy (Dü.) içinde, *İpek Yolunda Ekonomi ve Turizm; Yükselen İpek Yolu* (Cilt 1, s. 75-84). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Momyunkulov, Z. (2016). Yeni İpek Yolu Üzerinde Ulaşım Projelerinin Önemi. A. Fahri (Dü.) içinde, *İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm; Yükselen İpek Yolu* (Cilt 1, s. 282-286). Ankara: Türk Yurdu Yatınları.
- Nakano, J. (2018, Şubat 2). *China Launches the Polar Silk Road: Energy Fact & Opinion*. Ağustos 27, 2022 tarihinde The Center for Strategic and International Studies (CSIS): <https://www.csis.org/analysis/china-launches-polar-silk-road> adresinden alındı
- Naquin, S., & Rawski, E. S. (1987). *Chinese Society in the Eighteenth Century*. New Haven: Yale University Press.
- NATO. (2022, Temmuz 14). *NATO's Maritime Activities*. Ekim 30, 2022 tarihinde North Atlantic Treaty Organization: [https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics\\_70759.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_70759.htm) adresinden alındı
- NBSC. (2019a). *Value of Imports and Exports by Country (Region) of Origin/Destination (2018)*. Eylül 18, 2022 tarihinde National Bureau of

Statistics of China: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2019/html/E1105.jpg> adresinden alındı

NBSC. (2019b). *Foreign Direct Investment Actually Utilized by Countries or Regions*. Eylül 18, 2022 tarihinde National Bureau of Statistics of China: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2019/html/E1114.jpg> adresinden alındı

NDB. (2015). Haziran 21, 2022 tarihinde New Development Bank: <https://www.ndb.int/> adresinden alındı

NDRC. (2022, Mart). Haziran 17, 2022 tarihinde The National Development and Reform Commission: <https://en.ndrc.gov.cn/policies/> adresinden alındı

NDRC. (2022). Haziran 19, 2022 tarihinde The National Development and Reform Commission: <https://en.ndrc.gov.cn/> adresinden alındı

NKFU. (2021, Ağustos 20). *Çinhindi Neresidir? Çinhindi'nin Coğrafi Konumu, Özellikleri ve Kısa Tarihçesi*. Temmuz 30, 2022 tarihinde Web: <https://www.nkfu.com/cinhindi-neresidir-cinhindinin-cografik-konumu-ozellikleri-ve-kisa-tarihcesi/> adresinden alındı

Nurmuhammedov, N. (2017). China-Pakistan Economic Corridor and Its Geostrategic Importance In Terms of Belt And Road Initiative. *Afro Eurasian Studies Journal* , 34-64.

Nye, J. S.-W. (2018). *Küresel Çatışmayı ve İşbirliğini Anlamak*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

OBOReupe. (2019, Haziran 11). *The Digital Silk Roads, Datacloud Global Congress, Monaco*. Ağustos 27, 2022 tarihinde Web: <https://www.oboreurope.com/en/datacloud-global-congress-monaco/> adresinden alındı

OBOReupe. (2020). *The New Silk Road Corridors*. Haziran 14, 2022 tarihinde One Belt One Road Europe: <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/> adresinden alındı

Ocakoğlu, N. (2009). Gaz Hidratlar ve Önemi: Türkiye Çevresi Denizlerde Gaz Hidrat ve Sığ Gaz Aramaları. *İstanbul Yerbilimleri Dergisi*, 22(1), 29-47.

