



**SSAD**

Stratejik ve Sosyal Arařtırmalar Dergisi

ISSN 2587-2621

Volume 5 Issue 1, March 2021

[sisaddergi@gmail.com](mailto:sisaddergi@gmail.com)

Makale Türü/Article Type: Arařtırma/Research

Makale Gönderim Tarihi/Received Date: 22.01.2021

Makale Kabul Tarihi/Accepted Date: 29.01.2021

DOI: 10.30692/siad.864969

## **ÇİN’İN DOĞU AKDENİZ’DEKİ ARTAN ROLÜ\***

*China’s Increasing Role in the East Mediterranean*

**Gizem SINIR ÇEBİ**

*Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi*

*Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Öğrencisi*

*ORCID ID: 0000-0002-8645-5289*

[gizemsinir@gmail.com](mailto:gizemsinir@gmail.com)

**Gökmen KANTAR**

*Dr. Öğr. Üyesi*

*Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi*

*İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi*

*ORCID ID: 0000-0001-5120-110X*

[gkantar@nku.edu.tr](mailto:gkantar@nku.edu.tr)

**Atıf/Citation:** Gizem Sınır Çebi, Gökmen Kantar (2021), “Çin’in Doğu Akdeniz’deki Artan Rolü”, *Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.5, S.1 Mart 2021 s.29-43.

**Öz:** Günümüzde Doğu ve Batı arasında ekonomik bir güç olarak karşımıza çıkan Çin, 2013 yılında Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından duyurulan Tek Yol Tek Kuşak projesi ile çağımız küreselleşmesinde ve küresel oyun kurucuların konumlanmalarında değişikliklere yol açmaktadır. Proje, esas itibariyle küreselleşme çağında, kazan-kazan politikalarını derinleştirerek, geleneksel küreselleşmenin olumsuz yanlarını da hafifletmeyi amaçlamaktadır. Proje, çeşitli altyapı faaliyet zincirleri ve yatırımlar doğrultusunda Doğu ile Batı arasındaki ticari ve kültürel alışverişin sağlandığı bir koridor görevi görmektedir. Bu arka plan doğrultusunda, Kuşak Yol projesi ekseninde Çin’in ekonomik bir aktör olarak yükselişi ve AB ile gelişen ortaklık ilişkisi, uluslararası ilişkilerde önemli değişikliklere yol açmaktadır. Bu durum özellikle Akdeniz bölgesinde dikkat çekici bir boyutta seyir etmektedir. Ayrıca Doğu Akdeniz ülkelerinde ekonomik olarak varlık gösteren Çin, bölgesel rekabette değişimlere yol açmakta ve geleneksel ticaret yolları üzerinde de önemli bir etki yaratmaktadır. Bu çalışma, Çin’in büyük dış politika stratejisi olarak nitelendirilen Kuşak Yol projesi

\* Bu makale Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Küreselleşme ve Uluslararası İlişkiler Bölümündeki, “Tek Kuşak tek Yol Projesi Bağlamında Çin-AB Ülkeleri İşbirliğinin Doğu Akdeniz’e Etkileri” başlıklı Yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

vasıtasıyla Doğu Akdeniz'deki ilgi alanlarını ve faaliyetlerini irdelerken, bölgedeki jeopolitik gelişmelerle nasıl ilişkili olduğu sorusu üzerinde durularak bölge devletleri ile kurulan iş birliklerinin politik yansımaları ele alınacaktır.

**Anahtar Kelimeler :** Tek Kuşak Tek Yol, Doğu Akdeniz, Küreselleşme, Çin.

**Abstract:** Today, China, which is an economic power between East and West, is causing changes in the globalization of our age and the positioning of global playmakers with the One Belt One Belt project announced by the President Xi Jinping in 2013. The project essentially aims to alleviate the negative aspects of traditional globalization by deepening win-win policies in the age of globalization.

The project acts as a corridor where commercial and cultural exchange between East and West is provided in line with various infrastructure activity chains and investments. In line with this background, the rise of China as an economic actor in the axis of the Belt and Road project and its developing partnership relationship with the EU lead to significant changes in international relations. This situation is particularly striking in the Mediterranean region. In addition, China, which has an economic presence in the Eastern Mediterranean countries, causes changes in regional competition and has a significant impact on traditional trade routes. While this study examines the interests and activities in the Eastern Mediterranean through the Belt and Road project, which is described as China's great foreign policy strategy, the political reflections of the cooperation established with the regional states will be discussed by focusing on the question of how it is related to the geopolitical developments in the region.

**Keywords :** One Belt One Road, Eastern Mediterranean, Globalization, China.

## GİRİŞ

Küreselleşmenin etkisi ile yirmi birinci yüzyıl uluslararası ilişkiler sistemi, bünyesinde büyük fırsatlarla birlikte zıtlıklar ve tehditler de barındırmaktadır. Küreselleşmenin doğal bir sonucu olan sınırların saydamlaşması; küresel ekonominin entegrasyonu, doğal kaynaklara kolay erişim, teknolojinin yaygın kullanımı ve sosyal olguların küresel düzlemde inşa edilmesi gibi fırsatlar, devlet ve bireylerin etkileşimini kolaylaştırmaktadır. Fakat madalyonun diğer yüzünde, zıtlıklar, tehditler ve rekabetler de bulunmaktadır. Terörizm, otokratik yönetim, ayrılıkçı hareketler, sınırların olası çatışmalara karşı oldukça kırılgan olması, kaynakların adaletsiz dağılımı ve ulusal çıkarların rasyonelliğin önüne geçmesi gibi tehdit unsurları, devletleri çıkar çatışmasına ve rekabete doğru sürüklemektedir. Yirmi birinci yüzyıl uluslararası ilişkiler sistemi, karşıtlıklar ve fırsatlar sistemi olarak görünmekte ve belirgin bir siyasi aktörün çağı olarak nitelendirilememektedir. Başka bir ifade ile on dokuzuncu yüzyıl Avrupa, yirminci yüzyıl ise Amerikan çağı olarak bilinmektedir. Fakat günümüz çağında, özellikle küreselleşmenin bir sonucu olarak, uluslararası ilişkiler düzleminde tek bir baskın aktörün bahsi geçmemektedir. Dolayısıyla küreselleşme, Amerikalılaşma ve Batılılaşma etkilerini azaltmakta, küresel ekonomik büyümenin yeni yüzü olan Çin'i de bir oyun kurucu olarak uluslararası ilişkiler sahnesine davet etmektedir.

Geleneksel küreselleşme, okyanus ve denizler üzerinden ortaya çıkmıştır. Kabaca, suya kıyısı olan uluslar kalkınma serüveninin başını çekmiş, kıyısı olmayan karasal devletler ise büyük bir refah uçurumu ile karşı karşıya kalmıştır. Geleneksel küreselleşme, Batı ulusları tarafından oluşturulmuş ve küresel sistemde sürdürülmüştür. Bu durum, Doğu ve Batı arasındaki makas aralığını daha da genişletmiş ve “Batı Merkezci” söylemin oluşmasına yol açmıştır.

Günümüzde Doğu ve Batı arasında ekonomik bir güç olarak karşımıza çıkan Çin, 2013 yılında Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından duyurulan Tek Yol Tek Kuşak girişimi ile küreselleşme sürecinde değişimlere yol açmaktadır. Kuşak Yol girişimi, küreselleşme çağında kazan-kazan işbirliğini amaçlayarak, geleneksel küreselleşmenin olumsuz yanlarını da zayıflatmayı hedeflemektedir. Girişim, sözü edilen küreselleşmenin olumsuz yanlarını; kapsayıcılık, denge ve uyum mekanizmaları ile çözüme kavuşturarak, küreselleşmenin daha fazla gelişmesi noktasında önemli bir rol oynamaktadır. Kuşak Yol girişiminin omurgası, ortak kalkınmaya dayanmaktadır ve güzergâhlar üzerinde yer alan ülkelerin hepsini kapsayarak “ortak bir topluluk” inşasını içermektedir.

Girişimde bahsi geçen “**Kuşak**” kelimesi karayolları, demiryolları, petrol ve doğalgaz boru hatları ve altyapı projelerini kapsayan “Kara Güzergâhlarını” bünyesinde barındırmakta iken; “**Yol**” kelimesi ise projenin “*Deniz Yollarını*” ifade etmektedir (Yılmaz, 2019, s.12). Girişim, Batı’ya açılmayı ve Doğu Avrupa ve Moğolistan gibi karasal ülkelerde de ekonomik koridorlar ve geçiş güzergâhları vasıtasıyla ortak kalkınmayı hedeflemektedir. Girişim, aynı zamanda uluslararası toplum içerisinde küreselleşmeye yönelik kapsamlı kalkınma hedefleri de inşa etmektedir. Ayrıca Çin, Kuşak Yol girişimi vasıtasıyla partner ülkelerle birlikte sahip olduğu sanayi kapasitesini aktif bir biçimde desteklemeyi amaçlamaktadır. Kuşak Yol üzerindeki bölgelerin ve aktörlerin kapasitesinde artışa yol açarak, Doğu ile Batı arasındaki ticari ve kültürel alışverişin de genişletilmesine olanak sağlamaktadır. Böylece girişim, Batı ve Doğu arasındaki makas aralığını daraltarak, küreselleşmenin neden olduğu dengesiz bölgesel kalkınmanın önüne geçerek, ortak refah ve güvenlik parametrelerini içeren bir dünya düzeni kurulmasına katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

Kuşak Yol girişimi, küresel düzlemdeki dengeleri yeniden düzenleyerek pek çok ulusun yeni dünya düzenine katılımını sağlamayı amaçlamaktadır. Küreselleşme ilk olarak Avrupa tarafından başlatılmış, ABD tarafından dünyaya entegre edilmiştir. Dünyanın, deniz taşımacılığı da Atlantik-aşırı ve Pasifik-aşırı bölgeleri arasında olagelmıştır. Kuşak Yol girişimi, Pasifik ve Atlantik Okyanusları arasında iki ekonomik kuşak kurmayı hedefleyerek, dünya ekonomisinin ve ticaretinin daha dengeli bir şekilde seyir etmesinde önemli bir rol üstlenmektedir. Kuşak Yol girişimi, karasal güzergâhlar inşa ederek, okyanus uygarlığının, kara uygarlığı ile bütünleşmesine vesile olmakta ve küresel çaptaki bir entegrasyon sürecine hizmet etmektedir. Okyanus ve deniz yoluyla gerçekleşen günümüz küreselleşmesinin risklerini azaltıcı bir etkiye sahip olan ekonomik koridorlar, kara yoluyla küreselleşmeyi derinleştirecektir. Bu açıdan “ekonomik koridor” kavramı, bölgesel işbirliği mekanizmalarına bir yenilik sunmaktadır.

