



BİR BÖLGE İKİ ÜLKE: DOĞU AKDENİZ JEOPOLİTİĞİNDE ÇİN VE TÜRKİYE

Figen AYDIN

Milli Savunma Üniversitesi, Atatürk Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler ve Bölgesel Çalışmalar Anabilim Dalı, Doktora Öğrencisi
aydinfigen@windowlive.com



Atıf:

AYDIN, Figen (2021). “Bir Bölge İki Ülke: Doğu Akdeniz Jeopolitiğinde Çin ve Türkiye”, *Ulusam Türkiye Politik Çalışmalar Dergisi*, 1(1): 23-31.

Geliş tarihi/Arrival date: 11.12.2020
Kabul tarihi/Acceptance date: 15.11.2021



Özet

Doğu Akdeniz bölgesi; Ortadoğu, Kuzey Afrika, Kafkasya ve Avrupa olmak üzere dünyanın dört önemli ticaret ve doğal kaynak merkezinin keşiştiği kavşakta konumlanmaktadır. Söz konusu jeopolitiğin ve doğal kaynakların düğüm noktası ise Türkiye'dir. Doğu Akdeniz'in en uzun sahil şeridinde sahip olan Türkiye, bölgenin enerji güvenliği noktasında köprübaşı olurken aynı zamanda Asya kaynaklarının Avrupa'ya aktarılmasında da bir transit merkezdir. Bunların yanı sıra Türkiye'nin kıta sahanlığının korunması ve KKTC'nin varlığı Ankara'nın Doğu Akdeniz'de devamlı olarak diplomatik manevralar yapmasını zorunlu tutmaktadır. Doğu Akdeniz jeopolitiğine son yıllarda Çin'de eklenmiştir. İsteddiği nüfuz genişliği, doğal kaynaklara olan bağımlılığı ve Avrupa'ya bağlanan ticaret yollarının kısaltılması için Doğu Akdeniz, Çin'in, son dönemlerde dış politikasının hedefleri arasında bulunmaktadır. Ticaretinin çoğunluğunu deniz yolu ile yapan Çin'in Doğu Akdeniz ticaretine kendisini eklememesinin bir diğer nedeni ise, hiç şüphesiz, Kuşak Yol Projesi'nin deniz güzergâhı olan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'dur. Doğu Akdeniz ve Güney Avrupa limanları ile Uzakdoğu arasında ana konteyner hatları kurmaya çalışan Çin, liman işbirlikleri ile Avrupa pazarında elini güçlendirirken enerji güvenliğini de devamlı kılmaktadır. Türkiye, Avrupa'ya ulaşımında transit bir güzergâh olması ve Akdeniz enerji güvenliğini sağlayabilen bölgesel bir güç olması nedeniyle Çin'in, bilhassa, Doğu Akdeniz'de stratejik işbirliklerine yöneldiği başlıca ülkelerden biridir. Bu makalede ilk olarak Çin'in Doğu Akdeniz denklemine eklenmesine neden olan gerekçeler ve amaçları aktarılmaktadır. Daha sonra ise Çin dış politikasında Türkiye-Doğu Akdeniz bağlantısı kurulmuştur.

Anahtar Kelimeler: *Doğu Akdeniz, Türkiye, Çin, Jeopolitik, Dış Politika*

Abstract

Eastern Mediterranean region; It is located at the intersection of the four important trade and natural resource centers of the world, the Middle East, North Africa, the Caucasus and Europe. The midpoint of the geopolitical and natural resources of Turkey. Which has the longest coastline on the eastern Mediterranean, Turkey is also a transit center in the Asia transferring resources to Europe. The TRNC and protection of the continental shelf of Turkey is important. It has been added to the Eastern Mediterranean geopolitics in China in recent years. Influence, natural resources and trade routes are among the goals of China's foreign policy. One reason is the 21st Century Sea Silk Road, which is the sea route of the Belt Road Project. It establishes main container lines between the Eastern Mediterranean and Southern European ports and the Far East. Port collaborations are part of this. Turkey is a transit route for transport in Europe. The Mediterranean can provide energy security. China and Turkey are making strategic cooperation in the Eastern Mediterranean. In this article, the existence and objectives of China in the Eastern Mediterranean are given first. Then it has set the Turkey Eastern Mediterranean link in China's foreign policy.

