

## **DÜNYAYI BİRBİRİNE BAĞLAMAK: KUŞAK YOL GİRİŞİMİ VE DOĞU AKDENİZ'İN ABD-ÇİN KÜRESEL REKABETİ AÇISINDAN ÖNEMİ**

İsmail Emrah AYDIN\* 

### **ÖZET**

*Bu çalışmada, Çin Kamu Diplomasinin en önemli ve en geniş projeksiyonlu yapı taşlarından biri olan BRI (Belt and Road Initiative) çerçevesinden Doğu Akdeniz'in önemi ve ABD-Çin küresel rekabetinin literatür, dünya siyaseti ve küresel düzen içindeki yeri anlaşılmaya çalışılacaktır. Konunun önemi ve genişliğine binaen öncelikle BRI ile ilgili detaylar ve ortaya koyduğu geniş vizyon aktarılacaktır. Çin Devleti'nin önceden Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road – OBOR) Girişimi olarak isimlendirdiği girişimi, 'bir' ifadesinin yanlış anlaşılabilmesi görüşü üzerine BRI olarak değiştirmesi, Çin'in yumuşak güç algısına verdiği önemi bir kere daha ortaya koyan bir durumdur. Çalışma BRI'nin geniş perspektifini ortaya koyduktan sonra Doğu Akdeniz'in bu proje açısından önemine ve ABD-Çin rekabeti içindeki yerine yoğunlaşacaktır. Bu çalışma, Büyük Güç Mücadelesi bağlamında söz konusu bu rekabetin yakın dönemde ve şu anda bölgede gerçekleşen olayların en üst katmanda sebebinin teşkil ettiğini ortaya koyma iddiasındadır. Ana kaynak olarak literatürde yer alan tartışmaların yanı sıra, konu ile ilgili ileri gelen basın yayın kuruluşu yorumlarından, uluslararası yayınları ve haberleri içeren ampirik verilerden faydalanmıştır. Çalışma metodolojik olarak nitel bir araştırma olarak tasarlanmıştır ve çalışmada doküman analizi yöntemi kullanılmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** Doğu Akdeniz, Kuşak Yol Projesi, Çin, Türkiye, Kıbrıs

**JEL Kodları:** F50, F51, F52, F60, F62, F63, I18

---

\* Doktora Adayı, Bandırma Onyedü Eylül Üniversitesi, ismaileaydin@gmail.com, 0000-0001-9747-332X

### **Makale Geçmişi/Article History**

Başvuru Tarihi / Date of Application: 20 Temmuz 2024

Düzeltilme Tarihi / Revision Date: 20 Ağustos 2024

Kabul Tarihi / Acceptance Date : 15 Kasım 2024

**Araştırma Makalesi/Research Article**

## CONNECTING THE WORLD: THE BELT AND ROAD INITIATIVE AND THE IMPORTANCE OF THE EASTERN MEDITERRANEAN IN TERMS OF US-CHINA GLOBAL COMPETITION

İsmail Emrah AYDIN

### ABSTRACT

*This study will try to understand the importance of the Eastern Mediterranean and the place of the US-China global rivalry in the literature, world politics and global order within the framework of the BRI (Belt and Road Initiative), which is one of the most important and broadest projected building blocks of Chinese Public Diplomacy. Due to the importance and breadth of the subject, the details about the BRI and its broad vision will be presented first. The fact that the Chinese government changed the name of the One Belt One Road (OBOR) Initiative to BRI due to the view that the word 'one' could be misunderstood is a situation that once again reveals the importance China attaches to the perception of soft power. After presenting the broad perspective of the BRI, the study will focus on the importance of the Eastern Mediterranean for this project and its place in the US-China rivalry. This study claims to demonstrate that this rivalry is at the highest level the cause of recent and current events in the region. In addition to the discussions in the literature, empirical data including leading media commentaries, international publications and news reports were used as main sources. The study is methodologically designed as a qualitative research and document analysis method is used in the study.*

**Keywords:** Eastern Mediterranean, Belt and Road Project, China, Turkey, Cyprus

**JEL Codes:** F50, F51, F52, F60, F62, F63, I18

### 1. GİRİŞ

Literatürde bazı görüşlere göre BRI, Çin Rüyası'na ulaşmak için girişilen küresel siyaset üzerindeki potansiyel etkisi çok büyük olabilecek küresel bir stratejidir (Aoyama, 2016: 3). Diğer bir görüşe göre ise, Xi yönetimi BRI ile bir yandan 'Çin Rüyası'na uygun olarak yerel kalkınma hedeflerini gerçekleştirme, diğer yandan güzergah ülkeleri ile karşılıklı yarar sağlayan geniş bir çıkarlar topluluğu kurarak dış stratejik hedeflere erişme hedefini gütmektedir (Huang, 2016: 320). Aynı zamanda bu strateji, Çin yönetiminin yurtiçi ve yurtdışında karşısına çıkan bazı sorunlara alternatif bir çıkış olmakta ve bu yolla Avrupa, Orta Asya, Kuzey Afrika, Orta Doğu, Güney Asya ve Güneydoğu Asya'daki ülkelerle ilişkilerini güçlendirerek büyük bir ihracat potansiyeli oluşturmayı hedeflemektedir (Huang, 2016: 317).

Çin dışı bazı kaynakların görüşlerine göre ise, BRI'nin bir diğer işlevi de, Avrasya bir bütün olarak ve Çin'e bağımlı bir şekilde ekonomik bütünleşme yaşarken, ABD'yi Atlantik ve Pasifik arasında yüzen uzak bir ada konumuna itip dünya siyaseti ve ekonomik düzenine yeni bir şekil vermek olacaktır

(Swaine, 2015: 14). Bu açıdan, BRI ile gündeme geldiği üzere küreselleştiği sıkça ifade edilen bir dünya düzeninde coğrafyanın jeopolitiği şekillendirmeye devam ettiğini göstermesi önemli bir husustur (Ploberger, 2017: 1). Bu anlamda, Deniz İpek Yolu'nun en kritik güzergahlarından biri olan Doğu Akdeniz ve jeopolitik konumu etrafında dönen siyasi olayları bu çerçeveden okumamak büyük bir bakış açısı hatasına neden olabilecektir. Bu çalışma, Doğu Akdeniz'de geliştirilen politikaların ve uygulanan stratejilerin öncelikle BRI ve ABD-Çin küresel rekabeti bağlamında okunması gerektiğini iddia etmektedir.

Çalışma, bu iddiasına uygun olarak öncelikle BRI'nin küresel potansiyel ve vizyonunu detayları ile aktaracak, ardından Doğu Akdeniz'in bu girişim içindeki yerini ortaya koymaya çalışacak ve ardından literatürdeki yapılan değerlendirmelerin ortaya çıkardığı boşluğa işaret ederek Doğu Akdeniz gündeminin aslında diğer pek çok alanda olduğu gibi Büyük Güç Mücadelesi bağlamında ABD-Çin küresel rekabetinin bir boyutu olduğunu ispatlamaya çalışacaktır.

## **2. KUŞAK VE YOL'UN DÜNYASI**

Çin'in ekonomik, siyasi ve stratejik olarak küresel arenadaki yükselişinin bir yansıması olan BRI, Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) finansmanı öncülüğünde, Çin'i bölgesinde ve ötesinde jeoekonominin ve jeopolitiğin merkezine yerleştirirken komşularıyla ilişkilerini güçlendirdiği bir düzleme yerleştirdi (Yu, 2017: 1). Bu proje ile komşularla rekabetin doğuracağı enerji kaybının önüne geçilirken, özellikle Asya'yı ve diğer güzergah bölgelerini dünya ekonomisi ve siyasetinin merkezi yapma ve kendisini de merkezin merkezine yerleştirme stratejisi söz konusudur. Çin'in en büyük uluslararası girişimi olan BRI, dünya nüfusunun %64'ünü ve dünya GSYİH'nın (Gayri Safi Yurt İçi Hasıla) %30'unu oluşturan Asya, Avrupa ve Afrika'daki alt bölgeleri kapsayan geniş bir bölgedeki ekonomik kalkınmaya hitap etmektedir (Huang, 2016: 314).

