

Kuşak ve Yol Girişimi Bağlamında Çin ve Doğu Akdeniz Ülkeleri Arasında İşbirliği: Güncel Durum, Fırsatlar ve Zorluklar*



YE ZHANGXU

Doktora Öğrencisi
Şanghay Üniversitesi Beşeri Bilimler Fakültesi Tarih Bölümü

Ye Zhangxu, Şanghay Üniversitesi Beşeri Bilimler Fakültesi'nde Dünya Tarihi alanında doktora öğrencisi ve Türk Araştırmaları Merkezi'nde araştırma görevlisidir. Araştırma alanları arasında Türkiye'nin çağdaş dış siyaseti ve geç dönem Qing Hanedanlığı ile Çin Cumhuriyeti dönemindeki Çin-Türk ilişkileri bulunmaktadır.

E-posta: yezx207@163.com

Geliş Tarihi: 21.11.2022

Kabul Tarihi: 07.02.2023

Atıf: Ye, Z. (2023). Kuşak ve Yol Girişimi Bağlamında Çin ve Doğu Akdeniz Ülkeleri Arasında İşbirliği: Güncel Durum, Fırsatlar ve Zorluklar. *BRIQ Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi*, 4(2), 62-77.



*Bu makale "Çin Eğitim Bakanlığı'nın Temel Felsefe ve Sosyal Bilimler Projesi" tarafından desteklenmektedir (17JZD036).
Çeviri: Ertuğrul Gazi Kızılök

ÖZ

Bu makale, Doğu Akdeniz bölgesinde Çin'in "Kuşak ve Yol Girişimi"ni (KYG) ilerletişindeki mevcut durumu araştırmakta ve bölgedeki bazı ana devletleri baz alarak Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar ve Tehditler (SWOT: GZFT) analizi yoluyla Çin'in bu girişimi ilerletme çabalarının güçlü yönlerinin ve yarattığı fırsatların yanı sıra dış zorluklar ve tehditlere odaklanmaktadır. Mevcut durumda Çin, Doğu Akdeniz bölgesindeki ülkelerle işbirliğini istikrarlı bir şekilde ilerletme sürecinde zorluklar ve risklerle karşı karşıyadır. "Büyük Oyun", bölgesel kargaşa, COVID-19 salgını ve diğer birçok belirsiz etken, bölgesel istikrar ile toplumsal ve ekonomik kalkınmayı etkiledi. Çin'in bu krizlerle nasıl başa çıkacağı ve bunları nasıl çözeceği konusu gelecekte "Kuşak ve Yol"un inşasını geliştirmek için can alıcı önemdedir.

Anahtar Kelimeler: Çin, Doğu Akdeniz, işbirliği, Kuşak ve Yol Girişimi.

Giriş

ÇİN'İN UZUN BİR SÜRE, STRATEJİK ODAĞI kendi çevresindeki bölgelere yönelikti ve Akdeniz'e ilişkin özel bir siyaseti yoktu. Ancak Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) önerisi, Akdeniz bölgesinin coğrafi önemini öne çıkarmıştır.

Son dokuz yılın verilerine göre Çin, Türkiye, İsrail ve diğer Doğu Akdeniz ülkeleriyle birlikte KYG'nin inşası konusunda birçok önemli kazanım elde etti. Bununla birlikte, ABD'nin kuşatma politikası, çalkantılı bölgesel durum ve COVID-19 salgını, halen Çin'in Doğu Akdeniz bölgesinde

karşı karşıya olduğu başlıca krizler. Kriz sözcüğü Çince'de "Wei ji" olarak ifade edilir. "Wei" tehlikeli anlamına gelir ve "Ji" fırsat anlamına gelir. Bilgece olan "Wei ji" sözcüğüne göre tehlikenin olduğu yerde fırsat var demektir. Çin'in bu krizlerde fırsat kollaması zorlu bir görevdir.

Bu makale, GZFT Analizi yoluyla Çin ile Doğu Akdeniz ülkeleri arasındaki işbirliğinin stratejik bir incelemesini yapmak amacıyla. Genellikle rekabetçi bir iş ortamında uygulanan bu yöntemi jeostratejik olarak Çin'in Akdeniz bölgesindeki Kuşak ve Yol Girişimi'ne uygulamakta fayda vardır.

Tablo 1. Çin'in Doğu Akdeniz bölgesindeki KYG için jeostratejik bir SWOT Analizi.

KUVVETLER	FIRSATLAR	ZAFİYET VEYA TEHDİTLER
(İsrail, Türkiye, Yunanistan, Mısır) • Karşılıklı siyasal güven • Büyüyen ekonomi ve ticaret • Sık kültürel etkileşim	• Siyasi eşgüdüm • Altyapı bağlantısı • Engelsiz ticaret • Finansal bütünleşme • Halklar arası daha yakın bağlar	• Dış müdahale • ABD- Çin rekabeti • Bölgesel durumun istikrarsızlığı • COVID-19 salgını

Kaynak: Ye Zhangxu, 2023.

Çin ile Doğu Akdeniz Ülkeleri Arasındaki İşbirliğinde Mevcut Durum

Çin, KYG'yi önerdiğinden beri, dünya çapındaki çoğu ülkeden olumlu yanıtlar aldı. Temmuz 2022'nin sonunda Çin, Kuşak ve Yol üzerindeki 150'den fazla ülke ve uluslararası kuruluşla Kuşak ve Yol işbirliği belgelerini imzaladı ve toplam ticaret hacminin 12 trilyon dolara ulaştığı bu ülkelerde 140 milyar doları aşan doğrudan finansal olmayan yatırım gerçekleştirildi. Ayrıca, 31 ülkede 108 limana ulaşan "İpek Yolu Denizciliği" adını taşıyan 94 nakliye rotası bulunmaktadır (Belt and Road Portal, 2022). Başkan Xi Jinping'in İkinci Kuşak ve Yol Uluslararası İşbirliği Forumu'nda söylediği gibi, "Avrasya kıtasından Afrika'ya, Amerika'ya ve Okyanusya'ya Kuşak ve Yol işbirliği küresel ekonomik büyüme için yeni alanlar açtı, uluslararası ticaret için yeni platformlar üretti ve yatırım ve küresel ekonomik yönetişimi iyileştirmek için yeni yollar ortaya koydu. Gerçekten de bu girişim, ilgili ülkelerdeki insanların hayatlarını iyileştirmeye yardımcı oldu ve ortak refah için daha fazla fırsat yarattı" (Xinhua Haber Ajansı, 2022).

Akdeniz, Atlantik ve Hint Okyanuslarını birbirine bağlayan Asya, Afrika ve Avrupa arasında yüksek derecede stratejik bir kesişme noktasını temsil eder. Buna ek olarak, Akdeniz, Uzak Doğu'yu Avrupa'ya ve Atlantik'e bağlayan en kısa rotayı sağlamaktadır (Gürçan, 2021). Çin'de Han Hanedanlığı döneminde başlayan İpek Yolu, Çin ipeği ve porselenini Batı Bölgesi ve Güney Çin Denizi üzerinden buradan Avrupa ve diğer bölgelere satıldıkları Doğu Akdeniz bölgesine taşıdı. Bugün, okyanus taşımacılığının gelişmesiyle birlikte Akdeniz, dünyanın en işlek ve en önemli deniz yollarından biri olmaya devam etmektedir.

Öncelikle, "Yol" perspektifinden bakıldığında, Çin'in denizcilik inşasının sürekli olarak üzerinde durmasıyla, "Deniz İpek Yolu"nun ana inşa yönü Çin'in doğu kıyı limanlarından başlayıp Güney Çin Denizi ve Malakka Boğazı üzerinden Hint Okyanusu'na, oradan da Kızıldeniz'den Süveyş Kanalı yoluyla Akdeniz'e doğrudur. Doğu Akdeniz'den yayılarak doğuda Arap İslam dünyası, güneyde Mısır ile Afrika kıtası, batıda gelişmiş AB ekonomik alanı ve Türkiye boğazları üzerinden kuzeyde Karadeniz ile iletişimin mümkün olduğu söylenebilir.

