

Türkiye ve Çin'in Değişen Deniz Jeopolitiğinin Neo-Mahancı Bir Okuması



EFE CAN GÜRCAN

Dr. Öğr. Üyesi,
Uluslararası İlişkiler Bölümü, İstinye Üniversitesi

Efe Can Gürcan İstinye Üniversitesi İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi'nde Araştırma ve Geliştirmeden Sorumlu Dekan Yardımcısı'dır. Gürcan, aynı zamanda İstinye Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü Başkanı'dır ve Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde Öğretim Üyesi olarak görev yapmaktadır. 2019'da kurulan İstinye Üniversitesi Kuşak ve Yol Çalışmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi'nin (KUYÇAM) müdürlüğünü yürütmektedir. Bu görevlerinin yanı sıra Gürcan, Manitoba Üniversitesi Jeopolitik Ekonomi Araştırmaları Merkezi'nde Araştırma Üyesi olarak görevini sürdürmektedir. Gürcan, Lisans eğitimini Koç Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde tamamladı. Uluslararası Çalışmalar alanında yüksek lisans derecesine (Montréal Üniversitesi) ve Sosyoloji alanında doktora (Simon Fraser Üniversitesi) ünvanına sahiptir. Gürcan; İngilizce, Fransızca, İspanyolca ve Türkçe bilmektedir. Gürcan'ın Latin Amerika ve Ortadoğu'da uluslararası siyaset, bölge çalışmaları ve küreselleşmeye odaklanan yayınları arasında üç kitabın yanı sıra onlarca makale ve kitap bölümü yer alıyor. Gürcan'ın son kitabı, "Çok Kutuplulaşma, Güney-Güney İşbirliği ve Hegemonya Sonrası Yönetişimin Yükselişi" başlığını taşımaktadır.

E-mail: efe.gurcan@istinye.edu.tr

<https://orcid.org/0000-0002-5415-3163>

ÖZ

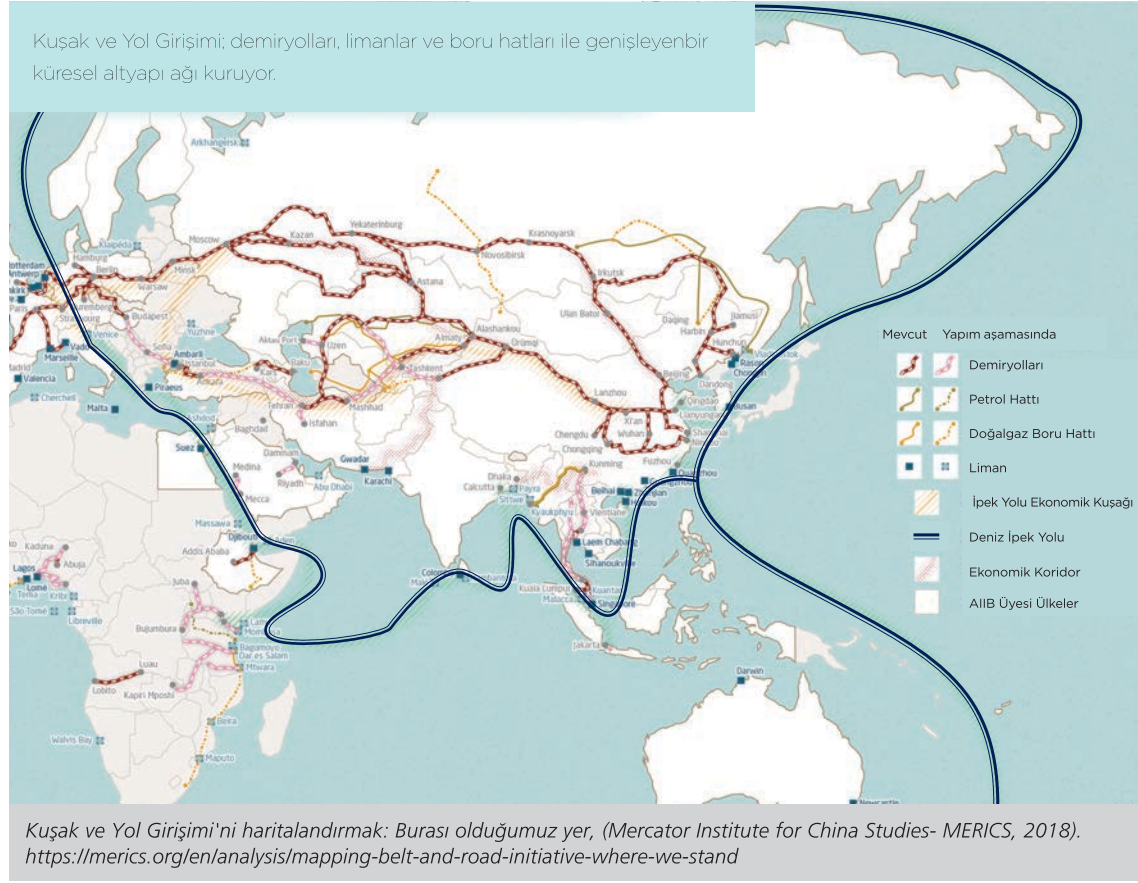
Günümüzde dünya siyasetinin çok kutuplaşmasına koşut Pax Americana sisteminin gerilemeye yüz tutmasıyla denizlerde barış algısının zayıfladığı ve küresel deniz hâkimiyetinin yeniden tartışmaya açıldığı gözlemlenmektedir. Bununla birlikte, ABD liderliği altında küresel işbirliği kanallarının tıkanmasını Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) ile yanıtlayan Çin, bu tartışmanın baş aktörleri arasında yerini almıştır. Böyle bir ortamda, deniz jeopolitiğinin KYG bağlamında derinlikli bir okumasını yapma ihtiyacı güçlü bir şekilde hissedilmektedir. Bu makale, yukarıda tasvir edilen ihtiyaca cevaben, Güney Çin Denizi ve Doğu Akdeniz’de son yıllarda alevlenen çatışmaların karşılaştırmalı bir incelemesini sunmayı amaçlamaktadır. Neo-Mahancı deniz jeopolitiği düşüncesinden hareket eden mevcut makale şu sorular etrafında şekillenmiştir: Güney Çin Denizi ve Doğu Akdeniz’in jeopolitiği dünya siyasetinin çok kutuplaşması altında ne tür bir değişime uğramaktadır? Hangi ortak dinamikler bu değişime yön vermektedir? Deniz jeopolitiği açısından, bu iki bölgede yaşanan dönüşümler birbirini nasıl koşullandırmaktadır? Türkiye ve Çin’in jeostratejileri bu durumdan nasıl etkilenmektedir? 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, KYG’nin deniz ulaşımını sağlar ve Güney Çin Denizi bu yolun ilk ayağıdır. KYG’yi denizden Avrupa’ya bağlayan Doğu Akdeniz ise aynı yolun son ayağını teşkil etmektedir. Dolayısıyla her iki denizin güvenliği, KYG’nin deniz ayağının sahip olduğu potansiyelin gerçekleştirilmesinin baş koşuludur. Aynı zamanda hem Çin hem de Türkiye, kendi deniz alanlarında ABD müdahaleciliği ile boğuşmaktadır. Bu koşullar altında, Çin ve Türkiye’nin deniz güvenliği alanında benzer jeostratejik anlayışlar geliştirdiği dikkatlerden kaçmamaktadır. Türkiye’nin Mavi Vatan Doktrini, Çin’in Milli Mavi Toprak Doktrini’ni tamamlar görünmektedir. Her iki ülkenin de bu durumun bilincine bir an önce varıp işbirliğini geliştirmesi KYG’nin geleceği açısından elzemdir.