Winter'a göre BRI, Avrasya ve Afrika'nın siyasi ve ekonomik ortamını enerji, telekomünikasyon, lojistik, hukuk, bilişim teknolojileri ve ulaştırma sektörlerinde bir altyapı ortaklığı ağı aracılığıyla dönüştürme vizyonudur (Winter, 2016: 1). Bir diğer görüşe göre de, Çin'in yeni küresel vizyonunun zirvesi olan BRI, Çin'den başlayarak Asya, Avrupa ve Afrika'ya ulaşması hedeflenen kara yolları, demir yolları, limanlar, denizcilik ve iç su taşımacılığı, havacılık, enerji nakil hatları, elektrik, trans-okyanussal kablo dahil fiber optik, telekomünikasyon ile bilgi ve iletişim teknolojileri alanlarında devasa bir iş birliği vizyonu olarak karşımıza çıkmaktadır (Akdağ, 2019: 74). Ferdinand, bu açıdan BRI'nin temel mantığının, dış politika iş birliğini kolaylaştıran ve çatışma risklerini sınırlayan ortak bir sınır ötesi altyapının oluşturulması anlamı taşıyan Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu başlatan işlevselci sürece benzediğini belirtmektedir (Ferdinand, 2016: 950). Çin'in BRI ile planlanan açık hedeflerinin ardında, Avrupa ile ilişkilerinde uzun vadeli siyasi ve ticari ilişkiler kurarken, birlikte dünyayı yeniden tasarlamak ve Avrupa'nın ABD'ye daha az bağımlı, kendisineyse daha çok bağımlı olmasını sağlamak gibi bir gündeminin olduğu literatürdeki görüşler arasındadır (Ferdinand, 2016: 954-955).

Deng Xiaoping sonrası, ekonomik gücü biriken Çin'in dış politikasındaki dönüşüm, Hu Jintao döneminin sonlarıyla başlamış ve sürekliliğin yansıması olarak Xi yönetimi altında bu katlanarak devam etmiştir (Yu, 2017: 4). Bu dönüşümün köşe noktalarından biri, Çin'in değişen dünya tarafından şekillendirilmek yerine dünya düzenini kendisinin şekillendirmesi vizyonu ve kararlılığı olarak karşımıza çıkmaktadır (Huang, 2016: 315). Ekonomik açıdan değerlendirildiğinde BRI, Çin'in Asyalı komşularıyla ekonomik entegrasyonuna yardımcı olma, kendi şirketlerinin 'dışa açılma' stratejisi ile ekonomik büyümesini arttırma, Xinjiang ve Yunnan gibi iç batı bölgelerini ekonomik entegrasyona dahil ederken küresel ticarete de dahil edilmesini sağlama ve tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması gibi dört amaca ve mantık arka planına hizmet etmektedir (Yu, 2017: 5-6). Winter'a göre de Pekin, BRI ile Sincan'daki Urumçi ve Kaşgar'ı ticaret, turizm ve ulaşım merkezlerine dönüştürmek ve ortaya çıkan bu zenginlik ile bölgedeki Müslüman Uygur topluluklarını ulusun geri kalanıyla bütünleştirmeyi hedeflemektedir (Winter, 2016: 3).

BRI tartışmaları, Çin'in statüko içi bir güç mü yoksa revizyonist mi olduğu tartışmaları ile eşzamanlı ilerlemektedir. Bu da elbette, dünyanın en eski uygarlıklarından biri olma öz farkındalığı ve hem bölgesel hem de küresel düzeyde daha güçlü bir "duyulma" duygusunu ve çıkarlarının "dikkate alınmasını" kolaylaştırabilecek güçlü bir benlik algısına sahip olması ile bağlantılıdır (Ploberger, 2017: 4). Çin, kendisini bugünlere getiren ve Kültür Devrimi'nin ideoloji yoğun atmosferinden kalkınma ve ekonomi odaklı yaklaşıma geçtiği ünlü 11. Merkez Komitesi Üçüncü Genel Kurul Oturumunda (Aralık 1978) Çin'i yeniden güçlü ve saygın bir ülke yapmanın yol haritasını çizmiştir (Ploberger, 2017: 3-4). Dönemin en önemli aktörü olan Deng Xiaoping'in 1978 Eylül'ünde kullandığı ifadeler söz konusu değişimin ruhunu göstermektedir: "Sosyalist bir ülkede üretici güçlerin büyüme hızı, uzun bir tarihsel dönem boyunca kapitalist ülkelerde bunun gerisinde kalıyorsa, sosyalist sistemin üstünlüğünden nasıl bahsedebiliriz?" (Xiaoping, 1978). Söz konusu bu oturum tebliği ile birlikte sınıf mücadelesi koruma stratejisinden, ekonomik modernizasyon ve hızlı büyüme temelinde endüstriyel üretimin modernizasyonu stratejisine geçme yoluyla modern ve güçlü bir sosyalist ülke yaratmak liderlik için en önemli görev haline gelmiştir (Ploberger, 2017: 3-4).

BRI, ilk olarak Başkan Xi Jinping tarafından Eylül 2013'te Kazakistan'da duyurulmuş, bir ay kadar sonra Endonezya'da 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu fikri ortaya atılmış ve 2014'te Asya-Pasifik Ekonomik İş Birliği toplantısında strateji için 40 milyar dolarlık bir fon kurulacağı ilan edilmiştir (Murphy, 2016: 245-246). Akabinde Mart 2015'te Milli Kalkınma ve Reform Komisyonu, Dışişleri Bakanlığı ve Ticaret Bakanlığı'nın ortaklaşa duyurusu ile hayata geçirilmeye başlanmıştır (Murphy, 2016: 245-246). BRI'nin tamamlanabilmesi için 35 yıl hedefi konmuştur (Ferdinand, 2016: 950). BRI'nin, politika koordinasyonu, tesis bağlantısı, engelsiz ticaret, finansal entegrasyon, ve insanlardan insana bağlar olmak üzere beş ana hedefi vardır (Huang, 2016: 319). Stratejiye özel politikaların ortaya çıkmaya başladığı Mayıs 2015 tarihinde, BRI kapsamındaki, kara bağlantılı altı uluslararası ekonomik

koridor ve iki deniz güzergahı için tahmini altyapı yatırım maliyeti 6 trilyon dolar olarak öngörülmüştür (Aoyama, 2016: 13-14).

Ana başlıklarıyla bu yollar, kara yolu bağlamında Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Yeni Avrasya Kara Köprüsü Koridoru, Çin-Orta Asya-Batı Asya Ekonomik Koridoru, Çin-Çinhindi Yarımadası Ekonomik Koridoru, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru, BCIM (Bangladeş, Çin, Hindistan ve Myanmar) Ekonomik Koridoru olmak üzere öngörülen altı koridor ve Güney Çin Denizi'nden ve Hint Okyanusu'ndan Avrupa ve Afrika'ya giden iki deniz koridorundan müteşekkildir (Huang, 2016: 318). Hatta öyle ki, Çin'in küresel vizyonunu ortaya koyar biçimde Çin, ülke ve bölge sınırlaması olmaksızın isteyen ülkelerin bu girişimde yer alabileceğini duyurmuş ve Latin Amerika'da dahi benzer diplomatik girişimlerde bulunmuştur (Aoyama, 2016: 7). Çin bu vizyonunun karşılığını dönemsel de olsa ülkelerin Güney Çin Denizi'ndeki dış politikasının ılımlılaşması ve ikili anlaşmalar yerine çok taraflı anlaşmaları kabul etmeye başlaması ile gözlemlenebilir (Aoyama, 2016: 21).

Öncül strateji olarak 2000 yılında başlatılan ve dışa açılımı ivmelendirmek için geliştirilen 'Küresel Geçiş Stratejisi', BRI ile geliştirilmiş ve bu strateji Çin'i dünyanın en büyük sermaye ihraç eden ülkelerinden biri yapmıştır (Chen, 2016: 1). "Tek Kuşak" olarak ifade edilen stratejinin tam adı "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı"dır ve Çin'i Orta ve Batı Asya "kara" bağlantıları ile Avrupa'ya bağlayan rotaları ifade etmektedir (Chen, 2016: 1). 'Tek Yol' ifadesi, '21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun karşılığı olarak ve Çin'i Güneydoğu Asya ülkeleri, Avrupa ve Afrika'ya bağlayan okyanus yollarını ifade etmektedir (Hali, Iqbal ve Shukui, 2014: 158). Söz konusu rotalar Şekil 1'de görselleştirildiği gibidir.

**Şekil 1: Kuşak Yol Girişimi Kara ve Deniz Rotaları Haritası 1**



(Chen, 2016: 1)

Yabancı sermaye yatırımlarına bakıldığında Çin için vazgeçilmez bir bölge olmasına rağmen Afrika'ya yaptığı bütün yatırımların toplam yatırım yüzdesi içinde küçük bir paya sahip olması, BRI



açısından en önemli bölgelerden olmaması nedenine dayandırılmaktadır (Chen, 2016: 1). Bu durumda BRI'nin Çin açısından ne kadar yüksek strateji düzeyinde görüldüğünü gösteren işaretlerden biridir. Yine de bölge ülkelerinden projeye ve AIIB'ye katılma girişimleri Çin tarafından olumlu karşılanmakta ve Afrika'nın BRI ile bütünleşme hamlelerine katkı sağlamaktadır (Chen, 2016: 4). Şekil 2, BRI strateji vizyonunu başka bir açıdan göstermektedir.

