

ÇİN'İN İNCİ DİZİSİ STRATEJİSİ*

China's String of Pearls Strategy

Mehmet Seyfettin EROL**
Mustafa Cem KOYUNCU***

Öz

Küresel sistem, Amerika Birleşik Devletleri'nin görece gücünün azalmasına paralel olarak yeni güçlerin doğuşuna ve jeopolitik rekabetin artmasına şahit olmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti, 1980'li yıllardan itibaren başlattığı ekonomik açılım politikasıyla önce ekonomik sonra siyasi ve askeri bir güç olmuştur. Bu makalenin amacı, Pekin'in gücünün devamını sağlayan unsurların başında gelen enerji ve ticaret güvenliğini sağlamak için başlattığı Deniz İpek Yolu Girişimi ya da diğer adıyla İnci Dizisi Stratejisi'nin hedefini ortaya koymaktır. Mevzubahis girişim, ABD ve Hindistan gibi Çin'e rakip olan devletlerin Hint Okyanusu'nda bulunan dar boğazlar üzerindeki kontrolünü bypass etmek ve alternatif rotalar ulaştırmayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: ABD, Çin, İnci Dizisi Stratejisi, Hint Okyanusu, Jeopolitik.

Abstract

The global system has been witnessing the emergence of new powers and an increase in geopolitical competition in parallel with the slight decline of the influence of the United States. China has become an economic and then a political and military power with its economic opening policy that started in the 1980s. The focus of this article is to reveal the aim of Beijing's Maritime Silk Road Initiative, also known as the String of Pearls Strategy, launched to secure energy and trade security, which is one of the pillars ensuring its power. This initiative targets to provide alternate routes to bottlenecks in the Indian Ocean, bypassing states such as the United States and India which are competitors of China.

Keywords: US, China, String of Pearls Strategy, Indian Ocean, Geopolitics.

* **Makale Geliş Tarihi:** 14.05.2022 **Yayına Kabul Tarihi:** 21.05.2022

** Prof. Dr., Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İİBF Uluslararası İlişkiler Bölümü, Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi (ANKASAM) Başkanı, e-posta: mserol@gmail.com, ORCID: 0000-0001-8358-7326.

*** Yüksek Lisans Öğrencisi, Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Bölge Çalışmaları Anabilim Dalı, e-posta: cemkoyuncu90@gmail.com, ORCID: 0000-0003-3325-6232.

GİRİŞ

21. yüzyılda tek kutuplu küresel sistemi değiştirmek ve çok kutuplu yapıya çevirmek için gösterilen çabaların hiçbiri, Çin Halk Cumhuriyeti'nin gösterdiği başarı kadar etki bırakmamıştır. 1949 yılında, milliyetçi Çinlilerle gerçekleşen iç savaşın kazananı olan Mao Zedong önderliğinde kurulan Çin Halk Cumhuriyeti, utanç yüzyılı şeklinde adlandırılan dönemi arkasında bırakmış ve günümüze kadar geçen süreçte önemli bir ilerleme kaydetmiştir.

Söz konusu ilerleyişin en önemli aşamalarından olan ekonomik ve kültürel reformlar, Mao'nun ölümünden sonra yönetime gelen Deng Şioping tarafından başlatılmıştır. 1978 yılında Çin Komünist Partisi (ÇKP) 11. Merkez Komitesi Oturumu'nda açıklanan dışa açılma politikası,¹ günümüzde Pekin'in ekonomik, kültürel ve askeri alanda elde ettiği başarıların temelini oluşturmuştur. Uzun yıllar ekonomide çift haneli büyüme rakamları yakalayan Çin, bu dönemde Batı'yla işbirliğinin meyvelerini toplamış, Atlantik merkezli ekonomik sistemin içine entegre olmuş ve ucuz iş gücü sayesinde yabancı sermayeyi ülkesine çekmeyi başarmıştır. Birçok küresel şirketin yatırım yapması, yeni fabrikalar açması ve tedarik zinciri merkezlerinin Çin'e taşınması zamanla Çin'in, "Dünya'nın Fabrikası"² olarak anılmasına yol açmıştır.

Şioping'in Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve müttefiklerinin kurduğu küresel sisteme karşı izlediği "düşük profilli siyaset",³ Batı'yla rekabet yerine uyumla çalışmayı amaçlamıştır. Bu strateji sayesinde Pekin, ABD'yle girilecek bir jeopolitik mücadelenin olumsuz sonuçlarını uzun süre ertelemiştir.

1 "Third Plenary Session of 11th Central Committee of CPC Held in 1978", *China Daily*, http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2008-10/29/content_7169033.htm, (Erişim Tarihi: 18.11.2021).

2 Kevin Honglin Zhang, "Introduction," *China as the World Factory*, Kevin Honglin Zhang, der., Routledge, New York 2006, s. 1.

3 Xuetong Yan, "From Keeping A Low Profile to Striving for Achievement", *The Chinese Journal of International Politics*, 7(2), 2014, s. 153.

Rekabet yerine işbirliğini seçen Pekin, ekonomik kalkınmasına odaklanmış ve 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) katılmasıyla birlikte küresel ekonomik sisteme tam anlamıyla entegre olmuştur.⁴

2012 yılında göreve gelen Şi Jinping, Çin'in ekonomik başarısını bir üst seviyeye çıkartacak stratejiler izlemiş ve dış politikada daha proaktif bir tutum benimsemiştir. Özellikle 2013 yılında duyurulan Kuşak-Yol Projesi ve eş zamanlı olarak Asya Altyapı Yatırım Bankası'nın kurulması, yeni bir uluslararası sistem talebinin ilk adımları olarak değerlendirilmiştir. 2008 yılındaki küresel ekonomik krizin finans sistemini derinden etkilemesi ve ABD ve Avrupa'nın gücünü sarsması, Şi tarafından bir fırsat olarak değerlendirilmiştir. 2013 yılından itibaren selefleri tarafından izlenen "niyetini gizle" politikası Şi tarafından "Çin Rüyası"nı gerçekleştirmek amacıyla değiştirilmiştir.⁵ Bu kapsamda Şi, 2013 yılında gerçekleştirdiği Nur-Sultan (o dönemki ismiyle Astana) ziyaretiyle Kuşak-Yol Projesi'ni açıklamıştır.⁶ Söz konusu proje, Pekin yönetiminin küresel hırslarını yansıtmaya ve dolayısıyla gizlememesi bakımından bir milattır.

Çin'in ekonomik kalkınmasını inşa ettiği iki vazgeçilmez unsur olan ihracat temelli büyüme ve enerji arzının güvenliği, giderek milli çıkarlarının ana nüvesini oluşturmuştur. Bu sebeple hem küresel ticaretin hem de enerji yollarının geçtiği en önemli alan olan denizler ve okyanuslar, Pekin'in bu alanlar üzerindeki varlığını arttırmasını ve yeni stratejiler üretmesini elzem kılmıştır. 2015 yılında yayınlanan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'nın ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Ortak İnşasına İlişkin Vizyon ve Eylemler"⁷

4 Frank Fuller vd., "China's Accession to the World Trade Organization: What Is at Stake for Agricultural Markets?", *Applied Economic Perspectives and Policy*, 25(2), 2003, s. 4.

5 "What Does Xi Jinping's China Dream Mean?", *BBC News*, <https://www.bbc.com/news/world-asia-china-22726375>, (Erişim Tarihi: 18.11.2021).