İkinci olarak, “Kuşak” perspektifinden bakıldığında, “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı”nın birkaç rotası olmasına rağmen, Çin’in batı bölgesinden Orta Asya’ya ve buradan Basra Körfezi’ne ve Akdeniz’e olan ana rota halen kadim İpek Yolu’nun yönüyle uyumaktadır. Nitekim İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu’nun Doğu Akdeniz’de kesişmesi bu bölgenin jeostratejik konumunun önemini vurgulamaktadır.

Özellikle Türkiye ve Çin’in coğrafi konumu ve uygunluğu, Deniz İpek Yolu boyunca denizcilikte işbirliğini geliştirmek için potansiyel faydalar sunmaktadır (Gürçan, 2021). Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın ŞİÖ Zirvesi oturum aralarında Cumhurbaşkanı Xi Jinping ile yaptığı görüşmede söylediği gibi, “Türkiye’nin ‘Orta Koridor’ planı ve KYG, ortak kalkınma ve modernleşmeyi desteklemek için iki ülkenin kalkınma stratejileri arasında sinerji oluşturmaya yönelik yoğun çabaların gösterilebileceği umulmaktadır” (Xinhua Haber Ajansı, 2022).

2022 yılı KYG’nin dokuzuncu yıldönümüdür. Son dokuz yılda Çin, KYG’yi fikirden eyleme geçirdi ve vizyonu gerçeğe dönüştürdü. Çin ve güzergâh üzerindeki ülkeler arasında özellikle aşağıdaki beş açıdan verimli sonuçlar elde edilmiştir: Siyasal eşgüdüm, altyapı bağlantısı, engelsiz ticaret, finansal bütünleşme ve halklar arası daha yakın bağlar.

Siyasal Eşgüdüm

KYG, çok sayıda ülke ve uluslararası kuruluş tarafından olumlu tepkiler alarak yüksek seviyede bir uluslararası işbirliği platformu haline geldi.

Çin ve çok çeşitli ülkeler tarafından Girişim’i inşa etmek için imzalanan belgeler yatırım, ticaret, bilim ve teknoloji, beşeri bilimler ve diğer alanları kapsıyor.

Ulusal düzeyde İsrail dışında Doğu Akdeniz bölgesindeki önemli ülkeler (Türkiye, Suriye, Mısır, Libya, Yunanistan ve Kıbrıs) Çin hükümeti ile anlaşmalar imzaladı. İsrail, Çin ile doğrudan bir işbirliği belgesi imzalamamış olsa da, “Kuşak ve Yol” inşası ile aktif olarak ilgilenmektedir. Ayrıca İsrail, Türkiye ve Mısır ile birlikte Asya Altyapı Yatırım Bankası’nın kurucu üyesidir.

Bölgesel düzeyde KYG, Türkiye’nin Orta Koridor girişimi, Avrupa Birliği’nin AB-Asya bağlantı stratejisi ve diğer bölgesel kalkınma planları ile etkin bir şekilde uyum sağlar. Ek olarak, Çin’in 2017 ve 2019’daki Uluslararası İşbirliği için Kuşak ve Yol Forumu, Kuşak ve Yol çerçevesi altındaki en yüksek düzeyli uluslararası platformlarıdır.

Altyapı Bağlantısı

Altyapı bağlantısı da Kuşak ve Yol gündeminde yüksek bir önceliktir. Geçen dokuz yıl boyunca, güzergâhlar üzerindeki ülkelerin çabalarıyla verimli ve sorunsuz uluslararası koridorların inşası hızlandırılmıştır. Demiryolları açısından Çin-Avrupa Demiryolu Ekspresi, Çin ile KYG boyunca yer alan ülkeler arasında birlikte işlerlik ve karşılıklı bağlantının etkili bir taşıyıcısı olarak, lojistiğin Kuşak ve Yol boyunca ülkeleri birbirine bağlamadaki rolünü daha da vurgulamaktadır. Temmuz 2022’ye kadar Çin-Avrupa Demiryolu Ekspresi, 24 Avrupa ülkesinde 200 şehri birbirine bağlayan 82 güzergâh planlamıştır (He, 2022).

Rusya-Ukrayna çatışması bağlamında, Çin-Avrupa tren yolunun Çin'den Orta Asya üzerinden Türkiye'ye oradan da Avrupa'ya giden güney rotası hızla gelişmektedir. Limanlar açısından Çin, ev sahibi ülkelerin liman endüstrilerini ve hinterland ekonomilerini geliştirmelerine yardımcı olarak ve büyük ölçekli, modernize edilmiş limanların gelişimini sağlayarak çok sayıda denizaşırı liman inşa etti ve bunlara yatırım yaptı. Bunlar arasında Doğu Akdeniz bölgesindeki örnek projeler İsrail'de Ashdod Güney Limanı Projesi, Türkiye'de İstanbul Kuymak Limanı, Yunanistan'da Pire Limanı ve Mısır'da Damietta Uluslararası Konteyner Terminali'dir (PortSEurope, 2020; China Daily, 2017; Reuters , 2021).

Kesintisiz Ticaret

Girişim'e yatırılan çabalar, katılımcı ülke ve bölgelerde ticareti ve yatırımı serbestleştirdi ve kolaylaştırdı. Çin ve diğer Kuşak ve Yol ülkeleri arasındaki hizmet ticaretinde istikrarlı bir ilerleme görüldü. Çin, Doğu Akdeniz bölgesindeki Türkiye, Suriye ve Mısır'ın da aralarında bulunduğu Kuşak ve Yol üzerindeki 25 ülkenin en büyük ticaret ortağı haline geldi. Aynı zamanda Yunanistan ve Kıbrıs, Çin'in AB dışındaki en büyük ticaret ortaklarıdır. Çin-Türkiye Fotovoltaik Endüstri Parkı, Çin-Mısır TEDA Süveyş Ekonomik ve Ticari İşbirliği Bölgesi ve Çin-İsrail Changzhou İnovasyon Parkı gibi çeşitli platformlar da yerel halkı istihdam ederek ve ev sahibi ülkenin ekonomik kalkınmasını yönlendirerek Çinli ve yabancı işletmeler arasında işbirliğini üstlenmede de aktif bir rol oynamıştır (HANFY Solar, 2020; SETC, 2017; China Daily, 2022).

