



T.C.

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi

**KUŞAK YOL PROJESİ’NİN AKDENİZ
JEOPOLİTİĞİNE OLASI ETKİLERİ**

Sinem TEKE

195030432

Tez Danışmanı:

Prof. Dr. İsmail ŞAHİN

Bandırma 2023



T.C.

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi

**KUŞAK YOL PROJESİ’NİN AKDENİZ
JEOPOLİTİĞİNE OLASI ETKİLERİ**

Sinem TEKE

195030432

Tez Danışmanı:

Prof. Dr. İsmail ŞAHİN

Bandırma 2023

ETİK BEYAN

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile, bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim. (25/07/2023)

Sinem TEKE

ÖZET

KUŞAK YOL PROJESİ’NİN AKDENİZ JEOPOLİTİĞİNE OLASI ETKİLERİ

Sinem TEKE

2013 yılında Çin’in Devlet Başkanı Xi Jinping; Avrupa’yı, Asya’ya bağlayan ve başlangıçta “Tek Kuşak Tek Yol” olarak duyurulan sonrasında ise isim değişikliğine gidilerek “Kuşak Yol Projesi” adını alan planı duyurmuştur. Projedeki bu isim değişikliğinin sebebi, Tek Kuşak Tek Yol ifadesi sadece belirli ve dar bir alanı kapsadığından daha genel bir anlatım için Kuşak Yol Projesi adlandırması tercih edilmiştir. Çin, Kuşak Yol Projesi ile ekonomi, ticaret, sosyal ve kültürel etkileşim gibi pek çok alanda bütünleşmeyi amaçlamaktadır. Asya – Avrupa arası yedi koridordan oluşan projenin, Akdeniz jeopolitiğini hangi yönlerden etkileyebileceği sorusu ortaya çıkmaktadır. Bu proje kapsamında kara, demir ve özellikle de deniz yollarının geliştirilmesi ve yeniden inşası sonucunda Akdeniz jeopolitiğinin de etkilenme olasılığı yüksektir. Böylece Akdeniz, bu projenin deniz yolu kısmında önemli bir konumda yer almaktadır. Bu doğrultuda nitel araştırma yöntemiyle hazırlanan bu tezin temel araştırma soruları ise Kuşak Yol Projesi’nin Akdeniz jeopolitiğini ne ölçüde etkileyebileceği ve 2049 yılında bitmesi planlanan bu projenin sürdürülebilirliği, Çin’in bu proje ile neyi hedeflediğidir. Bu sorular ışığında varılan başlıca sonuç; Çin’in Asya üzerinde sağladığı hegemonyayı Akdeniz’e doğru genişletmekte olduğudur. Her geçen gün artan enerji ihtiyacı ile Çin, Orta Doğu ülkeleriyle anlaşmalar yapmaktadır. Bunun sonucunda Çin’in Akdeniz’deki varlığı ABD ile yarışır konumdadır.

Anahtar Sözcükler: Akdeniz, Asya, Çin, Çin’in yumuşak gücü, Kuşak Yol Projesi.

ABSTRACT

**POSSIBLE EFFECTS OF THE BELT ROAD PROJECT ON
MEDITERRANEAN GEOPOLITICS**

Sinem TEKE

In 2013, China's President Xi Jinping announced a plan to connect Europe to Asia, initially announced as "One Belt One Road" and later renamed as "Belt and Road Project". The reason for this name change in the project is that the term One Belt One Road only covers a specific and narrow area, so the Belt and Road Project was preferred for a more general expression. With the Belt and Road Project, China aims to integrate in many areas such as economy, trade, social and cultural interaction. The question arises in which ways the project, which consists of seven corridors between Asia and Europe, can affect Mediterranean geopolitics. As a result of the development and reconstruction of land, rail and especially sea routes within the scope of this project, the Mediterranean geopolitics is likely to be affected. Thus, the Mediterranean is in an important position in the maritime part of this project. In this direction, the main research questions of this thesis, which was prepared with the qualitative research method, are to what extent the Belt and Road Project can affect the Mediterranean geopolitics, the sustainability of this project, which is planned to end in 2049, and what China aims with this project. In the light of these questions, the main conclusion is that China is expanding its hegemony over Asia towards the Mediterranean. With the ever-increasing need for energy, China is making agreements with Middle Eastern countries. As a result, China's presence in the Mediterranean is competing with the United States.

Keywords: Mediterranean, Asia, China, China's soft power, Belt and Road Project.

ÖNSÖZ

Bu tez, Akdeniz jeopolitiğine olan ilgimin kıymetli danışmanım Prof. Dr. İsmail ŞAHİN hocamın yönlendirmesi ile şekillenmiştir. Bu doğrultuda Akdeniz ile Çin'in büyük projesi olan Kuşak Yol Projesi'nin birleştirilmesiyle tezin konusu oluşturulmuştur. Böylece Çin, Asya bölgesinde neden etkili sorusu temelinde buna ek olarak Çin'in bu projedeki amaçları, hedefleri ve projenin Akdeniz jeopolitiğine olası etkileri nelerdir gibi sorular ışığında literatür taraması yapılmıştır. Literatür taraması ve yazım aşamasında tek karşılaşılan sorun ise köklü bir geçmişe sahip olmasının yanında dünyanın en kalabalık nüfusunu içinde barındıran Çin'i anlatırken konunun dağılmasını önlemeye çalışmak olmuştur. Çünkü binlerce yıl hanedanlıklarla yönetilmiş ve 20.yüzyılda cumhuriyete geçmiş bir ülkenin tarihi, geçiş süreci ve cumhuriyet sonrası yaşananları konudan sapmadan aktarmak gerekmektedir.

Bu tezi yazarken, yaşadığım aksiliklere rağmen beni yüreklendirmeye devam eden ve desteklerini esirgemedi her zaman yanımda olan hayattaki en büyük şansım babam Şeref TEKE ve annem Fatma TEKE'ye sonsuz teşekkür ederim.

Tez yazım sürecimde her daim yoluma ışık tutup bana rehber olan, yoğun temposunda beni her zaman sabırla dinleyip yol gösteren kıymetli danışmanım Prof. Dr. İsmail ŞAHİN'e minnet duyar ve çok teşekkür ederim.

Ek olarak tez savunma sınavımdaki değerli jüri üyeleri Doç. Dr. Altuğ GÜNAR ve Doç. Dr. Ersin MÜEZZİNOĞLU hocalarıma katkılarından dolayı çok teşekkür ederim.

SİNEM TEKE

BANDIRMA 25/07/2023

İÇİNDEKİLER

ETİK BEYAN.....	v
ÖZET.....	ii
ABSTRACT	iii
ÖNSÖZ.....	iv
TABLolar	viii
ŞEKİLLER	ix
KISALTMALAR	x

GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	5
ÇİN DIŞ POLİTİKASININ TEMELLERİ	5
1. EKONOMİ TEMELLİ BİR DIŞ POLİTİKA	5
2. ÇİN VE ABD MUKAYESESİ	11
3. ÇİN VE RUSYA ORTAKLIĞI	15
3.1. TARİHSEL ARKA PLANI.....	15
3.2. ŞANGAY İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜ KAPSAMINDA ÇİN VE RUSYA İLİŞKİSİ	16
3.3. KUŞAK YOL PROJESİ SONRASI ÇİN VE RUSYA İLİŞKİSİ	20
4. MÜDAHALECI OLMAYAN BİR POLİTİKA	21
5. KUŞAK YOL PROJESİ.....	25
5.1. KUŞAK YOL PROJESİ'NİN ORTAYA ÇIKIŞI	25
5.2. KUŞAK YOL PROJESİ'NİN FİNANSMAN BASAMAĞI	27
5.3. PROJEYE İLİŞKİN ELEŞTİRİLER/ZORLUKLAR.....	28

İKİNCİ BÖLÜM	29
KUŞAK YOL PROJESİ'NİN İLERLEMESİNE İLİŞKİN GELİŞMELER.....	29
1. KUŞAK YOL PROJESİ'NİN GEÇECEĞİ ÜLKELER İLE ÇİN'İN İLİŞKİSİ	29
1.1. ÇİN-TÜRKİYE İLİŞKİSİ.....	29
1.2. ÇİN-İRAN İLİŞKİSİ	30

1.3. ÇİN'İN ARAP ÜLKELERİ İLE İLİŞKİSİ	31
1.3.1. ÇİN-SUUDİ ARABİSTAN İLİŞKİSİ	31
1.3.2. ÇİN-MISIR İLİŞKİSİ	32
1.3.3. ÇİN-BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ İLİŞKİSİ	33
1.3.4. ÇİN-UMMAN İLİŞKİSİ	34
1.3.5. ÇİN-IRAK İLİŞKİSİ	35
1.3.6. ÇİN-SURİYE İLİŞKİSİ	36
1.3.7. ÇİN-KATAR İLİŞKİSİ	38
1.3.8. ÇİN-ÜRDÜN İLİŞKİSİ	39
1.3.9. ÇİN-KUVEYT İLİŞKİSİ	40
1.4. ÇİN-İSRAİL İLİŞKİSİ	41
2. KUŞAK YOL PROJESİ'NİN DENİZ VE KARA KORİDORLARI.....	44
2.1. ÇİN-HİNDİÇİNİ YARIMADASI EKONOMİK KORİDORU (CICPEC)	44
2.2. ÇİN - PAKİSTAN EKONOMİK KORİDORU (CPEC).....	45
2.3. ÇİN - ORTA ASYA - BATI ASYA EKONOMİK KORİDORU (CCWAEC)	46
2.4. BANGLADEŞ - ÇİN - HİNDİSTAN - MYANMAR EKONOMİK KORİDORU (BCIMEC)	47
2.5. ÇİN - MOĞOLİSTAN - RUSYA EKONOMİK KORİDORU (CMREC)	48
2.6. YENİ AVRASYA KARA KÖPRÜSÜ EKONOMİK KORİDORU (NELBEC)	49
2.7. KUŞAK YOL PROJESİ'NİN DENİZ GÜZERGAHI	50
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	51
AKDENİZ'İN JEOPOLİTİK ÖNEMİ VE KUŞAK YOL PROJESİ	51
1.AKDENİZ'İN ÖNEMİ	51
2. ÇİN'İN LİMAN YATIRIMLARI.....	52
3. ÇİN'İN KUŞAK YOL PROJESİ İÇİN YATIRIMLARI.....	53
3.1. EKONOMİ ALANINDAKİ YATIRIMLAR	53
3.2. SİYASİ VE ALTYAPI YATIRIMLARI.....	57
4. ÇİN DIŞ POLİTİKASINDA ENERJİ	58
4.1. ENERJİ GÜVENLİĞİ	58
4.2. DOĞU AKDENİZ VE ENERJİ GÜVENLİĞİ	60

4.3. ÇİN'İN ENERJİ POLİTİKASI VE KUŞAK YOL PROJESİ	62
5. KUŞAK YOL PROJESİ'NİN AKDENİZ JEOPOLİTİĞİNE OLASI ETKİLERİ	66
SONUÇ	69
KAYNAKÇA	71



TABLÖLAR

Tablo 1: Çin, ABD ve Rusya'nın İktisadi Verilerle Karşılaştırılması.....13

Tablo 2: Asya Altyapı ve Yatırım Bankası'nın (AIIB) Onayladığı Projeler.....54-55



ŞEKİLLER

Şekil 1: 2000-2020 yılları arasında Çin'in Ticaret Endeksi.....	10
Şekil 2: Dünya Çapındaki Konfüçyüs Enstitülerinin Sayısı.....	24
Şekil 3: Kuşak Yol Projesi'nin Haritası.....	27
Şekil 4: Dünya Geneline Borç Oranları.....	28
Şekil 5: Çin'in Petrol İthal Ettiği Ülkeler (2020).....	31
Şekil 6: Mısır'ın İthal Ettiği Ülkeler (2021).....	32
Şekil 7: Çin – Hindini Yarımadası Ekonomik Koridoru Haritası.....	44
Şekil 8: Çin – Pakistan Ekonomik Koridoru (Cpec).....	45
Şekil 9: Çin – Orta Asya – Batı Asya Ekonomik Koridoru (Ccwacc).....	46
Şekil 10: Bangladeş- Çin - Hindistan - Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC).....	47
Şekil 11: Çin– Moğolistan – Rusya Ekonomik Koridoru (Cmrec).....	48
Şekil 12: Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (Nelbec).....	49
Şekil 13: Kuşak Yol Projesi'nin Deniz Güzergahı.....	50
Şekil 14: Doğu Akdeniz'deki Enerji Havzaları.....	61
Şekil 15: Ülkelerin Karbon Salınım Oranları (2021).....	63
Şekil 16: Yıllara Göre Çin'in Doğal Gaz Tüketimi.....	67
Şekil 17: Yıllara Göre Çin'in Petrol Tüketimi.....	68

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AIIB	: Asya Altyapı ve Yatırım Bankası
BAE	: Birleşik Arap Emirlikleri
BRICS	: Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika Cumhuriyeti
ÇHC	: Çin Halk Cumhuriyeti
ÇKP	: Çin Komünist Partisi
GATT	: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Antlaşması
GSYİH	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
IMF	: Uluslararası Para Fonu
OAPEC	: Petrol İhraç Eden Arap Ülkeleri Birliği
OPEC	: Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
ŞİÖ	: Şangay İşbirliği Örgütü
WTO	: Dünya Ticaret Örgütü

GİRİŞ

2013 yılında Çin devlet başkanı Xi Jinping'in ilan ettiği Kuşak Yol Projesi, Çin'in hem yumuşak gücü hem de küresel anlamda ticaret, enerji, ulaşım ve altyapı alanlarında yüzyılın projesi şeklinde anılmaktadır. Çin'in bu projesi “kazan-kazan” stratejisi bağlamında ülkelerle iş birliği ve ortaklık ilişkisi üzerinden diplomasi yürütmektedir. Projenin ortalama yüz elli ülkeden geçmesi planladığı için az gelişmiş ya da gelişmemiş ülkelerin altyapısını geliştirmesi bakımından büyük fayda sağlaması ön görülmektedir.

Projenin ortaya çıkışındaki ilk ismi “One Belt One Road” yani Bir Kuşak Bir Yol olarak duyurulup sonrasında ise “Belt and Road” yani Kuşak ve Yol olarak değiştirilmiştir (Atlı, 2020). İsim değişikliğinin nedeni ise bir kuşak bir yol diye ayırmak yerine Asya'dan Avrupa'ya kadar uzanan bu projeyi bir bütün olarak bakıp “Kuşak Yol Projesi” olarak adlandırmanın daha doğru olacağı düşüncesidir. Buradaki “kuşak” kelimesinden kastedilen şey kara ve demir yolları iken “yol” kelimesi ise deniz yolunu ifade etmektedir (Sağlam, 2017). Bu sayede projede olabildiğince sınırları genişletilerek küresel bir proje olması yönünde ilerlemektedir.

Kuşak Yol Projesi ile ülkeler ticaret ağına katılarak bölgesel ve küresel ölçekte ticaret hacminde artış meydana gelmesi ön görülmektedir. Bu büyük proje sayesinde oransal olarak çıkarım yapıldığında dünyanın yarısından fazlası projeye dahil olup ülkelerin ortak paydada buluşmasının önü açılmış olacaktır. Bu bağlamda uluslararası ilişkilerdeki küreselleşme terimini hatta küreselleşmenin beraberinde getirdiği avantaj ve dezavantajları revize etmek gerekecektir. Proje, bünyesinde barındırdığı yedi koridor ile bu koridorların geçtiği ülkelerin ve bölgelerin kalkınmasına olanak tanımaktadır. Bu koridorlar: “Çin-Moğolistan-Rusya Ekonomik Koridoru, Yeni Avrasya Kara Köprüsü, Çin-Orta Asya Ekonomik Koridoru, Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar Ekonomik Koridoru, Çin-Hindistan Yarımadası Ekonomik Koridoru ve Yirmi Birinci Yüzyıl Deniz İpek Yolu” (Sınır, 2020: 3).

Kuşak Yol Projesi, Asya ile Avrupa arası bağlantı sağlayarak bu iki bölge arasında ticaretin yanı sıra kültürel, sosyal ve siyasal alanlarda da fayda sağlaması hedeflenmektedir. “OBOR Girişimi'nin “beş büyük hedefi”; OBOR ülkeleri arasında politik eşgüdümü sağlamak, ulaşım ve iletişim imkanlarını geliştirmek, altyapıyı

güçlendirmek, insan seyahatlerini kolaylaştırmak ve toplum arasında yakınlık kurmak, “engelsiz ticaret” için bürokratik engelleri kaldırmak ve ticarete yerel para birimlerini kullanmaktır” (Güner, 2018: 113).

Çin’in yüzüncü yılı olan 2049 yılına kadar altyapı çalışmalarının tamamlanması planlanan Kuşak Yol Projesi’nin nihayete ermesiyle Avrasya bölgesi, dünyanın merkezinde konumlanması beklenmektedir (Sorensen, 2015). Bu noktada konuyla bağlantılı olarak Zbigniew Brzezinski’nin 1997 yılında kaleme aldığı “Büyük Satranç Tahtası” kitabında dünyanın büyük güçlerinin çoğunluğunun Avrasya bölgesinde yer aldığını vurgulayarak bu bölgenin ne kadar önemli olduğuna değinmiştir (Brzezinski 1997). Brzezinski, bu yüzden Avrasya’yı “Büyük Satranç Tahtasına” benzeterek bölgeyi uluslararası ilişkilerde bir mücadele alanı ve rekabet sahası olarak ifade etmiştir.

Brzezinski, Kuşak Yol Projesi’nin ilanından yirmi yıl önce yayımladığı kitabında Avrasya’nın ne derece önemli olduğunu ve merkezi bir bölge olduğunu ifade etmiştir. Brzezinski’nin bu anlatımına Çin’in büyük projesi olan Kuşak Yol Projesi’ni ekleyip günümüze uyarladığımızda karşımıza şöyle bir tablo çıkmaktadır ki ABD’nin Avrasya’da bahsi geçen projeden ve beraberindeki iş birliklerinden rahatsız olmasından dolayı projeye dahil olan ülkeleri projeden vazgeçirme arayışında olduğunu, en önemlisi Çin’in yumuşak gücünü kullanarak Asya, Orta Asya, Orta Doğu ve Afrika’ya kadar uzanan etkisinden tedirgin olduğu analiz edilmektedir (Eerenel, 2021). Ek olarak ABD, hali hazırda zaten Rusya’nın bölgede güçlenmesini engellemektedir. Br de Çin’in 21.yüzyıldaki hızlı yükselişi ABD’nin Avrasya bölgesine yönelik politika yürütürken daha dikkatli ve özenli olmasını gerektirmektedir (Ekrem, 2011: 41).

ABD’nin bir endişesi de aslında Kuşak Yol Projesi’nin sadece Avrasya ile sınırlı kalmayıp hem Avrupa hem de Orta Doğu ve Afrika’ya kadar altyapı çalışmalarının ve ticari iş birliklerinin bölgedeki ülkelerle geliştirilmesi ABD açısından olumlu karşılanmamaktadır. Konu ile ilgili haberler ve araştırmalar incelendiğinde şu sonuç karşımıza çıkmaktadır ki bazı yazarlara göre Çin’in ABD’yi geçtiği bazı yazarlara göre ise Çin’in 2030 yılına kadar ABD’yi geçeceği tartışmaları literatüre şimdiden geçmiştir (Eğilmez, 2014; Jennings, 2022). Örneğin, Avustralya’daki bir araştırma kuruluşuna göre Çin, 44 teknoloji alanının 37’sinde ABD’nin önüne geçmiştir (Günyol, 2023). ABD’nin Ohio Eyalet Üniversitesi’nde görev yapan akademisyen Caroline Wagner’a (2023) göre

Çin'in bilimsel çalışmaları ve araştırmaları ABD'nin önüne geçmiştir. Buradan hareketle Çin ve ABD ilişkisini kıyasladığımızda Çin, Kuşak Yol Projesi ile ekonomi ve uluslararası ilişkilerde atılım yapmasının yanında bilim ve teknoloji gibi alanlarda da gözle görülür bir yükseliş kaydetmektedir. Çin dünya genelinde en çok atıf alan bilimsel araştırmaları ile ABD'yi geçerek birinci sıraya geçmiştir (Brainard ve Normile, 2022).

Bu tezin asıl amacı Çin Halk Cumhuriyeti'nin yüzüncü yılı olan 2049 yılına kadar bitmesi planlanan Kuşak Yol Projesi ile hem küresel ölçekteki etkilerinin hem de geçiş güzergahında önemli bir bölge olan Akdeniz bölgesine etkilerinin araştırılmasıdır. Bu amaç doğrultusunda şu sorulara yanıt aranmıştır:

1. Çin dış politikasının temelleri nelerdir?
2. Çin dış politikasında neden ekonomiye öncelik vermektedir?
3. Çin ve ABD'nin dış politikasındaki farklılıklar nelerdir?
4. Kuşak Yol Projesi Arap ülkelerini nasıl ve hangi yönlerden etkilemiş ya da etkilemesi muhtemeldir?
5. Kuşak Yol Projesi Akdeniz jeopolitiğini hangi yönlerden etkilemiştir ya da etkilemesi düşünülen yönleri nelerdir?
6. Kuşak Yol Projesi'ne yönelik eleştiriler nelerdir?
7. Kuşak Yol Projesi'ndeki güzergahlar nelerdir?

Bu tezde yukarıda belirtilen sorular eşliğinde araştırma yapılmıştır. Kısacası, Çin Kuşak Yol Projesi ile küreselleşmeyi ve asıl amacı olan enerji güvenliğini ve istikrarını sağlaması adına adımlar atmaktadır. Nitel araştırma yöntemi kullanılarak kitap, tez, yazılı haber kaynakları ve makalelerin analizi ile doküman taraması yapılarak tez yazılmıştır.

Tezin ilk bölümünde Çin dış politikasının temelleri irdelenerek Kuşak Yol Projesi'nin anlaşılması noktasında teorik bir zemin oluşturulmuştur. Bu bölümde Çin'in dış politikasında önemli bir yeri olan ekonomi ve yumuşak güç kavramları üzerinde durulmuştur. Çünkü Kuşak Yol Projesi, Çin'in en büyük yumuşak güç aracı olarak nitelendirilmektedir. Bu bağlamda bu projeye ABD'nin tepkisi ve Çin ile Rusya ortaklığına değinilmiştir.

Tezin ikinci bölümünde ise Kuşak Yol Projesi'nin geçeceği ülkelerle olan ilişkisi incelenmiştir. Bu noktada Türkiye, İran, İsrail ve Arap ülkeleri ile Çin'in Kuşak Yol

Projesi kapsamındaki ilişkisi büyük önem taşımaktadır. Birçok ülkeyi ve kıtayı sınırları içine alan bu projenin geçtiği ülkelerle ile Çin'in özellikle diplomatik ilişkisi oldukça önem taşımaktadır.

Günümüzdeki “Modern İpek Yolu” yani “Kuşak Yol Projesi” için oldukça önem taşıyan kilit bölge Akdeniz bölgesi olmaktadır. Bu bağlamda tezin üçüncü bölüm olan son bölümünde önce Akdeniz'in jeopolitik önemine değinilip ardından Çin'in bu bölgedeki liman yatırımları ve Kuşak Yol Projesi'nin enerji boyutu incelenmiştir. Çünkü dünyanın en kalabalık ülkesi olan Çin'in en temel ihtiyacının enerji konusu olduğu şüphesiz bir gerçekliktir. Tam da bu durumdan dolayı Çin ile Akdeniz bölgesinin yolları kesişmektedir. Bu durumun bir diğer nedeni Akdeniz bölgesi enerji üreten ile tüketeni birbirine bağlaması noktasında kritik bir bölgedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ÇİN DIŞ POLİTİKASININ TEMELLERİ

1. EKONOMİ TEMELLİ BİR DIŞ POLİTİKA

Çin Halk Cumhuriyeti'nin dış politikasına geçmeden önce tarih boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapmasıyla dünyadaki en eski kültürlerden biri haline gelen bu ülkenin, tarihine kısaca değinmekte fayda vardır. Dünya tarihine bakıldığında milattan önceye kadar uzanan Çin topraklarındaki hanedanlıklar dönemi, 19.yüzyılda yaşanan Çin ile İngiltere arasındaki afyon sorununun akabinde hanedanlıklar dönemini sonlandırmıştır (Shi, 1995: 23). 18. yüzyılın sonu – 19.yüzyılın başında Çin, iç politikasında ayaklanmalar ve isyanlar yaşamış ve dış politikasında ise 1.Dünya Savaşı'nın etkilerini yaşamıştır. Çünkü 1. Dünya Savaşı'nın ardından imzalanan antlaşmalarla (Beş-Güç Antlaşması, Dört-Güç Paketi, Dokuz-Güç Antlaşması) Çin'deki milliyetçilik duygusu artmasının neticesinde “4 Mayıs Hareketi” adı verilen protestolar yaşanmıştır (Best ve diğerleri, 2012). 1. Dünya Savaşı'nın ardından imzalanan Versay Antlaşmasına göre Almanya, Çin devletindeki menfaatlerini Japonya'ya devretmesi gerekmektedir (Kızıl, 2019: 22). Bunun üzerine Çin halkının, bu sömürgeciliğe sessiz kalmaması neticesinde “4 Mayıs Hareketi” gerçekleşmiştir. Bu toplumsal hareket ile Çin'in geleceği büyük ölçüde değişim gösterip ülke genelinde emperyalist düşüncenin önemini yitirdiği gözlemlenmektedir.

1911 senesinde yaşanan devrimle Çin'deki hanedanlar dönemi bitmesinin akabinde Sun Yat-Sen önderliğinde Koumintang Partisi kurulmuş ve ülkenin başına geçmiştir (Arıbaş ve Hüdavendigar, 2014: 129). Bu doğrultuda araştırmalar gösteriyor ki Çin Cumhuriyeti adı verilen bu ara dönem (1911'den 1949 Çin Halk Cumhuriyeti'nin ilanına kadar olan zaman dilimi) hanedanlıktan modernleşmeye geçiş süreci olarak değerlendirilmektedir (Shi, 1995: 21). Koumintang, Sun Yat-Sen önderliğinde kurulmuş olan milliyetçi değerlere dayalı bir parti olup 1928 yılından sonra Sun Yat-Sen'in vefat etmesi ile Çan-Kay Şek başa geçmiştir (Best ve diğerleri, 2012: 77). 1911-1949 yılları arasında Çin Komünist Partisi (ÇKP) ve Koumintang partisinin çekişmeleri görülmektedir. Özellikle Çan-Kay Şek'in dış politikadaki pasifliği ÇKP'yi daha fazla etkin kılmıştır (Arıbaş ve Hüdavendigar, 2014: 130-131). Böylece ÇKP iktidara gelerek

Çin Halk Cumhuriyeti, 1949 yılında Mao Zedung tarafından kurulmuştur (Çalışkan, 2019: 1). Kuruluşunun hemen ardından Çin'in dış politikası ile özdeşleşmiş ilkeleri, Çin Halk Cumhuriyeti Anayasası'nda kabul edilmiştir:

“Çin, bağımsız bir dış politikanın yanı sıra:

- Egemenlik ve toprak bütünlüğüne karşılıklı saygı,
- Karşılıklı saldırmazlık,
- Birbirlerinin iç işlerine karışmama,
- Eşitlik ve karşılıklı yarar ve
- Diplomatik ilişkilerin geliştirilmesinde ve diğer ülkelerle ekonomik ve kültürel alışverişte barış içinde bir arada yaşama gibi beş ilkeye bağlıdır” (The Constitution Of The People's Republic Of China, 1983: 7-8).

Çin'in dış politikasında oldukça önem verdiği bu beş ilke ilk kez 1955 yılında Bandung Konferansı'nda dile getirilmiştir (Üngör, 2009: 29). “Sömürgeciliği kınayan, üçüncü dünya ülkelerinin Batıya olan bağımlılığını azaltmak için kendi aralarındaki iş birliği ve dayanışmayı arttırma amacı güden Bandung Konferansı Çin'in Asya ve Afrika ülkeleriyle ilişkilerini pekiştirmesi anlamında önemlidir” (Üngör, 2009: 29). Aynı zamanda üçüncü dünya ülkeleri, bu konferansla hâlihazırda süren Soğuk Savaş döneminde Batı veya Doğu'dan yana olmayı tercih etmeyip “Bağılantısızlar Hareketi”nin doğmasına katkı sağlamışlardır (Shambaugh, 2020: 7). Yeni kurulan bu Bağılantısızlar Hareketi'ni Çin, biraz daha çekimser ve gözlemleyici bir vizyonla takip etmiştir.

1950'li yıllarda Çin, uluslararası ilişkilerde göreceli olarak kontrollü ilerlemesinin yanı sıra Bandung Konferansı'nda oluşan Bağılantısızlar Hareketini ve dünyada bağımsızlıklarını yeni kazanan ülkeleri yakından takip etmiştir. İç politikasında ise Mao liderliğinde ekonomi başta olmak üzere pek çok alanda devlet kontrolünün hâkim olduğu bir dönem yaşandığı görülmektedir. 1976 yılına kadar iktidarda olan Mao, yeni kurulan Çin Halk Cumhuriyeti'nin şekillenmesinde önemli bir rol oynamıştır. Ekrem'in (2003: 4) kitabında yer alan bilgiler ışığında sınıflandırma yapıldığında Mao liderliği boyunca dört defa politika değişikliğine gitmiştir. Bunlar sırasıyla; sosyalizm, antiemperyalizm, izolasyonizm ve kapitalizmdir. Çin Halk Cumhuriyeti ilan edildiğinde dünyada Soğuk Savaş süreci başlamış ve uluslararası sistemde ise iki kutuplu dünya düzeni hâkim

olmuştur. İki kutuplu dünya düzeninde ise sosyalizm ve emperyalizm teorileri yer almıştır. Bu çerçevede Mao, ilk olarak iki kamp teorisi kapsamında “tek tarafa yaslanma politikası” ile sosyalizmden yana olmuştur (Çalışkan, 2019: 2). Mao’nun ikinci politikası olan anti-emperyalizm, temelinin Bandung Konferansı’nda atıldığı ve 1955 sonrası Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği’nden (SSCB), yavaş yavaş bağımsız dış politikaya geçmeye hazırlandığı dönemi kapsamaktadır (Güneş, 2014: 488). Üçüncü politika değişikliği ise Kültür Devrimi’nin¹ etkisiyle izolasyonist politikayı benimsemiştir (Çalışkan, 2019: 6). Son olarak “1970’lerde, bu kez kapitalist blokla yaklaşarak yeniden dünyaya açılmış, yine inişli çıkışlı da olsa ABD, Batı Avrupa ve Japonya ile ekonomik ve siyasi ilişkilerini geliştirme yolunu seçmiştir” (Ekrem, 2003: 4).

Araştırmalar şunu gösteriyor ki Mao, Çin’in kaderini değiştirecek ölçüde otoriter bir kimlik sunmuştur. Bunu pek çok noktada gözler önüne sermiştir. Mao, öncelikle “Büyük Harmoni” adını verdiği ideayı savunmuştur. “Büyük Harmoni için kurumsal uyum olmalıdır ki dünyayı bütünleştirsın; güç uyumu olmalıdır ki bu da barışı getirsin ve değerlerin uyumu olmalı ki bu da açıklık, eşit egemenlik ve farklı sosyal ve ekonomik modellere saygı gibi unsurlara dayanmaktadır” (Doğan, 2018: 330). İkinci olarak ise 1957-1958 yıllarında ekonomi alanında atılım yapmayı hedeflemiştir. Bu doğrultuda “Büyük İleri Atılım” olarak adlandırılan ekonomide bir sıçramayı amaçlamıştır (Kissinger, 2015: 135). Mao’nun bu reform paketleri ile başta ekonomi olmak üzere sanayi ve tarım alanlarında da gelişmeler ve büyümeler yaşanmıştır (Akdağ, 2019: 140).