6 Kadir Ertaç Çelik-Doğacan Başaran, "Empire Tendencies of USA within the Context of Asia-Pacific Policy and China: An Analysis of Trump Doctrine", *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 3(2), 2018, s. 45.

7 "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road", *Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China*, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml, (Erişim Tarihi: 18.11.2021).

ÇİN'İN İNCİ DİZİSİ STRATEJİSİ

başlıklı ve “Kuşak-Yol Projesi Kapsamında Denizcilik İşbirliği Vizyonu”⁸ strateji belgeleri, mevzubahis amaç doğrultusunda açıklanmıştır. Denizler üzerinde işbirliğini amaçlayan, refah ve kalkınmanın artmasını hedefleyen bu stratejilerin ana hedefiyse deniz ulaşım koridorlarında etkin olmak ve enerji ve ticaret akışının sektöre uğramamasını sağlamaktır.

Çin'in doğu kıyılarından Hint Okyanusu'na, oradan Afrika'nın doğu sahillerine ve Süveyş üzerinden Avrupa'ya uzanan deniz hattı, günümüzde küresel hakimiyet mücadelesinin ana coğrafyasını oluşturmaktadır. Şüphesiz bu coğrafya üzerinde gelişen her olay en çok Çin'i ilgilendirmektedir. Zira söz konusu bölge, uluslararası sistemde Çin'in gücünü sağlayan ana rotadır. Buna karşılık Çin, denizler üzerinde istediği kontrolü henüz sağlayamamış ve güvenlik endişesi taşıyan bir ülke konumundadır. 18.000 km²'lik sahil şeridinde, bu hat üzerinden Sarı, Doğu Çin ve Güney Çin Denizleri'ne açılma imkânı olmasına rağmen Pekin, kendisini ABD'nin kurmuş olduğu ittifak sisteminin güvenlik mimarisiyle çevrelenmiş hissetmektedir.⁹ Ayrıca denizler üzerinden; Japonya, Güney Kore, Malezya, Filipinler, Vietnam, Endonezya, Singapur, Brunei ve Kuzey Kore'yle komşu olan Çin'in bahsi geçen ülkelerin bir kısmıyla deniz yetki alanları üzerinde birtakım anlaşmazlıkları bulunmaktadır.

Çin'in uluslararası pazarlara ve enerji kaynaklarına bağımlılığı arttıkça, Çin'i bu rotalara bağlayan deniz geçiş noktalarına erişiminin korunması giderek daha önemli hale gelmektedir. Özellikle de bu rotaların tam merkezinde yer alan ve Basra Körfezi, Afrika ve Avrupa'ya açılan kapı olarak görülen Hint Okyanusu'nun güvenliği, Pekin'in süper güç olma yolundaki en önemli önceliklerinden biri olarak görülmektedir.

8 “Vision for Maritime Cooperation Under the Belt and Road Initiative”, *Xinhua*, http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm, (Erişim Tarihi: 18.11.2021).

9 David F. Gordon vd., “Beyond the Myths-Towards a Realistic Assessment of China's Belt and Road Initiative: The Security Dimension”, *The International Institute for Strategic Studies*, London 2020, s. 13.

Mevzubahis güvenliği sağlamanın en etkin yolu ise güçlü bir donanma ve deniz üslerinden geçmektedir. ABD’li akademisyen Hans Morgenthau, donanmaların yüksek derecede hareket kabiliyetine sahip olduğuna ve bu sayede bir devletin gücünü, bayrağını ve prestijini dünyanın her köşesinde ifade edilebileceğine dikkat çekmiştir. Aynı fikri savunan ve ABD’nin deniz gücünün ve stratejisinin oluşmasındaki en önemli aktörlerden sayılan Alfred Thayer Mahan, deniz gücü ile büyük güç statüsü arasındaki bağlantının önemini yazdığı eserlerde vurgulamış ve uzun mesafelerdeki bölgelere ulaşmak için lojistik istasyonlarına ve donanmalara duyulan ihtiyacı belirtmiştir. Donanma gücünün öneminin gerekliliğini bilen Pekin, 1990’lı yıllardan itibaren artan gücüne paralel olarak donanmasını da sayıca arttırıp modernleştirme politikasını izlemiştir.

2012 senesinin Kasım ayında, dönemin Çin Devlet Başkanı Hu Jintao’nun ÇKP’nin 18. Kongresi’nde sunduğu çalışma raporunda Pekin’in hedefleri; güçlü ve büyük bir deniz gücü olmak, deniz kaynaklarının kullanma kapasitesini arttırmak, deniz ekolojisini korumak, denizcilik haklarını ve çıkarlarını kararlılıkla korumak şeklinde sıralanmıştır.¹⁰ 2013 yılında yayınlanan Savunma Belgesi’nde (Beyaz Kitap), bahsi geçen hususlar vurgulanmış ve deniz gücü olma gerekliliğinin altı çizilmiştir.¹¹ 2015 yılında açıklanan Savunma Belgesi ise Çin’in günümüz deniz stratejisinin kaynağını oluşturan temel belgelerden biri olarak bilinmektedir. Belgede şu ifade yer almaktadır:¹²

10 “Full Text of Hu Jintao’s Report at the 18th Party Congress”, *Xinhua*, https://www.mfa.gov.cn/ce/ceus//eng/zt/18th_CPC_National_Congress_Eng/t992917.htm, (Erişim Tarihi: 18.11.2021).

11 “The Diversified Employment of China’s Armed Forces”, *Information Office of the State Council The People’s Republic of China*, http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2014/08/23/content_281474982986506.htm, (Erişim Tarihi: 19.11.2021).

12 “China’s Military Strategy”, *Information Office of the State Council The People’s Republic of China*, http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2014/08/23/content_281474982986506.htm, (Erişim Tarihi: 19.11.2021).

ÇİN'İN İNCİ DİZİSİ STRATEJİSİ

“Çin, ulusal güvenlik ve sosyal istikrar açısından birçok tehditle karşı karşıyadır. Çin'in ulusal çıkarlarının büyümesiyle birlikte ulusal güvenliği; uluslararası ve bölgesel kargaşa, terörizm, korsan faaliyetler, doğal afetler, stratejik deniz rotaları ve denizaşırı çıkarların güvenliğine karşı daha savunmasız hale gelmektedir.”

Küresel sistem içinde artan gücü, ekonomik çıkarları ve büyük güç rekabeti içine girmesiyle Çin, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunu Projesi altında; ticari ve askeri limanlar, altyapı projeleri ve üretim ve dağıtım ağları oluşturmak istemektedir. Çin'in bu niyetleri, başta ABD olmak üzere Hint-Pasifik hattında bulunan; Hindistan, Japonya ve Avustralya gibi ülkeler tarafından farklı algılanmakta ve bir meydan okuma şeklinde yorumlanmaktadır. Çin'in attığı bu adımlar, söz konusu devletler tarafından “İnci Dizileri Stratejisi” ya da “İnci Taneleri Stratejisi” olarak adlandırılmaktadır. İki tarafın söylemlerinin arasındaki fark; Çin, ekonomik kalkınma ve işbirliği söylemini vurgulamak için 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunu Projesi söylemini kullanırken; İnci Dizisi Stratejisi, Batı literatüründe, Pekin'in Hint Okyanusu üzerinde yeni bir güvenlik mimarisi oluşturma ve bölgeyi askerileştirme politikasının vurgulanması şeklinde geçmektedir.