Finansal Bütünleşme

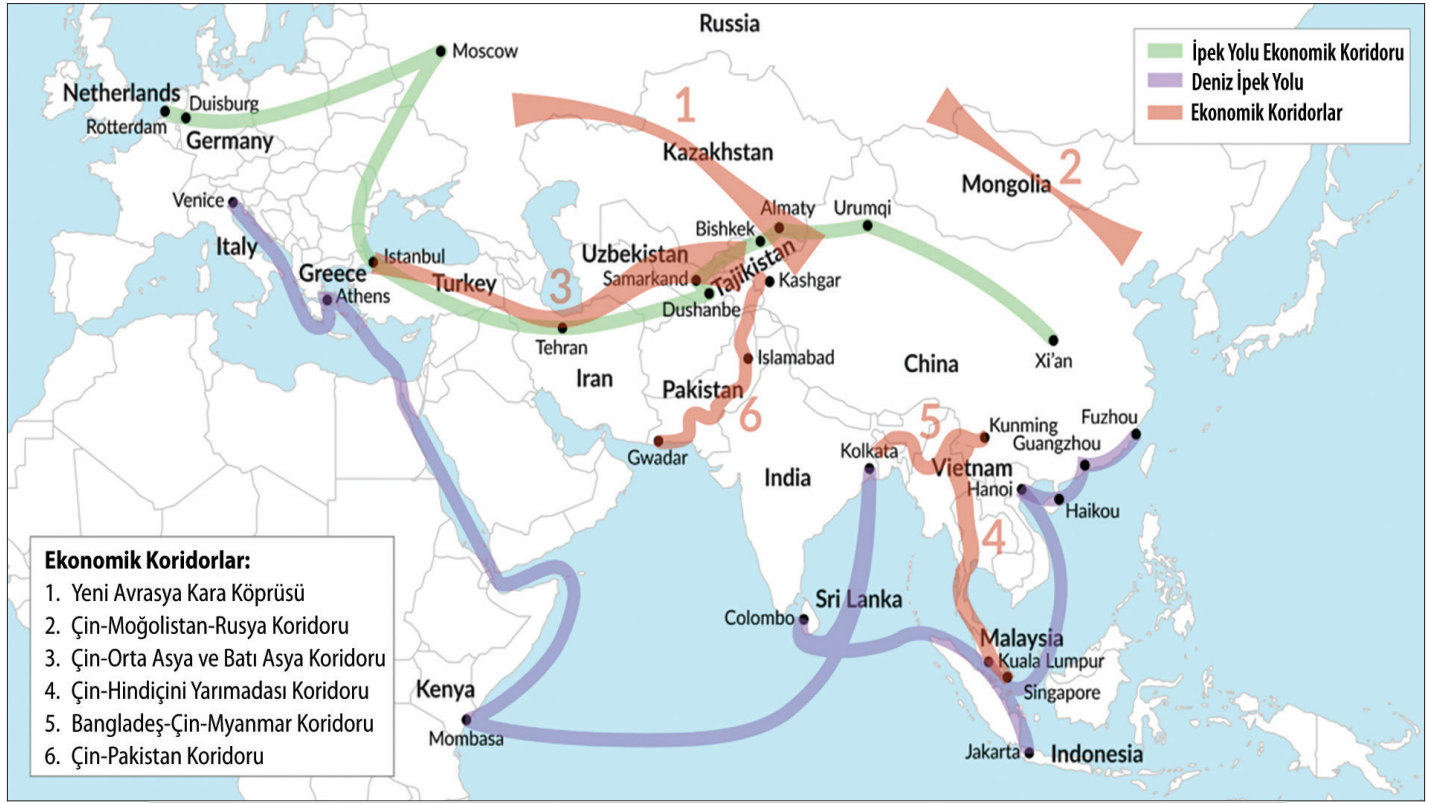
Finansal bütünleşme, KYG'nin önemli bir ayağıdır. Temmuz 2022'ye kadar Çin, Girişim'in 20'den fazla ülkesiyle ikili para takası düzenlemeleri ve 10 ülkesiyle Renminbi takas düzenlemeleri yaptı. Örnek sınır ötesi projelerden biri, ICBC tarafından Türkiye Tekstilbank'ın hisselerinin satın alınmasına dayalı olarak 2015 yılında ICBC Türkiye'nin kurulmasıdır. ICBC Türkiye 2022 yılında "En İyi Kurumsal Banka" ve "Yılın En Hızlı Büyüyen Kurumsal Bankası" ödülleriyle layık görülmüştür (Hua, 2022).

Buna ek olarak, Girişim boyunca yer alan ülkelere daha iyi finansman desteği sağlamak için Asya Altyapı Yatırım Bankası ve İpek Yolu Fonu, güzergâh üzerindeki ülkelerden kapsamlı destek aldı. Merkezi Pekin'de bulunan AAYB, Avrasya'daki post-hegemonik çok kutupluluğun bir parçası olarak ekonomik işbirliğinin bir başka lokomotifidir (Gürçan, 2020). Bugün, 2015 yılında 57 olan AAYB üye sayısı, Doğu Akdeniz'deki hemen hemen tüm ülkeleri kapsayacak şekilde 105'e yükselmiştir (The Economic Times, 2022).

Halklar Arası Daha Yakın Bağlar

Son yıllarda, Kuşak ve Yol ülkeleri geniş alanlarda diplomatik faaliyetler ve kültürel alışverişler yürüterek karşılıklı anlayış ve tanımayı geliştirmiş ve girişimi ilerletmek için sağlam bir kültürel temel oluşturmuştur.

Birincisi, Çin ile güzergâh üzerindeki ülkeler arasındaki kültürel alışverişler çeşitli biçimler almaktadır. Çin, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri, Türkiye, Yunanistan, Mısır ve Güney Afrika, farklı yıllarda Kuşak ve



KYG Ekonomik Koridorlarının Haritası. (Geopolitical Intelligence Services, 2019)

Yol ülkelerinin kültürlerini kutlamak için etkinliklere ev sahipliği yapmış, “İpek Yolu Turu” ve “Çin/Afrika Kültürleri” gibi yaklaşık bir düzine kültürel değişim markası geliştirmiştir. Çin ayrıca Konfüçyüs Enstitüsü programı aracılığıyla dünyanın her yerinden insanların Çin dili ve kültürünü idrakini teşvik etmektedir.

İkinci olarak Çin, COVID-19 salgınıyla savaşmak için yol üzerindeki ülkelerle de el ele verdi. 2021 sonu itibarıyla Çin, Doğu Akdeniz bölgesindeki tüm ülkelere çok sayıda salgın önleme malzemesi ve aşı sağladı. Çin ayrıca yardım malzemeleri aracılığıyla Suriye ve Libya’ya savaş sonrası

yeniden yapılanmayı desteklemek için aktif olarak yardım ediyor (Global Times, 2022).

Çin ve Doğu Akdeniz Ülkeleri İçin İşbirliği Fırsatları

Özellikle, Çin’in Akdeniz ülkeleriyle ilişkileri, tarihsel Batılı ortaklarının siyasetlerinin aksine, devletin içişlere karışmama siyaseti tarafından çerçevelenmektedir (Abdel & Jacobs, 2020). Bu, Çin’in KYG’nin Akdeniz ülkeleriyle ortak inşasını teşvik etmesi için istikrarlı bir temel oluşturdu. Bilhassa, Çin, bu bölgedeki tüm büyük ülkelerle, esas olarak aşağıdaki yönlerden görülebilen iyi ilişkiler sürdürmektedir.



Çin-İsrail İlişkileri

Görkemli bir kültüre, uzun bir tarihe ve uğramış olduğu birçok felakete sahip bir ulus olarak Yahudi halkı, İsrail'in geçen yüzyılda kurulmasından bu yana çok güçlü bir acı bilincine sahip oldu. Filistin-İsrail çatışmasına doğrudan katılan ve Orta Doğu'da çok sayıda savaş yaşayan İsrail, ulusal gücünü geliştirmek için her fırsatı değerlendirdi. İsrail, yüz ölçümü, nüfus büyüklüğü ve doğal kaynakları bakımından güçlü değildir, ancak kendisini yüksek teknoloji geliştirmede bir dünya liderine dönüştürmüş bir "teknolojik güç" ve "yenilikçi güç"tür. Çin'in İsrail ile diğer ülkeler ve Çin arasında türünün tek örneği olan "Yenilikçi Kapsamlı Ortaklık" kurması şaşırtıcı değildir (Knowledge at Wharton Staff, 2015).

Çin ile İsrail arasındaki diplomatik ilişkiler uzun, dolambaçlı ve karmaşık bir süreçten geçmiştir. İsrail, Orta Doğu'da Çin Halk Cumhuriyeti'ni tanıyan ilk ülke olmasına rağmen, 24 Ocak 1992'ye kadar Çin ile diplomatik ilişki

kuran son ülke oldu (Xiao, 2016). Ardından Çin ve İsrail, altyapı inşaatı, mühendislik, müteahhitlik ve yüksek teknoloji endüstrilerinde verimli bir işbirliği gerçekleştirdi (Bi, 2018). Ancak 2011'de Orta Doğu'da yaşanan dramatik değişikliklerden bu yana, İsrail'in "Doğu'ya Dönme" politikası ve Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kol kola ilerledi ve iki ülke arasındaki ilişkilerde bir atılım ve dönüşüm sağlanmış oldu.