- OECD. (2018). China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape. *OECD Business And Finance Outlook*, 61-101.
- Oktay, F. (2019). *Çin Yeni Büyük Güç ve Değişen Dünya Dengeleri*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Olaniyi, B. A. (2014, Mart). Decline and Overview of the Tang Dynasty. *International Journal of Science and Research (IJSR)*, 477-479.
- Omonkulov, O. (2020). Kuşak ve Yol Projesi Bağlamında Çin-Orta Asya İlişkileri. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 4(1), 45-115.
- Orhun, F. Ç. (2017). Doğu Akdeniz Enerji Kaynaklarının Kıbrıs Sorununa Muhtemel Etkileri. *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 2, 36-54.
- Orion, A., & Lavi, G. (Dü.). (2019). *Israel-China Relations: Opportunities and Challenges*. Tel Aviv: Institute for National Security Studies (INSS).
- Osmanoğlu, İ. (2019). Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Avrupa Birliği. S. Yılmaz (Dü.) içinde, *Bir Kuşak Bir Yol Projesi; Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar* (s. 139-153). Ankara: Astana Yayınları.
- Ovalı, S. (2008). TRACECA Projesi ve Türkiye. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 1(1), 151-170.
- Overholt, W. (1993). *The Rise of China: How Economic Reform is Creating a New Superpower*. New York: W.W. Norton.
- Ögel, B. (1981). *Büyük Hun İmparatorluğu Tarihi I*. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Özbağcı, Ş. Y. (2023, Temmuz 18). *Kuşak Ve Yol Girişimi nedir?* Temmuz 29, 2023 tarihinde HaberTürk: <https://www.haberturk.com/tubitak-ansiklopedi/kusak-ve-yol-girisimi-nedir> adresinden alındı
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri. *Turkish Studies*, 10(14), 579-596.
- Özel, M. (2021). Doğu Akdeniz'de Çin Varlığı: Kuşak Yol Girişimi ile Bölgesel Enerji ve Egemenlik Sorunlarının Etkileşimi. İ. Savaş (Dü.) içinde,

- Atlantik'ten Hint Okyanusu'na Geleceğin İnşası* (s. 91-111). İstanbul: TASAM Yayınları.
- Özey, R. (2016). Siyasi Coğrafya Açısından İpek Yolu'ndaki Değişimler. F. Atasoy (Dü.) içinde, *İpek Yolunda Bilgi ve Siyaset; Yükselen İpek Yolu* (Cilt 2, s. 244-265). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Özgen, C. (2013). Doğu Akdeniz'de Enerji Güvenliğine Yönelik Bir Girişim: Akdeniz Kalkanı Harekâtı. *Akademik Orta Doğu*, 8(1), 101-114.
- Özmen, İ., & Buluş, A. (2017). Başlangıçtan Devrime Çin'i Anlamak (Mı)? *Medeniyet ve Toplum Dergisi*, 1(1), 9-33.
- Pan, G. (1997). China's Success in the Middle East. *Middle East Quarterly*, 35-40.
- Pandey, K. (2020, Eylül 09). *Was China's Hu Jintao softer and more balanced than Xi Jinping?* . Haziran 07, 2022 tarihinde Times Now New: <https://www.timesnownews.com/international/article/was-chinas-hu-jintao-softer-and-more-balanced-than-xi-jinping-you-decide-whos-your-frankenstein/650143> adresinden alındı
- Pantsov, V., & Levine, S. (2015). *Deng Xiaoping; A Revolutionary Life*. New York: Oxford University Press.
- Parry, A. W. (2021). Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Bölgeye Etkileri. *İHH İnsani ve Sosyal Araştırmalar Merkezi (İNSAMER)*.
- Paul, T. (2014). *BCIM Economic Cooperation: Prospects and Challenges*. Dakka: University of Dakka.
- Pazarcı, H. (2021). *Uluslararası Hukuk Dersleri 2. Kitap (12. Baskı)*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Pletcher, K. (Dü.). (2011). *Understanding China: The History of China*. New York: Britannica Educational Publishing.
- Poh, A., & Li, M. (2017). Re-conceptualizing China's Rise as a Global Power: A Neo-Tributary Perspective. *The Pacific Review*, 30(1), 1-25.