Mao, özellikle ekonomi alanındaki ideallerinin tam olarak karşılığını göremeyince Çin’de muhalif bir kesimin oluşma ihtimalini göz önüne alarak bir karar almıştır. Mao’nun öncelikli amacı, toplumun ideolojisinde köklü bir değişikliğe gitmek olmuştur (İnançlı ve Kamacı, 2010: 136). Bu amaca göre Mao, “Kültür Devrimi” olarak tabir edilen “eski düşünce, eski alışkanlıklar, eski kültür, eski töreler” (Doğan, 2016: 160) gibi kısacası eski Çin’i tamamen yok edip yeni bir Çin kurmayı hedeflemiştir. Mao’nun tam manada bir komünist ve baskıcı bir lider olduğu Kültür Devrimi’nde, insan hayatını hiçe

¹ Kültür Devrimi “Ekonominin yeniden düzenlenmesi, milyonlarca kişiyi etkileyen ciddi kıtlıklara kadar varan gıda sorunlarına yol açtı. Halktaki devrim ruhunu yenilemek zorunda olduğu inancıyla Mao, 1965’te “Büyük Proleter Kültür Devrimi”ni ilan etti; bu devrim Mao’nun ölümüne kadar sürdü.” (Dünya Tarihi, 2013: 503)

saymasıyla daha da iyi anlaşılmaktadır. 1960'lı yılların sonunda başlayan Kültür Devrimi, 1976 yılında Mao'nun ölümüne kadar devam etmiştir (Koçakoğlu, 2020: 56).

Mao'nun ölümünün ardından, yerine Deng Xiaoping'in başa geçmesiyle Çin, yenilikçi bir döneme başlamıştır (Hastürk, 2019: 29). Mao'nun yarattığı baskıcı bir devlet anlayışı yerine Deng Xiaoping, iktidarında katı kuralları uygulamayı tercih etmeyip reformist yaklaşımla ön plana çıkmıştır (Çalık, 2011: 186). Deng döneminde tek partili (ÇKP) gelenek devam etse de dünyaya kapalı bir Çin'den ziyade yavaş yavaş dış dünyaya açılan ve uluslararası ticaret yapmaya başlayan bir Çin'in temelleri atılmaya başlanmıştır. Örnek olarak "Deng'in başlattığı reformlar sonucunda 1980'den 1996'ya kadar Çin ekonomisi ortalama yüzde 10 büyüdü" (Bilgin, 2008: 35). Deng'in bu reformları yapmasının ve başarı sağlamasının nedenleri şu şekilde sıralanmaktadır:

- Deng'ten önceki lider olan Mao Zedung'un iktidarının son yıllarında radikal değişikliklere gitmesinden dolayı halkın huzursuz olması,
- Ekonomide yaşanan sıkıntılar sonucu ihtiyaçların karşılanamaması,
- Çin'in etrafındaki komşu ülkelerin ekonomisinde görece olarak başarı yakalamaları gibi etmenler Deng'in ülke içindeki popülaritesini arttırmıştır (Saray ve Gökdemir, 2007: 664).

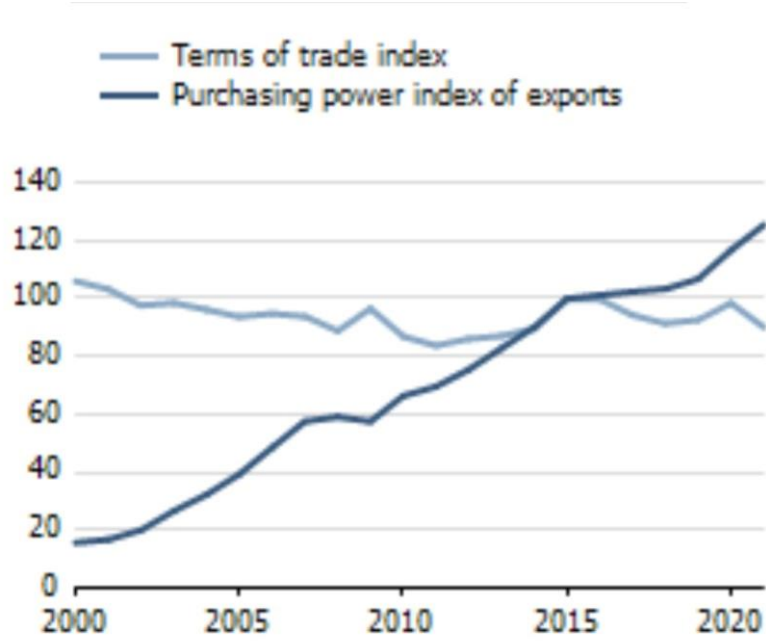
Araştırmalar şunu göstermektedir ki Çin'de liderler değişse de dış politikasında kabul ettiği beş ilkeyi uygulamaktan taviz vermemiştir. Böylece liderlerin ekonomiye ve ticarete dayalı bir dış politika inşa etme gayretinde oldukları görülmektedir. Örneğin, Çin Halk Cumhuriyeti'nin ilk lideri Mao, iç politikasında katı kurallara sahip bir lider olarak anılsa da ekonomik büyümeye ve gelişmeye önem vermiştir. Mao'nun ardından gelen Deng Xiaoping, daha planlı ve sağlam adımlarla ilerlemeye dikkat ettiği görülmektedir. Ekonomist yazar Charles Bettelheim'e (1988: 17-18) göre Mao'nun uyguladığı politikalardan devam edilmemesinin nedenleri:

- Çiftçinin kârını göz gönünde bulundurmada zoraki bir şekilde ürün elde edilmesi ve buna ek olarak devletin tarımı sübvansede etmemesidir.
- Sanayi koluna gerektiğinden az yatırım yapılarak refah düzeyinin artmasına olanak sağlanmamasıdır.

- Ülkedeki arz ve talep dengesinin bozulması sonucunda kıtlık gibi sorunlar ortaya çıkmıştır.
- Gerçekçi bir planlama ile üretimin sağlanamaması neticesinde halk, temel ihtiyaçlarını bile karşılamakta zorluklar yaşamıştır.
- Son olarak devlet, girişimcileri teşvik etmemesinin yanı sıra teknoloji ve bilim, çağın gereğine uygun olarak revize edilememiş ve bundan dolayı aksaklıklar meydana gelmiştir.

Deng Xiaoping, Mao'nun uyguladığı politikalarındaki hatalara düşmemek için ilk olarak tarım sektöründen başlayıp sonrasında ekonomik refaha önem vermiştir (Wu, 2001: 166). Deng, bu sayede ülkedeki ekonomik büyümeye ve gelişmeye öncelik vererek ihracatı destekleyici, ithalatı ise vergi yükünden kurtarıcı planlamalarda bulunmuştur (Aktaş, 2019: 56-57). Xiaoping'in uygulamaya başlattığı ekonomik reformlarda yukarıda bahsedilen ithalat ve ihracat dengesinin bozulmamasına dikkat edilmiştir. Buna ek olarak kamuda özelleştirme oranına, özel sektör alanında ise girişimciler teşvik edilmeye özen gösterilmiştir (Yalın ve Çetinbakış, 2019: 34). Deng, aldığı kararlarla topluma bir düşünceyi empoze etme gibi uğraşlardan ziyade ülkesel faydacılığa odaklanmıştır (Pan, 1997). Deng'in tüm bu reform çabalarını Çinli siyasi düşünür Yu Keping şu şekilde özetlemiştir; "Taşları hissederek nehri geçmek" (Keping, 2016).

Deng'in başlattığı radikal reformlar, 1980 yılında önce Dünya Bankası, hemen ardından Uluslararası Para Fonu (IMF) gibi uluslararası örgütlere üyeliklerle taçlanmıştır (Küçük, 2021: 22). Dünya Ticaret Örgütü'ne (WTO) üyelik için ise yine bu dönemde Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Antlaşması'na (GATT) başvurulmuş ve 15 yılın ardından 2001'de örgüte üye olmuştur (Şimşek, 2005: 79). 2001 yılında onaylanan Dünya Ticaret Örgütü'ne üyelik, Çin'in bölgesel ve küresel anlamda boyut atlamasını sağlamıştır. Şekil 1'de görüldüğü üzere Çin, Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olduktan sonra ticaret hacmi yıldan yıla artmıştır. Bunun sebebi ise uluslararası yatırımcıların ülkeye korku ve endişe duymadan yatırım yapmalarının önünün açılmış olmasıdır. Bu güven ortamı sayesinde Çin, uluslararası ticaret antlaşmaları yaparak bu gelişimini devam ettirmiştir.



Şekil 1: 2000-2020 yılları arasında Çin'in Ticaret Endeksi.

Kaynak: General Profile: China (2022) “Çevrimiçi”
<https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/generalprofile/en-gb/156/GeneralProfile156.pdf>,
Erişim Tarihi: 03.11.2022.

Henry Kissinger'e göre “Günümüz ekonomisindeki süper güç Çin, Deng Xiaoping'in mirasıdır” (Kissinger, 2015: 408). İşte bu mirası devam ettirmek amacıyla Deng, “24 Karakter Stratejisi” olarak adlandırılan prensipleri, kendisinin ardından gelecek olan siyasilere öğütlemiştir. 24 karakter stratejisi:

- “Sakin bir şekilde gözlemleyin,
- Konumunuzu sağlama alın,
- Sorunlarla sakın bir şekilde başa çıkın,
- Gücünüzü gizleyin,
- Uygun zamanı bekleyin,
- Düşük bir profili muhafaza etmede iyi olun
- Asla liderlik iddiasında bulunmayın” (Adıbelli, 2018).

2. ÇİN VE ABD MUKAYESESİ

Araştırmalara göre “Batı” kavramının ortaya çıkışı 16.yüzyıla dayanmaktadır. Bu kavram yüzyıllarca dini anlamda Avrupa’yı, diğer bölgelerden ayırmak amacıyla kullanılmıştır. Dünya savaşlarının başlamasıyla birlikte “Batı” kavramına Avrupa’nın yanı sıra uluslararası siyasetteki çıkarlarından dolayı ABD de eklenmiştir (Topcan, 2020: 349). ABD’nin eklenmesiyle daha keskin çizgilerle Batı ve Doğu hegemonya mücadelesinin arttığı görülmektedir. Bu mücadelenin yani Batı ve Doğu ayrımının felsefi açıdan irdelenmeye başlandığında şu görülmektedir ki iki toplumun düşünce yapısından, dünyayı algılayış şekillerine hatta yaşam tarzlarına kadar büyük farklılıklar vardır. Bu farklılıkları Richard Nisbett “Düşüncenin Coğrafyası” adlı kitabında detaylı bir şekilde anlatmıştır. Nisbett’e (2005: 147) göre Batı kültüründe bir şey ya yanlıştır ya doğrudur fakat Doğu kültüründe ise bir şeyi doğru ya da yanlış diye sınıflandırmaktan ziyade o şeyi olduğu gibi kabul etme eğilimi vardır. Doğu felsefesinde filozof Konfüçyüs’ten hareketle dünya iki şey arasına sıkıştırılmamış olmasına ek olarak toplumda “uyum” kavramı hakimdir (Koçakoğlu, 2020). Burada bahsi geçen “uyum” kavramının kökeni Konfüçyüsçü anlayış temelindeki “harmonik uyum”a dayanmaktadır.

Çin kültüründe “Harmonik uyum” gibi önemli olan ve bununla bağlantılı bir diğer kavram ise “Pax Sinica”dır. Pax Sinica, Çin’i merkeze alarak bir dünya uyumunu amaçlayıp bu sayede Çin dünya düzeni veya barışının sağlanacağına inanılan Konfüçyüs öğretilerine dayanmaktadır (Doğan, 2017: 185-186). Çin açısından zaman zaman önemi vurgulanan bu kavramlar Çin’in Xi Jinping’ten bir önceki lideri olan Hu Jintao döneminde tekrar dile getirilmiştir. Hu Jintao, Çin’in Deng döneminden 2000’li yıllara kadar süregelen özellikle de ülkenin ekonomik anlamda büyümesini ve uyumlu dünya kavramıyla daha da genişlemesini hedeflemiştir (Pekcan, 2019: 2876). Böylece Hu Jintao, Çin’in harmonik uyum felsefesini uluslararası bir boyuta taşımayı düşünmüştür.

Hu Jintao’nun söylemi üzerine Çin, bu dönemde önce bölgesindeki ülkelerle ardından Avrupa ve Amerika’ya kadar ilişkilerini iyileştirmeye yönelik adımlar atmıştır. Çin’in komşularıyla ve diğer ülkelerle “uyumlu dünya” politikasının neticesinde iyi diyalog kurması ABD açısından Asya bölgesinin cazibe merkezi halini almasını sağlamıştır (Pekcan, 2019). Bu yüzden ABD, Çin’i kontrol altında tutma veya yayılmacılığını önlemeye yönelmiştir. Hu Jintao’nun uyguladığı politikalar, devlet

başkanlığı döneminin (2002-2012) sonlarında Çin ile ABD'nin arasının açılmasına ve bir rekabet ortamının doğmasına sebep olmuştur.

Hu Jintao'nun ardından gelen yeni devlet başkanı Xi Jinping ile Çin daha aktif bir dış politika sürecine geçiş yapmıştır. Xi Jinping, 2012 yılında başa geçmesiyle dönemin ABD başkanı Barack Obama ile gerçekleştirdiği liderler düzeyindeki buluşmada yeni bir iş birliği modelinde anlaşma sağlamışlardır (Mufson, 2013). Bu yeni iş birliği modeli ile rekabetçi bir uluslararası ilişkilerin yerine Xi Jinping'in ifadesinde yer aldığı üzere "kazan-kazan" şeklinde bir ortaklık dile getirilmiştir (Görgülü, 2021: 51). Xi Jinping ile gerçekleşen bu atılım, araştırmacılar tarafından Çin'in 21.yüzyılda ABD'nin gücünü geçmesi muhtemel olarak yorumlamışlardır (Gökten, 2011: 112). Bu yorumun nedeni ise özellikle Deng döneminde başlayan ekonomik reformlar, kısa zamanda ülkenin ticaret hacminin artmasına büyük katkı sağladığı gözlemlenmektedir. Buna ek olarak Çin'in uluslararası ilişkilerdeki barışçıl ortaklık girişimlerinde bulunması dikkatleri üstüne çekmeyi sağlamıştır. Tüm bunların sonucunda ise tablo 1'de görüldüğü üzere Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH), ihracat-ithalat ve sanayi üretimi büyüme hızı oranları neredeyse başa baş olduğu görülmektedir. Verilere göre Çin'in ABD ile yarışır bir noktaya geldiği sonucuna varılmaktadır. Böylece Çin, artan ticaret hacmi sayesinde Dünya'daki iki süper güçten birisi olmaktadır.

	ÇİN	ABD
Reel GSYİH (Satın Alma Gücü Paritesi) (2020 Tahmini)*	23.009.780.000.000	19.846.720.000.000
Kişi Başına Reel GSYİH(2020 Tahmini)	16.400	60.200
GSYİH (Resmi Döviz Kuru) (2019 Tahmini)	14.327.359.000.000	21.433.228.000.000
İhracat (2020 Tahmini)	2.732.370.000.000	2.127.250.000.000
İthalat (2020 Tahmini)	2.362.690.000.000	2.808.960.000.000
Sanayi Üretimi Büyüme Hızı (2017 Tahmini)	%6,1	%2,3

Tablo 1: Çin, ABD ve Rusya'nın İktisadi Verilerle Karşılaştırılması

Kaynak 1 : <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/china/>

Kaynak 2: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/united-states/>

*Tüm veriler ABD Doları cinsindendir.

Çin, 1949 yılında kurulmasından Soğuk Savaş'ın sonuna kadar iç politikasında ekonomiye öncelik verirken 1990'lardan sonra ise dış politikasında bölgesel liderliğe önem vermiştir. Böylece Çin, “büyük nüfusu, coğrafi açıdan Asya Kıta'sında kapladığı büyük alan, ekonomik gücü ve potansiyeli ile uluslararası politikada her zaman dikkate alınması gereken bir “büyük güç” olmuştur” (Ekrem, 2003: 3). Araştırmalara göre Çin'in son dönemdeki bu dikkate değer yükselişinin sonucu olarak küresel ölçekte ABD ile çıkması muhtemel bir savaş olabileceği üzerinde durulmaktadır (Akdağ, 2019: 2-3). Çin ve ABD ilişkisi, ünlü Tarihçi Thucydides'in Yunan şehir devletlerinin aralarında geçen üstünlük kurma çabalarını anlattığı “Peloponnessos Savaşları” kitabındaki teziyle açıklanabilir (Goldstein, 2015: 86). Thucydides'e göre “güçlüler, güçleri doğrultusunda ellerinden geleni yaparken, güçsüzler ise durumlarını katlanmak zorundadırlar” (Crawley, 1950: 403).

ABD ile Çin'in son 10 yılda geldikleri nokta analiz edildiğinde araştırmacıların farklı yorumları karşımıza çıkmaktadır. Örneğin, Korkmaz ve Turan'ın (2021) makalesine göre, ABD ve Çin'in 21.yüzyıldaki ilişkisini sadece Soğuk Savaş olarak adlandırmanın eksik bir analiz olacağını savunmaktadırlar. Buna göre yazarlar “Hibrit

Soğuk Savaş” kavramıyla ABD-Çin ilişkisini yorumlamaktadır. 21.yüzyıl ile birlikte hızla gelişen teknoloji, dünyada geleneksel güvenlik algısına, siber güvenliği de eklemiştir. ABD’nin hızla artan askeri harcamaları, Çin ve Rusya’nın ise siber alana yönelik yatırımlarını sadece sıcak çatışma veya sadece Soğuk Savaş ihtimali üzerinden yorumlamak eksik analiz yapmamıza sebep olabilmektedir (Y. Turan, 2014: 716). Bu yüzden “Hibrit Soğuk Savaş kavramı içerisinde askeri, siber ve teknolojik savaş gibi içerisinde pek çok türün birleşiminde çıkabilecek savaşı tanımlamaktadır (Korkmaz ve İ. Turan, 2021).

ABD-Çin ilişkisinin analizindeki bir diğer yorum ise 2018 yılında dönemin ABD başkanı Donald Trump’ın ithal ettiği ürünlere büyük bir oranda gümrük vergisi eklemesiyle başlayan ticaret savaşları sürecidir (Ekrem, t.y.). Ticaret savaşından kastedilen ise karşılıklı olarak ticaret yapan ülkelerin ticaret açığı veya fazlasından kaynaklı olarak ikili ilişkilerin zarar görmesidir (Yurttañıkırmaz ve Emsen, 2020: 788). Trump’ın başlattığı bu ticaret savaşının etkisi sadece ABD-Çin özelinde olmayıp sonuçları küresel boyutta hissedilmiştir (Taşdemir, 2019: 287). Geçmişte de birçok kez tecrübe edildiği üzere ticaret savaşlarından sonra küresel ekonomi zarar görüp durgunluklar yaşanmıştır (Şanlı ve Ateş, 2020: 85). “Ticaret savaşı ABD ekonomisinin reel GSYH’sine %1.3 Çin’in reel GSYH’sine %.1.1 küçülmeye neden olurken, küresel reel GSYH’sinde %0.3 civarında azalmaya neden olmuştur” (Oğlakkaya, 2021: 78). Bu durumu ekonomist yazar Mahfi Eğilmez şöyle açıklamıştır: “Eğer ticaret savaşları bir askeri savaşa dönüşmeden sonuca vardiırılabilirsekse bunda Çin’in payı ABD’nin payından çok daha fazla olacak” (Eğilmez, 2019).

3. ÇİN VE RUSYA ORTAKLIĞI

3.1. TARİHSEL ARKA PLANI

Asya bölgesinde geçmişten beri süre gelen en iddialı ve stratejik ortaklığı en dayanıklı iki ülke olan Çin ve Rusya'nın ilişkisidir. Genel anlamda iki ülke ortaklık kapsamında çoğunlukla aynı tarafta yer alsalar da tarihte iki ayrı tarafta yer aldıkları da mevcuttur. İki ülke 17.yüzyılda sınır anlaşmazlıkları yaşayarak ilk defa 1689 yılında Nerçinsk Antlaşması ile bir barış antlaşması imzalamıştır (İpek, 2022: 397). Buradaki önemli nokta, iki ülke savaştan diplomatik ilişkiler kurarak ortak noktada anlaşmaya varmıştır (Polonsky, 2016). Bu antlaşmanın ardından iki ülke 17.yüzyıldan 20.yüzyıla kadar ne çok aktif ne de çok pasif diplomasi anlayışı ile dengeyi sağlamıştır.

1949 yılına gelindiğinde SSCB'nin, Çin Halk Cumhuriyeti ilanını ilk tanıyan ülke olması ile birlikte iki ülke arasındaki ilişki ivme kazanmıştır (Sanjinez ve diğerleri, 2023). SSCB'nin tanıma hamlesinin ardından dönemin ÇHC lideri Mao Zedung ve SSCB lideri Josef Stalin ile iki ülke arasındaki ticaret bağının temelleri atılmıştır (Khutsishvili, 2019: 46). Ek olarak yine aynı bu dönemde 1950 yılında Çin ile SSCB arasında “30 yıllık bir süreç için imzalanan İttifak, Dostluk ve Karşılıklı Yardım Antlaşması” (Çolakoğlu, 1999: 15) imzalanmıştır. Bu ortaklık iki ülkenin birbirine olan güveni ve yeri geldiğinde birlikte askeri bir karar alması açısından önem taşımıştır. Fakat bu antlaşma çok fazla sürmeyerek 1956 yılında SSCB ile Çin arasında ideolojik rekabet başlamıştır (Özsağlam, 2019: 74). Doğu bloğu tarafları arasında gelişen bu rekabet “ABD Başkanı Nixon'ın Ulusal Güvenlik Danışmanı Kissinger'in 1971'de Çin'i ziyaret etmesi, dengeleri etkileyecek nitelikteydi zira muhtemel bir ABD-Çin yakınlaşması, SSCB'yi zor durumda bırakacak ve ABD'nin küresel hegemonyasını güçlendirecekti” (Kissinger, 2006: 681-701). Kissenger'in ziyareti ile ABD, Çin'in Rusya'ya olan ihtiyacını azaltıp yakınlaşma sağlamıştır (Dedekoca, 2017: 146-147).

Çin ile Rusya arasındaki ilişki, 1989 yılında Gorbaçov'un ziyareti ile tekrar gelişim göstermiştir (Khutsishvili, 2019: 46-47). İki ülke arasındaki buzların erimesinde Gorbaçov'un rolü büyüktür. Çünkü Gorbaçov “Perestroika (reform) ve Glasnost (açıklık)” politikası kapsamında Çin'e ziyarette bulunmuştur (Özsağlam, 2019: 74). Fakat

Gorbaçov bu politikalarıyla hedeflediği sonuca varamamış ve 1991 yılında SSCB dağılmıştır (Kurt, 2020).

Rusya'nın ilk devlet başkanı olan Boris Yeltsin'in ilk ülke ziyaretini Çin'e gerçekleştirmesiyle Rusya-Çin ilişkisi yeni bir boyuta geçiş sağlamıştır (Özsağlam, 2019: 75). 1992 yılında gerçekleşen bu ziyarette iki ülke "dostluk, iyi komşuluk ve işbirliği anlaşması" imzalamıştır (Yıldızoğlu, 2022). 1994 yılına gelindiğinde ise Çin ve Rusya birbirlerini nükleer hedef göstermeyeceklerini deklare etmiştir (Sanjinez ve diğerleri, 2023). Bu dönemde iki ülke birbirlerine güven temini, dostluk ve iş birliği için anlaşmalar yapmıştır. Ek olarak Çin ve Rusya bu dönemde sınırlarının kesinleşmesi konusunda da anlaşmaya varmıştır. Burada bir dipnot vermek gerekir ise Çin ve Rusya arasındaki bu yakınlaşmada Soğuk Savaş sonrasında gelişen ABD hegemonyasındaki tek kutupluluğun meydana getirdiği etkinin oldukça yüksek olduğunu araştırmalar göstermektedir.

3.2. ŞANGAY İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜ KAPSAMINDA ÇİN VE RUSYA İLİŞKİSİ

Çin ile Rusya, coğrafi yakınlıkları ve stratejik çıkarları dolayısıyla geçmişten gelen bir iş birliği içinde yer almaktadır. Bu ülkelerin ikili ilişkilerinde ise SSCB sonrası dönemde gelişme olduğu gözlemlenmektedir. SSCB'nin yıkılması, Çin açısından "wei-ji" olarak adlandırılmaktadır. "Wei" tehdit ve tehlike anlamına gelirken; "ji" ise fırsat anlamında kullanılmaktadır (İşyar, 2013: 234). Yani Çin açısından yakın komşusunda yaşanan bu gelişme hem bir tehdit hem de bir fırsat olarak yorumlanmaktadır. Moskova'da yaşanan güç kaybı, Pekin açısından jeopolitik bir güç fırsatı olarak görülmüştür. Burada bahsi geçen güç, daha çok bölgesel hakimiyet anlamında kullanılmaktadır. Rusya, Asya bölgesine kültürel ve stratejik bir çerçeveden bakarken; Çin ise ekonomik çıkarın yanı sıra bölgeyi kendi planlarının bir güvencesi olarak görmektedir. Kısacası, Çin bölgesel gücü arkasına olarak "Süper Güç" hedefini gerçekleştirmek istemektedir.

Çin ve Rusya'nın SSCB'nin yıkılmasının ardından 1996 yılında geliştirdikleri iş birliği sayesinde aralarında Tacikistan, Kırgızistan ve Kazakistan'ın da yer aldığı “Şangay Beşlisi”ni oluşturmuştur (Kaya, 2018: 65). Bu ittifaktaki en önemli amaç bu beş ülke arasında sınır güvenliğinin sağlanması olduğu bilinmektedir. Bir diğer amaç ise bu dönemde yani 1990'lı yıllarda SSCB'nin yıkılması ile nihayete eren Soğuk Savaş'ın da etkisiyle ABD'ye karşı birlik olma düşüncesi de hâkim olmuştur. Çin ve Rusya, bu noktada bir ortaklık kurarak ABD'nin Asya bölgesine etki etmesine engel olma arayışına girmiştir.

Şangay Beşlisi'nin ilk zirvesi 1996 yılında ikincisi ise 1997 yılında gerçekleşmiştir. İkinci zirvesinde “Sınır Bölgesinde Askeri Güçlerin Karşılıklı Kaldırılması Antlaşması” imzalanmıştır (Kaya, 2018: 65). Bu antlaşma ile beş ülke arasında güven ortamı temin edilip ortaklık güçlendirilmeye çalışılmıştır. Zirve düzeyinde gerçekleşen bu görüşmeler sayesinde bahsi geçen bu ülkeler arasında ekonomik iş birliklerinin de önünün açılması söz konusu olmuştur. 1998 ve 1999 yıllarında da takip eden zirve toplantılarının ardından 2001 yılında “Şangay Beşlisi”, Özbekistan'ın da katılımıyla “Şangay İşbirliği Örgütü” adıyla resmen kurulmuştur (Kutlu, 2021: 533). Bu noktada üye ülkelerin dikkatle vurguladığı konu ise örgütün askeri bir ittifak olmayıp üye ülkeler arasında sınır güvenlikleri ve ticari açıdan iş birliğine yönelik kurulmuş olmasıdır (Yuan, 2010).

2002 yılında düzenlenen zirvede, örgütün kuruluş amacı olan askeri ve sınır güvenliği hedefi ile doğru orantılı olarak ŞİÖ (Şangay İşbirliği Örgütü) üyeleri bir “Anti-Terör Merkezi” kurulması noktasında hem fikir olmuştur (Timür, 2018: 4). Bu merkezin kurulması ile örgüt üyeleri bölgesel güvenliğe ve şeffaflığa önem verip bununla ilgili adımlar atarak misyon ve vizyonlarını dünyaya ilan etmiştir. “Anti-Terör Merkezi”, Özbekistan'ın başkenti olan Taşkent'te 2004 yılında zirve buluşması ile faaliyete geçmiştir (Altundağ, 2016: 109). Bu merkezin, “üye devletlere ayrılıkçılık, aşırıçılık ve terörizm ile mücadelede tavsiyelerde bulunmak, bu alanda istihbarat toplamak, analiz etmek ve üye devletlerle paylaşmak, terörist organizasyonlarla ve üyeleri ile ilgili bir veri bankası oluşturmak, uzman yetiştirilmesine yardımcı olmak gibi bazı görevleri bulunmaktadır” (Kaya, 2018: 66).

Şangay İşbirliği Örgütü, 2001 yılında altı kurucu üye (Çin, Rusya, Tacikistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Özbekistan) ile çıktığı yolda Hindistan, Pakistan ve son olarak İran'ın katılımı ile birlikte üye sayısı dokuza çıkmıştır. Ek olarak gözlemci üyeleri ise Moğolistan, Belarus ve Afganistan'dır (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2023). Örgüt ile diyalog ortaklığı bulunan ülkeler ise “Türkiye, Azerbaycan, Sri Lanka, Ermenistan, Kamboçya, Nepal, Suudi Arabistan, Mısır ve Katar'dır (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2023). ŞİÖ, gözlemci üyeler arasında bulunan Afganistan'ı konumu gereği önemsemekte olduğu bilinmektedir. Fakat Afganistan'ın üyeliği hususunda ülke içinde kaos ortamının olması ve yönetimde yaşanan istikrarsızlık gibi nedenler büyük bir dezavantaj teşkil etmektedir (Arslan, 2019: 301).

Şangay İşbirliği Örgütü'nün asıl amacı üye devletlerle birlikte güvelik konusuna öncelik vermek olsa da ekonomik, teknolojik ve altyapı alanlarında da bir iş birliği oluşturmak için 2004 yılında bir program açıklamıştır (Norling ve Swanstorm, 2007: 432). Bu doğrultuda 2005 yılında “ŞİÖ Bankalararası Konsorsiyum ve ŞİÖ İş Konseyi tarafından oluşturulan bir plan yayımlandı” (Arslan, 2019: 303-304). Bu iki kurum, üye devletlerin anlaştıkları planları teşvik etme görevi üstlenmektedir. Özellikle üye ülkelerin altyapı ve ulaşım projeleri gibi büyük ölçekli ve maliyetli projelere destek sağlamaktadır. “Andican (Özbekistan), Torugart (Kırgızistan), Kaşgar (Çin)” demir yolu projesi üç ülkeyi birbirine bağlayan büyük bir proje olarak örnek gösterilebilmektedir (Aris, 2013: 6-7). Bu gibi projelerle ŞİÖ'nün altyapı alanındaki yatırımları, Orta Asya'daki az gelişmiş veya gelişmekte olan devletler için değer sağlamaktadır.

Rusya devlet başkanı Vladimir Putin, 2006 ve 2007 yıllarındaki zirve toplantısında “enerji kulübü” kurulması isteğini dile getirerek daha fazla iş birliği içinde bulunulması gerektiğini vurgulamıştır (Pannier, 2007). Putin'in bahsi geçen kulübün kurulmasını istemesindeki amacı ise üye ülkeler arasında enerji alanında da iş birliğini sağlamak olduğu söylenebilmektedir. Ülkeler için olmazsa olmaz bir konu olan enerji aktarımının güvenliği ve enerji piyasasının dengede kalması, Putin'in üzerinde durduğu bir husus olduğu anlaşılmaktadır.