Keywords: *Eastern Mediterranean, Turkey, China, Geopolitics, Foreign Policy*

Giriş

Çin'in Doğu Akdeniz'deki Varlığı, Amaçları ve Nedenleri

Dünyanın en büyük iç denizi olan Akdeniz, Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı ile de Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na bağlıdır. Bölge, Doğu Akdeniz ile Hint Okyanusu'nu bir araya getirmektedir. Kıbrıs, Sicilya ve Malta Adalarına sahip olmasının yanı sıra dünyada ki ham petrolün yarısından fazlasının çıkartıldığı Ortadoğu bölgesini (Yaycı, 2012: 4) ve Afrika'nın kuzeyini kapsamaktadır. Bölgenin diğer önemli paydaşları ise Türkiye, İsrail, Mısır, Yunanistan, Libya, Gazze Şeridi ile Filistin, Lübnan ve Suriye'dir (Arıdemir ve Allı, 2019: 192).

Akdeniz koridoru boyunca uzanan en önemli bölge ise hiç şüphesiz deniz ticaretinin ve doğal kaynakların düğüm noktası olan Doğu Akdeniz'dir. Zira jeopolitiği ile dünya ticaret yollarının doğusunu ve batısını adeta birbirine düğümlemektedir. Doğu Akdeniz bölgesi ile Mezopotamya ve Yakındoğu'ya Türkiye ve Suriye dâhilinde ulaşılmaktadır. Arap Yarımadası'na ve Basra Körfezi'ne ise Süveyş Kanalı'yla varılmaktadır (Yaycı, 2012: 4). Bu noktadan hareketle bölgenin, Güney Avrupa'yı, Hint Okyanusu ile bir araya getirdiğini ve deniz ticaret yollarını binlerce mil kısalttığını söylemek mümkündür.

Yıl içerisinde Akdeniz koridoru boyunca 220.000'den fazla gemi seyir yapmaktadır. Avrupa ile birlikte Uzak Doğu ve Atlantik ana konteyner hatları dahi bugün Akdeniz koridorunu kullanmaktadır (Ece, 2012: 82). Süveyş Kanalı ile Atlas Okyanusu'nu bağlayan Akdeniz, deniz ticaret yolu olmasının yanı sıra doğalgaz, petrol ve su kaynaklarına sahip olması ile ayrıca bir stratejik öneme daha haiz olmaktadır (Ece, 2012: 83). Dünyanın en zengin petrol rezervlerine sahip Ortadoğu bölgesinin batısını teşkil eden Doğu Akdeniz, aynı zamanda dünya

deniz trafiğinin %30'unun ve petrol taşımacılığının %25'inin sağlandığı deniz yoludur (Ece, 2012: 82). Basra Körfezi bugünkü petrol rezervlerinin %65'ine sahiptir. Körfez petrolünün batıya nakledilmesinde Doğu Akdeniz güzergâh olarak kullanılmaktadır. Ayrıca Kafkasya bölgesinde bulunan Hazar petrol ve doğalgazının da Batı dâhil tüm dünya pazarlarına ulaşmasında Doğu Akdeniz önem arz etmektedir (Ece, 2012: 82).

Asya, Avrupa ve Afrika Kıtaları'nın kesişim noktasında bulunan Doğu Akdeniz'in, petrol rezervleri açısından dört bölgesi önemli kabul edilmektedir. Levant Havzası olan Kıbrıs İle İsrail arasında konumlanan Afrodit Bölgesi ilkidir. İkincisi Nil Deltası olan Kıbrıs ile Mısır arasındaki bölgedir. Üçüncüsü Kıbrıs ile Girit Adası paydasında bulunan Herodot bölgesi ve sonuncusu da Kıbrıs Adası'nın çevresidir (Duman, 2009: 214).

Zengin hidrokarbon yataklarına sahip Doğu Akdeniz, tüm dünyanın deniz alanlarının sadece %1'ini kapsamaktadır. Ancak dünya deniz trafiğinin 1/3'ünü karşılamaktadır. Yılda ortalama yapılan 44 milyon ton yükleme-boşaltmanın %32'si Doğu Akdeniz limanlarında yapılmaktadır. Bu durumda bölgenin limanlarına bir stratejik önem daha katmaktadır (Arıdemir ve Allı, 2019: 193).