- Purtaş, F. (2011). *Türk Cumhuriyetleri'nin Bağımsızlıklarının 20. Yılında Orta Asya ile Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi: Afganistan, Pakistan ve Hindistan'ın Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile İlişkileri*. Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi; İnceleme-Araştırma Dizisi, 6. Ankara: SFN Televizyon Tanıtım Tasarım Yayıncılık Ltd. Şti.
- Putten, F. (2016). Infrastructure and Geopolitics: China's Emerging Presence in the Eastern Mediterranean. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 18(4), 337-351.
- PwC. (2016, Şubat). Haziran 20, 2022 tarihinde China's new silk route; The long and winding road: <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf> adresinden alındı
- Resmi Gazete. (1933, Ocak 25). Anadolu Sahilleri ile Meis Adası Arasındaki Ada ve Adacıklar ile Bodrum Körfezi Karşısındaki Adanın Ciheti Aidiyeti Hakkındaki İtilafname. (Sayı: 2313). Web: <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/2313.pdf> adresinden alınmıştır
- Resmi Gazete. (1964, Mayıs 25). *Türkiye Cumhuriyeti Karasuları Kanunu (Sayı: 11711)*. Aralık 18, 2022 tarihinde Web: <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/11711.pdf> adresinden alındı
- Resmi Gazete. (1974, Temmuz 18). *Bakanlar Kurulu Kararnamesi (Sayı: 14949)*. Aralık 18, 2022 tarihinde Web: <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/14949.pdf> adresinden alındı
- Resmi Gazete. (1982, Mayıs 20). *Karasuları Kanunu (Sayı: 17708)*. Aralık 18, 2022 tarihinde Web: <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/17708.pdf> adresinden alındı
- Resmi Gazete. (1986, Aralık 17). *Bakanlar Kurulu Kararnamesi (Sayı: 19314)*. Aralık 18, 2022 tarihinde Web: <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/19314.pdf> adresinden alındı
- Resmi Gazete. (2011, Eylül 21). *Türkiye Cumhuriyeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Arasında Akdeniz'de Kıta Sahanlığı Sınırlandırması Hakkında*

*Anlaşma.* Kasım 12, 2022 tarihinde Web: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/10/20121010-3-1.pdf> adresinden alındı

Resmi Gazete. (2012, Ekim 10). *Türkiye Cumhuriyeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Arasında Akdeniz’de Kıta Sahanlığı Sınırlandırılması Hakkında Anlaşma.* Aralık 24, 2022 tarihinde Web: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/10/20121010-3.htm> adresinden alındı

Resmi Gazete. (2019, Aralık 7). *Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükûmeti Arasında Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırasının Onaylanması Hakkında Karar (Karar Sayısı: 1815).* Aralık 24, 2022 tarihinde Web: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/12/20191207-3.pdf> adresinden alındı

Rimmer, P. (2018). China's Belt and Road Initiative: Underlying Economic and International Relations Dimensions. *Asian-Pacific Economic Literature*, 32(2), 3-26.

*Rossiya Segodnya.* (2017, Mayıs 14). Haziran 19, 2022 tarihinde Sputnik Türkiye: <https://tr.sputniknews.com/20170514/kusak-ve-yol-forumu-aile-fotografi-1028454939.html> adresinden alındı

Sancar, R. (2019). Muhammed Mursi Dönemi Mısır Dış Politikası. *Academia*, 1-26 [https://www.academia.edu/43224763/MUHAMMED\\_MURS%C4%B0\\_D%C3%96NEM%C4%B0\\_MISIR\\_DI%C5%9E\\_POL%C4%B0T%C4%B0KASI](https://www.academia.edu/43224763/MUHAMMED_MURS%C4%B0_D%C3%96NEM%C4%B0_MISIR_DI%C5%9E_POL%C4%B0T%C4%B0KASI)

Sander, O. (1966). Çin Halk Cumhuriyeti’nde Büyük Proleter Kültürel İhtilal. *AÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 21(4), 275-295.

Scobell, A. (2018). Why the Middle East Matters to China. A. Ehteshami, & N. Horesh (Dü) içinde, *China’s Presence in the Middle East: The Implications of the One Belt, One Road Initiative* (s. 8-24). New York: Routledge.

