



Araştırma Makalesi • Research Article

Çin'in Denizdeki Yükselişi: İnci Dizisi Stratejisi

China's Rise At Sea: Pearl String Strategy

Ali KİRİKTAŞ¹

ARTICLE INFO

Article history:

Received: 18 November 2024

Received in revised: 1 April 2025

Accepted: 13 May 2025

Keywords:

People's Republic of China

Pearl Array

Strategy

Security

International Trade

International Relations.

ABSTRACT

After the Cold War, China has adopted tougher policies to increase its security in its positive foreign policy that it implemented until the 2010s. Beyond ensuring its own security in the Indo-Pacific region, it also aimed to ensure the security of energy trade and developed new strategies to sustain its foreign trade activities in this direction. One of these strategies has been the String of Pearls Strategy. The String of Pearls Strategy is a strategy that aims to strengthen both China's commercial and military presence in the Indo-Pacific region by building ports and military bases along the Indian Ocean. However, while strengthening its military and commercial presence in the Indo-Pacific region, China has also aimed to create a secure space for itself in the region. This article analyses the historical development, economic and political motivations, regional and international implications and consequences on international trade routes of these strategic moves of the People's Republic of China in the seas. In addition, it will discuss how the String of Pearls Strategy has been shaped in the context of China's goals of increasing its overseas military capacity and ensuring energy security.

MAKALE BİLGİSİ

Makale geçmişi:

Başvuru tarihi: 18 Kasım 2024

Revizyon tarihi: 1 Nisan 2025

Kabul tarihi: 13 Mayıs 2025

Anahtar Kelimeler:

Çin Halk Cumhuriyeti

İnci Dizisi Stratejisi

Güvenlik

Uluslararası Ticaret

Uluslararası İlişkiler

ÖZ

Soğuk Savaş'ın ardından Çin, 2010'lı yıllara kadar uyguladığı pozitif dış politikasında, güvenliğini artırmaya yönelik daha sert politikalar benimsemiştir. Hint-Pasifik bölgesinde yalnızca kendi güvenliğini sağlamanın ötesinde, enerji ticaretinin güvenliğini de temin etmeyi amaçlamış ve bu doğrultuda dış ticaret faaliyetlerini sürdürebilmek için yeni stratejiler geliştirmiştir. Bu stratejilerden biri de İnci Dizisi Stratejisi olmuştur. İnci Dizisi Stratejisi, Çin'in Hint Okyanusu boyunca limanlar ve askeri üsler inşa ederek Hint-Pasifik bölgesinde hem ticari hem de askeri varlığını güçlendirmeyi hedefleyen bir stratejidir. Bununla beraber, Çin, Hint-Pasifik bölgesinde askeri ve ticari varlığını güçlendirirken, aynı zamanda bölgede kendine güvenli bir alan oluşturmayı da amaçlamıştır. Bu makalede, Çin Halk Cumhuriyeti'nin denizlerdeki bu stratejik hamlelerinin tarihsel gelişimi, ekonomik ve siyasi motivasyonları, bölgesel ve uluslararası etkileri ile uluslararası ticaret yolları üzerinde yarattığı sonuçlar incelenecektir. Ayrıca, İnci Dizisi Stratejisi'nin Çin'in deniz aşırı askeri kapasitesini artırma ve enerji güvenliğini sağlama hedefleri bağlamında nasıl şekillendiği ele alınacaktır.

¹ Doktora Öğrencisi, Kapadokya Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Araştırma Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler, ali_kiriktas_44@hotmail.com, ORCID: 0000-0003-4209-0094.

GİRİŞ

Çin Halk Cumhuriyeti, resmi olarak 1949 yılında kurulmuş olmakla birlikte, kökleri yaklaşık dört bin yıllık bir tarihsel sürece dayanan kadim bir medeniyetin modern devlet tezahürüdür (Fairbank & Goldman, 2006, s. 23). Demografik açıdan dünyanın en kalabalık nüfusunu barındıran bu ülke, aynı zamanda dilsel çeşitlilik (Sino-Tibet, Altay ve Hint-Avrupa dil aileleri), etnik heterojenlik (Han Çinlileri dışında 55 resmi olarak tanınan etnik grup) ve köklü kültürel mirasıyla (özellikle geleneksel sanatlar ve klasik edebiyat alanlarında) dikkat çekmektedir (Wang, 2012, s. 45-47). Tarihsel süreçte hanedanlık döngüleri, istilalar ve iç çatışmalarla karakterize edilen dönemler yaşamış olmasına rağmen, Çin medeniyeti süreklilik arz eden bir varlık göstermiştir (Spence, 1999, s. 112). Özellikle Antik Çağ'da insanlık tarihine kâğıt, barut, pusula ve matbaa gibi dönüm noktası niteliğindeki teknolojik katkılarıyla tanınmaktadır (Needham, 1954, s. 89). 19. yüzyıl Afyon Savaşları öncesine kadar izlediği izolasyonist politika, bu savaşlar sonrasında Batılı güçlerle zorunlu etkileşime girmesiyle son bulmuş ve modernleşme sürecinin başlangıcına işaret etmiştir (Hsü, 2000, s. 156-158).

19. Yüzyılın başlarına kadar diğer bölgelere göre oldukça gelişmiş bir ülke olan Çin, Batı'da meydana gelen Sanayi Devrimi ile teknolojik ve ticari alanda geride kalmış ve bu durum ülkenin uzun bir gerileme dönemine girmesine neden olmuştur (Fairbank, 1992, s. 134-135). Bu süreçte Çin, Rusya ve Japonya ile yaptığı savaşlar sonucunda önemli toprak kayıpları yaşamıştır (Spence, 1999, s. 223). Ancak Soğuk Savaş'ın sona ermesi ve küreselleşmenin hız kazanmasıyla birlikte, Çin dünya ekonomisi ve siyasetinde yeni bir rol üstlenmeye başlamıştır (Naughton, 2007, s. 56). Çin yönetimi, bu değişimleri öngörerek tarihsel ve kültürel avantajlarını stratejik bir şekilde kullanmış (Wang, 2012, s. 78), ekonomik potansiyelini fark ederek çeyrek yüzyıl gibi kısa bir sürede olağanüstü bir büyüme performansı göstermiştir (Brandt ve Rawski, 2008, s. 15). Günümüzde Çin, siyasi ve ekonomik güç sıralamasında dünyanın en önde gelen aktörlerinden biri haline gelmiştir (Shambaugh, 2013, s. 42; Sandıklı, 2009).

Çin'in ekonomisi uluslararası ekonomiye eklemlenmesi ve uluslararası ilişkiler bağlamında alınan kararları etkilemesi açısından önemli bir yere sahip olmuştur. Bu bağlamda Çin'in ekonomide söz sahibi olduğu söylenebilir. Çin'inin dünya ekonomisindeki payına veya yerine bakıldığında dış ticaret temelli olduğu net bir şekilde görülmektedir (Gökdemir, 2007, s. 669-670; Shambaugh, 2013, s. 45).

Çin 1949-1978 yılları arasında Mao Zedong'un kurmuş olduğu sosyalist bir yapı ile yönetilmiştir (Naughton, 2007, s. 45). Bu bağlamda Çin Halk Cumhuriyeti'nin ekonomi politikaları 1978 yılına kadar dışa kapalı bir ekonomi modeli olmuştur (Naughton, 2007, s. 78). Bu durum sonucunda ülke uluslararası ticaretten uzak kalmıştır (Brandt ve Rawski, 2008, s. 34). 1978-1997 yılları ise reform yılları olarak görülmektedir (Naughton, 2007, s. 112). Bu bağlamda 1980 yılında Çin sosyalist ekonomik yapıdan sosyalist piyasa ekonomisine geçmiştir (Brandt ve Rawski, 2008, s. 56). Devam eden reformlar ile beraber 1989 yılında Uluslararası Para Fonu'na (International Monetary Fund/IMF) (James, 1996, s. 89); 2001'de ise Dünya Ticaret Örgütü'ne (World Trade Organization/WTO) (Lardy, 2002, s. 72) üye olmuştur. Zaman geçtikçe Çin ekonomisi anlamında dünyanın önemli güçleri arasında ilk sıralara yükselmeyi başarmıştır (Gündal, 2015).

20. yüzyılın sonuna yaklaştıkça Çin, kurulu küresel sistemin kurallarını değiştirebilecek bir ivme kazanmıştır (Shambaugh, 2013, s. 45). Yalnızca son 30 yıl içerisinde tarımsal ağırlıklı ve zayıf bir ekonomiden küresel bir üretim merkezine dönüşmüştür (Naughton, 2007, s. 89). Çin'in bu hızlı yükselişinin temel motivasyonlarından biri, "Çin Rüyası" olarak adlandırılan ve ulusal yeniden doğuşu hedefleyen kolektif bir vizyondur (Ferdinand, 2016, s. 942; Golley vd. 2020, s. 25; Kaya, 2020, s. 15). 1839-1949 arası dönem, Çin'in "aşağılanma yüzyılı" olarak tanımlanmakta ve bu tarihsel travmanın ülkenin modernleşme hedeflerini şekillendirdiği vurgulanmaktadır (Spence, 1999, s. 112). Çin, bu dönemi unutmadan yeni bir kimlik inşa etme stratejisi izlemiş (Wang, 2012, s. 78), aynı zamanda "barışçıl yükseliş" doktrini çerçevesinde küresel güç olma hedefini diplomatik bir dengeyle sürdürmüştür (Tekir ve Demir, 2019, s. 34).