Kuşak Yol girişimi çatısı altında planlanan ekonomik koridorlara şu örnekler verilebilir: Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin-Orta Asya Ekonomik Koridoru, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, Çin-Hindini Yarımadası Ekonomik Koridoru ve Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu. Bu ekonomik koridorlar, geleneksel bölgesel işbirliği faaliyetlerini aşan bir nitelik taşımakta ve belirtilen bölgeler üzerinde büyük bir kalkınma hedefi sağlamaktadır.

Ekonomik koridorların bölgesel ve küresel düzeydeki kalkınma hedeflerini tamamlayıcı bir nitelik taşıyan “Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun” kıymetine de değinmek gerekecektir. Deniz İpek Yolu, Batılı güçlerin deniz hâkimiyeti süreçlerinde olduğu gibi yayılmacılık ve sömürgecilik izlerini taşımamaktadır (Yiwei, 2019, s.9). Aksine Çin, küreselleşmenin geleneksel risklerini engelleyerek, kara ile okyanusun bütünleşmesini sağlayan ve küresel kalkınmayı öngören yeni nesil bir deniz uygarlığı kurmayı amaçlamaktadır.

Kuşak Yol girişimi, Avrasya kıtasının merkezi şekilde konumlanmasını da içermektedir. Avrasya kıtası, jeopolitik uzmanı Halford Mackinder tarafından “Dünya Adası” olarak nitelendirilirken; Brezinski’nin kitabında ise (Büyük Satranç Tahtası: Amerika’nın Küresel Üstünlüğü ve Bunun Stratejik Gereklilikleri) ABD’nin “yalıtılmış ada” haline gelmesi ve küresel jeopolitiğin ve küreselleşmenin şekillenmesinin Avrasya kıtasının hâkimiyetinin elde edilmesine bağlı olduğu yönünde görüşler yer almaktadır (Yiwei, 2019, s.7). Böylece Avrasya kıtasının dünya jeopolitiğindeki merkezi konumu gün yüzüne çıkmaktadır. Çin’in Kuşak Yol girişimi Avrasya’nın önemini ortaya çıkarmakla kalmayıp, kıtayı merkezi bir konuma yükseltmekte ve Avrasya’da sağlanacak olan kazanımları da dünyanın diğer bölgelerine (özellikle Afrika kıtasına) entegre etmektedir.

Kuşak Yol girişimi sadece Avrasya kıtasının bir ticaret yolu değil, aynı zamanda Avrupa ve Asya uygarlıklarının karşılıklı sosyal ve ekonomik bağlarını güçlendiren bir köprü görevi de üstlenmektedir. Ekonomik, siyasi, kültürel, toplumsal ve sosyal inşayı hedef alan girişim, “beş

temel hedefi" ile de küresel uygarlıklara katkı sağlamayı amaçlamaktadır. Girişimin, beş büyük hedefi: partner devletler arasında politik uyum yakalamak, ulaşım ve iletişim kanallarını geliştirmek, altyapı faaliyetlerini güçlendirmek, toplumlar ve uygarlıklar arasındaki iletişimi kolaylaştırarak yakın temaslar kurmak, "engelsiz ticaret" için bürokratik engelleri kaldırarak ekonomik bir kalkınma sağlamaktır (Güner, 2018, s.113). Girişimin hedefleri arasında, özel bir amaç olarak, Avrupa ve Asya uygarlıklarının ortak bir çatı altında bulunmasını sağlamak da yer almaktadır.

Çin-AB işbirliği her iki taraf içinde büyük fırsatlara gebe. Bu işbirliği çerçevesi, bölgesel bütünleşme ve kapsayıcı büyümeye ulaşacak biçimde, üçüncü-taraf piyasalarının ortak kalkınmasını da içerisine katarak dünyayı etkileme potansiyelini arttırmaktadır. Başka bir deyişle girişim, günümüz jeostratejik ağırlığının ABD'den Avrasya Kıtası'na kaydırılması yönünde bir potansiyele sahiptir ve bu potansiyel Avrupa'nın katılımı ile çok önemli boyutlara evrilmektedir. Avrupa'nın yeni altyapı projelerine ve kalkınma hedeflerine katılımı son derece mühim bir nitelik taşımaktadır. Karayolu lojistik ağlarına ek olarak, Çin-Avrupa deniz işbirliği de giderek kilit bir nokta haline gelmektedir. Çünkü AB, deniz taşımacılığında bir lider olarak, dünyanın deniz taşımacılığı kapasitesinin %41'ini oluşturmaktadır (Yiwei, 2019, s.54).

AB'nin deniz kapasitesi ve kalkınması, Çin'in hem okyanus hem de Doğu Akdeniz gibi stratejik rotalardaki çıkarlarını beslemektedir. Bu açıdan deniz işbirliği, Çin-Avrupa işbirliğinin yeni ve en önemli adımı haline gelmektedir. Deniz ekonomisinin geliştirilmesine yönelik Çin-Avrupa işbirliği, hem Çin'in hem de Avrupa'nın deniz stratejileri hedeflerine denk düşmektedir. Özellikle Yunanistan'daki Pire Limanı inşası, Çin'in Avrupa'ya ve ertesinde Akdeniz'e erişiminde bir giriş kapısı haline gelmiştir.

Doğu Akdeniz, Çin için Avrupa, Levant Havzası, Arap Körfezi ülkeleri ve Kuzey Afrika'yı birbirine bağlamasından dolayı temel jeostratejik ve jeo-ekonomik bir potansiyele sahiptir. Öne çıkan konumu göz önüne alındığında, küresel aktörlerin bölgeye yönelik çeşitli iktidar mücadelelerinde bulunduğu gözlemlenmektedir. Doğu Akdeniz bölgesinde birbiriyle rekabet eden farklı ekonomik güç unsurları bulunmaktadır. Ancak Çin'in bölgedeki hızla gelişen konumlanması, bu güç unsurlarının hareket kabiliyetini önemli ölçüde değiştirmektedir. Özetle, Doğu Akdeniz günümüz uluslararası ilişkilerinde, NATO veya AB'nin güdümünde şekillenen bir bölge olmaktan çıkmıştır. Doğu Akdeniz'in Asya-Pasifik bölgesinin ve deniz ticaretinin merkezi olduğu göz önünde bulundurulduğunda, bölgede azalan bir Avrupa rolü, önemli ekonomik ve stratejik etkiler yaratmaktadır.

Çalışmanın amacı Kuşak Yol girişimi ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin 2049 küresel vizyonu ekseninde, küresel denklemlerde meydana gelen önemli değişimlerin ve işbirliklerinin irdelenerek, Çin'in Doğu Akdeniz'e olan eğiliminin ve bu eğilimin uluslararası ilişkiler düzenine olan etkilerini ortaya koymaktır. Günümüz uluslararası ilişkiler düzenine yenilikler ve değişiklikler getiren Kuşak Yol girişimi çerçevesinde Çin'in sürekli bir biçimde artan aktivizmi ve küresel oyun kurucularla gerçekleştirilen ortaklık ve işbirliği organizasyonları, Çin'in uluslararası ilişkilerdeki kilit stratejik noktalara ve Doğu Akdeniz'e olan ulaşımını kolaylaştırmaktadır. Çin'in enerji, ulaşım, politika, lojistik ve ekonomi alanlarında köklü değişiklikler meydana getirmesine ve Batı (özellikle ABD) kökenli uluslararası ilişkiler düzenininin değişmesine vesile olmaktadır.

Küresel dünyada, pek çok oyun kurucu aktörün, uluslararası ilişkiler alanında ulusal ve uluslararası çıkarlarını maksimize etmesinden kaynaklanan stratejik hedefleri ve çalışmalarını bulunmaktadır. Bu bakımdan çalışmanın ana problemi: Çin'in temel çıkar mekanizmasını yansıtan Tek Yol Tek Kuşak projesi bağlamında gerçekleştirilen faaliyet zincirinin genelde küresel siyaset sahnesini ve özelde Doğu Akdeniz üzerindeki etkilerinin ortaya konmasıdır. Çalışmanın ilk bölümünde, Kuşak Yol projesinin tanımı yapılarak, projenin ortaya çıkış sebepleri ve itici güçleri irdelenecektir. Bu veriler ışığında, çalışmanın ikinci bölümünde ise projenin

temelini oluşturan güzergâhlar doğrultusunda işbirliği ve ortaklık çalışmalarının neticelerine yer verilerek bu işbirliği mekanizmalarının Akdeniz Havzasındaki olası sonuçları açıklanacaktır.