Dünya deniz ticareti için son derece önem arz eden bölge üzerinde doğal kaynaklar ve deniz yetki alanlarına dair tartışmalar mütemadiyen sürmektedir. Ancak tartışmalı doğal kaynaklar kimi zaman hem bölgesel hem de küresel düzeyde siyasi gerilimlere neden olmaktadır. Bölgesel anlaşmazlık hususunda karşılıklı arama faaliyetleri bakımından Türkiye ve Yunanistan birer örnektir. Bunun yanı sıra Türkiye'nin kabul etmemesi ve reddetmesine rağmen Mısır, Güney Kıbrıs'la işbirliğini arttırma adına ısrarcı davranmıştır. Dahası İsrail'in bölge üzerinde takındığı tutumlar, anlaşmazlıkların bölgesel düzeyinin nasıl

geniş kapsamlara yayıldığına başka birer örnektir. Suriye'nin jeopolitik öneminin olması, bölgedeki ABD Donanması'nın varlığı ayrıca Suriye'de bulunan Rus birlikleri de bölgesel sorunları daha karmaşık hale getirmektedir (Aydın ve Kahraman, 2019).

Çin ise Donald Trump'un Başkan olmasından bu yana, ABD hegemonyası için birincil tehdit olarak tanımlanmıştır. Washington ile Pekin arasında süren ticaret çekişmeleri, Çin'in ekonomik gücünü güvence altına almasını ilk şart olarak belirlemiştir. Bunun için ise Çin'in politik ve kültürel etkisini arttırması gerektiği belirlenmiştir (Aydın ve Kahraman, 2019). 2013 yılında başlatılan Kuşak ve Yol Projesi'nin etki alanı bu masatla atılan adımlara hizmet etmek üzere genişletilmiştir. Proje'nin Çin'e nüfuz alanı sağlaması ve ülke için ekonomik güvenlik sağlayıcı rol üstlendiği kabul görmektedir.

Kuşak Yol ile nüfuz alanı yakalamaya gayret eden Çin, dünyanın pek çok bölge ve kıtasında kendisine yeni ortaklıklar kurmaktadır. Güney Amerika, Afrika, Ortadoğu ve Akdeniz söz konusu bölge ve kıtalardan bazılarıdır. Ortadoğu ve Doğu Akdeniz, şüphesiz, Çin için bir adım daha öne çıkan bölgelerdir. Bu nedenle Çin, bölgenin önemli ülkeleri olan Türkiye, Yunanistan, Mısır, İran ve İsrail ile ilişkilerini ilerletmiştir.

Çin'in Akdeniz boyunca, bilhassa 2013 sonrası, kendi ulusal önceliklerini ilerletmek için adımlar attığı belirlenmiştir. Söz konusu adımlar üç başlık altında toplanabilmektedir. İlki Çin-Güney Avrupa arasında sektörel işbirliği oluşturabilmektir. İkincisi enerji, ulaştırma ve telekomünikasyon altyapısına yatırım yapmaktır. Üçüncüsü ise Çin denizciliğinin gelişimini sağlayarak Akdeniz'de askeri tatbikatlar yapabilmektir (Ekman, 2018).

Çin'in Ortadoğu ve Doğu Akdeniz bağlantılarını güçlendirme nedenlerinden

birisi, ABD'nin çevreleme strateji ile Asya-Pasifik'e yönelmesidir. Çin, ABD'nin kendi bölgesinde sürdürdüğü siyasetine karşılık hem çıkarlarını korumak hem de nüfuz alanlarını genişleterek küresel güçlerle rekabet edebilmek şansını arttırmaya çalışmaktadır. Bu maksatla Doğu Akdeniz ile ilişkilerinde bağlantılarını güçlendirebilmek için Türkiye başta olmak üzere Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, İsrail, İran, Mısır ve Suriye ile ortaklıklar hayata geçirmektedir. Ortaklıkların önemli bir örneği, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ile savunma alanında işbirliği sağlanmasıdır. Bir başka örnek ise Çin ithalatının bir kısmının Yunanistan bandıralı gemilerle taşınmasıdır (Duman, 2019: 221).