Coğrafi olarak Avrasya kıtasının Hint Okyanusu'na çok fazla çıkışı olmadığını vurgulayan David Brewster, Çin tarafından uygulanan stratejiyi, Hint Okyanusu ve Avrasya kıtası arasında köprü görevi görecektik stratejik noktalar yaratmak olarak değerlendirmektedir.¹³ Benjamin Barton Pekin'in girişimini, altyapı yatırımları vaadiyle diplomatik bir çaba ve bu sayede deniz hattında bulunan kritik geçiş noktaları üzerinde ileriye dönük askeri bir denetim kurmak olarak görürken; söz konusu durumun düşük ihtimalli bir senaryo olduğunun ve jeopolitik riskin abartıldığının altını çizmiştir.¹⁴

13 David Brewster, “Silk Roads and Strings of Pearls: The Strategic Geography of China's New Pathways in the Indian Ocean”, *Geopolitics*, 22(2), 2017) s. 270.

14 Benjamin Barton, “Leveraging the “String of Pearls” for Strategic Gains? An Assessment of the Maritime Silk Road Initiative's (MSRI) Economic/Security Nexus in the Indian Ocean Region (IOR).” *Asian Security*, 17(2), 2021, s. 217.

Jean-Marc ve Colin tarafından yazılan ortak makaleye göre Deniz İpek Yolu Girişimi, hem siyasi hem de ekonomik hedefleri olan jeopolitik bir konuşlanmayı içermektedir.

Xinming Sui, Çin'in Hint Okyanusu'na doğru uzanan genişlemesini; ihracata dayalı ticaret ve yatırım merkezli bir büyüme stratejisi izleyen Pekin'in, enerjiye ve daha fazla dış pazara bağımlı olması bu sebeple ticaret hattını garantiye alma çabası olarak açıklamaktadır.¹⁵ Çin'in bölgede yönelik izlediği stratejiyi Kuzey Hint Okyanusu'nda başta Pakistan olmak üzere Bangladeş, Myanmar ve Nepal gibi Güney Asya devletlerini kullanarak Hindistan'ı dengeleme ve bölgeye hapsetme olarak değerlendiren görüşler de mevcuttur.¹⁶

İNCİ DİZİLERİ STRATEJİSİ

"İnci Dizileri" ifadesi, ilk olarak 2005 yılında savunma şirketi olan Booz Allen Hamilton tarafından dönemin ABD Savunma Bakanı Donald Rumsfeld'e verilen "Asya'da Enerjinin Geleceği" başlıklı bir raporda kullanılmıştır.¹⁷ Çin'in Ortadoğu'dan Güney Çin Denizi'ne uzanan bir askeri ve ticari üsler kurma stratejisi benimsediğini iddia eden rapor, kamuoyuyla paylaşılmamıştır.

Mevzubahis strateji, Çin'in Hint Okyanusu'ndaki ekonomik, askeri, diplomatik ve siyasi nüfuzunu artırmaya odaklanmakta ve bu zincirdeki veya dizideki her inci, Çin'in Hint-Pasifik boyunca güvence altına almaya çalıştığı bir güç alanını simgelemektedir. Pekin, söz konusu stratejiyi izleyerek; donanmasına ve ticari filolarına ev sahipliği yapacak, ikmal operasyonları gerçekleştirecek ve coğrafi avantaj elde edecek doğal ya

15 Xinmin, Sui, "China's Strategy towards South Asia in the Context of the Maritime silk Road Initiative." *China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia*, Palgrave, Singapore 2018, s. 86.

16 Mohan, Surinder-Josukutty C. Abraham, "Shaping the Regional and Maritime Battlefield? The Sino-Indian Strategic Competition in South Asia and Adjoining Waters", *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 16(1), 2020, s. 83.

17 "China Builds up Strategic Sea Lanes", *The Washington Times*, <https://www.washingtontimes.com/news/2005/jan/17/20050117-115550-1929r/>, (Erişim Tarihi: 19.11.2021).

ÇİN'İN İNCİ DİZİSİ STRATEJİSİ

da yapay limanlar kuracaktır. Bu sayede Çin, küresel ticaret sisteminin ve askeri çevrelemenin en önemli oyun alanı olan denizlerde gücünü arttıracaktır.

Coğrafi olarak dünyanın en büyük ülkelerinden biri olan Çin'in önemli uzunlukta hem kara hem de deniz sınırı vardır. Batısında ve kuzeyindeki kara sınırları, yıllar içinde iyi komşuluk çerçevesinde atılan adımlar ve ayrılıkçı bölgelerin dizginlenmesi neticesinde daha güvenlidir. Batı sınırında olan ve Pekin'i rakip ya da düşman olarak görmeyen komşu ülkeler, Çin'i karadan gelebilecek saldırılara karşı güvenceye almıştır. Lakin denizlerin olduğu doğu sınırlarına bakıldığında, Çin açısından bazı sorunların olduğu görülmektedir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ABD'nin kontrolünde olan ve bir dönem "ABD Gölü"¹⁸ olarak adlandırılan Pasifik Okyanusu hem ABD hem de Avustralya, Japonya gibi Atlantik ittifakı içinde olan ülkelerin donanmalarına ev sahipliği yapmaktadır. Ayrıca her ne kadar Çin, ABD'den uzak bir coğrafya olarak görülse de Guam gibi adaların varlığı, Washington yönetiminin coğrafi ve savunma gücünü arttırmaktadır. Zira ABD, söz konusu Ada'da önemli bir donanma ve hava gücüne sahiptir.¹⁹ Bunların yanında bölge tartışmalı sulara da ev sahipliği yapmaktadır.

Çin'in 9 Çizgi Hattı Stratejisi bağlamında uyguladığı politikalar neticesinde Güney Çin Denizi, mevcut konjonktürde çatışma riskinin en yüksek olduğu sular olarak görülmektedir. Tayvan ve Tayvan Boğazı, Çin açısından politik bir gerilim olduğu kadar güvenlik sorunları teşkil eden bir bölge olarak görülmektedir. Çin'in enerji ve mal ticaretinin büyük ölçüde geçtiği Malakka Boğazı da ABD Donanması'nın abluka tehdidi altındadır. Çin'in gücünün devam etmesi için hayati derece de önemli olan enerji ve

18 Eleanor Lattimore, "Pacific Ocean or American Lake?", *Far Eastern Survey*, 14(22), 1945, s. 313

19 Mustafa Cem Koyuncu, "Guam: Mızrağın Ucu", *ANKASAM*, <https://www.ankasam.org/guam-mizragin-ucu/>, (Erişim Tarihi: 18.05.2022).

mal ticareti büyük ölçüde söz konusu sorunlu alanlardan geçmektedir. Hint Okyanusu'na uzanan hatta da Hindistan'ın donanması ve coğrafi avantajı Çin'i karşılamaktadır. Bu sebeple Pekin, mevcut güç dengesinin yarattığı statükoyu değiştirmek için her geçen gün askeri harcamalarını arttırmakta, bölge ülkelerine yönelik yeni altyapı yatırımları planlamakta ve ucuz krediler sağlamaktadır.