### **Tek Kuşak Tek Yol Projesi'nin Tanımı**

Soğuk savaşın sona ermesi ve küreselleşmenin hız kazanmasıyla devletler arasında vuku bulan ideoloji savaşları son bulmuş ve bu durum Çin'e dünyanın pek çok bölgesi ile ilişkilerini geliştirebilme fırsatı sağlamıştır. Çin, pek çok sektörde küresel pazarlara açılmayı bir strateji olarak benimsemiş ve bu nedenle bölgesel ulaşım ağlarına, yeni enerji kaynaklarına ve yeni geçiş yollarına olan gereksinimi de artış göstermiştir. 1978'de Deng Xioaping yönetimi ile başlayan ekonomik kalkınma süreci, Xi Jinping yönetimi ile daha da hız kazanmış; 1990'ların sonuna doğru özellikle küresel dönüşümlerin etkisiyle Çin'in dünya finans alanında önemli güçlerden biri haline gelmesine vesile olmuştur (Özdaşlı, 2015, s.584). Xi Jinping yönetimindeki Çin için dış politikasındaki en önemli konulardan biri: ABD ile işbirliğine dayalı bir ilişki kurulmasıdır. Fakat Çin'in, Tibet, Güney Çin Denizi ve Sincan Uygur Özerk Bölgesi de dâhil olmak üzere "temel çıkarlarından" ödün vermeyen ve uluslararası ilişkilerdeki etkinliğini arttırmaya yönelik hedefleri bulunmaktadır. Ekonomik olarak güçlenen Çin, dış politikasında da iddialı ve aktif politikalar izlemeye yönelmiştir. 11 Eylül saldırısından sonra ABD'nin, Çin'in "temel çıkarları" olarak gördüğü bölgelere yönelmesi ile Çin, bölgesel ve küresel işbirliklerine yönelerek ABD karşısında önemli bir rakip olduğunun altını çizmiştir (Özdaşlı, 2015, s.584).

Aoyama'ya göre Çin'in dış politika tercihleri irdelendiğinde; özellikle ABD ile ilişkilerin istikrara kavuşmasının zor olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. 2011 yılının sonbaharından bu yana, ABD, "Asya'nın tek kutuplu hâkimiyetini koruyacağı" mesajını ileterek, "Asya'ya yöneldiğini" ilan etmiştir (Aoyama, 2016, s.5). ABD, ekonomik açıdan Trans-Pasifik (TPP) iş birliğini desteklemiş ve güvenlik açısından da Japonya ve Avustralya gibi Asya-Pasifik'teki müttefik ülkelerle askeri işbirliğini güçlendirmiştir. ABD'nin Asya'ya yönelik bu politikaları Çin tarafından "Çin'i kontrol altında tutma stratejisi" olarak yorumlanmış ve hükümet, büyük tehdit altında olduğunu düşünerek bu strateji ve işbirliklerini sert bir biçimde eleştirmiştir.

Ayrıca Japonya ve Çin arasında vuku bulan karasuları ile ilgili olan çatışmalar ve gerilimler, Çin'in dış politika faaliyetlerini de olumsuz yönde etkilemiştir. Bu nedenle Çin, hem Batı hem de Güney'deki dış ilişkileri için yeni fırsatlar aramak durumunda kalmıştır. Orta Asya, Avrupa, Ortadoğu, Güneydoğu Asya ve Güney Asya'daki çeşitli ülkeler ile ihracat yoluyla ekonomik ilişkilerini teşvik ederek yurtiçi üretiminin kolaylaştırılmasının ve büyük bir ekonomik pazar altyapısının oluşturulması için yeni stratejisini ortaya koymuştur (Aoyama, 2016, s.5). 2013'te, Başkan Xi Jinping Kazakistan'da bir "İpek Yolu Ekonomi Kuşak" fikrini açıklamış ve Ekim ayında da Endonezya parlamentosunda "Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu" girişimini belirtmiştir (Ergünsü, 2016). Mayıs 2015'te ise "Tek Kuşak Tek Yol" kavramına ilişkin özel politikalar açıklanmıştır. Merkezde "İpek Yolu Ekonomi Kuşağı" için toplam 890 milyar dolar veya daha fazla yatırımla "altı uluslararası ekonomik koridor" oluşturulacağı açıklanmıştır.

Tek Kuşak Tek Yol, Asya, Avrupa ve Afrika'yı beş güzergâh ve altı koridor boyunca birbirine bağlamaktadır. Kara yolu üç rota boyunca ilerlemektedir: İlki Orta Asya ve Rusya üzerinden Çin'i Avrupa'ya; ikincisi, Çin'i Orta Asya ile Ortadoğu'yu birbirine bağlamaktadır. Üçüncüsü ise Çin ve Güneydoğu Asya ile Güney Asya ve Hint Okyanusunu bir araya getirmektedir. Diğer yandan deniz yolu, iki bölge boyunca uzanmaktadır. Bunlardan ilki; Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu üzerinden Çin'i Avrupa'ya, diğeri ise Güney Çin Denizi üzerinden Çin'i Güney Pasifik Okyanusuna bağlamaktadır (Bhattacharya, 2016, s.311). Altı koridor ise Çin-Moğolistan Rusya Ekonomik Koridoru, Çin Orta Asya- Batı Asya Ekonomik Koridoru, Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC), Bangladeş-Çin- Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIM) ve Çin-Hindicini Yarımadası Ekonomik Koridorudur.

2015'in ortalarında ortaya çıkan Tek Kuşak Tek Yol projesinin altyapısı hala çeşitli gelişme ve önlemlere açık bir şekilde seyir etmektedir. Tek Kuşak Tek Yol projesi ile Çin, Avrasya kıtasında

ekonomik ve siyasi bir etki alanı yaratmayı hedeflerken; girişim, küresel bir derinlik de kazanmaktadır. Çin, 1990'ların son yarısından beri dünyadaki bölgesel organizasyonlara aktif olarak katılmış ve işbirliği içerisinde olmuştur. Tek Kuşak Tek Yol, Çin'in Asya, Avrupa, Arap dünyası ve Pasifik Adaları ile ilişkilerinde, hâlihazırda yapmış olduğu çaba ve gayretlerin pekiştirilmesi için yeni bir isim veya kavram olarak nitelendirilmektedir.

Tek Kuşak Tek Yol, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını kapsayan Çin'in stratejik çevre politikasını ortaya koymaktadır. Bu çevre politikaları stratejik bir boyutu bünyesinde barındırmaktadır çünkü Çin'in yerel büyüme ve gelişme ihtiyacını karşılamasına yardımcı olmakta ve Çin için bir güvenlik kalkını görevi üstlenmektedir (Bhattacharya, 2016, s.311). Stratejik girişim, temelde beş nokta üzerine yoğunlaşmaktadır: İlk olarak girişim, ekonomik kalkınma stratejileri konusunda ülkeler arasındaki iletişimi güçlendirmeyi amaçlamaktadır. İkincisi, yol bağlantısı ve altyapı faaliyetlerini iyileştirmeye ve geliştirmeye yoğunlaşmaktadır. Üçüncüsü, ticaretin kolaylaştırılması konusuna önem vermektedir. Dördüncüsü, finansal dolaşımın artırılması çağrısında bulunmakta ve son olarak da toplumlar arasındaki etkileşimin artırılması yönündeki çalışmalara odaklanmaktadır. Bu açıdan girişim, sadece ekonomik işbirliğini değil, aynı zamanda lojistik, enerji, üretim, tarım ve sosyo-kültürel alanlardaki entegrasyonun da önemine vurgu yapmaktadır. Çin'in, Avrasya'da Çin merkezli bir düzenin yaratılmasını hedeflemekte olduğu açıkça gözlemlenmektedir. Çin liderliği, mevcut bölgesel kurumların ve ekonomik ağların yerini almayı değil, mevcut olanları, büyük bir bütüne bağlamayı amaçlamaktadır. Girişim, bu açıdan mevcut uluslararası ilişkiler düzenini daha kapsayıcı bir şekle dönüştürmektedir. Girişim, Çin liderliğinde küresel bir kalkınma stratejisi olarak hayata geçirilirken, küreselleşmeye dayalı mevcut uluslararası ilişkiler düzeni de buna paralel olarak değişim göstermektedir.

### **Doğu Akdeniz ve Çin**

Tek Yol Tek Kuşak olarak adlandırılan Çin'in Yeni İpek Yolu girişimi, Çin tarafından ilk önce güney ve batı sınırlarında hayat bulmuş daha sonra da küresele entegre edilmiş, ekonomik ve politik bir çerçeve olarak tanımlanmaktadır. 2015 ve 2016 tarihine kadar 65 ülke ve 15 Çin bölgesini kapsayan proje, günümüzde Basra Körfezi, Avrupa ve Afrika'ya kadar ilerletilmiş ve 80'den fazla ülkeyi kapsamıştır. Kuşak Yol girişimi Çin'in sadece ticari ve ekonomik çıkarlarını temsil etmemektedir. Başkan Xi Jinping'in Mayıs 2017'deki resmî açıklamalarına göre, girişim; küresel pazarları birbirine entegre etmek, ihracat kapasitelerini arttırmak, istihdam sağlamak, bölgesel eşitsizlikleri engellemek, siyasi istikrarı ve güvenliği sağlamak için bir araç görevi görmektedir (Umbach, 2018, s.2).