- Shagrir, H. (2019). Israel-China Relations: Innovative Comprehensive Partnership. A. Orion, & G. Lavi (Dü) içinde, *Israel-China Relations: Opportunities and Challenges* (s. 13-22). Tel Aviv: Institute for National Security Studies.
- Shah, A. R. (2018). How Does China- Pakistan Economic Corridor Show the Limitations of China's "One Belt One Road" Model. *Asia & Pasific Policy Studies*, 5(2), 378-385.
- Shahriar, S. M., & Qian, L. (2017). Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) Economic Corridor in the Context of the 'Belt & Road' Initiative. *Journal of Economics and Sustainable Development*, 8(20), 23-41.
- Shambaugh, D. (2016). *Çin Küreselleşme Yolunda; Kısmi Güç*. (L. Boyacı, Çev.) İstanbul: Yarın Yayınları.
- Sharma, R. K. (2017, Mayıs 24). *Central Asia warily welcomes China's Belt and Road*. Haziran 25, 2022 tarihinde Nikkei Asian Review: <https://asia.nikkei.com/Viewpoints/Raj-Kumar-Sharma/Central-Asia-warily-welcomes-China-s-Belt-and-Road-Initiative> adresinden alındı
- SHOD. (2022). *YÜRÜRLÜKTE OLAN SEYİR DUYURULARI*. Aralık 18, 2022 tarihinde Türk Deniz Kuvvetleri Seyir Hidrografii ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı: [https://www.shodb.gov.tr/shodb\\_esas/index.php/tr/seyir-emniyeti/seyir-duyurulari/antalya-navtex](https://www.shodb.gov.tr/shodb_esas/index.php/tr/seyir-emniyeti/seyir-duyurulari/antalya-navtex) adresinden alındı
- Sınır, G. (2020). *Tek Kuşak Tek Yol Projesi Bağlamında Çin-AB Ülkeleri İşbirliğinin Doğu Akdeniz'e Etkileri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi b.). Tekirdağ: Namık Kemal Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Sınır, G., & Kantar, G. (2021). Çin'in Doğu Akdeniz'deki Artan Rolü. *Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(1), 29-43.
- Smith, R. J. (1994). *China's Cultural Heritage: The Qing Dynaty 1644-1912* (2 b.). Boulder: Westview Press.
- Sørensen, C. (2015). The Significance of Xi Jinping's "Chinese Dream" for Chinese Foreign and Security Policy: From "Tao Guang Yang Hui" to "Fen Fa You Wei". *Journal of China and International Relations*, 3(1), 53-73.

- SRF.* (2014). Haziran 21, 2022 tarihinde Silk Road Fund: <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23773/index.html?previePc=true> adresinden alındı
- SRS.* (1999, Mart 17). Mayıs 12, 2022 tarihinde Silk Road Strategy Act of 1999: <https://www.congress.gov/bill/106th-congress/house-bill/1152/text> adresinden alındı
- SRS.* (2006, Nisan 5). Mayıs 12, 2022 tarihinde Silk Road Strategy Act of 2006: <https://www.congress.gov/bill/109th-congress/senate-bill/2749/text?r=16&s=1> adresinden alındı
- Sünnetçioğlu, M. A. (2011). Doğu Akdeniz'in Hidrokarbon Potansiyeli ve Son Gelişmeler. *Stratejik Araştırmalar ve Etüt Merkezi (SAREM)*, 9(16), 151-175.
- SWFI.* (2022). Haziran 21, 2022 tarihinde Sovereign Wealth Fund Institute: <https://www.swfinstitute.org/fund-rankings/sovereign-wealth-fund> adresinden alındı
- Şahin, B. E., & Erenel, F. (2021). Kuşak Yol Girişimi Kapsamında Deniz ve Demir İpekyolu'nun Rekabeti. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 17(40), 725-766.
- Şahin, İ. (2020). Doğu Akdeniz'de Bölge Dışı Aktörlerin Rolü. İ. N. Telci, & R. Yorulmaz (Dü) içinde, *Uluslararası Siyasette Doğu Akdeniz* (s. 53-78). Ankara: Ortadoğu Yayınları.
- Şahin, V. N. (2022). II. Kuşak-Yol Forumunun Ardından. *Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM)*, Yorum no:2019/44.
- Şeker, B. Ş. (2018). Deniz Enerji Güvenliği: Doğu Akdeniz'deki Güncel Gelişmelerin Jeopolitik Dengelere Etkisi. *Turkish Studies*, 13(7), 207-228.
- T.C. Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı. (2020). *Doğu Akdeniz Denkleminde Stratejik Adım: Türkiye-Libya Mütabakatı*. İstanbul: Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı Yayınları.
- T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (2022). *Harekat: Türk Deniz Görev Grubu*. Ekim 30, 2022 tarihinde Web: <https://www.dzkk.tsk.tr/Harekat/icerik/turk-deniz-gorev-grubu> adresinden alındı

- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2022). *TÜRK BOĞAZLARI GEMİ GEÇİŞ İSTATİSTİKLERİ*. Ekim 29, 2022 tarihinde Web: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/turk-bogazlari-gemi-gecis-istatistikleri> adresinden alındı
- Tabur, İ., Tağ, M. N., & Demirhan, N. A. (2016). Korsanlık ve Deniz Haydutluğu ile Mücadele: Somali Örneği ve Türkiye'nin Katkıları. *Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 2(1), 1-20.
- Taldybayeva, B. (2019). Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru: Tarafların Menfaatleri. *Ahmet Yesevi Üniversitesi Avrasya Araştırmaları Enstitüsü*, No:195.
- Tamçelik, S., & Kurt, E. (2014). Türkiye'nin Münhasır Bölge Algısı ve Yakın Tehdit Alanı: Kıbrıs. H. Çomak (Dü.), *Uluslararası Güvenlik Kongresi Bildiriler Kitabı*. içinde 3, s. 882-913. Kocaeli: Kocaeli Üniversitesi Yayınları.
- Tamer, C. (2019). Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru. *ANKASAM Stratejik Bakış*(17), 1-10.
- Tamer, C. (2022). Rusya ve Çin'in Myanmar Stratejilerinin Karşılaştırmalı Bir Analizi. *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 6(1), 73-114.
- Tamur, E. D. (2006). Karşılaştırmalı Bir Perspektiften 19. Yüzyılda Çin ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Protestan Misyoner Faaliyetleri. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 12, 3-20.
- Tarakçı, N. (2013). *Devlet Adamlığı Bilimi*. İstanbul: TASAM Yayınları.
- Taşdemir, F. (2002). *Türk-Yunan kıta sahanlığı uyumsuzluğu. (Prof. Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı)* (Cilt 2). İstanbul: Beta Basım Yayım.
- Taşdemir, F. (2012). *Kıbrıs Adası Açıklarında Petrol ve Doğalgaz Arama Faaliyetleri Kapsamında Ortaya Çıkan Krizin Hukuki, Ekonomik ve Siyasi Boyutları*. Ankara: Ankara Strateji Enstitüsü, Rapor No: 2012-3.
- TBMM. (1982, Mayıs 29). *KARASULARI KANUNU*. Kasım 12, 2022 tarihinde Web: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=2674&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5> adresinden alındı

- TE. (2022, Mayıs 9). Trading Economics: <https://tr.tradingeconomics.com/country-list/gdp> adresinden alınmıştır
- Tezer, H. (2016). 21. Asır'da İpek Yolu Ekonomileri ve Türk Dünyası'nın Ekonomik Gelişim Süreci. A. Fahri (Dü.) içinde, *İpek Yolunda Ekonomi ve Turizm; Yükselen İpek Yolu* (Cilt 1, s. 13-36). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Tezkan, Y. (Dü.). (2002). *Uzak ve Yakın Komşumuz Çin*. İstanbul: Ülke Kitapları.
- Tillman, H., Jian, Y., & Nielsson, E. T. (2018). The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation. *China Quarterly of International Strategic*, 4(3), 345-362.
- Topçu, N. (2020). *Çin'in Enerji Güvenliği Politikaları: Kazakistan, Myanmar ve Pakistan Örnekleri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi b.). Aydın: Adnan Menderes Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- TRACECA UAB. (2022, Mayıs 12). Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği: <https://traceca.uab.gov.tr/> adresinden alınmıştır
- TRT Haber. (2018, Kasım 9). *Yunanistan ve Rumlar tek taraflı adımlarla Doğu Akdeniz'deki gerilimi artırıyor*. Kasım 27, 2022 tarihinde Web: <https://www.trthaber.com/haber/gundem/yunanistan-ve-rumlar-tek-taraflı-adımlarla-dogu-akdenizdeki-gerilimi-artiriyor-393214.html> adresinden alındı
- Tulun, T. E. (2019, Kasım 29). *YUNANİSTAN, AVRUPA'DA ÇİN'İN BİR "TRUVA ATI" MI YOKSA "EJDER BAŞI" MI?*, Analiz No.2019 / 33. Eylül 8, 2022 tarihinde Avrasya İncelemeleri Merkezi (AVİM): <https://avim.org.tr/tr/Analiz/YUNANISTAN-AVRUPA-DA-CIN-IN-BIR-TRUVA-ATIMI-> adresinden alındı
- Turan, İ. (2021). *Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Türkiye*. Ankara: Gece Kitaplığı .
- Tuzcuoğlu, B. Ç. (2023). ÇİN'İN 2014 SONRASI DEĞİŞEN DIŞ POLİTİKA SÖYLEMİNİN ANALİZİ. *Giresun Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 9(1), 174-194.
- TÜİÇ. (2014, Ocak 28). *Yalnızlık Politikası*. Kasım 7, 2023 tarihinde TÜİÇ Akademi: <https://www.tuicakademi.org/yalnizlik-politikasi/> adresinden alındı