Çin tarafından 2019 yılında yayınlanan Savunma Raporu'nda uzak denizlerde görevler gerçekleştirebilecek güçlü ve modernize edilmiş bir deniz kuvveti inşa etme ve Çin'in denizaşırı haklarının korunmasını içeren bir bölüm dikkat çekmektedir.²⁰ Bahse konu olan hedef doğrultusunda Çin, 2021 yılında 2020'de harcanan 183,5 milyar dolara oranla yüzde 6,8 artışla 209,2 milyar dolarlık bir yıllık savunma bütçesi açıklamıştır.²¹ Lakin söz konusu rakamın daha fazla olduğu birçok kuruluş tarafından tahmin edilmektedir.²² Çin'in ticari çıkarlarını güvenceye almak için göstermiş olduğu çabaların ve İnci Dizileri Stratejisinin uygulanmasında ön plana çıkan alan, Hint Okyanusu olmuştur. Zira daha uzak bir coğrafya olan Hint Okyanusu, Çin açısından önemli zayıflıklar içermektedir. Bu durumun başlıca nedeni savunma kapasitesidir. Çin Donanması, kendi karasularında konuşlandığı hava savunma sistemleri ve savaş uçaklarının koruması altında faaliyet gösterme avantajına sahiptir. Ayrıca yakın çevresinde bulunan denizaltıları ve deniz devriye uçaklarıyla potansiyel bir saldırıya karşı kendisini savuna kabiliyetine sahiptir.

Hint Okyanusu söz konusu olduğunda Çin, askeri yeteneklerinin birçoğuna sahip değildir ve olası bir saldırıda total ördek konumundadır. 2049 yılında küresel hegemon devlet olma hedefine sahip Pekin'in

20 "China's National Defense in the New Era", *The State Council Information Office of the People's Republic of China*, Foreign Languages Press Co. Ltd., Beijing 2014, s. 14-15.

21 Matthew Funairole-Brian Hart, "Understanding China's 2021 Defense Budget", *CSIS*, <https://www.csis.org/analysis/understanding-chinas-2021-defense-budget>, (Erişim Tarihi: 13.05.2022).

22 "The Military Balance 2022", *International Institute for Strategic Studies*, Routledge, Abingdon 2022, s. 233.

ÇİN'İN İNCİ DİZİSİ STRATEJİSİ

başarması gereken en önemli hedef, Hint Okyanusu üzerindeki kırılğan gücünü sağlam temeller üzerine inşa edip, güç dengesini kendi lehine değiştirmesidir.

HİNT OKYANUSU'NUN ÖNEMİ

15. yüzyılın en önemli denizcilerinden sayılan ve Portekiz'in Hint Okyanusu üzerinde kurduğu hakimiyetin baş mimarı olan donanma komutanı Afonso de Albuquerque, Hint Okyanusu'ndaki stratejik geçiş noktalarının önemini ilk kavrayan kişilerdendir. Hint Okyanusu'nu Portekiz'in münhasır ekonomik bölgesi ya da bir başka deyişle kapalı bir denize çevirmek için uyguladığı dar geçit stratejisini, zamanın küresel aktörleri Hollanda ve İngiltere gibi ülkeler de kullanmış olup; II. Dünya Savaşı'ndan sonra ABD'nin ve günümüzde Çin'in denizler üzerinde geliştirdiği stratejileri etkilemiştir.²³

Hint Okyanusu'nun geçmişten günümüze kadar ticaretin, güvenliğin ve jeopolitik çekişmenin merkezinde yer almasının en önemli nedenlerinden biri coğrafyadır. Hint Okyanusu'nun kuzeyine yoğunlaşan hareketlilik, dünyadaki en önemli deniz geçiş noktalarından sayılan Malakka Boğazı, Hürmüz Boğazı, Babülmendep Boğazı, Andaman Denizi, Bengal Körfezi ve Mozambik Kanalı'ndan geçmektedir. Deniz yollarında bulunan az sayıdaki boğazların yanı sıra Hint Okyanusu'na paralel uzanan sıradağlar ve geniş çöller gibi doğal koşullar, karadan da Hint Okyanusu'na ulaşımı coğrafi açıdan zorlu kılmaktadır. Bu sebeple tarihte kara güçlerinin Hint Okyanusu'na hakimiyet girişimleri başarısız olmuştur. Buna karşılık deniz gücü olarak bilinen ülkeler ise Hint Okyanusu'nda hakimiyet kurmayı başarmıştır.

Günümüzde gerek tankerlerle taşınan hidrokarbonların gerekse gemilerle taşınan ticari malların geçtiği yolların merkezinde olan Hint Okyanusu, mevcut küresel sistemde yoğunlaşan büyük güç rekabetinin

²³ David Brewster, "The MSRI and the Evolving Naval Balance in the Indian Ocean", Jean-Marc F. Blanchard, der., *China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia*, Palgrave, Singapore 2018, s. 57.

denizler ayağını oluşturmaktadır. Başta Çin olmak üzere Hindistan ve Güneydoğu Asya ülkelerinin dünyanın üretim merkezlerine dönüşmesi ve buna bağlı olarak enerji talebi, birçok ülkenin Hint Okyanusu üzerinde ticari, siyasi ve askeri angajmanlarını ve stratejilerini değiştirmektedir. Bu sebeple Pekin'in başlattığı Deniz İpek Yolu Projesi ya da Batılıların deyimiyle İnci Taneleri Stratejisi, Hint-Pasifik üzerinde ticari ve askeri faaliyetlerin devamını ve güvenliğini sağlamaya yönelik bir projedir. Her ne kadar 2013 yılından itibaren gündeme gelse de Deniz İpek Yolu Projesi'nin izlerini geçmişte de görmek mümkündür.

Tang Hanedanlığı döneminde yaşanan savaşlar, iç bölgelerdeki ticari yolları etkilemiş ve istikrarsızlaşmalarına neden olmuştur. Bu sebeple Çin'in güneyinde toplanan ticari hareketlilik, doğal olarak deniz yollarının kullanılmasını tetiklemiş ve ticaretin ana rotası haline gelmesine neden olmuştur. Song ve Yuan Hanedanları'nın navigasyon teknolojisindeki atılımları da bu yeni ticari hattın etkili şekilde kullanılmasını sağlamıştır.²⁴

Çin'den başlayan ve Avrupa'ya devam eden ticari rota, ana karadan uzaklaştığı oranda tehditlere açık hale gelmektedir. Korsan faaliyetleri, ABD Donanması'nın varlığı, Hindistan ile Çin arasında yaşanan gerilimler ve gemilerin ikmal ve bakım için belirli aralıklarla limanlarda demirlemesi gibi sebepler, Hint Okyanusu'nun önemini hem Çin hem de küresel ticaretteki payını arttırmak isteyen uluslar nezdinde arttırmaktadır. Özellikle de Çin'in ABD ve Hindistan'la yaşadığı problemler düşünüldüğünde, Çin'in ticari ve enerji filolarının Hint Okyanusu üzerinde bir blokaja uğrama ihtimalini göz önünde bulundurmamak gerekmektedir. Nitekim geçmişte Hindistan ile Pakistan arasında yaşanan çatışmalarda kapanan ticaret yolları ve limanları ve daha uzak geçmişte ABD tarafından Japonya'ya giden petrol tankerlerine uygulanan blokaj örnekleri, Pekin açısından blokaj ihtimalinin her zaman masada olduğunu göstermektedir. Pekin'in deniz hattını kapsayan; Çin-Malakka Boğazı-Hint Okyanusu-Süveyş Kanalı-

²⁴ Chang, Yen-Chiang, "The '21st Century Maritime Silk Road Initiative and Naval Diplomacy in China", *Ocean&Coastal Management* 153, 2018, s. 148.