İlk olarak, Çin ve İsrail yüksek derecede karşılıklı siyasi güvene ve sık üst düzey diplomatik etkileşime sahiptir. 2017'de dönemin İsrail Ulaştırma Bakanı Katz, Çinli gazetecilerle yaptığı bir röportajda, "İsrail, Kuşak ve Yol planında aktif rol almaya ve onun kavşaklarından biri olmaya istekli" (GLOBES, 2018) demiştir. İsrail Başbakanı Bünyamin Netanyahu, 2013 ve 2017 yıllarında Çin'i iki kez ziyaret etti ve Çin ile iş birliği anlaşmaları imzaladı. Veriler, İsrail'in Kuşak ve Yol'u takip eden iki yıl içinde Çin ile ilgili personel bütçesini artırdığını gösteriyor. 2022 yılı, Çin ile İsrail arasında diplomatik ilişkilerin

kurulmasının 30. yıldönümüydü. Başkan Xi Jinping, İsrail Cumhurbaşkanı Isaac Herzog ile karşılıklı mektup alışverişinde bulunarak, Herzog ile çalışmayı ve yıldönümünü siyasi karşılıklı güveni güçlendirmek, karşılıklı yarar sağlayan ortaklığı derinleştirmek, halklar arası etkileşimi genişletmek ve iki ülkenin yenilikçi kapsamlı ortaklığının istikrarlı gelişimini teşvik etmek için bir fırsat olarak kutlamayı umduğunu söyledi (Xinhua Haber Ajansı, 2022).

Çin istatistiklerine göre, 1992’de yaklaşık 50 milyon dolar olan ikili ticaret hacmi, 2021’de 22.8 milyar dolara yükseldi.

İkincisi, Çin-İsrail ekonomik ve ticari değiş tokuşları geniş ölçüde çeşitlendirilmiştir ve bilim ve teknolojiye inovasyon işbirliği yeni gelişmeler yaratmaya devam etmektedir. Çin istatistiklerine göre, 1992’de diplomatik ilişkiler kurulduğunda yaklaşık 50 milyon dolar olan ikili ticaret, 2021’de 22.8 milyar dolara yükseldi. Bilim ve teknoloji işbirliği açısından, Çin ve İsrail 2017’de resmi olarak “Kapsamlı İnovasyon Ortaklığı”nı kurdular. Çin çok büyük bir pazara ve güçlü endüstriyel kapasiteye sahip. İsrail teknolojisi Çin’de kolayca sanayileşebilir. Ayrıca, bir Doğu Akdeniz kıyı ülkesi olarak İsrail’in liman inşaatı, Kuşak ve Yol’un altyapı projelerinin gelişimi ile örtüşmektedir. 2015 yılında Şanghay Uluslararası Liman Grubu (SIPG), “Deniz İpek Yolu’nun inşası için büyük önem taşıyan Hayfa Bayport Terminali’nin inşası ve işletmesi ihalesini kazandı” (Asia Times, 2022).

Son olarak, Çin ve İsrail, zengin ve çeşitli içeriğe sahip uzun bir kültürel alışveriş geçmişine sahiptir. İkinci Dünya Savaşı sırasında, Çin’de Şanghay ve diğer bölgeler on binlerce Yahudi mülteciyi bağrına basmıştır. Bu değerli tarihi

dostluk, Çin ile İsrail arasında bir dostluk ve alışveriş bağına dönüştü. 1993’teki uluslararası öğrenci değişiminden İsrail üniversitelerinde Konfüçyüs Enstitüleri’nin ve 2007’de Çin üniversitelerinde İbranice dil programlarının kurulmasına kadar, iki taraf eğitim alanında derin işbirliğini geliştirmeye devam etti. Ayrıca Çin ve İsrail, 24 çift dostluk şehri ve eyaleti oluşturmuş ve birçok büyük ölçekli kültürel değişim etkinliği düzenlemiştir.

Genel olarak, iki ülkenin karşılıklı tamamlayıcı doğaları açıktır. Çin için Tel Aviv’in ABD ve AB ile derin bağları, Çin’in Doğu Akdeniz ve Orta Doğu’daki bağlarını genişletmesine yardımcı olabilir. İsrail için ise Çin-İsrail bağları, İsrail’in Asya ile Avrupa arasındaki ticaretteki rolünü artırabilir (Harutyunyan, 2020). Daha da önemlisi İsrail, Kuşak ve Yolu Arap ülkeleriyle ilişkilerini ilerletmek için kullanmayı ve böylece Ortadoğu’daki kalkınmasını ve güvenliğini daha da değiştirmeyi umuyor.

Çin-Türkiye İlişkileri

Asya kıtasının doğu ve batı uçlarında yer alan Çin ve Türkiye coğrafi olarak uzak olmalarına rağmen tarih boyunca yakın ilişkiler sürdürmüşlerdir (Xiao, 2011). Her iki ülkenin de şanlı bir tarihi ve muhteşem bir medeniyeti vardır ve 1971 yılında Çin ile Türkiye arasında diplomatik ilişkilerin kurulması, iki ülke arasındaki ilişkilerde yeni bir aşamaya yol açmıştır. Yeni yüzyıldan itibaren her iki ülkenin kapsayıcı gücü artarken, Çin ve Türkiye ilişkilerin geliştirilmesine giderek daha fazla önem vermektedir. Çin için Türkiye, Avrupa, Asya ve Afrika’yı birbirine bağlayan ve İstanbul Boğazı ile Çanakkale Boğazı’nı da elinde tutan önemli bir bölgesel güçtür. Ünlü stratejist Zbigniew Brzezinski, burayı Avrasya jeostratejisinde çok önemli bir ülke olarak tanımlamıştır (Brzezinski, 1997).



Xi Jinping, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile Semerkand'da bir araya geldi (16 Eylül 2022).
(Xinhua, 2022)

Adalet ve Kalkınma Partisi'nin (AK Parti) 2002'de iktidara gelmesinden bu yana Türkiye, önemli ekonomik ve sosyal kalkınma başarıları elde etti. 2016'daki askeri darbe girişimi, Türkiye'deki siyasi durumu önemli ölçüde etkiledi (Yang, 2020). Aynı zamanda, değişen uluslararası durum ve Çin ile Asya-Pasifik bölgesinin yükselişi vesilesiyle Erdoğan hükümeti de aktif olarak dış siyasetini şekillendirdi ve Çin'in önermiş olduğu KYG'ye büyük ilgi gösterdi. Semerkant'ta düzenlenen son Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) zirvesinde, Cumhurbaşkanı Erdoğan özel konuk olarak katıldığı Zirve'de, Girişim'in inşasında iki taraf açısından da stratejik bir avantaj sağlayacak

olan, Türkiye'nin ŞİÖ'ye katılma isteğini açıkladı (Reuters, 2022).

Gelişmekte olan iki bölgesel güç olarak Çin ve Türkiye geleceğe bakmaktadır. İki ülke de, siyasi, ekonomik ve askeri güçleriyle orantılı olarak uluslararası arenada rol oynamak istiyor. Çin'in Kuşak ve Yol'u önerdiği 2013 yılından bu yana Girişim Türkiye'deki tüm sektörleri ilgilendiriyor. Ekim 2010'da Çin ve Türkiye, çeşitli alanlarda dostluk ve işbirliğini geliştirmek için stratejik ortaklığın kurulduğunu ve geliştirildiğini duyurdu. 2015 yılına gelindiğinde Cumhurbaşkanı Erdoğan, G20 Zirvesi oturum aralarında Xi Jinping ile bir araya geldiğinde, Türkiye'nin Girişim çerçevesinde

işbirliğine aktif olarak katılma isteğini dile getirdi. Görüşmenin ardından iki taraf, KYG'nin inşasını teşvik etmek için bir de mutabakat zaptı imzaladı (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Sitesi, 2015).