Anahtar Kelimeler: deniz hâkimiyeti, jeopolitik, jeostrateji, Güney Çin Denizi, Doğu Akdeniz

DÜNYA YÜZEYİNİN %71’İNİ KAPLAYAN denizlerin jeopolitiğinin uluslararası ilişkiler açısından tartışılmaz bir önemi bulunur. En basitinden, dünya hâkimiyetini elde etmeyi arzulayan devletler için deniz hâkimiyeti ve iç su yollarının denetimi hem ekonomik hem de diplomatik kuvvet bakımından tarih boyunca vazgeçilmez olmuştur. *Pax Romana*, *Pax Britannica* ve *Pax Americana* gibi dünya tarihine yön veren hegemonyacı güç dönemlerinin büyük ölçüde bir “küresel deniz barışı”na yaslandığını söylemek kesinlikle abartı olmayacaktır (Reynolds, 1974). Günümüzde ise dünya siyasetinin çok kutuplaşmasına (Gürcan, 2019) koşut *Pax Americana* sisteminin gerilemeye yüz tutmasıyla

küresel deniz hâkimiyetinin yeniden tartışmaya açıldığı gözlemlenmektedir.

Amerika Birleşik Devletleri (ABD), bugün kendi küresel liderlik pozisyonunu açık bir şekilde istismar ederek ve dünyada ortak refahın sağlayıcısı olma iddiasından vazgeçerek eşi benzeri bulunmayan bir istikrarsızlık kaynağı haline gelmektedir. ABD liderliği altında gerçekleşen Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü’nün (NATO) ilan edilen “beyin ölümü”, Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması’nın (NAFTA) “çöpe atılması”, Birleşmiş Milletler’in (BM) otoritesinin hiçe sayılması, küresel çevre yönetişiminin önemsizleştirilmesi, Dünya Sağlık Örgütü’nün (WHO) zayıflatılması, 1930’lu yıllardan beri yaşanan en



ciddi ekonomik krizin ABD'den bütün dünyaya yayılması ve belki de en önemlisi dış askeri müdahalelerin artık bir norm haline gelmesi bu durumu bütün çıplaklığıyla yansıtmaktadır (Gürcan, 2019/2020; Gürcan & Kahraman, 2020).

Çin ise ABD liderliği altında küresel işbirliği kanallarının tıkanmasını Kuşak ve Yol Girişimi (KYG) ile yanıtlamıştır. KYG, Batı'da sıklıkla Çin'e ait bir altyapı yatırımı projesi olarak yansıtılmaktadır, ancak özünde Çin'in ön ayak olduğu ve bütün katılımcı ülkelerin kolektif liderliğine dayanacak bir projedir. Farklılıkları gözetken ve ulusal egemenlik anlayışına saygılı değerler etrafında şekillenen "paylaşarak gelişme" konsepti, KYG'nin düşünsel arka planının ana sütunlarından birini teşkil eder. 152'den fazla ülkeyi içeren KYG, tarihin en büyük ve en kapsamlı kalkınma

ve ticaret işbirliği girişimi statüsüne ulaşmıştır. Böyle bir ortamda, deniz jeopolitiğinin KYG bağlamında karşılaştırmalı bir okumasını yapma ihtiyacı doğmaktadır.

Mevcut makale, yukarıda tasvir edilen ihtiyaca cevaben, Güney Çin Denizi ve Doğu Akdeniz'de son yıllarda alevlenen çatışmaların karşılaştırmalı bir incelemesini sunmayı amaçlamaktadır. Yöntemsel olarak, "küresel olguların karmaşıklığını tam olarak kavramak için mekânsal ya da zamansal çeşitliliklerle, tarihsel özgümlüklerle ve iç gerilimlerle birlikte benzer durumlar arasındaki ortak yanları, karşılıklı etkileşimleri ve bağımlılıkları" (Gürcan, 2019: 6) ortaya çıkarmayı amaçlayan birleştirilmiş karşılaştırmaya dayanacaktır. Birleştirilmiş karşılaştırmada vakalar, birbiri arasındaki tarihsel ilişki

ve karşılıklı koşullandırma açısından incelenir (McMichael, 1990, 2000). ABD müdahaleciliği ve dünya siyasetinin çok kutuplaşması, Türkiye ve Çin'in jeostratejik gerekliliklerini dönüştürdüğü ölçüde söz konusu tarihsellik ve karşılıklı koşullandırmayı yansıtmaktadır. Güney Çin Denizi ve Doğu Akdeniz'in jeopolitiği dünya siyasetinin çok kutuplaşması altında ne tür bir değişime uğramaktadır? Hangi ortak dinamikler bu değişime yön vermektedir? Deniz jeopolitiği açısından, bu iki bölgede yaşanan dönüşümler birbirini nasıl koşullandırmaktadır? Türkiye ve Çin'in jeostratejileri bu durumdan nasıl etkilenmektedir? 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, KYG'nin deniz ulaşımını sağlar. Bu yol, Çin'i Güney Çin Denizi üzerinden Hanoi'ye, buradan da tüm dünyaya ulaştırır ve bu anlamda KYG'nin ilk ayağını oluşturur (Behrendt, 2019). Akdeniz'in ise 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nu Avrupa'ya bağlaması bakımından bu yolun son ayağını teşkil ettiği pekâlâ söylenebilir. Dolayısıyla, Akdeniz'in güvenliği Çin açısından yaşamsal bir öneme sahiptir ve bu önem jeopolitik dengeleri dönüştürücü özelliktedir (Pencea, 2018; Mediterranean Affairs, 2018). Mevcut makalede, Güney Çin Denizi ve Doğu Akdeniz'in birbirini koşullandırıcı ilişkisi karşılaştırmalı bir neo-Mahancı perspektiften daha derinlikli bir boyutta incelenecektir.