ÇİN'İN İNCİ DİZİSİ STRATEJİSİ

Kuzey Afrika-Avrupa güzergâhı düşünüldüğünde, Hint Okyanusu'nun bu hattın merkezinde yer alması, Çin açısından bu okyanusu vazgeçilmez yapmaktadır.

Bir füze destroyeri ve X615 tedarik gemisinden oluşan bir filonun Pakistan, Sri Lanka ve Bangladeş'i ziyaret ettiği 1985 yılının Kasım ayından bu yana Çin Deniz Kuvvetleri'nin bölgeye yaptığı ziyaretler giderek yaygınlaşmaktadır. Bölge ülkeleriyle artan ekonomik, diplomatik ve güvenlik ilişkileri, Pekin'in bölgedeki izdüşümünü arttırmaktadır. Ana karasıyla komşu Güney Çin Denizi'nde bulunan ülkelere hak iddia edici bir yaklaşımın aksine Pekin, Hint Okyanusu'ndaki ülkelerle karşılıklı çıkar, kültürel etkileşim ve yumuşak güç üzerinden ilişki kurmaktadır. Çin'in bu yaklaşımı, bölgede bulunan ve Hindistan'ın gücünü dengelemek isteyen devletler tarafından da olumlu karşılanmaktadır. Çin'in Hint Okyanusu'na dönük çabalarının merkezinde Malakka Boğazı'na alternatif güzergahlar yaratmak, daha kısa ve güvenli ticari rotalar kurmak ve Hint Okyanusu'nda bölge dışı bir aktör olmak yerine yerleşik bir güç olmak vardır.

Deniz ticaretinin güvenliği Çin açısından giderek daha karmaşık, çok taraflı ve güvenlik boyutlu bir hal almaktadır. Zira günümüzde küresel bir denetim ağı kurmak ve onu kontrol etmek isteyen güçlerin aktif olması gereken en önemli alan denizlerdir. Dünya yüzeyinin yüzde 70'inin denizler ve okyanuslarla kaplı olduğu, insanların yüzde 80'inin kıyılarda yaşadığı ve tüm dünya mallarının yüzde 90'ının okyanuslarda seyahat ettiği bilinmektedir.²⁵

Çin, ticari hacmini arttırdığı oranda denizlere bağımlı olmakta bu durum da Pekin açısından güvenlik paradoksu yaratmaktadır. Çin'in ithal ettiği enerjinin yaklaşık olarak %80'i Hint Okyanusu üzerinden Ortadoğu ve Afrika'dan gelmektedir.²⁶ Pekin söz konusu kaynaklara alternatifler

²⁵ Prokhor Tebin, "How The Strategic Situation Changes in the World Ocean", *Global Affairs Russia*, <https://eng.globalaffairs.ru/articles/naval-power-amid-political-turmoil/>, (Erişim Tarihi: 13.05.2022).

²⁶ Hu Bo, "Maritime relations with Japan, ASEAN, India, Australia and Russia", *Chinese Maritime Power in the 21st Century*, Routledge, 2019. s. 190.

üretmek istese de bilinen rezervler ve ticari hatlar düşünüldüğünde Ortadoğu ve Afrika, mevcut durumda ve gelecekte Pekin'in ana ithalatçısı olarak konumunu sürdürecektir.

Ayrıca Hint Okyanusu'na komşu olan devletlerin bakır, lityum, berilyum, nikel, kobalt ve fosfat gibi çeşitli maden kaynaklarına sahip olduğu düşünüldüğünde, Çin'in bölgeden vazgeçemeyeceği anlaşılmaktadır. Lakin Hint Okyanusu ile başta Çin'in en önemli ekonomik bölgelerinden biri olarak görülen İnci Nehri Deltası olmak üzere doğu sahillerine kadar uzanan hattın en önemli geçiş noktası olarak görülen Malakka Boğazı, Çin'in aşıl topuğunu temsil etmektedir. Zira bu hat üzerindeki enerji ve ticaret akışı istenildiği takdirde ABD Donanması tarafından kesilebilir ve bölge ablukaya alınabilir.

Söz konusu stratejik zorluk, ilk kez 2003 yılının Kasım ayında ÇKP Ekonomik Çalışma Konferansı'nın kapanışında Hu Jintao tarafından "Malakka İkilemi" olarak isimlendirilmiştir.²⁷ Mevzubahis isimlendirmeden günümüze kadar geçen sürede; konuyla ilgili raporlar, resmi belgeler, makaleler ve diğer bilimsel çalışmalar; alternatif ulaşım yolları bulmak ve Pekin'in enerji ve ticaret güvenliğine dış güçlerin müdahalesini kırmak için alternatif stratejiler üretmek üzerine yoğunlaşmıştır.

Çin'in mevzubahis hedeflere yönelik stratejisinde öne çıkan üç ülke vardır: Pakistan, Myanmar ve Sri Lanka. Çin'den Pakistan'ın Gwadar Limanı'na kadar uzanan Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) da Sri Lanka'da bulunan Kolombo ve Hambantota Limanları ve Myanmar'daki Kyaukpyu Limanı; küresel ticaret ve yatırımları güvence altına almak ve operasyon merkezleri yaratmak için gerekli olan fiziksel yatırımların en önemli coğrafi bölgelerinde yer almaktadır.

²⁷ Marc Lanteigne, "China's Maritime Security and the "Malacca Dilemma", *Asian Security*, 4(2), 2018, 143.

ÇİN-PAKİSTAN EKONOMİK KORİDORU

2015 yılında Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi'nin İslamabad'da yaptığı konuşmada "Kuşak ve Yol, tüm ülkeleri kapsayan bir senfoniye CPEC bu senfoninin ilk melodisidir"²⁸ şeklinde tanımladığı Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC), ilk kez Çin Başbakanı Li Keqiang tarafından 2013 yılının Mayıs ayındaki Pakistan ziyareti sırasında açıklanmıştır.²⁹ Sadece Çin ve Pakistan'ın yararlanmayacağı; aynı zamanda İran, Afganistan, Hindistan ve Orta Asya ülkelerinin de faydalanacağı belirtilen CPEC,³⁰ Kuşak-Yol Projesi'nin en stratejik bağlantı noktalarından biridir.

Çin'in Sincan Bölgesi'nden başlayan İslamabad ve Karaçi gibi önemli şehirlerden geçip Gwadar Limanı'na uzanan ve yaklaşık 3200 km uzunluğunda olan bu hat, birçok altyapı yatırımlarına, kara taşımacılığı yollarına ve enerji boru hatlarına ev sahipliği yapmaktadır. Bu girişim sayesinde, Ortadoğu'dan Çin'e giden deniz yolu, yaklaşık 12.000 km kısalmaktadır.³¹ 2016 yılının Ekim ayında Sincan'dan kalkan ilk ticari tren, 3.115 km yolu 15 günde kat ederek Gwadar Limanı'na ulaşmıştır.³² Pakistan'ın güneybatısındaki Makran kıyı şeridinde yer alan bu liman, Basra Körfezi'ni küresel pazarlara bağlayan ve Çin'in ithal petrolünün yüzde 40'ından fazlasının geçtiği dar su yolu olan Hürmüz Boğazı'nın sadece 400 km doğusunda yer almasıyla Çin açısından önemli bir coğrafi avantaj şeklinde görülmektedir. Bu sayede Çin, kara bağlantısıyla doğrudan Hint Okyanusu'na erişme imkânı bulmuştur.