Çin, dünyanın en büyük ikinci ekonomisine sahiptir. Aynı zamanda dünyanın en büyük ticaret ülkesi ve dünyadaki en büyük üçüncü gemi üreticisidir. Deniz ticaretinin ülke ekonomisinde ciddi bir payı vardır. Bu durum Çin'i, Avrupa pazarlarına karadan olduğu gibi deniz yollarından da ulaşmak mecburiyetinde bırakmaktadır. Avrupa pazarının Çin için önem arz etmesi, ithalatın rekabetçi rol oynayabilmesini gerektirmektedir. Hem Avrupa pazarına uzaklık hem de artan üretim maliyetleri düşünüldüğünde Çin'in Avrupa'ya en kısa güzergâhtan en düşük maliyetle ulaşması gerekmektedir. Çin, tüm bu nedenlerle, Doğu Akdeniz'in kilit lojistik ve ticaret merkezlerine yatırım yapmakta ve bölgeyi bir deniz ticaret güzergâhı olarak kullanmaktadır.

Ticari nedenlerle birlikte Çin'in Doğu Akdeniz'deki varlığının nedenlerinden birisi de güvenlidir. Mevcut durumda Aden Körfezi'ndeki korsanlık dâhil tüm güvenlik riskleri, ayrıca bölgede bulunan DAES, IŞİD ve İslami aşırılık yanlısı terörün varlığı, Çin'i Aden Körfezi sonrası Süveyş Kanalı'na alternatif güzergâhlar aramak mecburiyetinde bırakmıştır. Süveyş

Kanalı'nı atlamak ve alternatif bir güzergâh belirlemek için ise Kızıldeniz sonrası Akabe Körfezi'nin kullanılması planlanmaktadır. İsrail'in "Çelik Kanal"na yatırım yapmak demek olan söz konusu girişim, Kızıldeniz'in en kuzey ucunda yer alan Eylat şehri ile Akdeniz'in güneyinde bulunan Aşdod şehri arasına kurulan Med-Red Demiryolu inşasını içermektedir (MERİCS, 2016). Çin, demiryolu inşası sayesinde hem İsrail ile olan ilişkilerini geliştirebilecektir hem de Süveyş Kanalı'na bir alternatif belirleyerek doğrudan Doğu Akdeniz'e ulaşabilecektir.

Kuşak Yol adına aktif bir bölge olmasını istediği Doğu Akdeniz için, Çin, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ile geliştirdiği ilişkilerinin yanı sıra İsrail ile de projeler çerçevesinde ilişkilerini ilerletmiştir. Ortadoğu ortaklıkları için kendisine güven ortamı da sağlayacak olan Doğu Akdeniz'deki Çin varlığı, aynı zamanda, Avrupa Birliği için de güney sınırlarında bir komşuluk ilişkileri ve geleneksel olmayan güvenlik işbirliğine kapı aralayacaktır. Çin, Akdeniz koridorunu aktif kullanmayı başaracak olursa, deniz gücü projeksiyonunu genişletmiş ve daha ziyade bölgesel olan deniz gücünü bölgesellikten kurtarmış olacaktır.

Pekin, Ortadoğu, Kuzey Afrika, Doğu Akdeniz, Güney Avrupa gibi bölgelere ekonomik yatırımları ile katkı sunmayı öncelikli belirlemiştir. Bölgelerle deniz ticaretinde geniş perspektifli ortaklıkların kurulabilmesinin ilk yolu ise liman yatırımları olarak belirlenmiştir. Bunun bir nedeni de 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun hayata geçirilebilmesinin ilk şartının liman yatırımları olmasıdır.

Altyapı yatırımlarının devamlı ve gerçekleştirilebilir olması, güzergâh boyunca ülkeler ve bölgeler arasında da daha çabuk bağlantı kurulabilmesini kolaylaştıracaktır. Nitekim Çin, liman anlaşmalarında Avrupa ülkeleri ile işbirlikleri gerçekleştirmiştir. Söz konusu liman anlaşmaları, Çin'in deniz yolu ve

deniz yoluna bağlantısı kurulan karayolu, demiryolu ve boru hatları ile Doğu Akdeniz ve Akdeniz boyunca Avrupa'ya fiziksel olarak bağlanmasını mümkün kılmıştır (Okur ve Aydın, 2018: 321). Güney Çin Denizi'nden Kızıldeniz'e, Akdeniz bağlantısı ile de Güney Avrupa'ya ulaşabilen deniz yolu, Çin'in 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun bir parçasıdır. Nitekim Çin'in, küresel deniz gücü olmasının ve büyük çaplı kargo limanlarına sahip olabilmesinin kilit unsuru, bağlantı yolunu sağlayan Akdeniz koridorudur.