Kavramsal Çerçeve

Amerikan donanmasının entelektüel babası olarak anılan (Yoshihara & Holmes, 2008) Alfred Thayer Mahan, bugün bile askeri denizcilik düşüncesi denince akıllara gelen ilk isimdir. Mahan, İngiltere'nin yükselişinden dersler çıkardığı *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi: 1660-1783* (1999) adlı yapıtında, deniz gücünü milletlerin refah ve zenginlik seviyelerini belirleyen en önemli unsurlar arasında sayar. Ona göre, deniz gücü; uluslararası ticaret, ticari faaliyetlerin gü-

venliğini sağlama görevine öncelik veren güçlü bir donanma ve deniz aşırı üsler olmak üzere üç ana sütun üzerine inşa edilir (Mahan, 1999; Hattendorf & Jordand, 1989). Deniz gücü olmaya aday bir ülke, bu üç alanda hâkimiyet sağlamak için altı farklı noktada özetlenebilecek ve birbirine bağlı birtakım temel koşullara sahip olmalıdır: coğrafi konum, fiziki/coğrafi uygunluk, toprak genişliği, nüfus büyüklüğü, ulusal karakter ve hükümetin yönetim anlayışı (Mahan, 1999). Söz konusu koşullar, ilerleyen başlıklarda Çin ve Türkiye örnekleri üzerinden gruplar halinde ele alınacaktır.

İlk olarak, coğrafi konum İngiltere ve ABD örnekleri üzerinden açıklanabilir. Coğrafi konumları gereği Fransa ve Hollanda gibi kara savunmasının deniz savunmasına olan ilgiyi bastırduğu ülkelerin aksine ABD ve İngiltere gibi doğal deniz korumasına ve erişimine sahip ülkeler deniz gücüne daha kolay ağırlık verme imkânına sahiptir. Bu bağlamda, ABD'nin Atlantik, Pasifik ve Arktik Okyanuslarının yanı sıra, Meksika Körfezi ve Karayiplere erişimi stratejik bir önem arz eder (Mahan, 1999; Stavridis, 2018).

İkinci olarak deniz gücü, fiziki veya coğrafi konumun coğrafi uygunluk ile birleşmesini gerektirir. Bu anlamda, bir ülkenin sahip olduğu geniş doğal kaynaklar ve ılıman iklim potansiyel deniz gücünü pekiştirmektedir. Ekonomik merkezlere yakınlığın veya kolay bağlanabilirliğin yanı sıra uygun körfezlere ve korunaklı doğal limanlara, uzun deniz kıyılarına ve nehirlerle sahip olmak gibi etkenlere bağlı bir fiziki uygunluk da söz konusudur. Tabii coğrafi konum ve uygunluğa ek olarak, verili bir ülkeye savunma gücü, doğal kaynak zenginliği ve ekonomik dinamizm potansiyeli kazandırabilen toprak ve nüfus genişliği de göz önünde bulundurulmalıdır (Mahan, 1999).

Son olarak, toprak ve nüfus genişliğinin sağladığı potansiyeli, deniz gücü yaratma doğrultusunda etkinleştirebilmek için belirli bir kültürel birikime

ve siyasal avantaja sahip olmak şarttır. Deniz gücü olmaya aday bir ülke, para sevgisine ve denizciliğe yatkın olmakla birlikte kalıcı koloniler kurmaya ve ticarete meyilli bir ulusal kültür geliştirebilmelidir. Böyle bir kültürün ise deniz ticaretine ve askeri deniz gücüne önem veren kalıcı devlet politikalarıyla tamamlanması gerekir (Mahan, 1999).

Günümüzde, özellikle Amerikan deniz jeopolitiğinde Mahan'ın etkisi sürmekle birlikte, Julian Corbett'in (1999) düşünceleri tamamlayıcı bir çerçeve olarak benimsenmiştir. İlginçtir ki Corbett, Mahan'ın çağdaşı olmasına karşın 1950'li ve 1960'lı yıllara kadar popülerliği yakalayamamıştır (Hattendorf & Jordand, 1989). Corbett, deniz gücünün önemi konusunda Mahan'ın öğretilerinden temelde ayrılmayan bir çerçeve sunar. Bununla birlikte, neo-Mahancı düşünüşün önünü açan birtakım özgün eklemelerle askeri deniz düşüncesinin evrenini önemli ölçüde genişletmiştir. İlk olarak Corbett (1999), deniz savaşında fetih yoluyla kalıcı zafer elde etmenin ve denizlerde kesin denetim sağlamanın güçlüğünden yola çıkarak, asıl olanın kapsamlı ve topyekün imhaya yönelmekten ziyade kıyı böl-

gelerinde güvenliği sağlamaya yönelik faaliyetlerin olduğunu savlar. Güvenliğin sağlanması, denizde askeri ve ticari iletişim hatlarının kontrolünü ve düşman unsurların geçiş hakkının sınırlanmasını doğurur. Dolayısıyla, kıyasal alanlardaki yüzer güçler ve manevra savaşları, deniz hâkimiyetinde belirleyici bir öneme sahiptir. O halde, Corbett'e göre deniz hâkimiyeti, zorunlu olarak mutlak bir denetime bağlı değildir. Tarafların üstün gelemediği koşullar altında rakibin mutlak hâkimiyetinin engellenmesi de başarılı hâkimiyet tanımı içine dahil edilebilir. Bu süreçte ise ekonomik güç esastır. Hâkimiyet alanının engellenmesi, en son tahlilde rakibin yaşamsal ticari gelirlerini ve genel olarak ekonomisini baltalar. Ekonomik zarar, askeri güç açısından üstün rakiplerin bile direncinin kırılmasına ve hatta yenilgisine ortam hazırlayacaktır (Corbett, 1999; Kraska, 2011; Kane, 2002; Hattendorf & Jordand, 1989). Corbett'in tespitleri doğrultusunda, hem Güney Çin Denizi hem de Doğu Akdeniz sorunda manevra savaşlarının, güvenlik sorununun ve uzun erimli çevreleme stratejilerinin daha fazla öne çıktığı gözlemlenmektedir.