Çin, 1990'lı yıllarda enerji ticareti başta olmak üzere deniz yoluyla gerçekleştirdiği ticari

faaliyetlerini önemli ölçüde genişletmiştir. Özellikle ticari malların %90'ını ve gaz ithalatının %95'ini deniz yoluyla gerçekleştirmesi, bu alandaki stratejik bağımlılığını ortaya koymaktadır. Çin'in Ortadoğu petrolüne erişiminde iki kritik güzergâh öne çıkmaktadır; Basra Körfezi ve Malakka Boğazı (Kaplan, 2011, s. 89). Bu ticaret yollarında ortaya çıkan sorunlar ve bu bağlamda güvenliğine karşı risk oluşturan bazı durumlar meydana gelmiştir. Bu rotalarda yaşanan güvenlik açıkları (örneğin korsanlık faaliyetleri ve jeopolitik gerilimler), Çin'in deniz ticaret hatlarını koruma ihtiyacını artırmıştır. Bu nedenle bölgesel gücünü genişletmeyi amaçlamıştır. Bu bağlamda Çin, bölgesel gücünü genişleterek deniz hatları üzerinde kontrol sağlamayı hedeflemiştir (Demir, 2022, s. 102; Durdular, 2016, s.79; Kaplan, 2011, s.14).

Bu çalışma, Çin Halk Cumhuriyeti'nin denizlerdeki stratejik yükselişini ve özellikle "İnci Dizisi Stratejisi" üzerinden uluslararası ilişkilerde yarattığı etkiyi kapsamlı bir biçimde analiz etmek amacıyla gerçekleştirilmiştir. Çin'in, ekonomik büyümesi, enerji güvenliğini sağlama gerekliliği ve uluslararası ticaret yollarındaki stratejik konumunun güçlenmesi bağlamında, denizcilik politikalarında benimsediği yöntemler hem bölgesel hem de küresel güç dengelerini yeniden şekillendirmektedir. Bu bağlamda makalede; Çin'in tarihsel süreç içerisinde denizcilik politikalarının evrimi, ekonomik ve siyasi motivasyonları, askeri stratejileri ve bölgedeki enerji ve ticaret güvenliği konularındaki hamleleri detaylı olarak ele alınacaktır. Çalışmanın önemi, Çin'in denizlerdeki varlığının uluslararası güvenlik ortamı, enerji arzı ve ticaret yolları üzerindeki etkilerini ortaya koyarak, mevcut uluslararası sistemdeki rekabet ve iş birliği dinamiklerini daha iyi anlamaya katkıda bulunmasından kaynaklanmaktadır. Makalenin ilerleyişinde önce Çin'in tarihsel ve kültürel arka planı ile denizcilik politikalarının gelişimi değerlendirilecek; ardından İnci Dizisi Stratejisi'nin temel unsurları, uygulama biçimi ve bu stratejinin bölgesel ve uluslararası aktörler üzerindeki yansımaları analiz edilecektir. Böylece çalışma, Çin'in denizlerdeki stratejik hamlelerinin nedenlerini ve sonuçlarını ortaya koyarak, günümüz uluslararası ilişkilerinde önemli bir tartışma konusu olan güç dengeleri ve güvenlik politikaları çerçevesinde kapsamlı bir değerlendirme sunmayı hedeflemektedir.

1. ÇİN'İN DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE BÖLGESEL GÜVENLİK: DOĞU VE GÜNEY ÇİN DENİZİ'NDE JEOPOLİTİK REKABETİN ANALİZİ

Doğu ve Güney Çin Denizi, akademik literatürde genellikle "Çin Denizi" olarak anılmaktadır (Hayton, 2014, s. 23). Güney Çin Denizi'nde iki önemli takımada bulunmaktadır; Çin anakarasına 250 mil, Çin'in egemenliğindeki Hainan Adası'na 160 mil ve Vietnam kıyılarına 150 mil uzaklıkta yer alan Paracel Adaları (130 ada ve resiften oluşmaktadır) (Storey, 2013, s. 45). Diğer önemli takımada olan Spratly Adaları ise Çin kıyılarına 600 mil, Filipinler kıyılarına ise sadece 50 mil uzaklıkta konumlanmıştır (Kaplan, 2014, s. 78; Yılmaz, 2020, s. 99; O'Rourke, 2020, s. 7).

Coğrafi olarak dünyanın en büyük ülkelerinden biri olan Çin'in önemli uzunlukta kara ve deniz sınırları bulunmaktadır (Fravel, 2008, s. 45). Ülkenin batı ve kuzey sınırları, yıllar içinde gelişen istikrarlı komşuluk ilişkileri nedeniyle nispeten güvenli kabul edilmektedir. Çin'in batısındaki komşu ülkelerin Pekin'i tehdit veya rakip olarak görmemesi, ülkenin kara sınırlarını güvence altında tutmaktadır (Ross, 2009, s. 112). Ancak doğu sınırlarındaki deniz alanlarında durum farklılık göstermektedir (Yoshihara ve Holmes, 2010, s. 56). Çin için önemli bir güvenlik sorunu teşkil eden Tayvan ve Tayvan Boğazı bu duruma örnek teşkil etmektedir (Tucker, 2009, s. 34). Ayrıca, Çin'in ticareti açısından kritik öneme sahip Malakka Boğazı da potansiyel bir güvenlik tehdidi oluşturmaktadır (Kaplan, 2011, s. 89). Bunun temel nedeni, ABD Donanması'nın bu bölgeyi abluka altına alma kapasitesine sahip olmasıdır (Erickson & Goldstein, 2010, s. 67; Erol ve Koyuncu, 2022).

Çin ve Japonya arasında Doğu Çin Denizi'ndeki anlaşmazlıklara ek olarak, Güney Çin Denizi'nde de giderek karmaşılaşan çatışma alanları bulunmaktadır (Hayton, 2014, s. 112). Bu bağlamda Malezya, Vietnam, Tayvan, Brunei ve Filipinler gibi bölge ülkeleri, Çin'in egemenlik iddialarına karşı ortak bir tutum sergilemişlerdir (Storey, 2013, s. 78). Anlaşmazlıkların temel nedenleri arasında münhasır ekonomik bölgelerin paylaşımı ve kayalık/resif kökenli adaların hukuki statüsüne ilişkin belirsizlikler yer almaktadır (Beckman vd., 2013, s. 45). Bunlara ek olarak, balıkçılık hakları ve

bölgenin tahmini 11 milyar varil petrol ve 190 trilyon metreküp doğalgaz rezervlerine sahip olduğu düşünülen hidrokarbon yatakları da önemli bir çatışma unsuru oluşturmaktadır (EIA, 2013, s. 5; Karadağ, 2021).

Çin'in uluslararası ticaretinde Güney Çin Denizi'nin stratejik önemi belirgindir. 2016 verilerine göre Çin, deniz ticareti hacminin yaklaşık %64'ünü ve toplam ticari faaliyetlerinin %40'ını bu bölge üzerinden gerçekleştirmiştir (Zhang ve Bateman, 2017, s. 112). Dünyanın en büyük ikinci petrol tüketicisi konumunda olan Çin (IEA, 2017, s. 45), petrol ihtiyacının yarısından fazlasını ithal etmekte ve bu ithalatın neredeyse tamamını Güney Çin Denizi rotaları üzerinden sağlamaktadır. Bu durum, Güney Çin Denizi'ni Çin ekonomisi ve enerji güvenliği açısından vazgeçilmez kılmaktadır. Nitekim Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamındaki Deniz İpek Yolu projesinin bu güzergahın kontrolünü hedeflediği, İnci Dizisi stratejisinin ise Güney Çin Denizi'nde hakimiyet kurmayı amaçladığı akademik çevrelerce tartışılmaktadır (Sar ve Demirkıran, 2023).

Çin'in Kuşak Yol Projesi'nin Deniz İpek Yolu güzergahı da oldukça önemlidir. Her ne kadar Çin yetkilileri bu güzergahın ve projenin tüm ülkeler için bir kazan-kazan formülü yaratacağını düşünse dedurumlar aslında öyle görünmemektedir. Kuşak ve Yol projesinin deniz güzergahı kısmının Pakistan, Singapur ve Malezya gibi birçok devlet tarafından denizaşırı askeri üslerden oluşan bir zincir kurduğuiddia edilmektedir. Bu iddialar tartışılabilir ancak resmiyete bakıldığında Çin'in 2017 yılında Cıbuti'de ilk denizaşırı askeri üssünü kurduğu göz ardı edilmemelidir. Her ne kadar Pekin tarafından bir lojistik tesis olarak lanse edilmiş olsa da İnci Dizisi Stratejisi'nin devamı olduğu Yemen ile Somali açıklarında görev yapan savaş gemilerinin bu noktayı ikmal ihtiyaçlarını karşılama amacı ile kullanılacağı düşünülmektedir (Özgen, 2019, s. 388).

Çin'in tarihi İpek Yolu'nu canlandırma düşüncesi ve girişimleri aslında denizlerde kurmak istediği hakimiyetin bir sonucudur. 2013 yılında Çin tarafından bir politika olarak uygulamaya konan İpek yolu ekonomik kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu projesi, Bir Kuşak Bir Yol projesi olarak adlandırılmıştır (Durdular, 2016, s. 79-81). Bu projeye Orta Asya devletleri ve limanları önemli hale gelmeye başlamıştır. Çin'in enerji ihtiyacı ve güvenlik arayışının bir yansıması olarak ortaya çıkan bu proje denizlerdeki İnci Dizisi stratejisiyle Çin'in politikalarında değişiklikler yapması bununla beraber bölgesel ve uluslararası aktörlerin de politikalarında değişiklikler yapmasına neden olmuştur (Demir, 2022, s. 105; Linowski ve Lukas, 2021, s.1).

Güneydoğu Asya'nın kalbinde yer alan Güney Çin Denizi, sahip olduğu jeopolitik konum nedeniyle uluslararası dengelerin önemli bir unsuru haline gelmiştir. Dünya ticaret yolları üzerinde stratejik bir konuma sahip olan bu deniz, Avrupa, Ortadoğu ve Doğu Asya arasındaki ticaretin kritik bir geçiş noktasıdır. Güney Çin Denizi'nin bu stratejik önemi, diğer uluslararası aktörler için bir güvenlik sorunu oluşturmakta ve çatışma potansiyelini artırmaktadır. Çin'in bölgedeki hakimiyet çabaları ve deniz genişleme politikaları, Vietnam, Tayvan, Filipinler, Malezya ve Brunei gibi devletlerle gerilimlere yol açmaktadır (Keyvan, 2017, s. 253).