**Şekil 2: Kuşak Yol Girişimi Kara ve Deniz Rotaları Haritası 2**



(Sidaway ve Woon, 2017: 3)

AB ile geliştirilen ilişkiler BRI için dönüm noktalarından biri olmuştur. Avrupa'nın önde gelen ülkeleriyle 2010 yılından itibaren geliştirilen işbirliği, Aralık 2015'te Avrupa Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası'nın (EBRD) Çin'i yeni üye olarak kabul etme düşüncesi ve Çin ile AB arasında Yeni İpek Yolu ve AB yatırım planı çerçevesinde koordineli çalışma niyetine ilerlemiştir (Aoyama, 2016: 17).

BRI'yi Çin'in daha önceki küresel stratejilerinden ayıran iki önemli faktör vardır. Bunlardan biri, hitap ettiği coğrafyanın yansıttığı küresel vizyon ve ikincisi de kara ve deniz rotalarının eşzamanlı olarak ilerletilme iradesidir (Aoyama, 2016: 9). Bu strateji, Çin'in özellikle batı kanadını ve güneyini kritik bölgeler haline getirmiştir (Ferdinand, 2016: 951). Bu çerçevede Çin, bu bölgelerde Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve BCIM Ekonomik Koridoru'nu kurmuş ve yatırımlarına devam etmekle birlikte, diğer koridorlar için girişimlerini sürdürmektedir (Aoyama, 2016: 15). Örnek olması açısından, BRI'nin en kritik güzergahlarından Pakistan Çin Ekonomik Koridoru (CPEC)'in Pakistan için kazanımlarına bakmak BRI'yi tahlil etmek adına faydalı olacaktır.

2007 yılında yürürlüğe girmiş olan iki aşamalı bir Serbest Ticaret Anlaşması (STA) ile Pakistan ve Çin, karşılıklı ticaretlerini 2013 yılına kadar 3,5 milyar dolardan, 14,3 milyar dolara çıkarmışlardır (Irshad, 2015: 200). 1982 yılında Khunjerab Geçidi üzerinden Çin'e bağlı Kaşgar'ı İslamabad'a bağlayan efsanevi Karakorum Otoyolu'nu tamamlanmış, daha sonra bu yol 2000'li yıllarda modernize edilmiş ve

dahili bir yol ile güney Pakistan'daki Karaçi ve Gwadar limanlarına bağlanmıştır (Ali, 2015). Çin, CPEC ile Pakistan'ın kalkınması için yapılan en büyük doğrudan yatırım anlaşmasıyla, yıllık GSYİH'sinin yaklaşık yüzde 20'si olacak şekilde 46 milyar dolarlık yatırım taahhüdünde bulunmuştur (CNN Money, 20 Nisan 2015).

CPEC'i Çin için bu kadar değerli yapan unsurlardan biri, BRI'yi dolayısıyla Çin'i iki okyanusa açılmış bir güç haline getirecek ve üç kıtada üç milyar insanı birbirine bağlamayı hedefleyen yeni Deniz İpek Yolu açısından bir kanal işlevi görecek olan Gwadar limanı ve Gwadar bölgesinin geliştirilmesidir (Irshad, 2015: 203). Çin için bir diğer önemli husus, hızlı büyüyen Pakistan ekonomisine entegre olacak Çin özel sektörü haricinde (Irshad, 2014), bu güzergah sayesinde ulaşabileceği petrol havzası ve Avrupa ve Afrika kıtalarına daha kolay ulaşabileceği bağlantılardır (Cherng-Shin, 2013). Pakistan ise, Çin'in telekomünikasyon, limanlar, altyapı, enerji sektörlerinde yaptığı yatırımlardan faydalanmakta ve Güney ve Orta Asya bölgelerinde barış ve istikrara katkı sunan bu ortamda rakiplerin ortaklara dönüşmesiyle kazanımlar elde etmektedir (Irshad, 2015: 204).

Irshad'a göre BRI, Güney Asya için etkileri açısından dört ana senaryoyu barındırmaktadır. Bunlar, 'çöküş' -çevresel bozulma, nüfus patlaması, yaygın hastalık, kıtlık gibi durumların ortaya çıkması-, 'durağan durum' -bölgesel anlayışın gelişmesi ve statükonun aşağı yönlü gelişimin durması-, 'sürdürülen büyüme' -ekonomi ve bölgesel ticaretin artışı-, 'dönüşüm' ise, -suç oranında ciddi düşüş, yükseköğretim de %100 kayıt, entegre kara, hava ve deniz tabanlı koridorların oluşması- gibi ideal düzen senaryolarıdır (Irshad, 2015: 206).

CPEC güzergahının, geri kalmış bölgeler olan Pakistan'daki Belucistan ve Khyber Pakhtunkhwa vilayetleri ve Çin'in Xinjiang (Sincan Uygur Özerk Bölgesi/Doğu Türkistan) eyaleti gibi bölgelere büyük faydalar sağlaması beklenmektedir (Hali ve Iqbal, 2014: 154). Sonuç olarak, BRI'nin, Pakistan için ekonomik büyüme ve istikrar getireceği, yeni rotalarla üç kıtayı birbirine bağlayacağı ve bölgedeki terörizmin ekonomik sebeplerini zayıflatacağı öngörülmektedir (Hali ve Iqbal, 2014: 160). Batı medyasının iddialarının aksine BRI'nin tek yönlü olarak Çin'e faydalı olmadığı, BRI vizyonu ile yapılan Pire limanının önemli bir ulaşım kapısı haline geldiği ve örneğin Hewlett Packard'ın (HP) dağıtım faaliyetlerinin büyük bir bölümünü Rotterdam'dan Pire'ye taşıma kararını etkilediğini aktaran görüşler mevcuttur (Hali ve Iqbal, 2014: 159-160).

Diğer bir yönüyle BRI, Çin'in kendi kalkınma zorunluluğunu katkı sunarak Çin'de sosyalist sistemin devamlılığını sağlama açısından oldukça önemli bir kazanım getirecektir (Ploberger, 2017: 15). Diğer taraftan BRI'nin başarıya ulaşması halinde, Çin'in dış ilişkilerini önemli ölçüde kendi lehine yeniden şekillendirebileceği ve bu durumun Çin'in küresel ve bölgesel konumu için stratejik jeopolitik etkiler doğuracağı değerlendirilebilir (Ploberger, 2017: 15).

Winter'a göre BRI, kültürel olarak bölgenin kadim ülkeleri olan, Türkiye, Basra Körfezi, İran, ve Arap ülkeleri gibi aktörler için günümüzde eşitsiz oldukları bir bölgede tarihlerine canlılık vermesi anlamında da arzu edilen bir projedir (Winter, 2016: 2). UNESCO (BM Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü)

Dünya Mirası Komitesi'nin İpek Yolu güzergahı adaylarının artışı bunun göstergelerinden biridir. Güzergah boyunca yer alan yüzlerce yerleşim yeri göz önüne alınırsa miras koruma programı açısından şimdiye kadarki en büyük uluslararası potansiyele haiz olduğu görülmektedir (Winter, 2016: 2).

İpek Yolunun kültüre bakan yüzünün önemli figürlerinden biri olan ve Ming Hanedanlığı döneminde 1405 ve 1433 yılları arasında Güney Asya, Arap Yarımadası ve Batı Afrika'ya hitap eden yedi filo yöneten Müslüman hizmetkar Zheng He'nin güzergah boyunca barışçıl bir elçi olarak ünlenmesi güzel bir örnektir (Winter, 2016: 4). Öyle ki, Singapur 2005 yılında Zheng He seyahatlerinin 600. yıldönümünü kutlayarak Singapur'un denizcilik tarihi ve Çin ile olan bağlantıları hakkında halkın farkındalığını artırmaya çalışmış ve Çin, BRI ağında kilit ülkeler olan Sri Lanka ve Kenya'ya Zheng He filusunun kalıntılarını bulmak için milyonlarca dolar yardımda bulunmuştur (Winter, 2016: 4). Bu başka bir anlamda, BRI'yi Avrasya ve ötesindeki ülkelerin kültürel akışlarının derin tarihine yerleştiren bir olgudur.

Hem Doğu Akdeniz hem de BRI'nin en önemli ülkelerinden olan Türkiye açısından literatürde yer alan görüşleri aktarmak faydalı olacaktır. Akdağ'a göre, Türkiye'de tabu haline gelmiş Batı merkezli politika terkedilip, Türk Dış Politikası'nın zamanı yakalayarak, başta Çin olmak üzere yükselen Asya ekonomileri ile daha tutarlı ve sürdürülebilir dış politika üretmesi gereklidir (Akdağ, 2019: 68). Orta Kuşak Koridoru'nun merkezi olan Türkiye, yatırım finansmanı ve dış ticaret çeşitliliği gelişimi açısından önemli faydalar sağlayabilecektir. 5000 kilometrelik bir demir yolu ağı örülmesi planlanması buna bir örnek olarak gösterilebilir (Çolakoğlu, 2013). Ankara-İstanbul Hızlı Tren projesi yapımını üstlenen Türk-Çin konsorsiyumuna, Çin Eximbank'ın 720 milyon dolarlık kredisi için imzalanan anlaşma yatırım finansmanı açısından elde edilen kazanımlardan biridir (Yurdakul, 2013). BRI vizyonu ile Türkiye'de yapılması planlanan en büyük altyapı projesi olan Edirne-Kars demiryolu bir diğer önemli gündem maddesidir (Akçay, 2017).