Çin ile Türkiye arasındaki ikili ticaret hacmi, bir önceki yıla göre %42.2 artarak 2021'de 34.2 milyar dolara ulaştı ve Çin, 2011'den bu yana on yıl üst üste Türkiye'nin en büyük ticaret ortağı oldu.

Hem Çin hem de Türkiye, ikili stratejik ve ekonomik çıkarların desteklenmesini ilk sıraya koyuyor, bu da mevcut durumda iki ülke arasındaki ikili ilişkilerin gelişmesi için gerçekçi bir motivasyondur. Ekonomik ve ticari işbirliği açısından Çin ile Türkiye arasındaki ikili ticaret, bir önceki yıla göre %42.2 artarak 2021'de 34.2 milyar dolara ulaştı ve Çin, 2011'den bu yana on yıl üst üste Türkiye'nin en büyük ticaret ortağı oldu ve olmaya devam etmektedir. İki taraf da, Kuşak ve Yol çerçevesinde demiryolları ve limanlar gibi büyük ölçekli projelerin inşasını istikrarlı bir şekilde teşvik ediyor. Türkiye'nin "Orta Koridor" planı, Kuşak ve Yol'un inşası ile yüksek stratejik uyuma sahip olan Asya ve Avrupa arasındaki ekonomik işbirliğini güçlendirmeyi hedefliyor.

Kara İpek Yolu açısından bakıldığında, Ankara-İstanbul hızlı tren projesinin 2014 yılında Çinli bir şirket tarafından açılması, altyapı bağlanabilirliği açısından her iki taraf için de bir milattır. Şu anda, Çin'in Xi'an şehriden kalkan en hızlı Çin-Avrupa Demiryolu Ekspresi, yaklaşık iki hafta içinde İstanbul'a ulaşabiliyor ve Çin ile Türkiye arasındaki kara ticaretini daha rahat hale getiriyor. "Deniz İpek Yolu" perspektifinden bakıldığında Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili olması, çok

sayıda limana sahip olması ve Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlaması gibi avantajları sayesinde KYG'nin inşasında daha belirgin bir konuma sahip olmak istemektedir (Zou, 2018). Çin-Türkiye liman işbirliğini temsil eden bir proje, 2015 yılında China Merchants International Technology Co., Ltd. (CMIT) tarafından Türkiye'nin 3. büyük konteyner terminali olan Kumport'un %65 hissesinin satın alınmasıdır. Yüksek hızlı demiryolları ve limanların inşası, Erdoğan'ın tarihi projeler olarak çok övdüğü Türkiye'nin "önemli devlet" konumunu güçlendirecektir (Li, 2017).

Buna ek olarak, Kuşak ve Yol inşası, Çin ile Türkiye arasında güvenlik düzeyinde derinlemesine ortaklığı da geliştiriyor. Uzun yıllardır hem Çin hem de Türkiye terör nedeniyle ciddi şekilde tehlike altında ve Türkiye de Orta Doğu kargaşasının ön saflarında yer alıyor. Bu nedenle, terörle mücadelede işbirliğinin güçlendirilmesi, bir yandan bölgesel güvenlik ve istikrarın korunmasına yardımcı olurken, diğer yandan iki taraf arasında çeşitli alanlarda ortaklıklar için istikrarlı bir dış ortam sağlayabilir. Ağustos 2017'de Çin Dışişleri Bakanı Wang Yi, Pekinde dışişleri bakanları düzeyinde yapılan görüşmelerin ardından Türkiye Dışişleri Bakanı Çavuşoğlu ile terörle mücadele işbirliği anlaşması imzaladı. Erdoğan 2019'da Çin'e yaptığı ziyarette, "Türkiye aşırılığa kesinlikle karşıdır ve Çin ile siyasi karşılıklı güveni artırmaya ve güvenlik işbirliğini güçlendirmeye isteklidir" (CGTN, 2019) demiştir. Çin'in 2011'de Çin vatandaşlarının Libya'dan dönüşü için İstanbul'u geçiş noktası olarak kullandığını belirtmekte fayda vardır.

Çin'in "Çin rüyası" gibi, Türkiye'nin de kendi "Türkiye Rüyası" vardır ve geçmişte olan bazı anlaşmazlıklara rağmen, iyi bir ortaklık için umutları vardır. İletişimi güçlendirerek, anlaşmazlıkları bir kenara bırakarak ve ortak çıkarlar bularak, iki ülke somut işbirliği yaparak risklerden kaçınabilir.

Çin-Yunanistan İlişkileri

Hem Çin hem de Yunanistan, dünya medeniyetlerinin doğum yerleridir ve her ikisinin de gerçekte ilişkilerinin bilgeliliğini şekillendiren uzun tarihleri vardır (Shi & You, 2020). Çin ve Yunanistan ortaklık için iyi bir temele sahiptir. Kuşak ve Yol'un 2013 yılında Çin ve Yunanistan'ın üst kademelerinin stratejik liderliğinde hayata geçirilmesinden bu yana karşılıklı siyasi güven derinleşmiş, ekonomik ve ticari ilişkiler yakınlaşmış ve çeşitli alanlarda işbirliği giderek artmıştır.

Son yıllarda Çin ile Yunanistan arasında ekonomik ve ticari ilişkilerde önemli bir ilerleme kaydedilmiştir.

2.000 yıldan daha uzun bir süre önce, eski İpek Yolu iki kadim uygarlık olan Çin ve Yunanistan'ı birbirine bağladı. Kara ve Deniz İpek Yolu'nun önemli kesişim noktasında yer alan Yunanistan, KYG'nin inşası için doğal bir ortaktır ve bu konuda Çin ile Mutabakat Zaptı imzalayan ilk gelişmiş Avrupa ülkesidir. 2014 yılında Çin Başbakanı Li Keqiang, iki ülke arasındaki ticaret ve yatırım alanında ortaklığı geliştirmek için Yunanistan'ı ziyaret etti. 2019'da Xi Jinping ve Yunanistan Cumhurbaşkanı Pavlopoulos karşılıklı ziyaretlerde bulundular ve Kuşak ve Yol konusunda çeşitli anlaşmalara vardılar. Çin ve Yunanistan'ın üst düzey liderleri arasındaki düzenli etkileşimi sürdürmek, yalnızca dostluklarını derinleştirmekle kalmayacak, aynı zamanda iki ülke arasındaki karşılıklı siyasi güvenin pekişmesine yardımcı olacak ve çeşitli alanlarda pratik ortaklıkları geliştirmek için rehberlik etmede önemli bir

rol oynayacaktır (SHINE, 2022).

Son yıllarda Çin ile Yunanistan arasında ekonomik ve ticari ilişkilerde önemli bir ilerleme kaydedilmiştir. İkili ticaret hacmi, 1990'ların başında 100 milyon doların altındayken 2021'de 12.15 milyar dolara sıçradı. Kuşak ve Yolda Çin-Yunan ekonomik ve ticari işbirliğinin amiral gemisi projesinde başarılı inşası, COSCO Group'un Yunanistan'ın Pire Limanı'na yaptığı yatırımdır (Financial Times, 2015). Limanın satın alınması, Çin'in onu Akdeniz'de önemli bir merkez haline getirmesi için zemin hazırladı. Huawei, ZTE, Samsung, HP ve Sony gibi büyük şirketler zaten Avrupa pazarına girmek için limanı kullanmaktalar. Pire Limanı projesi sadece Yunanistan'ın ekonomik kalkınmasına önemli katkılar sağlamakla kalmamış, aynı zamanda çok sayıda yerel istihdam da yaratmıştır. Daha geniş anlamda, AB ve Euro bölgesinin bir üyesi olarak Yunanistan, Çin'e Kuzey, Doğu ve Batı Avrupa'nın yanı sıra son derece umut verici güneydoğu Avrupa ve Karadeniz pazarına açılan bir kapı sunuyor (Chaziza, 2018).