Güney Çin Denizi, uluslararası deniz ticareti ve enerji güvenliği açısından küresel bir öneme sahiptir. Dünya deniz ticaretinin yaklaşık %60'ı Asya'dan geçmekte ve küresel deniz taşımacılığının üçte biri bu bölgeden gerçekleşmektedir (Kaplan, 2014, s. 45). Bölgenin jeopolitik önemi, zengin hidrokarbon rezervlerinden kaynaklanmaktadır. Tahminlere göre, Güney Çin Denizi'nde 11 milyar varil petrol ve 190 trilyon fit küp doğal gaz rezervi bulunmaktadır (Hayton, 2014, s. 78). Bu kaynaklar, özellikle Asya ülkelerinin artan enerji ihtiyacını karşılamada kritik bir rol oynamaktadır.

Asya ülkelerinin sanayileşme ve ekonomik büyüme hızı, fosil yakıt tüketimini önemli ölçüde artırmıştır. 2008'de bölgedeki sıvı yakıt tüketimi %10 seviyesindeyken, 2035 yılına kadar bu oranın %30'a yükseleceği öngörülmektedir (Yorulmaz, 2021, s. 682). Benzer şekilde, doğal gaz tüketiminin 2035'e kadar %19 seviyesine çıkması beklenmektedir (Hayton, 2014, s. 89). Bu durum, bölgedeki devletlerin enerji kaynakları üzerindeki rekabetini şiddetlendirmektedir.

Çin'in 1947'de ilan ettiği "Dokuz Çizgili Hat" doktriniyle Güney Çin Denizi'nin %80'inde egemenlik iddia etmesi, Vietnam, Filipinler ve Malezya gibi ülkelerle gerilimlere yol açmaktadır (Fravel, 2011, s. 134). Özellikle Spratly ve Paracel adaları üzerindeki anlaşmazlıklar, askeri çatışma

riskini artırmaktadır (Mearsheimer, 2001, s. 207). ABD'nin bölgedeki askeri varlığını artırması ise Çin'in deniz genişleme politikalarıyla çakışarak küresel güvenlik tehditlerini tetiklemektedir (Kaplan, 2014, s. 63)

Çin, Güney Çin Denizi'ndeki bölgesel varlığını hukuki bir zemine oturtabilmek amacıyla bölgedeki adaları, adacıkları ve kayalıkları betonla kaplamakta ve yapay adalar inşa etmektedir. Bu yapay adalar üzerine havaalanları ve limanlar kurularak askeri uçakların ve gemilerin konuşlandırılması, Çin'in bölgedeki askeri varlığını güçlendirmektedir (Hayton, 2014, s. 102). Çin, bu faaliyetlerini resmi olarak “doğal afetlere ve korsanlık faaliyetlerine karşı savunma” gerekçesiyle meşrulaştırmaya çalışsa da stratejik hedefinin bölgeyi silahlandırmak ve deniz hakimiyetini ele geçirmek olduğu analistler tarafından vurgulanmaktadır (Kaplan, 2014, s. 89; Fravel, 2008, s. 156). 2014 yılından itibaren hız kazanan yapay ada inşası ve askeri tesislerin kurulması, bölgedeki güç dengelerini önemli ölçüde bozmuştur (Genç, 2019). Bu durum, doğrudan bölgeyle anlaşmazlığı olmayan Endonezya gibi devletleri de etkilemiş ve 2016'dan itibaren Çin ile Endonezya arasında diplomatik gerilimlerin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Çin'in askeri altyapı genişlemesi, uluslararası hukuk çerçevesindeki “denizde özgürlük” ilkesini ihlal ettiği gerekçesiyle eleştirilmekte ve bölgesel istikrarsızlığı artırmaktadır (Mearsheimer, 2001, s. 213; Kasım, 2024, s. 27).

Çin'in Çin Denizi özelinde diğer bölge ülkeler ile girmiş olduğu çıkar çatışmaları, Çin'in bölgedebulunan diğer ülkeler ile yapısal, dengeli ve kalıcı bir ilişki kurmasını engellemektedir. Çin kararlı bir şekilde devam eden denizcilik politikaları ile Güney Çin ve Doğu Çin Denizi'ndeki güç dengelerini deyişinden oynatmakta ve yeni güç dengeleri ortaya çıkartmaktadır. Çin'in bu tutumu karşısında da bölgede bulunan diğer ülkeler Çin'e karşı bir güvenlikleştirme politikası uygulamaktadır. Dolayısı ile Güneydoğu Asya ülkelerinin kendi savunma organizasyonları için askeri modernizasyon projeleri oluşturmaktadır. Bu yüzden bölgede savunma alanına yapılan harcamaların bir yıl içerisinde %402'lik bir artış meydana getirdiği görülmektedir (Yorulmaz, 2021). Çin 2019 yılında “Beyaz Kitap” olarak nitelendirilen bir belge yayınlamış, bu belgede kendisine yönetilen tehditlere açıkça yer vermiştir (The State Council Information Office of the PRC, 2019, s. 7). Bunun yanında Çin'in ana karasının bir kısmı olarak Tayvan gösterilmektedir. Bu durum “Tek Çin Politikasının” güçlü bir kanıtı olmuştur (Karadağ, 2021, s. 167; Wang, 2000, s. 353; Balzevic, 2010, s. 144).

Güney Çin Denizi üzerinde en fazla yetki alanına sahip olan ülke Çin'dir. Çin *dokuz çizgi hattı* ile bölgede bulunan ülkelerin bu bölgede sahip oldukları deniz hakimiyetlerini kendi bölgesine dahil etmiştir. Çin tarafından tarihsel temellere dayandırılan dokuz çizgi hattı, ülkenin 2000 km uzağına ulaşan ve bir egemenlik iddiasında bulunulan hattır (Kasım, 2024, s. 24). Bu durum Çin ve bölgedeki diğer aktörler arasında bir gerginliğe neden olmaktadır. Bunun en iyi örneklerinden biri Filipinler ile Çin arasında yaşanan olaydır (Karadağ, 2021, s. 168; Castro, 2020, s. 339). 2 Mart 2011 tarihinde Filipin Enerji Bakanlığı Reed Bank'ta doğalgaz araştırması yapmak üzere bir gemi görevlendirmiştir. Bu gemi, Çin'e bağlı devriye botları tarafından rahatsız edilmiştir. Bunun sonucunda Filipinler tepki göstermiş olsa da Çin yetkililerinin Nasha Adaları ve çevresinde egemenliğe sahip olduklarını ve herhangi bir araştırma yapılmadan önce izin istenmesi gerektiğini vurgulamışlardır (Babahanoğlu, 2024, s. 361-362; De Castro, 2020, s. 339; Genç, 2019, s. 16). Bu durumun Çin'in deniz hakimiyetine ne kadar sahip çıktığı ve önem verdiğini vurgularken; aynı zamanda da uluslararası alandabu konuda taviz vermeyecek kararlılıkta olduğunu göstermektedir.

Bölgenin güvenliği ve istikrarı açısından kritik öneme sahip dinamikler arasında ABD ile Çin arasındaki rekabet ön plana çıkmaktadır. Özellikle Çin'in bölgedeki ada ve deniz bölgelerine yönelik tutumunu, adaların yapısını ve askeri üslerin kurulmasını, deniz hakimiyetini güçlendirme stratejisi olarak değerlendirmek mümkündür. Bu durum, Çin'i diğer önemli aktörler açısından potansiyel bir tehdit unsuru haline getirmektedir (Babahanoğlu, 2024, s. 361). 21. yüzyıla girilmesiyle birlikte, ABD'nin güvenlik alanında yeni stratejiler geliştirmesine yol açmış ve ortaya çıkan tehdit algısının Çin üzerinden şekillendiği anlaşılmıştır. Bu bağlamda, ABD, sahip olduğu askeri gücünü Çin Denizi'nde artırarak bölgedeki varlığını sürdürmüştür. Örneğin, 2017 yılında yayımlanan ABD Ulusal Güvenlik Stratejisi belgesinde Çin açıkça rakip olarak nitelendirilirken (Olkan, 2024, 217-218), 2018 yılında yayımlanan ABD Ulusal Savunma Stratejisi belgesinde ise, ulusal güvenlik öncelikleri arasında terörizmin ötesinde devletlerarası stratejik rekabete önem verileceği belirtilmiştir

(Yalçın, 2018). Söz konusu belgelerde, Çin'in artan ekonomik gücü ve uyguladığı politikalarla bölgedeki varlığını pekiştirme çabaları, Güney Çin Denizi'nin askerileştirilmesi bağlamında ele alınmıştır. ABD, bu stratejik tutumunun bir sonucu olarak, Çin Denizi'nde askeri hakimiyetini artırırken, bölgedeki diğer ülkelerle yakın ilişkiler kurma, ikili ve çok taraflı anlaşmalar yapma eğilimini de benimsemiştir.

Bölgedeki taraflar, Güney Çin Denizi'nde yaşanan ihtilaflar kapsamında Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni imzalamış olup; bu devletler arasında Çin, Tayvan, Vietnam, Filipinler, Malezya ve Brunei yer almaktadır. Söz konusu sözleşme, Güney Çin Denizi'nde yer alan Paracel Adaları, Spratly Adaları ve Scarborough Sığılığı konularını kapsamaktadır. Paracel Adaları'ndaki ihtilaf, esasen Çin'in bölgeyi işgal etmesi sonucu ortaya çıkan Çin-Vietnam çatışması şeklinde seyretmektedir. Brunei hariç diğer devletlerin işgaliyle gelişen Spratly Adaları ihtilafı ise öncelikli olarak Çin, Tayvan ve Vietnam arasında yaşanırken, Filipinler, Malezya ve Brunei de bu ihtilafın ilgili tarafları arasında yer almaktadır (Pekcan, 2017, s. 56). Ayrıca, Scarborough Sığılığı'nda Çin, Tayvan ve Vietnam arasında benzer bir çekişme söz konusudur. Bu veriler ışığında, Çin'in sahip olduğu ekonomik ve politik güç ile coğrafi konumunun stratejik merkezde yer almasının getirdiği avantajlar açıkça görülmektedir. Tüm bu unsurlar, Çin'in bölgedeki doğal üstünlüğünü pekiştirmiştir. Sonuç olarak, 2000'li yıllarda sürdürdükleri olumlu ve dostane ilişkiler, Güney Çin Denizi'nde Çin'in izlediği kararlı politikalar karşısında geri plana itilmiştir; böylece Çin'in bölgede daha önce inşa ettiği pozitif imaj kökten sarsılmıştır. (Yorulmaz, 2021, s. 684; Koda, 2016, s. 30-33; Odeyemi, 2015, s. 294-295).