Bank of China, Huawei, Çin Havacılık Endustrisi Şirketi (Aviation Industry Corporation of China), Industrial and Commercial Bank of China ve Çin Kuzey Endüstrileri Şirketi (China North Industries Corporation) gibi büyük bazı Çinli şirketlerin Türkiye'de artan yatırımları söz konusudur (Akdağ, 2019: 84). Bu verilere rağmen, 2015 yılı verilerine göre Çin'in dünya çapındaki 107 milyar dolarlık yatırım büyüklüğü içinde 642 milyar dolarlık bir pay Türkiye-Çin arasındaki ticaret potansiyeli açısından yeteri kadar büyük bir ölçek değildir (Temiz, 2017).

BRI finansmanı ve Çin önderliğinde kurulan bir uluslararası finans kurumu olması açısından önemli bir aktör olarak AIIB karşımıza çıkmaktadır. AIIB, Birleşik Krallık, Almanya ve Güney Kore gibi ülkeleri içeren 57 kurucu ülke ve 100 milyar dolarlık bir sermaye ile kurulmuştur (Aoyama, 2016: 14). Çin, 29,78 milyar dolarlık payıyla AIIB'nin en büyük hissedarı olup %26 oy oranına sahiptir (Yu, 2017: 6-7). Bu oran Banka anlaşma maddeleri açısından kritik bir orandır. Çünkü bu maddeye göre, bölge üyelerinin sermaye paylarını ayarlamak, anlaşmada değişiklik yapmak, bankanın sermaye



tabanını artırmak ve diğer önemli değişiklikleri yapmak için toplam oyların en az% 75'i gereklidir ki bu da Çin'e bankada fiili veto yetkisi imkanı getirmektedir (Yu, 2017: 7).

Çin'de kalkınma finansmanı kavramını 1990'ların sonunda ilk defa dile getiren ve bu felsefe ile kurulan Çin Kalkınma Bankası'nın ilk başkanı olan Chen Yuan bir anlamda, Batı merkezli Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu (IMF) gibi kurumlara alternatif, Çin dolayısıyla Asya merkezli bir finans düzeninin temellerine işaret etmiştir (Murphy, 2016: 247). Bu felsefenin devamı niteliğinde kurulan AIIB için CCTV gibi yayın organlarında 2015 Mart'ında, 'emperyalizmin araçları' haline gelen Bretton Woods kurumlarının kalkınma finansmanı alanındaki tekelinin kırıldığını ve daha ucuz altyapı hedefli krediler ile "ikinci bir Asya ekonomik mucizesi" yaratabileceğine dair yorumlar yer almıştır (Murphy, 2016: 250). Murphy, BRI konusunda daha az destekleyici olan bazı Çinli ekonomistlerin Çin'in devasa (ancak azalan) döviz rezervlerinin israfına yol açacağı fikirlerinin aksine, Çin'in BRI ile uluslararası kalkınmaya olan güveninden ve bağlılığından şüphe edilmemesi gerektiğini öne sürmüştür (Murphy, 2016: 250). Bu görüşü destekler biçimde, AIIB'nin kurulmasıyla birlikte, öncesinde koordine olamayan Çin yabancı yatırımlarının, komşu ülkelerle olan mali bağlarının daha resmi ve geniş kapsamlı hale gelmesi sağlanmıştır (Tiejun, Tsui ve Wong, 2017: 40)

Xi Jinping yönetimi, küresel ölçeğiyle statükoya meydan okuyan bu proje ile "Çin halkının büyük ölçüde yeniden canlanmasını" hedeflerken (Ferdinand, 2016: 954-955), ABD ise Japonya, Hindistan ve Avustralya ile kurduğu askeri ittifaklar ile Asya'ya döndüğünü göstermektedir. Oyuna dahi olan bir diğer büyük güç olan Rusya, Çin'e 2015 yılında S-400 karadan havaya füze sistemi gibi silahları satmayı kabul etmesi ile güç savaşına dahil olmaktadır (Aoyama, 2016: 20).

Bu noktada AIIB'nin kurulmasının bir diğer boyutu da, ABD'nin Asya-Pasifik'e dönmesi ve Trans-Pasifik ortaklığı çabaları ile anlaşılabilir. Obama yönetimi, dolar tabanlı sistemi tehdit edebilme kapasitesine sahip Çin, Japonya ve Güney Kore arasında oluşabilecek bir Asya para birimi ittifakına engel olabilmek için de bu dönüşü gerçekleştirmiştir (Huang, 2016: 318) ve Çin de buna tepki olarak AIIB'yi kurmuş ve rekabeti kızıştırmıştır (Ferdinand, 2016: 953-954). Öyle ki ABD müttefiklerinin AIIB'ye katılımları sonrası, Bretton Woods'tan bu yana ilk kez ABD önemli bir uluslararası finansal yapıdan dışlanmış ve Obama acil bir ulusal güvenlik toplantısı düzenlemiştir (Tiejun, Tsui ve Wong, 2017: 41). Özellikle bu meydan okumanın önemi, çoğu uluslararası kuruluşa katılmayı reddeden ve finansal sermayenin merkezleri olan İsviçre ve Luxemburg'un da AIIB'ye katılmasının Bretton Woods İttifakının derin iç çatlaklarla karşı karşıya olduğuna dair yorumlarda kendini göstermektedir (Tiejun, Tsui ve Wong, 2017: 41).

Temel amacı ABD sanayi ve sermaye fazlasının ihracatını kolaylaştırmak olan Bretton Woods sistemi, savaş sonrası Avrupa toparlanmasıyla eş çıkarlara hizmet ettiyse de, doların altından ayrılması sonrası (Nixon Dönemi, 1971) yıllarda ortaya çıkan çıkar çatışması ve ABD öncülüğündeki finans kuruluşlarının Doğu Asya ekonomilerinin hızlı yükselişine uyum sağlayamamaları AIIB'ye olan eğilimin açık nedenlerindedir (Huang, 2016: 317). Çin, BRI ile siyasi açıdan kendini, Dünya Bankası

ile birçok gelişmekte olan ülkeyi yoksullaştıran, 1980'lerde söylemi kurum inşasına, demokrasiye ve özgürlüğe doğru kayan ve sonra kararlı bir şekilde itibarsızlaştırılan ve şimdilerde "güvenlik" ve "istikrar" sloganlarını kullanan ABD hegemonyasının zıttı bir söyleme yerleştirmektedir (Tiejun, Tsui ve Wong, 2017: 43-44). Buna göre BRI'nin amacı, altyapı yatırımlarına sponsor olmak ve ekonomik kalkınmayı kolaylaştırmak, iş birliğini teşvik etmek ve çatışmayı en aza indirmek için barışçıl bir gelişmeyi desteklemektir (Tiejun, Tsui ve Wong, 2017: 44).

Mart 2015'te İngiltere'nin Bankaya katılma ve borç verme kararını açıklamasının ardından, Asya dışı ülkelerden AIIB'ye katılma yarışına Almanya, Fransa, İtalya ve ABD'nin yakın müttefikleri olan Avustralya, Güney Kore ve İsrail de katılmıştır (Yu, 2017: 9). Uluslararası itibar merkezi değişimi açısından bir dönüm noktası hüviyeti taşıyan bu durum elbette ABD tarafından çeşitli tonlarda tepkiyle karşılanmıştır (Tiejun, Tsui ve Wong, 2017: 42). Özetle, bankaya katılan müttefiklerine tepkisini çeşitli platformlarda dile getiren ABD'ye göre, ABD Başkanı Obama'nın bir konuşmasında işaret ettiği gibi, Çin'in AIIB'yi kurmasının gerçek amacı, Batı hakimiyetindeki finansal yapının yerine Çin merkezli bir finansal sistem kurmaktır (Yu, 2017: 10).

The Economist dergisi bu durumu: 'Çin kazandı, sadece Asya'da değil, Avrupa'da da Amerikan müttefiklerinin desteğini kazandı ve Amerika'yı cılız ve etkisiz görünecek bir halde bıraktı' (The Economist, 21 Mart 2015) şeklinde yorumlamıştır. Eski ABD Hazine Bakanı Lawrence Summers'ın kaleme aldığı bir makalede ise: 'Bu geçen ay, ABD'nin küresel ekonomik sistemin sigortacısı rolünü kaybettiği an olarak hatırlanabilir, öyle ki Bretton Woods'tan beri Çin'in büyük bir yeni kurum kurma çabası ile Birleşik Devletler'in başta Britanya olmak üzere düzinelerce geleneksel müttefikini dışarıda kalmaya ikna edememesinin birleşimiyle kıyaslanabilecek hiçbir olay düşünemiyorum' (Insider, 6 Nisan 2015) değerlendirmesi yapılmıştır.