28 "Remarks by Foreign Minister Wang Yi at the Inauguration of The Year of China-Pakistan Friendly Exchanges", *Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China*, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/201503/t20150311_678278.html, (Erişim Tarihi: 31.01.2022)

29 Jacob Mardell, "The BRI in Pakistan: China's Flagship Economic Corridor", *MERICCS*, <https://merics.org/en/analysis/bri-pakistan-chinas-flagship-economic-corridor>, (Erişim Tarihi: 31.01.2022).

30 "Introduction", *CPEC Authority Office*, <http://cpec.gov.pk/introduction/1>, (Erişim Tarihi: 31.01.2022).

31 "The Nexus Between China and The Middle East: China-Pakistan Economic Corridor", *SCMP*, <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/pakistan.html>, (Erişim Tarihi: 31.01.2022).

32 Isaac B. Kardon vd., "Gwadar: China's Potential Strategic Strongpoint in Pakistan", *CMSI China Maritime Reports 7*, *U.S. Naval War College*, 2020, s. 3.

KOLOMBO VE HAMBANTOTA LİMANLARI

Hint Okyanusu, doğu-batı yönlü gerçekleşen ticaretin merkezinde yer almaktadır. Sri Lanka'ysa, merkez konumdaki Hint Okyanusu'nun merkezinde yer alan mühim bir coğrafi bölge olarak karşımıza çıkmaktadır. Sri Lanka, Asya ve Avrupa arasındaki deniz yoluyla yapılan ticaretin neredeyse tamamının geçtiği nakliye hattının hemen yanında bulunmaktadır.³³ Bu sebeple Sri Lanka'nın üzerinde güç sahibi olan ülke, bu hat üzerinde denetim yapma ve ticari faaliyet yürütme hakkına sahiptir.

Sri Lanka'nın coğrafyası, Pekin'e birçok fırsat sunmaktadır. Çin'e gelen enerji tankerleri ve Çin'den giden ticari kargoların güzergahı, Sri Lanka'dan geçmektedir. Çin için Sri Lanka, uzak denizlerin güvenliği ve olası bir blokaj ihtimaline karşı da hayati önem taşımaktadır. Bu sebeple Çin'in Sri Lanka'ya yatırımları giderek artmaktadır. Çin'in; altyapı, turizm, telekomünikasyon gibi yatırımlarının yanı sıra Kolombo ve Hambantota Limanlarına yaptığı yatırım, stratejik değer taşımaktadır.

Sri Lanka Hükümeti, 2017 yılında Hambantota Limanı'nın haklarını 99 yıllığına Çin'e resmi olarak devretmiştir. Çin'in Merchants Port Holding Şirketi, Sri Lanka Liman Otoritesi koordinasyonunda limanın yeni sahibi olmuştur. Merchants Port Holding, 99 yıllık kiralama bedeli için Sri Lanka hükümetine 300 milyon doları peşin olmak üzere 1,2 milyar dolar tutarında bir ödeme yapmıştır.³⁴

Sri Lanka'nın güneyinde bulunan bu liman, Çin'den gelen ticari gemiler için önemli bir durak olarak görülmektedir. Bir başka önemli anlaşma, Colombo Uluslararası Konteyner Terminali'nin (CICT) işletilmesiyle ilgilidir. Yapılan anlaşmaya göre, %85'i China Merchant Port Şirketi tarafından

33 Deborah Brautigam-Meg Rithmire, "The Chinese 'Debt Trap' Is a Myth", *The Atlantic*, <https://www.theatlantic.com/international/archive/2021/02/china-debt-trap-diplomacy/617953/>, (Erişim Tarihi: 13.01.2022).

34 "The Port of Hambantota Operated by China Merchants", *Oboreurope*, <https://www.oboreurope.com/en/hambantota-china-merchants/#>, (Erişim Tarihi: 13.01.2022).

ÇİN'İN İNCİ DİZİSİ STRATEJİSİ

kontrol edilen limanın diğer ortağı ise Sri Lanka Liman Otoritesi'dir.³⁵ Söz konusu limanın hisselerinin %85'ini satın alan Çin, bunun yanı sıra altyapı projeleri karşılığında Sri Lanka'ya 8 milyar dolarlık kredi vermiştir.³⁶

Kyaukpyu Limanı, Çin'in enerji akışında Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını azaltmak için stratejik bölge olarak gördüğü bir diğer ülke Myanmar'dır. Körfez ülkelerinden gelen enerjinin boru hatları yoluyla Çin'e taşınma potansiyeli, Pekin'in gözünde Myanmar'ı, "İnci Taneleri Stratejisi"nde stratejik bir konuma yükseltmiştir. Bu sebeple Çin, Myanmar'ın yatırım yapılacak ülkeler listesinin üst sıralarına taşımıştır.

Myanmar'ın en batısında yer alan Rakhine Eyaleti'nde bulunan Kyaukpyu, Bengal Körfezi boyunca uzanan önemli bir coğrafi noktadır. 2016 yılında China Harbour Engineering Company ve CITIC Group Corporation'ın bünyesindeki yüklenici firmaları, bölgede yapılacak iki büyük proje için sözleşme imzalamıştır. Liman projesi ve çevresindeki Özel Ekonomik Bölge'de oluşturulacak sanayi bölgesini kapsayan bu anlaşmayla Çin şirketleri; liman için 7,3 milyar dolar ve Özel Ekonomik Bölge için de 2,7 milyar dolar ödemeyi taahhüt etmiştir. Anlaşmaya göre Çin, bu bölgeyi 50 sene işletecektir. Eğer isterse 25 senelik bir uzatma hakkına da sahiptir.

Ticari bakımdan önemli bir liman olan Kyaukpyu, aynı zamanda Çin'e kadar uzanan petrol ve doğalgaz boru hatlarının başlangıç noktasıdır. Her ikisi de devlete ait şirketler olan China National Petroleum Corporation ve Myanmar Oil and Gas Enterprise tarafından inşa edilen bu boru hatları, Pekin'in enerji güvenliği açısından önemiyet arz etmektedir. 2013 yılında faaliyete geçen gaz boru hattı, Çin'e yılda 12 milyar metreküp gaz gönderirken; iki yıllık bir gecikmenin ardından 2017 yılında faaliyete geçen petrol boru hattı, 22 milyon varil petrol taşımaktadır.

35 "About Our Company", *CICT*, <https://www.cict.lk/about>, (Erişim Tarihi: 13.01.2022).

36 "Next Hambantota? Welcome to the Chinese-funded US\$1.4 Billion Port City Colombo in Sri Lanka", *SCMP*, <https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/3009731/next-hambantota-welcome-chinese-funded-us14-billion-port-city>, (Erişim Tarihi: 13.01.2022).

Söz konusu petrol akışı, Çin'in 2016 yılındaki petrol ithalatının yaklaşık yüzde 6'sına tekabül etmektedir.³⁷ Hem Çin'de üretilen ürünlerin ihracatında yaşanabilecek ulaşım zorluklarını hem de Çin'in fabrikaları için gerekli olan enerji güvenliğine katkı sunan mevzubahis liman, aynı zamanda Çin'in batı limanlarına gidip oradan Çin'in içine dağılan ulaşım hatlarının aksine; doğrudan Çin'in merkezine kadar kara ulaşımı sağlamaktadır.