Son yıllarda hızlı bir şekilde Çin'in, Doğu Akdeniz ve Akdeniz boyunca ilerlediğini belirleyen pek çok ülke, Pekin ortaklığından faydalanmak istemektedir. Çin ortaklığının uzun vadede getireceği jeopolitik avantajlar, ülkelerin Çin'e yakınlaşmasındaki temel motivasyonlardır. Bununla birlikte çözülemeyen bölgesel sorunlar ve Ortadoğu ile bölge dinamiklerinin güvenliği tehdit etmesi ayrıca politik çevrenin sorunların çözümünde yetersiz kalması, bölge ülkelerinin Çin gibi ekonomik yatırım politikası sürdüren yeni bir ortağı alternatif olarak belirlemesini kolaylaştıracaktır. Çin varlığının ve ekonomik gücünün, bölgenin paydaşı olan büyük güçlerin sürdürdüğü politikalarının zamanla sorgulanmasına/gözden geçirilmesine neden olacağı öngörülebilir. Öte yandan Çin'in enerji talebi artan alternatif bir pazar olması ve bölgenin enerji rezervinin yüksek olması Pekin'in Doğu Akdeniz ortaklığını kolaylaştırmaktadır.

Çin'in Doğu Akdeniz ve Akdeniz koridoru boyunca sürdürdüğü önemli projelerden birisi de İsrail'in Hayfa limanı ile ilgilidir. Çin, Hayfa limanını geliştirmek ve kullanmak adına Shanghai International Port Group aracılığıyla bir anlaşma imzalamıştır. Ayrıca Cezayir'in Cherchell limanının inşası için de Çin Devletine bağlı olan İnşaat Şirketi ve Çin

Liman Mühendislik Şirketi projelerini yürütmektedir (Duchâtel, 2019).

Çin, aynı zamanda, Mısır'ın Said ve İskenderiye limanlarından, Türkiye'nin İstanbul Ambarlı limanındaki Kumport terminalinden hisse almıştır (MERICS, 2016). Akdeniz'in en büyük konteyner limanı olması planlanan Yunanistan'ın Pire limanının ise konteyner trafiği günden güne arttırılmaktadır. COSCO şirketi, Pire yatırımları ile limanın seyir faaliyetlerini ilerletmekte ve gemi bakım ve onarımını geliştirmektedir (Duchâtel, 2019). Çin, ticaret mallarının Avrupa'ya girmesinde ana giriş noktası olarak belirlediği Pire'nin yanı sıra İtalya'nın Genoa, Naples ve Venedik limanlarından da hisse satın almıştır (MERICS, 2016). AB-Çin ticaretinin yaklaşık %65'inin deniz yoluyla, %2'sinin ise demiryolu ile yapıldığı (Duchâtel, 2019) düşünüldüğünde Çin'in Avrupa ile olan deniz ticaretinin devamlı olacağı ve liman yatırımlarının süreceğine kesin gözüyle bakılmaktadır.

Nitekim liman yatırımları, Çin'in mavi ekonomisini küresel liderlikte üst sıralara taşıma hedefinin en önemli parçasıdır. Pekin'in stratejik olarak belirlediği ulusal çıkarlar içerisinde liman yatırımları Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu başkanlığı tarafından ülkenin mavi ekonomisine ilişkin beş yıllık plan içerisinde değerlendirilmiştir. Devlet Okyanus İdaresi Başkanlığı'nca, "mavi GSYİH" Çin'in toplam GSYİH'sinin %10'ununa karşılık gelmektedir. Gemi yapımı, balıkçılık, açık deniz petrol ve gaz aramaları, kıyı ve deniz turizmi deniz finansmanı içerisinde bulunmaktadır (Duchâtel, 2019).