2. ASYA-PASİFİK'TEN HİNT-PASİFİK'E: BÖLGESEL DİNAMİKLERİN KAVRAMSAL DÖNÜŞÜMÜ

Asya-Pasifik bölgesi, coğrafi konumu itibarıyla büyük ölçüde deniz ve okyanus sınırlarına sahip ülkelerden oluşmakta olup, uluslararası ticaret ağları ve enerji nakil hatları için jeostratejik bir merkez niteliği taşımaktadır. 1990 sonrası küreselleşme sürecinde bölgenin ekonomik ve siyasi ağırlığının artması, Çin, Hindistan, Japonya ve Güney Kore gibi devletlerin küresel sistemdeki rolünü güçlendirmiştir. Özellikle deniz ticareti ve enerji güvenliği bağlamında bölge ülkelerinin dünya ile entegrasyonu, Asya-Pasifik'in jeopolitik önemini pekiştirmiştir (Atagenç, 2012, s. 139- 140). Vietnam ve Filipinler gibi ikincil aktörlerin de bölgesel politikadaki etkinlik arayışları, bu dinamikleri çok boyutlu hale getirmektedir.

20.yüzyılın ikinci yarısında yaşanan ekonomik dönüşüm, Asya-Pasifik'i küresel ticaretin yeni merkezi konumuna yükseltmiştir. Çin'in 1980'lerden itibaren izlediği neoliberal büyüme modeli, dünya ticaretindeki ağırlık merkezini Atlantik'ten Asya'ya kaydırmıştır. Ancak Çin'in ekonomik kapasitesiyle paralel gelişen askeri modernizasyonu, bölgesel güvenlik paradigmasını derinden etkilemiştir. Bu durum, özellikle ABD ve müttefikleri nezdinde stratejik dengeleme mekanizmalarını tetikleyerek yeni ittifak arayışlarını beraberinde getirmiştir (Alagöz, 2021, s. 796).

Son dönem akademik ve politik literatürde, "Asya-Pasifik" kavramının yerini giderek "Hint-Pasifik" terminolojisine bıraktığı gözlemlenmektedir. Bu kavramsal değişim, Batı Pasifik ile Hint Okyanusu'nu tek bir jeostratejik alan olarak kurgulayarak Çin'in artan etkisini sınırlandırmayı hedeflemektedir (Malik, 2020, s. 112). Bayram ve Arafat (2018), bu söylemin görünürdeki gerekçesini enerji koridorları ve deniz ticaret rotalarının ekonomik entegrasyonu olarak açıklarken; temel motivasyonun Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi gibi projelerle genişleyen hegemonyasını dengeleme amacı taşıdığını vurgulamaktadır (Medcalf ve Wesley 2019, s. 78-82). ABD öncülüğündeki bu kurguya karşın, Çin'in Hint Okyanusu'ndaki liman yatırımları ve askeri üsleri, kendi Hint-Pasifik vizyonunu şekillendirdiğini göstermektedir.

Hint-Pasifik kavramsallaştırmasının ortaya çıkışında, Güney ve Güneydoğu Asya'nın jeoekonomik öneminin yanı sıra Hindistan'ın bölgesel bir güç olarak yeniden konumlandırılması kritik rol oynamıştır. Geleneksel Asya-Pasifik tanımlarının dışında kalan Hindistan'ın, Çin'in Hint Okyanusu'ndaki etkinliğine karşı "kuvvet dengesi" unsuru olarak öne çıkarılması, kavramın jeopolitik arka planını oluşturmaktadır (Alagöz, 2021, s.798; Ministry of Foreign Affairs of Japan, 2017a). Dolayısıyla Hint-Pasifik, salt coğrafi

bir tanımlamanın ötesinde, çok kutuplu rekabetin kurumsallaştığı bir güvenlik mimarisine işaret etmektedir.

3. İNCİ DİZİSİ STRATEJİSİ

Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle birlikte uluslararası ilişkilerde güç dengeleri önemli ölçüde değişmiş; Soğuk Savaş döneminde hâkim olan iki kutuplu sistem, büyük devlet grupları arasındaki çıkar ilişkilerine dayanan çok kutuplu bir sisteme dönüşmüştür. Bu dönüşüm, ortaklık kavramının ön plana çıkmasına zemin hazırlamıştır. Tam bu noktada, Çin, ulusal güvenliğini ön planda tutarak eşitlik, karşılıklı yarar ve işbirliği ilkelerine dayalı ortaklıklar veya ilişkiler kurmaya başlamıştır. 1980'li yıllara kadar tek taraflılık veya her iki tarafa da karşı çıkma ilkelerinin benimsendiği bir dönemde, 1980'li yıllardan itibaren “barış içinde yaşama” ilkesine dayalı olarak çok sayıda ortaklık imzalanmıştır. 1993 yılında Brezilya ile ilk stratejik ortaklığı kuran Çin'in, ortaklık ilişkilerini üç düzeyde belirlediğine dair literatürde farklı tanımlamalar yer almaktadır (Durdular, 2018, s. 15). Bazı araştırmacılar bu düzeyleri küresel, normal ve stratejik olarak ayırırken, bazı araştırmacılar ise jeopolitik, stratejik ve ikili düzey şeklinde sınıflandırma yapmışlardır (Durdular, 2018, s. 2).

Özellikle Soğuk Savaş sonrası dönemde, anakarasından bağımsız olarak deniz aşırı bölgelerde de etkinlik alanı kurmayı hedefleyen Çin, uluslararası arenada konumunu güçlendirmiştir. Çin'in bu stratejisinin en önemli izleri, dış politika stratejilerinde gözlemlenmektedir. Bu dönemde, dış politika tercihlerinde enerji politikalarının izlerine rastlanmaktadır. 1990'lı yıllarda uygulanan dış politika stratejilerinde enerji politikalarının ana konumda olduğu görülürken, 1990'lı yıllardan sonra, yükselen profili ile orantılı olarak artan enerji ihtiyaçlarının karşılanabilmesi amacıyla enerji güvenliği politikalarına öncelik verilmiş ve bu politikaların ağırlık merkezi deniz aşırı coğrafya olmuştur. Hâlen, Çin'in denizlerdeki stratejisini belirleyen en kritik faktörün, deniz aşırı bölgelerde bulunan enerji rezervleri olduğu kabul edilmektedir. Çin'in enerji güvenliği politikalarında önemli konumlar; Tayvan'dan başlayarak Hürmüz Boğazı ve Körfez ülkeleri, Aden Körfezi ve Gine Körfezi olarak öne çıkmaktadır (Atagenç, 2012). Bu stratejinin incileri ise Myanmar (Kyaukphyu ve Sittwe limanları), Bangladeş (Chittagong limanı), Sri Lanka (Hambantota ve Colombo limanları), Maldivler (Marao Adası), Pakistan (Gwadar limanları) ve Cibuti (ilk deniz aşırı askeri üssü) şeklinde tanımlanmaktadır. Çin tarafından yürütülen bu politika zaman içerisinde somutlaşarak “İnci Dizisi Stratejisi” adını almıştır (Bayram ve Arafat, 2018, s. 88; Khurana, 2008, s. 2).

İnci Dizisi ifadesi, ilk defa 2005 yılında, o dönemde ABD Savunma Bakanı Donald Rumsfeld'e hitaben yayımlanan “Asya'da Enerjinin Geleceği” başlıklı bir raporda, bir savunma şirketi olan Booz Allen Hamilton tarafından kullanılmıştır. İnci Dizisi Stratejisi; en basit tanımıyla, Çin'in Hint Okyanusu'ndaki ekonomik, askeri, diplomatik ve siyasi nüfuzunu artırmaya yönelik politikalara dayanmaktadır. Bu strateji kapsamında, rota üzerinde yer alan her bir nokta, Çin'in Hint-Pasifik bölgesinde güvence altına alınmak istenen stratejik bir unsur olarak nitelendirilmektedir. Çin'in gelişimi için hayati önem arz eden yabancı enerji ve ticaret yollarının güvenliği, İnci Dizisi Stratejisi'nin itici gücünü oluşturmaktadır.

İnci Dizisi Stratejisi, Çin'in denizlerde sağlamaya çalıştığı etkinliğin en önemli ve somut göstergelerinden birini temsil etmektedir. Bu strateji yalnızca ekonomik boyutu ile değerlendirilemeyecek; aynı zamanda askeri bir nitelik de taşımaktadır. Enerji güvenliği alanında artan risklerin, askeri önlemlerin alınmasını gerektirdiği gerçeği, stratejinin askeri boyutunu ortaya koymaktadır. Uluslararası ticarete, ülkelerin sahip olduğu ticaret yolları ve bu yollar üzerindeki bölgelerin, nakil hatlarının, rezervlerin ve yatırımların güvenliği ihtiyacı da bu stratejiyi şekillendiren etkenler arasında yer almaktadır. Bu bağlamda, 1990'ların başlarında Çin Deniz Kuvvetleri raporunda, Güney Çin Denizi de dahil edilerek Hint Okyanusu üzerinde egemenlik ve hakimiyet tesis edilmesinin gerekliliği vurgulanmıştır (Atagenç, 2012, s. 142). Çin için stratejik ortaklıklar büyük önem arz etmektedir. Çin'in uluslararası profilinin artışıyla birlikte, stratejik ortaklarının da büyük girişimlerde aktif rol oynadığı gözlemlenmektedir. İnci Dizisi Stratejisi de bu duruma örnek teşkil etmektedir. Çin, altı büyük yurtdışı limanını kapsayan İnci Dizisi Stratejisini, Pakistan, Kamboçya, Myanmar, Bangladeş, Tayland ve Sri Lanka gibi stratejik ortaklarıyla hayata geçirmiştir.