SONUÇ

Şi Cinping'in 2013 yılında iktidara gelmesiyle birlikte Çin'in stratejisi değişikliğe uğramıştır. Batı'yla uyumlu politikaları yavaş yavaş bırakan Pekin, kendi ekonomik, diplomatik ve güvenlik ajandasını takip etmiştir. Küresel sistemde başat aktör olmak isteyen Çin, buna uygun olarak yeni stratejiler geliştirmiştir. Bu stratejiler arasında en önemli görülen girişim, kendisine önemli bir üstünlük sağlayan ve ihracat temelli ekonomisinin ana kaldıracı olarak görülen Kuşak-Yol Projesi'dir. Kara ve deniz hattından oluşan bu proje, Çin'in sinosentrik bir düzen kurmak için kullandığı ekonomik ve diplomatik bir araçtır.

Küresel bir aktör olmak için denizlere hâkim olmanın önemi kavrayan Pekin, bu amaç doğrultusunda Deniz İpek Yolu Projesi'ni hayata geçirmektedir. Denizlerdeki ticareti kontrol etmek için gerekli olan fiziki coğrafya kontrolü, Çin'in elde etmek istediği bir hedeftir. Bu hedefi gerçekleştirmek amacıyla da bölge ülkeleriyle diplomatik ilişkilerini arttırmakta ve stratejik lokasyonlara yatırım yapmaktadır.

Çin'in izlediği strateji, Batılı ülkeler tarafından eleştirilmektedir. Zira Atlantik düzenine meydan okuyan Çin'in bu hamleleri, mevcut statükoyu değiştirmeyi amaçlamaktadır. Bu sebeple Çin'in Deniz İpek Deniz Yolu olarak adlandırdığı ve kalkınmayı ve karşılıklı işbirliğini hedefleyen proje,

³⁷ Gregory Poling, "Kyaukpyu: Connecting China to The Indian Ocean", *AMTI*, <https://amti.csis.org/kyaukpyu-china-indian-ocean/>, (Erişim Tarihi: 10.02.2022).

ÇİN'İN İNCİ DİZİSİ STRATEJİSİ

Batı tarafından bir meydan okuma şeklinde algılanmaktadır. Bu sebeple Batı nezdinde sıklıkla vurgulanan “İnci Taneleri Dizisi” stratejisi, Çin'in niyetinin barışçıl ve ekonomik kalkınmadan ziyade; askeri ve revizyonist bir dönüşüm olduğuna işaret etmektedir. Bu sebeple Çin'in yatırım yaptığı her liman, Batılı aktörler tarafından rakip olarak görülmektedir.

Son yıllarda artan ABD-Çin gerilimi neticesinde dünya, yeni büyük oyun olarak nitelendirebileceğimiz bir döneme girmiştir. Çin'in siyasi ve askeri gücü tarafından tetiklenen söz konusu jeopolitik rekabet, Hint-Pasifik olarak adlandırılan bölgede gerçekleşmektedir. Çin'in İnci Taneleri stratejisi; Hindistan gibi bölgesel aktörlerle rekabet oluşturduğu gibi, ABD'nin kurduğu Atlantik sistemine de alternatif olabilecek bir ekonomik, politik ve askeri yapılanma içermektedir. Gelecek dönemde kurulacak küresel sistemi kimin yöneteceğini belirleyecek en önemli alan olarak görülen bu hat, yeni fırsatlar-krizler arasında gidip gelen dalgalı sulara ev sahipliği yapmaktadır. Farklı coğrafyalardan gelen ilginin artması, mevcut sorunların ve çatışma alanlarının daha fazla derinleşmesi ve iki kutup arasında kalan bölge ülkelerinin bir seçim yapmaya zorlanması, Hint-Pasifik'teki stratejik kontrol noktalarının daha fazla ön plana çıkacağına işaret etmektedir.

KAYNAKÇA

“China Builds up Strategic Sea Lanes”, *The Washington Times*, <https://www.washingtontimes.com/news/2005/jan/17/20050117-115550-1929r/>, (Erişim Tarihi: 19.11.2021).

“China’s Military Strategy”, *Information Office of the State Council The People’s Republic of China*, http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2014/08/23/content_281474982986506.htm, (Erişim Tarihi: 19.11.2021).

“Full Text of Hu Jintao’s Report at the 18th Party Congress”, *Xinhua*, https://www.mfa.gov.cn/ce/ceus//eng/zt/18th_CPC_National_Congress_Eng/t992917.htm, (Erişim Tarihi: 18.11.2021).

“Introduction”, *CPEC Authority Office*, <http://cpec.gov.pk/introduction/1>, (Erişim Tarihi: 31.01.2022).

“Next Hambantota? Welcome to the Chinese-funded US\$1.4 Billion Port City Colombo in Sri Lanka”, *SCMP*, <https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/3009731/next-hambantota-welcome-chinese-funded-us14-billion-port-city>, (Erişim Tarihi: 13.01.2022).

“Remarks by Foreign Minister Wang Yi at the Inauguration of the Year of China-Pakistan Friendly Exchanges”, *Ministry of Foreign Affairs, the People’s Republic of China*, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/201503/t20150311_678278.html, (Erişim Tarihi: 31.01.2022)

“The Diversified Employment of China’s Armed Forces”, *Information Office of the State Council The People’s Republic of China*, http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2014/08/23/content_281474982986506.htm, (Erişim Tarihi: 19.11.2021).

ÇİN'İN İNCİ DİZİSİ STRATEJİSİ

“The Military Balance 2022”, *International Institute for Strategic Studies*, Routledge, Abingdon 2022.

“The Nexus Between China and The Middle East: China-Pakistan Economic Corridor”, *SCMP*, <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/pakistan.html>, (Erişim Tarihi: 31.01.2022).

“The Port of Hambantota Operated by China Merchants”, *Oboreurope*, <https://www.oboreurope.com/en/hambantota-china-merchants/#>, (Erişim Tarihi: 13.01.2022). “About Our Company”, *CICT*, <https://www.cict.lk/about>, (Erişim Tarihi: 13.01.2022).

“Third Plenary Session of 11th Central Committee of CPC Held in 1978”, *China Daily*, http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2008-10/29/content_7169033.htm, (Erişim Tarihi: 18.11.2021).

“Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, *Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China*, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml, (Erişim Tarihi: 18.11.2021).

“Vision for Maritime Cooperation Under the Belt and Road Initiative”, *Xinhua*, http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm, (Erişim Tarihi: 18.11.2021).

“What Does Xi Jinping's China Dream Mean?”, *BBC News*, <https://www.bbc.com/news/world-asia-china-22726375>, (Erişim Tarihi: 18.11.2021).

BARTON, Benjamin, “Leveraging the “String of Pearls” for Strategic Gains? An Assessment of the Maritime Silk Road Initiative's (MSRI) Economic/ Security Nexus in the Indian Ocean Region (IOR)”, *Asian Security*, 17(2), 2021.

BRAUTIGAM, Deborah-Meg Rithmire, “The Chinese ‘Debt Trap’ Is a Myth”, *The Atlantic*, <https://www.theatlantic.com/international/archive/2021/02/china-debt-trap-diplomacy/617953/>, (Erişim Tarihi: 13.01.2022).

BREWSTER, David, "Silk Roads and strings of pearls: The strategic geography of China's new pathways in the Indian Ocean", *Geopolitics*, 22(2), 2017.

BREWSTER, David, "The MSRI and the Evolving Naval Balance in the Indian Ocean", *China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia*, 2018.