Tüm bunların yanı sıra Çin'in Doğu Akdeniz ve Avrupa'ya uzanan liman yatırımlarının birkaç önemli noktası olacağına dikkat çekilmelidir. İlki, söz konusu liman yatırımlarının yapıldığı ülkelerin Doğu Akdeniz'deki genişleyen ticaret yelpazesinden daha büyük pay almak için doğal bir rekabete

girebileceğidir. Bir diğer önemli nokta ise ABD dâhil küresel güçlerin ve NATO'nun Akdeniz koridorunda askeri varlıklarının arttırılması hem Çin yatırımlarını hem de Akdeniz boyunca yapılan ticaretin güvenliğini tehlikeye atabilir niteliktedir. Bu noktada Çin'in sürdüreceği stratejik politika önem kazanmaktadır. Çin, tıpkı Ortadoğu'da olduğu gibi, Doğu Akdeniz ve Akdeniz koridoru boyunca bölgenin dinamiklerine ve ülkelerin iç politikalarına dikkat vererek yatırımlarını genişletmelidir. Çin'in Akdeniz boyunca ilerleyebilmesinin ve Kuşak Yol'un Akdeniz güzergâhının tamamlanabilmesi Pekin'in bölgeye yönelik dış politikasında sürdüreceği diplomatik ve iç işlere müdahalesiz yaklaşımının neticesinde netlik kazanabilecektir.

Çin Dış Politikasında Doğu Akdeniz ve Türkiye Bağlantısı

Çin, çok kutuplu uluslararası sisteme ilgi duymaktadır. Bu durum sistemin baskın güçlerinin gerileyerek sistem içerisinde Çin'e yer açmasının dışında Pekin'in gelişmekte olan ülkeleri kendisine ortak etmesini sağlamasıyla da mümkün kılınmaya çalışılmaktadır. Tıpkı nüfusu ve jeopolitik nüfuzu gibi Çin siyasi ilişkileri de son dönemlerde hızla artmış ve bilhassa Asyalı devletlerle kurulan siyasi ortaklıklar neticesinde Asya'da halka oluşturulmaya çalışılan bir döneme geçilmiştir. Bu halkaların içerisinde Avrasyalı bir aktör olarak Türkiye de dâhil edilmiştir.

Türkiye, tüm Akdeniz suları boyunca varlığı ve bölgede sürdürdüğü politikaları önem arz eden ülkelerin başında gelmektedir. İlk olarak Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de en uzun sahil şeridinde sahip olması ve Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin varlığı Ankara'yı bölgede söz sahibi yapmaktadır. Bunun yanı sıra Ortadoğu'nun doğal kaynaklarının Avrupa'ya ulaştırılmasında enerji naklinin güvenliğinin sağlanabilmesi Türkiye ile mümkün olmaktadır. Gerek deniz yetki

alanları gerek jeopolitiği ve enerji nakli gerekse üstlendiği güvenlik garantörü rolü nedeniyle Türkiye, Akdeniz coğrafyasının en önemli paydaşdır.

Kıbrıs, Türkiye'yi bölge jeopolitiğinde stratejik olarak desteklemektedir. Ada, Sicilya ve Sardunya Adalarından sonra Akdeniz'in en büyük üçüncü adasıdır. Ayrıca Doğu Akdeniz'in hem deniz hem de hava ticaret yollarının merkezinde konumlanmaktadır. Kıbrıs, Doğu Akdeniz'i ve tüm Afro-Avrasya coğrafyasını denetleyebilecek jeopolitiğe sahiptir. Bu nedenle Ada, bir uçak gemisi, bir deniz üssü ve gözetleme kulesi olarak da nitelenebilmektedir (Arıdemir ve Allı, 2019: 1963).

Doğu Akdeniz Bölgesi, yarı kapalı bir denizdir. Münhasır ekonomik bölgenin dış sınırının belirlenebilmesi hususunda kıyası olan devletler iş birliğinde zorlanmaktadır. Türkiye'de Doğu Akdeniz Bölgesi'nde potansiyel MEB'e sahiptir. Doğu Akdeniz'in merkezinde bulunan Kıbrıs ise deniz yetki alanlarının belirlenebilmesindeki diğer kıyıdaştır (Arıdemir ve Allı, 2019: 194).