Türk sismik araştırma gemisi Oruç Reis, Akdeniz'in röntgenini çekecek (TC Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2020)

Doğu Akdeniz'den Güney Çin Denizi'ne Coğrafi Konum ve Uygunluk

Mahan'ın sunduğu deniz gücü olmanın altı koşulu günümüz şartlarına uyarlayarak Çin ve Türkiye'nin deniz gücü potansiyelini değerlendirmek mümkündür. Coğrafi konum ve uygunluk bakımından her iki ülke de açık denizlere çıkış olanağına sahiptir. Örneğin Türkiye, 1,577 km'lik kıyı uzunluğu ile Akdeniz'de en uzun kıyaya sahip ülke konumundadır. Burada yer alan Mersin ve İskenderun Limanları, Türkiye'nin ekonomik merkezleri etrafında yer almakla birlikte hem ticaret hem de enerji trafiğinde önemli bir rol üstlenir. Ancak Doğu Akdeniz'in jeopolitiğini kavramadan bu limanların asıl önemi tam olarak anlaşılabilir. Özellikle Akdeniz, dünya deniz ulaşımı ve ticaretinde Asya, Afrika ve Avrupa'yı birleştiren ve Atlantik ile Hint Okyanuslarını Avrupa ve Asya'nın iç kısımlarına bağlayan son derece stratejik bir kesişme noktasıdır. İkinci olarak Akdeniz, Uzak Doğu'yu Avrupa ve Atlantik'e bağlayan en kısa yolu sağlar. Bu çerçevede Akdeniz'in denetimi, hem enerji hem de göçmen trafiğinin kontrolü açısından önem arz etmektedir (TESSAM, 2008; Çomak & Şeker, 2019). Avrupa'nın ithal ettiği toplam enerjinin neredeyse %70'i Akdeniz üzerinden taşınır. Daha özelden Doğu Akdeniz ise hem göç yollarının denetimi hem de Süveyş Kanalı'na yakınlığı nedeniyle bütün deniz trafiğinin denetimi açısından önemli bir bölge teşkil eder. Doğu Akdeniz'de yer alan Kıbrıs Adası, ticari trafik ile birlikte Hazar Havzası, Basra Körfezi ve Süveyş Kanalı'ndan gelen enerji trafiğinin kontrolünün yanı sıra bölgede yürütülecek askeri hareketler için doğal bir üs konumundadır. Bu nedenle, Güney Kıbrıs'ın dünyada yürütülecek kıyasla kendi toprakları içerisinde en fazla asker ve nüfusa oranla en fazla casus bulunduran ülke olması şaşırtıcı değildir. Güney Kıbrıs; Çin, Rusya ve İran gibi ülkeleri çevrelemeyi hedefleyen ABD ve

İngiltere'nin Ortadoğu operasyonlarında sıklıkla kullandığı bir askeri üstür (TESSAM, 2008; Çomak & Şeker, 2019). Noble Dina, Nemesis ve Eunomia gibi İsrail, ABD, Fransa, Yunanistan ve Kıbrıs Rum hükümetlerinin düzenlediği ortak askeri tatbikatlar, hem doğrudan Türkiye'yi hedeflemektedir hem de dolaylı olarak Çin, Rusya ve İran'ı çevrelemeye imkân sağlamaktadır. Özellikle ABD, en üst mercilerden Yunanistan'ın Türkiye'yi karşısına alan Akdeniz "enerji politikasını desteklediğini" ve Türkiye'nin hak taleplerini "tek taraflı güç gösterileri" olarak değerlendirdiğini açık etmiştir (Berberakis, 2020). Bunlara ek olarak, ABD'nin bölgeye müdahalesi "2019 Yılı Doğu Akdeniz Güvenlik ve Enerji Ortaklığı" başlıklı kanun önerisinin onanmasıyla yeni bir boyut kazanacaktır. ABD ile İsrail, Yunanistan ve Güney Kıbrıs hükümetleri arasında işbirliğini ilerletmeyi amaçlayan bu kanun önerisi, Güney Kıbrıs Hükümeti'ne silah satışı yasağının kaldırılmasını, taraflara askeri yardım sağlanmasını ve Rusya ile işbirliğini devam ettirmesi durumunda Türkiye'nin ABD ile askeri işbirliğinin sınırlandırılmasını öngörmektedir (Litsas, 2020).

Doğu Akdeniz'de Türkiye ile birlikte istikrar sağlanmaksızın KYG'nin deniz ayağını oluşturan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun hedeflerini gerçekleştirilmesinin imkânı yoktur.

Şüphesiz, sıkılaştırılması planlanan bu işbirliğinden uzun vadede en fazla zarar görecektir olan, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun yaşamsal öneme sahip Doğu Akdeniz ayağıdır.

Dolayısıyla, stratejik bir kontrol noktası olarak Kıbrıs'ın Akdeniz'deki konumu düşünüldüğünde; Çin, Rusya ve İran'ın Doğu Akdeniz'e erişiminin sınırlandırılması ve kesilmesinde Güney Kıbrıs'a hâkim Batılı askeri unsurlar büyük rol

oynayacaktır. Benzer doğrultuda Çin, Rusya ve İran'ın Doğu Akdeniz'e erişimi ise bölgede daha güçlenen bir Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin destekleriyle artacaktır. Ancak bugün Avrupa Birliği ve Yunanistan'ın girişimiyle hazırlanmış bulunan "Seville Haritası", Akdeniz'in en uzun sahil şeridinde sahip ülkesi Türkiye'yi, hâkaniyete aykırı bir biçimde tek taraflı olarak Antalya çevresindeki küçük bir bölgeye hapsetmeyi planlanmaktadır. Nihayetinde, bu durum salt Türkiye'yi ilgilendirmemekte aynı zamanda, KYG açısından da önem arz etmektedir. Doğu Akdeniz'de Türkiye ile birlikte istikrar sağlanmaksızın KYG'nin deniz ayağını oluşturan 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun hedeflerini gerçekleştirmesinin imkânı yoktur. Dahası, Çin her ne kadar Yunanistan ve İsrail gibi ülkelere yatırımlarda bulunmuş olsa da (Litsas, 2020), Türkiye'nin tersine bu ülkelerin uzun vadede Çin lehine Batı ittifakını terk etmesi olasılık dahilinde değildir.