ABD merkezli uluslararası ekonomik sistemin reformu yönündeki taleplerin ve BRI ve çevresinde oluşan finansal yeni düzene ilgi duyulmasının nedenleri arasında, gelişmekte olan ülkelerin piyasa ekonomilerinin yükselişi ve ABD ve ABD dolarının geleceğine dair güvenilirlikleri hakkında ciddi sorulara sebep olan ABD'deki subprime krizi de vardır (Huang, 2016: 317). Ancak bu ilgi keskin ve kesin bir dönüş anlamına gelmemektedir. Çin ile statüko güçleri arasında bazı gerilimler söz konusudur. Bunlar kısaca, Çin'in ekonomik büyümede geçmesi muhtemel görüldüğü ABD ile potansiyel çatışma olasılığı, Çin'in piyasa reformunun derinleşerek süreklilik kazanması ile ilgili ideolojik çekinceler ve bir diğeri de bunun tersi olarak gelişmekte olan ülkelerin 'Washington konsensüsü' olarak özetlenebilecek serbest piyasa ekonomisine karşı duydukları kuşkulardır (Huang, 2016: 318).

Bazı görüşlere göre, küresel bir finans ve ticaret sistemi oluşturma ve yönetme kapasitesine sahiplik açısından Çin, İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri'nden sonra, tarihte sadece üçüncü ülkedir (Tiejun, Tsui ve Wong, 2017: 38-39). Bu elbette Çin'in bu konumu tartışmasız olarak kolayca alabileceğini düşündüğü anlamına gelmez. Çin, ABD'nin küresel finansmana hakim olmadan önce 50

yıl çaba sarf ettiğinin ve iki dünya savaşı geçtiğinin farkında ve bu yüzden şu an için AIIB ve diğer kuruluşları Dünya Bankası ve Asya Kalkınma Bankası'nın (ADB) rakipleri değil, tamamlayıcıları olarak lanse etme eğilimi içindedir (Tiejun, Tsui ve Wong, 2017: 38-39)

Çin, ABD'nin engellemelerine ve karşı duruşuna ve literatürdeki eleştirilere çeşitli resmi ve gayri resmi düzeylerden çeşitli tepkiler vermektedir. Örneğin, Pekin Üniversitesi ekonomi profesörlerinden Lu Feng, AIIB'ye karşı algı oluşturan tek büyük batılı güç olduğunu, bunun aksine birçok batılı ülkenin bankaya katılma yarışı içinde olduğunu ve bunun da "küresel sistemin yeniden yapılandırılmasının bir başlangıcı olduğunu" iddia etmektedir (Swaine, 2015: 10). Batı hakimiyetindeki Asya Kalkınma Bankası, Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu ile ifade edilen küresel sisteme daha eşitlikçi ve adil, daha az ideolojik ve daha kapsayıcı bir mali yapıyı ikame etme söylemi de BRI'yi ifade eden argümanlar olarak sunulmaktadır (Huang, 2016: 320).

Çin'in, BRI girişimiyle ilgili bir diğer gündemi de, ABD'nin İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra bazı müttefiklerine yönelik yaptığı Marshall yardımları ile kıyaslanma çabalarına yöneliktir. Çinli yetkililer tarafından, "modası geçmiş Soğuk Savaş zihniyeti" (Swaine, 2015: 11) olarak reddedilen bu argümana yönelik iki temel farklılığa işaret edilmektedir; bunlardan biri Marshall Planı'nın dört sene sürmesi ancak BRI'nin ise, ekonomik ve kültürel olarak birlikte zenginleşen, daha entegre ve daha iyi iletişim kuran uluslararası bir topluluğu teşvik etmeyi amaçlayan uzun vadeli projelerden oluşması; ve koşulsuz, barış ve kalkınma isteyen tüm ülkelere açık bir proje olmasıdır (Sidaway ve Woon, 2017: 6). Diğer farklılık ise, BRI'nin aksine Marshall Planı'nın komünist ülkeleri dışladığı ve Plan'ın, görünüşte Batı Avrupa ekonomilerini canlandırmaya çalışırken, "Bretton Woods sistemi aracılığıyla ABD para biriminin mutlak hakimiyetini" kurmaya yardımcı olan bir "ideolojik plan" olduğu argümanı savunulmaktadır (Sidaway ve Woon, 2017: 6).

Global Times'ta yayınlanan bir başyazı konuya, ABD'nin Marshall Planı için müttefiklerine bile katı siyasi koşullar getirmesi, Plan sonucunda Avrupa'nın bölünmesi gibi argümanları ve BRI'nin ise büyük bir gücün 'barışçıl yükselişi' açısından örnek bir tavırla ayırt etmeden tüm ülkeleri kucakladığı iddiası ile dahil olmuştur (Huang, 2016: 318). Xinhua'da yayınlanan bir makalede ise, Marshall Planı ile Sovyetler ile Batı arasındaki çatışmalar tırmandırılması, komünist ülkeler dışlanması ve pratikte ABD para biriminin mutlak hakimiyetini sağlayan Bretton Woods sistemi kurulmasına yer verilmiştir (Swaine, 2015: 11-12). Barışı ve kalkınmayı istemek dışında hiçbir ek koşul eklemeyen tüm ülkeleri kapsayan BRI ile Çin'in, dolar merkezli sistemi istemediğini, uluslararası meselelerde çok kutuplu ve eşit görüşme ortamının sağlanması gerekliliği ile hareket ettiği ifade edilmektedir (Swaine, 2015: 11-12). Keskin güç kavramı açısından hangi anlayış ve uygulamanın nereye düştüğü tartışılması gereken bir konudur.

Çin para biriminin yaygınlaşma olasılığı yüksek gibi görünse de, para biriminin güvenilirliğinin ana kaynağının bir ülkenin siyasi ve askeri gücü olmasında yatması sebebiyle ABD para biriminin yerini kısa vadede alması beklenmemektedir (Tiejun, Tsui ve Wong, 2017: 39). ABD'nin günümüzdeki hakim

konumu askeri harcamalarının ötesinde, sermayenin yüksek katma değerinin küresel genişlemesine katkıda bulunan yarı iletkenler, kimyasallar, havacılık, film ve televizyon, finans, bilgisayar, iletişim ve bilgi teknolojisindeki teknolojik yenilikler üzerinden de okunmalıdır (Tiejun, Tsui ve Wong, 2017: 39). Bir görüşe göre Çin için ise, özel sermaye konsantrasyonlarının sistematik araştırma ve geliştirmeye yaptıkları muazzam bir yatırım olmadan bu bağlamda bir ilerlemeye katkı yapabilme kapasitesi belirsizdir (Tiejun, Tsui ve Wong, 2017: 39).

BRI'nin yol açtığı jeopolitik endişelere karşı, Çin'in İngiltere Büyükelçisi XM Liu, Mackinder'in (1904) teorisine atıfla Avrasya'nın eksen alanının kontrol edilmeye çalışıldığı algısının hatalı olduğu ve Çin'in barışçıl yükselişe uygun olarak herhangi bir jeopolitik ya da jeoekonomik kaygıdan uzak, birlikte kalkınmanın ortak faydalarına odaklandığını savunmuştur (Sidaway ve Woon, 2017: 3). Aynı doğrultuda, Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi de BRI'nin jeopolitik üzerinden okunmaması gerektiğini ifade etmiştir (Swaine, 2015: 11).

2020 Mart ayı baz alındığında BRI bünyesinde 138 ülke ve 29 uluslararası kuruluş bulunmakta ve bu ülkelerin 38 tanesini Sahra-altı bölgesinde bulunan Afrika ülkeleri teşkil etmektedir (Güder ve Pekcan, 2020: 185). Doğal olarak bu denli büyük ve iddialı bir projenin uygulanmasında pek çok zorluk bulunmaktadır. İçerideki zorluk, Çin'in kendi içinde BRI'yi koordine edecek ve hükümet birimlerinin birleşik bir strateji oluşturmasını sağlayacak merkezi bir organizasyon yapısından mahrum oluşudur (Yu, 2017: 11). Dış kaynaklı zorluklar, özellikle Japonya, ASEAN ülkeleri, ABD ve Hindistan gibi önemli aktörler nezdinde ekonomik olmaktan çok siyasi sebeplerden kaynaklanmaktadır. Özetlenirse bunlar, ABD'nin BRI coğrafyasındaki muhalif konumu, Güney Çin Denizi anlaşmazlıkları, Çin-Hindistan rekabeti, Çin-Japon rekabeti, gittikçe genişleyen AIIB'de Çin kontrolünün giderek zayıflama ihtimali gibi faktörlerdir (Yu, 2017: 11-14).