2022 yılı, Çin ile Yunanistan arasındaki diplomatik ilişkilerin 50. yıl dönümüdür ve Çin ile Yunanistan bunu Kuşak ve Yol çerçevesinde çeşitli alanlarda daha derin işbirliğini teşvik etmek için bir fırsat olarak değerlendirmelidir. Wang Yi'nin Yunanistan Dışişleri Bakanı Nikos Dendias'a telefonda söylediği gibi:

"Çin ile Yunanistan arasında son 50 yılda yaşanan dostane ilişkiler, eski uygarlıklar arasındaki karşılıklı anlayışın ve yakınlığın gerçek bir yansıması ve zamanın gidişatının canlı bir örneğidir. Bu ilişkiler barış, kalkınma ve kazan-kazan iş birliği adına Çin ile Avrupa ülkeleri arasındaki ilişkilerin geliştirilmesi için iyi bir örnek oluşturmaktadır" (Çin Halk Cumhuriyeti Yunanistan Büyükelçiliği, 2022).



3 Temmuz 2022'de, Mısır Cumhurbaşkanı Çin yapımı hafif raylı ulaşım aracının deneme seferine katıldı. (Mısır Cumhurbaşkanlığı, 2022)

Çin-Mısır ilişkileri

İki eski uygarlık arasındaki dostane ilişkilerin uzun bir tarihi vardır. Çin ve Mısır halkları, 1956'da yeni Çin ile Mısır arasında diplomatik ilişkilerin kurulması için sağlam bir tarihi temel oluşturan 20. yüzyıldaki ulusal kurtuluş mücadelesi sırasında zorlukları paylaştılar (Yu, 2016). Mısır'ın benzersiz tarihi kimliği ve coğrafi konumu, onu Orta Doğu ve Doğu Akdeniz bölgesindeki en etkili ülkelerden biri ve Kuşak ve Yol inşası için önemli bir merkez haline getiriyor. Uzun bir süredir Çin ve Mısır, güçlü bir stratejik ortaklık temeline, yakın ekonomik temaslara ve sıkı kültürel alışverişlere sahiptir.

İlk olarak, iyi siyasi ilişkiler işbirliği için sağlam bir temel oluşturur. Modern zamanlarda

Çin ve Mısır, Batılı sömürgecilerin işgalinden birlikte zarar gördüler. Ulusal bağımsızlıktan sonra, karşılıklı destek ve ortak refah gibi stratejik bir duygunun doğmasına yol açan birçok benzer zorlukla karşılaştılar. Özellikle, 1955'teki Bandung Konferansı'nda, Başbakan Zhou Enlai ve Nasır, "Barış İçinde Bir Arada Yaşamanın Beş İlkesi"ni savundular. Soğuk Savaş sırasında üçüncü dünyanın sesini yükselten ve iki ülkenin uluslararası arenadaki statüsünü ve itibarını artıran Bandung ruhunu ortaklaşa şekillendirdiler. 2000 yılında "Çin-Afrika İşbirliği Forumu"nun kurulmasından 2014 yılında iki taraf arasında kapsamlı bir stratejik ortaklık kurulmasına kadar 21. Yüzyıl boyunca, Çin-Mısır ilişkileri uluslararası durumdaki fırtınalı değişimlere göğüs gerdi ve ilerlemeye devam etti.

İkinci olarak, Çin-Mısır ticaret ve ekonomik mübadeleleri son yıllarda istikrarlı bir şekilde büyümüştür. 2012’de Çin, ABD’yi geride bırakarak Mısır’ın en büyük ticaret ortağı ve en büyük ithalat kaynağı oldu. Mısır’daki Süveyş Kanalı, Çin’in Avrupa ve Afrika ile deniz ticareti için en uygun rota olan “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu”nun inşası için önemli bir yoldur. Ayrıca, 2008 yılında kurulan Çin-Mısır Süveyş Ekonomik ve Ticari İşbirliği Bölgesi, Çin hükümeti tarafından onaylanan ulusal düzeydeki deniz aşırı ekonomik ve ticari ortaklık bölgelerinin ikinci parçasıdır. Başkan Xi Jinping, Ocak 2016’da Mısır ziyareti sırasında, Cumhurbaşkanı Abdul Fettah al Sisi ile birlikte buradaki ortaklık parkının açılışını yapmıştır (Wang, 2017).

Son olarak, Çin ve Mısır’ın uzun tarihlerinde pek çok medeniyet ortaklığı vardır ve her iki taraf da çeşitli ve zengin kültürel alışveriş biçimlerine sahiptir. Mısır ile medeniyetler diyaloguna büyük önem veren Çin hükümeti, Mısır’da büyükelçilik kültür ofisleri ve kültür merkezleri ile dört Konfüçyüs Enstitüsü açtı. Ayrıca Çin-Arap Forumu ve Çin-Afrika Forumu, Çin ile Mısır ve geniş açıdan Arap dünyasındaki ülkeler arasındaki temas için önemli platformlardır. (Çin Halk Cumhuriyeti Yunanistan Büyükelçiliği, 2022).

Kuşak ve Yol İnşasının Doğu Akdeniz’de Karşılaştığı Tehditler

Kuşak ve Yol, Çin’in yeniden canlanması ve yükselişi için bir dönüm noktası girişimidir. Sadece ticari yolun bir uzantısı değil, aynı zamanda ulusal çıkarların ve güvenliğin sınırlarının da bir uzantısıdır (Chu & Gao, 2015). Çin, 2013 yılında KYG’yi başlattığından bu yana, aşağıdaki nedenlerle birçok yanlış yorumu beraberinde getirdi. İlk olarak, Çin’in uzun süredir devam eden reform ve dışa açılma siyaseti, ABD ve Batı tarafından temsil edilen kapitalist ülkelerdeki

şüpheyi hâlâ değiştirmedir. İkincisi, Çin’in barışçıl yükselişi, Amerika Birleşik Devletleri’nin bu yüzyılın başından beri yüksek alarm durumuna geçmesine neden oldu ve Obama yönetimi ile mevcut Biden yönetimi, Çin’in gelişimini kontrol altına almak için ellerinden geleni yaptı. Üçüncüsü, Çin tarafından önerilen KYG, küreselleşme bağlamında bölgesel kalkınmaya derinden entegre olmuştur ve aynı zamanda bölgesel vaziyetlerden de derinden etkilenmiştir (Gürcan, 2021).

Kuşak ve Yol’un inşasında kilit bir bölge olan Doğu Akdeniz, Avrupa, Asya ve Afrika olmak üzere üç kıtayı birbirine bağlar ve bölgesel ekonomik iş birliğini etkilemede büyük jeoekonomik öneme sahiptir. Bununla birlikte, bölgesel ekonomik kalkınmanın dengesizliği, bölgenin istikrarsızlığı ve bölge dışı güçlerin stratejik oyunu, Girişim’in inşasında yüzleşilmesi gereken gerçek sorunlardır.

Öncelikle, Doğu Akdeniz bölgesinde büyük güçlerin oyunu kızışıyor. ABD, Obama yönetiminden bu yana stratejik odağını Asya-Pasifik bölgesine kaydırmış olsa da, bu bölgedeki taahhütlerinden tamamen vazgeçme niyetinde değil. ABD için Çin’in temsil ettiği gelişmekte olan ülkelerin yükselişi, onun “küresel hegemonyasını” tehdit ediyor. Bu nedenle ABD, bölgesel güçleri kontrol altında tutmak için elinden gelenin en alasını yapıyor ve tek bir yerel aktörün baskın hale gelmesini engellemeye çalışıyor (Yeğin, 2022). ABD ve ittifak sisteminin küresel ve bölgesel ilişkilerde hala bir şekilde baskın bir rol oynayabileceği kabul ediliyor. Örneğin Trump yönetimi döneminde başlatılan ABD-Çin ticaret savaşı Biden yönetimine kadar devam etti ve teknoloji sektöründe yoğunlaştı. Bu, Çin’in güzergah üzerindeki ülkelerle ekonomik işbirliğini ciddi şekilde etkileyecektir.