ÇELİK, Kadir Ertaç-Doğacan Başaran, "Empire Tendencies of USA within the Context of Asia-Pacific Policy and China: An Analysis of Trump Doctrine", *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 3(2), 2018, s. 34-54

FULLER, Frank vd., "China's Accession to the World Trade Organization: What Is at Stake for Agricultural Markets?", *Applied Economic Perspectives and Policy*, 25(2), 2003.

FUNAIOLE, Matthew-Brian Hart, "Understanding China's 2021 Defense Budget", *CSIS*, <https://www.csis.org/analysis/understanding-chinas-2021-defense-budget>, (Erişim Tarihi: 13.05.2022).

GORDON, David F. vd., "Beyond the Myths-Towards a Realistic Assessment of China's Belt and Road Initiative: The Security Dimension", *The International Institute for Strategic Studies, London 2020*.

HU, Bo, "Maritime relations with Japan, ASEAN, India, Australia and Russia" *Chinese Maritime Power in the 21st Century*, Routledge, 2019.

KARDON, Isaac B. vd., "Gwadar: China's Potential Strategic Strongpoint in Pakistan", *U.S. Naval War College*.

KOYUNCU, Mustafa Cem, "Guam: Mızrağın Ucu", *ANKASAM*, <https://www.ankasam.org/guam-mizragin-ucu/>, (Erişim Tarihi: 18.05.2022).

LANTEIGNOE, Marc, "China's Maritime Security and the "Malacca Dilemma"", *Asian Security*, 4(2), 2008.

ÇİN'İN İNCİ DİZİSİ STRATEJİSİ

LATTIMORE, Eleanor, "Pacific Ocean or American Lake?", *Far Eastern Survey*, 14(22), 1945, s. 313-316.

MARDELL, Jacob, "The BRI in Pakistan: China's Flagship Economic Corridor", *MERICCS*, <https://merics.org/en/analysis/bri-pakistan-chinas-flagship-economic-corridor/>, (Erişim Tarihi: 31.01.2022).

POLING, Gregory, "Kyaukpyu: Connecting China to The Indian Ocean", *AMTI*, <https://amti.csis.org/kyaukpyu-china-indian-ocean/>, (Erişim Tarihi: 10.02.2022).

SUI, Xinmin, "China's Strategy towards South Asia in the Context of the Maritime Silk Road Initiative", *China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia*, Palgrave, Singapore 2018.

SURINDER, Mohan-Josukutty C. Abraham, "Shaping the Regional and Maritime Battlefield? The Sino-Indian Strategic Competition in South Asia and Adjoining Waters", *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 16(1), 2020.

TEBIN, Prokhor, "How the Strategic Situation Changes in the World Ocean", *Global Affairs Russia*, <https://eng.globalaffairs.ru/articles/naval-power-amid-political-turmoil/>, (Erişim Tarihi: 13.05.2022).

The State Council Information Office of the People's Republic of China, "China's National Defense in the New Era", Foreign Languages Press Co. Ltd., Beijing 2014.

TIAN, Nan-SU, Fei, "A New Estimate of China's Military Expenditure", *SIPRI*, Stockholm 2022.

YAN, Xuetong, "From Keeping A Low Profile to Striving for Achievement", *The Chinese Journal of International Politics*, 7(2), 2014, s. 153.

YEN-CHIANG, Chang, "The '21st Century Maritime Silk Road Initiative and Naval Diplomacy in China" *Ocean&Coastal Management* 153, 2018.

BÖLGESEL ARAŞTIRMALAR DERGİSİ

ZHANG, Kevin Honglin, "Introduction," China as the World Factory, Kevin Honglin Zhang, ed., *Routledge*, New York 2006.

Mehmet Seyfettin EROL
Mustafa Cem KOYUNCU

STRUCTURED ABSTRACT

The Atlantic order established after the Cold War has been declining since the beginning of the 21st century. China, which is leading Asia's growth, has been implementing a policy of translating its economic supremacy into political and military strength for a while. Beijing, which has pursued a more proactive approach instead of a peaceful rise, especially with Xi Jinping, develops new strategies in response.

China has become the "Factory of the World" thanks to a new economic model that began in the 1980s. Therefore, after the United States, China has risen to become the world's second greatest economic power. However, the two most prominent determinants for China's growth which are energy and trade security, represent both China's strength and weakness. For this reason, Chinese policymakers are trying to implement new measures to address the issue. One of these strategies, the String of Pearls Strategy, has emerged to create alternative ports, roads and logistics destinations to the bottlenecks through which China's energy and commercial fleets pass. The sea line stretching from the eastern shores of China to the Indian Ocean, from there to the eastern shores of Africa and via the Suez to Europe is the main geography of the struggle for global supremacy today.

The phrase "Strings of Pearls", which was first mentioned in a report titled "Energy Futures in Asia" prepared for Defense Secretary Donald H. Rumsfeld by the defense contractor Booz Allen Hamilton in 2005, mainly focuses on increasing China's economic, military, diplomatic and political influence in the Indian Ocean and includes controlling the strategic points on this line and ensuring its security along the Indo-Pacific line. Because, if this connection is blocked, China will stop as well. The United States' dominance and control over the waters indicate that this potential exists

at all times. Beijing's most crucial ambition, which is to become a global empire by 2049, is to provide a strong basis for its vulnerable influence over the Indian Ocean and shift the power balance in its favor.

As a matter of fact, trade routes and ports closed during previous conflicts between India and Pakistan, as well as examples of blockades imposed by the US on oil tankers sailing for Japan in the past, illustrate that a blockade threat is always available for Beijing. As a result, China's key aim is to reduce its route time across the Indian Ocean and gain control of chokepoints.

The Indian Ocean, which located at the crossroads of the routes where hydrocarbons are transported by tankers and commercial goods are delivered by ships, now are seen as the maritime pillar of the great power competition. However, the fact that China does not control the straits in the region creates a serious strategic challenge. The US military presence in the Malacca Strait, through which China's trade and oil travel, is considered as a threat to China.

This strategic challenge named "Malacca Dilemma" was first coined by Hu at the closing of a Chinese Communist Party (CCP) economic work conference in November 2003. Reports, official documents, articles and other scientific studies on this challenge have focused on finding alternative transportation routes and generating alternative strategies to break foreign power interference in Beijing's energy and trade security up to this time.

There are three countries that stand out in China's strategy toward these goals: Pakistan, Myanmar and Sri Lanka. The China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), which was launched to bypass the Strait of Malacca and shorten the sea route, stretches from China to Pakistan's Gwadar Port. Gwadar, one of the important ports of the region, stands out with its commercial and energy transfer dimensions. Colombo and

ÇİN'İN İNCİ DİZİSİ STRATEJİSİ

Hambantota Ports in Sri Lanka, as well as Myanmar's Port of Kyaukpyu, are two significant physical investment ports needed to ensure global trade and investments and establish operational centers. While Kyaukpyu Port comes to the fore in terms of energy transfer, Colombo and Hambantota Ports are seen as transit points for commercial ships.

The article is organized as follows: The first section provides an introduction with a literature review and the main dynamics of the subject. In the second part, String of Pearls Strategy and the reason why China is implementing this strategy are mentioned. The third section contains the geopolitical importance of the Indian Ocean. The Indian Ocean is crucial in terms of military and strategic engagement due to the importance of trade and the sheer size of its various subregions. It stands as an essential crossroads for trade between the Middle East and Southeast and East Asia, as well as Europe and the USA. For these reasons, protecting sea lines of communications in the Indian Ocean is regarded as vital in terms of great power competition. In line with this purpose, in the last part, three projects were elaborated, which have been accomplished by China.