Coğrafi uygunluk bakımından Çin'in deniz gücünü artırma potansiyeline gelince, KYG bağlamında Güney Çin Denizi'nin jeopolitik öneminden

bahsetmek yerinde olacaktır. Karayip Denizi'nden bile fazla bir genişliğe sahip bu deniz, dünyanın en büyük yarı kapalı denizleri arasında yer alır. Bu haliyle toplam deniz ticaretinin neredeyse yarısına ev sahipliği yapar. Dünyada sıvılaştırılmış gaz ticaretinin hemen hemen yarısı ve deniz yoluyla taşınan ham petrolün yaklaşık üçte biri Güney Çin Denizi üzerinden taşınır (Huang & Billo, 2015; Stavridis, 2018). Çin'in ithal ettiği petrolün %80 ila %90'ının Malakka Boğazı üzerinden taşındığı gerçeği göz önünde bulundurulduğunda, aynı oranın Güney Çin Denizi için de geçerli olduğu düşünülebilir. Benzer oranlar, Güney Çin Denizi'ne kıyası bulunmasa da bu denizdeki enerji trafiğine bağımlı Japonya ve Güney Kore için de geçerlidir. Enerji ticaretinin de ötesinde Güney Çin Denizi'nde petrol ve doğal gaz rezervlerinin sırasıyla, 17 milyar ton ve 14 trilyon m³'ü bulunduğu tahmin edilmektedir. Dünya balıkçılığının neredeyse %10'u yine Güney Çin Denizi'nde gerçekleşmektedir. Dolayısıyla Güney Çin Denizi, Çin'in enerji ve ekonomik güvenliği için yaşamsal bir önem taşır. Bu önem, Güney



Mavi Vatan Haritası. Müstafi Tümamiral Cihat Yaycı tarafından çizilen harita kendisinin izniyle paylaşılmıştır.

Çin Denizi'nin Çin'in nüfusunun ve sanayi merkezlerinin yoğunlaştığı güney kıyıları için doğal bir kalkan işlevi gördüğü düşünüldüğünde daha da artacaktır (Fels & Vu, 2016; Turcsányi, 2018; Bateman & Emmers, 2008; Hashmi, 2016). Yine, KYG'nin deniz yolu, Çin'in güney kıyılarında Tayvan Boğazı'na bakan Fuzhou şehriyle Güney Çin Denizi'ne ve oradan dünyaya açılmaktadır. Bu yol, birçok Çin limanından geçerek Güneydoğu Asya ülkelerine uzanır ve sonrasında Malakka Boğazı'na bağlanır (Le, Tran & Duc, 2019).

ABD Tehdidi Altında Çin ve Türkiye'nin Toprak Genişliği, Nüfus Yapısı ve Denizcilik Politikaları

Yukarıda ele alındığı üzere, Çin ve Türkiye'nin coğrafi uygunluk alanında sahip olduğu avantajlar şüphe götürmez. Bununla birlikte, söz konusu avantajlara kendi bölgelerine liderlik etmelerini sağlayan demografik ve ekonomik dinamizm potansiyeli de eklenmelidir. Türkiye, her ne kadar 2009 yılından beri ciddi ekonomik sorunlar ile boğuşsa da bugün Ortadoğu'nun en büyük ekonomilerinden birine sahiptir. Nüfus ve yüzölçümü olarak bölgede en büyük üçüncü ülke konumundadır. Yine Türkiye, insan sermayesinin gelişkinliği ve yenilikçilik bakımından bölgede İsrail ve Birleşik Arap Emirlikleri'nden sonra üçüncü sırada yer almaktadır (World Bank, 2020: 27; Global Innovation Index, 2020: 16). Çin, Güney Kore ve Japonya gibi gemi sanayisinin devleri bir yana koyulduğunda Türkiye, bu sektöre liderlik eden ilk on ülke arasında gösterilir. Ancak, kamu desteğinde yaşanan eksiklikler ve özel sektör hâkimiyeti ekonomik kriz koşullarıyla birleşerek Türkiye'nin bu konumunu hızla geriletmektedir (OECD, 2011). Dolayısıyla Mahancı bir gözle bakıldığında, üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, coğrafi konum ve uygunluğu ile birlikte de düşünülürse, hem askeri hem de ekonomik olarak bölgede denizciliğe en yakın ülkeler arasında sayılabilir. Kuşkusuz dünyanın nü-

fus bakımından birinci, ekonomi bakımından ikinci ve yüzölçümü bakımından dördüncü büyük ülkesi olan Çin, Türkiye'den farklı bir ligde yarışmaktadır. Her ne kadar insan sermayesi alanında Türkiye'ye benzer bir performans sergilese de, yenilikçilik bakımından dünyanın ilk on beş ülkesi arasında yer almaktadır. Bunlara ilaveten Çin, dünyanın en büyük üçüncü diasporasına ve en geniş donanmasına da sahip bulunmaktadır (World Bank, 2020: 27; Global Innovation Index, 2020: 16; Lye, 2020).

Açık denizlere erişim avantajını kullanabilmeleri için her iki ülkenin de, deniz erişimini kısıtlamaya çalışan ABD gibi dünya kuvvetlerine karşı birlik olmaktan başka çareleri yoktur.

Çin ve Türkiye, coğrafi konumları gereği doğal deniz korumasından tam olarak faydalanamadıklarından, yukarıda bahsi geçen demografik, coğrafi ve ekonomik avantajları tek başına değerlendirme imkânına sahip değildir. Bu konuyla ilgili Mahan, kara ile bağlantılı ülkelerin deniz kuvvetlerinin sınırlı bir potansiyele sahip olabileceğini, çünkü karadan gelen sınır güvenliği tehditleri nedeniyle kaynaklarının bir kısmını karasal savunmaya ayırmaları gerektiğini savlar (Mahan, 1999; Kane, 2002). Çin ve Türkiye, Mahan'ın bahsettiği bu duruma somut birer örnek teşkil etmektedirler. Dolayısıyla açık denizlere erişim avantajını kullanabilmeleri için her iki ülkenin de, deniz erişimini kısıtlamaya çalışan ABD gibi dünya kuvvetlerine karşı birlik olmaktan başka çareleri yoktur. KYG dahilinde Türk-Çin işbirliğinin son yıllarda ivme kazanması bu anlamda umut vericidir. Cheng Enfu ve Li Jing (2020), hâlihazırda Türkiye'nin lojistik, elektronik, enerji, turizm, finans ve emlak sektörlerinde faaliyet gösteren 1,000 kadar Çinli şirketin KYG'nin yü-

rürlüğe girmesiyle faaliyetlerine hız verdiğini belirtmektedir. 2017 yılında gerçekleşen KYG Zirvesi'nde Türkiye ve Çin arasında uluslararası yolcu ve yük taşımacılığı ortaklığı konusunda bir anlaşma imzalanması bu yönde bir milat teşkil eder (Cheng & Li, 2020). Tam buraya not düşmekte yarar vardır ki Cheng ve Li'nin (2020) tartışmaya katkıları, Doğu Akdeniz ve Güney Çin Denizi'nin güvenliğinin birbirini tamamlayıcı mahiyetinin ve KYG'nin bu bölgede yaşanan deniz güvenliği sorunlarını çözme potansiyelinin bir Çin perspektifinden altını çizmesi bakımından önemsenmelidir.