İnci Dizisi Stratejisi, Çin'in ekonomik ve askeri çıkarlarının bulunduğu kritik bölgelerin bir araya gelmesiyle oluşan bir rota niteliği taşımaktadır. Söz konusu rota üzerindeki her bir nokta, bir inci olarak tanımlanmaktadır. Tayvan'dan Hürmüz Boğazı ve Doğu Afrika'ya kadar uzanan bu hattın en önemli noktaları; Hambantota, Maldivler, Pakistan'daki Gwadar, Hürmüz Boğazı ve Aden Körfezi olarak öne çıkmaktadır. Çin, özellikle ekonomik çıkarları açısından büyük önem taşıyan bu rota ile yalnızca Basra Körfezi ve Arap ülkelerinden temin ettiği enerjinin güvenliğini sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda bölgede bulunan ve çıkarlarına ters düşen Hindistan'ı çevreleyerek kontrol altına alma stratejisini de benimsemiştir (Alagöz, 2010).

3.1.1. Pakistan Gwadar Limanı

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi (BRI), 2013 yılında başlatılan ve küresel ticareti dönüştürmeyi hedefleyen bir proje olarak öne çıkmaktadır. Bu girişim, İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (Kuşak) ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu (Yol) olmak üzere iki ana bileşenden oluşur. Gwadar Limanı, BRI'nin deniz ayağında yer alsa da stratejik önemi, karasal projelerle olan bağlantısından kaynaklanmaktadır. Gwadar Limanı, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) aracılığıyla Çin'in Sincan Uygur Özerk Bölgesi'ne kadar uzanan 3.000 km'lik bir kara koridoruna entegre edilmiştir. Bu koridor, enerji boru hatları, modernize edilen Karakorum Otoyolu ve ML-1 demiryolu hattı gibi altyapı projelerini (Gökten, 2019, s. 168) kapsamaktadır. CPEC üzerinden Gwadar'a ulaşan Orta Doğu enerji kaynakları, Pakistan üzerinden karayolu ve boru hatları ile Çin'in iç bölgelerine taşınarak Malakka Boğazı'na olan bağımlılığını azaltmayı hedeflemektedir (Kaplan, 2011, s. 5-7). Aynı zamanda Sincan'daki Kashgar kenti, CPEC ile bir lojistik merkezine dönüşerek Çin'in Orta Asya, Orta Doğu ve Afrika pazarlarına erişimini kolaylaştırmaktadır. Gwadar'ın bu entegrasyonu, Çin'e Hint Okyanusu'nda askeri lojistik ve deniz erişimi sağlama imkânı sunmasıyla da dikkat çekmektedir.

Hindistan ise Çin'in bölgedeki etkisini dengelemek amacıyla İran ile iş birliği yaparak Çabahar Limanı'nı geliştirmiştir. Çabahar Limanı, Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru (INSTC) ile bağlantılıdır ve Hindistan'ı İran üzerinden Afganistan, Orta Asya ve Rusya'ya bağlayan 7.200 km'lik multimodal bir ulaşım ağıdır. Bu proje, Pakistan'ı bypass ederek Afganistan'a ve Orta Asya'ya erişim sağlamayı amaçlamaktadır (Bayram ve Arafat, 2018, s. 87-89). INSTC, Hindistan'ın İran ve Rusya'dan enerji kaynakları temin etmesine ve Orta Asya pazarlarına ulaşmasına olanak tanımaktadır. Özellikle Çabahar üzerinden taşınacak enerji kaynakları, Hindistan'ın bölgesel enerji güvenliğini desteklemektedir. Ayrıca bu liman, Çin'in BRI kapsamında artan nüfuzuna karşı jeopolitik bir denge unsuru olarak işlev görmektedir. Hindistan'ın İran'a yönelik yaptırımlara rağmen Çabahar'a yatırım yapması, limanın stratejik önemini vurgulamaktadır.

Gwadar ve Çabahar limanları, yalnızca deniz üsleri olarak değil, karasal ekonomik ve jeopolitik projelerin düğüm noktaları olarak öne çıkmaktadır. CPEC, Çin'in Batı bölgelerini küresel ticarete entegre etme ve enerji arz güvenliğini sağlama hedefiyle uyumludur. Buna karşılık INSTC, Hindistan'ın çok kutuplu bir Avrasya inşa etme ve BRI'nin hegemonyasını kırma stratejisini yansıtmaktadır. Her iki proje de Orta Doğu ve Orta Asya'daki kaynaklar üzerinden şekillenen rekabeti ortaya koymaktadır (Erol ve Koyuncu, 2022, s. 47-49). Bu rekabet, küresel ticaret rotalarının karasal bağlantılar üzerinden yeniden yapılandırılmasına işaret etmekte ve deniz odaklı ticaret modellerinin dönüşüm potansiyelini göstermektedir.

3.1.2. Sri Lanka Hambantota Limanı

Sri Lanka'nın Hambantota Limanı, Çin'in küresel deniz stratejisi ve ekonomik genişleme politikaları bağlamında önemli bir jeopolitik yatırım olarak öne çıkmaktadır. Yaklaşık 1 milyar ABD doları maliyetle inşa edilen bu liman, Çin'in "Kuşak ve Yol Girişimi" (BRI) kapsamında Hint Okyanusu'ndaki etkinliğini artırmaya yönelik adımlarının somut bir örneğini teşkil etmektedir (Atagenç, 2012; Brautigam, 2020, s. 5). Projenin stratejik değeri, yalnızca ekonomik kalkınma hedefleriyle sınırlı olmayıp bölgesel güvenlik dinamikleri ve küresel güç mücadelesi bağlamında da analiz edilmelidir (Kaplan, 2011, s. 124-125).

Limanın konumu, Hint Okyanusu'nun merkezinde yer alması ve uluslararası deniz ticaret rotalarına yakınlığı nedeniyle jeostratejik bir avantaj sunmaktadır (Kaplan, 2011, s. 124). Özellikle

ABD'nin Diego Garcia'daki askeri üssüne yakınlığı, Çin açısından bu projeyi askeri ve güvenlik temelli bir denge unsuru haline getirmektedir (Campbell, 2016, s. 89). Diego Garcia, Soğuk Savaş döneminden bu yana Batı'nın bölgedeki askeri operasyonlarında kritik bir rol oynamıştır. Çin'in bu noktada bir liman inşa etmesi, Washington'un bölgesel hegemonyasına karşı alternatif bir güç merkezi oluşturma çabası olarak yorumlanabilir. Bu durum, Çin'in "İnci Dizisi" stratejisiyle uyumlu şekilde, deniz hatlarında lojistik destek noktaları kurarak deniz aşırı güç projeksiyonunu güçlendirme hedefini yansıtmaktadır (Atağenç, 2012).

Ekonomik açıdan bakıldığında Hambantota Limanı, Çin'in artan enerji ihtiyacı ve deniz ticaret yollarının güvenliğiyle doğrudan ilişkilidir. Çin'in ithal ettiği petrolün %80'inden fazlası Hint Okyanusu üzerinden taşınmaktadır ve bu rotadaki herhangi bir aksaklık ülke ekonomisi için ciddi bir risk oluşturmaktadır (Hurley vd., 2018, s. 12). Liman, Çin'in ticari ve potansiyel olarak askeri gemilerinin ikmal, bakım ve acil durum operasyonları gerçekleştirmesine olanak sağlayarak Pekin'in deniz lojistik ağını güçlendirmiştir. Dahası, limanın çift kullanımlı (ticari ve askeri) potansiyeli, Çin'in enerji koridorlarını güvence altına almaya yönelik daha geniş stratejisiyle uyumlu olarak bölgedeki askeri varlığını dolaylı olarak meşrulaştırmasını sağlamaktadır (Brautigam, 2020, s. 8).

Projenin Sri Lanka için ekonomik sonuçları ise tartışmalıdır. Limanın inşası, ülkenin Çin'e olan dış borcunu artırmış ve 2017'de Hambantota'nın 99 yıllığına Çinli bir şirkete kiralanmasıyla sonuçlanmıştır (Brautigam, 2020, s. 8; Hurley vd., 2018, s. 15). Bu durum, "borç diplomasisi" eleştirilerine yol açarak (Brautigam, 2020, s. 5), Çin'in küresel altyapı projelerinin siyasi ve ekonomik bağımlılık yaratma riskini ortaya koymuştur. Ancak Çin açısından bakıldığında, bu adım Hint Okyanusu'nda kalıcı bir etki alanı elde etme stratejisinin bir parçasıdır (Atağenç, 2012).

Sonuç olarak, Hambantota Limanı, Çin'in deniz aşırı projeksiyonunu güçlendirme, enerji güvenliğini sağlama ve küresel tedarik zincirlerindeki kırılganlıkları azaltma hedeflerini birleştiren çok boyutlu bir girişimdir. Bu proje, Çin ile Batı arasındaki jeopolitik rekabetin Hint Okyanusu'ndaki yansımaları somutlaştırmakta ve bölgesel güç dengelerini yeniden şekillendirme potansiyeli taşımaktadır.

3.1.3. Maldiv Adaları Marao Limanı, Seyşeller, Myanmar Koko Limanı ve Madagaskar

Çin'in Hint Okyanusu'ndaki jeostratejik genişlemesi, Pakistan'daki Gwadar Limanı ve Sri Lanka'daki Hambantota Limanı gibi projelerin ötesine uzanarak, Maldivler'deki Marao Limanı, Myanmar'daki Koko Limanı, Seyşeller ve Madagaskar gibi kritik lokasyonlarda da deniz üsleri ve ticari limanlar inşa etmiştir. Bu limanlar, Çin'in "İnci Dizisi" (*String of Pearls*) stratejisinin bir uzantısı olarak, hem küresel ticaret rotalarını güvence altına alma hem de bölgesel askeri varlığını meşrulaştırma hedeflerine hizmet etmektedir (Kaplan, 2011, s. 130; Campbell, 2016, s. 102; Brautigam, 2020, s. 8; Hurley vd., 2018, s. 15).