Projenin altı ekonomik koridordan oluşan İpek Yolu Kara güzergâhları ayağı ile deniz ayağını oluşturan Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu konsepti, Çin için ekonomik ve güvenlik politikaları ekseninde stratejik öncelik haline gelmiştir. Bu açıdan Umbach'a göre Çin'in Tek Kuşak Tek Yol girişimi ile bölgesel ve küresel düzen stratejilerini başarı ile uygularsa, Avrasya haritası yeniden tanımlanacak ve ABD, Rusya, AB gibi büyük güçlerin jeopolitik etkisi marjinalleştirilebilecektir (Umbach, 2018, s.2). Projenin etki alanının ve yapılan yatırımların genişlemesi, bölgesel olarak baskın konumda bulunan küresel güçlerin de konumlanmalarında ve faaliyet alanlarında değişiklikler göstermesine vesile olacaktır.

Kuşak Yol girişimi ile Çin, bölgesel yatırımlar ve serbest ticaret faaliyetleri için finansal güç potansiyelini yaklaşık olarak 1 trilyon dolar arttırarak, bölgesel iş birliğini teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Çin ekonomisini sadece Asya ülkeleri ile değil, aynı zamanda Ortadoğu, Afrika ve Avrupa ile de entegre etmektedir. Çin'in komşu ve bölge ülkelerle birbirine bağlı ekonomisinin jeo-ekonomik stratejisi, üretim, nakliye ve enerji sektörlerinde yoğunlaşmaktadır. Çin özellikle liman, havaalanı, demiryolları, otoyol ve konteyner ticareti gibi altyapı projelerinin yanı sıra kara, deniz, petrol ve gaz sahalarının iyileştirilmesi, enerji altyapıları ve yenilenebilir enerji kaynaklarının genişletilmesi gibi projelere de büyük yatırımlar gerçekleştirmektedir.

Bu hedef ve yatırımlar, Asya, Afrika, Avrupa ve komşu bölgeleri birbirine bağlamaya ve entegre etmeye çalışmaktadır. Karayolu ile Çin, Orta Asya, Rusya ve Avrupa'yı bir araya getirmeye odaklanırken, deniz yoluyla da Çin'i, Güney Çin Denizi üzerinden Hint Okyanusuna bağlamakta ve Güney Pasifiğe kadar rotayı uzatmaktadır. Çin'in stratejisini ve dış politika girdilerini irdeleyen Roel, Çin liderliğinin, 2021 yılına kadar bölgesel hegemon haline geleceğini ve 2049 yılına kadar da dünyanın önde gelen gücü haline gelebileceğini belirtmektedir (Roel, 2018, s.4). Roel'in ifadesine ek olarak George Tzogopoulos, Çin'in dış politikasının genellikle Kuşak Yol girişimi ile ilgili olduğunu ve girişimin uluslararası ilişkiler alanını önemli ölçüde değiştirdiğini ifade etmektedir. Tzogopoulos ayrıca Çin'in Kuşak Yol girişimi vasıtasıyla Ortadoğu, Akdeniz ve Avrupa coğrafyalarında hem kara hem de deniz yollarının sürdürülebilirliğini korumakla ilgilendiğini de belirtmektedir (Tzogopoulos, 2018, s.2). Çin, giderek küresel bir güç haline gelmekte ve dünyanın pek çok bölgesini etkilemektedir.

Çin, ortaya koymuş olduğu ekonomik koridorlar ve işbirliği çerçevesi vasıtasıyla, Asya, Ortadoğu ve Akdeniz ülkeleri üzerinde ekonomik bir hegemonya kurmaktadır. Büyük altyapı projelerine ayrılan bütçe her geçen gün artış göstermekte ve partner ülkelerin bu projelere katılımı da sürekli olarak artmaktadır. Dolayısıyla çalışmanın bu bölümünde Çin'in özel ilgi odağında yer alan bölgeler ve bunun sonucunda Doğu Akdeniz'deki artan aktivizmi ve bölge ülkeleri ile gerçekleştirilen işbirliği mekanizmaları irdelenecektir.

Doğu Akdeniz bölgesi Asya, Afrika ve Avrupa kıtalarının kesişim noktasında yer almaktadır. Merkezi konumu, enerji kaynakları ve Süveyş Kanalı'ndan geçen büyük uluslararası lojistik güzergâhların buluşma noktası olarak bölge, küresel güçler için de bir cazibe noktası haline gelmiştir. Bölgede meydana gelen jeopolitik gelişmeler, küresel istikrarı etkilemekte ve büyük güçlerin de bölgeye yönelmesine neden olmaktadır. ABD, Çin, Rusya ve AB (daha öncesinde Birleşik Krallık ve Fransa) Doğu Akdeniz'deki başat güçler olarak bilinmektedir. Küresel denklemlerde meydana gelen değişimler, bölgenin jeopolitik durumunu değiştirip, bu güçlerin konumlanmalarını da dönüştürmektedir.

Yaycı'ya göre Doğu Akdeniz, Tunus'taki Bon Burnu ile İtalya'ya bağlı Sicilya Adası'nın batıya uzanan ucundaki Lilibeo Burnu arasında çizilen hattın doğusuna işaret etmektedir (Yaycı, 2020, s.17). Buna ek olarak Doğu Akdeniz; İtalya, Slovenya, Yunanistan, Bosna-Hersek, Libya, Mısır, Hırvatistan, Karadağ, Türkiye, Suriye, Lübnan, Arnavutluk, İsrail, Filistin ve Tunus kıyılarını bünyesinde barındırmaktadır. Bölgenin coğrafi konumu oldukça geniş ve önemli bir niteliğe sahiptir. Doğu ve batı arasında bir kanal görevi gören Akdeniz; ABD, Rusya, AB, Çin, İsrail gibi küresel güçlerin hedefi konumundadır. Doğu Akdeniz, Türkiye ve Suriye üzerinden Anadolu ve Yakındoğu'ya, Süveyş Kanalı vasıtasıyla da Arap Yarımadasına ve Basra Körfezine ulaşmaktadır. Böylece bu düğüm noktalarına kıyısı olan ve bu noktalardan hem ticari hem de enerji kaynağı bakımından bağımlı olan devletlerin bölgeye olan ilgisi her geçen gün daha da artmaktadır. Doğu Akdeniz bölgesinde yaşayan topluluklardan, belirtilen bölgelere hâkim olma kabiliyetine sahip olmayan devletler bile bu mücadeleye -başka bir gücün iradesi ile- dâhil olmaktadır (Yaycı, 2020, s.21). Küresel güçler, bölgeye ve kaynaklara doğrudan erişmek yerine bölgesel devletleri aracı tutarak bölgesel düzenlemeler yapmaktadır. Kedikli ve Deniz'e göre ise Akdeniz'in önemi, büyük güçleri besleyen enerji kaynaklarının bulunmasından kaynaklanmaktadır (Kedikli ve Deniz, 2015, s.401). Bölge özellikle Soğuk Savaş sonrasında büyük önem kazanarak, kaynaklara erişim sağlama ve kaynakların taşınması için gerekli güzergâhlar sağlama konusunda kilit bir etkiye sahip olmuştur. Diğer yandan istikrarsızlık, yasadışı göç, uyuşturucu kaçakçılığı ve terörizm gibi faktörlerden mustarip olan bölgenin güvenliği, özellikle Avrupa ve bölge ülkeleri için oldukça önem arz etmektedir. Bu durum Soğuk Savaş'tan günümüze kadar sürüp gitmektedir.

Çin, Avrasya coğrafyasında önemli bir küresel güç konumunda olmasına rağmen Doğu Akdeniz'deki hâkim rolü tartışmalar arasındadır. Putten'e göre, yirminci yüzyılın ortalarında olduğu gibi ABD'nin, petrol ihtiyacı ve SSCB ile olan rekabeti, Doğu Akdeniz ve Ortadoğu'da

yer almasına sebep olmuştur. Ona göre, Çin de ABD gibi benzer faktörler eşliğinde, şu anda dünyanın bu bölgesinde daha aktif hale gelmek istemektedir (Putten, 2016, s.338). Çin, 2009'dan bu yana bölgedeki yatırım projelerini arttırmış ve nihayetinde Tek Kuşak Tek Yol girişimi ile de bölgeye olan eğilimini daha da yükseltmiştir. Girişim kapsamında Çin, yeni altyapı ve ekonomik koridorlar ile Asya, Afrika ve Avrupa'daki bağlantılarını arttırmıştır. Coğrafi konumu nedeniyle Doğu Akdeniz, esasen Kuşak Yol girişiminde merkezi bir rol oynamaktadır.