Tipik bir örnek İsrail’dir. Batılı güçler, Çin’in Doğu Akdeniz’deki liman inşaatının ABD’nin deniz hakimiyetine meydan okuduğunu ve Altıncı Filo’nun güvenli seyrüseferini tehdit ettiği için İsrail’e Çin’in SIPG ile yaptığı liman anlaşmasını

yeniden gözden geçirmesi için baskı yaptığını ileri sürdü. Çin'in Akdeniz'deki liman yatırım projeleri, herhangi bir askeri liman içermeksizin kendine özgü ticari özellikler sergilemektedir. Diğer bir örnek de Yunanistan. Çin'in yalnızca Yunanistan ile yaptığı işbirliği anlaşması, AB'nin Çin'in eylemlerinin AB ekonomik entegrasyonunu baltalamayı amaçladığı algısını derinleştirdi. Örneğin, AB ağır topları, jeoekonomik ve jeopolitik erişimini Akdeniz'e doğru genişletme ve bölgedeki mevcut normları ve düzeni yeniden şekillendirme girişimiyle Çin'i potansiyel bir düzen bozan ve çetin bir rakip olarak algılamaktadır.

Arap Baharı, Orta Doğu bölgesinin manzarasını büyük ölçüde alt üst ederek bölgesel çatışmaların patlak vermesine ve çözülmemiş sorunların devam etmesine yol açtı.

İkincisi, bölgesel istikrarsızlık ve bölgedeki ülkelerin sık yaşanan iç krizleri Kuşak ve Yola birçok güvenlik sorunu getirdi. Tarihsel ve pratik nedenlerden dolayı, eşit olmayan ekonomik gelişme, dini ve etnik çatışmalar, Doğu Akdeniz'in bölgesel gelişimini uzun süredir rahatsız etmektedir. 2011'de Arap Baharı, Orta Doğu bölgesinin manzarasını büyük ölçüde alt üst ederek bölgesel çatışmaların ve sıcak noktaların patlak vermesine ve çözülmemiş sorunların devam etmesine yol açtı (Zou, 2018). Örneğin, 14 Nisan 2018'de, Suriye, Doğu Guta'daki şüpheli kimyasal saldırı hakkında kapsamlı bir soruşturma yapılmadan ABD, İngiltere ve Fransa ile birlikte Suriye tesislerine 100'den fazla füze fırlattı ve bu da Suriye'deki durumu karmaşık hale getirdiği gibi Orta Doğunun ve KYG'nin inşası için gerekli barış ortamına büyük zarar vermiştir (Uluslararası Kurtarma Komitesi, 2018).

2022'nin başlarında patlak veren Rusya-Ukrayna

çatışması, bölgesel durumu yeniden kötüleştirdi ve dünya çapında bir enerji ve gıda krizine yol açtı. Rusya ve Orta Doğu, uzun süredir Çin'in en önemli enerji kaynakları olmuştur ve Çin'in enerji güvenliği sisteminde kilit bir konuma sahiptir. Bu da Çin'i enerji ithalatında, ithalat bölgelerine aşırı yoğunlaşma ve bölgedeki dalgalı durumun daha da artıracığı deniz ulaşım yollarına aşırı bağımlılık gibi sorunlarla karşı karşıya bırakmıştır. Bu nedenle Çin, "Kuşak ve Yol"un inşası yoluyla "güvenlik için kalkınma" kavramını savunmayı ve bağlantısızlık ile tarafsızlık stratejisine bağlı kalarak Orta Doğu'da karşılıklı yarar sağlayan bir enerji çıkarları topluluğunun kurulmasını teşvik etmeyi umuyor.

Üçüncüsü, pandeminin etkisi altında ekonomik toparlanma ve kalkınma, dünyanın karşı karşıya olduğu önemli sorunlar haline geldi. Aniden patlak veren COVID-19 neredeyse tüm dünyayı kasıp kavurdu ve bundan Doğu Akdeniz bölgesindeki ülkeler de mustarip oldular. Çin, 2022'nin ilk yarısında yalnızca %2,5 ile reform ve dışa açılmadan bu yana en küçük altı aylık ekonomik büyüme olan GSYİH ile salgın yüzünden ekonomik gelişimi üzerinde artan bir baskı yaşıyor. Bu, Kuşak ve Yol inşaatının karşı karşıya olduğu uluslararası ekonomik ortamın özellikle, güzergah üzerindeki ülkelerde ikili ticaretteki gerileme, üretim kapasitesi işbirliğindeki yavaş ilerleme ve sınır ötesi turizmdeki durgunluk bakımından iyimser olmayışına neden oldu.

Şu anda aşılama oranlarının artması ve güzergah üzerindeki ülkelerdeki siyaset değişikliği ile Çin ve güzergah üzerindeki ülkeler arasındaki çeşitli iş birlikleri kademeli olarak yeniden başlıyor. COVID-19 salgını, güzergah üzerindeki ülkelerle nitelikli işbirliğine dayalı kalkınmanın birincil görevinin, güzergah üzerindeki ülkelerin sadece gelişimlerini değil, dayanıklılıklarını artırmak ve hayatta kalma yeteneklerini geliştirmek olduğunu göstermektedir (Zhang, 2021).

Sonuç

KYG, Çin'in yeni tarihsel koşullar altında reformu ve dış açılımı derinleştirmesi ve karşılıklı yarar ile kazan-kazan durumunu teşvik etmesi için uluslararası bir platformdur. Bir uçta son derece dinamik Asya ekonomik çemberi, diğer uçta gelişmiş Avrupa ekonomik çemberi var. Avrupa ve Asya'nın kesişme noktası olan Doğu Akdeniz, bunun inşasında çok önemli bir stratejik role sahiptir. Çoklu kimlikleriyle sadece Türkiye değil, Yunanistan, Mısır gibi Avrupa ve Afrika ile sıkı bağları olan ülkeler de var. Pratik bir bakış açısından, Çin'in Kuşak ve Yol çerçevesinde bu ülkelerle ortaklıkları güçlendirmesi, yalnızca Asya ve Avrupa'da bölgesel kalkınmanın teşvik edilmesinde önemli bir etkiye sahip olmayacak, aynı zamanda uluslararası siyasi ve ekonomik düzenin doğru yönde korunmasında da özel bir öneme sahip olacaktır.

Bu makale, Çin'in bu bölgede KYG'nin inşasını geliştirmek için önemli avantajlar olan siyasi, ekonomik ve kültürel yönler de dahil olmak üzere Çin ile Doğu Akdeniz'deki büyük ülkeler arasındaki iyi ilişkileri analiz etmektedir. Ancak öte yandan, Çin ile ABD arasındaki rekabet önümüzdeki birkaç yıl içinde zirveye ulaşabilir ve Doğu Akdeniz bölgesindeki mevcut durum tam olarak istikrarlı değildir. Bunların hepsi Çin'in yüzleşmesi gereken dış zorluklardır.

Kuşak ve Yol Projesinin öneri safhasından inşasına değin dokuz yıl geçti. Bu arada içsel ve dışsal çevresi birçok değişikliğe uğradı ve tanıtım modu da sürekli olarak ayarlandı. Bununla birlikte, nasıl ayarlanırsa ayarlansın, Çin hükümeti her zaman Kuşak ve Yol inşaatını yüksek kalitede teşvik etme, çeşitli çatışmaları

dengeleme, her taraftan kaynakları koordine etme ve kalkınma ile güvenliği entegre etme ihtiyacını vurguladı. Kuşkusuz, zaman geçtikçe Kuşak ve Yol işbirliği daha fazla canlılık ve yaratıcılık gösterecektir. Salgın sonrası dönemde, Çin ve Doğu Akdeniz bölgesindeki ülkeler stratejik ve kalkınma düzeyinde durmalı ve karşılıklı yarar sağlayacak şekilde anlayışlarını derinleştirmelidir. 