Marao Limanı (Maldivler) ve Koko Limanı (Myanmar), Hint Okyanusu'nun doğu ve batı koridorlarını kontrol etme kapasitesiyle öne çıkmaktadır (Huchet, 2010: s.100; Demir, 2022, s. 106). Marao, Maldivler'in coğrafi olarak Hindistan'ın güneybatısındaki konumu nedeniyle, Çin'in Hindistan'ın bölgesel etkisini dengeleme ve uluslararası deniz ticaretinin %80'inin geçtiği bu sularda lojistik erişim sağlama amacı taşımaktadır (Kaplan, 2011, s. 130). Myanmar'daki Koko Limanı ise Çin'in enerji ithalatının önemli bir kısmını taşıyan Malakka Boğazı'na alternatif bir rota sunarak, "Malakka İkilemi" olarak adlandırılan tedarik zinciri kırılganlığını azaltmayı hedeflemektedir (Erol ve Koyunca, 2022, s. 45).

Batı Hint Okyanusu'nda ise Seyşeller ve Madagaskar'daki liman yatırımları, Çin'in Afrika kıyılarına uzanan ticaret ve enerji koridorlarını kontrol etme stratejisiyle uyumludur. Seyşeller'deki askeri tesisler ve Madagaskar'daki derin su limanları, Çin'in Afrika'daki yatırımlarına (örneğin, Doğu Afrika'daki altyapı projeleri) lojistik destek sağlarken, aynı zamanda potansiyel askeri operasyonlar için üs olarak kullanılabilme esnekliği sunmaktadır (Campbell, 2016, s. 102). Bu durum, Çin'in "çift kullanımlı" (*dual-use*) altyapı modelini yansıtmakta ve uluslararası deniz hukuku çerçevesinde tartışmalara yol açmaktadır (Brautigam, 2020, s. 8).

Bu limanlar, Çin'in "Kuşak ve Yol Girişimi" kapsamında ekonomik kalkınma ile askeri güvenliği entegre eden bir yaklaşım sergilemektedir. Ancak, Sri Lanka'daki Hambantota örneğinde olduğu gibi, ağır borç yükü nedeniyle limanların Çinli şirketlere devri, "borç tuzağı diplomasisi" (*debt-*

trap diplomacy) eleştirilerini beraberinde getirmiştir (Hurley vd., 2018, s. 15). Öte yandan, Çin bu projeleri “kalkınma odaklı iş birliği” olarak tanımlayarak, Batı’nın bölgedeki hegemonyasına karşı alternatif bir ekonomik model sunmayı amaçlamaktadır (Erol & Koyunca, 2022).

Çin’in Hint Okyanusu’ndaki liman ağı, küresel ticaretin güvenliğini sağlama, enerji arzını çeşitlendirme ve bölgesel güç dengelerini yeniden şekillendirme hedeflerini birleştiren çok boyutlu bir stratejidir. Ancak, bu projelerin uzun vadeli siyasi ve ekonomik sonuçları, Çin ile Batı arasındaki jeopolitik rekabetin seyrini belirleyecektir.

4. İNCİ DİZİSİ STRATEJİSİNİN BÖLGESEL VE ULUSLARARASI YANSIMALARI

Çin’in Asya-Pasifik bölgesinde yaptığı girişimler ve bu bağlamda geliştirdiği stratejiler birçok uluslararası aktörün çıkarlarına ters düşmektedir. Bu nedenle birçok uluslararası aktör bölgede uygulamış olduğu strateji ve politikalarını gözden geçirmiştir. Özellikle Soğuk Savaş sonrası Avrupa ve Ortadoğu bölgelerine odaklanan ABD, Barack Obama döneminde önemli bir değişiklik yaşamış ve budönemde dış politikasının yönünü Asya’ya çevirmiştir. Bu politika “Asya’ya dönüş/ pivot to Asia” şeklinde lanse edilmiştir. ABD dış politikasının yönünü Asya-Pasifik bölgesine çevirdikten sonra bölgedeki askeri varlığını arttırmış ve bölge ülkeleri ile ilişkilerinde geliştirme stratejilerini benimsemiştir. ABD, Çin’in bölgedeki yükselişine karşı “Müşterek Operasyonel Erişim” adında yeni bir savunma doktrini benimsemiştir. ABD bu doktrinle, Çin’in bölgedeki etkinliğini ve girişimlerini önlemeyi amaçlamıştır (Kheir, 2025).

Barack Obama döneminde ilan edilen “Asya’ya Dönüş” (Pivot to Asia) politikası, Çin’in bölgesel yükselişini askeri, ekonomik ve diplomatik araçlarla dengeleme hedefiyle başlatılmıştı. Ancak Çin’in savunma harcamalarını 2011’de 90 milyar dolardan 2024’te 230 milyar doların üzerine çıkarması ve Hint-Pasifik’teki askeri varlığını genişletmesi (370 gemilik donanma, yapay adaların militarizasyonu), ABD’nin bu stratejiyi revize etmesini zorunlu kıldı (Kheir, 2025). Günümüzde ABD, “Pivot 2.0” olarak adlandırılan yeni bir yaklaşımla Japonya, Filipinler ve Avustralya gibi müttefiklerle askeri iş birliğini derinleştirirken, Filipinler’de 4 yeni askeri üs inşa ederek ve Japonya’nın Izumo sınıfı helikopter gemilerini F-35B uçaklarıyla donatmasını destekleyerek bölgesel caydırıcılığı artırmayı hedefliyor (Campbell, 2016, s. 89; U.S. Department of Defense, 2023). Bu hamleler, Çin’in Tayvan Boğazı ve Güney Çin Denizi’ndeki askeri faaliyetlerine karşı kısmi bir denge sağlasa da bölge ülkelerinin Çin ile ekonomik bağlarını sürdürme eğilimi (örneğin, Güneydoğu Asya ülkelerinin Çin ile ticaret hacminin 2023’te 1.2 trilyon dolara ulaşması) ABD’nin askeri varlığını tek başına yeterli kılmadığı görülmektedir.

Ekonomik cephede, Obama döneminin Trans-Pasifik Ortaklığı (TPP) projesi, Donald Trump’ın 2017’de anlaşmadan çekilmesiyle ABD’nin bölgesel ekonomik liderlik iddiasını sekteye uğrattı. Geriye kalan 11 ülkenin 2018’de imzaladığı Kapsamlı ve İlerici Trans-Pasifik Ortaklığı (CPTPP), tarifelerin %95’ini kaldırarak Çin’in bölgesel ticaret ağlarını bypass etmeyi amaçlasa da ABD’nin yokluğunda jeopolitik etkisi sınırlı kaldı. Çin’in 2021’de CPTPP’ye üyelik başvurusu yapması, Pekin’in bölgesel ekonomik entegrasyonu domine etme stratejisini pekiştirirken, ABD’nin Hint-Pasifik Ekonomik Çerçevesi (IPEF) gibi alternatif girişimleri, bağlayıcı ticaret taahhütleri içermemesi nedeniyle etkisiz kalmıştır (Kheir, 2025). Bu durum, Çin’in Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) ve Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ile sağladığı 2 trilyon dolarlık altyapı yatırımlarının yanında ABD’nin ekonomik araçlarını ikincil konuma düşürmüştür (Hurley vd., 2018, s. 15).

ABD’nin bölgesel ağırlığı, askeri kapasite ile ekonomik etki arasındaki dengesizlik nedeniyle sorgulanıyor. Örneğin, QUAD (ABD, Japonya, Hindistan, Avustralya) ve AUKUS (ABD, İngiltere, Avustralya) gibi ittifaklar, Çin’in deniz hatlarındaki agresif genişlemesine karşı güvenlik odaklı bir cevap oluştursa da Malezya ve Vietnam gibi ülkelerin hem CPTPP hem de BRI projelerine katılımı, “stratejik denge” arayışını yansıtıyor (Kheir, 2025). Öte yandan, ABD’nin Okinawa ve Guam’daki askeri üslerini genişletme çabaları, Okinawa’da %70’e varan halk muhalefeti ve Guam’daki altyapı yetersizlikleri nedeniyle lojistik zorluklarla karşılaşılıyor (Kheir, 2025).

ABD’nin Asya-Pasifik’teki varlığı, askeri kapasiteye dayalı bir “sert güç” modeli üzerinden şekillenirken, Çin’in ekonomik entegrasyon ve altyapı yatırımlarıyla oluşturduğu “yumuşak güç”,

bölge ülkeleri nezdinde daha kalıcı bir etki yaratıyor. CPTPP'nin ABD'siz devam etmesi ve Çin'in BRI ile küresel tedarik zincirlerine nüfuzu, Washington'ın bölgesel politikalarının sürdürülebilirliğini sorguluyor. Bu rekabette kritik belirleyici, ABD'nin askeri ittifakları ekonomik iş birliği mekanizmalarıyla entegre edip edemeyeceği olacaktır (Kheir, 2025).

ABD'nin 2019 yılında yayımladığı Hint-Pasifik Stratejisi Raporu, bölgesel güvenlik ve ekonomik düzen vizyonunu netleştiren kritik bir belge olarak öne çıkmaktadır. Raporda, Hindistan'ın ABD'nin Güney Asya'daki "en önemli savunma ortağı" ve "en yakın müttefik" olduğu vurgulanarak, iki ülke arasındaki stratejik iş birliğinin derinliği ortaya konulmuştur (U.S. Department of Defense, 2019, s. 12). Çin ise bu belgede "revizyonist bir güç" olarak tanımlanmış ve ABD'nin "özgür ve açık Hint-Pasifik" vizyonunu tehdit eden bir aktör olarak işaret edilmiştir (U.S. Department of Defense, 2019, s. 5). Bu bağlamda, Çin'in bölgedeki altyapı projeleri (örneğin, Kuşak ve Yol Girişimi), "borç tuzağı diplomasisi" ve askeri etki alanı genişletme çabaları eleştirilmiştir (Medcalf, 2020, s. 78).