Çin, Akdeniz'e katılımından önce Ortadoğu'dan başlamak üzere, bölge ülkeleri ile işbirliği ilişkilerini geliştirmeye odaklanmaktadır. Çin ve Arap dünyası arasındaki tarihi arka plan, kültür, yaşam tarzı, dini inançlar, siyasal sistemler ve ekonomik olarak büyük farklılıklar göstermesine rağmen, ikili arasında tarihsel bir çatışma veya düşmanlık büyük ölçüde bulunmamaktadır (Guofu, 2013, s.11). Tarihsel süreç içerisinde hem dostane hem de işbirlikçi ilişkiler oluşturmayı hedeflemektedir. Ocak 2016'da yayınlanan ilk Arap Politikası Belgesi, bölge ülkeleri ile kurulan iş birliğinin bir kanıtı niteliğindedir (Tzogopoulos, 2018, s.2). Stratejik olarak Çin için önemli olan diğer bir bölge de Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgeleridir. Çünkü Çin'in Suudi Arabistan, İran ve Irak gibi ülkelerde bulunan petrol rezervlerine gereksinimi bulunmaktadır. Çin'in bölgedeki diğer aktörlerle güçlü diplomatik ve ticari ilişkileri de bulunmaktadır. Putten belirtilen duruma şu örneği vermektedir: Çin, İran ile nükleer güvenlik konusunda P5+1 görüşmelerinin üyesi ve İsrail- Filistin anlaşmazlığında da arabulucu ülke konumunda yer almıştır. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin daimî üyesi olarak Çin, 2011 Libya Krizi ve Suriye'de devam eden iç savaş gibi bölgesel krizlerde de önemli bir rol oynamıştır (Putten, 2016, s.339). Ortadoğu, Çin'in petrol ithalatının yarısından fazlasını sağlayan bir enerji kaynak noktası ve Avrupa-Asya pazarlarına erişim konusunda merkezi bir konuma sahiptir. Bölgesel istikrar ve tedarik yollarının güvenliği Çin açısından önem teşkil etmektedir. Çin, Ortadoğu'da dünya sıralamasında en yüksek enerji güvenliği çıkarlarına sahip ülke konumundadır. 1993 yılından itibaren, Çin önemli bir petrol ithalatçısı haline gelmiş ve Ortadoğu'dan ithal edilen petrol her geçen yıl daha da artmıştır (Guofu, 2013, s.11). Böylece Çin, hızlı ekonomik büyümesine paralel olarak Ortadoğu'daki petrole giderek daha da bağımlı hale gelmiştir. Çin'in bölge ile ilgili güvenlik endişeleri de bulunmaktadır. Doğu Türkistan Örgütü gibi kuruluşlar uzun süre bu bölgede katliamlar, bombalamalar ve diğer terörist eylemlerde bulunarak, Sincan'daki istikrarı ve gelişmeyi önemli ölçüde olumsuz etkilemiştir. Çin, bölgedeki ülkelerle dostane ilişkilerini geliştirerek, Çin'in bu konudaki tutumunu destekleyeceklerini ve bu gruplara karşı önlemler alınacağını hedeflemektedir. Çin, Irak, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri ile stratejik ortaklıklar kurarken, Suudi Arabistan ve İran ile de kapsamlı stratejik ortaklık inşa etmektedir (Roel, 2018, s.3). Ayrıca bu ülkelerde Çinli şirketler tarafından altyapı çalışmaları sürdürülmekte ve bölgede bulunan demiryolları, liman ağları gibi projelerin finansının büyük kısmı Çin tarafından karşılanmaktadır. Bu açıdan Körfez ülkeleri, Çin'in en büyük petrol ithalatçısı, ikinci büyük sözleşmeli işgücü piyasası ve ikinci büyük mühendislik inşaat piyasası haline gelmektedir (Roel, 2018, s.4). Giancarlo Elia Valori, Çin'in, Akdeniz ve Ortadoğu'da (özellikle AB şirketlerinin varlığını sürdürdüğü alanlarda) ekonomik büyümesine katkıda bulunacak bir endüstriyel ve ticaret ağı oluşturduğunu belirtmektedir. Ek olarak Valori, Çin'in AB'nin bölgede sahip olduğu kaynak, teknoloji ve pazar hacmi üzerindeki etkisinden faydalanmak istediğini de ifade etmektedir (Valori, 2009, s.32). Ortadoğu ve Avrupa ile sağlanan iş birliği faaliyetleri Çin'e Akdeniz'in anahtarını da sağlamaktadır.

Avrupa ve Ortadoğu'nun kesişim noktası olan Akdeniz, Çin'in stratejik hedeflerinin ve bölgesel çıkarlarının ana odağını oluşturmaktadır. Çin'in Doğu Akdeniz'e olan yaklaşımı, Kuşak Yol girişiminin bir uzantısı olarak dış politika çerçevesinin bir parçasıdır. Kuşak Yol girişiminin faaliyet zinciri Avrupa, Afrika ve Ortadoğu bölgelerinde giderek kendini göstermeye başlamıştır. Bu bölgelerin kesişim noktasında bulunan Doğu Akdeniz'de de Çin'in ulusal öncelikleri ve artan aktivizmi dikkat çekmektedir. Çin'in bu aktif politikaları üç alanda gözlemlenmektedir: Ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon altyapısına yapılan yatırımlar, Çin'in deniz varlığının genel girişimi olarak Doğu Akdeniz'deki askeri tatbikatlar gerçekleştirilmesi ve bölgesel işbirliği



forumlarının oluşturulmasıdır (Ekman, 2018, s.3). Altyapı projelerinin finansmanını sağlayan AIIB, kara ve deniz taşımacılığının iyileştirilmesini amaçlayan altyapı projelerinde iş birliğini de sağlamayı hedeflemektedir. Çin hükümeti ve Çinli şirketler, Orta Asya, Ortadoğu, Doğu Avrupa, Güneydoğu Asya, Güney Asya, Doğu Afrika ve Doğu Akdeniz’de çok sayıda demiryolu ve limanın finansmanını, inşasını ve işletilmesini sağlamaktadır. Çin, girişime dahil olan partner devletlere AIIB aracılığıyla sadece finansal destek sağlamamakta aynı zamanda nakliye güzergâhlarının da işletilmesi, iyileştirilmesi ve inşa edilmesi gibi konularda da destek vermektedir. Yeni ve iyileştirilmiş ulaşım güzergâhları, ilk önce Avrasya ve daha sonrasında Ortadoğu, Afrika ve Doğu Akdeniz bölgelerini yeni bir ekonomik alana dönüştürme potansiyeli taşımaktadır. Çin, bu ekonomik alanlarda merkezi bir konumda bulunacak ve partner ülkeler, bu güzergâhlarda kilit bir rol üstlenecektir. Bu durum şüphesiz ki Çin’in ticaret akışının kesintisiz devam etmesini sağlayacak ve mal akışının gerçekleşeceği yolları çeşitlendirecektir. Böylece tarafların belirli ticaret güzergâhlarına olan bağımlılığı göz önüne alındığında, Çin’in etkisinin daha da güçleneceği yönünde çıkarımlarda bulunulabilir. Çin’in Doğu Akdeniz’deki ikili ilişkilerini güçlendirilmesine yönelik altyapı temelli faaliyetleri, nihayetinde Çin’in ticaret, yatırım ve ulaşım çıkarlarına hizmet etmekle birlikte güvenlik ve jeostratejik ideallerine de yatırım yapacaktır. Doğu Akdeniz, Çin’in Yeni İpek Yolu girişiminde kilit bir öneme sahiptir. Bu nedenle Doğu Akdeniz bölgesi, Çin ve Avrupa arasındaki taşımacılık güzergâhlarını birbirine bağlamaktadır. Çin’in bölgedeki en büyük ve stratejik öneme sahip altyapı projesi, China Ocean Shipping Co (COSCO) tarafından işletilen Yunanistan’daki Pire Limanı’dır (Putten, 2016, s.340). Çin bölgedeki çeşitli altyapı faaliyetlerine ev sahipliği yapmakta ve lojistik dışındaki sektörlerde de faaliyet göstermektedir.

### **Çin’in Bölgedeki Stratejik Projesi: Pire Limanı**

Çin’in Kuşak Yol girişimi Doğu Akdeniz bölgesinde varlığını her geçen gün daha da hissettirmektedir. Bölgenin stratejik aktörleri olan Yunanistan, Türkiye, Kıbrıs ve Balkan ülkeleri ile önemli düzeyde gelişmeler kaydedilmektedir. Özellikle Yunanistan’ın Pire Limanı, Çin’in bölgeye yönelik stratejik katılımının merkezinde yer almaktadır. Pire, Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu ile Avrupa arasında önemli bir bağlayıcı görev üstlenmektedir. Çinli bir denizcilik şirketi olan COSCO’nun Ağustos 2016’da Pire Limanını satın alması, limanın Akdeniz’in önde gelen lojistik merkezi olma sürecini hızlandırmıştır. Böylece Pire Limanı, Avrupa’da bulunan tamamen Çinli bir şirket tarafından yönetilen tek büyük liman haline gelmiştir (Putten, 2016, s.11). Pire Limanı günümüzün Asya devi olarak nitelendirilen Çin’in, Akdeniz’deki en büyük ana deniz tabanı olarak görünmektedir. Öyle ki COSCO Denizcilik Şirketi Başkanı Xu Lirong, Pire Limanı’nın Yunanistan’ın küresel pazarlara olan entegrasyonunu teşvik edeceğini ve Çin’in küresel pazarlardaki artan etkilerinden ve güçlerinden Yunanistan’ın önemli ölçüde faydalanabileceğini ifade etmiştir (Ekathamerini, 2016). COSCO’nun Pire’deki uzun vadeli varlığı, Çin ve Yunanistan arasındaki ikili ilişkiler için oldukça önemli bir temel sağlamaktadır. Çin Başbakanı Premier Li’nin Yunanistan’a yapmış olduğu resmi ziyaret esnasında, Çin’den Avrupa’ya taşınan kargoların %80’ninin deniz yolu ile taşındığını dolayısıyla da Pire limanının, Çin’in Avrupa’ya açılan kapısı olduğunu belirtmiştir (Pv Magazine, 2014). Buna ek olarak Çin hükümeti, bölgesel ve küresel entegrasyonunu ve Pire Limanının sağlayacağı bağlantılarını arttırmak amacıyla Yunanistan’ı bir geçiş kapısı olarak görmektedir. Başkan Xi Jinping ise Pire’nin faaliyet zincirini güçlendirmek ve Çin’in Avrupa ile olan üretim kapasitesini arttırmak için kara bağlantılarını da güçlendireceklerini ifade etmiştir (Reuters, 2019). Yunanistan ve Çin arasındaki temaslar geçtiğimiz on yıllar boyunca gelişme göstermiştir. İkili arasındaki siyasi diyaloglar ve ekonomik ilişkiler 2000’li yıllardan önce oldukça zayıf bir şekilde seyir etmiştir. Bu durum Çin’in kapılarını dış dünyaya açması üzerine tersine seyir etmeye başlamış ve en önemli gelişme 2006 yılında “stratejik ortaklık” çatısı altında hayat bulmuştur. İlerleyen on yıl boyunca ikili arasındaki ticaret yaklaşık olarak on kat artmış ve Çin, son on yılda Avrupa’daki en büyük yatırımını Yunanistan’ın Pire Limanına gerçekleştirmiştir (Huliaras ve Petropoulos, 2014, s.215). İkili arasındaki zayıf ilişkiler, yatırımlar ve iş birliği faaliyetleri doğrultusunda önemli bir