BRI güzergahlarının Çin için önemi Singapur ve dolayısıyla Malacca Boğazı'nda da kendini göstermektedir. ABD'nin İpek Yolu'nun başlangıç noktası olan ASEAN bölgesindeki güçlü nüfuzu Çin'in, Malacca Boğazı'nı atlayarak yeni deniz yolları aramasına sebep olmuştur (Tiejun, Tsui ve Wong, 2017: 38). Bunun temel nedeni de, örneğin bölgedeki komünizmin yayılmasını durdurmaya kararlı ateşli bir soğuk savaşçı olan Singapur'un ilk Başbakanı Lee Kuan Yew gibi liderlerin ve fikirlerin dolayısıyla da ABD müttefikliğinin varlığıdır (Tiejun, Tsui ve Wong, 2017: 38)

Çok yönlü ve çok taraflı bir kalkınma stratejisi olan BRI'nin başarısı, bütün aktörlerin ortak iradeleri ile hedefine ulaşabilir. Örnek olarak, BRI açısından önemli ülkelerden Hindistan ve Pakistan'a ilave olarak, Sri Lanka, Bangladeş, Nepal, Afganistan ve Bhutan gibi ülkeler ve ASEAN'ın yanı sıra Güney Asya Bölgesel İş Birliği Örgütü (SAARC) gibi ülkeleri de yanına çekmeyi başarmalıdır. BRI açısından çok önemli olan SAARC hinterlandında başarılı olabilmesi için, vad edilen ortak çıkarların ön planda tutulması, güven ve iş birliğinin kurumsal hale gelmesi ve nihayetinde Çin ile ilgili stratejik kaygıların giderilmesi elzemdir (Das, 2017: 134).

BRI vadettiği çok taraflılık temelinde ve gerçek bir iş birliği ile kazan-kazan ilkesi ile kurulabilirse, birçok gelişmekte olan ülkenin küresel ekonomiye daha güçlü ve adil katılım sağlaması imakını söz konusu olabilir. Bunun önündeki bazı zorluklar, Çin'in üretimde sahip olduğu karşılaştırmalı avantajın sahada dezavantaja dönüşmemesi, Çin'in BRI'yi kontrol ettiği algısının yerine uluslararası iş birliği ve istişarenin geliştirilmesi, bölgedeki alternatif bağlantı projeleriyle çakışmalar ve olası çıkar çatışmaları, siyasi ve bölgesel karışıklık risklerinin BRI'yi geciktirme ihtimalleri gibi olgulardır (Ferdinand, 2016: 956). Eski bir Çin atasözü olan "aynı yatak, farklı rüyalar" (Ferdinand, 2016: 956) söyleminde ifade edilen durumların proje geleceği açısından çözüme kavuşturulması önemli zorluklar olarak görülmektedir.

Görüldüğü üzere, ABD-Çin arasında süregiden küresel rekabet, sadece bu çalışmanın ana gündemi olan Doğu Akdeniz'de değil bütün BRI güzergahı boyunca devam etmektedir. Dolayısıyla Doğu Akdeniz'i ve günümüzde bölgede yaşanan çatışma ve gelişmeleri böylesine büyük öneme sahip stratejik bir projeden ve büyük güçlerin küresel rekabetinden ayrı düşünmek uluslararası ilişkiler açısından büyük bir eksiklik olacaktır. Sıradaki bölüm projenin en önemli geçiş güzergahlarından biri olan Doğu Akdeniz özelinde yaşanan stratejik rekabeti ortaya koymaya çalışacaktır.

### **3. KUŞAK YOL GİRİŞİMİ VE DOĞU AKDENİZ**

Medeniyetler tarihinin başlangıcı ve dünyanın merkezi kabul edilen bir coğrafyanın kalbi olan Akdeniz, tarih boyu stratejik önemi yüksek bir bölge olmuştur. Akdeniz, uçtan uca Cebelitarık Boğazı ve Süveyş Kanalı ile bir yanda Atlas Okyanusu'na diğer yanda Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na açılan konumuyla dünyanın en büyük iç denizi özelliğini taşımaktadır. Ayrıca dünya petrolünün yarısından fazlasına kaynaklık eden Ortadoğu ve Afrika'nın kuzeyini kapsayan Akdeniz, Kıbrıs, Sicilya ve Malta Adalarını da içinde barındırmaktadır (Yaycı, 2012: 4) Günümüzde bölgenin önemli ülkeleri de Türkiye, İsrail, Mısır, Yunanistan, Libya, Gazze Şeridi ile Filistin, Lübnan ve Suriye olarak sayılabilir (Arıdemir ve Allı, 2019: 192).Avrupa ile Hint Okyanusu'nu birbirine bağlayan ve Akdeniz'in kilit noktası olan Doğu Akdeniz ise, bölgenin doğusu ile batısı arasında köprü olması yanında yeni keşfedilen doğal kaynak potansiyeli ile de Akdeniz'in belki de en stratejik öneme haiz bölgesi olmaktadır.

Yılda 220.000'den fazla gemi trafiğine ev sahipliği yapan Akdeniz koridoru, doğu ile batı arasındaki konteyner hatlarının en önemli geçiş güzergahı olmasının yanında, özellikle Doğu Akdeniz'in dünya deniz alanlarının %1'ine denk gelen büyüklüğüne karşın, dünya deniz trafiğinin %30'unu ve petrol taşımacılığının %25'ini sağladığı (Ece, 2012: 82) düşünülünce BRI için ne kadar önemli bir deniz olduğu ortaya çıkmaktadır. Asya, Avrupa ve Afrika Kıtaları'nın kesişim noktasında bulunan Doğu Akdeniz'in, petrol rezervleri (Duman, 2009: 214) büyük güçlerin dikkatini çeken bir diğer konudur. Özetle söylemek gerekirse, deniz ipek yolu harita güzergahından da görüldüğü üzere BRI ve Çin için Doğu Akdeniz vazgeçilemez önemdedir.



Bu görüşü doğrular şekilde Çin, bölgede yaptığı çeşitli liman anlaşmalarının yanı sıra deniz yoluna kurulan bağlantıları ile karayolu, demiryolu ve boru hatları ile Doğu Akdeniz ve Akdeniz'i Avrupa'ya fiziksel olarak bağlama yolunda adımlar atmıştır ve bu adımlarına devam etmektedir (Okur ve Aydın, 2018: 321). Hayfa limanının yanı sıra, Cezayir'in Cherchell limanı ve Akdeniz'in en büyük konteyner limanı olması planlanan çinli COSCO şirketi tarafından geliştirilmeye devam edilen Yunanistan'ın Pire limanı (Duchâtel, 2019) bu yatırımlardan bazılarıdır. Diğer taraftan Çin, Türkiye'nin İstanbul Ambarlı limanındaki Kumport terminalinden ve Mısır'ın Said ve İskenderiye limanlarıyla ortaklıklar kurmuştur (MERICS, 2016). Diğer ortaklık kurduğu limanlardan bazıları da İtalya'nın Genoa, Naples ve Venedik limanlarıdır (MERICS, 2016). Çin için Doğu Akdeniz'in vazgeçilmezliği, AB ile ticaretinin yaklaşık %65'inin deniz yoluyla, %2'sinin ise demiryolu ile yapıldığı (Duchâtel, 2019) düşünülürse daha fazla anlam kazanmaktadır.

Tüm bu yatırım ve girişimler, Çin'in konuya kendi kültürel bakış açısıyla yaklaştığını göstermektedir. "Kriz Çince'de "Wei ji" olarak ifade edilir. "Wei" tehlikeli, "Ji" ise fırsat anlamına gelmektedir" (Ye, 2023: 63). Bölgede ABD'nin agresif politikaları, bölge ülkeleri arasındaki çatışmalar gibi konular kriz ortamını doğarsada Çin, Doğu Akdeniz'i çevreleyen ülkelere yaptıkları yatırımlarla bölgenin BRI izdüşümünde gelişiminden fayda sağlama motivasyonunu kendi lehine kullanmaya devam etmektedir. Akdeniz'in Uzak Doğu'yu Avrupa'ya ve Atlantik'e bağlayan en kısa güzergâh (Gürcan, 2021) olduğu düşünülürse Çin'in BRI çerçevesindeki politikalarının Doğu Akdeniz'e olan bakışı daha net anlaşılabilir. Bu durum ' Çin'de Han Hanedanlığı döneminde başlayan İpek Yolu'ndan, Çin ipeği ve porselenini Batı Bölgesi ve Güney Çin Denizi üzerinden Doğu Akdeniz bölgesine getirdiği ve buradan da Avrupa ve diğer bölgelere sattığı' (Ye, 2023: 64) eski zamanlardan beri değişmeyen bir gerçektir.