Raporda, ABD'nin bölgesel ittifak ağına dair detaylar da paylaşılmıştır. Japonya, Avustralya, Filipinler ve Tayland, birincil müttefikler olarak sıralanırken; Hindistan, Singapur ve Yeni Zelanda, stratejik ortaklar kategorisinde yer almıştır (U.S. Department of Defense, 2019, s. 18). Bu kategorizasyon, ABD'nin Çin'in artan etkisini dengelemek için hem geleneksel hem de yeni ortaklarla iş birliğini genişletme hedefini yansıtmaktadır. Nitekim Hindistan ile yapılan "Temel Değişim ve İş Birliği Anlaşması (BECA)", askeri veri paylaşımını kolaylaştırarak iki ülke arasındaki güven ilişkisini pekiştirmiştir (Tellis, 2021, s. 34).

ABD'nin Hint-Pasifik Stratejisi, Çin'in bölgesel hegemonya arayışını engellemeyi, deniz ticaret yollarının güvenliğini sağlamayı ve demokratik değerler etrafında bir koalisyon inşa etmeyi temel amaçları arasında sıralamaktadır. Ancak, bu stratejinin başarısı, ABD'nin ekonomik araçlarını (TPP benzeri anlaşmalar) askeri ittifaklarla entegre edebilme kapasitesine bağlı görünmektedir (Smith, 2022, s. 56).

Hint-Pasifik bölgesinde Çin'i dengeleme ve etkinliğini azaltma girişimleri çoğunlukla ABD ve bölge ülkeleri tarafından gerçekleştirilmiştir. Bölge ülkelerinin Çin'i dengelemeye yönelik yeterli bir adım atmaması amaçların gerçekleştirilmesini sekteye uğratmıştır. Ancak Haziran 2015'den itibaren gerçekleştirilmiş olan Japonya-Hindistan-Avustralya Üçlü Diyaloğu değişikliğinin başlangıcı olmuştur.

Hindistan ticaretinin %90'ı Hint Okyanusu'na bağlı bulunmaktadır. Bu nedenle Hindistan dış politikasında ve ekonomi politikalarında Hint Okyanusu'nun önemi yadsınamaz bir gerçektir. Bu yüzden de Sea Lines of Communications stratejisini benimsemiştir. Buna göre Hint Okyanusu'nun korunması, korsanlık faaliyetleri ile mücadele edilmesi, bölgede ki etkinliğin artırılması gerekmektedir. Çin'in bu bölgeyi içine alan İnci Dizileri Stratejisi ise Hindistan'ın politikalarına ters düşmekte ve güvenlik kaygısı yaratmaktadır (Dingil ve Güven, 2021, s. 297-299). Doğu'ya Hareket/Bakış politikası kapsamında Hindistan Tayland'da uçak gemisi eğitimi, Vietnam'a denizaltı mürettebatları ve savaş pilotu eğitimi, Malezya 'ya da savaş uçağı ve yer mürettebatları eğitimi vermektedir. Hindistan, Çin'in kendisini çevreleme stratejisinden oldukça endişe duymasının yanında ekonomik kalkınma açısından da Çin'i vazgeçilemez bir aktör olarak görmüş bu yüzden riskten korunma stratejisini benimsemiştir. Bundan dolayı Çin'in tepkisini çekmemek için ABD ile olan ikili ilişkilerinde mesafeli davranmıştır (Alagöz, 2021). Hindistan'ın Önce Komşuluk politikası komşuları ile yakın ilişkiler oluşturması ve bu ülkelerin Çin'in etkisi altına girmeyi engellemesi bakımından önemli görülmüştür (Dingil ve Güven, 2021, s. 298).

SONUÇ

Çin'in Hint-Pasifik bölgesindeki stratejik hamleleri, yalnızca ekonomik büyüme ve enerji güvenliğinin sağlanmasına odaklanmakla kalmayıp, uluslararası güç dengelerinin yeniden tanımlanmasına yönelik önemli bir adım olarak karşımıza çıkmaktadır. İnci Dizisi Stratejisi kapsamında inşa edilen dokuz hatlı liman ve askeri üs ağı, Çin'in deniz ticaret yolları ve enerji akışını güvence altına alma hedefiyle paralel olarak, aynı zamanda bölgesel nüfuzunu artırma amacını da beraberinde getirmektedir.

Ekonomik yükselişin bir uzantısı olarak Çin, dış ticaret yollarını korumak ve enerji kaynaklarına erişimi teminat altına almak amacıyla Pakistan, Sri Lanka, Myanmar, Seyşeller, Maldivler ve Madagaskar gibi stratejik noktalarda yoğun altyapı yatırımları gerçekleştirmiştir. Bu yatırımlar, Çin'in küresel tedarik zincirinde ve uluslararası ticarete söz sahibi olmasını sağlarken, enerji ithalatında kritik olan güzergahları güvence altına alarak Basra Körfezi gibi önemli enerji kaynaklarından gelen akışın kesintisiz devam etmesine zemin hazırlamaktadır.

Bunun ötesinde, İnci Dizisi Stratejisi'nin uluslararası boyutu, Çin'in sadece ekonomik değil, aynı zamanda askeri kapasitesini de artırma hedefiyle hareket ettiğini göstermektedir. Bölgedeki limanların askeri üs olarak kullanılabilme potansiyeli, ABD, Hindistan ve diğer bölgesel aktörler tarafından ciddi bir tehdit olarak algılanmakta, bu durum ise bölgesel istikrar üzerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır. ABD'nin "Pivot" ve "Pivot 2.0" stratejileri, Hindistan'ın çevresel dengeleme çabaları ve diğer bölgesel ittifakların ortaya çıkışı, Çin'in bu stratejik hamlelerine karşı geliştirilen tepkilerin somut göstergeleridir. Böylece, Çin'in uyguladığı stratejik adımlar, uluslararası arenada rekabeti tırmandırarak bölgedeki askeri ve muhafazakâr politikaların yeniden şekillenmesinde belirleyici bir rol oynamaktadır. Ayrıca, Çin'in uluslararası ticaret yollarını ve enerji koridorlarını kontrol etme çabası hem ekonomik hem de askeri anlamda rakip devletleri harekete geçirmiş; ABD ve Hindistan gibi ülkeler, Çin'in bölgedeki etkinliğini dengelemek amacıyla askeri üs genişletmeleri, ikili anlaşmalar ve çok taraflı ittifakları güçlendirme yönünde adımlar atmaya başlamıştır. Bu gelişmeler, stratejik rekabeti alevlendirirken uluslararası hukuk çerçevesinde de tartışmalara neden olmaktadır.

Genel anlamda, İnci Dizisi Stratejisi, Çin'in artan ekonomik ve askeri kapasitesinin somut bir yansıması olarak, uluslararası ticaretin ve enerji güvenliğinin teminatı olarak değerlendirilebilir. Ancak, bu stratejinin uygulanması bölgesel güç dengelerinde radikal değişikliklere yol açmakta ve uluslararası aktörler arasında yeni karşı stratejilerin geliştirilmesini gerektirmektedir. Çin, bu strateji ile hem ekonomik çıkarlarını maksimize etmeyi hem de rakiplerine karşı stratejik bir üstünlük kurmayı hedeflerken, uluslararası toplumun tepkileri ve gelişen denizcilik politikaları, gelecekte bölgesel ve küresel güvenlik mimarisinin yeniden şekillenmesinde önemli bir rol oynayacaktır.

KAYNAKÇA

- Alagöz, E. A. (2010). *Yükselen Çin'in Yükselen Deniz Gücü*. Bilgesam.
- Alagöz, E. A. (2014). *Çin'in Hava Savunma ve Tanımlama Bölgesi Hamlesi*. Bilgesam.
- Alagöz, E. A. (2021). Hint-Pasifik Stratejisi Kapsamında Hindistan-Japonya Güvenlik İlişkileri. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8(2), 791–808.
- Atağenç, Ö. (2012). Çin ve Hindistan'ın Deniz Stratejisi ve Hint Okyanusu'nda Güç Mücadelesi. *Bilge Strateji*, 4(6), 135–166.
- Babahanoğlu, V. (2024). ABD-Çin rekabetinin saldırgan realist perspektiften analizi: Güney Çin Denizi'nde jeopolitik çatışma. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14(1), 356–371.
- Bayram, D. Ç., & Arafat, M. (2018). Hindistan-Çin-ABD Üçgeninde "Hint-Pasifik" Kavramsallaştırması. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 2(2), 69–102.
- Beckman, R., Schofield, C., Townsend-Gault, I., Davenport, T., & Bernard, L. (2013). *Beyond territorial disputes in the South China Sea: Legal frameworks for the joint development of hydrocarbon resources*. Edward Elgar Publishing.
- Blazevic, J. J. (2010). The Taiwan Dilemma: China, Japan, and the Strait Dynamic. *Journal of Current Chinese Affairs*, 39(4), 143–173. <https://doi.org/10.1177/186810261003900406>
- Brandt, L., & Rawski, T. G. (Eds.). (2008). *China's great economic transformation*. Cambridge University Press.
- Brautigam, D. (2020). A critical look at Chinese 'debt-trap diplomacy': The rise of a meme. *Area Development and Policy*, 5(1), 1–14.
- Campbell, K. M. (2016). *The Pivot: The Future of American Statecraft in Asia*. Twelve.