stratejik ortaklık ilişkisine dönüşmüştür. Huliaras ve Petropoulos, Yunanistan'ın, Batıya olan bağımlılığını azaltmayı ve Çin'in de ekonomik koridor hacmine yenisini eklemeye istediğinden kaynaklanan jeopolitik bir strateji olarak nitelendirmektedir (Huliaras ve Petropoulos, 2014, s.215). Pire, sadece Yunanistan'ın ekonomik olarak hareket kabiliyetini arttırmakta kalmayıp aynı zamanda Çin'in ihracat trafiği için de yeni bir koridor oluşturmaktadır. COSCO'nun Pire Limanına katılımı ile liman sadece AB ve Çin arasındaki transit kapı görevini görmemekte, aynı zamanda Akdeniz'deki önemli bir merkez haline gelmektedir (Putten, 2016, s.342). Limanın merkezi işlevi, Çin-AB ticaret ilişkisinin ötesine geçmekte, Akdeniz ve Karadeniz'deki bölgesel nakliye modellerini de önemli ölçüde etkilemektedir. Diğer yandan Akdeniz limanlarının içinde bulunduğu jeopolitik faktörler sebebiyle birbirleri ile sürekli rekabet içerisinde bulunduğunu ifade eden Putten, COSCO'nun Pire Limanına katılımı ile de üç önemli faydanın altını çizmektedir. İlk olarak COSCO, mevcut ekipmanları modernize etmiştir. İkincisi, COSCO'nun kendisi Çin-Avrupa güzergâhında güçlü bir nakliye firmasıdır ve dolayısıyla Pire Limanı bu güzergâhta Çin nakliye şirketleri için önemli bir aktör haline gelmektedir. Üçüncüsü, COSCO limanlarında konteyner başına denk gelen maliyetler diğer Akdeniz limanlarına göre daha az maliyete ve üretkenliğine sahiptir (Putten, 2016, s.342). Yunanistan ve Balkan ülkelerinde geleneksel altyapı faaliyetleri gelişmiş bir seviyede değildir. Bu sebeple Çin, Yunanistan, Makedonya, Sırbistan ve Macaristan'ın dâhil olduğu Güneydoğu Avrupa'daki diğer ülkelere altyapı faaliyetlerini -özellikle demiryolu- iyileştirmeyi amaçlayan çalışmalara başlamıştır. Bu altyapı faaliyetleri bir yandan Pire Limanını lojistik bir merkez haline getirirken diğer yandan da partnerler arasındaki bağlanabilirliği de arttırmaktadır.

### **Diğer Altyapı Faaliyetleri**

Çin'in dış politika stratejisinin deniz ayağını oluşturan Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu politikası, Ortadoğu, Avrupa ve Kuzey Afrika bölgesi de dâhil olmak üzere Avrasya ve Akdeniz'deki deniz limanları ve iç demiryolu ağları arasında bağlantı noktaları oluşturmayı hedeflemektedir. Yeni İpek Yolu stratejisi, Çin'in devlet teşebbüsleri (SOE) ile büyük ölçekli ulaşım altyapısı ve inşaat projeleri geliştirmeyi ve oluşturulan bu yeni ulaşım rotaları ile de ürünlerini dünyanın pek çok farklı noktalarına ulaştırmayı amaçlamaktadır. Çin'in, küresel pazarlara erişim stratejisi giderek deniz ticaretine bağımlı hale gelmektedir. Çin'in COSCO vasıtasıyla Pire Limanına katılımı, Süveyş Kanalı'nın var olan stratejik önemini daha da arttırmıştır. 2008'den beri Çin'in devlete ait büyük şirketleri Mısır'daki Süveyş Kanalı ile ilgili liman operasyonu ve inşaat faaliyetlerinde yer almıştır (Putten, 2016, s.343). COSCO'nun Pire Limanına katılımının Yunanistan ve Çin'in ortaklığına olan faydalarının yanı sıra bölgesel öneminin de altı yukarıda çizilmiştir. Pire Limanının artan jeopolitik etkisi bununla sınırlı değildir. Liman, Süveyş Kanalı'nın da stratejik girdilerinde yeni denklemler oluşturmaktadır. Pire, Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Batı ayağını; Shenzhen, Hong Kong ve Şanghay limanları da Doğu ayağını oluşturmaktadır. Bu iki uç arasında yer alan Malacca Boğazı ve Süveyş Kanalı önemli stratejik noktaları oluşturmaktadır. Malacca Boğazı'nın ana limanlarını oluşturan Singapur ve Port Klang (Malezya) bu stratejik noktaların kilit odaklarını oluşturmaktadır (Meijnders ve Putten, 2015, s.14). Singapur limanı, Güneydoğu Asya'nın ana lojistik merkezi ve dünyanın ikinci büyük konteyner limanı olması sebebiyle oldukça ehemmiyet taşımaktadır. Bu açıdan Çinli şirketler bahsi geçen noktalarda söz sahibi olmaya ve iyileştirme faaliyetlerinde bulunma arzusu taşımaktadırlar. COSCO, Singapurlu bir konteyner terminalinde kısmen de olsa bir hisseye sahiptir fakat Singapur Limanının büyük çoğunluğu devlet elinde bulunmakta ve sıkı bir şekilde kontrol edilmektedir (Meijnders ve Putten, 2015, s.14). Ayrıca Çin, Malezya'nın Kuantan limanında iyileştirme faaliyetleri için yaklaşık 2 milyar dolarlık bir bütçe ayırmıştır (The Diplomat, 2014). Pekin'in Avrupa ihracatına yönelik Süveyş Kanalına attığı önem, kanala büyük yatırımlar yapmasına vesile olmuştur. 2008 yılında Çin'in en büyük nakliye şirketi olan COSCO Pasifik, Kanalı'nın kuzey ucundaki Batı Sina yarımadasında bulunan Port Said Doğu Limanındaki Süveyş Kanal Konteyner Terminalini (SCCT) işletmek için 185,6 milyon dolar tutarında bir yatırım gerçekleştirmiştir (The Jamestown, 2014). Bu limanın 2012 yılından beri

faaliyet gösteren ikinci geliştirme aşaması için, devlete ait China Harbour Engineering Company (CHEC), 1200 metrelik bir iskele inşa etmek için 219 milyon dolarlık bir yatırım gerçekleştirmiştir. Şirket aynı zamanda Kanalin güney girişindeki El-Adabiya limanında rıhtım inşaatı için de 1 milyar dolar değerinde bir sözleşme imzalamıştır (Meijnder ve Putten, 2015, s.14). Çin Hükümeti, Kızıldeniz'den Akdeniz'e güvenli bir ulaşım rotası sağlamak amacıyla çift yönlü bir yaklaşım benimsemiştir. Süveyş Kanalının dâhil olduğu limanlardaki çıkarlarını genişletirken aynı zamanda İsrail üzerinden karasal altyapı faaliyetlerini de iyileştirmeye odaklanmıştır. Uygulamaya konulan denizcilik stratejisi için Çin, Süveyş Kanalından Mısır'daki Port Said'e kadar olan limanlara yatırım yapmıştır (The Jamestown, 2014). Çin, İpek Yolu Kara güzergâhlarının alternatif rotası içinde Kızıldeniz ve Akdeniz'i birbirine bağlayacak olan Red-Med demiryolu projesini hayata geçirmektedir (YeniAcun, 2018, s.4). Ayrıca Eylül 2014'te İsrail hükümeti ve CHEC arasında, mevcut limanın yakınında inşa edilecek olan Ashdod'da yeni bir konteyner liman inşası için sözleşme imzalanmıştır (Putten, 2016, s.343). Çin, İsrail'den sonra Doğu Akdeniz'de ikinci durak olarak Güney Kıbrıs'ı görmektedir. Kıbrıs; Rusya, Kuzey Afrika, Ortadoğu ve Avrupa arasında bir köprü görevi görmesinden dolayı Çin'in Kuşak Yol girişimi için oldukça önem teşkil etmektedir. Bu nedenle Çin, Kıbrıs'ta telekomünikasyon, enerji ve uydu haberleşme alanlarında büyük yatırımlar gerçekleştirmektedir. Özellikle Larnaka yat limanının genişletilmesi ve yenilenmesi konusunda taraflar arasında işbirliği faaliyetleri yürütülmektedir (Euronews, 2019). Belirtilen yatırım ve faaliyetler Çin için oldukça büyük bir öneme sahiptir çünkü Kıbrıs, Kuşak Yol girişiminin Deniz İpek Yolu uzantısının saç ayaklarından biridir.