Ortak ABD tehdidi, deniz jeostratejisi alanında Çin ve Türkiye'nin birbirine benzer doktrinler geliştirmesine vesile olmuştur.

Ne var ki, Mahancı bir bakış açısıyla bu türde bir tamamlayıcılığın somut bir ifade kazanması ancak ve ancak denizciliğe meyilli bir kültür ve siyaset altyapısının kurulabilmesinde yatmaktadır. Bu konuda Çin'in üstünlüğü su götürmez niteliktedir. Antik çağlardan bugüne Çin, deniz aşırı ticari yetenekleri ile tanınmaktadır. Han Hanedanlığı döneminden beri Çin, çeşitli dönemlerde güçlü hükümdarların yönetimiyle etkili deniz siyasetleri izleyebilmiştir (Kane, 2002). Günümüzde Güney Çin Denizi özelinde bakıldığında ise, Çin'in deniz gücünü ilerletme yönünde yoğunlaşan çabalarının yönetsel etkenlerden ibaret olmadığı anlaşılacaktır. Dış etkenler de bir o kadar baskındır. Bu dış etkenlerden en önemlisi ise ABD'nin bölgeye müdahalelerinin Çin'in kendi deniz gücünü artırma çabalarını gözle görülür bir şekilde yoğunlaştırmasında yatar. 2009 yılında Barack Obama'nın başkanlık koltuğuna oturmasıyla ABD'nin dış

müdahale gündemi, "Asya Mihveri" stratejisi adı altında Ortadoğudan Asya ve Güney Çin Denizi'ne kaydırılmıştır. Çin'i çevrelemeye yönelik olarak bölgeye askeri yığınak yapmanın yanı sıra ABD, Pasifik Ötesi Ortaklık Anlaşması (Trans-Pacific Partnership- TPP) girişimiyle Çin'i bölgeden uzaklaştırmayı amaçlayan bir serbest ticaret anlaşmasının başını çekmiştir. Çin ile birlikte Filipinler, Vietnam, Endonezya ve Brunei'nin müdahil olduğu Güney Çin Denizi anlaşmazlığı; 2009 yılından itibaren, ABD'nin gerileyen küresel hegemonyasını Asya-Pasifik üzerinden yeniden canlandırmayı arzulayan Obama'nın saldırgan siyasetleri ile yeni bir ivme kazanmıştır. Kendini ABD'nin ilk "Pasifik Başkanı" olarak ilan eden Obama, Çine karşı bir ittifak geliştirmek için Doğu Asya gezilerini yoğunlaştırmıştır. 2010 yılının Temmuz ayında Bölgesel ASEAN Forumu'nda konuşan dönemin Dışişleri Bakanı Hillary Clinton, Güney Çin Denizi'nin istikrarının ABD çıkarlarını ilgilendirdiğini belirtmekten geri durmamıştır. ABD'nin çıkarları doğrultusunda bölgeye müdahil olacağı, bu dönem boyunca ilan edilen birçok resmî belgede dile getirilmiştir (Litsas, 2020; Wu, 2013; Fels & Vu, 2016; Turcsányi, 2018). Buna karşılık Çin ise donanmasını güçlendirme çabalarını hızlandırmakla birlikte 2013 yılından itibaren Güney Çin Denizi'nde kendini korumaya yönelik birçok yapay ada inşasına girişmiştir. Yine aynı yıl, tam olarak gerçekleşmesi deniz güvenliğinin sağlanmasına bağlı olan KYG'yi ilan ederek ABD'nin ekonomik çevreleme girişimine barışçıl bir yanıt vermiştir. Bir başka deyişle Çin, ABD'nin artan saldırganlığına cevaben bir savunma hamlesiyle deniz güvenliğini sağlayarak barışçıl ekonomik işbirliğini ilerletmeyi hedeflemektedir.

Neo-Mahancı bir perspektiften bakıldığında ortak ABD tehdidi, deniz jeostratejisi alanında Çin ve Türkiye'nin birbirine benzer doktrinler geliştirmesine vesile olmuştur. Çin, 2009 yılında Güney Çin Denizi'nde artan ABD saldırganlığı karşısında

Çin'in egemenlik alanını kabul ettirmeye yönelik "Dokuz Çizgili Harita"da ifadesini bulan bir "milli mavi toprak" (蓝色国土 lanse guotu) doktrini oluşturmuştur. Bu doktrin, Çin adına Paracel, Spratly, Pratas adaları ile Macclesfield ve Scarborough resiflerini ana vatanın birer parçası olarak sahiplenir (Richardson, 2015). Milli mavi toprak doktrini, 2010 yılında Çin Devlet Okyanus İdaresi tarafından yayımlanan ve ülkenin ilk uçak gemisi filosunun inşa edileceğini duyuran Okyanus Geliştirme Raporu'nda da yer almıştır (Cheng, 2013; Fels & Vu, 2016; Lanteigne, 2016).



Emekli Amiral Cem Gürdeniz'in de belirttiği üzere, Türkiye açısından, tarihten güçlü bir denizcilik kültürü mirası devralmış Çin'in tersi bir durum söz konusudur: "Gerek Osmanlı İmparatorluğu gerekse Türkiye Cumhuriyeti, iç ve dış dinamiklerin işbirliği ve eşgüdümü ile deniz uğurluğundan daima uzak tutulmuştur. [Türkiye'nin] Gerek denizcilik gücü, gerekse deniz gücü geliştirilmesi değişik şekiller ile daima engellenmiştir (Gürdeniz, 2020, par. 2)." Dünya sıralamasına göre Türk Deniz Ticaret Filosu'nun 2000 yılında 18. sıradan finansman sorunlarına bağlı olarak 2012 yılında 22. sıraya gerilemesi bu bağlamda önemli

bir ayrıntıdır (Kanat, 2016). Türkiye'nin Mavi Vatan Doktrini, bu gidişatı tersine çevirmeye yönelik ortaya çıkmıştır. Türkiye'nin akarsu ve göllerinin yanı sıra karasuları, kıta sahanlıkları ve münhasır ekonomik bölgeleri dahil olmak üzere bütün deniz yetki alanları Mavi Vatan'a dahil edilmiştir.