Araştırmalar göstermektedir ki Şangay İşbirliği Örgütü, Çin ve Rusya'nın Orta Asya'daki çıkarlarını büyük oranda koordineli bir şekilde gerçekleştirmesine yardımcı olmuştur. Çin'in politikalarının olmazsa olmaz konusunu ekonomi olduğu şüphesiz bir

gerçekliktir. Çalışmada da sürekli vurgulandığı üzere Çin, ekonomi temelli bir politika üretilip bunu yumuşak güç aracı olarak kullanmaktadır. Fakat Çin'in açısından ŞİÖ'de hedeflediği ekonomi politikasına ulaşamadığı sonucu ortaya çıkmaktadır (Gabuev, 2017). Bu sonuca Çin'in "ŞİÖ serbest ticaret bölgesi ve ŞİÖ kalkınma bankası" gibi iki fikrini üye ülkelerin kabul etmemesinden ulaşılmaktadır (Gabuev, 2017). Burada Çin'in pek çok kez dile getirdiği ekonomi ile ilgili fikrini, üye ülkelerin kabul etmemesinin nedeni ise Çin'in etki alanının artmasından çekinmeleridir. Çünkü bölgesel olarak bakıldığında Çin halihazırda zaten güçlü bir ülkedir, buna ek olarak serbest ticaret anlaşması ile bölgede gelişmekteki ülkelere baskı yaratabileceği kuşkusuz baskın gelmiştir. Kısacası ŞİÖ çerçevesinde Çin ve Rusya ilişkisi değerlendirildiğinde, bir ülkeyi yüceltici eylemden ya da projeden kaçınıp daha çok bölgesel olarak birlik olmayı özellikle Soğuk Savaş sonrasında ABD'ye göstermek üzere bir iş birliği çalışması olduğu anlaşılmaktadır.

Şangay İşbirliği Örgütü adına yapılan eleştiriler incelendiğinde birçok soru ve sorun ortaya çıkmaktadır. Bunlardan ilki, ŞİÖ'de başat aktör konumunda yer alan Çin ve Rusya'nın bölgesel çıkarlarının çatışması ihtimali olduğudur. Fakat bu iki ülke için şu söylenebilir ki ABD söz konusu olduğunda çoğunlukla fikir birliğine gitmeyi tercih etmektedir. Bunun yanı sıra bir başka eleştiriye göre Çin ve Rusya'nın fikir ayrılığına düştüğü durumda Rusya'nın örgütte çekimser kalıp Çin'in ise tek başına örgütte üstünlük kurması olasılığıdır (Kucera, 2013). Bu duruma Çin ŞİÖ kapsamında serbest ticaret bölgesi isteğinin baltalanması örnek gösterilebilmektedir. Bir diğer eleştiri ise SSCB'nin dağılmasından sonra oluşan devletlerde sınır ve kaynak (su ve enerji kaynağı vs.) gibi sorunlar meydana gelmiştir (Arslan, 2019: 309-310). Orta Asya'daki bu ülkelerin yaşadığı sorunların devletlerarasında gerginliğe yol açıp ŞİÖ'ye zarar vereceği eleştiriler arasında yer almaktadır.

3.3. KUŞAK YOL PROJESİ SONRASI ÇİN VE RUSYA İLİŞKİSİ

Rusya, Kuşak Yol Projesi'nin 2013 yılında ilanının ardından projeyi destekleyen ülkelerin başında gelmektedir. Projenin ilk başlarında Rusya yer almıyorken bölgesel ortaklıklar göz önüne alınarak “Çin – Moğolistan – Rusya Ekonomik Koridoru” ile Rusya da projeye eklenmiştir (Khutsishvili, 2019: 74). Projeye Rusya'nın da dahil olması Çin-Rusya ilişkisinin bozulmaması açısından büyük önem taşımaktadır. Diğer taraftan Asya'dan Avrupa'ya uzanan bu projede Rusya'yı dışlamak, Çin'in kendi elleriyle bir düşman yaratması şeklinde de yorumlanabilmektedir. Bu yüzden Rusya'nın da projeye eklenmesi ile Putin'in katıldığı Kuşak Yol Forumu'nda proje ile ilgili şu yorumu yapmıştır: “Çin'in eylemleri Rusya planlarıyla mükemmel bir şekilde örtüşüyor” (Şahin, V., 2018). Hatta Putin, Kuşak Yol Projesi'ni 2014 yılında kurulan Avrasya Ekonomi Birliği ile uyumlu olduğunu ifade etmektedir (Gözellik ve Aytekin, 2019).

Kuşak Yol Projesi sayesinde birçok ülkenin altyapılarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi noktasında oldukça istekli olarak yer aldığını söylemek mümkündür. Rusya'daki enerji kaynaklarının, Çin'in altyapı yatırımlarıyla desteklenmesi iki ülke açısından “kazan-kazan” ortaklığı şeklinde analiz edilmektedir. Korlan Orazalina'ya (2018: 161-162) göre Kuşak Yol Projesi, Çin ve Rusya'nın ikili ilişkilerine şu noktalarda katkı sağlamaktadır:

- Çin ve Rusya stratejik ortaklığı, proje ile birlikte ikili ilişkilerin derinleşmesi ve zenginleşmesi yolunda ilerleme göstermektedir. Altyapı bağlantıları, siyasi anlaşmalar ve finansal entegrasyon bu duruma örnek gösterilmektedir.
- Çin devlet başkanı Xi Jinping ile Rusya devlet başkanı Vladimir Putin arasında gerçekleşen ticari anlaşmalar iki ülke arasında kapsamlı bir ticaret ağına dönüşmektedir
- Kuşak Yol Projesi'ne yapılan eleştirilere rağmen iki ülke havacılık, enerji ve ticari alanlarda istikrarlı bir gelişim sağlanmaktadır.

4. MÜDAHALECI OLMAYAN BİR POLİTİKA

“Huaxia, bugünkü Çinlilerin ataları var sayılan, eski dönemlerdeki insan topluluklarının genel adıdır. Günümüzde ise, dünya genelinde Çince konuşan ve Çin milliyetinden olan kimselerin (genellikle) kendi kendini adlandırması olup bir çeşit grup içi isimlendirmedir” (Karluk, 2017: 34). Ülkede yaşayan halkın Huaxia şeklinde adlandırılmasının yanı sıra ülkeye ise merkez ülke ve orta ülke anlamlarına gelen “Zhongyuan” ya da “Zhongduo” denilmektedir. Kısacası Çin geçmişten bu yana kendini dünyanın merkezinde görmektedir. Bu yüzden “Siyasiler için Çin, hem küresel sorunların çözümünde mutlaka olması gereken bir aktör hem de kontrol altında tutulması gereken bölgesel bir hasta olarak kabul edilmektedir” (Aktaran: Aras, 2018: 22). Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) Başkanı Xi Jinping ise Çin ve Avrupa’nın önemini şu sözleriyle dile getirmiştir: “Çin, önemli bir şekilde Doğu medeniyetini temsil ederken; Avrupa, Batı medeniyetinin doğum yeridir” (Jinping, 2014: 308).

Çalışmada sürekli vurgulandığı üzere Çin, dış politikasında ticareti ön plana çıkarıp savaşçı olmayan bir politika ile dünyaya açılma amacı içinde olmuştur. Bu amacında dış politikasında kabul ettiği beş ilkesinin katkısı büyüktür. Böylece Çin, müdahaleci olmayan bir dış politika çerçevesinde özellikle 21.yüzyıl ile birlikte “yumuşak güce” öncelik vermiştir. Bu noktada yazar Joseph Nye’nin Soft Power adlı kitabındaki tanımlamaya göre yumuşak güç: “bir ülke diğer ülkelere istediğini, emir ya da zor kullanmadan yaptırabilmesidir” (Nye, 1990: 166).

Çin’e dair bir başka önemli nokta ise kadim Çin kültüründe kendi dinlerini, anlayışlarını ve inançlarını başka bir topluma dayatma düşüncesi yer almamıştır. Bununla birlikte örneğin kendi dinlerine inanmayan insanları ya da ülkeleri ise “uygarlaşmamış” olarak görmüşlerdir. Çin’in uygarlaşmamış diye adlandırdığı bu gruptan herhangi bir şekilde ülkesine olacak olan saldırı ya da tehdit karşısında ise saldırı ile karşılık vermek yerine uygarlaşmamışları birbirine düşürmüştür (Kissinger, 2015). Çin’in bu saldırgan olmayan tutumu Çinli filozof Sun Tzu’nun Savaş Sanatı adlı kitabında da görülmektedir. Sıcak bir çatışmanın yerine Tzu’ya göre “en iyi zafer savaşmadan kazanılan zaferdir” (Tzu, 2008). Tzu, ülkeyi yakıp yıkıp yağmalamanın kimseye fayda getirmeyeceğinden stratejiler ve psikolojik çözümlemelerle düşmanı alt etmeye odaklanmıştır. Sun Tzu’nun

savaşmaktan ziyade düşman üzerinde psikolojik üstünlük kurma stratejileri geçmişten günümüze uygulanarak Çin'in dış politikasında yerini almıştır.

Sun Tzu gibi Çin'in iç ve dış politikasında etkili olan bir diğer filozof ise Konfüçyüs'tür. Konfüçyüs, "m.ö. 551-479 tarihleri arasında yaşamış Çinli bir filozoftur" (Güç, 2001: 43). Yaşamı milattan önce olduğu için kısıtlı bilgiler ışığında değerlendirmede bulunulabilen Konfüçyüs'ün insan ile dünya arasında uyum üzerine yoğunlaşmış felsefesinden söz edilmektedir (Kalkır, 2018). Çin'in bugünkü başarısının arkasında Konfüçyüs'ün öğretileri ya da bir başka ifade ile ilkeleri yer almaktadır (Sayın, 2013). Konfüçyüs öğretilerinde ise ahlak, erdem, kültür, uyumluluk ve saygı gibi kavramların hem insanlar hem de devlet/yönetici açısından içselleştirilmesi anlatılmaktadır (Görgülü, 2021).

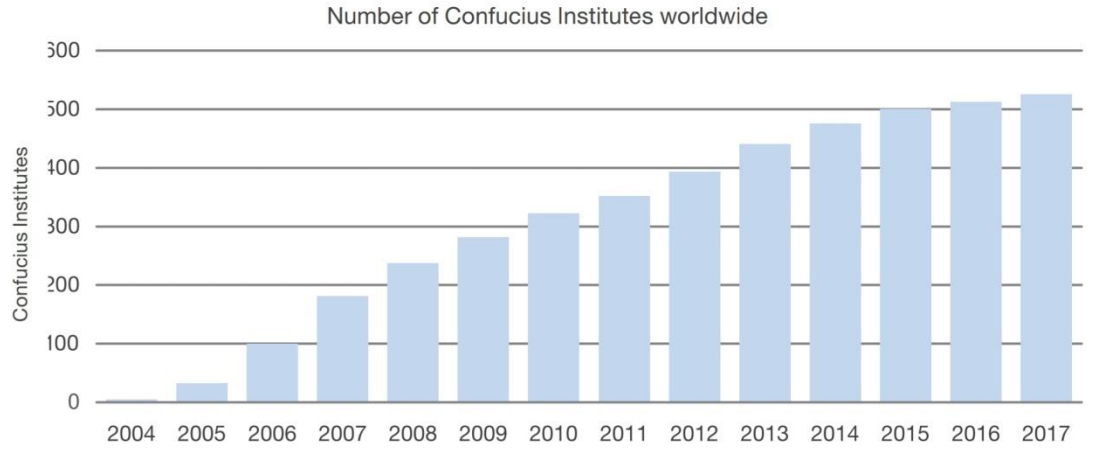
Konfüçyüs, siyasilerin de sürekli olarak dile getirmesiyle Çin halkı için tarih boyunca önemini korumuştur. Fakat haliyle Konfüçyüs'e ve öğretilerine karşı çıkanlar da olmuştur. Bu karşıt fikirdeki Çinliler özellikle Mao döneminde çoğalıp Konfüçyüs'e ait eserlere, yapıtlara zarar verme yönünde eylemler göstermiştir. Mao'nun ölümünden sonra Konfüçyüs, eski popülaritesini yakalamış ve 1984 yılında "Çin'in en şanlı (glorious) figürlerinden biri" (Pekcan, 2017: 1131) olarak kayda geçmiştir.

Araştırmalar gösteriyor ki Çin'in müdahaleci olmayan dış politika anlayışının esasen Konfüçyüsçü anlayışa dayandığı bilinmektedir. Konfüçyüs'ün öğretilerine göre uluslararası ilişkilerde sert bir müdahaleden ziyade yumuşak güce başvurulması hakimdir (Vural, 2017). Hu Jintao, bir konuşmasında yumuşak güç üzerine yoğunlaşıp politikalar üretilmesinin gerekliliğinde söz etmiştir (Demirtepe ve Özertem, 2013). Bu noktada bir ülkenin yumuşak gücü denilince akla gelen ilk aracı medya olmaktadır. "CCTV Africa, China Daily Africa Weekly, Beijin Review, Xinhua News Agency, China Radio International (CRI)" (Yanqiu, 2014) gibi Çin'e ait yayın organları yumuşak güçteki medya grubunu temsil etmektedir. Çin'in medya aracını kullanması dünyaya yumuşak gücünü tanıtip yayma konusunda oldukça yarar sağlamaktadır (Boztepe, 2016).

"Çin'in yumuşak gücünü sağlama çabalarının kavramsal geçmişi; ağırlıklı olarak çok taraflı ilkeler dâhilinde olmak üzere, uluslararası iş birliği ve anlaşmazlıkların barışçıl bir şekilde çözülmesi üzerine "barışçıl kalkınma" ve "uyumlu dünya" kavramlarında

görülebilir” (Aydın ve Yüce, 2018: 66). Çin, yumuşak güç kapsamında Kuşak Yol Projesi’nin tohumlarını 2013 yılında atmıştır. Çin’in bu girişimi ABD ile arasında olası sıcak çatışma ihtimalini de düşürmeye yardımcı olmaktadır (Nye, 2012:155). Bu sayede yumuşak gücü kullanarak kültürünü ve öğretilerini de Kuşak Yol Projesi kapsamında ülkelere yaymak istemektedir (Karluk, 2017: 302). Xi Jinping, ÇKP’nin grup toplantısında yumuşak güç kavramını şu şekilde vurgulamıştır: “Kültürel, entelektüel ve manevi dünyamızı güçlendirmek için ulusal kültürümüzün çekiciliğini arttırmalı ve böylece Çin’in yumuşak gücünü büyütmeliyiz” (Xiaosi, 2020: 90). Xi, bu konuşmasında kamu diplomasisi aracılığıyla Çin kültürünü, tanıtmaya amacında olduğunu vurgulamıştır. Çin’in yumuşak güç kavramına geçmişten günümüze kadar önem verip bunu dış politikasında da uygulamaya çalıştığını görülmektedir. Xi Jinping ise “Çin Rüyası” düşüncesi kapsamında bu geleneği devam ettirerek genişletmeyi hedeflemiştir. Bu doğrultuda Xi’nin Çin Rüyası, “Çin halkının değerleri tanınması ve peşinde koşması, Çin’in çok yönlü bir varlıklı toplum haline gelmesi ve Çin ulusunun büyük ölçüde gençleşmesi anlamına geldiğini” (china.org.cn , 2014) ifade etmiştir. Xi Jinping, bu düşünce ile Çin halkının kalkınmasını ve uluslararası alanda konumlarının yükselmesini gerçekleştirmek istemiştir (Alperen, 2019: 2).

Çin’in ekonomiyi yumuşak güç olarak kullanması Ming hanedanlığı (1369-1644) dönemine kadar dayandığı bilinmektedir (Kissinger, 2015). 14.yüzyılda yapılan deniz seferleri ile Çin, bugün de olduğu gibi ticarete öncelik verip yayılmacı ve istilacı bir anlayışın aksine Çin’in büyüklüğünü tanıtmaya gayretinde olmuştur. Bu amaç doğrultusunda Çin’in bir diğer yumuşak güç aracı ise Konfüçyüs Enstitüleridir. Konfüçyüs; dünya barışına, güzel ahlaka ve adalete önem vermiş Çin’in en önemli filozofudur (Sayın, 2013: 234). Konfüçyüs Enstitüleri, “Çin dili ve kültürünü tanıtmaya amacıyla Çin hükümeti tarafından finanse edilen, kâr amacı gütmeyen eğitim kurumlarıdır” (Aday ve Diğerleri 2019: 34). Bu enstitüler şekil 2’de görüldüğü üzere dünya genelinde hızla açılmaya devam etmektedir.



Source: Hanban.org (April 2018)

Şekil 2: Dünya Çapındaki Konfüçyüs Enstitülerinin Sayısı.

Kaynak: ADAY, S. ve diğerleri (2019) “Hybrid Threats: Confucius Institutes” “Çevrimiçi” , <https://stratcomcoe.org/publications/hybrid-threats-confucius-institutes/88> Erişim Tarihi: 01/09/2022, s.35.

5. KUŞAK YOL PROJESİ

5.1. KUŞAK YOL PROJESİ’NİN ORTAYA ÇIKIŞI

Kuşak Yol Projesi’ni bazı yazarlar Modern İpek Yolu olarak adlandırmaktadır. Bu nedenle tarihi İpek Yolu’na değinmekte de fayda vardır. Tarihi İpek Yolu, “Çin’den başlayarak tüm Asya’yı baştan başa geçen, kollar halinde Karadeniz ve Akdeniz kıyılarına uğrayan oradan da Avrupa’ya ulaşan bir ticaret ve kültür yoludur” (Kayış, 2022: 15). İpek Yolu sayesinde ülkeler arası ticaret başta olmak üzere kültürel, siyasal ve askeri alanlarda da Batı ile Doğu arasında aktarım sağlanmıştır (Duran ve Işıktaş, 2017). “İpek Yolu” adlandırmasını F. Richthofen, ilk kez 1877 yılında yayımladığı “Çin” adındaki kitabında Çin’den başlayarak Avrupa’ya kadar uzanan ipeğin nakliyesini anlatırken kullanmıştır (Atar ve diğerleri, 2018). Yani bu ticaret yolunun ana maddesi o dönem için ipeğin alım satımı olmuştur (Küçükkalay, 2016).

Küresel açıdan baktığımızda dünyadaki uluslararası etkileşim yıllar boyunca bu yol aracılığıyla gerçekleştirilmiştir (Yılmaz, E., 2017). İpek Yolu, milattan önce başlayıp 15.yüzyıl Coğrafi Keşiflere kadar faaliyet göstermiştir (Atar ve diğerleri, 2018). Ortalama sekiz bin kilometrelik oldukça uzun bir güzergaha sahip olan İpek Yolu’nda ipeğin yanı sıra zamanla birçok ürünün eklenmesiyle ticaret hacmi artmıştır (Gardner, 2014). Örneğin İpek Yolu ile Çin’den ipek, Hindistan’dan çeşitli baharatlar, İran’dan cam ve zeytinyağı, Mısır’dan keten, Halep’ten cam ve cam ürünleri gibi ürünler de ticarete eklenmiştir (Yılmaz, E., 2014).

Modern İpek Yolu ise Xi Jinping’in 2012 senesinde Çin’in lideri olmasının akabinde “Çin Rüyası” hayalini dile getirmesi ile başlamıştır. Xi’nin amacı, önce bölgesel olarak sonrasında ise dünya genelinde Çin’in etkinliğini arttırmak ve ekonomik olarak güçlenmektir (Demir, 2020: 55). Xi Jinping, bu amacı doğrultusunda, 2013 senesinde Kazakistan’daki Nazarbayev Üniversitesi’nde yaptığı konuşma sırasında ilk defa Kuşak Yol Projesi’ni dünyaya duyurmuştur (Lokhande, 2017). Güner’in (2018: 113) makalesinde ifade ettiği üzere bu projenin beş temel amacı vardır:

- Projenin kapsadığı ülkeler arasında koordinasyonu kurmak,
- Teknik alt yapıyı sağlamak,

- Kùltùrler arası iletiřimi geliştirmek,
- Ùlkelerle ticareti geliştirmek,
- Yapılan ticarete yerel paraya öncelik vermek.

Kuşak Yol Projesi; “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ile Deniz İpek Yolu'nu Çin'den Asya, Orta Doğı ve Afrika üzerinden Avrupa'ya kadar ekonomik entegrasyonu destekleyecek geniş bir demiryolu, yol, boru hattı, liman ve telekomünikasyon altyapısı ağı üzerinden bir adaya getirmeyi amaçlanmaktadır”(Albert, 2018). şekil 3’de de görüldüğü üzere proje, Asya’dan Avrupa’ya kadar uzanan büyük bir alanı kapsamaktadır. Kuşak Yol Projesi’nin, geçtiğı ùlkeler arasında siyasi, diplomatik ve ekonomik anlamda katkısının olacağı düşünölmektedir. Projenin, “Politikaların koordinasyonunu, tesislerin birbirleriyle bağlanmasını, engelsiz ticareti, finansal bütünleşmeyi ve insan ilişkilerini geliştirmeyi” (Koçakoğı, 2020: 76) gibi önemli amaçları bulunmaktadır. Çinli ekonomist yazarlar Justin Lin ve Wang’a (2017, 48-49) göre Kuşak Yol Projesi’nin ortaya çıkmasını sağlayan sebepler şunlardır:

- Dünyadaki inşaat sektörünün önemli bir dilimini Çin oluşturmaktadır. Bu yüzden altyapı konusunda deneyimlerini uluslararası ticarete yönelik kullanmak istemesi,
- Çin'de işgücü maliyeti arttıkça, emek yoğun endüstrileri büyük oranda iş fırsatı sağlayarak diğerk düşük ücretli gelişmekte olan ùlkelere taşınmasından dolayı proje güzergahındaki ùlkelerin cazip gelmesi,
- Çin’in sabırlı ekonomi anlayışına sahip olmasından dolayı kazan-kazan stratejisini bu projeye uygulanabilirliği gibi nedenler projenin ortaya çıkmasına katkı sağlamıştır.

China's One Belt, One Road



Şekil 3: Kuşak Yol Projesi'nin Haritası.

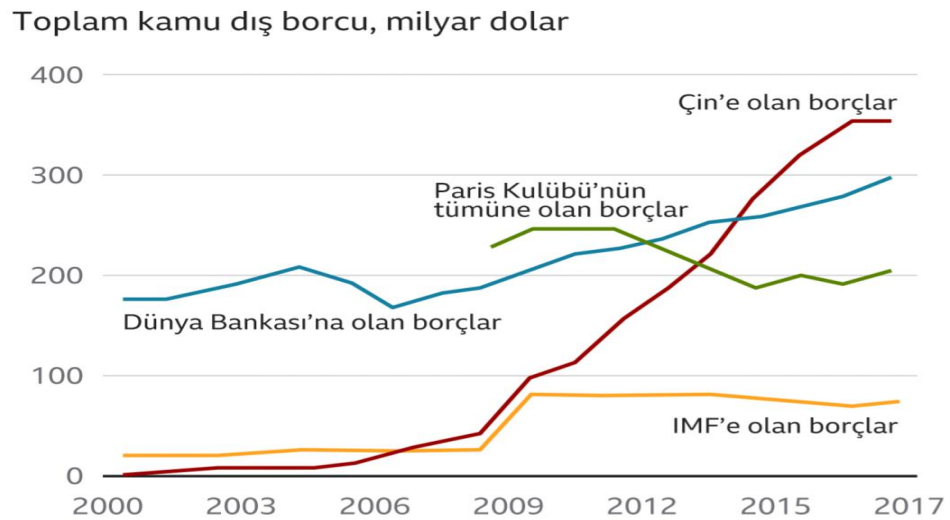
Kaynak: SHOKRI, Omid (2018) "Iran's Interests In China's One Belt One Road Project" "çevrimiçi" <https://uskenenergy.com/irans-interests-in-chinas-one-belt-one-road-policy/> , Erişim Tarihi: 10/09/2022.

5.2. KUŞAK YOL PROJESİ'NİN FİNANSMAN BASAMAĞI

Kuşak Yol Projesi'nin bitmesi ortalama olarak yarım yüzyılı bulması planlanmaktadır. Asya'dan Avrupa'ya uzanan bu büyük projenin finansman basamağı en önemli konusunu oluşturmaktadır. Projeye yönelik biri Çin'in kendi kurumları diğeri ise uluslararası kurumlar olmak üzere iki finansman aracı karşımıza çıkmaktadır. "Çin Tarımsal Kalkınma Bankası, Çin Kalkınma Bankası, Çin İhracat-İthalat Bankası, Çin Tarımsal Bankası, Çin Bankası, Çin İnşaat Bankası, Çin Sanayi ve Ticaret Bankası, Çin Yatırım Kurumu ve İpek Yolu Fonu" (Yılmaz, 2020: 640-641) bu kurumlar Çin'e ait finansman basamağını oluşturmaktadır. Asya Altyapı Bankası ve Yeni Kalkınma Bankası ise uluslararası düzeyde projeyi finanse eden kurumlardır. Asya Altyapı Bankası, projeye yönelik kurulmuş olup projede yer almayan ülkelerin de katkı sağladıkları bir kurum olması açısından oldukça önem teşkil etmektedir (Güner, 2018: 115-116).

5.3. PROJEYE İLİŞKİN ELEŞTİRİLER/ZORLUKLAR

Kuşak Yol Projesi, 2049 yılında bitmesi planlanan büyük bir proje olmasından dolayı eleştirilere maruz kalmıştır. Örneğin, Çin'in projenin geçeceği ülkeleri kendisine borçlandırarak dünyadaki nüfuz alanını genişletme çabasında olduğu, en büyük eleştirilerdendir. “Borç Diplomasisi” olarak da yorumlanan bu durum Kuşak Yol Projesi kapsamında olan ülkelerin hem Çin menşeli bankalara hem de Çin hükümetine borçlanıp bu sayede Çin'in dünyada stratejik olarak üstünlük kurma çabasını ifade etmektedir (Yıldırım, 2020). “Borç Diplomasisi”nin yanı sıra “Borç Tuzağı” olarak da adlandırılan bu durum şekil 4’te incelendiği üzere dünya geneline oranla Çin’e olan borçların artması, projeye yönelik eleştirilerin odağını oluşturmuştur. Borç diplomasisinin biraz daha ileri boyutu ise Çin’i borcunu ödemekte zorlanan ülkeden yapılan yatırımdan ve ülkeden hak talep etmesidir. Bu duruma Sri Lanka’da yapılan limanın kredi borcunu ödeyememesi sonucu Çinli bir firmaya, 99 yıl boyunca yönetme hakkının verilmesi örnek olarak gösterilebilir (Sağlam, 2018). Bir diğer örnek ise projenin “Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru” için önemli olan Pakistan’ın borcunu ödemekte zorlandığı için IMF’e müracaat etmesidir (Temiz ve Uçar, 2018). Ülkelerin bu büyük proje için borçlarını ödemekte zorlanması ve bunun sonucunda Çin’e bağımlılıklarının artması projeye yönelik en büyük eleştirilerden biridir.



Şekil 4: Dünya Geneline Borç Oranları.

Kaynak: Wang, Kai (2022) “Çin Yoksul Ülkeleri ‘Borç Tuzağına’ Mı Düşürüyor?” “Çevrimiçi” , <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-59892272> , Erişim Tarihi: 15/10/2022.

İKİNCİ BÖLÜM

KUŞAK YOL PROJESİ’NİN İLERLEMESİNE İLİŞKİN GELİŞMELER

1. KUŞAK YOL PROJESİ’NİN GEÇECEĞİ ÜLKELER İLE ÇİN’İN İLİŞKİSİ

1.1. ÇİN-TÜRKİYE İLİŞKİSİ

2017 senesinde Çin’de düzenlenen “Kuşak ve Yol Uluslararası İşbirliği Forumu” aralarında Türkiye’nin de dâhil olduğu birçok ülkenin katılımı ile gerçekleştirilmiştir (Eralp, 2018: 11). Bu formun sonucunda Kuşak Yol Projesi için birçok alanda anlaşmalar yapılmıştır. Çin ve Türkiye projeye yönelik olarak “Uluslararası Taşımacılık ve Koordinasyon Strateji Anlaşması, Kuşak ve Yol’un İnşası ve Standart İşbirliğini Güçlendirme İnisiyatifi” (Kabakçı ve Durul, 2017) anlaşmalarını imzalamışlardır.

Kuşak Yol Projesi, Kuzey, Güney ve Orta olmak üzere üç ana koridordan oluşmaktadır. Türkiye’den demiryolu ile Çin’e kadar uzanan kısım, Orta Koridor bölümünü kapsamaktadır (Sahbaz, 2014: 4-5). “Bakü-Tiflis-Kars demiryolu, Yavuz Sultan Selim ve Osman Gazi köprüleri, Marmaray ve Avrasya tünelleri, 1915 Çanakkale köprüsü, Türkiye içinde yapılan bölünmüş yollar, otobanlar, hızlı tren hatları, lojistik üsleri ve iletişim altyapıları” (Nuroğlu, 2019) Kuşak Yol Projesi’nin Orta Koridor bölümündeki Türkiye’de gerçekleşen altyapı çalışmalarıdır.

Çin, Kuşak Yol Projesi’nin geçeceği ülkelerde altyapının yanı sıra ülkenin iç güvenliğine de önem vermektedir. Özellikle Türkiye’nin, Orta Doğu’daki terör sorunlarına karışmaması jeo-stratejik önem arz etmektedir (Durdular, 2016: 92). Türkiye, Avrupa ve Asya kıtalarının birleşiminde yer alarak Kuşak Yol Projesi için kilit nokta konumundadır. Bu yüzden Türkiye, Çin açısından ayrı bir önem teşkil ettiği sonucuna varılabilmektedir. Kuşak Yol Projesi, Türkiye açısından ise yol güzergâhındaki ülkelerle ticaret hacminin artmasına olanak tanımaktadır (Uyan, 2020: 54-55).

1.2. ÇİN-İRAN İLİŞKİSİ

Çin ve İran ilişkisi incelendiğinde tarihi İpek Yolu'na dayanmakla birlikte temelleri 2013 yılında atılan Kuşak Yol Projesi ile gelişim göstermiştir. İki ülke geçmişten günümüze kadar karşılıklı çıkara dayalı politikalar yürütmüştür. İlk olarak İran, 1967 yılında Çin Halk Cumhuriyeti'ni tanımmasının ardından 1971'de resmi diplomasi başlamıştır (Çelik, 2022). Çin, açısından İran, konumu gereği kritik öneme sahiptir. Çin'in yüzyılın projesi olan "Kuşak Yol Projesi'nde, İran'ın jeo-politik önemi, Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının arasında bir köprü olan geçiş toprağı olarak kabul edilir" (Gawharay, 2021: 71). İran açısından ise Kuşak Yol Projesi sayesinde Asya kıtasındaki ülkeler ile ticari ve diplomatik ilişkisini arttırmıştır (Uyan, 2020: 62).

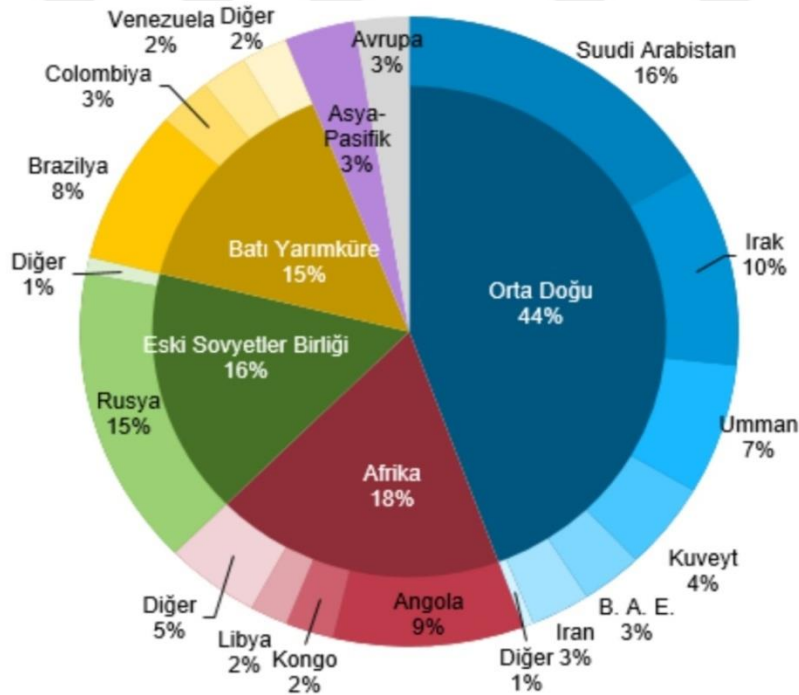
İran'ın Asya ülkeleri ile diyalogunu arttırmasındaki bir diğer etmen 1979 yılındaki İran İslam Devrimi ve devamında meydana gelen olaylardan dolayı İran ile ABD'nin diplomatik ilişkisi kesilmiş olmasıdır (Okuduci ve Ahışhalı, 2020). Bu dönemde ABD'nin uyguladığı ambargolar ve aynı dönem İran Irak Savaşı'nın patlak vermesi İran'ın ABD karşısında tedirginliğini arttırmıştır. Çünkü bu savaş ile ABD, İran'daki eski gücüne kavuşmayı planlamasının yanı sıra Basra Körfezi'ndeki konumunu korumak ve güçlendirmeyi de amaçlamıştır (Aliyev, 2007). ABD'nin İran için yürüttüğü bu politikaların sonucunda İran, Asya'ya yönelerek bu bölgedeki ülkelerle diplomatik ilişkisini geliştirmiştir (Ametbek, 2017: 83-84). Son döneme bakıldığında ise Çin ve Rusya'nın öncülüğünde kurulan Şanghay İşbirliği Örgütü'ne İran'ın da üye olmasıyla bu bölgedeki ülkelerle olan etkileşimi artmış olduğu soncuna varılmaktadır (Dursun, 2022).