Türkiye, 2018 yılında düzenlediği Şehit Teğmen Caner Gönyeli Arama Kurtarma Tatbikatı ve "Fatih" ve "Yavuz" isimlerinin verildiği sondaj gemilerinin bölgeye gönderilmesi ile kıta sahanlığını muhafaza noktasında ileri adım atabileceğini göstermiştir. Bunun yanı sıra 2019 Şubat ayında gerçekleştirilen Karadeniz, Ege ve Akdeniz boyunca 103 gemiyle sürdürülen 'Mavi Vatan Tatbikatı' Türkiye'nin, deniz yetki alanlarındaki ciddiyetini ve Doğu Akdeniz'in en önemli ülkesi olduğunu kanıtlamıştır.

Doğu Akdeniz'in enerji arzının Avrupa'ya nakledilmesinde Türkiye'nin güvenlik sağlayıcı rolünün olması, bölge üzerinde Türkiye'ye ayrıca bir önem atfedilmesini gerektirmektedir. Enerji arzına sahip ülkelerin değerli oluşu kadar enerji naklini güvenli şekilde sağlayan

ülkelerin varlığı da ayrıca önemlidir. Türkiye'nin bölgedeki enerji güvenliğinin sağlanması adına üstlendiği rol, Ortadoğu için olduğu kadar Avrupa'nın bir diğer enerji tedarikçisi olan Kafkasya bölgesi için de tartışmasız kabul edilmektedir.

Kuşak Yol çerçevesinde işbirliklerini arttırmak ihtiyacı duyan Çin için orta kuşağın en mühim ülkesi Türkiye ile ilişkilerin derinleştirilmesi önem arz etmektedir. Türkiye'nin Kuşak Yol Projesi'nin orta güzergâhında konumlanması, Çin-Türkiye ilişkilerinin ekonomik ortaklıkta bir üst seviyeye taşınmasına vesile olmuştur. Proje, hiç şüphesiz Çin-Türkiye ilişkilerini ilerleten mihenk taşı olarak görülmektedir. Mayıs 2017 tarihli işbirliği forumunda Türkiye ve Çin arasında anlaşmalar imzalanmıştır.

Türkiye gümrükler arası işbirlikleri de dahil olmak üzere Çin projesine tam entegre olmuştur. Orta Koridor isminin verildiği Orta Asya'dan Türkiye'ye buradan da Avrupa'ya uzanan kara yolu en önemli projedir. İstanbul'da bulunan 3. Köprü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray, Avrasya Tüneli, 3 Katlı Tüp Geçit Projesi gibi projeler İstanbul'dan Avrupa'ya ulaşımında kolaylık sağlayacaktır.

Edirne-Kars Hızlı Tren Demiryolu, Türkiye'yi doğudan batıya bağlayan Çin projesine destek olacak projeler arasındadır. Kuşak Yol Projesi'nin deniz güzergâhına Türkiye'nin deniz yolları da eklenmiştir. Çanakkale köprüsü, Çandarlı, Mersin, Filyos liman projeleri bunlar arasındadır.

Tüm bunların neticesinde Türkiye jeopolitiğinden ve ortaklığından vazgeçilmesi, Çin'in Kuşak Yol Projesi'nde zarar hanesine yazılacak bir karardır. Türkiye; Kafkasya, Ortadoğu, Balkanlar, Avrupa ve Orta Asya ile bağlantılı bir konumdadır. Avrupa'ya ulaşımında orta güzergâhı takip eden Türkiye, kuzey ve güney güzergâhlarına nazaran en sağlıklıdır. Kuzey güzergâhı Avrupa ve

Rusya arasında kalmakta ve ilhaklar ile siyasi olaylara sahne olmaktadır. Güney güzergâhı ise Ortadoğu'yu takip etmektedir ve güvenli olmaktan uzaktır. Türkiye'nin denizleri de Avrupa'ya ulaşımında Çin için başka bir fırsattır. Bu nedenle Türkiye'nin eksik olacağı bir ortaklık Çin nazarında Kuşak Yol'un istenildiği gibi hayata geçirilmesine engel olacaktır (Aydın, 2018: 162).