Türkiye'nin Mavi Vatan Doktrini, 15 Temmuz 2016 tarihinde ABD destekli unsurlar tarafından gerçekleştirilen ve Genişletilmiş Ortadoğu Projesi'nden kopup daha bağımsız bir dış politika rotasına girmesini sağlayan darbe girişiminin ertesinde devletin tüm araçlarıyla uygulamaya konmuştur. 2016 yılından önce Türk Devleti'nin içine sızmış olan ABD destekli unsurlar, sahte delillerle hazırlanan Balyoz Operasyonu ile Deniz Kuvvetleri'nin kritik kadrolarının ve anti-emperyalist isimlerin tasfiye edilmesine yol açmışlardı. Böylelikle, Doğu Akdeniz'de geniş enerji rezervlerinin keşfedilmesinden sonra ortaya çıkan Suriye krizinin (Gürcan, 2019) konjonktüründe Türkiye'nin donanma gücü felce uğratılmıştı. Ancak Mavi Vatan Doktrini'nin benimsenmesiyle Türkiye, donanma gücünde hızlı bir yenilenme sürecine girmiştir. Yerli gemi ve deniz altı üretimi seferberliğinin yanı sıra Türk donanmasının bugüne kadar bastırılan gücünü kanıtlayan önemli tatbikatlar (örn. Mavi Vatan ve Kararlılık Tatbikatları) ve kapsamlı hidrokarbon arama seferleri gerçekleştirildi. Türkiye'nin 2019 yılında Libya ile imzaladığı deniz yetki antlaşması, Seville Haritası'nda sembolize olan Batı dayatmasını bertaraf etmesinden ve Mavi Vatan'ın güneybatı sınırlarını belirlemesinden ötürü Mavi Vatan doktrinin uygulanmasında bir milat teşkil etmektedir (İşeri & Bartan, 2019; Akfırat, 2019; Aydınlık, 2019). 2016 yılına kadarki dönemde, Kıbrıs Adası'nın Türk tarafının askersizleştirilmesini ve Rum tarafına toprak verilmesini içeren Annan Planı'nı savunarak Kıbrıs'ı Batı'nın eline terk eden politikalar, yerini Kıbrıs'a ve ülkenin deniz yetki alanlarına sahip çıkan politikalara bırakmıştır.

Sonuç

Çin'in ön ayak olmasıyla başlatılan KYG, ABD merkezli küresel yönetim aygıtlarının krize saplanmasıyla ve dünyada hem ekonomik hem askeri kargaşa ortamının derinleşmesiyle dünya barışı, refahı ve istikrarının önemli bir teminatı olarak öne çıkmaktadır. Ancak KYG'nin gerçek potansiyeline erişmesi, denizlerin güvenliği sağlanmaksızın imkânsız görünmektedir. Bu güvenliğin sağlanmasında Çin ve Türkiye, en önemli oyuncular arasındadır ve dünya siyasetinin çok kutuplaştığı koşullar altında bu iki ülke arasındaki nesnel bağlar sağlamlaşmaktadır. Mevcut makalede, söz konusu bağlar, bugünün deniz jeopolitiği düşüncesinin temelini teşkil eden neo-Mahancı bir düzlemde incelenmiştir.

KYG'nin başarıyla gerçekleşmesi için bu girişimin deniz ayağının başlangıcını teşkil eden Güney Çin Denizi'nde ve son ayağını teşkil eden Doğu Akdeniz'de güvenliğin sağlanmasının gerektiği anlaşılmaktadır. Her iki ülke, yer aldıkları deniz bölgesinde en önemli oyuncular ve bu nedenle bunların kendi bölgelerinde deniz hâkimiyetlerini artırırken birbirlerini desteklemeleri uygun olacaktır. Özellikle Doğu Akdeniz'de en geniş sahillere sahip olan Türkiye, toprak genişliğinin yanı sıra demografik ve ekonomik dinamizmiyle de KYG'nin deniz ayağında kilit bir rol üstlenecektir. Aynı zamanda hem Çin hem de Türkiye, kendi deniz alanlarında ABD müdahaleciliği ile boğuşmaktadır. Doğu Akdeniz'de bu müdahalecilik denklemine İsrail, Fransa, Yunanistan ve Güney Kıbrıs gibi Batıcı ülke ve hükümetlerin bulunduğu ve son kertede Çin'i tehdit eden bir ittifak eklenmiştir. Bu koşullar altında, Çin ve Türkiye'nin deniz güvenliği alanında benzer jeostratejik anlayışlar geliştirdiği dikkatlerden kaçmamaktadır. Türkiye'nin Mavi Vatan Doktrini, Çin'in Millî Mavi Toprak Doktrini'ni tamamlar görünmektedir. Her iki ülkenin de bu durumun bilincine bir an önce varıp işbirliğini geliştirmesi KYG'nin geleceği açısından elzemdir. 🌸