2002 yılında Çin devlet yetkililerinin İran'a, 2003 yılında ise İran Dışişleri Bakanı'nın Çin'e yaptığı ziyaret sonrasında iki ülke arasındaki ticaret ve yatırımlara yönelik anlaşmalar yapılmıştır (Shuja, 2005). 2000'li yılların başında gerçekleştirilen bu ziyaretlerle iki ülke arasındaki siyasi ve ekonomik diyalog artmıştır. 21.yüzyıl ile birlikte iki ülke arasında hızla ilerleme olmasının Çin açısından iki önemli sebebi bulunmaktadır. Birincisi, İran üzerinden Türkiye'ye sonrasında ise Avrupa'ya ulaşımın sağlanmasıdır. İkincisi ise stratejik öneme sahip İran limanlarına erişimdir (Eurasianet, 2017). Çin bu nedenlerden dolayı İran'a özellikle altyapı ve yatırım gibi alanlarda destek vermektedir.

1.3. ÇİN'İN ARAP ÜLKELERİ İLE İLİŞKİSİ

1.3.1. ÇİN-SUUDİ ARABİSTAN İLİŞKİSİ

Çin ve Suudi Arabistan'ın ilişkisi, 20.yüzyılın sonlarına doğru başlamış ve günümüze kadar ticaret odaklı olarak süregelmiştir. Dünyanın en fazla nüfusunu barındıran Çin, yine dünyanın en büyük enerji ithalatçısıdır. Çin, enerji alanında özellikle de ham petrolde dünyanın en çok petrol ithal eden ülkesidir. Bu petrol ithalini şekil 5'te de görüldüğü gibi %16 oranında Suudi Arabistan'dan karşılamaktadır (Artan, 2020). Suudi Arabistan %16'lık payı ile Orta Doğu'nun petrol alanında en büyük ihracatını yapmaktadır. Bu yüzden Çin'in en büyük enerji ithalatçısı olan Suudi Arabistan'dan gelen petrol oldukça önem taşımaktadır. Fakat 2019 yılında Suudi Arabistan'ın Yanbu limanında meydana gelen saldırı enerji akışını sekteye uğratmıştır (Acar, 2022). Dünyanın en büyük enerji ithalatçısı Çin'in bu gibi sorunlarla karşılaşmaması için Kuşak Yol Projesi'ne daha çok önem verdiği görülmektedir. Çünkü Çin için enerji güvenliği oldukça önem teşkil etmektedir.

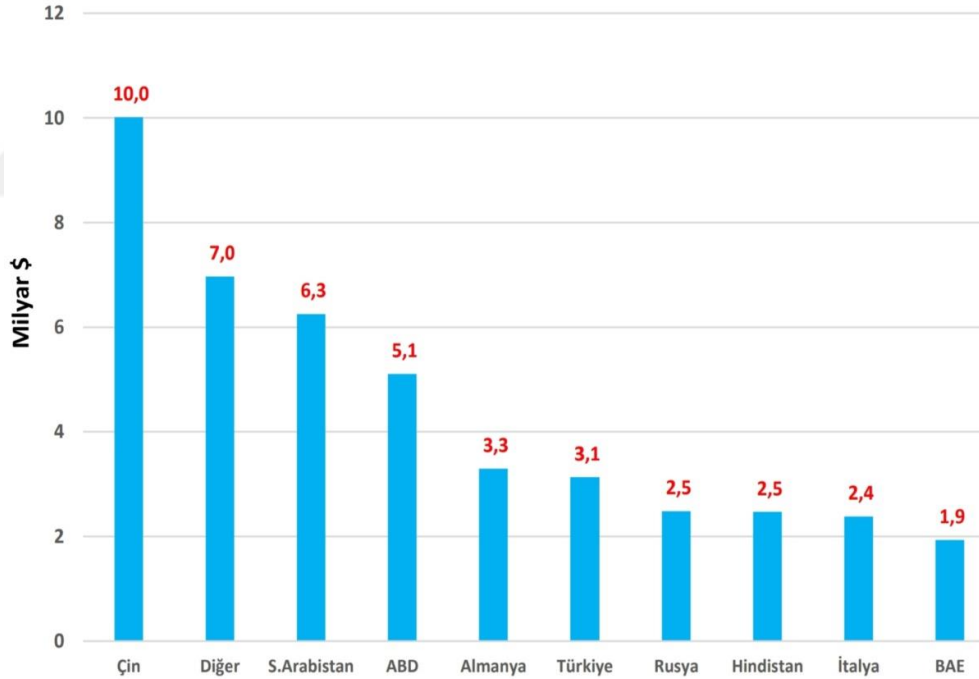


Şekil 5: Çin'in Petrol İthal Ettiği Ülkeler (2020).

Kaynak: Yıldız, Ayşe (2020) “Enerji Bağımlılığı Özelinde Çin'in Ortadoğu ve Orta Asya Siyaseti”, İNSAMER Araştırma, Sayı 131.

1.3.2. ÇİN-MISIR İLİŞKİSİ

1955 yılında ilan edilen Çin Halk Cumhuriyeti’ni, Mısır lideri Nasır’ın 1956 yılında tanınması iki ülke arasındaki ilişkilerin başlamasına ışık tutmuştur. Bu sayede Nasır, Arap ülkeleri arasından Çin’in tanıyan ilk devlettir (Ermağan ve Üstünel, 2014: 29). Nasır’ın 1956 yılındaki bu tanıma hareketi sayesinde Çin, Mısır devletine yönelik, bölgedeki diğer ülkelerden göreceli olarak daha ayrıcalıklı bir diplomasi gerçekleştirmektedir. Günümüzde Çin ve Mısır’ın artan diplomatik temasları tanıma hareketinin akabinde gelişen ikili diyalog ve ticari anlaşmalara dayanmaktadır. Bu durum şekil 6’da da görüldüğü gibi 2021 yılına ait Mısır’ın ithalat rakamları incelendiğinde Çin büyük bir farkla ilk sırada yer almaktadır.



Şekil 6: Mısır’ın İthal Ettiği Ülkeler (2021).

Kaynak: “Mısır Ülke Bilgi Notu” (2022) “Çevrimiçi”
https://tim.org.tr/files/downloads/Ulke_Bilgi_Notlar%C4%B1M%C4%B1s%C4%B1r%C3%9Cİlke%20Bilgi%20Notu.pdf , Erişim Tarihi: 01/12/2022.

1.3.3. ÇİN-BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ İLİŞKİSİ

Çin ve BAE (Birleşik Arap Emirlikleri) ilişkisi incelendiğinde 1990 yılında BAE emirinin Çin'i ziyaret etmesi diplomatik ilişkilerin başlamasına vesile olmuştur (Rakipoğlu, 2019). İkili ilişkilerin başladığı bu dönemde uluslararası ilişkilerde ise Soğuk Savaş sona ermiş ve dünya ABD liderliğinde tek kutuplu düzene geçmiştir. Bu durumun da etkisi ile ABD'nin Basra Körfezi'ndeki güvenliği sağlamadaki üstünlüğünü Çin, fırsata çevirerek BAE ile diplomasisini geliştirmiştir (Fulton ve Sim, 2019). Bu dönemde temelleri atılan Çin ve BAE ilişkisi yıldan yıla üzerine eklenerek karşılıklı ortaklık şeklinde gelişim göstermiştir.

2012 ve 2015 yıllarında imzalanan anlaşmalar sayesinde iki ülke arasındaki diplomatik ilişki artmıştır. İki ülke ticari anlaşmaların yanı sıra kültürel açıdan da ilerleme sağlamıştır. Çin'in yumuşak güç aracı olan Konfüçyüs Enstitüleri ile BAE'de Çince öğretimi yaygınlaştırılmıştır. 2018 yılında Xi Şinping'in BAE'yi ziyaretinde iki ülke arasında stratejik ortaklık kapsamında anlaşmaya varılmıştır (Rakipoğlu, 2019).

Çin ile BAE ilişkisi özellikle enerji alanında dikkate değer boyuttadır. Şekil 5'te görüldüğü gibi Çin 2020 verilerine göre ithal ettiği petrolün %3'nü BAE'den karşılamaktadır. Kuşak Yol Projesi'nden sonra iki ülke iş birlikleri ve yatırımlar artmıştır. Örneğin, Çin'in en büyük enerji şirketi (CNPC) BAE'de bulunan El Yasat sahasından %40 oranında hisse satın almıştır (Yıldız, Ç., 2019: 64). Aynı şirket BAE'nin birçok noktadaki sahalarından hisse almaya devam etmiştir. "Çin'in liman işletme şirketi COSCO, Abu Dabi'yi bölge merkezi olarak belirlemiş ve Halife Limanı'na (Khalife Port) yeni bir terminal inşa ederek 2018 yılında açılışını yapmıştır" (Yıldız, Ç., 2019: 64).

Çin ve BAE ilişkisinin başladığı ilk yıl olan 1990'da iki ülkenin ticaret ortaklığı 287 milyon dolarken, 2012 yılında ise 42 milyar dolara çıkmıştır (Bin Huwaidin, 2002; Fulton, 2019). İki ülke arasındaki ticaret hacminin artışında yukarıda değinildiği gibi özellikle Çinli firmaların katkısı büyüktür. 2019 yılında iki ülke arasında on altı mutabakat zaptı imzalanarak çeşitli alanlarda iş birlikleri ve sürdürülebilir ortaklık anlayışı ön görülmüştür (The National News, 2019). Sonuç olarak Kuşak Yol Projesi'nin de eklenmesiyle iki ülke arasında stratejik ortaklığın devamlılığı sağlanmıştır.

1.3.4. ÇİN-UMMAN İLİŞKİSİ

Umman, Çin'in Körfez ülkelerinden ilk diplomatik diyalog kurduğu ülkeler arasında yer almaktadır. 1978 yılında ise iki ülkenin diyalogu resmîyet kazanmıştır (Han ve Chen, 2018: 1). Çin açısından bakıldığında hem konumu gereği stratejik bir bölgede olması hem de petrol kaynağının olmasından dolayı Umman bir cazibe merkezi halini almıştır. Örneğin 1983 senesinde Çin'in petrol ithal ettiği ilk Arap ülkesi Umman olmuştur (The Diplomat, 2014). Araştırmalar göstermektedir ki petrol ithalinin başlamasıyla her geçen yıl Çin ve Umman arasındaki ticaret hacmi artarak devam etmiştir. Verilere göre Çin 1993 senesinde Umman'ın en büyük petrol ithalatçısı olmuş akabinde 1995 senesinde ise Umman Çin'in üçüncü büyük petrol ithal ettiği ülke olarak kayıtlara geçmiştir (Han ve Chen, 2018: 5-6). Umman'ın Çin'e yönelik petrol ihracatı 20.yüzyıldan başlayıp 21.yüzyılda da devamlılığını sürdürmektedir.

Kuşak Yol Projesi çerçevesinde Çin ve Umman ilişkisi incelendiği zaman Çin Umman Büyükelçisi Wu JiuHong, projenin iki ülke açısından kazan-kazan modelini yansıttığını çünkü yatırım ve altyapı faaliyetleri, finans ve sanayi alanlarında Çin'in desteği ile Umman'ın ekonomik olarak yeniden yapılanmasına yardımcı olabileceğini açıklamıştır (The Diplomat, 2014). Umman bu sayede kalkınma ve istikrar hedefine ulaşması noktasında Asya Altyapı ve Yatırım Bankası'ndan destek alabilmektedir. Proje sayesinde hem Çin ve Umman ilişkisi gelişim gösterir, ivme kazanır hem de Umman yapmak istediği altyapı çalışmaları için fırsat bulmuştur. Fakat bunların yanı sıra jeopolitik konumu gereği bir tarafta İran diğer tarafta Suudi Arabistan'ın bulunması, Umman'ı istikrar ve güven ortamına tehdit edici faktörleri barındırmaktadır.

1.3.5. ÇİN-IRAK İLİŞKİSİ

Çin ve Irak resmi diyalogun kurulması 1958 yılına dayandığı bilinmektedir (Gül, 2023). 1958 yılındaki resmiyetin ardından iki ülke arasında anlaşmalar yapıp Çin Irak'tan petrol ithal etmeye, Irak ise Çin'den arabalar ithal etmeye başlamıştır (Emadi, 1994: 3315). Irak bu dönemde iç ve dış siyasette zorlu bir süreçten geçmesine rağmen Çin ile ilişkisini ilerletme yönünde anlaşmalar imzalamıştır (Emadi, 1994: 3316). 1980-1988 yılları arasında meydana gelen Irak-İran Savaşı'nda Irak, Çin'den büyük oranda silah ithal etmiştir (Gül, 2023). 1997 yılında Irak'ta yer alan Ahadad petrol sahası araştırmaları için her ne kadar iki ülke mutabık kalsa da ABD'nin baskısı yüzünden faaliyete geçilmemiştir (Yıldız, Ç., 2019: 43).

2021 verilerine göre Irak, Çin'in en büyük petrol ithal ettiği ülkeler arasında Suudi Arabistan ve Rusya'dan sonra gelerek %10'luk payını karşılamaktadır (Workman, 2022). Bu yüzden iki ülke açısından da yaptıkları ticaretin getirdiği bağlılığa sahip olduğunu söylemek mümkündür. 2011 yılında Irak'ın tekrar canlanması amacıyla Çin destek sağlamak için anlaşma yapmış bunun sonucunda ise 2013 yılında Çin, Irak'taki en büyük yatırımcı ülke olarak yer almıştır (İpek, 2020). 2021 yılında ise iki ülke enerji alanında büyük bir karar alarak Çin, Irak'taki petrolün ortalama %40'ını satın almıştır (Gül, 2023). Çin'in bu hamlelerinin ardından Irak ve genel olarak bu bölgedeki öncelikli amacı istikrar ve güven ortamının korunmasıdır. Çünkü Çin perspektifinden bakıldığında ticaret yaptığı ülkelerde dengeli bir fiyat kurunun olması ve o ülkenin güvende olması sürekliliği sağlar (Çalışkan, 2023).

Irak Başbakanı Haydar el-Abadi 2015 yılında Çin'i ziyaret etmesi sonucunda ilişkiler “stratejik ortaklık” düzeyine çıkarılmış bunun yanı sıra Irak, Kuşak Yol Projesi'ne katılım için mutabakat metni imzalamıştır (İpek, 2020). Bu ziyarette Irak ülkesine daha fazla yatırım yapılmasını isterken Çin ise petrol ve Kuşak Yol Projesi üzerinde durmuştur. Irak, 2021 verilerine göre Kuşak Yol Projesi için dünya genelinde inşaat hacminde yaklaşık 10,5 milyar ABD doları ile en yüksek payı almıştır (Wang, 2022).

1.3.6. ÇİN-SURİYE İLİŞKİSİ

1956 yılına dayanan Çin ve Suriye diplomatik ilişkisi, o dönemde yaşanan Soğuk Savaş'ın etkisiyle iki ülke birbirlerini destekleyici bir tutum sergilemiştir (Houlden ve Zaamout, 2019: 28). 1963 yılında Suriye'de yaşanan askeri darbenin (Baas darbesi) ardından Suriye'nin, SSCB ile daha yoğun ilişkiler geliştirmesi, Çin-Suriye ilişkisinin arka planda kalmasına yol açmıştır (Akil ve Shaar, 2021). Bu tarihlerde Çin ve Suriye üst düzey yetkilileri birbirlerine ziyarette bulunsalar da SSCB'nin etkisinden dolayı gözle görülür bir ilerleme kaydedilememiştir. İki ülke bu dönemde yüzeysel olarak birbirlerine destek mesajı vermekle yetindiği sonucuna varılabilmektedir.

1999 yılına gelindiğinde ise “Suriye Parlamentosu ile Çin Halk Siyasi Danışma Konferansı arasında bir Dostluk Derneği kuruldu” (Akil ve Shaar, 2021). 2001 yılında Çin lideri olan Hu Jintao Suriye'ye ziyarette bulunarak üç başlıkta Çin ve Suriye ilişkisinin gelişimine odaklanmıştır:

- Her iki ülkedeki temsilcilerin, karşılıklı olarak Suriye ve Çin'in tanıtımını yapması,
- Bilimden teknolojiye pek çok alanda ortaklık kurularak ticari ilişkilerin geliştirilmesine yönelik adımların atılması,
- Kamu diplomasisi olarak da nitelendirilebilecek kültürel alanlarda da iş birliğinin yaygınlaştırılması noktasında her iki ülke mutabık kalmıştır (Zreik, 2019).

2010 yılında Arap Baharı olarak adlandırılan Arap ülkelerinde yaşanan peşi sıra protestolar sonucunda Çin'in dikkatle üzerinde durduğu Suriye için güvenilir ülke uğraşı zarar görmüştür. Çin açısından bakıldığında Suriye için güvenli ülke imajı zedelense de Çin'in dış politika anlayışında “5 temel ilkesine” de sadık kalarak ülkelerin iç işlerine karışma gibi bir amacı olmamıştır. Mağduriyet yaşayan pek çok ülke Batı'nın koruma sorumluluğu söz konusu olduğunda emperyal güçlerin etkisine gireceği endişesine kapılsa da Çin'in Suriye'de sanılanın aksine veya Batı ile kıyaslandığında beklenen tutumu sergilememesi Çin'in görünümünü yükseltmiştir (Ramani, 2016).

Kuşak Yol Projesi'nin Çin ve Suriye ilişkisine yansımalarına baktığımızda, Suriye Arpa Baharı'nın etkisiyle yaşadığı tahribatın ve zarar görmüş ekonomisi üzerine projeyi bir çıkış kapısı veya yeniden canlanma aracı olarak görmektedir. Uzmanlar bir noktada

Suriye'nin Kuşak Yol Projesi'ne dahil olmasını eleştirmektedir. Çünkü uzmanlar Çin'in her geçen gün artan enerji ihtiyacı ve başlattığı Kuşak Yol Projesi'nden dolayı Orta Doğu'da etkisini arttırmasını ön görmektedir. Bu durumda Suriye ise proje kapsamında gereken altyapı çalışmalarını karşılayabilecek toparlanmayı sağlayamadığı için Çin'e karşı başta petrol olmak üzere enerji kaynaklarından hisse satma ihtimali konusunda eleştirilmektedir (Siddiqi, 2022). 2019 verilerine göre Çin, Suriye'ye 135,7 milyar dolar yatırımda bulunmuş ve sadece bu yıl içinde %33'lük artışla iki ülke ticaretini genişletmiştir (Silk Road Briefing, 2022). Bu veriler uzmanların eleştirilerini bir noktada doğrular nitelikte olduğu sonucuna götürmektedir.

Suriye, Çin açısından Kuşak Yol Projesi'nin geçiş güzergahında bulunarak önemli bir konumda yer almaktadır. Bu önemi ise Suriye'nin Akdeniz'e olan yakınlığından kaynaklanmaktadır. Çin dışişleri bakanı sözcüsü Suriye'nin Çin için önemini 2017 yılında şu şekilde ifade etmiştir:

“Bölge ülkelerinin sinerji oluşturmalarını, terörle mücadele ivmesini pekiştirmesini ve bölgesel istikrar ve düzeni yeniden tesis etme çabasını destekliyoruz. Bölgedeki ülkeleri kendi ulusal koşullarına uygun bir kalkınma yolu bulma konusunda destekliyoruz ve yönetim deneyimlerini paylaşmaya, Kuşak ve Yol'u ortaklaşa inşa etmeye ve ortak kalkınma yoluyla barış ve istikrarı desteklemeye hazırız” (Caflero, 2020).

Suriye açısından incelendiğinde ise Arap Baharı'nın etkisi ile yaşadığı savaşın getirdiği büyük yıkım yaşamıştır. Bu doğrultuda Suriye'nin, tekrar toparlanması ve savaşın yıkıcı sonuçlarından kurtulması için Çin'in Kuşak Yol Projesi aracılığıyla gerçekleştirmeyi planladığı yatırımları ile kalkınması hedeflenmektedir (Sharma, 2022). 2021 yılındaki World Vision'un yaptığı bir araştırmaya göre Suriye'nin yeniden toplanabilmesi için 1,2 trilyon dolarlık bir maliyet gerekmektedir (World Vision, 2021). Bu nedenle Suriye-Çin ilişkisi karşılıklı çıkara dayalı olarak yürütülmektedir (Mathews, 2021).

1.3.7. ÇİN-KATAR İLİŞKİSİ

Çin ve Katar ilişkisi, 1988 yılında büyükelçiliklerin açılması ile resmiyet kazanmıştır (Chaziza, 2020: 78). Diplomatik ilişkinin kurulmasının akabinde ülkelerin birbirlerine yaptıkları ziyaret, özellikle ticari alanda yaptıkları anlaşmalar ile ikili diyalog artmıştır. Katar Büyükelçiliğin Katar-Çin tarihini sınıflandırmasına göre:

1. Emir Hamad Bin Khalifa Al Thani'nin 1988 yılında Çin'i ziyaret etmesi ve 1999 yılına kadar hangi noktalarda iş birliğine gidebileceğinin araştırılması,
2. Emir Hamad'ın ikinci Çin ziyaretinde pek çok konuda anlaşmalar imzalanması,
3. Şeyh Tamim Bin Hamad Al Thani'nin 2014 yılında Çin'e ziyarette bulunması sonucunda ikili ilişkiler stratejik ortaklık boyutuna çıkarılmıştır (Katar Devleti Pekin Büyükelçiliği, t.y.).

Kuşak Yol Projesi'nin Çin ve Katar ilişkisine yansımaları incelendiğinde birçok alanda iki ülkenin çıkarlarına hizmet ettiği görülmektedir. Katar'ın 2030 Katar adlı planı ile Çin'in Kuşak Yol Projesi iki ülke özelinde birbirlerini tamamlar niteliktedir. Bunlardan ilki, Katar'ın Çin'e doğalgaz ihraç etmesi, Çin'in ise Katar'a yatırım yapıp altyapısının geliştirici faaliyetlerde bulunması iki ülke bağını güçlendirmiştir (Chaziza, 2020: 78). İkincisi ise Katar yer aldığı Körfez bölgesinde Kuşak Yol Projesi için önemli bir noktada bulunmaktadır. Bu kilit rolü ile Katar 2030 planını da kolaylıkla Kuşak Yol Projesi ile bütünleştirme imkanına sahiptir. Üçüncü katkı olarak iki ülke proje sayesinde ticaret hacimlerini zenginleştirip yeni ticari alan açma potansiyelini sunmaktadır. Dördüncü olarak Katarlı iş insanları Çin piyasasına girerken, Çin'in de Katar'ın en önemli limanları arasında yer alan Hamad Limanı başta olmak üzere ülkedeki pek çok inşaat projelerinde bulunmaya başlamıştır (Silk Road Briefing, 2022).

1.3.8. ÇİN-ÜRDÜN İLİŞKİSİ

Çin, Soğuk Savaş döneminde özellikle Deng ile birlikte dışa açılım politikası oluşturmuştur. Çin'in bu politikasından Arap ülkeleri de nasibini almış ve bu doğrultuda Ürdün ile diplomatik ilişkisini 1977 yılında resmileştirmiştir (Adwan, 2019: 304). Ürdün'ü daha analiz etmek adına ilk olarak dış politikasının özellikleri:

- Kral II. Abdullah, iç siyasette ne olursa olsun uluslararası ilişkileri ikinci plana atmayıp büyük devletlerle zirve toplantılarına katılmayı ihmal etmemiştir.
- Ürdün dış yardıma oldukça ihtiyacı olan bir ülke olduğu için en çok yardımı ABD'den almaktadır.
- Ürdün, öncelikle iç politikasında istikrar ve güvenliği önemsemektedir (Marks, 2022).

Bu bağlamda Ürdün, genel olarak ABD'ye bağlı ve ihtiyacı olan bir ülke olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yüzden Çin ile olan ilişkisinde ABD'nin muhtemel tepkisi karşında dikkatli ve özenli bir politika sergilemesi gerekmektedir. Çin açısından bakıldığında ise “barış vahası” olarak adlandırılan Ürdün, Kuşak Yol Projesi ile Doğu Akdeniz bölgesine ulaşmada bir köprü olarak görülmektedir (Marks, 2022). Çin, Ürdün'de ılımlı bir siyaset anlayışı ile ABD'nin tepkisini çekmeden barışçıl bir ilerleme sağlamaktadır. Örneğin, Arap Baharı zamanında bile bölgede yaşanan karmaşa durumunu Çin, endişe ile gözlemleyip iç işlerine karışmayı tercih etmemiştir.

Kuşak Yol Projesi'nin ilanı ile Ürdün ve Çin ilişkisi hızlı bir şekilde gelişim göstermiştir. Kral II. Abdullah Çin kentinde düzenlenen 2015 yılındaki Çin Arap devletleri fuarına katılmış ve burada Xi Jinping ile görüşme sağlayarak 2,5 milyar dolarlık bir yatırım anlaşması yapmışlardır (Fox News, 2015). Akabinde yine aynı yıl Ürdün için 2,8 milyar dolar değerinde demir yolu projesi için Çin ile Ürdün bir araya gelmiştir (Obeidat, 2015). Çin'in bu yatırımları ve ticari anlaşmalarla iki ülke arasındaki diplomasi gelişim göstermiştir. Son verilere göre 2022 Aralık ayında Suudi Arabistan'da bir araya gelen Çin ve Ürdün büyükelçileri, 2022 yılının sadece ilk on ayında Çin'in Ürdün'e 5,4 milyar dolar değerinde ihracatı ile rekor seviyeye ulaştığını belirtmiştir (Weldali, 2022).

1.3.9. ÇİN-KUVEYT İLİŞKİSİ

Körfez ülkeleri arasından Çin'i ilk tanıyan ve 1971'de bunu resmileştiren ülke Kuveyt olmuştur (Houlden ve Zaamout, 2019: 18). İki ülke resmi diplomasinin kurulmasıyla birlikte ticari anlaşmalar yapmıştır. 1990 yılında Kuveyt'in Irak tarafından işgal edilmesinde Çin, Kuveyt'in toprak bütünlüğünü ve bağımsızlığını savunduğunu aktaran yazı sunmuştur (Niazi, 2009). 1991 yılında savaşın bitmesiyle Çin, Kuveyt'i kutlayan ilk ülkelerden olmuştur. Araştırmalar şunu göstermektedir ki Kuveyt, Çin açısından stratejik konuma ve değere sahip ülke olmasının yanı sıra ABD açısından da önemli bir ülkedir (Chaziza, 2020). Bu noktada Kuveyt, ABD ile ters düşmeden ülkesini küresel ve bölgesel olarak çıkabilecek olası krizden koruma bir tehdit unsuru olmaktan kaçınma amacı içerisindedir.

Kuveyt, birçok noktada Çin'in dış politika anlayışına benzer adımlar atmaktadır. İran ile Suudi Arabistan arasında Kuveyt'in arabuluculuk görevini üstlenmesi bu duruma örnek gösterilebilmektedir (Chaziza, 2020). İkinci bir örnek ise pek çok noktada Çin için atılımlarda bulunarak diğer Körfez ülkelerinden ayrı bir konumda yer almaktadır. Çünkü Kuveyt, Körfez bölgesinde yer alan ülkeler arasında Kuşak Yol Projesi'ni ilk imzalayan ülkedir (Ahmad, 2021). Kuveyt, Kuşak Yol Projesi'ni hem kendi ekonomisini hem de bölgesel olarak kalkınma sağlayacağını düşünmektedir (Hızır, 2021). Kuveyt özellikle "Vizyon 35" olarak adlandırdığı genel ifade ile ülkesinin ekonomik anlamda büyümesini ve kalkınmasını amaçladığı planı ile Kuşak Yol Projesi'ni tamamlayıcı nitelikte olduğunu ifade etmektedir (Chaziza, 2020).

1.4. ÇİN-İSRAİL İLİŞKİSİ

İki ülkenin kuruluş tarihlerine bakıldığında 1948 yılında İsrail, 1949 yılında ise Çin'in kurulması ile dünya genelinde az rastlanan bir tesadüfi kuruluş tarihleri olarak kayda geçmiştir (Ablet, 2015: 4). İki ülkenin tarihinde birbirleriyle ilgili kötü bir diplomatik geçmişe sahip olmamasının verdiği avantaj bulunmaktadır. Çinli Akademisyen Pan Guang, Çin - İsrail ilişkisinin evrelerini şu şekilde sınıflandırmıştır:

- 1949 – 1956: Geçici dostluk
- 1957 – 1977: Soğuk uzaklaşma
- 1978 – 1991: Yeniden dostluk
- 1992 senesinden itibaren diplomatik ilişkilerde yeni dönem (Guang, 1999: 3).

İki ülke kuruluş tarihlerinden kısa bir süre sonra birbirlerini resmen tanımıştır. Buradaki önemli husus ise Ortadoğu devletleri arasında İsrail, Çin'in tanıyan ilk devlet olması hasebiyle ayrı bir konumda yer almaktadır (Yıldız, 2020). Gerçekleşen tanınmanın ardından iki ülke Moskova'da bir görüşme düzenleyerek diplomatik bağlantılar kurmayı hızlandırmıştır (Guang, 1999: 5). İki ülke arasında yaşanan hızlı gelişmelerin ardından elçilik evresine geçecekken Kuzey Kore Savaşı'nın patlak vermesi ile Çin ve İsrail'in farklı tarafta yer alması ikili ilişkilerin askıya alınmasına yol açmıştır (Ablet, 2015: 7). Bu noktada hem Soğuk Savaş'ın hem de Kuzey Kore Savaşı'nın etkisiyle İsrail'in ABD'ye yakınlaşması, Çin'in ise Rusya'ya yakınlaşması yani uluslararası ortamın yarattığı kutuplaşma sonucunda Çin - İsrail ilişkisinin gelişimi olumsuz etkilendiği çıkarımı yapılabilmektedir. İsrail'in ABD ile olan çıkarları baskın gelerek Çin ile ilişkisini arka plana attığını söylemek mümkündür.

Çin-İsrail ilişkisinde önemli nokta şudur ki birbirlerini düşman olarak görmeyip sadece uluslararası konjonktürün etkisiyle geçici bir ideoloji ayrılığı yaşanmış olmasıdır. “1956 yılında İsrail Komünist Parti heyeti Çin Komünist Partisinin 8. kongresine, 1959 yılında ise Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşun 10. Yıl dönümü faaliyetlerine katılmıştır” (Ablet, 2015: 15). Buradaki araştırmalar göstermektedir ki iki ülke, birbirlerine karşı aktif bir politika üretmese de var olan durumu dengeli bir şekilde yürütme amacındadır.