Bu gerçekliğe uygun olarak, Deniz İpek Yolu ana güzergahı 'Çin'in doğu kıyı limanlarından Güney Çin Denizi ve Malakka Boğazı üzerinden Hint Okyanusu'na ve ardından Kızıldeniz'den Süveyş Kanalı üzerinden Akdeniz'e uzanmaktadır' (Ye, 2023: 64). Eski İpek Yolu'nun son durağı olan Avrupa, tarihi boyunca önemli bir deniz gücü olmuştur. Güncel verilere bakıldığında da, AB, deniz taşımacılığında lider rolünde olarak, dünyanın deniz taşımacılığı kapasitesinin %41'ini oluşturduğu görülmektedir (Yiwei, 2019: 54). AB'nin bu konumu, Çin'in Doğu Akdeniz gibi stratejik denizlerdeki çıkarlarını besleyen bir olgudur ve 'bu açıdan deniz işbirliği, Çin-Avrupa işbirliğinin yeni ve en önemli adımı haline gelmektedir'(Kantar ve Sınır, 2021: 32). 'Özetle, Doğu Akdeniz günümüz uluslararası ilişkilerinde, NATO veya AB'nin güdümünde şekillenen bir bölge olmaktan çıkmıştır'(Kantar ve Sınır, 2021: 32). Bu durumda aslında, ABD'nin Doğu Akdeniz'deki politikalarına açıklık getirmekte ve konuyu pek çok alanda olduğu gibi BRI çerçevesinde Doğu Akdeniz'de de Çin'in yükselişinin durdurulmasına yönelik stratejik konulardan birine dönüştürmektedir.

Tarihteki en büyük ve önemli medeniyetlerden bazıları olan Mısır, Eski Yunan, Roma, Bizans, Arap, Selçuklu ve Osmanlı İmparatorluğu'nun tarihlerinin kesiştiği Akdeniz, sadece bu tarihi ve güncel stratejik konumu ile değil denkleme eklenen hidrokarbon kaynakları ile de mavi ekonomi rekabetinin

kritik bir bölgesi olmayı sürdürmektedir. Ayrıca, ABD Jeolojik Araştırmalar Merkezi'nin yaptığı bir araştırmaya göre Doğu Akdeniz'de, özellikle de Levant havzasında, 3,5 milyar varil (476 milyon ton) ham petrol ve 10 trilyon m<sup>3</sup> doğal gaz (Levant Basın Province, 2010) bulunduğunu açıklaması enerji kaynakları açısından bölgeye olan dikkatleri daha da yoğunlaştırmıştır. Söz konusu keşfin Avrupa'ya yakınlığı ve bu rezervin Avrupa'nın enerji ihtiyacını karşılama ömrünün otuz yıl olduğu (Yaycı, 2012) olduğu günümüzün bir gerçeği halini almıştır. ABD ve Çin arasındaki küresel rekabet arttıkça, BRI'nin bölgedeki bu etki genişlemesi ABD cephesinde endişe yaratsa da, hem ABD hem de Levant ülkelerinin, Çin'in bölgede önemli bir dış ekonomik ortak olarak artan etkisini kabullenmeye başladığı yorumları yapılmaktadır (Habibi, 2022: 1).

BRI'nin bölgede inşa çalışmaları kapsamında, Çin'in Levant ile ticareti son yirmi yılda keskin bir artış göstermiş ve Çin'in bölge ülkelerine yaptığı ve çoğunlukla imalat malları ve makinelerden oluşan ihracatın değeri neredeyse on iki kat artarak 2000 yılında 4,2 milyar dolardan 2020 yılında 53,4 milyar dolara yükselmesi (Habibi, 2022: 2) bu etki genişlemesinin somut örneklerinden biridir. Çin'in söz konusu ticaretten çok daha fazlasını hedeflediği bölge ülkelerine karşı verdiği ihracat fazlasını yine aynı bölgeye fazlasıyla yatırım olarak kullanmasından anlaşılmaktadır. Çin 2006-20 döneminde bu beş ülkeye 85,1 milyar dolar yatırım yapmıştır (Habibi, 2022: 2). Tüm bu örnekler, Çin'in konuya ne kadar küresel ve BRI stratejisi çerçevesinde baktığını göstermekte ve bu da bizi bölgedeki karmaşanın asıl sebebine yani diğer pek çok alanda olduğu gibi ABD-Çin rekabetine getirmektedir.

Literatürdeki bazı çalışmalar bölgedeki rekabeti enerji konusuna indirgemektedir. ElBassoussy'ye göre, AB, Rusya ve ABD başta olmak üzere, Doğu Akdeniz'de keşfedilen hidrokarbon, doğalgaz ve petrol kaynaklarının ortaya çıkaracağı zenginliği paylaşmak için kendilerine yer bulmaya çalışmakta ve buna göre strateji geliştirmektedir (ElBassoussy, 2019: 74). Bu bağlamda ABD'nin stratejisini, İsrail'in ve enerjinin güvenliği çerçevesine oturtmaktadır (ElBassoussy, 2019: 82). Poghosyan da, aynı doğrultuda öne sürdüğü tezlerini, 'Buradaki rekabetin temel kaynakları, aralarında devasa doğal gaz rezervlerinin de bulunduğu, yakın zamanda keşfedilen zengin enerji kaynaklarıdır' (Poghosyan, 2022: 28) şeklinde ifade etmektedir. Trump dönemi Orta Doğu, Karadeniz ve Doğu Akdeniz politikalarını analiz ettiği çalışmasının ana eksenini enerji alanında ortaya çıkan zenginliğin bölgede oluşturduğu dinamizm üzerinedir (Poghosyan, 2022: 30-31). Aynı şekilde bir diğer çalışmada, Doğu Akdeniz'in 'İsrail'in ardından Kıbrıs'ın uzun yıllar sonra ilk önemli açık deniz hidrokarbon keşiflerini yaptığı 2000'lerin sonlarından bu yana benzersiz bir doğal kaynak patlamasına tanık olduğu' (El-Katiri ve El-Katiri, 2014: 1) görüşü hakimdir. Bölgede İsrail ve Kıbrıs'ın ABD dış politikasının temel direkleri olduğunun (El-Katiri ve El-Katiri, 2014: 8) savunulduğu çalışma, ABD'nin konuya bölgede keşfedilen doğal kaynaklar ve müttefiklerinin güvenliği çerçevesinden yaklaştığını (El-Katiri ve El-Katiri, 2014: 44-45) iddia etmektedir.

#### 4. SONUÇ YERİNE

Görüldüğü üzere, literatürde konu Doğu Akdeniz özeline indirgindikten sonra bunun doğal bir sonucu olarak bölgenin çatışma alanları, enerji potansiyeli ve güzergahın enerji kaynakları ve AB açısından jeopolitiği üzerine yoğunlaşmaktadır. Ancak bu çalışmanın iddiasına göre konu, bu olguların çok ötesinde küresel bir bakış açısı gerekmekte ve tıpkı 5G, Yapay Zeka, Çip, Kuantum Bilgisayarlar, Ticaret Savaşları gibi ABD-Çin küresel liderlik rekabetinin bir unsuru olarak BRI bağlamında değerlendirilmelidir. Ölçek büyütüldüğünde Doğu Akdeniz'in, AB'nin 30 yıllık enerjisini karşılama potansiyeline haiz doğal kaynaklardan çok daha derin ve geniş stratejik önemi daha iyi anlaşılacaktır.

Bu derinlik pek çok açıdan zamanımızın en büyük küresel gücü kabul edilen ABD resmi stratejisinden de okunabilmektedir. En son örneğini Soğuk Savaş'ta gördüğümüz Büyük Güç mücadelesinin geri döndüğü bizzat ABD Ulusal Savunma Stratejisi (Mattis, 2018, s.2) ve Ulusal Güvenlik Stratejisi (White House, 2017, s.3) belgelerinde yer almaktadır. Çok boyutlu ve çok mekanlı olarak Çin ve ABD arasında devam eden söz konusu hegemonik yarışın BRI'nin en önemli güzergahlarından biri olan Doğu Akdeniz'de cereyan etmemesi beklenemezdi. CENTCOM'un (ABD Merkez Komutanlığı) ABD siyasetindeki yerinin değişmesine işaret olarak Afganistan'dan çekilmeye başlayarak komutanlık etki coğrafyasında ağırlığın azalmasına varan gelişmelerin ve EUCOM (ABD Avrupa Komutanlığı) ve PACOM'un (ABD Pasifik Komutanlığı) ABD küresel stratejisinde ön plana çıktığı söylemlerinin (TRT World, 24 Mart 2021) Çin ile yaşanan kıyasıya küresel rekabet sebebiyle olduğu açıktır. Dolayısıyla, görülmektedir ki, Çin'in en önemli küresel stratejilerinden biri olan BRI için bu kadar önemli bir coğrafyanın, rakibi ABD için önemsenmemesi düşünülemez. Buradan hareketle, Doğu Akdeniz'de yaşanan bütün büyük gelişmelerin bir ucunun bu küresel rekabet üzerinden okunmaması uluslararası ilişkiler literatürü açısından eksik değerlendirmelere yol açar.