Yunanistan, Mısır, Kıbrıs ve İsrail, Deniz İpek Yolu için büyük önem taşıyor olsa da Türkiye'nin de bölgesel potansiyeline ve karasal güzergâhın tamamlanması sürecindeki etkisine de değinmek gerekecektir. 14-15 Mayıs 2017 tarihlerinde Cumhurbaşkanı Erdoğan, Çin-Türkiye zirvesine katılmış ve ikili arasında, Modern İpek Yolu'nun temelleri atılmıştır. Türkiye'nin Kuşak Yol girişimine katılması ile Çin ve Türkiye arasındaki ticaret hacminde önemli bir artış söz konusu olmuş ve transit demiryolu taşımacılığı için altyapı faaliyetlerine başlanmıştır (İkiz, 2019, s.1695). Türkiye'nin jeostratejik konumu da Çinli şirketler için oldukça önem arz etmektedir. Türkiye'nin Ortadoğu, Asya ve Kuzey Afrika'ya olan bağlantısı, Çinli şirketleri altyapı projeleri için harekete geçirmiştir. Türkiye, bu konumda Avrupa ve Asya kıtalarının bağlanmasında kara köprüsü olarak görev görmektedir. Çin hükümeti, Çin ve İngiltere arasında Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran, Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Macaristan, Almanya, Fransa, Belçika ve Avusturya üzerinden doğrudan yüksek hızlı bir demiryolu hattı planlamaktadır. Bu proje 2020-2025 yılları arasında bitirilecek, 150 milyar dolar tutarında bir proje olacaktır (Putten, 2016, s.344). Çinli şirketlerin Doğu Akdeniz'deki faaliyetlerini sürekli olarak genişlettiği gözlenmektedir. Çin'in önemli bankaları, inşaat, demiryolu, nakliye, liman operasyonu, enerji ve savunma sanayi şirketleri gibi, devlete ait şirketleri Akdeniz'deki faaliyet zincirini sürekli olarak arttırmaktadır. Örneğin Çin, Portekiz ve İtalya'nın elektrik şebekelerine önemli yatırımlar yaptıktan sonra, aynı yatırımları Yunanistan'da da gerçekleştirmiştir. Ayrıca Çin Ulusal Açık Deniz Petrol Şirketi (CNOOC) Kıbrıs'ın münhasır ekonomik bölgesindeki Afrodit gaz alanına yatırım yapmaktadır (Cyprus-mail, 2014). Bu durum, Çin'e enerji konusunda avantaj sağlamakta ve bölgesel aktörlerin de konumlandırılmasını değiştirmektedir.

Tek Yol Tek Kuşak kavramı, Çin'in bir dizi ticari ve ekonomik faaliyet zincirinden oluşan "Yeni İpek Yolu" girişimini ifade etmektedir. Projenin amacı Asya, Avrupa, Afrika ve daha pek çok bölgenin entegrasyonunu sağlamaktır. Fakat Kuşak Yol projesi dünyanın pek çok yerini kapsasa da bilinen o ki, bazı bölgeler projenin ana ilgi odağını oluşturmaktadır. Avrupa, Ortadoğu ve bunların kesişiminde yer alan Akdeniz ülkeleri ile sağlanacak olan entegrasyon, Kuşak Yol projesi için büyük önem taşımaktadır. Özellikle Avrupa ile kurulacak olan ortaklık, projenin tüm dünyaya yayılmasına ve küresel konumlanmalarda önemli ölçüde değişikliklere yol açacaktır. Ortadoğu ve Akdeniz ülkeleri ile kurulacak olan ortaklık çerçevesi de stratejik bir derinlik taşımaktadır. Çünkü Çin'in enerji ve ulaşım güzergâhlarının kesişim noktasında Ortadoğu ve Akdeniz Havzası bulunmaktadır. Avrupa, Akdeniz ve Ortadoğu, projenin hem kara hem de deniz

rotalarının kesişim noktasında yer almaktadır. Bütünleşmiş ve kalkınmış bir Avrasya'nın küresel denklemlerdeki konumlanması dünyanın geri kalan bölgeleriyle entegrasyonuna bağlıdır. Kuşak Yol girişimi sadece Avrasya kıtasının bir ticaret rotası değil, aynı zamanda Avrupa ve Asya uygarlıklarının karşılıklı sosyal ve ekonomik bağlarını güçlendiren bir köprü görevi de üstlenmektedir. Girişim, hem Avrupa hem de Çin için önemli fırsatlar sunmaktadır. Karayolu ve deniz koridorları, Orta Avrupa'yı Doğu Afrika'ya bağlamakta, Pasifik ve Hint Okyanuslarını da Akdeniz ile bağlanabilir hale getirmektedir. Doğu-Batı arasında ticari bir köprü görevi gören girişim, küreselleşmeyi de derinleştirmektedir. Girişim, günümüz jeostratejik ağırlığının ABD ekseninden Avrasya kıtasına kaydırılması yönünde bir katalizör görevi üstlenmektedir. Çin'in ekonomik bir aktör olarak yükselişi, küresel oyun kurucuların hareket alanlarında değişikliklere yol açmaktadır. Bunun en belirgin kanıtı da küresel aktörlerin Akdeniz'deki konum ve çıkarlarındaki değişimlerde gözlenmektedir. Çin'in, Avrupa ve Ortadoğu ülkelerindeki altyapı ve lojistik alanındaki büyük çaplı çalışmaları, küresel oyun kurucuların, Doğu Akdeniz'deki konumlanmasını doğrudan etkilemektedir.

## SONUÇ

Kuşak Yol projesi, güzergâhlar üzerinde yer alan partner devletlerle güçlü dostluk ve ortaklık çatısı inşa etmeyi hedeflemektedir. Kurulan bu işbirliği çatısı, Çin'in kalkınması ve Çin Rüyası hedefi ile partner devletler arasında kurulan sıkı bağların oluşmasına yönelik bir çabayı ifade etmektedir. Proje, sadece güzergâhta yer alan ülkelerin Çin'in kalkınma sürecine fayda sağlamakla kalmayacak aynı zamanda kendi içlerinde de önemli bir refah ve kalkınma süreci inşa edecektir. Çin'in yeni ve en önemli dış politika stratejisi olarak nitelendirilen Kuşak Yol projesi, ülkenin her açıdan dışa yönelme stratejisi olması yanında, Çin'in kapasite fazlalığı ve enerji sorununu da çözüme ulaştırmaktadır. Dahası, uluslararası ilişkiler açısından önemli bir oyun kurucu statüsü elde eden Çin, küreselleşme sürecine de önemli katkılar sağlamaktadır. Proje, kapsayıcılık ve farklı uygarlıkların ortak çatı altında bir araya getirilmesi sonucunda küreselleşmiş dünyaya yeni bir boyut kazandırmaktadır. Kuşak Yol projesi, sadece Avrasya kıtasının genişletilmiş ticaret rotası değil aynı zamanda Avrupa, Asya ve diğer uygarlıkların da karşılıklı alışverişlerine katkı sağlamaktadır. Çin'in bir ekonomik aktör olarak yükselişi, küresel oyun kurucuların konumlanmalarında değişiklikler meydana getirmektedir. Bunun en belirgin kanıtı, küresel aktörlerin Akdeniz Havzasındaki konum ve çıkar mekanizmalarındaki değişimlerde gözlemlenmektedir. Çin'in Doğu Akdeniz'deki altyapı ve lojistik konusundaki büyük çaplı çalışmaları, oyun kurucuların rekabetini de arttırmaktadır. Bu rekabet ABD, İsrail, Mısır, Yunanistan ve Türkiye gibi bölgedeki önemli aktörlerin konumlanmalarında ve işbirliği mekanizmalarında farklılıklara sebebiyet vermektedir. Bu aktörlerin Çin ile yakın ilişkiler içerisinde bulunması özellikle ABD'nin stratejik hamlelerini kısıtlamakta ve uluslararası ilişkilerdeki Batı etkisini de sınırlandırmaktadır. Bunun yanı sıra Çin ve AB ortaklığı her geçen gün daha da güçlenmekte ve belirtilen bu küresel çekişmeyi daha da yukarıya tırmandırmaktadır. Diğer yandan Çin'in, Akdeniz havzasındaki hızlı yükselişi, AB'nin bölgedeki ve çevresindeki konumlanması açısından önemli sonuçlar meydana getirmektedir. Çin-AB ortaklığının Akdeniz bölgesine ve küresel sisteme olan olası etkilerinin incelendiği bu çalışmada Kuşak Yol projesi merkezi bir konumda ele alınmıştır. Bu bağlamda çalışmanın ilk bölümünde Kuşak Yol projesinin tanımı yapılarak; ulaşım, lojistik, altyapı ve enerji alanlarındaki faaliyet zincirleri izah edilmiştir. Çalışmanın bulgularının açıklandığı ikinci bölümde ise Akdeniz havzasında meydana gelen politik ve stratejik arka plan oluşturularak Doğu Akdeniz'in küresel ölçekteki önemine atıfta bulunulmuştur. Doğu Akdeniz'de meydana gelen çıkar rekabetlerinin altı çizilerek, Çin'in bu çıkar yarışında hangi konumda yer aldığı ve bölgenin Çin için olan önemi irdelenmiştir. Aynı zamanda Çin'in bölge ülkeleri ve AB ile oluşturduğu kazan-kazan çerçevesi bağlamında küresel siyasetteki değişimler ve partner devletlerin sağlayacağı faydalar ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