1972 yılında gerçekleşen Kissinger'ın Çin ziyareti ve bu dönemde Çin ile SSCB uyuşmazlığı, İsrail ve Çin'i aynı tarafta yer almasını sağlamıştır. Yani İsrail ve Çin'in diplomatik ilişkilerini geliştirmesi yönünde engel teşkil eden bir olayın ortadan kalktığı sonucuna varılmaktadır. Fakat İsrail tarafından gönderilen Çin'in Birleşmiş Milletler üyeliğini kutlayan tebrik mesajını, resmi ilişkilerin olmamasından dolayı “teslim edilemez” belge olarak iade edilmiştir (Kumaraswamy, 2013: 146). Bu olaydan şu sonuçlar çıkarılabilir ki; iki ülke uluslararası atmosferin ruhunu ikili ilişkilere yansıtılmaya çalışsa da buna tam anlamıyla engel olamamıştır. Bir diğeri ise Çin açısından bakıldığında bu dönemde Çin'in iç siyasette Kültür Devrimi'ni yaşaması, ittifak ve dostluk anlaşmaları imzaladığı SSCB ile sınır anlaşmazlıkları ile karşı karşıya kalması gibi nedenlerden dolayı bu Soğuk Savaş döneminde Çin ve İsrail diplomasisi istenilen düzeyde bir ilerleme sağlanmamıştır.

1978-1991 arası yeniden dostluk dönemi incelendiğinde Çin tarafında Mao'nun ölümüyle başa Deng Xiaoping geçmiştir. Deng'in geçmesiyle Çin'de peşi sıra reformlar süreci başlamıştır. Bu reformlardan İsrail açısından en önemlisi ise dışa açılım reformu olmuştur. Bu sayede 1970'lerin sonunda Çin - İsrail ilişkisinin yeniden canlanmasını sağlamıştır. Çin'in dışa açılım reformu ile bu dönemde İsrail vatandaşlarından özellikle ticaretle uğraşanlar Çin piyasasına dahil olup orada çifte vatandaşlık almaya başlamıştır (Ablet, 2015: 25). Yeniden dostluğun temellerinin atıldığı 1980'li yılların ardından Soğuk Savaş'ın bitmesiyle 1992'de iki ülke karşılıklı olarak başkentlerinde elçilik açmıştır (Alvares, 2012: 97). Elçiliklerin açılmasıyla hızlı bir iki ülke gerek elçiler gerek başkanlar düzeyinde birçok toplantılar ve görüşmeler düzenlenmiştir.

1990'lı yıllarda İsrail ile Çin arasında en önemli ticaret alanı savunma sanayisi olmuştur (Uzgun, 2020: 198). Fakat ABD'nin iki ülke arasında gerçekleşen bu silah alışverişi hoşuna gitmediği için İsrail ile silah satışında ABD'nin onayının gerektiğine dair anlaşma yapmıştır (Yıldız, 2020: 3). Bunun üzerine Çin ve İsrail farklı bir yöntem geliştirerek “Çin Havacılık ve Sanayi Kurumu ile İsrail Havacılık ve Uzay Sanayi'nin ortak girişimiyle Çin'de fabrika kuruldu” (Uzgun, 2020: 199). Çin ve İsrail, ABD'nin de etkisiyle sınırlı da olsa iş birliği üretme çabasını bırakmadığı çıkarılabilmektedir.

2013 yılında Kuşak Yol Projesi'nin ilanının ardından İsrail projeye destek veren ülkelerin başında yer almaktadır. Projenin finansman basamağında önemli bir yere sahip

olan Asya Altyapı ve Yatırım Bankası'na İsrail kurucu üye olarak katılım sağlamaktadır (Gönültaş, 2015). Bu projede İsrail teknolojisi ile Çin'i etki alanına aldığını analiz etmek mümkündür. Bunun yanı sıra İsrail'deki doğalgazın Hint Okyanusu'ndan geçip Çin'e aktarımı Kuşak Yol Projesi aracılığı ile hedeflenerek iki ülke arasındaki ilişkilerin ilerlemesinde büyük bir etki yaratmaktadır (Yeniçun, 2018). "İsrail, Kızıldeniz'den Akdeniz'e Süveyş Kanalı üzerinden ulaşım alternatif olarak görülen ve Akabe Körfezi'nin kuzey ucunda yer alan Kızıldeniz'deki tek limanı olan Elyat'ı, Akdeniz'deki Aşdod ve Hayfa Limanlarına demiryoluyla birleştirecek "Red-Med" isimli demiryolu projesini 2014 yılında karara bağlamıştır" (Oral, 2021: 2). Çin ise bahsi geçen "Red-Med" projesine destek vermektedir. Çünkü Kuşak Yol Projesi kapsamında bu güzergahı ticaret hacmini arttırmaya yardımcı bir rota olarak görmektedir. Bu nedenle Çin, 2017 yılında konum olarak Orta Doğu'ya en yakın ve hem Red-Med hem de Kuşak Yol Projesi'nin yakından takibi ve güvenliği için Afrika ülkesi Cibuti'de askeri bir üs kurmuştur (Yılmaz, 2020). Çin'in bu hamlesi araştırmalara göre Çin-ABD rekabet sahası Cibuti mi olacak, gibi soruyu düşündürse de Çin'in müdahaleci olmayan yumuşak güce dayanan politikası sayesinde ülkelere daha iyi etki etmektedir.

2. KUŞAK YOL PROJESİ’NİN DENİZ VE KARA KORİDORLARI

2.1. ÇİN-HİNDİÇİNİ YARIMADASI EKONOMİK KORİDORU (CICPEC)

Çin - Hindiçini Yarımadası Ekonomik Koridoru, Proje kapsamındaki ilk koridor olmaktadır. Bu koridor, 2016 yılında “Çin-Hindi Yarımadası Ekonomik Koridoru Kalkınma Forumu” (Building The Belt Road, 2017: 15) imzalanarak hayata geçmiştir. Şekil 7’de de görüldüğü üzere bu koridordaki ülkeler; “Kamboçya, Laos, Malezya, Myanmar, Tayland ve Vietnam’dır” (Tamer, 2019: 1). “Koridorun amacı Çin ile ASEAN (Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği) ülkeleri arasındaki ticareti ve iş birliğini arttırmak için Çin’i, Hindiçini Yarımadasında bulunan ülkelerle birleştirmektir” (Sınır, 2021: 64). Böylece bu koridor, ulaşım açısından projenin önemli bir etabını teşkil etmektedir.



Şekil 7: Çin - Hindiçini Yarımadası Ekonomik Koridoru Haritası.

Kaynak: Jacob JARABEJO (2019) “Urbanization in Southeast Asia: Field Notes from Laos”, “çevrimiçi”, <http://datadrivenlab.org/data/urbanization-in-southeast-asia-field-notes-from-laos/>, Erişim Tarihi: 11.07.2022.

2.2. ÇİN - PAKİSTAN EKONOMİK KORİDORU (CPEC)

Kuşak Yol Projesi kapsamında bir başka koridor olan Çin - Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC), şekil 8’de de incelendiği gibi Kaşgar (Çin şehri) ile Pakistan’da önemli bir ticaret limanı olan Gwadar Limanı’nı birbirine bağlayarak Basra Körfezi’ndeki ticaret hacmine katkı sağlamaktadır (Yiğenoğlu, 2017). Çin’in, bu koridora altyapı çalışmaları için 46 milyar dolar bütçe ayırdığı bilinmektedir (Parry, 2021). “Çin Pakistan Ekonomik Koridoru”, 2030 yılında tamamlanması planlanan ve üç aşamadan oluşan bir koridordur (Gökten, 2019: 164-165). Koridor aynı zamanda Çin ile Pakistan’ın ticari ve diplomatik ilişkilerinin gelişimine de katkı sağlamaktadır.



Şekil 8: Çin – Pakistan Ekonomik Koridoru (Cpec).

Kaynak: “Bir Kuşak Bir Yol: Üç kıtayı Birbirine Bağlayan Proje” (2020) “Çevrimiçi” <https://www.cinbilgisi.com/bir-kusak-bir-yol/amp/> , Erişim Tarihi: 21/10/2022.

2.3. ÇİN - ORTA ASYA - BATI ASYA EKONOMİK KORİDORU (CCWAEC)

“Çin - Orta Asya - Batı Asya Ekonomik Koridoru (CCWAEC)”, “Orta Koridor” olarak da adlandırılan bu koridorla Çin, Orta ve Batı Asya demiryolu ağlarıyla birleşerek Akdeniz sahiline ve Arap Yarımadası’na açılmayı hedeflemektedir” (Güner, 2018: 117). Bahsi geçen bu koridor, Kuşak Yol Projesi’nin diğer koridorları arasında belirsiz olarak yer almaktadır. Çünkü planlanırken sınırları net olarak çizilmemesine rağmen yapımı devam etmektedir (Bayar, 2019). Bu koridordaki kilit ülke ise Rusya olmaktadır. Şekil 9’da koridorun güzergâhı görüldüğü üzere Rusya, Avrupa ve Asya kıtaları arasında tampon görevi görerek enerji transferini sağlamaktadır (Gallo, 2014).



Şekil 9: Çin - Orta Asya - Batı Asya Ekonomik Koridoru (Ccwaec).

Kaynak: “Bir Kuşak Bir Yol: Üç kıtayı Birbirine Bağlayan Proje” (2020) “Çevrimiçi” <https://www.cinbilgisi.com/bir-kusak-bir-yol/amp/> , Erişim Tarihi: 21/10/2022.

2.4. BANGLADEŞ - ÇİN - HİNDİSTAN - MYANMAR EKONOMİK KORİDORU (BCIMEC)

“Bangladeş - Çin - Hindistan - Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC)”, şekil 10’da görüldüğü üzere iki büyük ülke olan Çin ve Hindistan arasında lojistiği hızlandırıp aynı zamanda kolaylaştırması ön görülmektedir. Asya’nın güney kısmında yer alan Myanmar ve Bangladeş’in, bu koridor sayesinde kalkınmasına ve gelişmesine katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Fakat bu ekonomik koridorda Hindistan’dan kaynaklanan sorunlar bulunmaktadır. Hindistan, stratejik açıdan daha güçlü, başka bir yol bulma çabasından dolayı projeye çekimser yaklaşmaktadır (Gökten, 2019: 110-111). Bu koridorun hayata geçmesi ile iki büyük ülke olan Çin ve Hindistan ekonomilerinde bütünlük meydana gelmesi muhtemeldir. Bunun sonucunda ise araştırmalara göre küresel ekonominin büyük bir parçası Güney Asya kısmında yer almaktadır.



Şekil 10: Bangladeş - Çin - Hindistan - Myanmar Ekonomik Koridoru (BCIMEC)

Kaynak: <https://diligentias.com/bangladesh-china-india-myanmar-bcim-economic-corridor-and-bri/> Erişim Tarihi: 02.10.2022.

2.5. ÇİN - MOĞOLİSTAN - RUSYA EKONOMİK KORİDORU (CMREC)

“Çin – Moğolistan – Rusya Ekonomik Koridoru”, şekil 11’de görüldüğü gibi Rusya ile Çin’i Moğolistan’dan geçerek birbirine bağlayan bir koridordur. 2016 yılında Şanghay İşbirliği Örgütü’nde Çin, Rusya ve Moğolistan devlet başkanları bahsi geçen koridorun anlaşmasını imzalamışlardır (Abdukerimov, 2016). 202 yılında ise Rusya, Çin ve Moğolistan devlet başkanları Semerkant’ta toplantı düzenlemişlerdir. Bu zirve toplantısında, Çin – Moğolistan – Rusya Ekonomik Koridoru’ndaki kara ve demir yollarının yenilenip geliştirilmesi için mutabık kalınmıştır (Turkish Cri, 2022).



Şekil 11: Çin - Moğolistan - Rusya Ekonomik Koridoru (Cmrec).

Kaynak:“Bir Kuşak Bir Yol: Üç kıtayı Birbirine Bağlayan Proje” (2020) “Çevrimiçi”
<https://www.cinbilgisi.com/bir-kusak-bir-yol/amp/> , Erişim Tarihi: 21/10/2022.

2.6. YENİ AVRASYA KARA KÖPRÜSÜ EKONOMİK KORİDORU (NELBEC)

“Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru”, şekil 12’de görüldüğü gibi Asya’dan Avrupa’ya kadar uzanan demiryolunu kapsamaktadır. Bu koridor ortalama olarak 12 kilometre ile uzun bir koridordur (Filiz, 2020: 124). Bu koridor Atlas ile Pasifik Okyanuslarını birbirine bağladığı için otuzun üzerinde ülke içermektedir (Sarwar, 2018). Bahsi geçen koridorun meydana gelmesi ile Avrupa – Asya arasında az gelişen yerlerin de gelişmesine olanak tanımaktadır. Bu sayede güzergah üzerindeki ülkelerle ticaret hacmi artması planlanmaktadır. Bu koridorun amacı, Çin ile Avrupa arasındaki altyapıyı güçlendirerek ulaşım hızını en üst seviyeye çıkarmayı amaçlamaktadır.

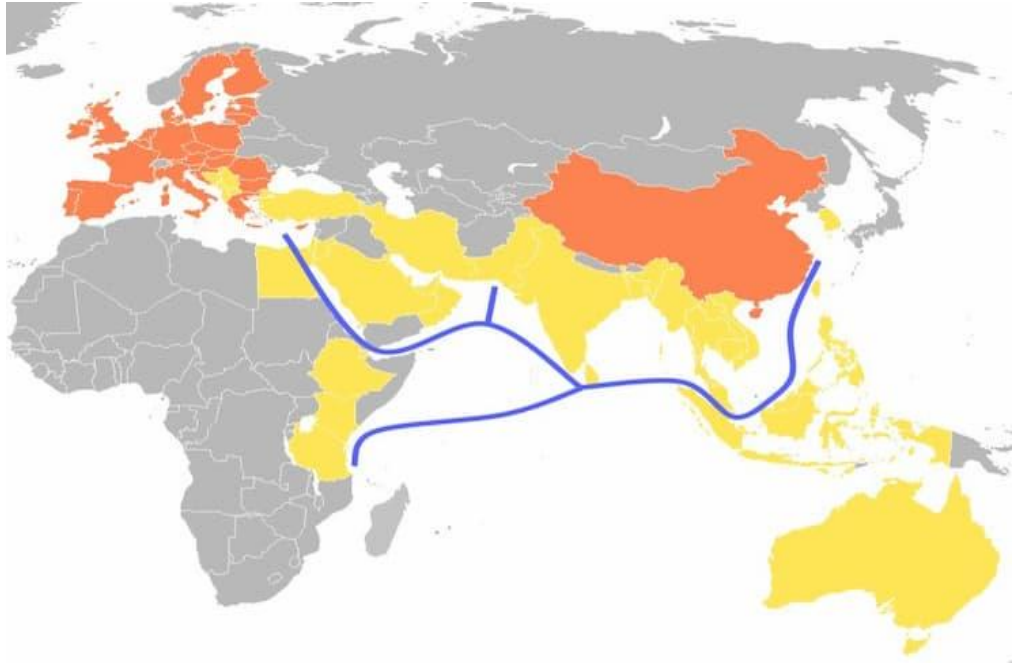


Şekil 12:Yeni Avrasya Kara Köprüsü Ekonomik Koridoru (Nelbec).

Kaynak: “Bir Kuşak Bir Yol: Üç kıtayı Birbirine Bağlayan Proje” (2020) “Çevrimiçi” <https://www.cinbilgisi.com/bir-kusak-bir-yol/amp/> , Erişim Tarihi: 21/10/2022.

2.7. KUŞAK YOL PROJESİ’NİN DENİZ GÜZERĞÂHI

“Kuşak Yol Projesi’ndeki “Kuşak” İpek Yolu Ekonomik Kuşağını, “Yol” ise 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nu ifade etmektedir” (Haliloğlu, 2020). Şekil 13’de görüldüğü üzere Kuşak Yol Projesi’nin deniz güzergâhı, Güney Çin’den Akdeniz’e ve akabinde Avrupa’ya kadar uzanan koridoru ifade etmektedir. Koridor, deniz yolu üzerinde güzergâhında farklı liman ve altyapılar inşa ederek ekonominin yanı sıra kültürel etkileşimi de hedeflemektedir (Sınır, 2020: 79).



Şekil 13: Kuşak Yol Projesi’nin Deniz Güzergahı.

Kaynak: “Bir Kuşak Bir Yol: Üç kıtayı birbirine bağlayan Proje” (2020) “Çevrimiçi” <https://www.cinbilgisi.com/bir-kusak-bir-yol/amp/> , Erişim Tarihi: 21/10/2022.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AKDENİZ'İN JEOPOLİTİK ÖNEMİ VE KUŞAK YOL PROJESİ

1.AKDENİZ'İN ÖNEMİ

Akdeniz'in jeopolitik önemini akademisyen Şahin ve Günar (2021: 15) üç başlığa ayırmıştır: tarih boyunca ticaretin merkezinde yer alması, petrolün beraberinde getirdiği enerji güvenliği ve yer altı kaynaklarının jeopolitik önemi şeklindedir. Akdeniz, bahsi geçen bu 3 öneminden dolayı sürekli olarak ilgi odağı olmuştur. Özellikle de Doğu Akdeniz'de yer alan enerji kaynakları, bu ilginin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Doğu Akdeniz'de son zamanlarda yeni keşfedilen doğal gaz rezervleri başta bölge ülkeleri olmak üzere uluslararası boyutta dikkatleri üstüne çekmiştir (Güçyetmez, 2021: 81). Tüm dünyada artan nüfusla birlikte enerjiye duyulan ihtiyaç da doğru orantılı olarak artış göstermiştir (Tuğrul, 2818). Bu yüzden Akdeniz'de meydana gelen yeni rezerv keşifleri, bölgenin jeopolitik önemini arttırmaktadır.

Akdeniz'in bir diğer özelliği ise önemli bir ticaret güzergâhında yer almasıdır. Özellikle de 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılması, Asya-Avrupa ticaretinin gelişmesine büyük katkı sağlamıştır (Uludağ, 2011). Süveyş Kanalı'nın yanı sıra Cebelitarık, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının da bu bölgede yer alması, Akdeniz'in deniz ticaretinde önemli bir noktada olduğunu kanıtlar niteliktedir (Kedikli ve Çalağan, 2017: 122). Akdeniz, hem enerji rezervlerini barındırması hem de önemli transit geçiş boğazlarına sahip olmasından dolayı güvenlik sorunlarını da içermektedir. Doğu Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerin kendi içlerinde terör eylemleri gibi sorunlar yaşamaları büyük güçlerin ise kendi çıkarları doğrultusunda müdahil olmaları sorunları çıkmaza sürüklemektedir (Şeker, 2018).

2. ÇİN'İN LİMAN YATIRIMLARI

Kuşak Yol Projesi'nde yer alan “Kuşak” ifadesi projenin kara güzergâhını ifade ederken; “Yol” ise deniz güzergâhını temsil etmektedir (Yılmaz, 2019: 12). Proje, hem karadan hem denizden olduğu için yayılmacı bir anlayış yerine küresel düzeyde refah artışını amaçlamaktadır (Yiwei, 2020). Güner'e göre (2018: 113) projenin en önemli hedefleri: projenin geçeceği ülkelerle “politik eşgüdümü sağlamak, ulaşım ve iletişim imkânlarını geliştirmek, altyapıyı güçlendirmek, insan seyahatlerini kolaylaştırmak ve toplumlar arasında yakınlık kurmak, “engelsiz ticaret” için bürokratik engelleri kaldırmak ve ticarete yerel para birimlerini kullanmaktadır”.

Projenin deniz güzergâhı, Çin ile Avrupa Birliği (AB) ilişkilerinin gelişimi açısından oldukça önem arz etmektedir. Bu noktada deniz güzergâhında yer alan Doğu Akdeniz, projenin Arap ülkelerine, Avrupa'ya ve Afrika'ya ulaşımı açısından kritik bir konumda yer almaktadır. Umbach'a (2018: 2) göre proje hedeflendiği gibi uygulanırsa küresel ve bölgesel değişikliklere sebep olacağı için Avrasya kavramını yeniden tanımlamak gerekebilir.

Çin, Kuşak Yol Projesi'nin deniz güzergâhı için “Vietnam, Malezya, Endonezya, Sri Lanka, Hindistan, Kenya, Yunanistan ve İtalya'ya” (Yılmaz ve Sabancı, 2021: 91) liman yatırımları yapmıştır. Bu limanlardan en önemlisi olan “Yunanistan'daki Pire Limanı inşası, Çin'in Avrupa'ya ve ertesinde Akdeniz'e erişiminde bir giriş kapısı haline gelmiştir” (Çebi ve Kantar, 2121: 32). Hem Yunanistan hem de Avrupa'nın en önemli limanı olan Pire Limanı'nı, Çin firması olan COSCO tarafından büyük bir hissesi satın alınmıştır (Teker, 2016). 2016 yılından itibaren Pire Limanı'nda hisse sahibi de olan Çin, bu liman sayesinde Kuşak Yol Projesi için stratejik bir konum sağlamıştır. Çin'in gemi taşımacılığında önemli bir yeri bulunan COSCO şirketi, Pire limanına ek olarak Kuşak Yol Projesi'nin amacı doğrultusunda dünya genelinde otuzun üzerinde limana yatırım yapmıştır (Türk Denizcilik ve Global Stratejiler Merkezi, 2021). 2017 yılında İspanya'nın Valensiya ve Bilbao limanlarında da COSCO şirketi hisse sahibi olmuştur (Wangshu, 2018). Akdeniz'in en işlek limanları arasında yer alan Valensiya limanı ve Atlantik Okyanusu'nda yer alan Bilbao limanı, stratejik olarak önemli konumda yer almaktadır (Wangshu, 2018). İspanya'ya ait bu iki limanın, Çinli şirket tarafından hissesin alınması iki ülke açısından kazan-kazan durum olarak yorumlanmaktadır.

3. ÇİN'İN KUŞAK YOL PROJESİ İÇİN YATIRIMLARI

3.1. EKONOMİ ALANINDAKİ YATIRIMLAR

21.yüzyılın en iddialı projelerinden olan Kuşak Yol Projesi, yapımı uzun zaman ve maliyet gerektirmektedir. Bu yüzden projenin ekonomik anlamda finansmanı için 16 Ocak 2016 tarihinde Asya Altyapı ve Yatırım Bankası (AAYB) kurulmuştur (Yiğenoğlu, 2018: 12). Banka, Çin başta olmak üzere 21 ülkenin imzası ile projenin geçtiği ülkelerin ekonomi ve altyapı alanlarında gelişim sağlamaları amacıyla oluşturulmuştur (Asian Infrastructure Investment Bank). Bankanın en büyük ortağı %30'a yakın sermayesi ile Çin'dir (Koçakoğlu, 2020: 197). Çin'in bu bankanın kurulumunda öncülük etmesinin amacı, Uluslararası Para Fonu ve Dünya Bankası gibi Batı merkezli kurumlara alternatif finansal bir sistem kurmaktır (Yu, 2017). Bu nedenle proje, hem Asya bölgesindeki ülkelerle hem de Avrupa ve Afrika'ya kadar uzanan ülkelerle işbirliğine gidilmesi planlandığı için çok kutuplu yeni bir dünya oluşturma ihtimalini bünyesinde barındırmaktadır (Tuncel, 2017). Bu yüzden bankanın dikkate alınması gereken noktaları ise şunlardır:

- ABD'nin kuruma yönelik politikası ve katılıp katılmaması gerektiği,
- Bankanın şeffaflığı, bağımsızlığı ve yönetimi konusu,
- Bankanın ABD'li firmaları ticari açıdan etkileyip etkilemeyeceğidir (Weiss, 2017).

Asya Altyapı ve Yatırım Bankası'nın kendi internet sitesinde yer alan bilgilere göre 2023 yılında toplam 106 üyeye ulaşmıştır (Asian Infrastructure Investment Bank, 2023). Banka, kurulduğu yıldan itibaren hem bölgesel hem de bölge dışı üyeliklerle büyük bir ilerleme kat etmiştir. Araştırmalara göre bankanın kısa sürede üye sayısının artmasından dolayı, küresel konjonktürde bir "eksen kayması" yaratması muhtemeldir (Yiğenoğlu, 2018: 23). Çünkü banka, Asya kıtasının gelişiminde ve kalkınmasında etkin rol konumundadır. Bankanın faaliyetleri incelendiğinde 2023 yılına kadar 216 projeyi desteklemiştir (Asian Infrastructure Investment Bank, 2023). Tablo 2'de ise bankanın desteklediği projelerin bazıları yer almaktadır.

YIL	ÜLKE	PROJE ADI	SEKTÖR	ASYA ALTYAPI VE YATIRIM BANKASI'NIN DESTEĞİ
2016	Azerbaycan	Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP)	Enerji	600 Milyon USD
2017	Gürcistan	Batum Çevre Yolu	Ulaşım	114 Milyon USD
2018	Türkiye	Türkiye Sınai Kalkınma Bankası Sürdürülebilir Enerji ve Altyapı Kredi İmkânı	Enerji	200 Milyon USD
2018	Hindistan	Andra Pradeş Kırsal Yolları	Ulaşım	455 Milyon USD
2019	Türkiye	Efeler 97.MWE Jeotermal Enerji Santrali Genişletme Projesi	Enerji	100 Milyon USD
2019	Pakistan	Karaçi Otobüsü Hızlı Transit Kırmızı Hat Projesi	Ulaşım	71,81 Milyon USD
2019	Çin	Pekin-Tianjin-Hebei Düşük Karbon Enerji Geçişi ve Hava Kalitesini İyileştirme Projesi	Enerji	500 Milyon USD
2020	Türkiye	İzmir Metro Genişletmesi 4. Aşama: Fahrettin Altay-Narlidere Hattı Projesi	Ulaşım	56 Milyon USD
2020	Endonezya	Covid-19 Aktif Müdahale ve Harcama Destek Programı	Sağlık	700 Milyon USD
2020	Moğolistan	Covid-19 Hızlı Müdahale Programı	Sağlık	100 Milyon USD

YIL	ÜLKE	PROJE ADI	SEKTÖR	ASYA ALTYAPI VE YATIRIM BANKASI'NIN DESTEĞİ
2020	Türkiye	Covid-19 Kredi Hattı Projesi	Sağlık	500 Milyon USD
2020	Hindistan	Delhi-Meerut Bölgesel Hızlı Geçiş Sistemi	Ulaşım	500 Milyon USD
2021	Çin	Guangxi-Chongzuo Sınır Bağlantısını İyileştirme Projesi	Ulaşım	300 Milyon USD
2021	Bangladeş	Bangladeş Sürdürülebilir Ekonomik İyileşme Programı	Ekonomik Dayanıklılık	250 Milyon USD
2022	Özbekistan	Buhara-Miskin-Urgenç-Hiva Demiryolu Elektrifikasyon Projesi	Ulaşım	108 Milyon USD
2022	Hindistan	Assam İkincil Yol Şebekesi İyileştirme Projesi	Ulaşım	320 Milyon USD
2022	Çin	Lionbridge Leasing EV Transport Yeşil Geçiş Tesisi	Ulaşım	60 Milyon USD
2023	Türkiye	Akbank Sürdürülebilir Enerji Tesisi	Enerji	75 Milyon USD
2023	Mısır	İskenderiye-Abou Qir Metro Hattı	Ulaşım	250 Milyon Euro
2023	Türkiye	Antalya Havalimanı Genişletme Projesi	Ulaşım	150 Milyon USD

Tablo 2: Asya Altyapı ve Yatırım Bankası'nın (AIIB) Onayladığı Projeler.

Kaynak: "AIIB Our Projects" , (2023) <https://www.aiib.org/en/projects/list/index.html?status=Approved> , Erişim Tarihi: 28/04/2023.

Çin'in öncülük ettiği AIIB, kuruluşundaki asıl amaç, öncelikle olarak Kuşak Yol Projesi'nin geçeceği ülkelerin altyapısı geliştirmek ve ulaşım, sağlık, enerji gibi birçok sektörü desteklemektir. Örneğin tablo 2'de de görüldüğü gibi covid-19 döneminde banka bu alana ağırlık vererek ülkelerin sağlık projelerini onaylamıştır. Ek olarak AIIB, Bangladeş ve Endonezya gibi ülkelerin büyük ölçekli altyapı projelerini gerçekleştirmekte zorlanması üzerine bu ülkeler de destek alabilmektedir. AIIB onayladığı projelerde "Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası ve Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası gibi kuruluşlarla işbirliği içindedir" (Yiğenoğlu, 2018).

Kuşak Yol Projesi için diğer finansman araçları ise 2017 yılında Bir Kuşak Bir Yol Formu'nda Xi Jinping; İpek Yolu Fonu, Çin Kalkınma Bankası, BRICS (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika Cumhuriyeti) Yeni Kalkınma Bankası olarak sıralamıştır (Sezen, 2017). BRICS, 2009 yılında Batı merkezli sistemin aksine uluslararası düzeyde adalet ve ayrımcılıktan ziyade bütüncüllük amacıyla kurulmuştur. BRICS Yeni Kalkınma Bankası, 2014 yılında esas olarak "Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika'nın altyapılarını geliştirmek amacıyla Çin'in Şanghay şehrinde kurulmuştur (Lewis ve Trevisani, 2014). BRICS Yeni Kalkınma Bankası'na, 2021 yılında Bangladeş ve Birleşik Arap Emirlikleri, 2023 yılında ise Mısır üye olmuştur (New Development Bank, 2023). Uruguay ise aday ülke olarak yer almaktadır.

3.2. SİYASİ VE ALTYAPI YATIRIMLARI

Kuşak Yol Projesi'nin deniz güzergahı, Çin'den başlayıp Orta Doğu'ya oradan da Süveyş Kanalı'nı kullanarak Avrupa'ya ulaşımını içermektedir (Tutar ve Koçer, 2019). “Güney Çin Deniz'inden çıkan yol; Hint Okyanusu'ndan geçmekte ve denizcilik açısından dünyanın sekiz darboğazından ikisini kullanmaktadır” (Şahin ve Erenel, 2021: 731). Darboğaz olarak kastedilen, deniz ticareti açısından yoğun olan stratejik önem taşıyan boğazlar veya kanallardır. Örneğin Malakka ve Babülmendep ile Süveyş Kanalı Kuşak Yol Projesi'ndeki önemli darboğazlardır (Popescu, 2017).

Çin'in COSCO adlı şirketi, Yunanistan'ın Pire Limanı'nı 2008 yılında bir bölümünü işletme payı almış, 2016 yılında ise önce %51'lik hisse yine aynı yıl içerisinde %67'ye yükselen hisse ile satın almıştır (Kidera, 2021). Pire Limanı'na, COSCO şirketi yatırımda bulunmadan önce ticaret hacmi oldukça düşükken yatırımlardan sonra gelişim gösterip büyüme sağlamıştır (Yılmaz ve Sabancı, 2021). Dünya Denizcilik Konseyi verilerine göre dünyanın en büyük konteyner limanları Çin'deki Şangay, Ningbo-Zhoushan, Shenzhen limanları olmasının yanı sıra sıralamada yirmi sekizinci sırada yer alan Pire Limanı, Çin'in liman altyapı faaliyetleri ve projenin Batı'ya ulaşmasında önemli bir limandır (World Shipping, 2021).

Port Said Limanı, Süveyş Kanalı'nın kuzey kısmında yer alan ve önemli bir geçiş noktası olan bu limandan COSCO şirketi hisse alıp aynı zamanda Çinli CHEC ve CCCC inşaat şirketleri altyapı çalışmaları için faaliyet göstermektedir (Scott, 2014). Çin burada yapmaya çalıştığı “İsrail ile Kızıldeniz'deki Eliat limanı ile Aşdod limanı arasında bağlantı kuracak bir demiryolu inşa etme iş birliğidir” (Putten ve Meijnders, 2014: 14). Bu demiryolu, Süveyş Kanalı'ndaki sıkışıklığa alternatif bir güzergâh olması açısından önem teşkil etmektedir (Emont, 2014). 2014 yılında İsrail'deki Aşdod limanı yatırımı için Çin ile İsrail anlaşma sağlamışlardır (Shamah, 2014). Kuşak Yol Projesi kapsamında Çinli şirketler Pire ve Port Said limanlarında olduğu gibi stratejik öneme sahip olan bölgelere yatırım çalışması yapmaktadır.