- TÜİK. (2022, Temmuz 29). *Türkiye İstatistik Kurumu*. Eylül 3, 2022 tarihinde Web: <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=dis-ticaret-104&dil=1> adresinden alındı
- UN. (2004). *Law of the Sea Bulletin No:55*. Kasım 26, 2022 tarihinde United Nations: [https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin55e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin55e.pdf) adresinden alındı
- UNESCO *Silk Road Programme*. (2022, Mayıs 12). <https://en.unesco.org/silkroad> adresinden alınmıştır
- USGS. (2010, Mayıs 4). *Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of the Nile Delta Basin Province, Eastern Mediterranean*. Kasım 12, 2022 tarihinde Web: <https://pubs.usgs.gov/fs/2010/3027/> adresinden alındı
- UTİKAD. (2010, Ağustos 6). *Pireyi Aldı, Rotterdamın Tahtına Göz Dikti*. Ağustos 27, 2022 tarihinde Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği: <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/6411/pireyi-aldi-rotterdam-tahtina-goz-dikti> adresinden alındı
- Uzgun, İ. (2020). Çin-İsrail İlişkilerinde Üçüncü Tarafların Etkisi. *Ortadoğu*, 12(1), 182-205.
- Üzümcü, A., & Akdeniz, S. (2014). Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tifis-Kars Demiryolu Projesi. *Avrasya Etüdleri*, 20(45), 171-199.
- Wakeman, F. (1985). *The Great Enterprise: The Manchu Reconstruction of Imperial Order in Seventeenth-Century China* (Cilt 1). Berkeley: University of California Press.
- Wong, T. (2023, Ekim 18). *Kuşak ve Yol Girişimi: Çin'in oynadığı trilyon dolarlık kumara değdi mi?* Kasım 1, 2023 tarihinde British Broadcasting Corporation (BBC): <https://www.bbc.com/turkce/articles/c2j9rn2292lo> adresinden alındı
- Xiaosi, R. (2017). *Çin Rüyası; Çin ve Dünya'nın Geri Kalanı İçin Ne Anlama Geliyor*. (D. Kassymov, Çev.) İstanbul: Yeni İnsan Yayınevi.