## KAYNAKÇA

- Aoyama, R. (2016) "One Belt, One Road": China's New Global Strategy, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5(2), 3-22, DOI: 10.1080/24761028.2016.11869094.
- Bellos, I. (2016). President of COSCO Says Port of Piraeus Can Help Boost Greek Recovery, *Ekathimerini.com*, Erişim Adresi: <http://www.ekathimerini.com/207775/article/ekathimerini/business/president-of-cosco-says-port-of-piraeus-can-help-boost-greek-recovery>.
- Bhattacharya, A. (2016). Conceptualizing the Silk Road Initiative in China's Periphery Policy, *East Asia*, 33, 309-328. DOI: 10.1007/s12140-016-9263-9.
- Blanchard, F. (2017) Probing China's Twenty-First-Century Maritime Silk Road Initiative (MSRI): An Examination of MSRI Narratives, *Geopolitics*, 22(2), 246-268, DOI: 10.1080/14650045.2016.1267147.
- Demirci, M. C. (2019). Kıbrıs ve Doğu Akdeniz Üzerinde Hegemonya Mücadelesi, *Euronews*, Erişim Adresi: <https://tr.euronews.com/2019/05/05/kibris-ve-dogu-akdeniz-uzerinde-hegemonya-mucadelesi-dogu-akdenizde-neler-oluyor>.
- Ekman, A. (2018). China in the Mediterranean: An Emerging Presence. *Notes de Ifri*, 1-21. Erişim Adresi: [https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman\\_china\\_mediterranean\\_2018\\_v2.pdf](https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman_china_mediterranean_2018_v2.pdf).
- Genç, A. (2019). Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar.
- Guofu, L., Bakhtin, V., Clemesha, A., Huber, D., & Kumaraswamy, P. (2013). The Mediterranean Region in a Multipolar World: Evolving Relations with Russia, China, India, and Brazil (pp. 11-20, Rep.). German Marshall Fund of the United States. Erişim Adresi: [www.jstor.org/stable/resrep18967.5](http://www.jstor.org/stable/resrep18967.5).
- Güner, B. (2018). OBOR Girişimi'nin Coğrafyası. *Marmara Coğrafya Dergisi*. 1(37), 112-123. Erişim Adresi: [https://www.researchgate.net/publication/322800630\\_OBOR\\_GIRISIMI'NIN\\_COGRAF\\_YASI](https://www.researchgate.net/publication/322800630_OBOR_GIRISIMI'NIN_COGRAF_YASI).
- Hazou, E. (2014). China Oil in Talks Buy Part of Aphrodite Field, *Cyprus-mail*, Erişim Adresi: <http://cyprus-mail.com/2014/06/19/china-oil-in-talks-to-buy-part-of-aphrodite-field/>.
- Huliaras, A. & Petropoulos, S. (2014). Shipowners, Ports and Diplomats: The Political Economy of Greece's Relations With China. *Asia Europe Journal*, 12, 215-230. DOI: 10.1007/s10308-013-0367-1.
- İkiz, A. (2019). Tek Kuşak Tek Yol Projesi ve Türkiye'ye Olası Etkileri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 18(72), 1688-1700. Erişim Adresi: [www.esosder.org](http://www.esosder.org).
- Kedikli, U. & Deniz, T. (2015). Enerji Kaynakları Mücadelesinde Doğu Akdeniz Havzası ve Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı. *Alternatif Politika Dergisi*, 7(3), 399-423. Erişim Adresi: <http://alternatifpolitika.com/makale/enerji-kaynaklari-mucadelesinde-dogu-akdeniz-havzasi-ve-deniz-yetki-alanlari-uyusmazligi>.
- Laursen, W. (2015). Georgia Looks to China For Port and Trade, *The Maritime Executive*, Erişim Adresi: <https://www.maritime-executive.com/article/georgia-looks-to-china-for-port-and-trade>.

- Marianelink, (2013). China's Giant Huawei Invests in Greece's Piraeus Port, Erişim Adresi: <https://www.marinelink.com/news/invests-greeces-piraeus361990.aspx>.
- Nie, W. (2016). Xi Jinping's Foreign Policy Dilemma: One Belt, One Road or the South China Sea? *Contemporary Southeast Asia*, 38(3), 422-444. Erişim Adresi: [www.jstor.org/stable/24916765](http://www.jstor.org/stable/24916765).
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi ve Küresel Etkileri. *Turkish Studies*, 10(14), 579-596. Erişim Adresi: [http://www.turkishstudies.net/turkishstudies?mod=makale\\_tr\\_ozet&makale\\_id=19047](http://www.turkishstudies.net/turkishstudies?mod=makale_tr_ozet&makale_id=19047).
- Putten, F.P. (2016) Infrastructure and Geopolitics: China's Emerging Presence in the Eastern Mediterranean. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 18(4), 337-351, DOI: 10.1080/19448953.2016.1195978.
- Putten, F.P. & Meijnders, M. (2015). China, Europe and the Maritime Silk Road. *Clingendael Netherlands Institute of International Relations (Report)*, 1-37. Erişim Adresi: [https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/China\\_Maritime\\_Silk\\_Road.pdf](https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/China_Maritime_Silk_Road.pdf).
- Reuters, (2019). China, Greece agree to push ahead with COSCO's Piraeus Port investment, Erişim Adresi: <https://www.reuters.com/article/us-greece-china/china-greece-agree-to-push-ahead-with-coscos-piraeus-port-investment-idUSKBN1XL1KC>.
- Roel, P. (2018). China's Interests and Challenges in the Mediterranean. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*, 578, 1-7. Erişim Adresi: [https://ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/resources/docs/ISPSW\\_578\\_Roell%20Langversion%20Vortrag%20Athen%20Sep%202018.pdf](https://ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/resources/docs/ISPSW_578_Roell%20Langversion%20Vortrag%20Athen%20Sep%202018.pdf).
- Scott, E. (2014). China's Silk Road Strategy: A Foothold in the Suez, But Looking To Israel. *China Brief*, 14(19). Erişim Adresi: <https://jamestown.org/program/chinas-silk-road-strategy-a-foothold-in-the-suez-but-looking-to-israel/> - .VEp1\_hTCTIU.
- Shang, C. (2017). "Bir Kuşak Bir Yol" Projesi ile Türkiye. (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- The Maritime Executive (2013). Suez Canal, Sumed Pipeline are Key Parts of Egypt's Role in International Energy Markets, Erişim Adresi: <https://www.maritime-executive.com/corporate/Suez-Canal-Summed-Pipeline-are-Key-Parts-of-Egypt's-Role-in-International-Energy-Markets-2013-08-02>.
- Tiezzi, S. (2014). The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls, *The Diplomat*, Erişim Adresi: <https://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>.
- Tiezzi, S. (2014). The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls, *The Diplomat*, Erişim Adresi: <https://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>.
- Topal, A.H. (2013). İsrail'in Gazze Ablukası ve Mavi Marmara Saldırısı. *MHB*, 32(1), 103-154. Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/411345>.
- Tsagas, I. (2014). Greece is China's Gateway to Europe, *Pv. Magazine*, Erişim Adresi: [https://www.pv-magazine.com/2014/06/23/greece-is-chinas-gateway-to-europe\\_100015501/](https://www.pv-magazine.com/2014/06/23/greece-is-chinas-gateway-to-europe_100015501/) - axzz3649QBpDV.
- Tzogopoulos, G. N. (2018). China's BRI, the Middle East and the Mediterranean. *Center for International and European Studies (CIES)*, Erişim Adresi: <https://www.khas.edu.tr/cms/cies/dosyalar/files/Tzogopoulos%20commentary.pdf>.

- Umbach, F. (2018). China's Belt And Road Initiative and The Mediterranean Region: The Energy Dimension. *Mediterranean Dialogue Series*, 14, 1-12. Erişim Adresi: <https://www.naturalgasworld.com/ggp-chinas-belt-and-road-initiative-and-the-mediterranean-region-the-energy-dimension-63836>.
- Valori, G. E. (2009). A Middle East Policy "Made in China". *Israel Journal of Foreign Affairs*, 3(3), 31-41, DOI: 10.1080/23739770.2009.11446383.
- Yaycı, C. (2020). *Doğu Akdeniz'in Paylaşım Mücadelesi ve Türkiye*. İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi.
- Yılmaz, S (Ed.), *Bir Kuşak Bir Yol Projesi ve Çin* (pp. 19-44), Ankara: Astana Yayınları.
- Yılmaz, S. (Ed.) (2019). *Bir Kuşak Bir Yol Projesi Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar*. Ankara: Astana Yayınları.
- Yiwei, W. (2019). *Çin'in Kazan-Kazan Projesi Çağdaş İpek Yolu Bir Kuşak Bir Yol*. İstanbul: Canut Yayınevi.