4. ÇİN DIŞ POLİTİKASINDA ENERJİ

4.1. ENERJİ GÜVENLİĞİ

Uluslararası ilişkilerde bazı terimlerin net bir tanımı yapılamamaktadır. Enerji güvenliği terimi de bu terimlerden biridir ve uluslararası alanda kabul edilmiş bir tanımı yoktur. Eğer bir ülke enerji üretip ihraç ediyorsa bu ülke için enerji güvenliği talepteki istikrar demekken bunun yanı sıra bir başka ülke enerji ithal ediyorsa bu ülke için enerji güvenliği arzdaki istikrarın sağlanması demektir (Alves, 2011: 43). Buradan anlaşılacağı üzere enerji güvenliği ülkelerin önem verdiği bir konu olmasıyla birlikte her ülkenin enerji güvenliğine yüklediği anlam farklılık göstermektedir. Bu farklılığın sebebi ise ülkelerin coğrafi konumu, enerji kaynaklarına sahip olup olmaması gibi etmenlerden kaynaklanmaktadır. İlaveten enerji güvenliği terimi değişken yapıda bir terim olduğunu da göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Örneğin, 20.yüzyıldaki Uluslararası Enerji Ajansı'nın (EAI), enerji güvenliği tanımı sadece petrol arz ve talebin güvenliği iken şu anki dönemde tanımlama daha kapsamlı, çeşitlenmiş ve revize edilmiştir (Keleş, 2021: 14-15). Uluslararası Enerji Ajansı'nın son olarak 2023 yılındaki enerji güvenliği tanımına göre; “uzun vadeli enerji güvenliği, ekonomik gelişmeler ve çevresel ihtiyaçlar doğrultusunda enerji sağlamak için zamanında yapılan yatırımlarla ilgilenir, kısa vadeli enerji güvenliği enerji sisteminin arz-talep dengesindeki ani değişikliklere anında tepki verme yeteneğine odaklanmaktadır” (EAI, 2023).

Asya Pasifik Enerji Araştırmaları Merkezi, enerji güvenliği konusunu “enerji güvenliğinin 4A'sı” olarak literatürde yer alan 4 maddede sıralamıştır:

- “Availability (mevcudiyet),
- Accessibility (ulaşılabilirlik/erişilebilirlik),
- Affordability (ekonomiklik),
- Acceptability (kabul edilebilirlik)” (Hatipoğlu, 2019: 1-2).

Öncelikle enerji güvenliği analizinde yer alan ilk madde mevcudiyet, en genel ifade ile enerji kaynağına sahip olmak şeklinde açıklanabilmektedir. Fakat mevcudiyetin iki boyutu vardır. Birincisi bir ülkenin kendi enerjisini karşılayabilecek seviyede kaynağa sahip olup fazlasını ihraç edebilmesidir. İkinci boyutu ise bir ülkenin enerji kaynağının hiç veya yeterli ölçekte olmamasından kaynaklı olarak enerjiyi ithal etme durumudur (Kartal, 2022: 488). Enerji güvenliğinin ikinci madde ise ulaşılabilirlik, enerjiye kesintisiz bir şekilde erişim sağlanmasıdır. Burada kastedilen nokta enerjinin ulaşımında dış faktörlerden dolayı bir aksama yaşanmaması durumudur. Buradaki dış faktörler; enerji kaynağında, dağıtımında ve geçiş yollarında bir problem durumunda ulaşılabilirlikte bir aksama yaşanmaması adına güvenliğin artırılması ve çeşitlendirilmesi konusudur (Saltık, 2015: 38). Üçüncü madde olan ekonomiklik, enerji piyasasındaki fiyatların finanse edilebilirliğini ifade etmektedir. “Fiyatlardaki ani oynamalar, uzun vadede etkin bir mekanizma olan fiyat dengeleme sürecini işlevsiz kılabilmekte, bunun ülkelere getirdiği ekonomik ve sosyal yükler de güvenlik sorununa dönüşebilmektedir” (Hatipoğlu, 2019: 4). Son olarak dördüncü madde ise kabul edilebilirlik, enerji tüketiminin çevresel etkilerinin toplum tarafından sürdürülebilirlik durumudur. Fosil yakıtların fazla tüketiminden kaynaklanan hava, su ve toprak kirliliği ve hatta iklim değişikliği gibi sonuçların toplum üzerindeki etkisini içermektedir (Kartal, 2022: 489).

Prof. Dr. Beril Tuğrul’a göre günümüz dünyasında “enerji güvenliğinin 4A’sı”nda yer alan maddeler yeterli tanımlamayı sağlayamadığı için iki madde daha eklenmesinin daha doğru olacağını ifade etmiştir. Bu iki madde; uygunluk (appropriateness) ve uzlaş (adjustment) şeklindedir (Tuğrul, 2020: 586-587). İlk olarak uygunluk, “Enerji kaynağının üretimi ve tüketimi arasındaki mesafe ya da uzaklığın ekonomik, teknolojik ve güvenlik açısından uygunlukla taşınması anlamına gelmektedir” (Tuğrul, 2020: 588). İkincisi uzlaş ise enerji kaynağına sahip olan ülke ile enerjiyi ithal edecek olan ülke arasında ekonomiden siyasiye birden çok konularda uzlaş sağlanmasıdır (Tuğrul, 2020: 588).

Enerji güvenliği kavramının tarihi incelendiğinde dönüm noktası 1973 Petrol Krizi olduğu karşımıza çıkmaktadır. Bu tarihte “Petrol İhraç Eden Ülkeler Birliği’nin (OAPEC) 1973’te meydana gelen Arap-İsrail ordusuna destek veren Batılı devletlere

yönelik başlattığı bir petrol ambargosudur” (Öztürk ve Saygın, 2017: 1). Bu durumda petrol fiyatları hızlı bir şekilde yükselmiş ve Batılı devletler açısından enerjide yaşanan bu krizden dolayı enflasyon rakamları artıp ekonomide sıkıntıya düşmüşlerdir (Çalışkan, 2023: 31). 1960 yılında petrol üreten ülkelerin, fiyat istikrarının sağlanması, arz-talep dengesinin korunması ve iş birliğinde bulunması amacıyla Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC) kurulmuştur (Opec, t,y.). Fakat bu örgüt 1974 yılındaki krizin önüne geçememiş ya da krizi yönetme konusunda bir etkisi olmamıştır (Çelikpala, 2014: 79-80). Kısacası 20.yüzyılda sadece petrol enerjisinin güvenliği söz konusu iken 21.yüzyılda ise petrolün yanı sıra birçok enerji güvenliği konusundan söz edilmektedir.

4.2. DOĞU AKDENİZ VE ENERJİ GÜVENLİĞİ

Akdeniz bölgesi tarih boyunca büyük güçlerin ilgi alanı dahilinde çıkar çatışmalarının sahne aldığı bir bölge olmuştur. Akdeniz, merkezi konumunun yanı sıra enerji kaynakları bakımından da zengin olması nedeniyle sadece bölgesel değil küresel konjonktürde de önemini korumaktadır. Bölgede yer alan petrol ve doğalgaz kaynaklarının dışında özellikle son dönemde deniz yetki alanlarının paylaşımı konusunda da fikir ayrılıkları yaşanmaktadır (Kedikli ve Çalağan, 2017: 126). Özellikle 2009 yılında doğalgaz rezerv keşfinin ardından Doğu Akdeniz aniden ilgi odağını üzerinde toplamıştır (Bozkurt, 2021). Şekil 15’te görüldüğü üzere Afrodit, Tamar, Levithan ve Zohr rezerv alanlarının keşfi bölgesel olarak önemli olmasının yanı sıra küresel düzeyde Avrupa’nın Rusya’ya alternatif bir enerji kaynağı keşfi açısından da önem teşkil etmektedir (Aksoy, 2016).



Şekil 14: Doğu Akdeniz’deki Enerji Havzaları.

Kaynak: KAMACI, Kubilay E. (2019) “Doğu Akdeniz Doğalgaz Boru Hattı”, Mavi Vatan’dan Açık Denizlere, İstanbul, Milli Savunma Üniversitesi Merkez Basım ve Yayınevi.

Doğu Akdeniz, dünyadaki petrol kaynağının %48’ini, doğalgaz kaynağının ise %40’ının yer aldığı stratejik bir bölgedir (Güneş, 2022: 364). Dünya genelinde enerji ihtiyacının her geçen gün arttığı bir zaman dilimindeyken enerji kaynakları yönünden bu derece zengin olan bu coğrafyanın üzerinde rekabet edilmesi de kaçınılmazdır. Enerji kaynaklarının yanı sıra tarihten beri gelen geçiş transfer noktası üzerinde yer alması da değer katmaktadır. Yeni keşfedilen enerji rezervleri ile birlikte Kıbrıs’ın önemi artmış öyle ki ABD odak noktasını Kıbrıs’a ve Kıbrıs yakınındaki havzaya yönelmiştir (Tarakçı, 2013). Kısacası bu bölge için Necdet Pamir’in “enerji kaynaklarını elinde tutan, dünyayı elinde tutar” (Pamir, 2016) uygun olacaktır.

4.3. ÇİN'İN ENERJİ POLİTİKASI VE KUŞAK YOL PROJESİ

Çin açısından enerji konusunun sorun halini alması 1970'li yıllardaki dışa açılım reformları dönemiyle başlamıştır (Töre, 2021: 22-23). Zamanla artan nüfusunun da etkisiyle Çin, dünya üzerinde enerji arayışına girmiştir. Karaca'ya (2012: 99) göre Çin'in enerji politikasında dikkat ettiği noktalar:

1. Çin'in enerji ithal ettiği bölgede ABD'nin baskın olması:

ABD, dünya geneline oranla hem petrol üretiminin hem de petrol tüketiminin oldukça fazla olduğu bir ülkedir. Bu noktada Orta Doğu bölgesinden petrol ithal ederek bu dengeyi sağlamaktadır. ABD bu aşamada Orta Doğu bölgesinde Çin'in karşısına çıkmaktadır (Trough, 1999). Bu nedenle Çin özellikle Orta Doğu bölgesinden enerji ithal edip bunun yanında ticari anlaşmalar yaparken ABD'nin bölgedeki etkisini göz ardı etmemesi gerekmektedir.

2. Enerjide tek bir yere bağlı olmama:

Bu madde bir önceki madde ile bağlantılı olarak Orta Doğu bölgesinde ABD'nin baskın varlığı nedeniyle Çin'in sadece bu bölgeden enerji ithal etmemesini içermektedir. Örneğin son dönemde Çin'in Orta Doğu ve Orta Asya'nın dışında Afrika bölgesine de yönelmesi bu bağlamda önemlidir (Alden ve diğerleri, 2008: 14-15). Afrika bölgesindeki enerji kaynaklarının keşfi Çin'in enerji kaynaklarının artması ve çeşitlenmesinde dikkate değer bir rol oynamaktadır.

3. Enerji ithal ettiği ülkelerdeki istikrarın önemi

Tezde yer alan Çin ile çeşitli ülkeler arasındaki ilişki incelendiğinde de pek çok kez üzerinde durulan konu, Çin'in enerji ithal ettiği veya ticaret yaptığı ülkelerin iç politikasında istikrar ve güven ortamının hakim olması Çin açısından olmazsa olmaz bir konudur. Fiyatta dalgalanmaların yaşanmaması enerji güvenliği ve istikrarındaki risk faktörünü azaltmaktadır.

4. Çevresel faktörlerin etkisi

Çin enerji tüketiminde büyük oranda kömürü kullanmaktadır. Çünkü dünya genelindeki kömür kaynakları sıralamasında Çin'in üçüncü sırada yer alması artan enerji ihtiyacını kömürden gidermeye zorlamaktadır (Karaca, 2012: 109-110). Bu duruma dünyanın en kalabalık nüfusuna sahip ülkesinin üçte iki oranında kömür kullanmasından dolayı küresel ölçekte çevre kirliliği yaratması kaçınılmaz bir sorundur (Liu, 2006: 5). Bu durumun bir sorun halini aldığını şekil 15'te daha iyi görülmektedir. Tabloya göre dünyadaki karbon salınım oranlarına bakıldığında Çin, %32,48 dünyayı dörtte birden de fazla bir payla kirlletmektedir.



Şekil 15: Ülkelerin Karbon Salınım Oranları (2021).

Kaynak: SAYIN, Esra (2021) “2021’de Artan Karbon Salınımında Zengin Ülkelerin Rolü” “Çevrimiçi” <https://www.trthaber.com/haber/cevre/2021de-artan-karbon-saliniminda-zengin-ulkelerin-rolu-619050.html> Erişim Tarihi: 09/07/2023.

5. Bölgesel olarak Güney Çin sorunu

Güney Çin Denizi'nde yaşanması muhtemel bir krizin Çin'in enerji güvenliğindeki hassasiyetini direkt olarak etkimesi yüksektir (Karaca, 2012: 111). Bölgedeki ülkelerin Çin'in yanı sıra Japonya ve Hindistan da dahil olarak artan enerji ihtiyacından dolayı Güney Çin Denizi'ndeki deniz altı kaynaklara yönelmesi sonucu paylaşma krizi muhtemel bir sorun olarak görülmektedir. "Güney Çin Denizi'ndeki adalar üzerinde hak iddia eden altı devlet (Çin (Tayvan), Vietnam, Kamboçya, Filipinler, Malezya ve Brunei), sorunun çözümüne ilişkin çeşitli anlaşmalar imzalamış olsalar da, çeşitli ihlaller sonucu sorunlar devam etmektedir" (Pekcan, 2016: 20). Bu nedenle uzmanlara göre Güney Çin Denizi'nde kriz çıkma ihtimali yüksek bir bölgedir.

Yukarıdaki maddelerde de açıklandığı üzere Çin sürdürülebilirliği açısından enerji güvenliği konusuna oldukça ağırlık vermektedir. Bu sebeple Çin, enerji ithal ettiği ülkelerle olabildiğince yatırım ve anlaşmalar yaparak dengeyi korumak ve iyi bir diplomasi yürütmeye çalışmaktadır. Çin açısından bakıldığında enerji ithalatını, biri Orta Doğu diğeri ise Orta Asya olan Türki Cumhuriyetleri'nden sağlamaktadır. Orta Doğu'da ABD'nin, Orta Asya'da yer alan Türki Cumhuriyetleri'nde ise tarihten gelen Rusya'nın baskınlığı bulunmaktadır (Öztürk ve Durak, 2022). Bu anlamda aslında Çin'in neden enerji güvenliği üzerinde bu kadar durduğu daha iyi analiz edilebilmektedir. Örneğin Çin'in enerji konusunda dikkatle üzerinde durduğu ilkelere ek olarak Petrol ithal ederken üzerinde durduğu ilkeler de bulunmaktadır:

- Petrolü tek bir ülke veya bölgeden almamak, çeşitlilik oluşturmak,
- İthalatta anlaşılan ülkeye yönelik olarak yatırım yapıp ortaklığı genişletmek,
- Petrol ithal edilen şirketten olabildiğince hisse satın almak için çabalamak (Aslan, 2014: 47).

Çin, enerji transferini büyük oranda Afrika Boynuzu ve Orta Doğu'dan temin etmektedir (Tekir ve Demir, 2018: 198). Afrika Boynuzu olarak adlandırılan bölge Doğu Afrika'nın en uç kısmının gergedan boynuzuna benzetilmesiyle ortaya çıkmış bazı yazarlara göre dört bazı yazarlara göre altı bazı yazarlara göre ise sekiz ülkeden oluşan bölgedir (Oumar, 2020). Kısaca "Cibuti, Eritre, Etiyopya ve Somali" (Yusuf ve Alkan, 2020: 219) ülkeleri Afrika Boynuzu olarak kabul görmektedir. Afrika Boynuzu, henüz

gelişmişliğini tamamlayamadan önce Çin'in enerji ithalatını başlattığı sonrasında ise ABD ve Hindistan'ın da ilgisini çeken bir bölge olduğu için vekalet savaşlarına ve çıkar oyunlarına müsait bir bölge olarak analiz edilmektedir (Eisenman, 2012). Çin'in Afrika ve Orta Doğu'dan enerji ithalatını, Kuşak Yol Projesi ile birleştirip analiz edildiğinde şu sonuca ulaşılabilmektedir ki Güney Çin Denizi'nden başlayarak Malakka Boğazı, Hürmüz Boğazı ve Babülmendep Boğazı'na kadar uzanan oldukça stratejik bölgeler Çin'in projesi dahilindedir. Bu durumda Çin'in birçok büyük güçle karşı karşıya kalması muhtemel bir durumdur.

Kuşak Yol Projesi ve enerji güvenliği kapsamında dikkat edilmesi gereken bir konu da Çin açısından Orta Asya'nın giriş kapısı olan Doğu Türkistan'dır (Hasanzadeh, 2021). Doğu Türkistan hem enerji kaynağı hem de jeostratejik konumu gereği Çin açısından önemli bir bölgedir (Köksoy, 2019). “Çin'in beş otonom bölgesinden biri olan Doğu Türkistan, 1.6 milyon km²'lik yüzölçümüyle Çin'in toplam yüzölçümünün altıda birini kaplayan en büyük otonom siyasi bölgedir” (Şen, 2009: 125). Çin açısından Doğu Türkistan'ın önemi değerlendirildiğinde bölgenin enerji kaynağına sahip olmasının yanı sıra hem Çin Denizi'ne alternatif bir rota hem de Orta Asya ve Avrupa'ya ulaşımında bir geçiş noktası olarak değerlendirilmektedir (Dağcı ve Keskin, 2013).

Kuşak Yol Projesi, küresel ve bölgesel düzeyde enerji alanına yönelik olarak etkilerinden biri “Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC)” sayesinde Malakka Boğazı'nın güvenilirliğine ve lojistiğine katkı sağlayacağı yönündedir (Shaikh ve diğerleri, 2016). Bir diğer etki ise Çin, proje sayesinde Orta Doğu ile ilişkilerini geliştirip aslında hedeflediği şey olan Orta Doğu'dan enerji akışını sağlamlaştırmak olacaktır (Qian, 2016). Korkmaz'a (2021: 245) göre Kuşak Yol Projesi'nin Çin'in enerji politikasına üç önemli katkı sağlaması öngörülmektedir:

- İlk olarak proje kapsamında planlanan kara ve deniz yolları enerjinin taşınması noktasında önemli bir işlev olarak ön plana çıkmaktadır.
- İkincisi geliştirilen altyapı, kara ve deniz yolları enerji dağıtımında kolaylık sağlamaktadır.
- Üçüncüsü ise geniş bir ölçekte yer alan proje sayesinde Çin'in stratejik bölgelere ulaşımı sağlanmış olmasıdır.

5. KUŞAK YOL PROJESİ'NİN AKDENİZ JEOPOLİTİĞİNE OLASI ETKİLERİ

Mart 2021 yılında Evergreen adlı bir gemi Süveyş Kanalı'ndan geçerken sıkışmıştır. Akdeniz'deki deniz ticaret yolu açısından oldukça büyük önem taşıyan Süveyş Kanalı'ndaki bu olay yaklaşık olarak bir hafta sürmüştür. Küresel boyutta oldukça önemli olan bu kanalın sıkışması sonucunda bekleyen diğer gemilerin zararı, ürünlerin sanayi alanlarına ulaşamamasından kaynaklı ham madde sorunu ve fiziki olarak bozulmaların olması gibi pek çok zarara yol açmıştır (Ülgener, 2021).

Süveyş Kanalı'nın önemini Çin açısından bir örnek ile açıklamak gerekirse, Çin ile Avrupa arasında gerçekleşen ithalat – ihracat ürünlerinin ortalama %60'ı Süveyş Kanalı'ndan geçmektedir. (Ermağan ve Üstüenal, 2014: 29). Bu yüzden Akdeniz'in güvenliği, Çin için oldukça önem teşkil etmektedir. Bu yüzden Çin'in Kuşak Yol Projesi, küresel krize sebep olabilecek ve lojistik aksaklıkları ortadan kaldıracak nitelikte olduğu gözlemlenmektedir. Proje'nin kara ve demir yollarına ek olarak deniz yolundan da ilerlemesi taşımacılıkta süresinin kısılmasını ve güvenliği sağlamaktadır.

Çin'in gerçekleştirmek için uğraştığı Kuşak Yol Projesi; Asya, Avrupa ve Orta Doğu gibi oldukça önemli bölgeleri kapsamaktadır. Özellikle Akdeniz, geçmişten günümüze kadar Asya – Avrupa arası taşımacılıkta kritik konumda yer almıştır. Küresel açıdan değerli olan Akdeniz, beraberinde başta ABD ve Rusya olmak üzere pek çok ülkenin de hedefi halindedir. Dolayısıyla yıllarca Akdeniz'e kıyısı olan ülkeler birçok kez ya savaşmıştır ya da savaşın eşiğine kadar gelmiştir.

Günümüzde ise araştırmalar, bu hegemonya mücadelesine Çin'in de katılmaya çalıştığını göstermektedir. Çin'in kendi kıtası olan Asya'da başat güç olduğu yadsınamaz bir gerçektir. Çin'in 21.yüzyılda yükselen gücü ve birçok kıtayı kapsayan Kuşak Yol Projesi ile yavaş yavaş başat gücünün alanını, Akdeniz için de kullanma amacıyla olduğu tartışmalar arasındadır. Yazar Putten'e göre ise Çin'in bu durumunu ABD'ye benzetmiştir. ABD nasıl ki yukarıda da değinildiği gibi Akdeniz'de hegemonya kurmak için çaba sarf ettiyse, Çin'in de bu bölge için planlar yürüttüğü vurgulanmaktadır (Putten, 2016). Nihayetinde, Çin'in Kuşak Yol Projesi'ndeki deniz güzergâhı Akdeniz'den

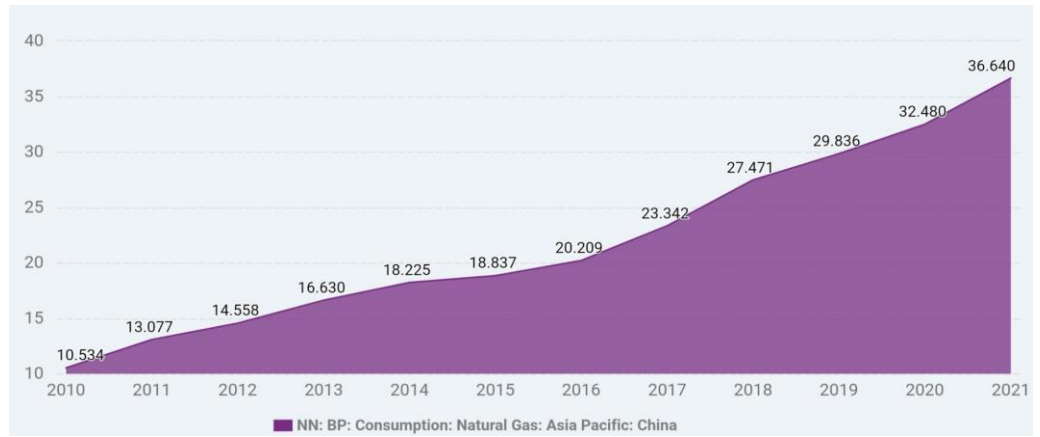
geçmektedir. Dolayısıyla Çin'in Akdeniz'deki liman yatırımları ve bölge ticaretindeki artan rolü ile dikkatleri üstüne çekmektedir.

Çin, Kuşak Yol Projesi kapsamında Akdeniz'e yönelik olarak Dizdaroğlu'nun makalesinde ifade ettiği üzere 3 temel politikası bulunmaktadır:

“1) enerji, ulaşım, telekomünikasyon ve teknoloji altyapısına yönelik yatırımlar;

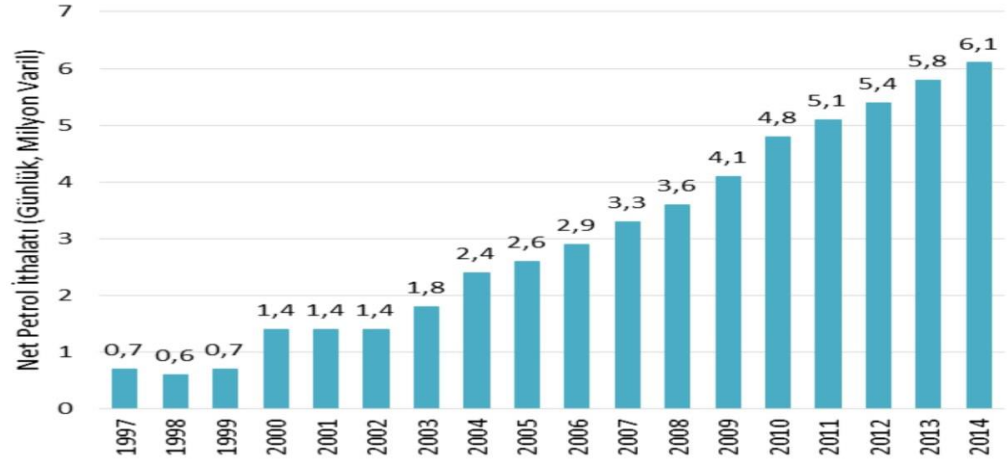
2) bölgesel işbirliğine yönelik forumlar;

3) bölgede yürütülen askeri tatbikatlar” (Dizdaroğlu, 2023: 4). İlk olarak Çin, dünyanın en kalabalık nüfusunu içinde barındırdığı için dolayısıyla enerji ihtiyacı en yüksek ülkelerdendir. Bu yüzden ham petrolde dünyanın en fazla ithalatını yapan Çin, bu ithalatını büyük oranda Akdeniz'den karşılamaktadır. Çin, enerji ihtiyacı doğrultusunda bu bölgedeki ülkelerle işbirliği anlaşmaları yapmaktadır. Söz konusu olan enerji ise çoğunlukla deniz yoluyla ya da İran üzerinden boru hatları ile Çin'e ulaşmaktadır (Karaca, 2012). Bu noktada tablo 14 ve 15'te de görüldüğü üzere Çin'in doğal gaz ve petrole olan ihtiyacı her geçen yıl artmaktadır. Sonuç olarak, Çin'in enerjiye olan ihtiyacından dolayı enerji taşımacılığında, güvenliği ağırlık vermektedir.



Şekil 16: Yıllara Göre Çin'in Doğal Gaz Tüketimi.

Kaynak: “China Natural Gas: Consumption” (2021) “Çevrimiçi”
<https://www.ceicdata.com/en/indicator/china/natural-gas-consumption>, Erişim Tarihi:
11/01/2023.



Şekil 17: Yıllara Göre Çin'in Petrol Tüketimi.

Kaynak: ERTEKİN, Meriç Subaşı (2017) “Çin'in Büyüyen Enerji Talebinin Karşılanmasında Afrika'nın Önemi” Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 12, ss. 189-222.

SONUÇ

2013 yılında Xi Jinping'in "Çin Rüyası" kapsamında ilan ettiği Kuşak Yol Projesi, ekonomi, siyasal ve kültürel gibi pek çok alanda bölgesel ve küresel ölçekte etkiler meydana getirmektedir. Asya'dan Avrupa'ya kadar uzanan bu büyük projenin, dünya nüfusunun yarısından fazlasını içinde barındırmaktadır. Proje'nin ortaya çıkmasının akabinde Çin, hızlı bir şekilde karayolları başta olmak üzere deniz ve demir yolları için proje güzergahındaki yerlere altyapı çalışmalarına başlamıştır. Çin altyapı çalışmalarının yanı sıra siyasal alandan ise ülkelerle diplomasisini geliştirip kuvvetlendirmeye özen göstermektedir. Çünkü Çin için önemli olan bir konuda projenin güvenliği ve sürdürülebilir olmasıdır.

Çin, dış politikasında genellikle önem verdiği husus yumuşak güce ağırlık veren ve mücadelecilik olmayan politikalar ön plandadır. Bunun en büyük örneği ise Kuşak Yol Projesi'dir. Bu proje aracılığıyla Çin, proje kapsamında yumuşak gücünü kullanarak Asya'dan Orta Doğu, Akdeniz ve Avrupa'ya kadar olan büyük bir alanda pek çok konuda etkileşimi amaçlamaktadır.

ABD açısından incelendiğinde ise Çin'in ekonomik anlamda bir yükseliş içinde olmasını istemeyeceğinden dolayı projeye sıcak bakmamaktadır. Buna ek olarak ABD'nin Kuşak Yol Projesi hattında bulunan ülkeleri vazgeçirme gayretinde olduğu araştırmalar neticesinde ortaya çıkmaktadır. Sonuç olarak, ABD ve Çin arasındaki bu gergin havayı Thucydides Tuzağı çerçevesinde analiz edildiğinde Çin'in ABD'ye oranla yumuşak güce dayalı politikaları sayesinde olası bir sıcak bir çatışma halinden uzaklaştırmaktadır. Bunda Çin'in, anayasasında kabul ettiği beş ilkesine sıkı sıkıya bağlı politikalar üretmesinin etkisi olduğu aşikârdır.

Küresel konjonktürde ise Çin'in bu ani ve hızlı yükselişi karşısında dengelerin değişmesi kaçınılmazdır. Şu anki durumda bile Çin'in ABD ile yarışır durumda olmasına ek olarak araştırmalara göre birkaç yıla kadar ABD'yi geçmesi tartışmalar arasındadır. Bu konuya Çin'in Akdeniz, Orta Doğu ve Afrika gibi stratejik alanlardaki ilgisi ve bu alanlara yönelik politikalarının artması örnek olarak gösterilebilmektedir. Ayrıca Çin'in proje güzergahındaki stratejik limanlardan hisse alması ABD'nin endişesini doğrular nitelikte olduğunu düşünülmektedir. Yunanistan'daki Pire Limanı, Pakistan'daki Gwadar

Limanı, İsrail'deki Aşdod ve Hayfa Limanları gibi stratejik olarak oldukça önemli olan limanlarda Çin'in inşa sürecinde bulunması ya da hisse alması Çin'in büyüyen gücüne örnek gösterilebilmektedir.

Kuşak Yol Projesi'nin bir başka etkisi 21.yüzyıl dünyasının en önemli konusu olan enerjinin kesintisiz ve güvenli bir şekilde lojistiğinin gerçekleştirilmedir. Çin, planlanan bu taşımacılığın gerçekleştirilmesi amacıyla alternatif rotalar üzerinde durarak meydana gelebilecek muhtemel aksaklıkları en aza indirmeye çalışmaktadır. Bu yüzden Çin, güzergâh üzerindeki ülkelerin iç politikasındaki güven ortamı dahil olmak üzere pek çok yönden istikrarın sağlanması adına girişimlerde bulunmaktadır. Çünkü Çin, bu noktada artan enerji ihtiyacını da bu proje ile karşılamayı hedeflemektedir.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

- ALDEN, Chris ve diğerleri (2008) **China Returns To Africa A Rising Power And A Continent Embrace**, Londra, Colombia University Publishing.
- ARIBAŞ, Kenan; Muhammed Nafiz HÜDAVENDİGAR (2014) **Siyasi Coğrafya Açısından Çin Hiçbir Şey Eskisi Gibi Olmayacak**, Konya, Çizgi Kitabevi Yayınları.
- BEST, Antony ve diğerleri (2012) **20. Yüzyılın Uluslararası Tarihi**, Çeviren: Taciser Ulaş Belge, Ankara, Siyasal Kitabevi.
- BIN HUWAIDIN, Mohamed (2002) **China's Relations with Arabia and the Gulf 1949–1999**, London, Routledge.
- Building The Belt Road: Concept, Practice and China's Contribution** (2017) Beijing, Foreign Languages Press.
- BRZEZINSKI, Zbigniew (1997) **Büyük Satranç Tahtası Amerika'nın Küresel Üstünlüğü ve Bunun Jeostratejik Gereklilikleri**, Çeviren: Yelda Türedi, İstanbul, İnkılap Kitabevi.
- DEMİR, Emre (2020) “Xi Jinping Dönemi Çin Dış Politikası ve Kuşak ve Yol Girişimi”, **Küresel Politikalar ve Bölgesel Dönüşümler**, Editör: Fulya Köksoy, Ankara, Nobel Akademik Yayıncılık.
- EKREM, Nuraniye Hidayet (2003) **Çin Halk Cumhuriyeti Dış Politikası (1950-2000)**, Ankara, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları.
- FULTON, Jonathan; Li-Chen SIM (2019) **External Powers and the Gulf Monarchies**, London, Routledge,
- GARDNER, C.; Başak GARDNER (2014) **Flora Of The Silk Road**, London, IB Tauris.
- GOLDSTEIN, Joshua S.; Jon C. Pevehouse (2015) **Uluslararası İlişkiler**, Çeviren: Haluk Özdemir, Ankara, Bigbang Yayınları.
- GUANG, Pan (1999) **China And Israel 50 Years Of Bilateral Relations 1948-98**, New York, The Asia And Pasific RIM Institute Of The American Jewish Committee.
- GÜÇYETMEZ, Ferdi (2021) “Doğu Akdeniz’de Güç-Denge ve Güvenlik”, **Doğu Akdeniz Uluslararası Güç Mücadelesinin Yeni Arenası**, Editörler: Tayyar Arı ve Mesut Hakkı Caşın, İstanbul, İdeal Kültür Yayıncılık.
- GÜNEŞ, Hakan (2014) “Çin Halk Cumhuriyeti Dış Politikası: Dönemler ve Dinamikler”, **Dış Politika Karşılaştırmalı Bir Bakış**, Derleyenler: Faruk Sönmezoğlu, Özgün Erler Bayır, İstanbul, Der Yayınları, ss.487-511.