- Castro, R. C. D. (2020). The limits of intergovernmentalism: The Philippines' changing strategy in the South China Sea Dispute and Its Impact on the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 39(3), 335–358. <https://doi.org/10.1177/1868103420935562>
- De Castro, R. C. (2020). The limits of intergovernmentalism: The Philippines' changing strategy in the South China Sea dispute and its impact on the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 39(3), 335–358.
- Demir, Y. (2022). Çin'in Deniz İpek Yolu Projesi: Gwadar Limanı. *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 55, 101–117.
- Dingil, H., & Güven, A. (2021). ABD-Çin Mücadelesi Üzerine Bir Çözümleyici Bağlam Analizi Örneği: Hindistan Stratejik Bir Araç Olabilir mi? *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 23(1), 290–302.
- Doğan, D., & Gürkaynak, M. (2019). Çin Halk Cumhuriyeti'nin Güney Çin Denizinde Dönüşen Yeni stratejisi: Four Sha Doktrini. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 24(4), 921–947.
- Durdular, A. (2016). Çin'in "Kuşak-Yol" Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi. *Avrasya Etüdleri*, 49(1), 77–97.
- Durdular, A. (2018). Çin'in Ortaklık İlişkileri ve Türkiye-Çin Stratejik İşbirliği. *Avrasya Etüdleri*, 53(1), 117–144.
- Energy Information Administration. (2013). *South China Sea: Contested energy resources*. U.S. Department of Energy.
- Erickson, A. S., & Goldstein, L. J. (2010). *China's future nuclear submarine force*. Naval Institute Press.
- Erol, M. S., & Koyuncu, M. C. (2022). Çin'in İnci Dizisi Stratejisi. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 6(1), 41–66.
- Fairbank, J. K. (1992). *China: A new history*. Belknap Press of Harvard University Press.
- Fairbank, J. K., & Goldman, M. (2006). *China: A new history* (2nd ed.). Harvard University Press.
- 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. <https://doi.org/10.1111/1468-2346.12660>.
- Fravel, M. T. (2008). *Strong borders, secure nation: Cooperation and conflict in China's territorial disputes*. Princeton University Press.
- Genç, A. (2019). Enerji kaynakları çatışmasının ortasında Güney Çin Denizi. *Mesleki ve Sosyal Bilimler Dergisi (MSBD)*, 2(1), 11–28.
- Golley, J., Jaivin, L., Hillman, B., & Strange, S. (2020). *China dreams*. ANU Press.
- Gökdemir, S. (2007). Çin ekonomisinin büyüme aşamaları (1978-2005). *Journal of Yaşar University*, 2(7), 681–686.
- Gökten, K. (2019). Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Yeni Güney Asya Jeopolitiği. *Fiscaoeconomia*, 3(1), 160–176.
- Gündal, B. (2015). Çin ekonomisinin yapısal dönüşümü. *Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(2), 55–72.
- Hayton, B. (2014). *The South China Sea: The struggle for power in Asia*. Yale University Press.
- Hsü, I. C. Y. (2000). *The rise of modern China* (6th ed.). Oxford University Press.
- Huchet, J.-F. (2010). India and China in Central Asia. In M. Laruelle, J.-F. Huchet, S. Peyrouse, & B. Balci (Eds.), *China and India in Central Asia: A new "Great Game"* (pp. 45–68). Palgrave Macmillan.
- Hurley, J., Morris, S., & Portelance, G. (2018). *Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a policy perspective*. Center for Global Development. <https://www.cgdev.org/publication/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-a-policy-perspective>.

- James, H. (1996). *International monetary cooperation since Bretton Woods*. Oxford University Press.
- Kaplan, R. D. (2011). *Monsoon: The Indian Ocean and the future of American power*. Random House Trade Paperbacks.
- Kaplan, R. D. (2014). *Asia's cauldron: The South China Sea and the end of a stable Pacific*. Random House.
- Karadağ, H. (2021). Küresel rekabetin bölgesel güvenliğe yansımaları: Çin Denizi'nde ABD-Çin mücadelesi. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 30(1), 166–174.
- Kasım, K. (2024). Güney Çin Denizi Sorunlarının Bölgesel ve Uluslararası Güvenliğe Etkileri. *International Journal of Politics and Security*, 6(1), 22–37.
- Kaya, Z. Ö. (2024). 21.yy Temel dış politika söylemleri üzerinden Çin dış politika algısının analizi. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, 9(17), 10–19.
- Keyvan, Ö. Z. (2017). Güney Çin Denizi'nde tahkim: Çin-Filipinler rekabeti. *Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 1(3), 251–267.
- Kheir, Z. (2025, January). The US pivot to Asia reborn: Old grand strategies, new challenges. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2025/01/the-us-pivot-to-asia-reborn-old-grand-strategies-new-challenges/>
- Khurana, G. S. (2007). Security of sea lines: Prospects for India-Japan cooperation. *Strategic Analysis*, 31(1), 139–153. <https://doi.org/10.1080/09700160701355485>
- Koda, Y. (2016). Japan's Perceptions of and Interests in the South China Sea. *Asia Policy*, 26, 29–35. <https://www.jstor.org/stable/24905086>
- Lardy, N. R. (2002). *Integrating China into the global economy*. Brookings Institution Press.
- Linowski, D., & Lukas, S. (2021). *The China-Pakistan economic corridor (CPEC) and its implications for security cooperation in the region* (pp. 1–6). OSCE Academy. https://osce-academy.net/upload/file/PB_67.pdf
- Malik, M. (2020). *U.S.-China rivalry and the rise of the Indo-Pacific concept*. Cambridge University Press.
- Mearsheimer, J. (2001). *The tragedy of great power politics*. W.W. Norton & Company.
- Medcalf, R. (2020). *Contest for the Indo-Pacific: Why China won't map the future*. La Trobe University Press.
- Medcalf, R., & Wesley, M. (2019). *Reimagining the Indo-Pacific: Australia and the strategic shift to Asia*. Routledge.
- Ministry of Foreign Affairs of Japan. (2017). *A new foreign policy strategy: "Free and Open Indo-Pacific Strategy."* <https://www.mofa.go.jp/files/000259285.pdf>.
- Naughton, B. (2007). *The Chinese economy: Transitions and growth*. MIT Press.
- Needham, J. (1954). *Science and civilisation in China: Vol. 1. Introductory orientations*. Cambridge University Press.
- O'Rourke, R. (2020). *U.S.-China strategic competition in the South and East China Seas: Background and issues for Congress*. Congressional Research Service.
- Odeyemi, C. (2015). UNCLOS and maritime security: The "securitisation" of the South China Sea disputes. *Defense & Security Analysis*, 31(4), 293–302. <https://doi.org/10.1080/14751798.2015.1101186>.
- Olkan, K. B. (2024). Tukidides Tuzağı Bağlamında Çin-ABD İlişkileri: Ulusal Güvenlik Stratejileri Üzerine Bir İnceleme. *TroyAcademy*, 9(3), 207–226.
- Özel, M. (2022). Doğu Akdeniz'de Çin Varlığı Kuşak Yol Girişimi ile Bölgesel Enerji ve Egemenlik Sorunlarının Etkileşimi. In *Atlantik'ten Hint Okyanusu'na Geleceğin İnşası* (ss. 45–68). TASAM Yayınları.
- Özgen, C. (2019). Türkiye'nin Denizaşırı Askeri Üs Kurma Girişimleri: Tespitler ve Geleceğe Yönelik Öneriler. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 8(2), 381–408.

- Özmen, İ., & Buluş, A. (2017). Başlangıçtan Devrime Çin'i Anlamak (Mı)? *Medeniyet ve Toplum*, 1(1), 9–33.
- Pekcan, C. (2017). Uluslararası hukuk çerçevesinde Güney Çin Denizi krizinin değerlendirilmesi. *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 1(3), 54-80.
- Ross, R. S. (2009). *Chinese security policy: Structure, power and politics*. Routledge.
- Sandıklı, A. (2009). Geleceğin Süper Gücü. *Bilge Strateji*, 1(1), 40–50.
- Sar, İ., & Demirkıran, Ö. (2023). Güney Çin Denizi'nde Çin-ABD Güç Mücadelesi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(45), 413–439.
- Shambaugh, D. (2013). *China goes global: The partial power*. Oxford University Press.
- Spence, J. D. (1999). *The search for modern China* (2nd ed.). W. W. Norton & Company.
- Storey, I. (2013). *Southeast Asia and the rise of China: The search for security*. Routledge.
- Tekir, O., & Demir, N. (2019). Çin'in Yeni İpek Yolu Girişimi ve Küresel Ekonomik ve Siyasal Sistemi Dengeleyebilme Olasılığı. *Yönetim ve Ekonomi*, 26(1), 263–276.
- Tellis, A. J. (2021). *Striking asymmetries: The evolving India-US partnership*. Carnegie Endowment for International Peace.
- The State Council Information Office of the PRC. (2019). *China's National Defense in the New Era*. Foreign Languages Press Co. Ltd.
- Tucker, N. B. (2009). *Strait talk: United States-Taiwan relations and the crisis with China*. Harvard University Press.
- U.S. Department of Defense. (2019). *Indo-Pacific Strategy Report: Preparedness, partnerships, and promoting a networked region*. <https://media.defense.gov/2019/Jul/01/2002152311/-1/-1/1/DEPARTMENT-OF-DEFENSE-INDO-PACIFIC-STRATEGY-REPORT-2019.PDF>
- U.S. Department of Defense. (2023). *Indo-Pacific Strategy Report*. <https://www.theepochtimes.com/opinion/us-led-indo-pacific-strategy-is-a-solid-step-to-countering-chinas-aggression-4276963>
- Wang, K. (2012). *Chinese civilization in the making, 1766-221 BC*. Palgrave Macmillan.
- Wang, Q. K. (2000). Taiwan in Japan's Relations with China and the United States after the Cold War. *Pacific Affairs*, 73(3), 353–373. <https://doi.org/10.2307/2672024>
- Wang, Z. (2012). *Never forget national humiliation: Historical memory in Chinese politics and foreign relations*. Columbia University Press.
- Yalçın, H. B. (2018). *Ulusal Güvenlik Stratejisi*. SETA.
- Yıldırım, S. (2020). Yeni Çevrelemenin İlk Sahnesi: Güney Çin Denizi'nde ABD-Çin Rekabeti. *International Journal of Politics and Security (IJPS)*, 2(4), 197–216.
- Yılmaz, C. (2020). Güneydoğu Asya'nın potansiyel çatışma kaynağı olarak Güney Çin Denizi. *Doğu Asya Araştırmaları Dergisi*, 3(6), 95–114.
- Yorulmaz, M. (2021). Güney Çin Denizindeki Bölgesel İhtilaflar ve Çin'in Askeri Modernizasyonu. *Uluslararası Anadolu Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(2), 680–698.
- Yoshihara, T., & Holmes, J. R. (2010). *Red star over the Pacific: China's rise and the challenge to U.S. maritime strategy*. Naval Institute Press.
- Zhang, H., & Bateman, S. (2017). Fishing militia, the securitization of fishery and the South China Sea dispute. *Contemporary Southeast Asia*, 39(2), 288–314.