Çin dış politikasında Türkiye yeni ve önemli bir ortaktır. Bu nedenle ilişkiler hem ekonomik hem siyasi olarak ilerletilmektedir. Türkiye'nin Batı'dan uzaklaşması/uzaklaşmak zorunda kalması Çin için Türkiye'nin yanında olabilmesi adına fırsat yaratmıştır. Türkiye'nin hem Doğu Akdeniz'de bölgesel etkilerinin olması hem de kısmi de olsa uluslararası alanda sözünün edilmesi Çin'in, Türkiye ortaklığı isteğini kamçulamıştır.

Sonuç

Dünyanın en büyük enerji havzalarının kesişim noktası olan Doğu Akdeniz, Hint Okyanusu'nu Atlas Okyanusu ile bir araya getirmektedir. Bununla birlikte önemli körfez ve kanallara sahiptir. Dünyanın batısı ile doğusunun ortak paydası olan bölge, enerji arzının tüketici ile buluşması için önem arz etmektedir.

Türkiye, Doğu Akdeniz'de önemli bir aktördür ve kıyısı olmasının çok ötesinde bir geçiş güzergâhı olması nedeniyle bölge için kritik öneme haizdir. Hem enerji güvenliğinin garantörü olması hem de jeopolitik önemi Türkiye'yi bölgede bir adım öne çıkarmaktadır. Çin nazarında Türkiye stratejik bir ortaktır, yeni ve mühim görülmektedir. Türkiye'nin Batı ile gevşeyen bağları Çin için bir fırsat teşkil etmektedir. Çin'in farklılaşan dış ilişkilerinde kurduğu ekonomik bağlar, Türkiye'nin de Asya'ya yüzünü dönmesini kolaylaştıracaktır.

Çin, Türkiye ortaklığı ile bölgede alternatif olacak kalkınma ve yönetim modelini daha aktif bir şekilde teşvik etmeye çalışmaktadır. Doğu Akdeniz'in Doğu Asya'dan gelen misafirin büyük stratejilerine tam anlamıyla kanalize olup olamayacağı ise bölge devletlerinin, bilhassa savaşlarla yıpranan Ortadoğu'nun ve bölgenin daimi ortağı Rusya ve ABD'nin alacağı dış politika tavırları ile netlik kazanacaktır.

Kaynakça

ARIDEMİR H., Çağatay Allı (2019). "Doğu Akdeniz Bölgesindeki Münhasır Ekonomik Bölge Tartışmalarının Analizi", İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi, 2019, 4(10):188-202.

AYDIN F. (2018) "Kuşak ve Yol Projesi'nin Ekonomi Politikası ve Türkistan", Gazi Üniversitesi Uluslararası Ticaret Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Gazi Üniversitesi.

AYDIN S., Ali İhsan Kahraman (2019). "China and the East Mediterranean Sea disputes", TRT World, <https://www.trtworld.com/opinion/china-and-the-east-mediterranean-sea-disputes-27998> Erişim tarihi: 15/01/2020.

MERICCS (2016). "China drops anchor in Mediterranean ports", <https://www.merics.org/en/blog/china-drops-anchor-mediterranean-ports> Erişim tarihi: 08/01/2020.

DUCHÂTEL M. (2019). "Blue China in the Mediterranean, Beyond Port Management", ISPI, <https://www.ispionline.it/en/pubblicazione/blue-china-mediterranean-beyond-port-management-22161> Erişim tarihi: 08/01/2020.

DUMAN S. (2019). "Doğu Akdeniz'de Emperyal Girişimler ve Türkiye". Karadeniz Araştırmaları Dergisi, 16(62): 213-230.

ECE N. J. (2017). "Doğu Akdeniz'de Münhasır Ekonomik Bölge: Sınırlandırma Anlaşmaları, Paydaşlar ve Stratejiler", Journal of ETA Maritime Science, 5(1): 81-94.

EKMAN A. (2018). "China in the Mediterranean: An Emerging Presence", Notes de l'Ifri, IFRI.

OKUR M.A., Figen Aydın (2018). "Kuşak ve Yol Projesi ve Avrupa'nın Türkistan Politikası", 21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum Dergisi, 7(20):315-327.

YAYCI C. (2012). "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu ve Türkiye". Bilge Strateji Dergisi, 2012, 4(6):1-70.