Son deyiş olarak, dünyadaki gelişmelerin en büyük belirleyici paradigması her zaman küresel güçler arasındaki rekabet olmuştur. Uluslararası ilişkiler disiplini, bu söylemin anlaşılmasına çalışıldığı ve anlamlandırıldığı literatürü ihtiva etmektedir. Bu anlamda, Doğu Akdeniz konusunda da küresel güç rekabeti gözardı edilerek yapılan değerlendirmeler, kamuoyunu eksik ve hatalı çıkarımlara götürebilmektedir. Bu çalışma, Doğu Akdeniz konusunda literatürdeki bu boşluğa katkı sunan çalışmalardan biri olarak ortaya konmaya çalışılmıştır.

## KAYNAKÇA

Ali, G. (2015). China and Pakistan prepare to establish economic corridor. Central Asia-Caucasus Analyst, 15 Nisan. <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13178-china-and-pakistan-prepare-to-establish-economic-corridor.html>. (Erişim Tarihi: 02.05.2024)

Akçay, Nurettin (2017). Turkey-China Relations within the Concept of the New Silk Road Project. *ANKASAM Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, Aralık 2017 1(3), s. 73-96.

Akdağ, Z. (2019). Türkiye-Çin İlişkilerinde Kuşak ve Yol Girişimi'nin Önemi. *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(1), 65-96.

Aoyama, R. (2016). “One Belt, One Road”: China's New Global Strategy. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5(2), 3-22.

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

Chen, H. (2016). China's ‘One Belt, One Road’ initiative and its implications for Sino-African investment relations. *Transnational Corporations Review*, 8(3), 178-182.

CNN Money (2015), Andrew Stevens, Pakistan Lands \$46 Billion Investment from China, 20 Nisan. <https://money.cnn.com/2015/04/20/news/economy/pakistan-china-aid-infrastructure/> (Erişim Tarihi: 10.06.2024)

Cherng-Shin, O. (2013). *The Sino-Pak trade and energy corridor: An assessment*. Poland: Institute of International Relations, Warsaw Economic University.

Çolakoğlu, S. (2013). Türkiye-Çin İlişkilerinin Son On Yılı (2000-2010): Fırsatlar Ülkesi Çin'den Türkiye Pazarına Dönüşüm.(Ed.) Selçuk Esenbel, İsenbike Togan, Altay Atlı, Türkiye’de Çin’i Düşünmek,(s. 248-272). İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınları.

Das, K. C. (2017). The making of one belt, one road and dilemmas in South Asia. *China Report*, 53(2), 125-142.

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

Duman S. (2019). “Doğu Akdeniz’de Emperyal Girişimler ve Türkiye”. *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, 16(62): 213-230.

Ece N. J. (2017). “Doğu Akdeniz’de Münhasır Ekonomik Bölge: Sınırlandırma Anlaşmaları, Paydaşlar ve Stratejiler”, *Journal of ETA Maritime Science*, 5(1): 81-94.

ElBassoussy, A. (2019), "East Mediterranean gas: a new arena for international rivalry", *Review of Economics and Political Science*, Vol. 3 No. 2, pp. 70-87. <https://doi.org/10.1108/REPS-07-2018-005>

El-Katiri, M., & El-Katiri, L. (2014). Regionalizing East Mediterranean gas: Energy security, stability, and the US role.

Güder, B. E., & Pekcan, C. (2020). Bir Kuşak Bir Yol Projesi Çerçevesinde Çin'in Afrika Politikası ve Çatışma Çözümü Yaklaşımı. *International Journal of Politics and Security*, 2(4 (Çin Özel Sayısı)), 173-196.

Ferdinand, P. (2016). Westward ho—the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs*, 92(4), 941-957.

Gürçan, Efe Can. (2021). A Neo-Mahanian Reading of Türkiye and China's Changing Maritime Geopolitics. *Belt & Road Initiative Quarterly*, 2(1), 23-35.

Habibi, N. (2022). The Belt and Road Initiative in the Eastern Mediterranean: China's Relations with Egypt, Turkey, and Israel. *Middle East Briefs*, 33970.

Huang, Y. (2016). Understanding China's Belt & Road initiative: motivation, framework and assessment. *China Economic Review*, 40, 314-321.

Iqbal, S., Shukui, D., & Hali, S. M. (2014). One Belt and One Road: Impact on China-Pakistan Economic Corridor.

Irshad, M. S. (2015). One belt and one road: dose China-Pakistan economic corridor benefit for Pakistan's economy?. *Journal of Economics and Sustainable Development*, 6(24).

Insider (2015), Larry Summers, The US May Have Lost Its Role as the World's Economic Leader, 6 Nisan. <http://www.businessinsider.com/larry-summers-the-us-has-lost-its-role-as-the-worlds-economic-leader-2015-4>. (Erişim Tarihi: 02.06.2024)

Mattis, J. (2018). Summary of the 2018 national defense strategy of the United States of America. Department of Defense Washington United States, 1-12. Erişim adresi: <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/AD1045785.pdf>

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

Murphy, D. (2016). One Belt One Road: international development finance with Chinese characteristics. *Pollution*, 245-252.

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

Özkızılcık, Ö. (2021, 24 Mart). Focus on china can diminish centcom's outsized influence on us politics. TRT World. Erişim adresi: [https://www.trtworld.com/opinion/focus-on-china-can-diminish-centcom-s-outsized-influence-on-us-politics-45280/amp?utm\\_campaign=Bundleutm\\_medium=referralutm\\_source=Bundle](https://www.trtworld.com/opinion/focus-on-china-can-diminish-centcom-s-outsized-influence-on-us-politics-45280/amp?utm_campaign=Bundleutm_medium=referralutm_source=Bundle)

Ploberger, C. (2017). One belt, one road–China's new grand strategy. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 15(3), 289-305.

Poghosyan, B. (2022). US Foreign Policy under President Trump: The Middle East, Eastern Mediterranean and Black Sea Regions. *Analytical Bulletin*, 14, 17-42.

Sınır, G., & Kantar, G. (2021). ÇİN'İN DOĞU AKDENİZ'DEKİ ARTAN ROLÜ. *Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(1), 29-43.

Swaine, M. D. (2015). Chinese views and commentary on the 'One Belt, One Road' initiative. *China Leadership Monitor*, 47(2), 3.

Sidaway, J. D., & Woon, C. Y. (2017). Chinese narratives on "One Belt, One Road"(一帶一路) in geopolitical and imperial contexts. *The Professional Geographer*, 69(4), 591-603.

Temiz, Kadir (2017). Türkiye-Cin İlişkileri. SETA, Analiz, Nisan 2017, sayı. 196, <https://setav.org/assets/uploads/2017/04/TRCin.pdf> (Erişim Tarihi: 11.05.2024)



The Economist (2015), The Asian Infrastructure Investment Bank: the infrastructure gap, 21 Mart. <http://www.economist.com/node/21646740/print>. (Erişim Tarihi: 11.06.2024)

USGS. (2010a). Assessment of undiscovered oil and gas resources of the Nile Delta Basin province, Eastern Mediterranean. Retrieved from <https://pubs.usgs.gov/fs/2010/3027/pdf/FS10-3027.pdf>.

Yaycı C. (2012). “Doğu Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu ve Türkiye”. Bilge Strateji Dergisi, 2012, 4(6):1-70.

Ye, Z. (2023). Cooperation Between China and Eastern Mediterranean Countries in the Context of the Belt and Road Initiative: Opportunities and Challenges. *BRIQ Belt & Road Initiative Quarterly*, 4(2), 62-77.

Yu, H. (2017). Motivation behind China’s ‘One Belt, One Road’ initiatives and establishment of the Asian infrastructure investment bank. *Journal of Contemporary China*, 26(105), 353-368.

Yurdakul, Derya (2013). Türkiye-Cin Ekonomik ve Ticari İlişkileri. (Ed.) Selcuk Esenbel, İsenbike Togan, Altay Atlı, Türkiye’de Çin’i Duşunmek, (s.228-247). İstanbul: Boğazici Üniversitesi Yayınları.

Winter, T. (2016). One belt, one road, one heritage: Cultural diplomacy and the Silk Road. *The Diplomat*, 29, 1-5.

White House (2017, Aralık), ‘National Security Strategy of the United States of America’, Aralık 2017, 1-55. Erişim adresi: <https://trumpwhitehouse.archives.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>

Wong, E., Kin-Chi, L., Tsui, S., & Tiejun, W. (2017), One Belt, One Road: China’s Strategy for a New Global Financial Order.

Xiaoping, D. (1978). Hold High the Banner of Mao Zedong Thought and Adhere to the Principle of Seeking Truth from Facts. *Selected Word of Deng Xiaoping*, 2, 1975-82.