- HSIUNG, C. W ve Roseth Tom (2019) “The Arctic Dimension In Sino-Russian Relations”, **Sino-Russian Relations In The 21 st Century**, Editörler: J. I. Bakkevold ve B. Lo, Cham, Palgrave Macmillian.
- İŞYAR, Ömer Göksel (2013) **Avrasya ve Avrasyacılık**, Bursa, Dora Yayınları.
- JINPING, Xi (2014) **The Governance Of China**, 1.Baskı, Beijing, Foreign Languages Press.
- KAMACI, Kubilay E. (2019) “Doğu Akdeniz Doğalgaz Boru Hattı”, **Mavi Vatan’dan Açık Denizlere**, İstanbul, Milli Savunma Üniversitesi Merkez Basım ve Yayınevi.
- KARLUK, Abdürreşit Celil (2017) “Çin’in Yeni İpek Yolu ve Yumuşak Gücü”, **I.Uluslararası İnsan ve Toplum Bilimleri Kongresi**, Editörler: Gonca Bayraktar Durgun ve Tuğrul Kokmaz, Ankara, Gazi Üniversitesi Matbaası.
- KISSINGER, Henry (2006) **Diplomasi**, Çeviren: İbrahim H. Kurt, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- KISSINGER, Henry (2015) **Çin Düünden Bugüne Yeni Çin**, Çeviren: Nalan Işık Çeper, 1.Baskı, İstanbul, Kaknüs Yayınları.
- KOÇAKOĞLU, Mehmet Ali (2020) **Kuşak Yol Girişimi Bağlamında Çin’i Anlamak**, İstanbul, Truva Yayınları.
- KÜÇÜKKALAY, A. Mesud (2016) **Dünya İktisat Tarihi**, İstanbul, Beta Yayınevi
- NISBETT, Richard (2015) **Düşüncenin Coğrafyası**, Çeviren: Gül Çağalı Güven, İstanbul, Varlık Yayınları.
- ORAZALINA, Korlan (2018) “One Belt One Road In The ‘New’ Sino-Russian Relations Era”, **China’s West Asia Strategies And Belt And Road Initiative**, Editörler: Serhan Afacan ve Hasret Karaali, Ankara. İran Araştırmaları Merkezi Bildiriler Kitabı.
- PAMİR, Necdet (2016) **Enerjinin İktidarı: Enerjiyi Elinde Tutan: Dünyayı Elinde Tutar**, İstanbul, Hayy Kitap Yatınları.
- PUTTEN, F.P. (2016) Infrastructure and Geopolitics: China’s Emerging Presence In The Eastern Mediterranean, **Journal Of Near Eastern Studies**, Cilt 18, Sayı 4, ss. 337-351.
- SARWAR, F. (2018). **China’s One Belt and One Road: Implications of “New Eurasian Land Bridge” on Global Power Play in the Region**, NUST Journal of International Peace & Stability, 1(2), 131-144.
- SHAMBAUGH, David (2020) **China & The World**, New York, Oxford University Press.
- SHI, Qin (1995) **Çin 1995**, Beijing, New Star Publishers.

ŞAHİN, İsmail; Altuğ GÜNAR (2021) “Doğu Akdeniz’in Jeopolitik Önemi”, **Doğu Akdeniz Uluslararası Güç Mücadelesinin Yeni Arenası**, Editörler: Tayyar Arı ve Mesut Hakkı Caşın, İstanbul, İdeal Kültür Yayıncılık.

TAŞDEMİR, Selin Z. (2019) “Ticaret Savaşlarının İstihdam Üzerindeki Etkisi: Çin-ABD Ticaret Savaşı”, **Ticaret ve Kur Savaşları Küresel Ekonomik Politığe Yansımaları**, Editörler: Murat Çetinkaya ve Gönül Muratoğlu, Ankara, Gazi Kitabevi.

The Constitution Of The People’s Republic Of China (1983)1.Baskı, Beijing, Foreign Languages Press.

THUCYDIDES (1950) **The History Of The Peloponnesian War**, Çeviren: Richard Crawley, New York, E.P. Duttonand Company, INC.

TUĞRUL, A. Beril (2020) “Enerji Güvenliği ve Ulusal Güvenlik İlişkisi”, **Devlet Doğasının Değişimi: Güvenliğin Sınırları**, Editör: Tolga Sakman, İstanbul, TASAM Yayınları.

TULGA, Derya (Ed.) (2013) **Dünya Tarihi**, Çeviren: Aysun Yavuz, 5.Baskı, İstanbul, NTV Yayınları.

TURAN, Yıldırım (2014) “Siber Savaşlar”, **Uluslararası İlişkilere Giriş**, Editörler: Şaban Kardaş ve Ali Balcı, İstanbul, Küre Yayınları.

TZU, Sun (2008) **Savaş Sanatı**, Çeviren: Adil Demir, 3.Baskı, İstanbul, Kastaş Yayınevi.

WU, Edward Xiaohui (2001) **Reconceptualizing “One Counrty, Two Systems”InThe Quest For Autonomy And Human RightsIn Hong Kong Under Chinese Sovereignty**, Doctoral Thesis, Graduate Department Of Law University Of Toronto, Canada.

XIAOSI, Ren (2020) **Çin Nereye Gidiyor? Başarının Sırrı**, İstanbul, Canut Yayınevi.

YILMAZ, Serdar (2019) **Bir Kuşak Bir Yol Projesi: Kavramlar, Aktörler, Uygulamalar**, Ankara, Astana Yayınları.

YIWEI, Wang (2020) **Çin’in Kazan-Kazan Projesi-Çağdaş İpek Yolu Bir Kuşak Bir Yol**, İstanbul, İpekyolu Kültür ve Edebiyat.

MAKALELER

- ACAR, Necmettin (2022) “İran-Suudi Arabistan Rekabeti Karşısında Çin Dış Politikası”, **Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi**, Cilt 9, Sayı 1, ss. 187-216.
- ADWAN, Abdalhaleem M. (2019) “The Jordanian-Chinese Strategic Partnership”, **European Journal Of Social Sciences**, Cilt 58, Sayı 4, ss. 304-316.
- AKSOY, Merve (2016) “Mevcut Enerji Açısından Doğu Akdeniz Bölgesi”, **İNSAMER**, Araştırma 23.
- ALTUNDAĞ, Zehra (2016) “Geçmişten Günümüze Şangay İşbirliği Örgütü”, **Avrasya Etüdleri**, Cilt 49, Sayı 1, ss. 99-124.
- ALVARES, Binyamin Tjong (2012) “The Geography Of Sino-Israeli Relations”, **Jewish Political Studies Review**, Cilt 24, ss. 96-121.
- AMETBEK, Dinmuhammed (2017) “İran Dış Politikasının Jeopolitik Kodları”, **Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi**, Yayın No 7.
- ARIS, Stephen (2013) “Shangai Cooperation Organization Mapping Multilateralism In Transition”, **International Peace Institute**, Sayı 2.
- ARSLAN, İbrahim (2019) “Şangay İş Birliği Örgütü: Çıkarlar/Öncelikler ve Bölgesel İş Birliği Arasında Denge Arayışı”, **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, Cilt 15, Sayı 30, ss. 289-330.
- ASLAN, Halil Kürşad (2014) “Yükselen Güç Çin Halk Cumhuriyeti’nin Ortadoğu Politikası”, **Akademik ORTA DOĞU**, Cilt 9, Sayı 1.
- ATAR ve diğerleri (2018) “Geçmişten Günümüze İpek Yolu Hakkında Bir Değerlendirme”, **Econder Uluslararası Akademik Dergi**, Cilt 2, Sayı 2, ss. 334-348.
- AYDIN, Gülşen; Müge Yüce (2018) “China’s Hard Power versus Soft Power in Central Asia: An Analysis of The ‘One Belt-One Road Initiative’ as a Soft Power Instrument”, **Caucasus International**, Cilt.8, ss.63-76.
- BETTELHEIM, Charles (1988) “Economic Reform In China”, **Journal Of Development Studies**, Cilt 24, Sayı 4, ss. 15-49.
- BOZTEPE, Veli (2016) “Bir Yumuşak Güç Kaynağı Olarak Türkiye’deki Çin Medyası”, **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 16, Sayı 4, ss. 93-110.
- CHAZIZA, Mordechai (2020) “China’s Strategic Partnership With Kuwait: New Opportunities For The Belt And Road Initiative”, **Contemporary Review Of The Middle East**, Cilt 7, Sayı 4.
- CHAZIZA, Mordechai (2020) “China-Qatar Strategic Partnership And The Realization Of One Belt, One Road Initiative”, **China Report**, Cilt 56, Sayı 1, ss. 78-102.

- ÇALIK, Ümit (2011) “Çin ekonomisi (Mao ve Mao Sonrası Dönem)”, **Liberal Düşünce Dergisi**, Sayı 64, ss. 185-206.
- ÇALIŞKAN, Zeynep (2019) “Çin’in Ekonomi-Politik Stratejisi: Tarihsel Bir Bakış”, **İnsani ve Sosyal Araştırmalar Merkezi**.
- ÇEBİ, Gizem Sınır; Gökmen KANTAR (2021) “Çin’in Doğu Akdeniz’deki Artan Rolü”, **Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Cilt 5, Sayı 1, ss. 29-43.
- ÇELİK, Yavuz (2022) “An Overview Of China-Iran Relations And Its Impact On Central Asia”, **Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 6, Sayı 1, ss. 103-114.
- ÇELİKPALA, Mitat (2014) “Enerji Güvenliği: NATO’nun Yeni Tehdit Algısı”, **Uluslararası ilişkiler**, Cilt 10, Sayı 40, ss. 75-99.
- ÇOLAKOĞLU, Selçuk (1999) “Çin-Sovyet İttifakı Döneminde (1950-1963) Orta Asya”, **Bilig**, Sayı 8, ss. 13-25.
- DAĞCI, Kenan; Mustafa KESKİN (2013) “Çin’in Doğu Türkistan Politikası ve Azınlık Hakları Bağlamında Hak İhlalleri”, **Barış Araştırmaları ve Çatışma Çözümleri Dergisi**, Cilt 1, Sayı 2, ss. 11-29.
- DEDEKOCA, Ersin (2017) “ABD - Çin İlişkilerinde Kriz Yönetimi”, **ANKASAM Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi**, Cilt 1, Sayı 3, ss. 141-168.
- DEMİRTEPE, M. T.; Hasan Selim ÖZERTEM (2022) “Yükselen Tehdit Algısı Karşısında Çin’in Yumuşak Güç Siyaseti: Politikalar ve Sınırlılıklar”, **Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 65, ss. 95-118.
- DİZDAROĞLU, Cihan (2023) “Jeopolitik Güç Mücadelesi: Çin’in Doğu Akdeniz’deki Varlığı”, **Doğu Asya Araştırmaları Dergisi**, Cilt 6, Sayı 11, ss. 1-22.
- DOĞAN, Fazlı (2018) “Çin’in Harmonik Dünya Politikası ve Dünya Düzeni”, **VI. Uluslararası Mavi Karadeniz Kongresi**, ss. 323-342.
- DURAN, Alev; Erkan IŞIKTAŞ (2017) “Geçmişten Günümüze İpek Yolu’nun Önemi ve Buna İlişkin Yapılmış Bilimler Çalışmaları”, **Social Sciences Studies Journal**, ss. 584-596.
- DURDULAR, Arzu (2016) “Çin’in “Kuşak-Yol” Projesi ve Türkiye-Çin İlişkilerine Etkisi”, **Avrasya Etütleri**, Cilt 49.
- EISENMAN, Joshua (2012) “China-Afrika Trade Patterns: Causes And Consequences”, **Journal Of Contemporary China**, Cilt 21, Sayı 77, ss. 793-810.
- EKREM, Erkin (2011) “Çin’in Orta Asya Politikaları”, **Ahmet Yesevi Üniversitesi İnceleme Araştırma Dizisi**, Yayın No 4.

- EMADI, Hafızullah (1994) "China And Iraq: Patterns Of Interaction, 1960-1992", **Economic And Political Weekly**, Cilt 29, Sayı 53, ss. 3315-3318.
- ERENEL, Fahri (2021) "Jeopolitik Teoriler ve Avrasya'nın Merkezinde Güç Savaşları", **Avrasya Dosyası**, Cilt 12, Sayı 1.
- ERMAĞAN, İsmail; Emin ÜSTÜNAL (2014) "Çin'in Orta Doğu Politikaları", **Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt 1, Sayı 7, ss. 19-39.
- ERTEKİN, Meriç Subaşı (2017) "Çin'in Büyüyen Enerji Talebinin Karşılmasında Afrika'nın Önemi", **Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 12, ss. 189-222.
- FİLİZ, Taner (2020) "Çin'in Küresel Tek Kuşak Tek Yol Girişiminde Türkiye'nin Konumu Üzerine Bir İnceleme", **Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 2, Sayı 2, ss. 117-133.
- FULTON, Jonathan (2019) "China-UAE Relations In The Belt And Road Era", **Journal Of Arabian Studies**, Cilt 9, Sayı 2, ss. 253-268.
- GALLO, Ernesto (2014) "Eurasian Union Versus Silk Road Economic Belt? **Institute For Security and Deelopment Policy**", Cilt 159.
- GÖKTEN, Kerem (2011) "Çin'in Barışçıl Yükselişine Muhafazakâr-Realist "Çözümler", **Akdeniz İİBF Dergisi**, Cilt 11, Sayı 21, ss. 110-129.
- GÖKTEN, Kerem (2019) "Güvenlik İle Bölgesel Ekonomik İşbirliği Arasında: Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) Ekonomik Koridoru", **Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 3, Sayı 1, ss. 99-113.
- GÜÇ, Ahmet (2001) "Konfüçyüs ve Konfüçyüsçülük", **Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi**, Cilt 10, Sayı 2.
- GÜL, Zana (2023) "The New Era In The Continuum Of China And Iraq's Relationship", **Asian Journal Of Comparative Politics**, Cilt 8, Sayı 1, ss. 348-363.
- GÜNER, Bülent (2018) "OBOR Girişimi'nin Coğrafyası", **Marmara Coğrafya Dergisi**, Sayı 37, ss. 112-113.
- GÜNEŞ, Alper (2022) "Deniz - Enerji Güvenliği İlişkisi Bağlamında Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki Enerji Politikalarının Analizi", **Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 12, Sayı 1, ss. 363-391.
- HAN, Zhibin; Xiaoqian CHEN (2018) "Historical Exchanges And Future Cooperation Between China And Oman The "Belt & Road" Initiative", **International Relations And Diplomacy**, Cilt 6, Sayı 01, ss. 1-15.

- HATİPOĞLU, Emre (2019) “Enerji Güvenliği”, **Uluslararası İlişkiler Konseyi Güvenlik Yazıları Serisi**, No 44.
- HOULDEN, Gordon (2019) “A New Great Power Engages With The Middle East: China’s Middle East Balancing Approach” **University Of Alberta China Institute**.
- İPEK, Niyazi (2022) “Rusya Federasyonu-Çin Halk Cumhuriyeti İlişkileri: Çok Kutupluluğun İnşası”, **International Journal Of Social Inquiry**, Cilt 15, Sayı 2, ss. 395-414.
- KALKIR, Nurcan (2018) “Konfüçyüs’ün Yönetim Anlayışı Üzerine Bir Analiz”, **Sosyal Bilimlerde Güncel Araştırma**, Cilt 4, Sayı 3, ss. 97-107.
- KAMACI, Ahmet; Selim İNANÇLI (2010) “Küreselleşme Sürecinde Çin Ekonomisi ve Türkiye Dış Ticaretinin Yapısal ve Sektörel Analizi”, **Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 1, Sayı 2, ss. 135-162.
- KARACA, Ragıp Kutay (2012) “Çin’in Enerji Stratejisinin Dış Politikasına Etkileri (1990-2010)”, **Uluslararası İlişkiler Akademik Dergisi**, Cilt 9, Sayı 33, ss. 93-118.
- KARTAL, Gökhan (2022) “Are The Effects Of Energy Security On Economic Growth Symmetric Or Asymmetric In Turkey? An Application Of Non-Linear ARDL”, **Ege Akademik Bakış**, Cilt 22, Sayı 4, ss. 487-502.
- KAYA, Rüştü (2018) “Orta Asya ‘Bölgesel Güvenlik Kompleksi’ Şangay İşbirliği Örgütü”, **Uluslararası Siyaset Bilimi ve Kentsel Araştırmalar Dergisi**, Cilt 7, Özel Sayı, ss. 53-71.
- KEDİKLİ, Umut; Önder ÇALAĞAN (2017) “Enerji Alanında Bir Rekabet Sahası Olarak Doğu Akdeniz’in Önemi”, **Sosyal Bilimler Metinleri**, Cilt 2017, Sayı 1, ss. 120-138.
- KORKMAZ, Hüseyin (2021) “Kuşak ve Yol Girişimi Bağlamında Çin’in Arktik Politikası”, **International Journal Of Politics And Security**, Cilt 3, Sayı 1, ss. 244-262.
- KORKMAZ, Hüseyin; İdris TURAN (2021) “Analysis Of The Competition Between China And The US In The 21st Century From The Perspective Of The Concept Of Hybrid Cold War”, **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 21, Sayı 2, ss. 367-390.
- KÖKSOY, Fulya (2019) “Çin Halk Cumhuriyeti Merkezli Tayvan, Tibet ve Doğu Türkistan Sorununun Amerika-Çin İlişkilerine Yansıması”, **Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi**, Cilt 10, Sayı 2, ss. 83-103.
- KUMARASWANY, P. R. (2013) “China, Israel And US: The Problematic Triangle”, **China Report**, Cilt 49, Sayı 1, ss. 143-159.

- KURT, Hasan (2021) “The Times Gazetesinde Gorbaçov’un Glasnost ve Perestroyka Politikalarını Uygulaması”, **Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi**, Cilt 8, Sayı 3, ss. 1350-1381.
- KUTLU, Erdi (2021) “İkili Anlaşmadan Bölgesel İşbirliğine: Şangay İşbirliği Örgütü”, **Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi**, Cilt 8, Sayı 3, ss. 533-553.
- KÜÇÜK, Özlem (2021) “Dünya Bankası ve Çin’in Karşılıklı Faydaya Dayalı İşbirliği: Yenilik Önyargısının Üstesinden Gelmek”, **Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi**, Cilt 12, Sayı 2, ss. 20-45.
- NORLING, Nicklas; Niklas Swanstorm (2007) “The Shanghai Cooperation Organization Trade And The Roles Of Iran, India and Pakistan”, **Central Asian Survey**, Cilt 26, Sayı 6, ss. 429-444.
- NYE, Joseph S. (1990) “Soft Power”, **Foreign Policy**, No 80, ss. 153-171.
- NYE, Joseph S. (2012) “China And Soft Power”, **South African Journal Of International Affairs**, Cilt 19, Sayı 2, ss. 151-155.
- ORAL, Ferhan (2021) “Kuşak Yol Girişimi Bağlamında İsrail’in “Red-Med” ve “Bölgesel Barış İçin Demiryolu Projeleri”, **Ankara Siyaset ve Kriz Araştırmaları Merkezi Stratejik Bakış**, Cilt 68, Sayı 20.
- OUMAR, Ahmat M. (2020) “21. Yüzyılda Afrika Boynuzu’nun Uluslararası Politikada Önemi”, **Akdeniz Havzası ve Afrika Medeniyetleri Dergisi**, Cilt 2, Sayı 2, ss. 58-69.
- ÖZSAĞLAM, Muhittin Tolga (2019) “Sınırlı Stratejik Ortaklık: Rusya-Çin İlişkileri”, **Lefke Avrupa Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 10, Sayı 1, ss. 70-90.
- ÖZTÜRK, Salih; Selin SAYGIN (2017) “1973 Petrol Krizinin Ekonomiye Etkileri ve Stagflasyon Olgusu”, **Balkan Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 6, Sayı 12, ss. 1-12.
- ÖZTÜRK, Tolga; İnci Nur DURAK (2022) “Çin Enerji Politikası: ABD ile Rekabetin Tehdit Dengesi Kuramı Bağlamında Değerlendirilmesi”, **Diplomasi ve Strateji Dergisi**, Cilt 3, Sayı 1.
- PEKCAN, Cemre (2016) “Güney Çin Denizi Sorunu Çerçevesinde Çin-Hindistan İlişkileri”, **ÇOMÜ Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 1, Sayı 1, ss.19-32.
- PEKCAN, Cemre (2017) “Konfüçyüs Felsefesinin Dış Politikaya Etkisi Bağlamında 2003-2013 Yılları Arasında Çin-ABD İlişkileri”, **Ankara üniversitesi SBF Dergisi**, Cilt 72, Sayı 4, ss. 1127-1155.
- PEKCAN, Cemre (2019) “Yeni-Liberal Kurumsalcılık Çerçevesinde Çin’in Komşuluk Diplomasisi: Hu Jintao ve Xi Jinping Dönemlerine Karşılaştırmalı Bakış”,

OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi, Cilt 13, Sayı 9, ss. 2892-2892.

POPESCU, Alba Lulia C. (2017) “Control Of Key Maritime Straits – China's Global Strategic Objective” **International Journal Of Economics And Business Administration**, Cilt 5, Sayı 1, ss. 92-119.

PUTTEN, Frans-Paul Van Der; Minke MEIJNDERS (2015) “China, Europe And The Maritime Silk Road”, **Clingendael Netherlands Institute Of International Relations (Report)**.

QIAN, Xuming (2019) “The Belt And Road Initiatives And China’s Middle East Energy Policy”, **International Relations And Diplomacy**, Cilt 4, Sayı 10, ss. 611-616.

SAHBAZ, Ussal (2014) “The Modern Silk Road: One Way Or Another?”, **German Marshall Fund Of The United States**.

SARAY, Mehmet Ozan; Levent GÖKDEMİR (2007) “Çin Ekonomisinin Büyüme Aşamaları (1978-2005)”, **Yaşar Üniversitesi E-Dergisi**, Cilt 2, Sayı 7, ss. 661-686.

SAYIN, Yusuf (2013) “Konfüçyüs’ün Yeniden Keşfi ve Çin’in Dış Politikasında Dönüşüm”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı 29, ss. 223-237.

SCOTT, Emma (2014) “China’s Silk Road Strategy: A Foothold In The Suez, But Looking To Israel”, **China Brief**, Cilt 14, Sayı 9.

SHAIKH, F. ve diğerleri (2016) “Prospects Of Pakistan-China Energy And Economic Corridor”, **Renewable And Sustainable Energy Reviews**, Sayı 59, ss. 253-263.

SHUJA, Sharif (2005) “China, Iran and Central Asia: The Dawning Of A New Partnership”, **Contemporary Review**, Sayı 1676.

SORENSEN, Camilla (2015) “The Significance Of Xi Jinping’s “Chinese Dream” For Chinese Foreign Policy: From “Tao Guang Yang Hui” To “Fen Fa You Wei””, **Journal Of China And International Relations**, Cilt 3, Sayı 1, ss. 53-73.

ŞANLI, Orhan; İsmet ATEŞ (2020) “ABD-Çin Odaklı Ticaret ve Kur Savaşlarının Dünya Ekonomisi Üzerine Etkileri”, **Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt 7, Sayı 1, ss. 75-101.

ŞAHİN, Emir Baha; Fahri ERENEL (2021) “Kuşak Yol Girişimi Kapsamında Deniz ve Demir İpekyolu’nun Rekabeti”, **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, Cilt 17, Sayı 40, ss.725-766.

ŞEKER, Burak Şakir (2018) “Deniz Enerji Güvenliği: Doğu Akdeniz’deki Güncel Gelişmelerin Jeopolitik Dengelere Etkisi”, **Turkish Studies**, Cilt 13, Sayı 7, ss. 207-228.

- ŞEN, Fatih (2009) “Çin’in Sincan-Doğu Türkistan Sorunu: Dünü, Bugünü, Geleceği”, **Ortadoğu Analiz**, Cilt 1, Sayı 7-8, ss. 124-134.
- ŞİMŞEK, Mevlüdiye (2005) “Çin Halk Cumhuriyeti’nin Dünya Ticaret Örgütü’ne (WTO) Üyeliğinin Ekonomik Etkileri ve Çin’in Geleceğine İlişkin Senaryolar”, **Yönetim ve Ekonomi Dergisi**, Cilt 12, Sayı 2, ss. 77-90.
- TEKİR, Osman; Nesrin DEMİR (2018) “Ekonomik ve Siyasal Bir Araç Olarak Yeni İpek Yolu Projesinin Küresel Sisteme Etkileri”, **Sosyoekonomi**, Cilt 26, Sayı 38, ss. 191-206.
- TAMER, Cenk (2019) “Çin-Hindiçin Yarımadası Ekonomi Koridoru”, **Ankara Kriz ve Siyaset Araştırmaları Merkezi**, Yayın No 64, Sayı 17.
- TOPCAN, Özlem (2020) “Batı Medeniyeti Gölgesinde Ötekilerin İnşası”, **Türk Dünyası Araştırmaları**, Cilt 126, Sayı 249, ss. 347-368.
- TUTAR, Filiz Kutluay; Fatma Şura B. KOÇER (2019) “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol”, **Journal Of Social Humanities And Administrative Science**.
- UZGUR, İbrahim (2020) “Çin-İsrail İlişkilerinde Üçüncü Tarafların Etkisi”, **Ortadoğu Etütleri**, Cilt 12, Sayı 1, ss. 182-205.
- ÜNGÖR, Çağdaş (2009) “Çin ve Üçüncü Dünya”, **İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Sayı 41, ss. 27-38.
- VURAL, A. (2017) “Yumuşak Güç Stratejisi Çerçevesinde Çin’in Afrika Politikası”, **Avrasya Etütleri Dergisi**, Cilt 51, Sayı 1, ss. 123-152.
- YALIN, Tansu; Melike ÇETİNBAKIŞ (2019) “Uyanan Dev Çin’in Yapısal ve Ekonomik Dönüşüm Süreci”, **Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi**, Cilt 17, Sayı 3, ss. 123-145.
- YILDIRIM, Nilgün Eliküçük (2020) “Kuşak ve Yol Girişiminin Finansmanı: Çin’in Borç Tuzağı Mı?”, **Alternatif Politika**, Cilt 12, Sayı 3, ss. 621-643.
- YILDIZ, Ayşe (2020) “Çin-İsrail İlişkileri”, **İNSAMER Araştırma**, Sayı 127.
- YILDIZ, Ayşe (2020) “Enerji Bağımlılığı Özelinde Çin’in Ortadoğu ve Orta Asya Siyaseti”, **İNSAMER Araştırma**, Sayı 131.
- YILMAZ, Esra (2017) “İpek Yolu Hakkında Kısa Bir Değerlendirme”, **e-Şarkiyat İlmi Araştırmalar Dergisi**, Cilt 9, Sayı 2, ss. 672-683.
- YILMAZ, Serdar (2020) “Bir Kuşak Bir Yol Projesinin İktisadi Kapasitesi ve Çin Tarafından Uygulanan Borç Diplomasisi”, **Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 24, ss. 631-647.

- YILMAZ, Zeki; Betül SABANCI (2021) “Bir Kuşak-Bir Yol Projesi Kapsamında Akdeniz Ticaret Limanlarında Türkiye Fırsatları”, **Ekonomi Maliye İşletme Dergisi**, Cilt 4, Sayı 1, ss. 87-100.
- YİĞENOĞLU, Kaan (2017) “Çin – Pakistan Ekonomik Koridorunun Jeostratejik Önemi”, **Uluslararası Toplumsal Bilimler Dergisi**, Cilt 1, Sayı 2, ss.1-14.
- YU, Hong (2017) “Motivation Behind China’s ‘One Belt, One Road’ Initiatives And Establishment Of The Asian Infrastructure Investment Bank”, **Journal Of Contemporary China**, Cilt 26, Sayı 105.
- YUAN, Jing (2010) “China’s Role In Establishing And Building The Shanghai Cooperation Organization (SCO)”, **Journal Of Contemporary China**, Cilt 19, Sayı 67, ss. 855-869.
- YUSUF, Ahmed A.; Mustafa Nail ALKAN (2020) “Afrika Boynuzu’nda Politik ve Ekonomik Bir Güç Olarak Çin Halk Cumhuriyeti”, **Bölgesel Araştırmalar Dergisi**, Cilt 4, Sayı 2, ss. 218-253.
- WEISS, Martin (2017) “Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)”, **Congressional Research Service**.
- ZREIK, M. (2019) “China’s Involvement In The Syrian Crisis And The Implications Of Its Neutral Stance In The War”, **RUDN Journal Of Political Science**, Cilt 21, Sayı 1.

TEZLER

- ABLET, Alimcan (2015) “1992’den Sonra Çin - İsrail İlişkileri” Yüksek Lisans Tezi, **Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara.
- AKDAĞ, Zekeriyya (2019) “Dünya – Sistemde Çin’in Yükselişinin Hegemonya Çevrimleri Yönünden Analizi”, Doktora Tezi, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- AKTAŞ, Samet (2019) “Bir Kuşak Bir Yol Projesi Özelinde Çin’in Yeni Süper Güç Olabilme Kapasitesi”, Yüksek Lisans Tezi, **Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara.
- ALIYEV, Vasib (2007) “Devrim Sonrası İran - ABD İlişkileri (1979-1991)”, Yüksek Lisans Tezi, **Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara.
- ALVES, A.C. (2011) “China’s Oil Diplomacy: Comparing Chinese Economic Statecraft In Angola And Brazil”, Unpublished Doctoral Dissertation, **The London School Of Economics And Political Science**, London

- BİLGİN, Hasan (2018) “Stratejik Açıdan Çin’in Dünü ve Bugünü”, Doktora Tezi, **Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü**, İzmir.
- ÇALIŞKAN, Şule (2023) “Bölgesel Güvenlik Kompleksi Kapsamında Doğu Akdeniz’de Enerji Güvenliği”, Yüksek Lisans Tezi, **Bahçeşehir Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü**, İstanbul.
- DOĞAN, Fazlı (2016) “Uluslararası İlişkilerde Güç İntikal Teorisi: Britanya, ABD ve Çin”, Doktora Tezi, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Konya.
- GAWHARAY, Samaruddin (2021) “Kuşak Yol Projesi’nin İran Dış Politikasına Etkileri, **Kütahya Dumlupınar Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü**, Kütahya.
- GÖRGÜLÜ, Büşra (2021) “Çin Dış Politikasında Konfüçyüsçülük”, Yüksek Lisans Tezi, **Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Denizli
- HASTÜRK, Veda (2019) “Çin Ekonomisindeki Dönüşümün Küresel Ekonomi Üzerine Etkileri: Bir Kuşak Bir Yol Projesi”, Yüksek Lisans Tezi, **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- KAYIŞ, Furkan T. (2022) “Kuşak-Yol Girişimi’nin Türkiye İçin Olası Etkileri: Fırsatlar ve Tehditler Bağlamında Bir Analiz”, Yüksek Lisans Tezi, **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Afyonkarahisar.
- KELEŞ, Sevilay (2021) “21. Yüzyılda Çin’in Enerji Güvenliği: Kuşak ve Yol Girişimi Açısından Değerlendirme”, Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Arel Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü**, İstanbul.
- KHUTSISHVILI, Zaida (2019) “Tek Kuşak Tek Yol Bağlamında Rusya - Çin İlişkileri”, Yüksek Lisans Tezi, **Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Giresun.
- KIZIL, Bilal (2019) “Çin’in Siyasal ve Yönetmel Yapısının İncelenmesi” , Yüksek Lisans Tezi, **Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Kahramanmaraş.
- OĞLAKKAYA, Mehmet Salih (2021) “Amerika Birleşik Devletleri ile Çin’in Korumacılık Politikalarının Oyun Teorisi Yaklaşımına Göre Analizi”, Yüksek Lisans Tezi, **Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Konya.
- SALTIK, Hacer Hilal (2015) “Enerji Arz Güvenliği ve Yenilebilir Enerji Kaynakları”, Yüksek Lisans Tezi, **Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Aydın.
- SINIR, Gizem (2020) “Tek Kuşak Tek Yol Projesi Bağlamında Çin-AB Ülkeleri İşbirliğinin Doğu Akdeniz’e Etkileri”, Yüksek Lisans Tezi, **Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Tekirdağ.