Kaynakça

- Akfırat, F. (2019). Mavi Vatan 2019'un Doğu Akdeniz mesajı: Denizde güçlü olanın sözü geçer! <https://www.aydinlik.com.tr/mavi-vatan-2019-un-dogu-akdeniz-mesaji-denizde-guclu-olanin-sozu-gecer-fikret-akfirat-kose-yazilari-mart-2019#2> adresinden alındı.
- Aydınlık. (2011). *Müstafi Tümamiral Cihat Yaycı: Türkiye bir an önce Doğu Akdeniz'de MEB ilan etmeli*. <https://www.aydinlik.com.tr/mustafi-tumamiral-cihat-yayci-turkiye-bir-an-once-dogu-akdeniz-de-meb-ilan-etmeli-217723#1> adresinden alındı.
- Bateman, S. & Emmers, R. (Eds.). (2008). *Security and international politics in the South China Sea: Towards a co-operative management regime*. New York: Routledge.
- Behrendt, P. (2019). South China Sea: A multifaceted conflict. K. Żakowski & B. Kowalski (Ed.), *Power shifts in East Asia and their implications for Asia-Europe relations* içinde (ss.39-50). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Berberakis, S. (2020). ABD Dışişleri Bakanı Pompeo: Yunanistan'la ilişkilerimiz en üst düzeyde. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-54341176> adresinden alındı.
- Cheng, D. (2013). China's "blue soil". <https://warontherocks.com/2013/08/chinas-blue-soil> adresinden alındı.
- Cheng, E. & Li, J. (2020). Kuşak ve Yol Girişimi'nde Deniz İşbirliğinin Günümüzdeki ve Gelecekteki Durumu. *Belt and Road Initiative Quarterly*, 1(4), 19-33.
- Corbett, J. (1999). Some principles of maritime strategy. D. Jablonsky (Ed.), *Roots of strategy Vol. 4* içinde (pp. 149-262). Mechanicsburg: Stackpole Books.
- Çomak, H. & Şeker, B. Ş. (2019). *Akdeniz jeopolitiği (cilt 1)*. Ankara: Nobel Yayınları.
- Fels, E. & Vu, T. H. (Eds.). (2016). *Power politics in Asia's contested waters: territorial disputes in the South China Sea*. New York: Springer.
- Global Innovation Index. (2020). Global innovation index 2020: Who will finance innovation? https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo_pub_gii_2020.pdf adresinden alındı.
- Gürcan, E. C. & Kahraman, Ö. E. (2020). Tarihsel perspektiften covid-19: Felaket kapitalizmi korku güdümlü bir dünya düzenini nasıl üretir? *Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi*, 1(3), 48-60.
- Gürcan, E. C. (2019). Political geography of Turkey's intervention in Syria: Underlying causes and consequences (2011-2016). *Journal of Aggression, Conflict and Peace Research*, 11(1), 1-10.
- Gürcan, E. C. (2019/2020). Amerika sonrası dönemde adil bir dünya düzeni inşa etmek. *Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi*, 1(1), 6-17.

- Gürcan, E. C. (2019). *Multipolarization, south-south cooperation and the rise of post-hegemonic governance*. New York: Routledge.
- Gürdeniz, C. (2020). Mavi vatan Türk deniz jeopolitiği. <https://www.ilerigazetem.com/mavi-vatan-turk-deniz-jeopolitigi/45952/> adresinden alındı.
- Hashmi, S. (2016). *China's approach towards territorial disputes: Lessons and prospects*. New Delhi: KW Publishers.
- Hattendorf, J.B. & Jordand, R.S. (Eds.). (1989). *Maritime strategy and the balance of power: Britain and America in the twentieth century*. New York: Palgrave Macmillan.
- Huang, J. & Billo, A. (Eds.). (2015). *Territorial disputes in the South China Sea: Navigating rough waters*. New York: Palgrave Macmillan.
- İşeri, E. & Bartan, A.Ç. (2019). Turkey's geostrategic vision and energy concerns in the Eastern Mediterranean security architecture: A view from Ankara. Z. Tziarras (Ed.), *The New geopolitics of the Eastern Mediterranean: Trilateral partnerships and regional security* içinde (ss. 111-124). Nicosia: PRIO Cyprus Centre
- Kanat, M.H. (Ed.). (2016). *Türkiye coğrafyası ve jeopolitiği*. Ankara: Nobel.
- Kane, T. (2002). *Chinese grand strategy and maritime power*. London: Psychology Press.
- kapitalizmi korku güdümlü bir dünya düzenini nasıl üretir? *Belt & Road Initiative Quarterly*, 1(3), 47-60.
- Kraska, J. (2011). *Maritime power and the law of the sea: Expeditionary operations in world politics*. Oxford: Oxford University Press.
- Lanteigne, M. (2016). The South China Sea after 'Philippines v. China': Summer of our discontent? *Norwegian Institute for International Affairs (NUPI)*, 25, 1-4.
- Le, Q.A., Tran, V.A. & Duc, B.L.N. (2019). The Belt and Road Initiative and its perceived impacts on the textile and garment industry of Vietnam. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, 5(59), 1-14.
- Litsas, S. N. (2020). *US foreign policy in the Eastern Mediterranean: Power politics and ideology under the sun*. New York: Springer.
- Lye, H. (2020). China boasts world's largest navy: US DoD report. <https://www.naval-technology.com/features/china-boasts-worlds-largest-navy-us-dod-report/> adresinden alındı.
- Mahan, A. T. (1999). The influence of sea power upon history, 1660- 1783. D. Jablonsky (Ed.), *Roots of strategy vol. 4* içinde (ss. 43-148). Mechanicsburg: Stackpole Books.
- McMichael, P. (1990). Incorporating comparison within a world-historical perspective: An alternative comparative method. *American Sociological Review*, 55(3), 385-397.
- McMichael, P. (2000). World-systems analysis, globalization, and incorporated comparison. *Journal of World-Systems Research*, 6(3), 385-397.
- Mediterranean Affairs. (2018). Belt and Road Initiative (BRI): Reshaping the political scenario of the Eastern Mediterranean? <https://www.mediterraneanaffairs.com/belt-road-initiative-bri-mediterranean/> adresinden alındı.
- OECD. (2011). *The Shipbuilding Industry in Turkey*. <https://www.oecd.org/turkey/48641944.pdf> adresinden alındı.
- Pencea, S. (2018). China-Europe BRI connectivity: What's wrong, what's next. *Global Economic Observer*, 6(2), 190-211.
- Reynolds, C. G. (1974). *Command of the sea: The history and strategy of maritime empires*. New York: Morrow.
- Richardson, P. (2015). 'Blue national soil'and the unwelcome return of 'classical'geopolitics. *Global Change, Peace & Security*, 27(2), 229-236.
- Stavridis, J.G. (2018). *Sea power: The history and geopolitics of the world's oceans*. New York: Penguin Books.
- TESSAM. (2008). *Kıbrıs'ın jeostratejik ve jeopolitik önemi*. İstanbul: TESSAM Kültür Yayınları.
- Turcsányi, R.Q. (2018). *Chinese assertiveness in the South China Sea: Power sources, domestic politics, and reactive foreign policy*. New York: Springer.
- World Bank. (2020). The human capital index 2020 update: Human capital in the time of covid-19. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34432> adresinden alındı.
- Wu, S. (2013). *Solving disputes for regional cooperation and development in the South China Sea: A Chinese perspective*. Oxford: Chandos Publishing.
- Yoshihara, T. & Holmes, J.R. (Eds.). (2008). *Asia looks seaward: Power and maritime strategy*. California: Greenwood Publishing Group