- Yaycı, C. (2012). Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu Ve Türkiye. *Bilge Strateji*, 4(6), 1-70.
- Yaycı, C. (2020). *Doğu Akdeniz'in Paylaşım Mücadelesi ve Türkiye*. İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi.
- Yeni Şafak. (2019, Haziran 27). *Kara suları - Kıta Sahaneliği - Münhasır Ekonomik Bölge*. Kasım 20, 2022 tarihinde Web: <https://www.yenisafak.com/infografik/kara-sulari--kita-sahanligi--munhasir-ekonomik-bolge-14445> adresinden alındı
- Yenipınar, U. (2019). Batı İpek Yolu Projeleri ve Türkiye. *Uluslararası Medeniyet Çalışmaları Dergisi*, 4(1), 112-132.
- Yidaiyilu. (2019, Nisan 22). *The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects*. (C. Jianing, Dü.) Temmuz 12, 2022 tarihinde Web: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylgw/201904/201904220254037.pdf> adresinden alındı
- Yıldıran, M. (2016). Ucuz Enerjinin İpek Yolu Ekonomilerinin Geleceğine Etkileri: Gerçekler, Kaygılar ve Alternatifler Üzerine Analiz. F. Atasoy (Dü.) içinde, *İpek Yolunda Ekonomi ve Turizm; Yükselen İpek Yolu* (Cilt 1, s. 212-223). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- Yıldırım, N. (2020). Kuşak ve Yol Girişiminin Finansmanı:Çin'in Borç Tuzağı mı? *Alternatif Politika*, 12(3), 621-643.
- Yıldız, D., & Yaşar, D. (2012). *Doğu Akdeniz'de Küresel Satranç*. İstanbul: Truva Yayınları.
- Yılmaz, E. (2018, Mart). Doğu Akdeniz'de Enerji Çıkması. *SETA Perspektif*(188), 1-5.
- Yılmaz, L. (2021, Mayıs 15). *İsrail'in Doğu Akdeniz stratejisi bağlamında Filistin meselesi*. Aralık 24, 2022 tarihinde Web: <https://www.yenisafak.com/yazarlar/levent-yilmaz/israilin-dogu-akdeniz-stratejisi-baglaminda-filistin-meselesi-2058478> adresinden alındı

- Yılmaz, S. (2019). *Bir Kuşak Bir Yol Prejesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar*. Ankara: Astana Yayınları.
- Yılmaz, S. (2020). Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi. *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*(24), 631-647.
- Yingying, L. (2021). Kuşak ve Yol Girişimi Kapsamında Çin'in Ortadoğu ile Kültürel İletişimi: Değerlendirme ve Beklentiler. *Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi*, 2(4), 62-72.
- Yiwei, W. (2019). *Çin'in Kazan-Kazan Projesi Çağdaş İpek Yolu Bir Kuşak Bir Yol*. İstanbul: Canut Yayınevi.
- Yörük, Y. (2010). *Asya'daki Güç Mücadelesi ve Pakistan* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi b.). İstanbul: Beykent Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Yu, S. (2019). The Belt and Road Initiative: Modernity, Geopolitics and the Developing Global Order. *Asian Affairs*, 1-15.
- Yunanistan Dışişleri Bakanlığı. (2020, Ocak 1). *Çin*. Eylül 6, 2022 tarihinde Web: <https://www.mfa.gr/blog/dimereis-sheseis-tis-ellados/taiban-kinezike-taipei/> adresinden alındı
- Yunanistan Dışişleri Bakanlığı. (2021, Ocak 7). *Taiwan/Chinese Taipei*. Eylül 6, 2022 tarihinde Web: <https://www.mfa.gr/en/blog/greece-bilateral-relations/taiwan-chinese-taipei/> adresinden alındı
- Zedong, M. (1961). *Selected Works* (Cilt 4). Pekin: Foreign Language Press.
- Zedong, M. (1970). *Halkın Demokratik Diktatörlüğü Üzerine*. Ankara: Proleter Devrimci Aydınlik Yayınları.
- Zhang, X., & Zhang, S. (2017). China-Mongolia-Russia Economic Corridor and Environmental Protection Cooperation. *R-Economy*, 3(3), 161-166.
- Zurndorfer, H. (1989). *Change and Continuity in Chinese Local History: The Development of Hui-chou Prefecture 800-1800*. Leiden: E.J. Brill.

汤洪. (2015, Nisan 15). *从丝路看屈辞外来文化的可能性 (İpek Yolu'nda Quci Yabancı Kültürünün Etkisi)*. Eylül 6, 2022 tarihinde Web: [https://web.archive.org/web/20150924083452/http://www.qb5200.com/xiaos\\_huo/58/58096/5416846.html](https://web.archive.org/web/20150924083452/http://www.qb5200.com/xiaos_huo/58/58096/5416846.html) adresinden alındı