UYAN, Fatih (2020) “Kuşak ve Yol’da Dört Ülke: Çin-Türkiye-İran-Azerbaycan”, Yüksek Lisans Tezi, **Kapadokya Üniversitesi Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Araştırma Enstitüsü**, Nevşehir.

TİMÜR, Muhammed Yasir (2018) “1996-2017 Yılları Arasında Şangay İşbirliği Örgütü ve Türkiye”, Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.

TÖRE, Ali Egemen (2021) “Kuşak ve Yol Girişimi’nin Çin’in Bölgesel Politikalarındaki Rolü”, Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.

WEB SİTELERİ

ABDUKERİMOV, Bahtiyar (2016) “**Ekonomik Koridor Oluşturulmasına İlişkin Anlaşma İmzaladılar**” “Çevrimiçi” <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/ekonomik-koridor-olusturulmasina-iliskin-anlasma-imzaladilar/596787>, Erişim Tarihi: 02.10.2022.

ADAY, S. ve diğerleri (2019) “**Hybrid Threats: Confucius Institutes**” “Çevrimiçi” , <https://stratcomcoe.org/publications/hybrid-threats-confucius-institutes/88> Erişim Tarihi: 01/09/2022.

ADIBELLİ, Barış (2018) “**Bir Kuşak Bir Yol Girişimi: Çin’in Yeni Dünya Düzeni**” , “Çevrimiçi”, <https://www.yorungedergi.com/2018/05/bir-kusak-bir-yol-girisimi-cinin-yeni-dunya-duzeni/> Erişim Tarihi: 11/09/2022.

AHMAD, Javaid (2021) “**Fiftieth Aniversary Of China-Kuwait Diplomatic Ties**” “Çevrimiçi” <https://www.kuwaittimes.com/fiftieth-anniversary-of-china-kuwait-diplomatic-ties/> Erişim Tarihi: 18/06/2023.

“**AIIB Welcomes Mauritania As New Prospective Member**” (2023) “Çevrimiçi” <https://www.aiib.org/en/news-events/news/2023/AIIB-Welcomes-Mauritania-as-New-Prospective-Member.html#:~:text=the%20African%20continent.,About%20AIIB,to%20106%20approved%20members%20worldwide.> , Erişim Tarihi: 05/02/2023.

“**AIIB Our Projects**” , (2023) <https://www.aiib.org/en/projects/list/index.html?status=Approved> , Erişim Tarihi: 28/04/2023.

“**Akdeniz’in En Önemli Limanı Artık Çin’in**” (2021) <https://turkdegs.org/icerik/akdenizin-en-onemli-limani-artik-cinin> , Erişim Tarihi: 21/03/2023.

AKIL, Samy; Karam SHAAR (2021) “**The Red Dragon In The Land Of Jasmine: An Overview Of China’s Role In The Syrian Conflict**” “Çevrimiçi”

- <https://opc.center/an-overview-of-chinas-role-in-the-syrian-conflict/> , Erişim Tarihi: 19/06/2023.
- ALBERT, Eleanor (2018) “China’s Big Bet On Soft Power” “Çevrimiçi”, <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-big-bet-soft-power> , Erişim Tarihi: 10/09/2022.
- ALPEREN, Ümit (2019) “Çin Rüyası Gerçekleşecek Mi?” “Çevrimiçi”, <https://fikirturu.com/cin/cin-ruyasi-gerceklesecek-mi/> , Erişim Tarihi: 02/10/2022.
- ARTAN, Sertaç (2020) “Çin 17 Yıl Üst Üste Dünyanın En Büyük Ham Petrol İthalatçısı Oldu”, <https://tr.euronews.com/2020/01/14/cin-17-yil-ust-uste-dunyanin-en-buyuk-ham-petrol-ithalatcisi-oldu#:~:text=%C3%87in'in%202019%20ham%20petrol,birinci%20s%C4%B1rada%20tutacak%20gibi%20g%C3%B6r%C3%BCn%C3%BCyor>, Erişim Tarihi: 04/10/2022.
- ATLI, Altay (2020) “Kuşak-Yol Projesine AB’nin Bakışı” “Çevrimiçi” <https://acmof.wordpress.com/2020/12/09/kusak-yol-projesine-abnin-bakisi-dr-altay-atli/> Erişim Tarihi: 07/07/2023.
- “Bangladeş-Çin-Hindistan-Myanmar (BCIM) Ekonomik Koridoru ve Yeri” (2019) “Çevrimiçi”, <https://diligentias.com/bangladesh-china-india-myanmar-bcim-economic-corridor-and-bri/>, Erişim Tarihi: 02/10/2022.
- BAYAR, Ahmet (2019) “Yeni Kuşağa Eski Yol, Çin Batı’ya Açılan Kapısı: OBOR”, “çevrimiçi” [https://www.defenceturk.net/yeni-kusaga-eski-yol-cin-batiya-acilan-kapisi-obor#:~:text=%C3%87in%20Orta%20FBat%C4%B1%20Asya%20Ekonomik%20Koridoru%20\(CCWAE&text=Koridor%20Kazakistan%2C%20K%C4%B1rg%C4%B1zistan%2C%20Tacikistan%2C,ra%C4%9Fmen%20projenin%20baz%C4%B1%20b%C3%B6l%C3%BCmleri%20yap%C4%B1m%C4%B1%C5%9F%C4%B1r](https://www.defenceturk.net/yeni-kusaga-eski-yol-cin-batiya-acilan-kapisi-obor#:~:text=%C3%87in%20Orta%20FBat%C4%B1%20Asya%20Ekonomik%20Koridoru%20(CCWAE&text=Koridor%20Kazakistan%2C%20K%C4%B1rg%C4%B1zistan%2C%20Tacikistan%2C,ra%C4%9Fmen%20projenin%20baz%C4%B1%20b%C3%B6l%C3%BCmleri%20yap%C4%B1m%C4%B1%C5%9F%C4%B1r), Erişim Tarihi: 25/09/2022.
- “Bir Kuşak Bir Yol: 5 Başlıkta Merak Edilen Modern İpek Yolu”(2018) “çevrimiçi” <https://stratejikortak.com/2019/11/bir-kusak-bir-yol-5-baslikta-merak-edilen-modern-ipek-yolu.html>, Erişim Tarihi: 10/09/2022.
- “Bir Kuşak Bir Yol: Üç kıtayı birbirine bağlayan Proje” (2020) “Çevrimiçi” <https://www.cinbilgisi.com/bir-kusak-bir-yol/amp/> , Erişim Tarihi: 21/10/2022.
- “China” (2022) “Çevrimiçi” <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/china/> , Erişim Tarihi: 22/12/2022.
- BOZKURT, Gaye (2021) “Doğu Akdeniz’de Enerji Güvenliği ve Transfer Rotaları” “Çevrimiçi” <https://stratejikortak.com/2021/03/dogu-akdenizde-enerji-guvenligi-ve-transfer-rotalari.html> Erişim Tarihi: 07/07/2023.

- BRAINARD, Jeffrey; Dennis NORMILE (2022) “China Rises To First Place In Most Cited Papers” “Çevrimiçi” <https://www.science.org/content/article/china-rises-first-place-most-cited-papers> Erişim Tarihi: 08/07/2023.
- “China’s Belt & Road Initiative And Qatar” (2022) “Çevrimiçi” <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/11/22/chinas-belt-road-initiative-and-qatar/> , Erişim Tarihi: 09/06/2023.
- “China Natural Gas: Consumption” (2021) “Çevrimiçi” <https://www.ceicdata.com/en/indicator/china/natural-gas-consumption> , Erişim Tarihi: 11/01/2023.
- “Çin, Rusya ve Moğolistan’dan Ekonomik Koridor Planını Uzatma Sözü” (2022) “Çevrimiçi” <https://turkish.cri.cn/2022/09/16/ARTIBpWnp7TG15ZN2pQlvzvN220916.shtml> , Erişim Tarihi: 09/10/2022.
- CAFLERO, Giorgio (2020) “China Plays The Long Game On Syria” “Çevrimiçi” <https://www.mei.edu/publications/china-plays-long-game-syria> Erişim Tarihi: 10/07/2023.
- ÇALIŞKAN, Sercan (2023) “China’s Expanding Influence In Iraq” “Çevrimiçi” <https://thedi diplomat.com/2023/03/chinas-expanding-influence-in-iraq/> , Erişim Tarihi: 18/06/2023.
- DURSUN, Ahmet (2022) “İran, Şanghay İşbirliği Örgütü’ne Tam Üyelik Belgesini İmzaladı” “Çevrimiçi” <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/iran-sanghay-isbirligi-orgutune-tam-uyelik-belgesini-imzaladi/2685556> Erişim Tarihi: 09/07/2023.
- EĞİLMEZ, Mahfi (2014) “Çin: ABD’yi Geçti” “Çevrimiçi” <https://www.mahfiegilmez.com/2014/10/cin-abdyi-gecti.html> Erişim Tarihi: 07/07/2023.
- EĞİLMEZ, Mahfi (2019) “ABD - Çin Ticaret Savaşı ve Tukidides Tuzağı” “Çevrimiçi” <https://www.mahfiegilmez.com/2019/09/abd-cin-ticaret-savas-ve-tukidides-tuzag.html>, Erişim Tarihi: 06/09/2022.
- EKREM, Erkin (t.y.) “ABD-Çin Ticaret Savaşı ve Çin’in AB Planı” “Çevrimiçi” <https://www.sde.org.tr/abd-cin-ticaret-savasi-ve-cinin-ab-plani-bolgesel-analiz-75>, Erişim Tarihi: 06/09/2022.
- EMONT, Jon (2014) “Will Bibi’s Chinese Choo-Choo Train Save Israel And Transform The Middle East?” “Çevrimiçi” <https://www.tabletmag.com/sections/israel-middle-east/articles/red-med-link-china-israel> Erişim Tarihi: 05/07/2023.
- “Energy Security Ensuring The Uninterrupted Availability Of Energy Sources At An Affordable Price” (2023) “Çevrimiçi” <https://www.iea.org/about/energy-security> Erişim Tarihi: 08/07/2023.

- Eurasianet (2017) **“Iran To Become Essential Hub In China’s Belt And Road Initiative”** “Çevrimiçi” <https://oilprice.com/Geopolitics/International/Iran-To-Become-Essential-Hub-In-Chinas-Belt-AndRoad-Initiative.html> Erişim Tarihi: 12/07/2013.
- “Exploring The China And Oman Relationship”** (2014) “Çevrimiçi” <https://thediplomat.com/2014/05/exploring-the-china-and-oman-relationship/> , Erişim Tarihi: 09/06/2023.
- GABUEV, Alexander (2017) **“Bigger, Not Better: Russia Makes The SCO A Useless Club”** <https://carnegiemoscow.org/commentary/71350> , Erişim Tarihi: 07/07/2023.
- “General Profile: China”** (2022) “Çevrimiçi” <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/generalprofile/en-gb/156/GeneralProfile156.pdf> , Erişim Tarihi: 03/11/2022.
- GÖNÜLTAŞ, Bahattin (2015) **“Asya Altyapı ve Yatırım Bankasının Kurucu Üye Sayısı 57 oldu”** “Çevrimiçi” <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/asya-altyapi-yatirim-bankasinin-kurucu-uye-sayisi-57-oldu/57266> , Erişim Tarihi: 13/06/2023.
- GÖZELLİK, Emel Öz; Emre AYTEKİN (2019) **“Çin’de ‘Kuşak ve Yol’ Forumu Başladı”** “Çevrimiçi” <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/cinde-kusak-ve-yol-forumu-basladi/1463275> , Erişim Tarihi: 11/06/2023.
- GÜNYOL, Abdulkadir (2023) **“Çin 44 teknoloji alanının 37’sinde ABD’nin önünde yer alıyor”** “Çevrimiçi” <https://www.aa.com.tr/tr/bilim-teknoloji/cin-44-teknoloji-alaninin-37sinde-abdnin-onunde-yer-aliyor/2836346> Erişim Tarihi: 08/07/2023.
- HALİLOĞLU, Yunus (2020) **“Bir Kuşak Bir Yol: Çin”** “Çevrimiçi” <https://akademikarastirma.org/bir-kusak-bir-yol-cin/> , Erişim Tarihi: 02.10.2022.
- HASANZADEH, Vural (2021) **“Çin’in “Bir Kuşak Bir Yol” Projesi ve Türk Dünyası Etkileri”** “Çevrimiçi” <https://www.21yyte.org/tr/merkezler/bolgesel-arastirma-merkezleri/asya-pasifik-arastirmalari-merkezi/cin-in-bir-kusak-bir-yol-projesi-ve-turk-dunyasi-na-etkileri> Erişim Tarihi: 09/07/2023.
- İPEK, Fatih Oğuzhan (2020) **“Irak’ın Yeni Ortakları: Rusya ve Çin”** “Çevrimiçi” <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/irak-in-yeni-ortaklari-rusya-ve-cin/2016246> , Erişim Tarihi: 11/06/2023.
- KABAKÇI, Fuat; Tevfik DURUL (2017) **“Kuşak ve Yol Forumu’nun Ardından”** “Çevrimiçi” <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/kusak-ve-yol-forumunun-ardindan/819306> , Erişim Tarihi: 06/10/2022.

- KEPING, Yu (2016) **“Crossing The River By Feeling The Stones: Democracy’s Advance In China”** “Çevrimiçi” <https://theconversation.com/crossing-the-river-by-feeling-the-stones-democracys-advance-in-china-57557> , Erişim Tarihi: 11/10/2022.
- KHEDR, Hatem (2021) **“Kuwait And china Seek Diversifying Economy Via Belt And Road Initiative”** “Çevrimiçi” <https://www.al-monitor.com/originals/2021/04/kuwait-and-china-seek-diversifying-economy-belt-and-road-initiative> Erişim Tarihi: 18/06/2023.
- KIDERA, Momoko (2021) **“Sold To China’: Greece’s Piraeus Port Toen Cools On Belt And Road”** “Çevrimiçi” <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Sold-to-China-Greece-s-Piraeus-port-town-cools-on-Belt-and-Road> Erişim Tarihi: 07/07/2023.
- KUCERA, Joshua (2017) **“Russia “Increasingly Distrustful” Of SCO”** “Çevrimiçi” <https://eurasianet.org/russia-increasingly-distrustful-of-sco> , Erişim Tarihi: 07/07/2023.
- LEWIS, Jeffrey; Paulo TREVISANI (2014) **“Brics Agree To Base Development Bank In Shanghai”** “Çevrimiçi” <https://www.wsj.com/articles/brics-agree-to-base-development-bank-in-shanghai-1405453660> , Erişim Tarihi: 14/12/2023.
- LIN, JustinYifu; Yan WANG (2017) **“Patient Capital In The Context Of The Belt And Road Initiative (BRI)”** “Çevrimiçi” <https://www.nse.pku.edu.cn/attachments/0f88d307fc3e446e913d06f32d5d3014.pdf> , Erişim Tarihi: 07/10/2022.
- LIM, Kong Soon (2019) **“China’s Arctic Policy And The Polar Silk Road Vision”** “Çevrimiçi” https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2018/Scholarly_Papers/24_AY2018_Kong.pdf , Erişim Tarihi: 02/06/2023.
- LIU, Xuecheng (2006) **“China’s Energy Security And Its Grand Strategy”** “Çevrimiçi” <https://stanleycenter.org/publications/pab/pab06chinasenergy.pdf> Erişim Tarihi:04/07/2023.
- LOKHANDE, Sumedh Anil (2017) **“China’s One Belt One Road Initiative and The Gulf Pearl Chain”** “çevrimiçi” https://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017beltandroad/2017-06/05/content_29618549.htm , Erişim Tarihi: 11/09/2022.
- JARABEJO, Jacob (2019) **“Urbanization in SoutheastAsia: FieldNotesfrom Laos”** “çevrimiçi”<http://datadrivenlab.org/data/urbanization-in-southeast-asia-field-notes-from-laos/>, Erişim Tarihi: 11/07/2022.

- JENNINGS, Ralps (2022) “Çin Ekonomisi 2030’da ABD’yi Gececek” “Çevrimiçi” <https://www.voaturkce.com/a/cin-ekonomisi-2030-abd-gececek-amerika/6382734.html> Erişim Tarihi: 08/07/2023.
- “Jordan, China In \$2.5 bn Deal For Oil-Shale Plant” (2015) “Çevrimiçi” <https://www.foxnews.com/world/jordan-china-in-2-5-bn-deal-for-oil-shale-plant> , Erişim Tarihi: 17/06/2023.
- MARKS, Jesse (2022) “Jordan-China Relations: Taking Stock Of Bilateral Relations At 45 Years” “Çevrimiçi” <https://www.stimson.org/2022/jordan-chinese-relations-taking-stock-of-bilateral-relations-at-45-years/> , Erişim Tarihi: 17/06/2023.
- MATHEWS, Sean (2021) “Will China Save Syria’s Economy After Years Of Bloodshed And Turmoil?” “Çevrimiçi” <https://www.middleeasteye.net/news/syria-war-economy-china-investment-belt-road-initiative-us-sanctions> Erişim Tarihi: 11/07/2023.
- “Mısır Ülke Bilgi Notu” (2022) “Çevrimiçi” https://tim.org.tr/files/downloads/Ulke_Bilgi_Notlar%C4%B1/M%C4%B1s%C4%B1r%20%C3%9Clke%20Bilgi%20Notu.pdf , Erişim Tarihi: 01/12/2022.
- MUFSON, Steven (2013) “President Obama and Chinese President Xi Jinping agree to wind downp rodution and use of hydrofluoro carbons, or HFCs” “Çevrimiçi” https://www.washingtonpost.com/business/economy/president-obama-and-chinese-president-xi-jinping-agree-to-wind-down-production-and-use-of-hydrofluorocarbons-or-hfcs/2013/06/08/92e4d79e-d08f-11e2-8845-d970ccb04497_story.html , Erişim Tarihi: 13/11/2022.
- “NDB Founding Member Countries” (2023) “Çevrimiçi” <https://www.ndb.int/about-ndb/members/> , Erişim Tarihi: 06/03/2023.
- NIAZI, Khizar (2009) “Kuwait Looks Towards The Eat: Relations With China” “Çevrimiçi” <https://www.mei.edu/publications/kuwait-looks-towards-east-relations-china> Erişim Tarihi: 18/06/2023.
- NUROĞLU, Elif (2019) “Kuşak Yol Projesi Çevresinde Türkiye-Çin İlişkileri” “Çevrimiçi” <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/kusak-yol-projesi-cercevesinde-turkiye-cin-iliskileri/1538112> , Erişim Tarihi: 09/09/2022.
- OBEIDAT, Omar (2015) “Jordan, China Sign Agreements Worth \$7b, Including NationalRailway Deal” “Çevrimiçi” <https://www.jordantimes.com/news/local/jordan-china-sign-agreements-worth-7b-including-national-railway-deal> , Erişim Tarihi: 17/06/2023.
- OKUDUCI, İdiris; Mustafa Melih AHISHALI (2020) “ABD-İran İlişkilerinin 67 yıllık Tarihçesi” “Çevrimiçi” <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/abd-iran-iliskilerinin-67-yillik-tarihcesi/1693820> Erişim Tarihi: 03/07/2023.

- “OPEC Brief History”** (t.y.) **“Çevrimiçi”**
https://www.opec.org/opec_web/en/about_us/24.htm Erişim Tarihi: 03/07/2023.
- PAN, Guang (1997) **“China’s Success In The Middle East”** **“Çevrimiçi”**
<https://www.meforum.org/373/chinas-success-in-the-middle-east>, Erişim Tarihi: 11/10/2022.
- PANNIER, Bruce (2007) **“Central Asia: SCO Leaders Focus On Energy, Security and Cooperatin”** **“Çevrimiçi”** <https://www.rferl.org/a/1078178.html> , Erişim Tarihi: 03/06/2023.
- PARRY, Abdul Waheed (2021) **“Çin Pakistan Ekonomik Koridoru ve Bölgeye Etkileri”** **“Çevrimiçi”** https://www.insamer.com/tr/cin-pakistan-ekonomik-koridoru-ve-bolgeye-etkileri_4018.html, Erişim Tarihi: 11.07.2022.
- POLONSKY, Ilya (2016) **“Nerchinsk Anlaşması. Rusya’nın Çin ile İlk Dünyası”** **“Çevrimiçi”** <https://tr.topwar.ru/100248-nerchinskiy-dogovor-pervyy-mir-rossii-s-kitaem.html> , Erişim Tarihi: 08/06/2023.
- “Qatar-China Reloations”** (t.y.) **“Çevrimiçi”** <https://beijing.embassy.qa/en/china/qatar-china-relations> , Erişim Tarihi: 15/06/2023.
- RAKİPOĞLU, Mehmet (2018) **“BAE-Çin İlişkileri Derinleşiyor”** **“Çevrimiçi”**
<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/bae-cin-iliskileri-derinlesiyor/1546033#> , Erişim Tarihi: 12/06/2023.
- RAMANİ, Samuel (2016) **“China’s Syria Agenda”** **“Çevrimiçi”**
<https://thediplomat.com/2016/09/chinas-syria-agenda/> , Erişim Tarihi: 14/06/2023.
- SAĞLAM, Mühdan (2018) **“Sri Lanka: Çin’e Borçlu Gözyaşı Ülkesi”** **“Çevrimiçi”**
<https://www.gazeteduvar.com.tr/yazarlar/2018/02/14/sri-lanka-cine-borclu-gozyasi-ulkesi>, Erişim Tarihi: 21/11/2022.
- SANJINEZ, Victor ve diğerleri (2023) **“China And Russia: A Friendship With ‘No Limits’”** **“Çevrimiçi”**
<https://multimedia.scmp.com/infographics/news/china/article/3214426/china-russia/index.html> , Erişim Tarihi: 08/06/2023.
- SAYIN, Esra (2021) **“2021’de Artan Karbon Salınımında Zengin Ülkelerin Rolü”** **“Çevrimiçi”**
<https://www.trthaber.com/haber/cevre/2021de-artan-karbon-saliniminda-zengin-ulkelerin-rolu-619050.html> Erişim Tarihi: 09/07/2023.
- SEZEN, Seriya (2017) **“Bir Kuşak ve Bir Yol Projesi: 21.Yüzyılın Yapı Taşı Mı?”** **“Çevrimiçi”** <https://www.dunya.com/dunya/bir-kusak-ve-bir-yol-projesi-21-yuzyilin-yapi-tasi-mi-haberi-368883> , Erişim Tarihi: 14/12/2023.

- SHARMA, Vaasu (2022) **“Syria Joins China’s Belt And Road Initiative”** “Çevrimiçi” <https://diplomatist.com/2022/02/04/syria-joins-chinas-belt-and-road-initiative/> Erişim Tarihi: 02/07/2023.
- “Sheikh Mohamed: UAE And China Creating 100-year ‘Road Map’ To Boost Alliance”** (2019) “Çevrimiçi” <https://www.thenationalnews.com/uae/government/sheikh-mohamed-uae-and-china-creating-100-year-road-map-to-boost-alliance-1.889755> Erişim Tarihi: 08/07/2023.
- SHOKRI, Omid (2018) **“Iran’s Interests In China’s One Belt One Road Project”** “çevrimiçi” <https://uskenergy.com/irans-interests-in-chinas-one-belt-one-road-policy/> , Erişim Tarihi: 10/09/2022.
- SHMAH, David (2014) **“China Firm To Build New Ashdod ‘Union Buster’ Port”** “Çevrimiçi” <https://www.timesofisrael.com/china-firm-to-build-new-ashdod-union-buster-port/> Erişim Tarihi: 05/07/2023.
- SIDDIQI, Ali (2022) **“China’s ‘Belt And Road’ Risk In Syria May Reap Big Rewards”** “Çevrimiçi” <https://www.voanews.com/a/china-s-belt-and-road-risk-in-syria-may-reap-big-rewards-/6415768.html> , Erişim Tarihi: 19/06/2023.
- “Syria Joins China’s Belt And Road Initiative”** (2022) “Çevrimiçi” <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/01/16/syria-joins-chinas-belt-and-road-initiative/> , Erişim Tarihi: 19/06/2023.
- ŞAHİN, Vuslat Nur (2019) **“II. Kuşak - Yol Formunun Ardından”** “Çevrimiçi” <https://avim.org.tr/tr/Yorum/II-KUSAK-YOL-FORUMUNUN-ARDINDAN> , Erişim Tarihi: 09/06/2023.
- TARAKÇI, Nejat (2013) **“Mesele Mısır ve Suriye Değil: Doğu Akdeniz”** “Çevrimiçi” https://tasam.org.tr-TR/Icerik/5077/mesele_misir_ve_suriye_degil_dogu_akdeniz Erişim Tarihi: 07/07/2023.
- TEKER, Kadriye (2016) **“Çin’in Akdeniz Rüyası”** “Çevrimiçi” <https://www.zraporu.com/dergide-bu-ay/cinin-akdeniz-ruyasi/> , Erişim Tarihi: 02/11/2022.
- TEMİZ, Kadir; Hamza UÇAR (2018) **“Çin’in Kuşak ve Yol Girişiminde Sorunlar Artıyor”** “Çevrimiçi” <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/cin-in-kusak-ve-yol-girisiminde-sorunlar-artiyor/1307053> , Erişim Tarihi: 21/11/2022.
- “Ten Years Of War In Syria Has Cost \$ Trillion USD According To World Vision”** (2021) “Çevrimiçi” <https://www.wvi.org/newsroom/syria-crisis-response/ten-years-war-syria-has-cost-12-trillion-usd-according-world-vision> Erişim Tarihi: 05/07/2023.

- “The Top 50 Container Ports”** (2021) “Çevrimiçi” <https://www.worldshipping.org/top-50-ports> Erişim Tarihi: 04/07/2023.
- TROUSH, Sergei (1999) **“China’s Changigng Oil Strategy And Its Foreign Policy Implications”** “Çevrimiçi” <https://www.brookings.edu/articles/chinas-changing-oil-strategy-and-its-foreign-policy-implications/> Erişim Tarihi: 05/07/2023.
- TUĞRUL, Beril (2018) **“Doğu Akdeniz’in Enerji Politik Açıdan Önemi”** “Çevrimiçi” https://tasam.org.tr-TR/Icerik/51269/dogu_akdenizin_enerji_politik_acidan_onemi , Erişim Tarihi: 05/10/2022.
- TUNCEL, Cem Okan (2017) **“Bir Kuşak Bir Yol: 21. Yüzyılın En Büyük Kalkınma Projesi”** “Çevrimiçi” <https://www.aydinlik.com.tr/haber/bir-kusak-bir-yol-21-yuzyilin-en-buyuk-kalkinma-projesi-50181>, Erişim Tarihi: 13/10/2022.
- ULUDAĞ, Oktay (2021) **“Süveyş Kanlı Dünyayı Değiştiren Su Yolu”** “Çevrimiçi” <https://www.magmadergisi.com/dunya-tarihi/suveys-kanali-dunyayi-degistiren-su-yolu> , Erişim Tarihi: 01/11/2022.
- UMBACH, Frank (2018) **“China’s Belt And Road Initiative And The Mediterranean Region: The Energy Dimension”** “Çevrimiçi” <https://www.naturalgasworld.com/ggp-chinas-belt-and-road-initiative-and-the-mediterranean-region-the-energy-dimension-63836>, Erişim Tarihi: 03/10/2022.
- “United States”** (2023) “Çevrimiçi” <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/united-states/>, Erişim Tarihi: 03/01/2023.
- ÜLGENER, Fehmi (2021) **“Ever Given ve Hukuki Sonuçları”** “Çevrimiçi” <https://www.marinedealnews.com/ever-given-ve-hukuki-sonuclar/> , Erişim Tarihi: 19/08/2022.
- YANQIU, Zhang (2014) **“Understand China’s Media In Africa From The Perspective Of Constructive Journalism”** <https://www.cmi.no/file/2922.pdf> Erişim tarihi: 08/07/2023.
- YENİACUN, Selin Han (2018) **“Çin’in Kuşak Yol Projesinde İsrail’in Konumu”** “Çevrimiçi” <https://www.aa.com.tr/tr/analiz-haber/cinin-kusak-yol-projesinde-israilin-konumu/1247887#:~:text=Sadece%20%C3%87in'deki%20hava%20ve,ise%20%C4%B0sraili%20firmalar%20olarak%20belirlemi%C5%9Ftir.> Erişim Tarihi: 14/06/2023.
- YILDIZOĞLU, Ergin (2022) **“Çin - Rusya İlişkileri: Batı Karşısında Perçinlenen İttifakın Dünü ve Bugünü”** “Çevrimiçi” <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-60314305> , Erişim Tarihi: 08/06/2023.

- YILMAZ, Tuğrul Oğuzhan (2020) “Cibuti'de Üs Savaşları” “Çevrimiçi” <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/cibuti-de-us-savaslari/1856262#:~:text=%C3%87in%2C%20Cibuti'deki%20asker%C3%A4%20%C3%BCss%C3%BCn%C3%BC,A%C4%9Fustos%202017'de%20faaliyete%20ge%C3%A7irdi.> , Erişim Tarihi: 14/06/2023.
- “Xi: China to promote cultural soft power” (2014) “Çevrimiçi” http://www.china.org.cn/china/2014-01/01/content_31059390.htm , Erişim Tarihi: 02/10/2022.
- WAGNER, Caroline (2023) “China Now Publishes More High-Quality Science Than Any Other Nation-Should The US Be Worried?” “Çevrimiçi” <https://theconversation.com/china-now-publishes-more-high-quality-science-than-any-other-nation-should-the-us-be-worried-192080> Erişim Tarihi: 09/07/2023.
- WANG, Christoph Nedopil (2022) “Brief: China Belt And Road Initiative (BRI) Investment Report 2021” “Çevrimiçi” <https://greenfdc.org/brief-china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2021/> , Erişim Tarihi: 14/06/2023.
- WANG, Kai (2022) “Çin Yoksul Ülkeleri ‘Borç Tuzağına’ Mı Düşürüyor?” “Çevrimiçi” , <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-59892272> , Erişim Tarihi: 15/10/2022.
- WANGSHU, Luo (2018) “Spanish Investment AWin-Win Venture” <http://www.chinadaily.com.cn/a/201808/20/WS5b7a0640a310add14f386947.html> , Erişim Tarihi: 19/01/2023.
- WELDALI, Maria (2022) “Sino-Jordanian Relations See Significant Progress, Says Chinese Ambassador” “Çevrimiçi” <https://jordantimes.com/news/local/sino-jordanian-relations-see-significant-progress-says-chinese-ambassador> , Erişim Tarihi: 20/06/2023.
- WORKMAN, Daniel (2022) “Top 15 Crude Oil Suppliers To China” “Çevrimiçi” <https://www.worldstopexports.com/top-15-crude-oil-suppliers-to-china/> Erişim Tarihi: 02/07/2023.