Kaynakça

- Abdel Ghafar, A. & Jacobs, A. (2020, July). China in the Mediterranean: Implications of Expanding Sino-North Africa Relations. The Brookings Institution. <https://www.brookings.edu/research/china-in-the-mediterranean-implications-of-expanding-sino-north-africa-relations/> sitesinden alındı.
- Asia Times. (2022, September 30). On China, US and Israel should talk tech, not trade. <https://asiatimes.com/2022/09/on-china-us-and-israel-should-talk-tech-not-trade/>
- Belt and Road Portal. (2022). Ninth anniversary report card of "One Belt, One Road". <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/281310.htm> sitesinden alındı.
- Brzezinski, Z. (2016). The grand chessboard: American primacy and its geostrategic imperatives. Basic books.
- CGTN. (2019, July 2). Xi praises Erdogan for not allowing anti-China activities in Turkey. <https://news.cgtn.com/news/2019-07-02/China-Turkey-agree-to-deepen-cooperation-on-fighting-terrorism-10hmKo7u12/index.html> sitesinden alındı.
- China Daily. (2022, March 7). China-Israel ties bloom spectacularly. <http://global.chinadaily.com.cn/a/202203/07/WS622560c4a310cdd39bc8ac82.html>
- Chaziza, M. (2018). The Chinese Maritime Silk Road Initiative: The Role of the Mediterranean. *Mediterranean Quarterly*, 29(2), 54-69.
- Chen, Y. (2020). Developments in China-Turkey Relations: A View From China. *Critical Sociology*, 46(4-5), 777-787.
- Chu, Y., & Gao, Y. (2015). China's Belt and Road Initiatives: three questions to be answered. *International Economic Review*, (02), 90-99.

- Chu, Y., & Gao, Y. (储殷; 高远), (2018). 中国“一带一路”战略定位的三个问题(zhōng guó “yī dài yī lù” zhàn lüè dìng wèi de sān gè wèn tí). 新丝路学刊(xīn sī lù xué kǎn), 2期.
- Çin Yunanistan Büyükelçiliği. (2022). Wang Yi Speaks with Greek Foreign Minister Nikos Dendias on the Phone. http://gr.china-embassy.gov.cn/eng/zgyw/202205/t20220514_10686148.htm sitesinden alındı.
- Financial Times. (2016). “Greece Picks China’s COS CO in Port Deal”. www.ft.com/content/d65aa7c4-bfb1-11e5-846f-79b0e3d20eaf sitesinden alındı.
- Gürçan, Efe Can. (2021). A Neo-Mahanian Reading of Turkey and China’s Changing Maritime Geopolitics. *Belt & Road Initiative Quarterly*, 2(1), 23-35.
- Gürçan, Efe Can. (2019/2020). Building a Fair World Order in a Post-American Age. *Belt & Road Initiative Quarterly*, 1(1), 6-16.
- Gürçan, Efe Can. (2020). The Construction of “Post-Hegemonic Multipolarity” in Eurasia: A Comparative Perspective. *The Japanese Political Economy*, 46(2-3), 127-151.
- Global Times. (2022). Syria joins BRI to rebuild amid wars, Western sanctions, pandemic via cooperation with China. <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1245834.shtml> sitesinden alındı.
- HANFY Solar. (2020, November 12). CETC and Turkey Kalyon Group signed a 500MW photovoltaic industrial park phase II project contract. <https://hanfysolar.com/cetc-and-turkey-kalyon-group-signed-a-500mw-photovoltaic-industrial-park-phase-ii-project-contract/> sitesinden alındı.
- Hua Xia, (2022) “ICBC Türkiye receives 4 prizes at Global Banking and Finance Awards 2022”. <https://english.news.cn/20220813/a6ff479641044a79ae3bd44ba32ff036/c.html> sitesinden alındı.
- Uluslararası Kurtarma Komitesi. (2018). Behind the headlines: Attacks on Eastern Ghouta. <https://www.rescue.org/article/behind-headlines-attacks-eastern-ghouta> sitesinden alındı.
- Yu, J. (2016). Sixty Years of Sino-Egyptian Relations: Retrospect and Prospect. *Arab World Studies*, (05), 3-16.
- Bi, J. (2018). Readjustment of Israel’s Strategy toward the Middle East and China-Israel Cooperation under the Belt and Road Initiative, *Contemporary World*, 2018(12), 64-67.
- Knowledge at Wharton Staff. (2015). “Why Tech Transfer Is Key to Stronger China-Israel Ties”, Retrieved from <https://knowledge.wharton.upenn.edu/article/why-tech-transfer-is-key-to-stronger-china-israel-ties/> sitesinden alındı.
- Zhang, N. (2021). The Influence of Covid-19 Epidemic on Central Asian Countries’ Participation in the Belt and Road Cooperation. *Academic Journal of Russian Studies*, (01), 84-97.
- Reuters. (2022). Turkey’s Erdogan targets joining Shanghai Cooperation Organisation, media reports say. <https://www.reuters.com/world/middle-east/turkeys-Erdogan-targets-joining-shanghai-cooperation-organisation-media-2022-09-17/> sitesinden alındı.
- The Economic Times. (2022). FM urges AIIB to scale up investment in renewal energy, smart technologies. <https://economictimes.indiatimes.com/industry/renewables/fm-urges-aiib-to-scale-up-investment-in-renewal-energy-smart-technologies/articleshow/95605709.cms> sitesinden alındı.
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Sitesi. (2015). President Erdogan Attends Turkey-China Business Forum. <https://www.tccb.gov.tr/en/news/542/34005/president-Erdogan-attends-turkey-china-business-forum.html> sitesinden alındı.
- TEDA SUEZ. (2017). Historical Evolution. <https://www.setc-zone.com/system/2017/04/26/011260619.shtml> sitesinden alındı.
- Xian, X. (2016), “The Belt and Road” and China-Israel Relations, *West Asia and Africa*, (02), 91-108.
- Wang, J. (2022), “5 highlights in 50 years of China-Greece relations”, *SHINE*, <https://www.shine.cn/opinion/2206056424/> sitesinden alındı.
- Xiao, X. (2011). China and Turkey: Forging a New Strategic Partnership, *West Asia and Africa*, (09), 14-28.
- Xinhua Agency. (2022, September 16). Xi meets with President Recep Tayyip Erdogan of Türkiye. <http://en.people.cn/n3/2022/0916/c90000-10148247.html> sitesinden alındı.
- Yegin, M. (2022). United States Policy in the Eastern Mediterranean. *Comparative Southeast European Studies*, 70(3), 439-461.
- Zhang, C., & Xiao, C. (2022). China’s infrastructure diplomacy in the Mediterranean region under the Belt And Road Initiative: Challenges ahead ?. *Mediterranean Politics*, 1-25.
- Shi, Z. & You, N. (2020). Prospects for the development of Sino-Greek relations under the “Belt and Road” initiative. *China National Conditions and Strength*, (01), 70-71.
- Zou, Z. (2018). China’s Participation in Turkey’s Port Development: Opportunities and Risks. *Contemporary World*, (05), 70-74.
- Zou, Z. (2018). New Geopolitical and Economic Patterns in the Middle East and Their Impact on “Belt and Road”. *Contemporary World and Socialism*, (06), 174-180.
- Zou, Z. & Isik, A. F. (2022). China’s Seaport Investment In The Mediterranean Region and EU’s Interrogative Approach. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 1-18.